

## **Presseerklärung zum vierspurigen Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee**

Die Königsbrücker Straße ist die stimmige Fortsetzung Dresdens zentraler Fußgängerachse vom Hauptbahnhof über den Albertplatz in die Äußere Neustadt und das Hechtviertel. Mit der Vielfalt und Dichte ihrer Einkaufs- und Nutzungsmöglichkeiten ist sie zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg ein beliebtes, vor allem von den Anwohnern hoch frequentiertes Stadtteilzentrum. Eine ähnlich positive Entwicklung städtischen Lebens wird für den bislang noch vernachlässigten Abschnitt zwischen Albertplatz und Katharinenstraße erwartet. Gleichzeitig mindert jedoch die hohe Verkehrsbelastung die Aufenthaltsqualität. Besonders in den Hauptverkehrszeiten wirkt sich der Kfz-Verkehr trennend zwischen der Äußeren Neustadt und dem Hechtviertel aus.

Zwischen der Funktion der Königsbrücker Straße als urbanem Stadtteilzentrum und als Bindeglied zwischen Äußerer Neustadt und Hechtviertel einerseits und ihrer hohen Kfz-Verkehrs- und Umweltbelastung andererseits besteht ein eklatanter Widerspruch.

Mit der 2006 vom Stadtrat beschlossenen Planung von zwei überbreiten Spuren für den Autoverkehr und weitgehend separaten Gleistrassen für die Straßenbahn wurde nach einem langjährigen Abstimmungsprozess ein allseits akzeptierter Kompromiss zwischen den angestrebten urbanen Qualitäten des Stadtteilzentrums und der Leistungsfähigkeit des Verkehrszuges erreicht.

Vom Sächsischen Wirtschaftsministerium wird diese Planung jedoch abgelehnt. Wegen der nicht durchgängigen Vierspurigkeit können aus Ministeriumssicht keine Fördermittel bewilligt werden.

Daraufhin ließ die Stadtverwaltung eine neue Planung mit vier durchgängigen Spuren erarbeiten. Beide Planungen verbessern die Bedingungen für den Kfz-Verkehr deutlich. Da sie sich in ihrer Leistungsfähigkeit nur geringfügig unterscheiden, ist nicht nachvollziehbar, weshalb die 2006 beschlossene Planung für nicht förderfähig erklärt wird, während der vierspurige Ausbau dagegen förderfähig sein soll.

Zudem sind mit dem vierspurigen Ausbau erhebliche Nachteile für die Königsbrücker Straße als urbanem Stadtteilzentrum und Bindeglied zwischen der Äußeren Neustadt und dem Hechtviertel verbunden. Für Handel, Gastronomie, Gewerbe, Wohnen und das Flanieren verschlechtern sich die Bedingungen erheblich. Der attraktive Boulevardcharakter geht dadurch verloren.

So verringern sich durch den vierspurigen Ausbau die Bürgersteigbreiten. Die Fußgänger werden dadurch gefährdet und die Nutzungsmöglichkeiten für Gaststätten und Läden stark eingeschränkt.

Die durchgängig vier Spuren für den Kfz-Verkehr erschweren das Überqueren der Straße und damit die Verbindung zwischen äußerer Neustadt und Hechtviertel. Darüber hinaus wird der ÖPNV behindert. Außerdem werden die Fahrgäste gefährdet, wenn sie beim Ein- und Aussteigen außer dem Fahrradweg noch zwei Kfz-Spuren überwinden müssen. Von den Verkehrsbetrieben wird der vierspurige Ausbau deshalb abgelehnt.

Erklärtes Ziel der Stadt ist es, umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Fahrrad, Bus und Bahn zu fördern, um eine Umweltzone zu vermeiden. Die vier Kfz-Spuren und die gleichzeitige Benachteiligung des ÖPNV stellen dieses Ziel mehr als in Frage.

Besonders widersprüchlich ist, dass durch den vierspurigen Ausbau der Autoverkehr bevorzugt wird, während gleichzeitig die Königsbrücker Straße bei zu hoher Feinstaubbelastung mit sogenannten Pfortnerampeln vom Autoverkehr frei gehalten werden soll.

**Viele Fragen bleiben offen. Wie verträgt sich beispielsweise der vierspurige Ausbau der Königsbrücker Straße mit der Durchlassfähigkeit des Albertplatzes? Muss hier mit größeren Verkehrsstaus und stärkeren Umweltbelastungen gerechnet werden? Wurde bedacht, dass mit der Fertigstellung der Waldschlößchenbrücke und der geplanten Verlegung der Bundesstraße 6 die Königsbrücker Straße entlastet wird? Warum soll der vierspurige Ausbau durchgesetzt werden, obwohl die neuesten Prognosen von einer Verringerung des Verkehrsaufkommens ausgehen?**

Nicht zuletzt verursacht der vierspurige Ausbau deutlich mehr Kosten. Zusätzliche Schallschutzmaßnahmen, zusätzlicher Grundstückserwerb aber auch weitere zusätzliche Aufwendungen u.a. für Verkehrssignaltechnik werden nötig. Dabei wird oft vernachlässigt, dass über die höheren Baukosten hinaus laufend zusätzliche Haushaltsmittel für den Unterhalt nötig werden. Bereits heute ist die Stadt damit überfordert.

Keine Angaben wurden bisher über die Zeiträume gemacht, in welchen die beiden Planungen realisiert werden können. So muss beim vierspurigen Ausbau mit weiteren Verzögerungen gerechnet werden. Denn von Experten wird ihre verkehrsrechtliche Genehmigungsfähigkeit in Frage gestellt.

Über die nicht nachvollziehbare Ablehnung der Förderfähigkeit für die 2006 beschlossene Planung hinaus, sind keine Gründe erkennbar, weshalb neuerdings der vierspurige Ausbau den Vorzug erhalten soll.

Wenn nun die Stadträte erneut entscheiden, welche Planung sie den Vorzug geben, haben sie die Wahl zwischen der Verbesserung der Lebensqualität in der Äußeren Neustadt und im Hechtviertel oder der Bevorzugung des Autoverkehrs.

Dresden, 21.02.2011 Christian Helms, Andreas Friedrich