

Betreff: **Einwendung zum Planfeststellungsverfahren Königsbrücker Straße**

An  
**Landesdirektion Sachsen**  
**Dienststelle Dresden**  
**Stauffenbergallee 2**  
**01099 Dresden**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich persönlich folgende Einwendungen zum Planungsentwurf für die Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee:

1. Mir sind die Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ bekannt. Diesen Einwendungen schließe ich mich an.

## **2. Eingabe zur Radverkehrsplanung**

Ich begrüße, dass durchgehende Radwege an der Königsbrücker vorgesehen sind. Dies stellt eine deutliche Verbesserung für den Rad-Transit-Verkehr auf der Radverkehrsachse Klotzsche-Universität dar. Allerdings will ein Großteil des Radverkehrs zum Ortsteilzentrum Königsbrücker Straße bzw. kommt von dort (lokaler Quell- und Zielverkehr). Die Bedarfe dieser Menschen werden nicht oder nur unzureichend durch die vorliegenden Planungen berücksichtigt.

Generell bringt die Planung nach Variante 8.7 daher deutliche Verschlechterungen für den Radverkehr, gegen die ich mich ausspreche:

- Die Geschwindigkeiten der Kfz sind zu hoch: Mit der Ausbauvariante 8.7 entfällt die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 bis Bischofsweg. Die Kfz werden mit (mindestens) Tempo 50 an den Radfahrenden vorbeifahren. Dies ist in einem engen Ortsteilzentrum sehr gefährlich, da hier mit viel lokalem Radverkehr zu rechnen ist, welcher sich auch überholen wird (Kinderanhänger, Lastenrad, schnelle Radfahrenden). Jeder Überholvorgang führt dann zu einem ernsthaften Sicherheitsrisiko durch (nah) überholende Fahrzeuge. Diese Gefahr wird in den Abschnitten mit eigenem Gleisbett der Straßenbahn noch größer, da das Auto/der LKW nicht „nach links“ ausweichen kann. Ich fordere eine Umplanung: der motorisierte Verkehr sollte auf der gesamten Strecke hinter der Straßenbahn (Pulkführerin) mit Tempo 30 fahren. Zur Seite muss es genügend Sicherheitsabstand zum Radverkehr geben.
- Die parkenden Autos sind gefährlich: Dadurch, dass im Seitenraum etliche Parkplätze eingeordnet sind und der Radverkehr direkt am Straßenrand geführt werden soll, wird es vermehrt zu „Dooring-Unfällen“ kommen

(Radfahrer stößt gegen sich öffnende Autotür). Dies ist insbesondere dann gefährlich, wenn der nachfolgende Kraftverkehr mit 50 km/h fährt und (in Bereichen mit eigenem Gleisbett) keine echte Chance auf ein Ausweichen hat. Erst kürzlich hat sich ein tödlicher Unfall an der St. Petersburger Straße ereignet. Soch tragische Unfälle soll es auf der Königsbrücker Straße nicht geben.

Im Übrigen führt die bauliche Situation auch zu einer Gefährdung des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs: sollte das Auto reflexartig bei einem Dooring-Unfall bremsen und auf das Gleis ausweichen, kann es von einer nachfolgenden Bahn (ebenfalls Tempo 50 (!)) gerammt werden.

- Zugeparkte Radstreifen: Die Planungen gehen davon aus, dass Müllfahrzeuge natürlich auf dem Radstreifen halten. Hier wurde mal wieder nicht konsequent im Sinne des Radverkehrs geplant. Denn während er Autoverkehr das Müllfahrzeug problemlos umfahren kann, kann dies der Radverkehr nicht! Der Radverkehr wird in den Straßenraum gezwungen, was zu erheblichen Gefährdungen führt.

Diese Situation wird sich nicht nur beim Müllfahrzeug einstellen - es wird gelebte Praxis bei jedem Haltevorgang (Lieferrn, Halten, jemanden aussteigen lassen) auf dem gesamten Straßenzug werden. Ständig müssen dann Radfahrende sich in den fließenden Autoverkehr einordnen. Das ist sehr gefährlich, insbesondere stadteinwärts nördlich Bischofsweg, wo durch das Gefälle die Fahrräder hohe Geschwindigkeiten erreichen. Zudem sind dieses „erzwungenen Ausweichmaneuver“ auch extrem unkomfortabel für den Radverkehr und führt nicht zu einer Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs.

- Es wird (u.a. aus den oben genannten Gründen) immer Menschen geben, die auf dem Fußweg Fahrrad fahren werden - insbesondere einkaufende Menschen und Familien mit Kindern. Für diese Menschen sind aber die Seitenräume – an so gut wie allen Stellen (!) - viel zu schmal. Hier wird es massive Konflikte und Gefährdungen geben.
- Das Linksabbiegen ist extrem gefährlich: Rein lebenspraktisch werden viele Radfahrende zum Linksabbiegen (z.B. in die Lößnitzstraße und Tannenstraße) von der Radspur in die Autospur wechseln. Dies wird nicht zu verhindern sein, da dies schlicht der direkte und schnellste Weg ist. Dieses „Wechseln der Spur“ ist aber sehr gefährlich (Tempo 50!) und stellt ein „in den Planungen bewusst eingebautes Sicherheitsrisiko“ für Leib und Leben der Radfahrenden dar.
- Überquerung der Straße ist gefährlich: Radfahrende nehmen gerne den kürzesten Weg. Daher wird es auch viele Menschen geben (Ortsteilzentrum!), die die Straße abseits der Fußübergänge überqueren werden. Kaum jemand wird 100m in die falsche Richtung fahren, den Überweg nehmen und dann

wieder zurück fahren. Durch die hohen Geschwindigkeiten und vor allem durch das eigene Gleisbett der Bahn wird eine solche Überquerung aber zum lebensgefährlichen Speißrutenlauf.

- Zu wenige Radbügel: Aus den Planungen lässt sich für mich nicht genau die Anzahl der Radbügel erkennen – dafür aber die geplanten Parkplätze für Kfz. Radbügel sind ein sehr wichtiger Bestandteil einer Angebotsplanung für den Radverkehr – insbesondere in belebten Ortsteilzentren. Damit Radbügel nicht in Konkurrenz zum Flächenbedarf des Fußverkehrs gerät, fordere ich die Einrichtung von Radbügeln auf bislang für das Auto vorgesehenen Stellflächen.

Ich widerspreche der jetzigen Planung nach Variante 8.7 und fordere eine grundlegende Überarbeitung im Sinne eines wirklich alltäglich funktionierenden Radverkehrs.

**Meine persönliche Betroffenheit durch die Planfeststellung ergibt sich aus folgenden Umständen:**

- Mein Wohnort befindet sich im Planungsgebiet.*
- Mein Wohnort befindet sich in der Nähe des Planungsgebietes.*
- Mein regelmäßiger Arbeitsweg/Schulweg führt durch das Planungsgebiet.*
- Aus privaten Gründen bewege ich mich oft im Planungsgebiet.*
- Bei Einkäufen bewege ich mich oft im Planungsgebiet.*
- Beim Besuch von Kultureinrichtungen bewege ich mich oft im Planungsgebiet.*
- Ich bin Eigentümer einer Immobilie im Planungsgebiet.*
- ich bin Inhaber eines Gewerbebetriebes im Planungsgebiet.*
- .....
- .....
- .....

**Wenn die Königsbrücker Straße nach Variante 8.7 ausgebaut werden sollte, dann ergeben sich für mich folgende Konsequenzen:**

- Ich werde aus dem Gebiet wegziehen.*
- Ich fahre mit dem Kfz zum Einkaufen in den Elbepark.*
- Ich werde mein Geschäft schließen müssen.*
- Ich werde einen meiner Lebensmittelpunkte verlieren.*
- Ich werde mir wieder ein Auto zulegen müssen.*
- Meine Kinder und ich fahren nicht mehr mit dem Fahrrad*
- .....

Einwendung Planfeststellung Königsbrücker Straße - an LH Dresden/Landesdirektion Sachsen

.....  
.....  
.....

***Ich bitte um eine zeitnahe schriftliche Eingangsbestätigung zu meiner vorliegenden Einwendung.***

Mit freundlichen Grüßen

Vorname: .....

Nachname: .....

Straße & Hausnr.: .....

Postleitzahl/Ort: .....

*Unterschrift:* .....