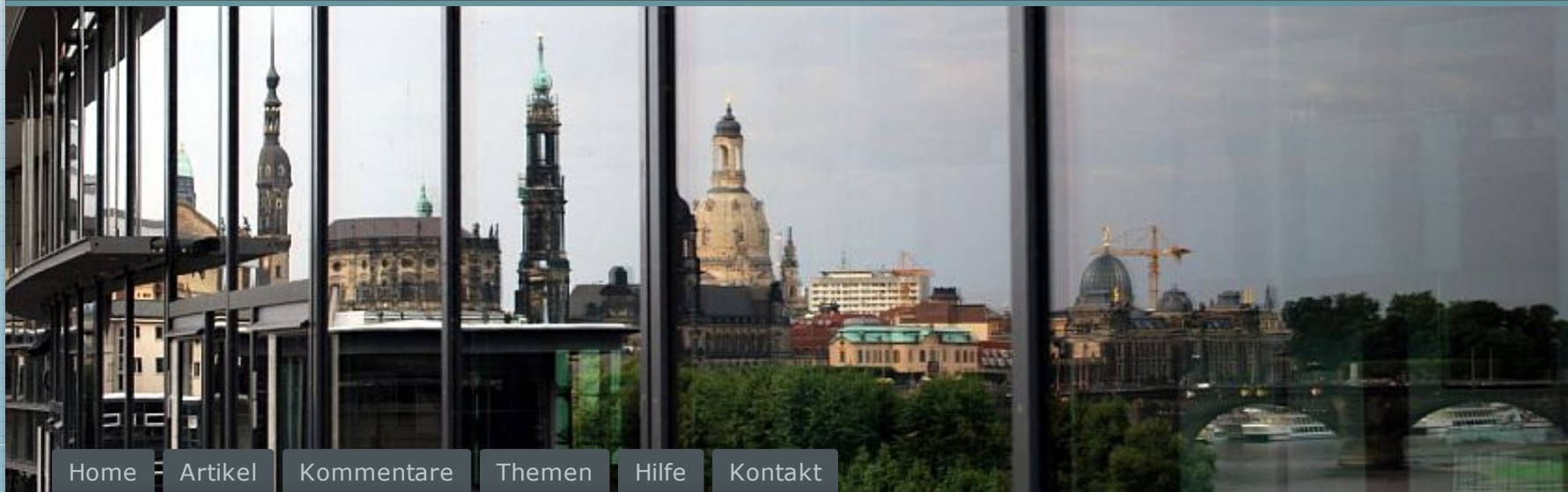


# Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



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

POLITIK · VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

## Wem nützt es?

Donnerstag, 3. November 2011

**Dresdens Grüne wollen einen Bürgerentscheid zur Königsbrücker Straße. Sie fördern damit eine Stimmungsdemokratie, die sie bei der Waldschlösschenbrücke zu recht kritisierten. Ob so der erhoffte Politikwechsel in Dresden zustande kommt, ist fraglich. Umso mehr aber droht nachhaltiger Stadtentwicklung ein erneuter Rückschlag.**

VON JOHANNES HELLMICH

Schwarz-Gelb, Nationale und Bürger hatten Ende September im Dresdner Stadtrat die schlimmstmögliche Ausbauvariante für die Königsbrücker Straße durchgesetzt. Stehenden Fußes und mit einem Pathos, das nichts Gutes ahnen ließ, kündigte Grünen-Stadtrat Jens Hoffsummer daraufhin eine Bürgerbefragung an. Einige Wochen blieb es still. Am Dienstag nun meldete die Dresdner Morgenpost, dass Grüne und SPD ein Ratsbegehren in den Stadtrat einbringen wollen, das die vierspurige Extremlösung stoppen soll.

Das aktuelle [Monatsecho](#) (Nr. 8/2011) der grünen Stadtratsfraktion erläutert Ziel und Erfolgsaussicht des Ratsbegehrens:

Der Stadtrat kann mit einer 2/3 Mehrheit beschließen, zu einer bestimmten kommunalpolitischen Frage die Bürger direkt zu befragen. Im Falle der Königsbrücker Straße wäre das auch demokratisch ein richtiger Weg, da ja bekanntermaßen auch große Teile der CDU gegen die jetzt beschlossene Lösung sind. Beim Ratsbegehren kommt es, wie beim Bürgerbegehren, nach Entscheidung innerhalb von drei Monaten dann zum Bürgerentscheid.

Es ist schwer vorstellbar, warum die Union eine unter starker Gegenwehr aus den eigenen Reihen zustande gekommene Mehrheit erneut aufs Spiel setzen und den Weg für einen Bürgerentscheid freimachen sollte, die absehbare Diskussion um eine vorgebliche Bürgerbeteiligung aber geht am Wesentlichen vorbei: Was immer letztlich zur Entscheidung gelangt, wird – nach dem Stand der Dinge – die Wahl zwischen zwei „leistungsfähigen Trassen“ in und durch Dresdens Norden sein. Wer, wie die linken Parteien, bei der sogenannten Hilbertvariante von einem Kompromiss spricht, muss

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](#)

dazusagen, dass es ein politischer ist.

Auch der Wissenschaftliche Beirat um TU-Professor Gerd-Axel Ahrens lässt in seinem [Offenen Brief](#) trotz heftiger Kritik am vierspurigen Ausbau und der Einsicht, dass „in Städten (...) Straßenräume auch Lebensräume“ sind, keinen Zweifel an einer Präferenz für die stadtseitig vorgelegte „Sowieso-Maßnahme“:

Fachlich begrüßt wurde die breite Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen abwägungsrelevanten Gesichtspunkte sowohl hinsichtlich verbesserter Erreichbarkeiten für alle Verkehrsteilnehmer als auch hinsichtlich der Minderung von verkehrsbedingten Luftschadstoffen (Immissionsmesswerte) und anderer Stadtqualitäten sowie die Beachtung der vom Stadtrat beschlossenen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung.

Deshalb unterstützt der WB die um Ausgleich und Tragfähigkeit bemühte Lösung, wie sie dem Stadtrat von Herrn Bürgermeister Hilbert vorgelegt wurde.

Im Widerspruch zur zugesicherten Unterstützung beschreibt der Fachrat im Folgenden allerdings jene zugrundeliegende verkehrliche Gesamtsituation, die schlagartig deutlich macht, wie weit sich die Diskussion über die Straßensanierung verselbständigt und von den tatsächlichen Erfordernissen gelöst hat:

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau wurden bereits die Analyseergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung für Dresden vorgetragen. Danach sind seit etwa 1996 die Verkehrsbelastungen auf den meisten Straßen in Dresden nicht mehr angestiegen. Gleichzeitig haben sich die Fahrleistungen des Radverkehrs verdreifacht, und die Fahrgastzahlen beim ÖPNV sind gestiegen. Ein wesentliches Argument für den Bau der Waldschlößchenbrücke war auch die Entlastung der Neustadt und der Königsbrücker Straße. Damit ist nicht zu erwarten, dass der Verkehrsdruck auf der Königsbrücker Straße in den nächsten Jahren steigt, im Gegenteil.

Es sind genau diese Einschätzungen, die engagierte Bürger seit Jahren vergeblich gegen einen Umbau der Straße ankämpfen lassen, der in ihren Augen gerade keinen Kompromiss darstellt. Was heute in der Forderung einer „[Sanierung weitestgehend im Bestand](#)“ als Ausgangspunkt für einen echten Kompromiss zusammengefasst wird, kommt dem vom TU-Beirat postulierten ganzheitlichen Ansatz da um einiges näher.

Gedanklich vorbereitet hatte die [BI „Königsbrücker Straße“](#) diesen Planungsansatz bereits vor Jahren. Der [Grundkonflikt](#) zog sich ja durch alle Varianten und „Kompromisse“ inklusive ursprünglicher DVB-Vorschläge: Die Funktionalität des Straßenraumes als gewachsenes Stadtteilzentrum spielte keine oder allenfalls eine untergeordnete Rolle. Ein Übereinanderlegen der Planungsvariante 6 [auf die vorhandene Straßensituation](#) macht die tatsächliche Dimensionierung auch des nun vorerst verworfenen Kompromisses schnell klar.

Was also erhoffen sich die Grünen? Kommunalpolitik, Land und mediale Begleitung haben den Bürger gerade bei der Königsbrücker Straße längst dort, wo sie ihn am liebsten sehen. Die Stimmung hat sich zum städtebaulichen Blankoscheck verdichtet: *Egal was, aber baut endlich!* Keine gute Ausgangslage für eine Bürgerbefragung, bei der es um nachhaltige Stadtentwicklung geht. Eines ist klar: Schwarz-gelben Scharfmachern dürfte um des Machterhalts willen auch diesmal kein Argument zu schäbig sein, um an Sachfragen vorbei eine angeblich linksgrüne Mehrheitsentscheidung zu verhindern. Gerade eine FDP, die zur rechtspopulistischen Splitterpartei schrumpft, wäre beim Schüren von Stimmungen wenig zimperlich. „*Kein Rückbau!*“ dürfte da noch die harmloseste Parole sein.

Wichtiger aber ist der demokratische Wert dieser Abstimmung: Tatsächlich Betroffene, für die ihre Straße mehr ist als Durchgangsstrecke, nämlich Anwohner, Gewerbetreibende und Fußgänger, bleiben bei diesem Plebiszit als Minderheit wieder einmal ohne Chance. Für die Grünen könnte das Folgen haben: Ihre Dominanz in der Dresdner Neustadt ist kein Erbrecht.

Die nun vorerst beschlossene, aber möglicherweise nicht realisierbare Unionsvariante

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

## SCHLAGWORTE



bietet deshalb auch den Grünen die Chance, für einen wirklich stadtteilverträglichen Ausbau zu werben. Das fragwürdige und letztlich hochriskante Abstimmungsverhalten der „Bürger“ im Stadtrat sollte eine erneute ernsthafte Diskussion nicht von vornherein ausschließen.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 03.11.2011 aktualisiert.

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

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

Schlagworte: [Demokratie](#) [KönigsbrückerStraße](#) [Stadtbild](#)

KOMMENTARE ABONNIEREN

## Ein Kommentar zu diesem Artikel

Gut getroffen, Herr Helmich! Bürgerentscheide sind in Deutschland wohl kaum zur echten Bürgerbeteiligung zu rechnen. Eine Stimmabgabe zu einer verkürzten Fragestellung, die nicht einmal eine vernünftige Diskussion zuläßt, kann man letztlich unter Pseudobeteiligung verbuchen. Noch dazu ist wie bei der WSB davon auszugehen, daß dieser Schuß nach hinten losgeht.

... schrieb Jana am Samstag, dem 05.11.2011, um 19:59 Uhr.

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · [Kontakt](#)