

Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



[Home](#) [Artikel](#) [Kommentare](#) [Themen](#) [Hilfe](#) [Kontakt](#)

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

Mein Albtraum vom autogerechten Elbflorenz

Dienstag, 4. Januar 2011

Wie Dresden seine Verkehrsprobleme lösen könnte. Ein Denkanstoß

von JÖRG LUCKE

„Gullydeckel legt Verkehr im Dresdner Osten lahm“, titelte die Sächsische Zeitung einen Tag vor Heiligabend 2010 (SZ vom 23.12.2010, S. 15). Was war geschehen?

Gestern Morgen ist es wegen der Reparatur eines kaputten Kanaldeckels rund um das Blaue Wunder zu einem Verkehrschaos gekommen. Stoßstange an Stoßstange standen Autos und Busse der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) auf der Loschwitzer Elbseite im Stau.

Zum beinahe völligen Stillstand kam es auf der Pillnitzer Landstraße, der Schillerstraße und der Grundstraße. Auch die Ausweichroute über die Bautzner Straße war vollkommen verstopft. Zeitweise erstreckte sich die Autoschlange vom Pillnitzer Schlosspark bis zum Körnerplatz.

berichtet Tobias Wolf. Die Kommentatorin dieses Geschehens, Katrin Saft, benennt einige der Schuldigen („Was uns ein banaler Gully lehrt“, SZ, ebd., S. 13):

Es ist die Verkehrspolitik in Dresden, die weder Krisenmanagement noch langfristiges Denken kennt. Wo waren sie, die Ordnungshüter oder Polizisten, um manuell die Lage zu entspannen? Statt Kreuzungen von entnervten Nachrückern freizuhalten und den Hauptverkehrsstrom bevorzugt abzuleiten, haben sie die Autofahrer sich selbst überlassen. Motto: Persönliches Pech, wenn Sie mit dem Auto fahren. Wie so oft gab es keine Vorwarnung, keine Umleitung. Autos scheinen in Dresden nur zum Knöllchenschreiben gut.

Die Kritik an der verkorksten Dresdner Verkehrspolitik ist vollauf berechtigt und war auf diesen Seiten in den vergangenen Monaten immer wieder Thema.

Ein gut Teil Schuld an diesem Verkehrschaos tragen aber wir, die Autofahrer selbst (übrigens nicht nur im Winter). Denn zum Einen warnte der Verkehrsfunk der lokalen

Monat

ODER

Text suchen

ODER

Schlagwort

ODER

Thema

NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

(übrigens nicht nur im Winter). Denn zum Einen warnte der Verkehrsrat der lokalen und regionalen Radiosender an diesem Tage rechtzeitig – hier irrt Frau Saft also –, und zum Anderen bestanden die winterlichen Verkehrsbedingungen seit Wochen.

Wäre es daher nicht vernünftiger gewesen, das Auto an einem solchen Tag zu Hause stehen zu lassen und zu Fuß zu gehen oder den Bus bzw. die Straßenbahn zu benutzen?

Die Kommentatorin der SZ sieht in diesem „Vorkommnis“ vor allem ein Brückenproblem, wenn sie meint (ebd., S. 13):

Das gestrige Chaos zeigt einmal mehr, welche hochsensiblen Nadelöhre die Elbbrücken sind. Insofern verwundert es schon, dass es immer noch Menschen gibt, die ernsthaft fordern, die Augustusbrücke für Autos zu sperren und die Waldschlößchenbrücke wieder abzureißen. Es verwundert, dass die vorhandenen Elbbrücken immer erst dann Investitionsthema sind, wenn es zu spät ist: die Flügelwegbrücke, die plötzlich einzustürzen drohte; die Albertbrücke, die eingeeignet werden musste.

Obwohl bekannt ist, dass auch das Blaue Wunder schwächelt, gibt es nicht einmal eine Vorplanung dafür. Die Sensibilität des Ortes und die Erfahrungen mit der Waldschlößchenbrücke lassen einen langen Kleinkrieg befürchten.

Das geschilderte Dilemma ist nicht in erster Linie ein Brückenproblem. So kann ich mir im Gegensatz zu Frau Saft durchaus eine autofreie Augustusbrücke vorstellen, die Teil einer durchgehenden Fußgängerzone vom Hauptbahnhof bis zum Albertplatz wäre. Und auch die Waldschlößchenbrücke löst keines der Verkehrsprobleme, denn die angesprochenen „hochsensiblen Nadelöhre“ befinden sich an ganz anderen Orten der Stadt. Zum Beispiel am Schillerplatz. In diesem Kontext darf daran erinnert werden, dass selbst nach Berechnungen der Brückenfreunde die WSB das Blaue Wunder nur um 5% des Verkehrs entlastet. Richtig ist allerdings, dass die Dresdner Elbbrücken erst dann ein Investitionsthema sind, wenn das Kind bereits in den Brunnen gefallen ist. Wie so oft in solchen Fällen, müssen dann Ausreden herhalten. Die Verzögerungen bei der Sanierung der Albertbrücke sind nur ein Beispiel von vielen.

Die wahren Ursachen liegen tiefer.

Das *Grundübel* Dresdner Verkehrspolitik besteht meiner Meinung nach im Traum von CDU, FDP und ADAC von einem noch autogerechteren Dresden. Wer im 21. Jahrhundert den längst überholten Slogan von der freien Fahrt für freie Bürger propagiert, geriert sich wie der Rattenfänger von Hameln. Dass eine Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger diesen Verheißungen zu folgen bereit ist, kann man ihnen nur bedingt anlasten.

Manchmal fragt man sich, wie die oben Genannten ihre Manie von der autogerechten Stadt realisiert hätten, wenn Dresden im Februar 1945 nicht zerstört worden und damit das kleinteilige Straßennetz des *Alten Dresden* erhalten geblieben wäre. Hätten sie dann Schneisen in das Häusermeer gebrochen oder die Stadt untertunnelt? Getreu ihrer beim Bau der Waldschlößchenbrücke gebetsmühlenartig wiederholten Maxime, dass es sich bei der Dresdner Stadt-Fluss-Landschaft um ein entwicklungs-offenes Areal handelt?

Heute, da sie auf das alte Dresden keine Rücksicht zu nehmen brauchen, können sie Dresden in ihrem Sinne umbauen.

Um dieses Ziel – in den Großkommunen der westdeutschen Bundesländer längst ein Auslaufmodell – zu erreichen, ist den Befürwortern jedes Mittel recht. An vorderster Stelle stehen die Initiierung und Durchsetzung von vor allem politisch gewollten und geförderten Prestigeobjekten wie beispielsweise dem Verkehrszug Waldschlößchenbrücke. Dieser sowie zahlreiche andere bereits realisierte Trassen durchschneiden den Stadtraum irreversibel. Die finanziellen Mittel, die durch diese gebunden werden, fehlen natürlich beim Erhalt der vorhandenen Infrastruktur und der Förderung einer gemeinwohlorientierten Stadtentwicklung. Auch bei den Elbbrücken. Eine Landesdirektion, die ständig nur ihr genehme Projekte durchdrückt, entmündigt die Stadt und verschärft die vorhandenen Probleme. Und schließlich kappte die Stadtverwaltung selbst eines ihrer wichtigsten Standbeine, indem sie die Hauptabteilung Mobilität, die bisher viel zum Ansehen der Stadt beitrug, kurzerhand auflöste.

Hochwasser-Brunch „Dresden kann keine Brücken“

SCHLAGWORTE



Ein solcher Autozentrismus ist kurzsichtig und kann nur durch einen behutsamen *Umbau* hin zu einer gemeinwohldienenden Verkehrspolitik überwunden werden. Das ist nicht von heute auf morgen, sondern nur schrittweise möglich. Wenn nicht noch mehr Zeit ins Land gehen soll, muss dieses Umdenken allerdings sofort beginnen.

Hierfür einige *Vorschläge*, die notwendig sind, für deren Umsetzung aber alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt Verantwortung übernehmen müssen. Es geht bei ihnen nicht darum, das Auto aus der Stadt zu verbannen, sondern dessen Gebrauch auf ein vernünftiges, umwelt- und menschenverträgliches Maß zurückzuführen:

Erstens: Verzicht auf den Neubau kostenintensiver, autobahnähnlicher Straßenbauprojekte und eventueller Rückbau bereits vorhandener überdimensionierter Straßenbauten. Stattdessen Sanierung und kontinuierliche Instandhaltung des bestehenden Straßennetzes sowie dessen behutsame Erweiterung im Bedarfsfall. Oberste Priorität muss hierbei der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer eingeräumt werden. Zum Beispiel durch den Ausbau des Radwegenetzes.

Zweitens: Stärkung des Öffentlichen Nahverkehrs durch Erweiterung des bestehenden Straßenbahn- und Busnetzes. Hier sei daran erinnert, dass Dresden vor 1945 eines der dichtesten Straßenbahnnetze Deutschlands besaß.

Drittens: Ergreifen von Maßnahmen, die das Umsteigen vom privaten PKW auf öffentliche Verkehrsmittel mit kurzen Taktzeiten fördern:

- Bezahlbare Tarife für *alle* Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel
- Einrichtung von P+R-Parkplätzen am Stadtrand an allen wichtigen Zufahrtsstraßen
- Wiedereinrichtung von dem Rotstift zum Opfer gefallenen Buslinien des Regionalverkehrs für Berufspendler aus dem näheren und weiteren Umland mit Taktzeiten, die ein Erreichen der Landeshauptstadt nicht nur während des Berufsverkehrs ermöglichen

Viertens: Verbannung des Individualverkehrs aus der Innenstadt.

Fünftens: Ausweitung der Tempo-30-Zonen.

Sechstens: Wiedereinrichtung der Hauptabteilung Mobilität bei der Stadtverwaltung mit dem Ziel der Entwicklung intelligenter Verkehrslösungen, z.B.

- eindeutige Verkehrsführung zur Vermeidung von Unfällen,
- sicheres Queren von Straßen und Kreuzungen für Fußgänger und Radfahrer,
- konsequentes Verhindern verkehrspolitischer Schildbürgerstreiche wie die Wiedereröffnung der Durchfahrt der Freiburger Straße am WTC.

Siebtens: Einführung von autofreien Wochenenden nach dem Vorbild anderer Bundesländer und EU-Staaten.

Dass die Bürger dieser Stadt oftmals klüger sind als ihre Volksvertreter und ihre Verwaltungsbeamten zeigen drei Leserbriefe, die tags darauf zum selben Thema in der SZ erschienen, von denen ich abschließend einen zitieren möchte („Auto unpassend für den Stadtverkehr“, SZ vom 24.12.2010, S. 23):

Hier wird die ganze Unzulänglichkeit des Autoverkehrs deutlich. Der Platzbedarf der meist nur mit einer Person besetzten Autos ist so hoch, dass sie durch eine kleine Gully-Baustelle aufgehalten werden. Autos sind eben kein geeignetes stadtverträgliches Fortbewegungsmittel. Wenn sie auch noch die Busse der DVB aufhalten, behindern sie ausgerechnet die Menschen, die mit der Wahl ihres Fortbewegungsmittels zu einer höheren Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Dresdner und Dresdens Besucher beitragen.

Übrigens: Auch ich bin Autobesitzer, nutze aber für Fahrten in die Stadt meist die öffentlichen Verkehrsmittel.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 22.10.2012 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Ein Kommentar zu diesem Artikel

Erst mal vielen Dank für diesen Beitrag. Man kann nur hoffen, dass ihn möglichst viele von denen lesen, die bisher nur in einer Erweiterung der Verkehrsflächen für den motorisierten Individualverkehr eine Lösung für Stauprobleme sehen und die sich nicht vorstellen können, dass sich gerade dadurch die Stauproblematik verschärfen könnte, weil immer mehr Leute gleichzeitig im PKW unterwegs sind und plötzliche Engpässe demzufolge immer mehr PKWs umleiten müssen auf Straßen, deren Kapazität ebenfalls bereits ausgeschöpft ist.

Was mich an dem Beitrag von Katrin Saft erschüttert hat ist, dass diese Journalistin den eben genannten nach dem Munde redet, anstatt ihnen zu helfen, den Irrsinn des Strebens nach immer mehr Verkehrsfläche zu erkennen.

Sollten an ihr die Beiträge von Kollegen und von Verkehrswissenschaftlern wie Prof. Udo Becker spurlos vorbeigegangen sein, die in ihrer Zeitung erschienen sind, z.B. "Wie sieht ein zukunftsfähiges Verkehrssystem für Dresden aus?" am 03.07.2008 (<http://www.sz-online.de/nachrichten/artikel.asp?id=1871691>).

Zum Punkt 4, Verbannung des Individualverkehrs aus der Innenstadt, möchte ich aber bemerken, dass das so nicht gemeint sein kann. Wenn überhaupt, dann sollte sich das auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Aber auch das kann ich mir in der heutigen autozentrierten Lebensweise nicht vorstellen. Selbst in der grünen Neustadt kämpfen die verbliebenen Autobesitzer um jeden noch vorhandenen Autostellplatz. Wer noch im Berufsleben steht, ist u.U. auf einen privaten oder dienstlichen PKW angewiesen, Lieferfahrzeuge, Dienstleister, Ärzte, Leute deren Arbeitsplatz vom Arbeitgeber in den Speckgürtel von Dresden oder noch weiter weg verlegt wurde...Selbst Verkehrswissenschaftler gestehen ein, dass sie selbst in bestimmten Situationen auf das Auto nicht verzichten können – z.B. wenn aufeinanderfolgende Termine an verschiedensten Orten wahrzunehmen sind, wenn Umsteigezeiten der öffentlichen Verkehrsmittel die Fahrzeit glatt verdoppeln...

Aber wenn alle anderen ihre Fahrten mit dem PKW auf ein notwendiges Mindestmaß beschränken würden, wäre das Dresdner Verkehrsproblem ohne Erweiterung der Verkehrsfläche lösbar, ohne die Mobilität des einzelnen einzuschränken. Dabei würde sich die Lebensqualität durch Verringerung von Verkehrslärm und verkehrsinduzierten Schadstoffen deutlich verbessern.

Es wäre auch wieder Platz für mehr Bäume. Verkehrsschneisen wie die Waldschlösschenbrücke haben ja unheimlich vielen Bäumen das Leben gekostet, u.a. die Eichenallee in der Waldschlösschenstraße und die Angelika-Buche, deren Fällung unter Protest vor fast genau 3 Jahren stattfand. Diesem Tag wird in diesem Jahr mit einem Treffen der damaligen Protestierenden gegen die Baumfällungen gedacht werden.

... schrieb Silvia am Sonntag, dem 09.01.2011, um 19:05 Uhr.