

**StadtMussAtmen:**

5. Ist Ihnen bewusst, dass der Kfz-Verkehr auf der Königsbrücker Straße (Höhe Schauburg) von 24.000 Autos pro Tag im Jahr 2004 auf 12.000 Autos/Tag halbiert hat? Für lediglich 12.000 Autos am Tag sehen die deutschen Baurichtlinien (RASt06) keinen Ausbau und keine Verbreiterung der Straße vor - wie stehen Sie hierzu?

**VOLT:**

Ja, es bleibt schwierig abzuschätzen, ob eine neue und erweiterte Königsbrücker Straße nicht noch mehr Verkehr anziehen wird. Im Zusammenhang mit aktuellen stadtplanerischen Zielen (Stichwort DresdenZero und Verkehrswende) sollte in Zukunft ein abnehmender Trend zu erwarten sein. Eine Verbreiterung begründet sich für uns im Wesentlichen durch die Beschleunigung des ÖPNV bei gleichzeitiger Nutzung durch den MIV. Da wir jedoch gleichzeitig eine neue S-Bahnstation auf Höhe Stauffenbergallee anstreben und damit eine schnellere ÖPNV-Alternative schaffen, sehen wir dieses Argument als entkräftet an. Für die Bestandssanierung müssen verkehrsregulatorische Maßnahmen getroffen werden, dass die auszubauenden Straßenbahnlinien dort mit Vorrang und beschleunigt fahren können.

**PIRATEN:**

Der Rückgang des Kfz-Verkehrs auf der Königsbrücker Straße in den letzten 20 Jahren ist nahezu beispiellos. Es wäre ein städtebauliches Verbrechen und schlicht Geldverschwendung, für so wenige Autos die Straße massiv und teuer auszubauen. Als der Ausbau 2016 beschlossen wurde, wurde dies noch mit einem prognostizierten Ausstieg des Kfz-Verkehrs bis 2025 begründet. Nun, 2024, sehen wir viel weniger Verkehr - es ist Zeit, endlich die Realität zu erkennen und die Ausbaupläne nicht weiter zu verfolgen.

**Die Linke:**

Das ist der Fraktion DIE LINKE bewusst. Die Verbreiterung entsteht auf Grund der Affigkeit der Förderrichtlinien. Dabei werden Stadtbahngleise gefördert, wenn sie nicht überfahren werden können und Straßen, wenn sie leistungsfähiger, heißt breiter werden. Der Entwurf 2016 ist seinerzeit verabschiedet worden, weil die Förderrichtlinien nichts anderes hergaben und der Entwurf ein Fortschritt gegenüber der vorherigen komplett vierspurigen Variante noch schädlicheren Variante war. Im Prinzip wurden technokratisch Förderkriterien abgearbeitet, die sich um Stadtverträglichkeit nicht scheren.

**CDU:**

Zusammenfassende Antwort auf die Fragen 1 bis 6:

...

nach Jahrzehnten der Planung, diversen Umplanungen, Neuplanung und erneuten Umplanungen, die inzwischen Millionensummen verschlungen haben sowie unzähligen Diskussionsveranstaltungen zu diesem Thema, setzen wir uns ganz klar für den schnellstmöglichen Start der Sanierung der Königsbrücker Straße ein.

Weitere Verzögerungen oder gar erneute Umplanungen werden wir keinesfalls unterstützen. Die jetzige Variante ist ein Kompromiss, der von allen ein gewisses Entgegenkommen gefordert hat. Diesen gilt es jetzt -endlich- umzusetzen.

**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:**

Wir Bündnisgrünen hätten gerne eine schmalere Straße, Erhalt der Bäume, Reduzierung der Verkehrsgeschwindigkeit auf unter 30km/h, ein Ortsteilzentrum für die Neustadt, aber wir akzeptieren den Kompromiss, denn die Stadt wird nur durch die Zusammenarbeit von verschiedenen Parteien gestaltet. Wir stehen für konstruktive Entwicklungen in dieser Stadt.