

Sanierung Königsbrücker Straße

Informationen zur Variantenabwägung

Bürgerinitiative “Königsbrücker muss leben!”

Einführung

Der Stadtrat hat 2014 beschlossen, neben der vierspurigen Ausbauvariante (v7) auch zwei schmalere Varianten (jetzt genannt: v8.4 und v8.7) zu untersuchen. Dies geschah, da noch nie zuvor schmalere und damit stadtteilverträglichere Varianten geprüft worden sind und es erhebliche und berechtigte Zweifel gab, ob ein vierspuriger Ausbau überhaupt notwendig ist.

Charakterisieren lassen sich die Varianten¹ in Kurzform wie folgt:

- v7 - durchgängig vierspurig, Mindestfahrbahnbreite 17.50m (von Bord zu Bord, heute: 10 Meter), durchgehend Radverkehrsanlagen, schmale Gehwege, kein eigenes Gleisbett.
- v8.4 - durchgängig zweispurig, Fahrbahnbreite außerhalb Haltestellen mit 10.50m bis 12.50m geringfügig breiter als heute (10m), durchgehend Radverkehrsanlagen, die breitesten Gehwege, Radweg nördlich Paulstraße teilweise durch historische Baumallee, kein eigenes Gleisbett.
- v8.7 - fast identisch der v8.4 im Kernbereich (Louisenstraße bis Bischofsweg), Verlegung Haltestelle (stadteinwärts) vor Schauburg, Nördlich Bischofsweg und südlich Post der vierspurigen v7 sehr ähnlich - allerdings mit eigenem Gleisbett für die Bahn.

Auftrag an die Verwaltung war, sowohl die **städtebaulichen** als auch die **verkehrlichen** Aspekte qualitativ und quantitativ zu untersuchen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollten, strukturiert nach verschiedenen Kriterien, eine Abwägungsmatrix füllen. Anhand von dieser Abwägungsmatrix soll dann eine öffentliche Diskussion geführt werden.

¹Die Pläne sind zum Download auf: www.koenigsbruecker-muss-leben.de

Dieser Zeitpunkt ist jetzt erreicht, denn die Ergebnisse der Variantenuntersuchung liegen fast² in Gänze vor. Wir hoffen, dass dieses Dokument einen schnellen Einstieg in die Thematik vermittelt, und damit bei der Durchführung der öffentlichen Diskussion hilfreich sein kann.

Verkehrsentwicklung

Die Kfz-Verkehrsstärken sind in den letzten 20 Jahren um 30-50% gesunken. Im Jahr 2030 fahren nicht mehr Autos auf der Königsbrücker als heute.

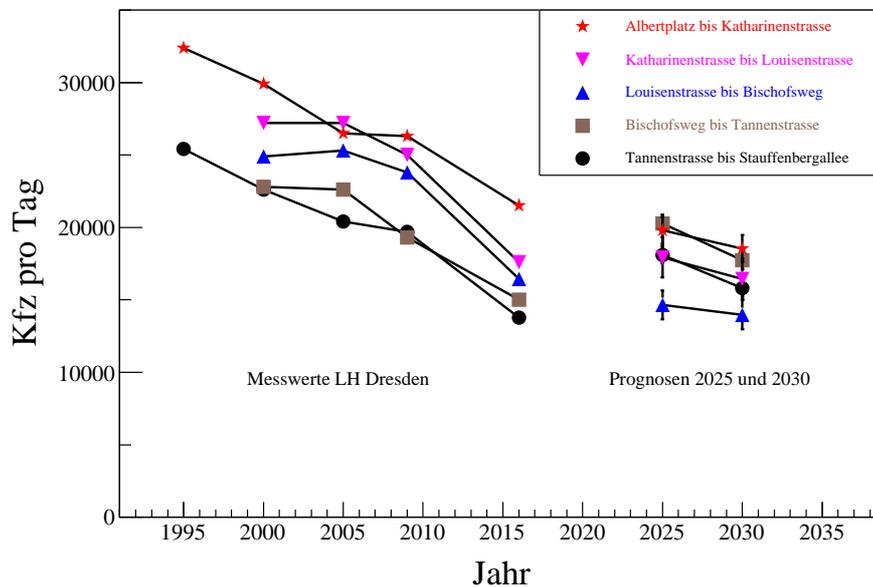


Abbildung 1: Verkehrsentwicklung (Kfz/Tag) auf verschiedenen Abschnitten der Königsbrücker Straße. Die Daten bis 2016 sind offizielle Messungen der Stadt (Quelle: Daten zusammengetragen in den Jahren 2011 bis 2016 aus verschiedenen Dokumenten wie Vorlagen und Antworten auf Stadtratsanfragen sowie dem Themenstadtplan). Die Angaben zu den Prognosen sind von der Stadt im Zuge des Variantenvergleichs individuell für jede Variante (v7, v8.4, v8.7) ermittelt worden. Die hier angegebenen Werte stellen die Mittelwerte der drei Varianten, die Fehlerbalken die Spreizung der Ergebnisse dar.

Abb. 1 zeigt, dass die Verkehrsbelegung (Kfz/Tag) der Königsbrücker bereits eine dramatische Reduzierung der Kfz-Zahlen in der Vergangenheit er-

²Es fehlen noch die versprochenen “fotorealistische Darstellungen” sowie eine quantitative Kostenabschätzung der drei Varianten.

fahren hat. Fahren in den 1990ern noch z.T. weit über 30.000 Autos auf der Königsbrücker, so sind es heute 15.000-20.000: eine Reduktion um 30%-50%!

Die Gründe für diesen außergewöhnlichen Verkehrsrückgang sind: ein deutlicher Rückgang der Bevölkerung im Umland, der Bau der A17, die Öffnung der Waldschlösschenbrücke, eine verdichtete (Neu-)Stadt mit kurzen Wegen, der Wandel der Mobilität in Richtung Fuß-, Rad- und ÖPN-Verkehr sowie der demographische Wandel.

Diese Prozesse verstetigen sich nach der aktuellen Prognose2030 auch in Zukunft, und werden auch durch das Anwachsen der Einwohnerzahl Dresdens nicht überkompensiert (die Prognose 2030 geht von 597.000 Einwohnern aus - ein Zuwachs von ≈ 60.000 !). Der Kfz-Verkehr wird auf der Königsbrücker Straße insgesamt nicht steigen - jeder, der nach diesen Ergebnissen der Prognose2030 noch mit einem generellen Ansteigen des Verkehrs argumentiert, befindet sich außerhalb der Faktenlage.

Verkehrszählung der Bürgerinitiative

Der Verkehrsfluss an der Schauburg ist gering und sehr weit von der Notwendigkeit eines vierstreifigen Ausbaus entfernt.

Abb. 2 zeigt die Ergebnisse der wöchentlichen Verkehrszählung³, welche die Bürgerinitiative seit 2013 durchführt (auf Höhe der Schauburg). Man erkennt den deutlichen Rückgang der Verkehrsstärke nach Öffnung der Waldschlösschenbrücke um ca. 10-15% (die ersten zwei Messpunkte liegen vor der Öffnung). Des Weiteren erkennt man keine signifikanten Tendenzen - die Verkehrsstärke pendelt im Rahmen von 12.000-16.000 Autos pro Tag.

Interessant ist, dass die Schließung der Albertbrücke (Juni 2014) keinen signifikanten Effekt auf die Verkehrsstärke auf der Königsbrücker hatte. Daher liegt der Schluss nahe, dass auch nach Wiedereröffnung sich der Verkehr auf der Königsbrücker nicht signifikant ändern wird.

Anzumerken ist, dass die Ergebnisse der Messungen der Bürgerinitiative im Rahmen der Messunsicherheit ($\pm 10\%$) mit denen der städtischen Messungen

³Der Tageswert wird berechnet, indem angenommen wird, dass zwischen 17:00 und 18:00 Uhr am Freitag 7% des Tageswerts fahren.

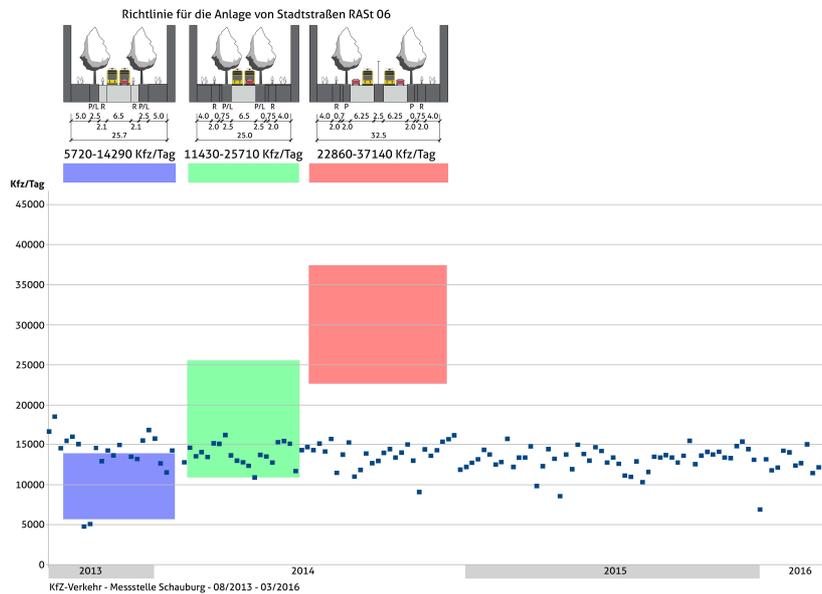


Abbildung 2: Messergebnisse der Bürgerinitiative: der Verkehrsfluss pro Tag seit Öffnung der Waldschlösschenbrücke.

übereinstimmt. Dies wurde mehrfach von Prof. Köttnitz bestätigt⁴.

Im oberen Bereich des Bildes sind die zu bestimmten Verkehrsbelegungen empfohlenen Querschnitte der “Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen” (RASt06) gezeigt und farblich markiert. Die Bereiche der Empfehlungen sind zusammen mit den Messdaten aufgetragen. Man erkennt, dass die Richtlinie einen vierspurigen Ausbau (rot) erst bei Verkehrsstärken von über 22.000 Kfz/Tag empfiehlt.

Ein vierspuriger Ausbau (v7) scheidet daher eigentlich schon allein auf Grund der Baurichtlinien aus.

Städtebauliche Entwicklung der Königsbrücker Straße

Die Einwohnerzahl in der Neustadt wächst deutlich. Dies bedeutet kürzerer Wege und mehr Fuss- und Radverkehr. Daher ist der Größe und der Qualität der Bereiche außerhalb der Fahrbahn besonders hohe Bedeutung zuzumessen.

⁴z.B. bei der städtischen Pressekonferenz im Wold-Trade-Center kurz nach Öffnung der Waldschlösschenbrücke.

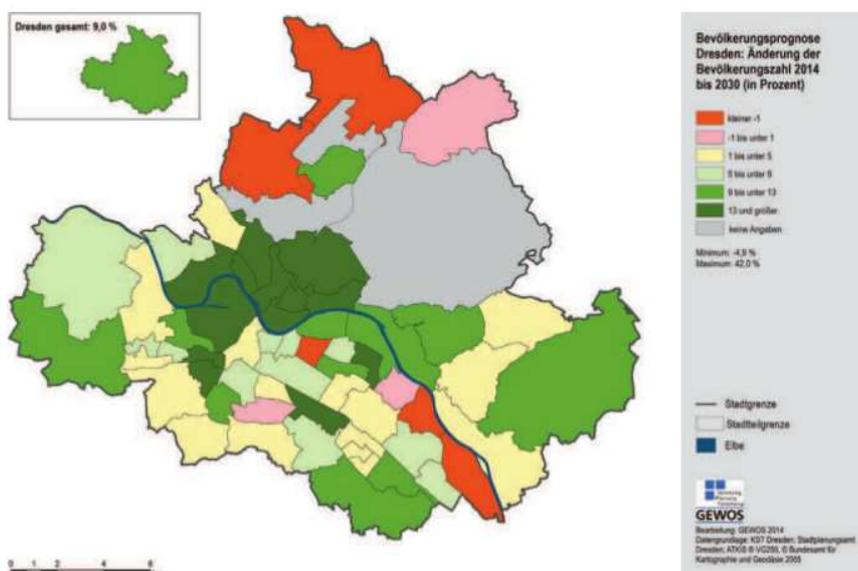


Abbildung 3: Die Einwohnerzahl in den Innenstadtbereichen wächst deutlich - im Umland stagniert oder sinkt sie.

Quelle: "Wohnungsmarktbericht Dresden 2014" (S. 53)

Die Königsbrücker liegt zwischen der Äußeren Neustadt und dem Hechtviertel - d.h. im geographischen Zentrum von ca. 60.000 Anwohnern. Die Königsbrücker ist als Nahversorgungszentrum mit einem ausgesprochen diversifiziertem Dienstleistungsangebot schon heute ein zentraler Ort.

Die Bedeutung der Königsbrücker als Ortsteilzentrum wird sich in Zukunft noch deutlich verstärken. Dies geht eindeutig aus den Untersuchungen des Wohnungsmarktberichts 2014 hervor. Abb. 3 verdeutlicht, dass, während in der Periferie sich die Wohndichte i.T. sogar negativ entwickelt, sich gerade die Neustadt und das Hechtviertel deutlich verdichten werden (>13% bis 2030).

Mit dieser urbanen Verdichtung wird sich auch das lokale Dienstleistungsangebot erhöhen. Insgesamt werden die Menschen kürzere Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen bewältigen - vermehrt zu Fuss, mit dem Rad oder dem ÖPNV. Daraus resultiert direkt einen Bedarf nach breiten Randzonen (für Gehwege, Gastro, Auslagen, Aufenthalt, große Bäume, Fahrradparken, ...) - der eigentliche Straßenraum (Fahrbahn) sollte daher so schmal wie möglich sein.

Abwägungsmatrix

Von den sechs untersuchten Kategorien gewinnt die schmale, zweispurige Variante drei - eine Kategorie ist unentschieden - zwei werden von den breiteren Varianten gewonnen.

OBERMEYER
PLANEN-BERATER GmbH

Königsbrücker Straße (Süd)
zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Stand: 21.03.2016
Seite 1 von 7

VARIANTENVERGLEICH			
Legende Wertung: "grün" = beste Variante / "gelb" = neutral / "rot" = schlechteste Variante			
Wertungsmerkmal	Variante	Variante 7	Variante 8.4
Städtebau			
Abschnitt 1	Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	rot	gelb
Abschnitt 2	Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	rot	gelb
Abschnitt 3	Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	gelb	rot
Denkmalschutz			
Abschnitt 1	Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	rot	gelb
Abschnitt 2	Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	rot	gelb
Abschnitt 3	Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	gelb	rot
Verkehr			
Gesamtstrecke	Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	rot	gelb
Abschnitt 1	Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	rot	gelb
Abschnitt 2	Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	rot	gelb
Abschnitt 3	Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	gelb	rot
Umwelt			
Gesamtstrecke	Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	rot	gelb
Abschnitt 1	Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	rot	gelb
Abschnitt 2	Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	rot	gelb
Abschnitt 3	Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	gelb	rot
Förderfähigkeit			
Gesamtstrecke	Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	rot	gelb
Kosten			
Gesamtstrecke	Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	rot	gelb

H:\02622\Projekt\Königsbrücker Straße Süd\Variantenuntersuchung\Stand Februar März 2016\Variantenvergleich 07-09-2016\Abwägungen\angemerk1.xlsx

Abbildung 4: Vergleich der städtebaulichen und verkehrlichen Belange.
(Quelle: Stadtverwaltung LH Dresden)

Die Stadtverwaltung hat eine Abwägungsmatrix (Abb. 4) wie vom Stadtrat verlangt erstellt, welche alle Varianten in sechs verschiedenen Kategorien untersucht und untereinander bewertet. Die untersuchten Kategorien sind: Städtebau, Denkmalschutz, Verkehr, Umwelt, Förderfähigkeit und Baukosten. Ziel dieses Vorgehens war es, einen möglichst ganzheitlichen Blick bei der Auswahl der Bauvariante zu erhalten.

Die Ergebnisse der Analysematrix sind schematisch in Tab. 1 gezeigt. Wie zu erwarten war, punktet die schmale, zweispurige Variante (v8.4) in den Kate-

gorieen ‘Städtebau’ und ‘Denkmalschutz’ und wird darüber hinaus nun offiziell von der Stadt als die kostengünstigste Variante bezeichnet. Die beiden “breiteren” Varianten gewinnen bei der Geschwindigkeit für Autos und Bahn sowie bei der Thematik Förderfähigkeit. Beim Thema ‘Umwelt’ gibt es ein Patt.

Bewertungskategorie	v7	v8.4	v8.7	Gewinner
Städtebau	-	+	o	8.4
Denkmalschutz	-	+	o	8.4
Verkehr	+	-	+	7/8.7
Umwelt	o	o	o	—
Förderfähig	+	-	+	7/8.7
Baukosten	-	+	o	8.4

Tabelle 1: Zusammenfassung der Ergebnisse der Abb. 4. Die zweispurige Variante 8.4 “gewinnt” in drei Kategorien. Die beiden anderen Varianten gewinnen gemeinsam zwei Kategorien.

Detailbetrachtung: Verkehr

Abb. 5 zeigt die Fahrzeiten für Bahn und Auto zur Spitzenstunde (Rush-Hour), unterteilt in beide Fahrtrichtungen. Aufgetragen ist sowohl der heutige Ist-Zustand (Messung) als auch die Ergebnisse der Simulation für alle drei zukünftigen Varianten. Man erkennt, dass in allen Varianten eine deutliche Verringerung der Durchfahrtszeiten erfolgt.

Es ist erkennbar, dass in stadtauswärtiger Richtung die Ergebnisse für alle Varianten sowohl für die Bahn als auch für den Kfz-Verkehr sehr ähnlich sind. In dieser Richtung ist es demnach aus Sicht der Fahrzeiten eigentlich unerheblich, für welche Variante sich am Ende entschieden wird.

Stadteinwärts verringert die zweispurige Sanierung die Fahrzeit für Bahn und Auto um ca. 40 Sekunden - die Varianten v8.7 und v7 erreichen eine Fahrzeitverkürzung von ca. 90 Sekunden. Eine schlanke Sanierung wäre also durchaus signifikant schneller als heute - aber nicht so schnell verglichen mit den Varianten v8.7 und v7.

Inbesondere interessant ist, dass die durchgehend vierspurige Variante (v7) auf allen Abschnitten **nicht schneller** als die Variante v8.7 ist. Unsere Behauptung, dass ein vierspuriger Ausbau überdimensioniert ist und eine schlan-

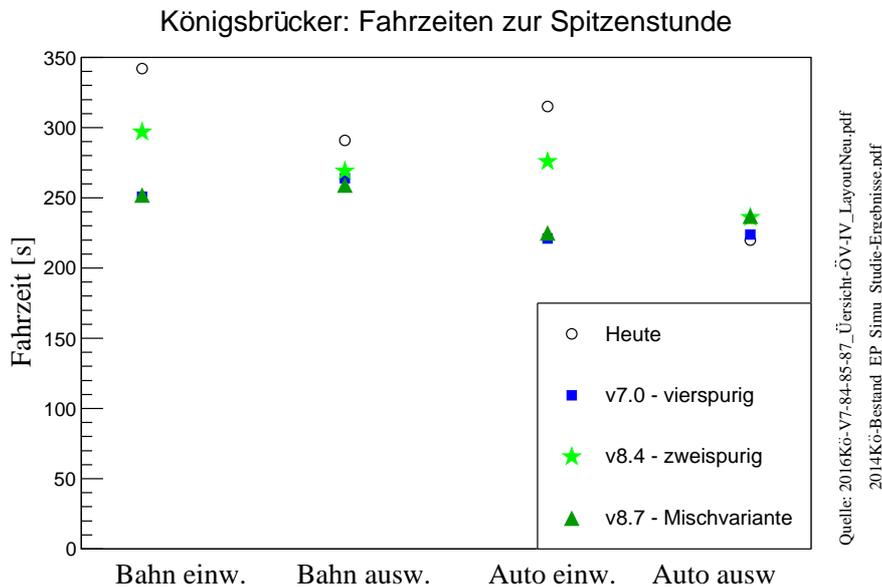


Abbildung 5: *Fahrzeiten zur Spitzenstunde. Stadtauswärts weisen alle Varianten ähnliche Ergebnisse auf. Stadteinwärts sind die Fahrzeiten der durchgehend schmalen Sanierungsvariante (v8.4) leicht verlängert, die von v8.7 und v7 vergleichbar. Man beachte, dass in stadtauswärtiger Richtung die Fahrzeit im heutigen Bestand am geringsten ist.*

kere Variante daher durchaus die gleichen verkehrlichen Qualitäten aufweisen kann, ist damit bestätigt.

Zu bedenken ist, dass sich die Werte nur auf die Spitzenstunde (Rush-Hour) beziehen. Für die restliche Zeit sind die Verkehrsflüsse geringer und es ist sehr stark anzunehmen, dass hier die Fahrzeitunterschiede zwischen den Varianten sich verringern werden.

Detailbetrachtung: Förderfähigkeit

In Abb. 4 (Abwägungsmatrix) wird der durchgehend zweispurigen Sanierungsvariante v8.4 von Seiten der Stadtverwaltung das schlechteste Abschneiden beim Thema Förderfähigkeit bescheinigt. Aus Sicht der Bürgerinitiative “Königsbrücker muss leben!” ist diese Einstufung nicht gerechtfertigt:

§4.1.1 der Sächsischen Förderrichtlinie (RL-KStB) regelt, dass eine notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit eine “Verbesserung der Verkehrsverhältnisse” ist. Diese Forderung ist grundsätzlich in allen drei Planvarianten

gegeben, da:

- Auto: Asphalt beruhigt die Fahrt, die Durchfahrtszeiten sind deutlich kürzer, die heutige Tempo30 Regelung kann (leider) entfallen
- Bahn: barrierefreiere Haltestellen, 3m Gleismittenabstand, neue Schienen, moderne Streckenführung (Pulkführerin/eigene Fahrspur), neue Abbiegerelation an der Schauburg
- Rad: eigene Radfahranlage, Asphalt statt Kopfsteinpflaster, Radbügel
- Fuss: städtebauliche Neuordnung mit neuem, ebenen Bodenbelag, Bordabsenkungen, Stadtmöblierung, die Möglichkeit, einen neuen Stadtplatz zwischen Eschen- und Scheunenhofstraße einzurichten, weitere Belebung der Königsbrücker als Ortsteilzentrum.

Aus verkehrlichen Gründen müssen daher alle Varianten (damit auch die v8.4) förderfähig sein!

Andererseits ist eine weitere notwendige Voraussetzung für die Förderfähigkeit, dass die Baumaßnahme nach dem "Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist". Wenn also jetzt nach der Untersuchung bekannt ist, dass eine schlanke Sanierung (v8.4) die kostengünstigste Variante ist - und verkehrlich weitaus besser als heute funktioniert - warum dann eine teurere Variante wählen? Wäre dann nicht eine teurere Variante mit einem Förderisiko ausgestattet?

Detailbetrachtung: Kosten

In der Abwägungsmatrix wird die zweispurige v8.4 als die kostengünstigste Variante ausgewiesen. Hier liegen aber bislang noch keine quantitativen Schätzungen/Bewertungen vor. Für eine gewissenhafte Abwägung zwischen den Varianten ist aber die absolute Kostenersparnis (eine, zwei oder gar über drei Millionen?) eine unabdingbare Information. Ohne eine genauere Angabe der Kosten der verschiedenen Varianten kann es verantwortungsbewusst keine Entscheidung geben.

Welche Informationen fehlen noch?

Bislang sind die verkehrlichen und städtebaulichen Belange qualitativ und quantitativ untersucht worden. Es fehlt aber immer noch, neben einer Kostenschätzung, ein entscheidender Informationsbaustein:

- Fotorealistische Darstellungen (Visualisierungen, Bilder) der einzelnen Varianten. Der Mensch kann bauliche Auswirkungen relativ schlecht mittels Bauplänen für sich begreifbar machen. Hier entscheidet “das Auge” ganz wesentlich mit. Der Mensch muss ein Gefühl dafür bekommen, wie die einzelnen Varianten dann in der Realität aussehen.

Fazit der Bürgerinitiative

Variante 8.4 - wollen wir!

Insgesamt ist das Ergebnis der Variantenuntersuchung recht befriedigend. Zum ersten mal in der langen Geschichte der Königsbrücker Straße wurden drei verschiedene Varianten (schmal, mittel, breit) qualitativ und quantitativ - unter für alle Varianten gleichen und fairen Bedingungen - untersucht. Dies allein ist schon ein Riesenerfolg für die Bürgerinitiative - denn genau dies war immer eine unserer Kernforderungen: Erst untersuchen, das Ergebnis öffentlich diskutieren, die beste Variante herausfiltern, entscheiden ... und dann auch tatsächlich bauen.

Nun gilt es, eine breite öffentliche Diskussion basierend auf den Untersuchungsergebnissen zu führen. Hierzu gilt es, jeder einzelnen Stimme genügend Raum zu geben (Veranstaltungen, Presse, Social Media, Einwohnerversammlung).

Danach wird es hoffentlich eine auf den Fakten basierende, qualifizierte Entscheidung im Stadtrat geben, welche dann von einer hoffentlich großen Mehrheit getragen werden wird.

Aus Sicht der Bürgerinitiative ergibt sich abschließend folgendes Bild:

- Variante 7 (durchgängig vierspurig): diese Variante ist bzgl. der Fahrgeschwindigkeiten von Bahn und Auto nicht besser als eine der schmaleren Varianten (v8.7). Sie ist aber die teuerste und stadtteilunverträglichste Variante. Diese Variante ist demnach die schlechteste aller Varianten und sollte nicht weiter verfolgt werden.
- Variante 8.7 (zwei/zwei+zweispurig(eigenes Gleisbett)): diese Variante ist bzgl. der Fahrgeschwindigkeiten von Bahn und Auto die beste Variante. Bei den städtebaulichen Aspekten ist sie im Kernbereich (Louisenstr. bis Bischofsweg) ähnlich der schmalen v8.4 - wird aber außerhalb dieses Bereichs so breit wie ein vierspuriger Ausbau. Außerdem ist sie teurer als die durchgehend zweispurige Sanierung. Die v8.7 ist unglaublich

viel besser, als alles, was es in der Vergangenheit bislang gab. Allerdings geht es noch bedeutend besser ...

- Variante 8.4 (durchgängig zweispurig): Städtebaulich ist diese Variante eindeutig auf der ganzen Strecke die Stadtteilverträglichste. Sie verändert den Charakter des historischen Boulevards am wenigsten und kann sogar (in Teilen) den historischen Reitweg nördlich der Paulstraße erhalten. Diese Variante ist auch die kostengünstigste. Bei den Reisegeschwindigkeiten für Bahn-/Autoverkehr ist sie stadtauswärts mit den anderen Varianten vergleichbar. In Richtung Albertplatz ist die Verkürzung der Reisezeit verglichen mit heute deutlich - aber nicht so ausgeprägt wie in den anderen Varianten.
Diese Variante gewinnt als einzige drei von sechs Kategorien und ist daher nach Abwägung aller Fakten aus unserer Sicht die Beste!

“v8.4 - wollen wir!”