

Betreff: **Einwendung im Planfeststellungsverfahren Königsbrücker Straße**

An

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhebe ich persönlich und im Namen der Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“ folgende Einwendungen zum Planungsentwurf für die Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee:

1. Das bisherige und das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen gepaart mit dem zur Verfügung stehenden Stadtraum rechtfertigen nicht eine Verbreiterung der Straße zu Lasten der Aufenthaltsqualität, des Baumbestands und der Vorgärten in den heutigen Seitenräumen. Die vorliegende Planung widerspricht den deutschen Baurichtlinien.

Laut der Verkehrsprognose2030 (verkehrsplanerische Untersuchung im Rahmen dieses PFV) werden auf der Königsbrücker Straße in den verschiedenen Abschnitten zwischen 13.450 und 18.050 Kfz pro Tag im Jahr 2030 erwartet.

Definierte man den zum Straßenbau zur Verfügung stehenden Stadtraum durch die Standorte der historischen und stadtbildprägenden Bestandsbäume, so stünden für die eigentliche Straße als Maximalbreite die heutigen 10m zur Verfügung. Nähme man als „zu verteilenden Stadtraum“ den Platz zwischen den Bestandsgrundstücken mit ihren historischen und stadtbildprägenden Vorgärten, so läge die Breite des verfügbaren Querschnitts bei 15-20m. Selbst bei Betrachtung des gesamten Stadtraums (von Hauswand zu Hauswand) weist die Königsbrücker auf den allermeisten Abschnitten lediglich eine Breite von ca. 25m auf.

Die „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06) sieht eine vierstreifige Verkehrsführung erst ab einer Kombination von Verkehrsstärken von über 22.500 Kfz/Tag ($DTV = v_{max} / 8\%$) und einem verfügbaren Stadtraum von über 32,5m (5.2.8, „Hauptgeschäftsstraße“) vor. Gruppiert man die Königsbrücker in die Kategorie „Örtliche Geschäftsstraße“ (5.2.7), so ist ein eigenes Gleisbett erst ab einem Stadtraum von größer 29,7m vorgesehen. Es gibt innerhalb der Richtlinie **keinen** Anhaltspunkt, der eine Planung nach der Variante 8.7 rechtfertigen oder begründbar machen würde – im Gegenteil, der Richtlinie nach muss die Königsbrücker durchgehend zweispurig verlaufen, da weder der Stadtraum noch die Verkehrsstärke für eine Vierspurigkeit ausreicht.

2. Die generelle Zielsetzung des Bauvorhabens entspricht nicht der geplanten Ausführung

Die tatsächlichen Planungen widersprechen der von den Vorhabenträgern selbst gestellten "Allgemeines Vorhabenbeschreibung" (Einleitung Erläuterungsbericht):

*"Die Landeshauptstadt Dresden beabsichtigt den grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee. Die Baumaßnahme liegt im Stadtgebiet der LH Dresden Neustadt. Die Äußere Neustadt ist das größte Ortsteilzentrum Dresdens, das durch eine kleinteilige, individuelle Einzelhandelsstruktur gekennzeichnet ist und eine wichtige Versorgungsfunktion für die Äußere Neustadt und die angrenzenden Stadteile sowie die Ergänzungsfunktion zur Innenstadt übernimmt. Der Königsbrücker Straße kommt als Teilzentrum dabei eine wichtige Funktion als **Standort mit Einzelhandelsbesatz**, insbesondere für Nahrungs- und Genussmittel sowie für den kurz- und mittelfristigen Bedarf zu. Die aus dieser Funktion abgeleiteten städtebaulichen Entwicklungsziele für das Teilzentrum Königsbrücker Straße zur **Stärkung des Ortsteilzentrums Äußere Neustadt** sind die weitere **Schärfung des Einzelhandelsbesatzes und des Branchenprofils** sowie die **Schaffung von Aufenthaltsqualitäten** durch die **gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes**. Das soll durch die verkehrlichen Entwicklungsziele Bereitstellung **attraktiver Fuß- und Radwege**, die **Minimierung der Trennwirkung** des Straßenraumes [...] unterstützt werden."*

Hierzu muss festgestellt werden:

- "Standort mit Einzelhandelsbesatz" und "Stärkung des Ortsteilzentrums Äußere Neustadt" sowie "Schärfung des Einzelhandelsbesatzes und des Branchenprofils": Hierzu müsste die Straßenplanung die in der RAS06 aufgeführten Kriterien erfüllen. Dies ist aber allein schon durch die Breite der Straße nicht gegeben.
- "Aufenthaltsqualitäten" und "gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes": An keiner Stelle des Erläuterungsberichts wird auf diese Sachverhalte eingegangen. Es wird lediglich angemerkt, dass der Fußbelag eben ist und Ampelanlagen vorhanden sind.
- "Attraktive Fuß- und Radwege": Hierauf geht der Bericht nur unzulänglich ein. Es wird für den Fußverkehr lediglich konstatiert, dass "Barrierefreiheit" und für den Radverkehr "durchgängige Radverkehrsanlagen" geplant sind. Fuß- und Radverkehr sind aber in der modernen Stadtplanung mehr als das. Der Radverkehr muss auch die Möglichkeit haben (lokaler Quell- und Zielverkehr, Kinder), auf dem Fußweg zu fahren (entgegen der Fahrtrichtung). Fußverkehr geht einher mit Aufenthaltsqualität, Aufenthalt, Verweilen, Einkaufen und aktiver Teilnahme am Freizeit- und Geschäftsleben. Dies verlangt nach Platz,

Stadtmöblierung, Auslagen und großkronigem Stadtgrün. Hier bedarf es eines mehr - und nicht weniger – an Stadtraum!

- "Minimierung der Trennwirkung": Die Planungen **vergrößern** die **Trennwirkung** entlang der gesamten Strecke massiv. Zwischen Louisestraße und Bischofsweg wird der Straßenraum um ca. 3m breiter und die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h wird auf 50 km/h erhöht. Noch fataler ist die Situation auf den restlichen Abschnitten. Hier behindert ein eigenes Gleisbett der DVB (Borde!) mit Straßenbahnen mit bis zu 70 km/h eine sichere Überquerung der Straße außerhalb der Ampeln. "Lineare Überquerbarkeit" des Straßenzugs an allen Stellen ist aber eine zentrale Planungsgrundlage für Stadtstraßen (RASt06).

3. Die Kategorisierung der Königsbrücker ist falsch. Sie ist nicht (mehr) eine Straße der Kategorie HS III, sondern vielmehr ist sie in der Kategorie HS IV einzuordnen.

Die Königsbrücker Straße war vor über 200 Jahren die Verlängerung der Hauptstraße und als solche das Ein- und Ausfallstor des Sächsischen Königs auf dem Weg nach Norden. Bis vor wenigen Jahren war sie in der Tat eine wichtige Verbindung zu den nördlich gelegenen Mittelzentren. Auch könnte die Königsbrücker Straße in der Vergangenheit als (inoffizieller) Teil der internationalen Verbindung Berlin-Prag angesehen werden. Diese Tatsache lässt sich auch daran erkennen, dass auf der Königsbrücker Straße in den 1990er Jahren i.T. über 30.000 Kfz/Tag fuhren.

Durch den Bau der Autobahn nach Prag, das LKW-Durchfahrverbot im Zuge der Umsetzung des Luftreinhalteplans, den Bau der HansasträÙe und der Waldschlößchenbrücke und die Einrichtung des Haltepunkts Bischofsweg hat sich die Situation grundlegend und nachhaltig verändert. Heute wird die Königsbrücker Straße täglich nur noch von ca. 14.400 Kfz genutzt (24h-Verkehrszählung der Stadt vom Oktober 2016, VPU zu diesem PFV). Da mit Sanierung der Stauffenbergallee (West) auch offiziell die Bundesstraßenwidmung der Königsbrücker Straße (wahrscheinlich noch vor geplanter Fertigstellung der Königsbrücker Straße) entfallen wird, ist eine Kategorisierung der Königsbrücker als Straße mit „wichtiger überregionaler Funktion“ schlicht falsch.

Die Kategorie „HS III“ bedeutet nach RAST06 „Örtliche Einfahrtsstraße“. Diese wird charakterisiert durch „kaum Geschäftsbesatz“, „großes Spektrum an Straßenraumbreiten“ und „in der Regel Linienbusverkehr“. Dies entspricht augenscheinlich – auf der ganzen Länge zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee - nicht der heutigen Wirklichkeit.

Wir fordern daher, die Königsbrücker Straße in die richtige Kategorie „HS IV“ einzuordnen und anhand der in der RAST06 für diese Kategorie vorgesehenen Kriterien eine Planung auf Grundlage der „städtebaulichen Bemessung“ zu veranlassen.

4. Eine durchgängige Befahrbarkeit der Königsbrücker Straße durch den Schwerlastverkehr ist nicht notwendig. Keine Führung des Schwerlastverkehrs durch das Hechtviertel (Tannenstraße, Rudolf-Leonhard-Straße).

Mit HansasträÙe und Waldschlößchenbrücke und den Autobahnen stehen dem Schwerlastverkehr hervorragend ausgebaute Strecken in Richtung Norden zur Verfügung. Es ist nicht einzusehen, warum auch noch die Königsbrücker Straße als Verbindung bereitgehalten werden muss.

Richtig absurd mutet der Plan an, gerade den Schwerlastverkehr durch die Tannen- und Rudolf-Leonhard-StraÙe führen zu wollen.

5. Die im Erläuterungsbericht angegebenen „Grundsätze der Planung“ widersprechen der geplanten Bauausführung.

In Abschnitt 1.2 des Erläuterungsberichts werden die gewählten Planungsgrundsätze benannt (S. 10). Die tatsächlichen Planungen werden aber diesen Grundsätzen nicht gerecht bzw. widersprechen ihnen.

a) „Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer“:

Im heutigen Bestand kann der Fußverkehr (zwar nicht barrierefrei: Großpflaster, ungenügende Bordabsenkungen) relativ sicher an jeder Stelle der Königsbrücker Straße die Straße überqueren. Oft werden dabei auch Kinderwagen oder Fahrräder mit sich geführt. Dies wird ermöglicht, da der Straßenraum gut einsehbar, die Geschwindigkeit von Bahn/Kfz meist 30 km/h und die zu überwindende Strecke meist lediglich 10m beträgt.

Nach dem Ausbau wird die Breite des StraÙenzug 12,50m bis über 19m betragen. Es sind für die Straßenbahn i.T. 70km/h vorgesehen (Entwurfsgeschwindigkeit). Für die Kfz ergibt sich eine schnurgerade und glatte Fahrspur, auf der bei realistischer Betrachtung auch Kfz mit 70km/h (oder mehr) fahren werden.

Es ist weltfremd und unrealistisch zu glauben, der gesamte Fußverkehr würde über die Ampelanlagen laufen. Es wird immer „Querungsversuche“ außerhalb der Ampelanlagen geben (insbesondere, da dies nicht verboten ist). Es ist daher geradezu fahrlässig, in einem Ortsteilzentrum solch breite StraÙenzüge bei solch hohen Geschwindigkeiten zu planen.

b) „Verbesserung der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“:

Die „Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“ bemisst sich nicht an der Maximalgeschwindigkeit, die ein Kfz auf einer Strecke erreichen kann. Entscheidend ist vielmehr die Abwesenheit von als unnötig empfundenen Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen (Stop-and-Go). Die Errichtung von drei neuen Fußgängerampeln und die „Schutzampeln“ vor den Haltestellen werden eher zu mehr als zu weniger Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen führen.

Aus diesem Grund wies ein Belassen im Bestand laut den Untersuchungen während der Variantenevaluation die höchste **Durchschnittsgeschwindigkeit** (stadtauswärts) für Kfz auf. Für die „Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“ wäre daher ein Belassen im Bestand oder eine Bestandssanierung die beste Lösung.

c) „Durchgehend barrierefreie Gestaltung des gesamten Straßenraums“:

„Barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes“ bedeutet nicht, dass „im Prinzip“ jeder Weg barrierefrei gestaltet werden kann – unter Inkaufnahme von langen Umwegen. „Barrierefreie Gestaltung“ bedeutet, dass man die lebenspraktische Wegeplanung von Menschen barrierefrei denkt, plant und umsetzt.

Die vorliegende Planung verletzt „Barrierefreiheit“ an vielen Stellen. So sind die Gehwege an vielen Stellen schmaler als 2m (z.B. Baumscheiben, Tannenstraße). Dies ist bei zusätzlichen Hindernissen oder einem Aufeinandertreffen von Rollstuhl und Kinderwagen ein Problem. Des Weiteren zwingt die vorliegende Planung den Fußverkehr zu vielen Umwegen, da ein Überqueren der Straße wohl nur an den Ampeln vorgesehen ist. Und schließlich ist das Überqueren einer 22m langen Fußgängerampelfurt für bewegungseingeschränkte Menschen beängstigend oder gar gefährlich.

Schließlich ist die Ausbildung eines eigenen Gleisbetts für die Straßenbahn maximal barrierehemmend, insbesondere für Menschen mit Fahrrad, Rollstuhl, Kinderwagen. Daher stellt das Bord des eigenen Gleises auch eine große Gefahr für Leib und Leben dar, wenn es z.B. unterschätzt wird und man sich verhakt/stürzt.

Wie bereits in 5a) erwähnt, ist es weltfremd und unrealistisch zu glauben, der gesamte Fußverkehr würde über die Ampelanlagen laufen. Es wird immer „Querungsversuche“ außerhalb der Ampelanlagen geben.

6. Der Erläuterungsbericht enthält auf Seite 11 eine große Unwahrheit: „Die Neugestaltung der von der Baumaßnahme betroffenen Straßenzüge erfolgt weitgehend bestandsnah in den bestehenden Straßenräumen.“

Der heutige Bestand ist u.a. charakterisiert durch historische Vorgärten, eine großkronige, vierreihige (historische) Baumallee, einen denkmalschützenswerten historischen Reitweg, ein weitgehend seit über 120 Jahren unverändertes Straßenbild (Stadtboulevard), eine städtebaulich-historische kleine Parallelstraße (südlich Eschenstraße) sowie zweier stadtbildprägender Straßenuhren (Bischofsweg, Post).

All diese Dinge werden sämtlich oder fast vollständig verschwinden. Man kann hier nicht von einer „bestandsnahen Planung“ sprechen.

7. Der Erläuterungsbericht enthält auf Seite 11 weitere nicht korrekte Angaben: "Maßstab der Neugestaltung der Königsbrücker Straße ist der in der Gründerzeit geschaffene Standard zur einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raums, der die Äußere Neustadt bis heute prägt und auch bei

bisherigen Straßensanierungen im Stadtteil (Bischofsweg Ost, Sebnitzer Straße, Rudolf-Leonhard-Straße) zur Anwendung kam."

Auf dem Bischofsweg Ost ist abgesehen vom Haltestellenbereich der Straßenzug in den bestehenden Bestandsbordlagen saniert worden. Die Sebnitzer Straße ist eine winzige Nebenstraße, die mit der Königsbrücker nicht zu vergleichen ist. Hier sind allerdings verkehrsberuhigende Maßnahmen ebenfalls umgesetzt worden. Schließlich ist die Straßenbreite der Rudolf-Leonhard Straße heute sogar schmaler als vor der Sanierung. Es ist sachlich nicht nachvollziehbar, diese Beispiele im Vergleich zu der Königsbrücker heranzuziehen.

Die Königsbrücker Straße ist einer der letzten zusammenhängenden Gründerzeit/Jugendstil „Boulevards“ in der LH Dresden. Die über 40 Einzeldenkmäler (inkl. dem Geburtshaus von Erich Kästner) sind in den vergangenen Jahren aufwendig saniert und restauriert worden. Die Königsbrücker Straße ist architektonisch und bauhistorisch ein Aushängeschild Dresdens. Hier gilt es, besondere Sorgfalt an den Tag zu legen, um die Stadtraumproportionen, den Baumbestand (vierreihige Allee) und die Vorgärten zu erhalten und zu präsentieren. Wir fordern, diese stadtraumprägenden Elemente zu schützen und wo nötig wieder herzustellen. Die vorliegenden Planungen wollen das Gegenteil.

8. Im Erläuterungsbericht wird auf den Seiten 14/15 behauptet, die "Erschließungsfunktion für alle anliegenden Grundstücke und Bestandsgebäude sei sichergestellt". Dies entspricht nicht der Wahrheit.

Die Erschließung via Pkw/Lkw ist in sehr vielen Fällen zumindest stark eingeschränkt bzw. nicht mehr gegeben. So können etliche Ausfahrten nur noch rechts-rein-rechts-raus benutzt werden. An einzelnen Grundstücken, z.B. an den Haltestellen, scheint noch nicht einmal dies, zumindest für LKW bzw. Fahrzeuge mit Anhänger, gewährleistet zu sein da schlicht der Raum für die notwendigen Radien der Schleppkurven fehlt.

9. Auf Seite 15 des Erläuterungsberichts ist wahrscheinlich ein Fehler.

Auf Seite 15 des Erläuterungsberichts ist eine Referenz zu §173 BauGB angegeben. Dies ergibt aber wenig Sinn. Es könnte §172 BauGB gemeint sein.

Sollte die Annahme eines Fehlers zutreffen, so könnte man dies unter „redaktioneller Fehler“ versuchen abzutun. Es ist aber schon sehr bedenklich, wenn dem (in den meisten Fällen juristisch nicht vorgebildeten) Leser ein falscher Paragraph genannt wird. Außerdem stellt sich die Frage, an wieviel anderen Stellen sich Fehler dieser Art im Text befinden.

10. Auf Seite 16 des Erläuterungsberichts (2.4.3.) werden zweifelhafte Aussagen getroffen. Es wird angeführt: "Der derzeitige Verkehrsablauf gestaltet sich über lange Tageszeiträume hinweg für ÖPNV und MIV unzureichend".

Diese Aussage ist nicht (mehr) wahr. In den 1990ern war bei einem DTV von z.T. über 30.000 die Verkehrslage sehr kritisch. Mittlerweile hat sich die Situation jedoch deutlich entspannt.

Darüber hinaus haben die städtischen Untersuchungen im Zuge der Variantenerstellung ergeben, dass die Fahrzeit für Kfz im **heutigen** Bestandsquerschnitt sogar schneller als in jeder der Ausbauvarianten ist (stadtauswärts).

Außerdem wird bemängelt, "die Straßenbahntrasse befinde sich in Mittellage der bestehenden Straßenzüge". Das ist bei einer Straßenbahn für gewöhnlich so (daher der Name: Straßenbahn). Der Wunsch nach einem eigenen Gleisbett führt hauptsächlich zu einem starken Verlust von Seitenraum.

11. Die Annahme, der Schwerverkehr würde sich in 10 Jahren um einen Faktor 3 erhöhen, kann nicht richtig sein.

Im Erläuterungsbericht wird auf Anlage 3 (und auf Seite 15) verwiesen. Hierin wird festgestellt, dass der Schwerlastanteil des motorisierten Verkehrs bis 2030 von heute 2-3% auf 7-8% steigen soll. Wir zweifeln diese Annahme/Angabe stark an. Warum sollte sich der Anteil des Schwerverkehrs verdreifachen?

Eine überhöhte Annahme des Schwerverkehrsanteils führt aber zu städtebaulich negativen Planungsentscheidungen: grundlos werden Schleppkurven größer, Fahrspuren breiter, Sicherheitsabstände erhöht.

12. Die Behauptung, die geplante Variante brächte „erhebliche Vorteile für den Fußverkehr“ an der Tannenstraße, ist nicht korrekt.

An der Tannenstraße befindet sich heute eine Fußgängerampel. Diese überquert 10m Straßenraum. Nach den neuen Planungen soll eine zusätzliche Ampel auf der südlichen Seite der Tannenstraße entstehen. Die Furt ist dann allerdings über 20m lang. Dies ist für bewegungseingeschränkte Menschen unsicher und gefährlich, da sie nicht schnell genug über die Straße kommen.

Außerdem verkleinern sich die Aufstellflächen an den Ampeln dramatisch. Zum Teil sind lediglich Fußwegbreiten von 2 m vorgesehen. Dies trägt nicht zu „Leichtigkeit und Komfort des Fußverkehrs“ bei.

Es ist aber durch die weitere Bebauung im Hechtviertel und in der Neustadt (Nähe Stauffenbergallee) mit steigendem Fußverkehr an der Tannenstraße zu rechnen - insbesondere, sollten die Pläne zur weiteren Westerweiterung des Alaunplatzes

und/oder der Bau eines Parkhauses in der Nähe des MDR realisiert werden. Die Fußwegbreiten müssen erhöht werden (ohne in die Grundstücke einzugreifen).

13. Im Erläuterungsbericht wird fälschlicherweise ausgeführt: "Die Fahrbahn hat nahezu auf der gesamten Ausbaulänge der Königsbrücker Straße beidseitig keine reguläre Fahrspurweite".

Diese Behauptung (S. 16) ist nicht richtig, da die Gesamtfahrbahn durchgehend 10m breit (oder breiter) ist, womit jedem Fahrstreifen mind. 5 m zukommen. Es gibt viele Beispiele in Dresden, wo 10m ausreichen, um Bahn-, Kfz- und Radverkehr aufzunehmen (Bautzener Straße, Gerokstraße (Vorplanung), Großenhainer Straße, ...).

14. Der Erläuterungsbericht argumentiert mit nicht existierenden „Vorteilen“ der Planungsvariante in Bezug auf Straßenbahnhaltestellen.

Es wird auf Seite 16 ausgeführt, dass die Straßenbahnhaltestellen nicht "attraktiv" seien. Insbesondere fehle Barrierefreiheit. Dies ist sicherlich korrekt.

Allerdings wird auch kritisiert, dass "die Fahrgäste auf dem Gehweg warten müssen", "dass der Fahrgastwechsel über die Fahrbahn erfolgt" und es zu "Behinderungen des Kfz-Verkehrs durch Straßenbahnen kommt". Diese drei "Vorwürfe" treffen grundsätzlich auch auf Haltestellen in Variante 8.7 zu.

Diese Argumente sind daher nicht geeignet, für den geplanten Ausbau nach Variante 8.7 zu argumentieren.

15. Die Gehwege dürfen nicht verkleinert werden!

Auf Seite 20 des Erläuterungsberichts wird zutreffend erklärt, dass im gesamten Planungsgebiet beidseitig Gehwege mit (meist) ausreichender Breite vorhanden seien - ihr Zustand sei allerdings momentan baulich schlecht.

Da die Anzahl der Gehwege nutzenden Menschen in der Zukunft ansteigen wird (Steigerung Wohnbevölkerung, mehr ÖPNV, attraktiveres Ortsteilzentrum), sollte eines der wichtigsten Planungsziele der Erhalt oder die Vergrößerung der Seitenbereiche sein - insbesondere, da die Verkehrsprognose stagnierende Kfz Zahlen vorhersagt.

Wir fordern, dass die Planungen dahingehend geändert werden, dass die heutigen Gehwegsbreiten erhalten oder vergrößert werden.

16. Im Erläuterungsbericht werden falsche Behauptungen in Bezug auf eine gesteigerte Sicherheit der Planungsvariante aufgestellt.

Auf Seite 21 wird angeführt, die Verbreiterung der Fahrbahnen und ein paralleles Führen von Straßenbahn und Kfz Verkehr erhöhe die Sicherheit und die Bewegungsspielräume.

Beides ist nicht der Fall, da durch die Erhöhung der Geschwindigkeit (von heute 30km/h auf 50-70 km/h) bei Unfällen deutlich höhere Sachschäden entstehen und sich die Wahrscheinlichkeit für (schwere) Personenschäden deutlich erhöht. Auch ist der Bewegungsspielraum auf einer Spur neben dem eigenen Gleisbett eingeschränkter als heute, sodass z.B. im Havariefall oder bei kurzen/abrupten Anhaltvorgängen das Hindernis nicht einfach umfahren werden kann.

Sollten Kfz die Bahnspur mitbenutzen wollen (Wendemanöver, Ausweichen bei Hindernis, erhöhter Schleppkurvenradius bei Einfahrten) besteht erhebliches Risiko, dass das Kfz von einer schnellen Bahn gerammt wird.

Durch die hohen Geschwindigkeiten der Bahn steigt auch das Schadenspotential für Fahrgäste in der Bahn (abruptes Abbremsen, Unfall).

17. Die vierreihige Baumallee nördlich Bischofsweg ist zwingend zu erhalten bzw. an den Bestandsstandorten nachzupflanzen. Wir fordern, keine Ausnahmegenehmigung nach §45 BNatSchGe zu beantragen, da die Voraussetzungen hierfür nicht gegeben sind.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hat eindeutig ergeben, dass der geplante Bau der Variante 8.7 gegen das Naturschutzgesetz verstößt, da zu viele und zu wertvolle Bäume verloren gehen. Eine Ausnahme hiervon kann laut Gesetz erfolgen, wenn gleichzeitig

- „zumutbare Alternativen nicht gegeben“ sind
- „zwingende Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ vorliegen.

Alternativen sind möglich

Während der intensiven Planungszeit und dem Variantenvergleich (Planungsgruppe aus Stadträten und Verwaltung, Einwohnerversammlung, Unterlagen) ist deutlich herausgearbeitet worden, dass mit Variante 8.4 einzelne Baumstandorte sowie die östliche Reihe der vierreihigen Baumallee erhalten werden können. Dies wird in Anlage 2.3 des Erläuterungsberichts bestätigt.

Ebenso ist es in Variante 8.4 möglich, das Erscheinungsbild der vierreihigen Allee durch Nachpflanzungen großkroniger Bäume wiederherzustellen. Somit können in Variante 8.4 langfristig und nachhaltig die Belange des Naturschutzes gesichert werden.

Vor diesem Hintergrund können viele der Aussagen in 19.3.1 (Alternativprüfung für die artenschutzrechtliche Ausnahme) als zumindest tendenziös oder falsch bezeichnet werden. Hier wird mit unsachlichen Mitteln (z.B. „der ‚worst case‘ wird sicherlich eintreten“) versucht, die deutlich auf der Hand liegenden naturschutzrechtlichen Vorteile der Variante 8.4 zu unterdrücken.

Wir fordern, dass das Naturschutzgesetz eingehalten und keine Ausnahmegenehmigung beantragt wird.

Sollte dennoch eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden, so fordern wir eine fundierte und ausgewogene Überarbeitung der Unterlage 19.3.1. Hierbei sind insbesondere auch die weiteren naturschutzrechtlichen Vorteile der Variante 8.4 zu benennen (z.B. geringere Geschwindigkeit = geringeres Kollisionsrisiko (Insekten, Fledermaus), kleineres Lichtraumprofil = weniger Störung durch Beleuchtung, mehr **großkronige** Bäume – mehr ökologische Vielfalt, Erhalt aller Bestandsvorgärten = geschützter Lebens-/Brutraum, ...).

Das „überwiegende öffentliche Interesses aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen“ wird nicht begründet

Als Begründung für die Ausnahmeerteilung wird lediglich mit verkehrlichen Argumenten gearbeitet. Auf soziale oder wirtschaftliche Belange wird gar nicht eingegangen. Allerdings hat Variante 8.7 in diesen Feldern z.T. drastische, negative Folgen. Faktisch auf dem ganzen Straßenzug kann in Einfahrten nur noch rechts rein- und rechts rausgefahren werden, mit erheblichen negativen Folgen für die lokale Wirtschaft (z.B. Schmierstoffhandel, Autoreparatur, Lieferdienst, Flyerhersteller, Gasflaschenlieferant, Bank, Reha, Anwaltskanzlei, Notar), da Lieferrn und Kundenverkehr nachhaltig benachteiligt werden. Der Verlust von Außenflächen für die Gastronomie führt zu einer sozialen Verödung entlang des Straßenzugs.

Wir fordern, dass keine Ausnahmegenehmigung auf Grund eines „überwiegenden öffentlichen Interesses“ beantragt wird.

Sollte dennoch eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden, so fordern wir eine fundierte und ausgewogene Gegenüberstellung von positiven und negativen sozialen und wirtschaftlichen Effekten.

18. Erhaltungssatzung achten – Stadtbild bewahren!

Durch die massive Umgestaltung des Straßenraums werden die historischen Proportionen – die stadtbildprägend für den Gründerzeitstraßenzug mit seinen vielen Einzeldenkmälern sind – vernichtet. So gehört zu einem historischen (denkmalgeschützten) Stadthaus zwingend ein Vorgarten. Auch die vierreihige Baumallee ist in früherer Zeit bewusst als repräsentatives und stadtbildprägendes Ensemble angelegt worden. Ebenfalls stadtbildprägend sind die (mittlerweile)

einzelnen Altbäume im mittleren Teil, welche einst zu einer durchgehenden Alleenbepflanzung gehörten.

Die vielen Einzeldenkmäler sind daher gemeinsam mit dem Stadtraum zwischen ihnen als **Gesamtensemble** zu betrachten. Zerstört man den historischen Stadtraum in Proportion, Funktion oder Aussehen, zerstört man das Gesamtensemble.

Die Variante 8.7 ist ein riesiger städtebaulicher und bauhistorischer Fehler. Ein Bau nach Variante 8.7 würde die Einzigartigkeit dieses Stadtboulevards der Beliebigkeit opfern.

Wir fordern, den gesamten Straßenzug als denkmal-schützenswerten Raum zu betrachten, zu behandeln und unter diesen Prämissen neu zu planen.

19. Entschleunigung statt Bescheunigung

Die Planungsgrundlage $v_{\text{kfz}} = 50 \text{ km/h}$ ist verglichen zu heute ein Rückschritt. Heute gilt auf weiten Strecken der Königsbrücker eine Geschwindigkeit von 30 km/h . Dies funktioniert in der Praxis sehr gut.

Gerade in Ortsteilzentren ist mit viel Querungsverkehr durch Fußgänger (mit z.B. Kinderwagen) und Radfahrende zu rechnen. Höherfrequentes Liefern/Laden, Rangieren und Parken führt zwangsläufig zu gefährlichen Situationen. Hier ist „Tempo 50“ nicht angebracht.

Zwar wird ein durchgehender Radweg geplant, dieser ist aber straßenbündig an die Kfz-Spur angeschlossen. Hiermit entstehen bei „Tempo 50“ zahlreiche Sicherheitsrisiken, etwa „Dooring“ (Radfahrer stößt gegen sich öffnende Tür eines parkenden Autos und stürzt in die Fahrspur), Radwechsel auf die Linksabbiegespur, Fahrrad-Überholvorgänge. Für solche Situationen ist „Tempo 30“ besser geeignet.

Im Übrigen sollten sich die erforderlichen Sicherheitsabstände/Spurmaße bei einer geringeren Plangeschwindigkeit verkleinern, sodass weniger Stadtraum dem Verkehr geopfert werden muss. Wir fordern eine detaillierte Prüfung dieses Umstands.

Schließlich führt eine „erlaubte“ Geschwindigkeit von 50 km/h in der Praxis zu höheren, realen Geschwindigkeiten. Dies ist insbesondere nachts und am Wochenende (Neustadt ist ein Ausgehviertel) ein Sicherheitsrisiko, wenn Kfz-Verkehr auf querenden Fußverkehr trifft (Fußrelation Äußere Neustadt – Hechtviertel). Mit der perspektivischen Erweiterung des Alaunparks wird sich das Sicherheitsrisiko noch weiter erhöhen.

Wir fordern daher eine Straßenplanung mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von $v_{\text{kfz}} = 30 \text{ km/h}$.

20. Die Qualitätsveränderung des Rad-/Fußverkehrs wurde nicht untersucht

Der Erläuterungsbericht erklärt in Abschnitt 4.1.2, dass die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer (ÖPNV, MIV, Radfahrer, Fußgänger) gut sei. Allerdings ist lediglich die Geschwindigkeit bei ÖPNV und MIV untersucht worden. Aspekte wie Parksuchverkehr, Liefern/Laden, Wenden und möglichst kurze Wege sind nicht untersucht worden. Dies sind aber essentielle Aspekte in einem Ortsteilzentrum mit vielen Geschäften und Wohnungen.

Gar nicht untersucht wurden die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr. Es finden sich allenthalben „Überlegungen“ und „Vermutungen“. Die Einführung von Radwegen ist hier der einzig genannte Aspekt beim Radverkehr. Barrierefreiheit der einzig genannte Aspekt beim Fußverkehr.

Es gibt keinerlei Aussagen, geschweige denn qualitative oder quantitative Untersuchungen. Aspekte wie z.B. Aufenthaltsqualität, Größe von Aufstellflächen an Ampeln und Wegebeziehungen für Radfahrende und Fußgänger wurden gänzlich ausgeblendet.

Wir fordern, eine solch einseitige und allein auf die Geschwindigkeit von MIV und ÖPNV abzielende Planung nicht weiter zu verfolgen.

21. Keine Straßenbahn mit Tempo 70 im Ortsteilzentrum!

Im Erläuterungsbericht wird in Abschnitt 4.9.1 (S. 56) angegeben, dass die Entwurfsgeschwindigkeit im Bereich der besonderen Bahnkörper (eigenes Gleis, angehobene Fahrbahn) **70 km/h** betragen soll.

Die tatsächlichen Geschwindigkeiten der Straßenbahn werden nach der jetzigen Planung wohl 50 km/h sein, da das eigene Gleisbett der Bahn nicht „baulich gesichert“ ist. Ein Zaun entlang der Bahntrasse ist aber schnell gebaut. Es ist daher durchaus nicht ausgeschlossen, dass es Straßenbahnen mit Tempo 70 auf der Königsbrücker geben wird.

Hiergegen wenden wir uns in aller Deutlichkeit. Solche hohe Geschwindigkeiten in Ortsteilzentren mit viel Begängnis ziehen hohe Sicherheitsrisiken für querende Fußgänger nach sich. Auch ergeben sich bei solch hohen Geschwindigkeiten im Fall von Unfällen (z.B: Straßenbahn gegen LKW) Gefahren für Leib und Leben für Insassen der Bahn.

Auch wird durch die notwendigen Sicherheitsabstände bei einer Planung für Tempo 70 unnötig Stadtraum geopfert.

22. Ein Rasengleis wurde beschlossen – nun soll eine Asphaltdecke kommen

Der Stadtrat hatte beschlossen, dass das eigene Gleisbett nördlich des Bischofswegs als Rasengleis ausgebildet wird. Nach dem Beschluss wurde seitens der Verwaltung das Rasengleis als nicht durchführbar erklärt – jedoch war allgemeiner Konsens, dass nun das Gleis mit einer Pflasterung abgedeckt wird. Dies

hätte noch wenigsten einen gewissen Charakter, denn der Bahnkörper würde optisch als etwas Eigenständiges hervorgehoben.

Auf Seite 57 des Erläuterungsberichts wird nun angegeben, dass das Gleis vollständig eine Asphaltabdeckung bekommen soll. Dies würde den Straßenraum jedoch wie eine einzige, breite Schneise erscheinen lassen auf die schmalen Randbereiche noch erdrückender wirken.

Wir weisen darauf hin, dass das „Argument Rasengleis“ während der Variantendiskussion ein sehr wichtiges war, um letztlich die Variante 8.7 im Stadtrat zu wählen. Hätten die Bürger und die Stadträte gewusst, dass das Bahngleis in Asphalt gehalten wird, so wäre die Entscheidung wahrscheinlich anders ausgefallen.

Wir sehen in dieser Entwicklung einen „Verfahrensfehler“ und fordern eine erneute öffentliche Diskussion.

23. Die Bestandsbäume sind viel zu wichtig, um abgeholzt zu werden. 122 Bäume sollen gefällt werden!

Nahezu alle Bäume im Planungsgebiet sind wichtige optische Elemente im Straßenraum. Der Verlust durch den Wegfall der 122 Bäume wird demzufolge sehr schwer wiegen. Insbesondere die Fällung des Lindenbestandes als Überreste einer historischen, vierreihigen Allee im nördlichen Teil des Planungsgebiets (ab Bischofweg) ist ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild. Auch zahlreiche Altbäume im unteren Abschnitt der Königsbrücker Straße bis zum Albertplatz, die den Eindruck des Straßenzuges wesentlich prägen, werden gefällt.

Dies ist nicht hinnehmbar, für lediglich 13.500-18.000 Kfz pro Tag.

24. Die Flatterulme – und ihre kleine Schwester – sind unbedingt zu erhalten. Hier muss die Straße und die Leitungsverlegung ausreichend Schutzraum gewährleisten.

Ein sehr wertvolles Baumexemplar befindet sich an der Königsbrücker Straße Nr. 49. Dort steht eine ca. 160 Jahre alte Flatterulme. Sie ist der größte bekannte Baum ihrer Art in und um Dresden. Auf Grund der sehr hohen Bedeutung und Erhaltungswürdigkeit wurde ein Gutachten angefertigt, welches die Standfestigkeit und den allgemeinen Erhaltungszustand als gut bewertet. Wegen des exponierten Standorts und auf Grund ihrer Dimensionen ist sie aus stadtgestalterischer und aus stadtoökologischer Sicht besonders wertvoll und unbedingt erhaltenswürdig. Im Jahr 2015 erfolgte die Unterschutzstellung als Naturdenkmal „Flatterulme Königsbrücker Straße 49“.

Aber auch die in unmittelbarer Nähe befindliche „kleine Schwester“ der Flatterulme ist ein besonders schützenswerter Baum. Zusammen bilden diese beiden Bäume ein Ensemble, welches unseres Wissens in Deutschland einzigartig ist.

Wir fordern, dass beide Bäume unbedingt erhalten werden. Dies bedeutet nicht nur, dass sie nicht gefällt werden – sondern vielmehr, dass die in den Bestimmungen für Naturdenkmäler definierten Schutzstandards in keinsten Weise unterschritten werden. Hier muss die Planung von Straße, Stadtraum und Leitungslegung grundlegend verändert werden, um den Schutz dieser beiden Bäume zu gewährleisten.

25. Die jetzige Planung ist nicht förderfähig – ein Weiterverfolgen dieser Planung verzögert die Sanierung

Gemäß der Förderrichtlinie („Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“) Teil A, I, 2 sind nur solche Projekte förderfähig, die eine „Verbesserung der Straßen- und Radverkehrsanlagen im Sinne einer **nachhaltigen** Mobilität“ zum Ziel haben. Die vorliegende Planung ist jedoch an Hand einer ausschließlich „**verkehrlichen Bemessung**“ erstellt worden. Oberstes Ziel war die Leistungsfähigkeit der Straße für den Verkehr, und hier insbesondere für den Autoverkehr.

Dieser Ansatz muss in einem Ortsteilzentrum – für das auch noch eine Erhaltungssatzung vorhanden ist – scheitern. Nachhaltig wäre, die lokalen Gewerbetreibenden mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zu stärken, die Wege für Fuß- und Radverkehr zu minimieren (lineare Überquerbarkeit der Straße) und die „Anzahl und den Komfort für den Autoverkehr“ (RASt06) zu reduzieren.

Ebenfalls sind eine Reihe von **Zuwendungsvoraussetzungen** nicht erfüllt:

- So wird in Punkt „IV, 1 a“ verlangt, dass die „Ziele der Raumordnung und Landesplanung“ berücksichtigt sein müssen. Dies erscheint kaum vorstellbar, bei dem Verschwinden der historischen Baumallee und einer (massiven) Verbreiterung des Straßenraums auf allen Abschnitten.
- Die Richtlinie verlangt („IV, 1 c“), dass die Planung den „anerkannten Regeln der Technik“ zu genügen habe. Dies bedeutet, dass insbesondere die „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen“ eingehalten werden muss. Dies ist aber nicht der Fall, da die heutigen und die prognostizierten Kfz-Stärken die Schwellen für einen vierstreifigen Ausbau (zwei Straßenbahn, zwei Auto) stark unterschreiten.
- Die Planung muss (nach „IV, 1 c“) den „Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“ beachten. Das Ergebnis der Variantenuntersuchung hat allerdings gezeigt, dass zumindest Variante 8.4 mit geringeren finanziellen Mitteln realisierbar wäre.

Hiermit sind sowohl der Zweck der Förderrichtlinie nicht gegeben als auch die notwendigen Zuwendungsvoraussetzungen nicht erfüllt. Ein Bau ohne

Förderung wäre aber von der LH Dresden kaum zu stemmen. Somit verzögert die vorliegende Planung eine echte Sanierung der Königsbrücker Straße.

26. Die Verkehrsprognose fußt (wahrscheinlich) auf falschen Grundlagen

Grundlage der Untersuchung ist eine einspurige Sanierung der Stauffenbergallee (West) und Radwege an der Albertstraße. Letzteres wurde vor Kurzem im Stadtrat abgelehnt. Ersteres droht in Kürze in einen vierspurigen Ausbau geändert zu werden. Beide Änderungen verändern die Grundlagen der Prognose grundsätzlich.

Außerdem scheinen die geplanten Umlegungen der B6 (von Bautzner Straße auf die Stauffenbergallee) und der B97 (Beginn zukünftig nördlich Stauffenbergallee) nicht Teil der Grundlagen der Prognose zu sein.

Wir fordern daher eine erneute Untersuchung unter den tatsächlichen und aktuell bekannten Randbedingungen. Diese wird zeigen, dass sich der Kfz-Verkehr auf der Königsbrücker Straße auf einem noch niedrigeren Niveau, als heute schon prognostiziert, befinden wird. Eine Ausweitung des Straßenraums zu Lasten des Seitenraums wird noch unnötiger erscheinen.

28. Die Simulation des Verkehrsflusses zur Bauzeit weist den Lösungsweg auf

Die Simulation des Verkehrsflusses zur Bauzeit zeigt sehr eindrücklich, dass der Kfz-Verkehr sich im Wesentlichen auf die Hauptstraßen Stauffenbergallee und Hansastraße verlagert, wenn er auf der Königsbrücker Straße reduziert wird. Sowohl auf der Stauffenbergallee als auch auf der Hansastraße ist ein Anstieg des Verkehrsflusses um ca. 10% festzustellen. Diesen Anstieg können die gut ausgebauten Straßenzüge leicht aufnehmen.

Zwar zeigen sich auch im Nebenstraßennetz Erhöhungen des Autoverkehrs, welche aber durch geeignete verkehrsorganisatorische Maßnahmen leicht zu verhindern wären (z.B. Unterbinden des Durchfahrtsverkehrs durch Einbahnstraßenregelungen).

Eine Reduktion des Kfz-Verkehrs auf der Königsbrücker Straße wirkt sich auch direkt positiv auf den Bischofsweg aus (deutliche Senkung des DTV).

Ziel einer sinnvollen Verkehrsplanung sollte es sein, den Hauptverkehr (Durchgangsverkehr) auf den großen Achsen zu führen und das Ortsteilzentrum Neustadt (Königsbrücker Straße / Bischofsweg; Innere und Äußere Neustadt, Hechtviertel) vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Hierzu trägt ein Ausbau nach Variante 8.7 nicht bei, sondern steigert sogar den Kfz-Verkehrsfluß durch das Ortsteilzentrum auf Jahrzehnte hinaus.

Wir wenden uns daher gegen Variante 8.7 und fordern eine aktive Reduktion des Kfz-Verkehrs auf der Königsbrücker Straße gepaart mit einer neuen Planung des gesamten Stadtraums im Planungsgebiet auf Grundlage einer „städtebaulichen Bemessung“.

28. Der Verlust der großen Straßenbäume beeinträchtigt das Mikroklima und kann nicht ausgeglichen werden

In Abschnitt 4.4 des „Landschaftspflegerischen Fachbeitrags“ wird festgestellt, dass die geplanten Neupflanzungen an der Königsbrücker Straße „quantitativ nicht zum rechnerischen Ausgleich der Eingriffe“ ausreichen. Der Verlust der historischen Bäume und Teile der Vorgärten ist einfach zu groß.

Daher werden Ausgleichsmaßnahmen am Kaitzbach, in Hellerau und in Pillnitz geplant.

Die Einrichtung von ortsfernen Ausgleichsflächen für Flora und Fauna ist durchaus einzusehen, wenn der Bestand der Populationen nicht gefährdet ist. Pflanzen und Tierwelt werden sich zumindest mittelfristig in den neuen Gebieten ansiedeln. Die Menschen in der Neustadt und im Hechtviertel verbleiben jedoch in ihrem „Habitat“ - ortsferne Ausgleichsmaßnahmen haben für diese Betroffenen keinerlei positive Wirkung und es verbleiben die negativen Effekte, die Tag für Tag die Gesundheit gefährden.

Wir sehen die steigende Überwärmung und das Fehlen von die Luft filterndem und Schatten spendendem (großkronigem Alt-) Baumbestand und die substantielle Verkleinerung der Vorgärten als nicht hinnehmbar an und sprechen uns dagegen aus, insbesondere, da Alternativmöglichkeiten für eine Sanierung der Königsbrücker Straße durchaus möglich sind. So würden in Variante 8.4 mehr Bestandsbäume potentiell erhalten werden können und viele der heutigen Baumstandorte könnten wieder mit wirklich großkronigen Bäumen nachbepflanzt werden. Eine echte Bestandssanierung hätte noch weitaus positivere Auswirkungen auf das Mikroklima als jegliche Ausbauvariante. Daher wenden wir uns gegen die Variante 8.7.

29. Der Kaitzbach eignet sich nicht als Ausgleichsmaßnahme

Der Kaitzbach ist ein „Oberflächenkörper“ nach der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL). In dieser Richtlinie heißt es: „Alle Mitgliedstaaten der EU sind verpflichtet, bis 2015 und in Ausnahmefällen bis 2027 alle Gewässer in einen ‚guten ökologischen‘ und ‚guten chemischen Zustand‘ zu bringen“. Der Kaitzbach muss demnach ökologisch saniert werden – gleichwohl, ob die Königsbrücker existiert oder nicht. Die Sanierung des Kaitzbachs kann daher nicht neu entstehende Eingriffe kompensieren.

30. Widerspricht die Ausgleichsmaßnahme in Hellerau dem Stadtratsbeschluss V2049/17?

Wir bitten zu prüfen, ob die in Hellerau geplante Ausgleichsmaßnahme nicht dem Beschluss „Bebauungsplan Nr. 3017, Dresden-Hellerau Nr. 13, Gewerbegebiet Flughafen“ (V2049/15) widerspricht, bzw. ob die Ausgleichsmaßnahmen für dieses

Gewerbegebiet nicht mit denen in diesem Planfeststellungsverfahren geplanten kollidieren.

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*

.....

.....

.....

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

Mit freundlichen Grüßen

Einwendung Planfeststellung Königsbrücker Straße - an LH Dresden/Landesdirektion Sachsen

Vorname:

Nachname:

Straße & Hausnr.:

Postleitzahl/Ort:

Unterschrift: