

Dresden, den 12.10.2022

Bürgerinitiative “Königsbrücker muss leben!”

c/o Martin Schulte-Wissermann

...

01099 Dresden

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Dresden
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mitglieder der Bürgerinitiative “Königsbrücker muss leben!” sowie ich persönlich haben einen großen Bezug zur Königsbrücker Straße. Wir leben hier, gehen hier einkaufen, flanieren, besuchen die Schauburg, erfreuen uns an der historischen Baumallee und einige von uns haben ihren unmittelbaren Lebensmittelpunkt hier. Daher haben wir alle und ich persönliche ein Interesse, dass eine Sanierung der Königsbrücker Straße zu einem städtebaulich schönen Ergebnis führt.

**1. Einwand zu “Änderung öffentlicher Bereich vor Königsbrücker Straße Haus Nr. 17”
(Erläuterungsbericht S. 8, 14, 37, 41, 54, 108; Lageplan 1 (U5), Anlage 4)**

Die Tekturen sind ‘Murks per Design’ und führen zu sehr vielen ‘eingebauten’ Gefahrenstellen. Insgesamt zeugen sie von dem verzweifeltten Versuch, bei einer für urbane Räume viel zu überbreiten Ausgangsplanung irgendwas noch zu ‘retten’. Aber in Wahrheit machen die Tekturen die Kreuzungssituationen nur städtebaulich schlimmer und verkehrlich gefährlicher!

- Das Überqueren der Radfahrer aus der Stetzscher Straße über den besonderen Gleiskörper ist nicht natürlich. Während die Kfz nur rechts abbiegen können, sollen Radfahrende geradeaus fahren können. Wo sollen sich diese Radfahrenden bei Rot aufstellen? Rechts neben den Autos oder links vor ihnen? Wenn rechts, werden sich beim Versuch geradeaus zu fahren von den hinter ihnen anfahrenen Autos bedrängt. Wenn links, so ‘provokieren’ sie die hinter ihnen anfahrenen Autos (die sich dann an den Radfahrenden vorbeidrängeln).

- Die für die Radfahrenden abgesenkten Borde des besonderen Gleiskörpers werden in der Praxis natürlich auch Autos dazu verleiten (verbotenerweise) über den Gleiskörper in stadtauswärtige

Richtung in die Königsbrücker Straße einzubiegen. Dies führt zu einer Gefährdung der Radfahrenden.

- Wie jeden Tag an der (östlichen) Rad-Überquerungen am Goldenen Reiter zu beobachten, werden Radüberführungen in der Praxis in beide Richtungen benutzt, wenn nicht pro Richtung eine Spur angeboten wird. Dies wird auch bei den beiden Überquerungen (Stetzscher Straße, Katharinenstraße) der Fall sein. Radfahrende werden sich in der Mitte der Kreuzung begegnen, was zu Gefahren führt. Schlimmer noch, die Radfahrenden müssen auf der falschen Straßenseiten einfahren (Katharinenstraße) bzw. Kommen an der falschen Seite raus (Stetzscher Straße). Insgesamt entstehen extrem unübersichtliche und gefährliche Wegebeziehungen.

- Wie sollen sich Radfahrende von der Stetzscher Straße kommend auf den stadtauswärtigen Radweg gelangen? An der Verbindungsstelle entsteht ein 90 Grad Knick! Was ist mit Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhänger?

- Eine Straßenbahn in nördlicher Richtung, welche vor der Katharinenstraße an der Ampel warten muss, reicht über die Fahrradfurt hinaus - NGT D12DD ist 45m lang! Das ist inakzeptabel.

- Die Aufstellfläche für in die Katharinenstraße linksabbiegende Radfahrende ist viel zu klein. Außerdem sind die Fahrradien, insbesondere für Lastenräder und Radfahrende mit Anhänger, viel zu klein. Hier wird es zu Rückstau der Fahrräder in den Bereich der Straße kommen. Geradeaus fahrende Radfahrende werden in den Fahrbahnbereich der Autos gedrängt, was zu einem erheblichen Gefährdungspotential führt (MIV mit 50km/h!).

- Die ungewöhnliche Doppelampelkonstruktion ist für Autofahrende nicht auf natürliche Weise als Kreuzung zu erkennen. Auch ist die Lage der Haltelinie für die Autos von den über die Königsbrücker Straße führenden Fahrspuren der Fahrräder 'entkoppelt'. Dies wird dazu führen, dass Autofahrende die Rote Ampel nicht erkennen und ungebremst (50km/h) über die Fahrradfurt fahren – auch diese Gefahrenstellen sind per Design angelegt. Ähnlich gefährlich ist die Situation bei Radfahrenden, die bei 'Dunkelrot' noch die Kreuzungen überqueren wollen. Durch den großen Abstand zu den Haltelinien der Autos sehen die Radfahrenden diese nicht – ein schnell anfahrendes Auto erwartet nicht nach mehreren Metern ein querendes Fahrrad.

- Laut Anlage 4 weist die Ampel aus der Katharinenstraße ein LOS E (durchschnittliche Wartezeit bei Rot >70s) auf während die Ampel aus der Stetzscher Straße heraus mit LOS C (<50s) angegeben ist. Dies kann eigentlich nur ein Fehler in der Berechnung sein, da doch sicherlich beide Knotenpunkte zusammen geschaltet werden – ich bitte um Überprüfung.

- Laut Anlage 4 weist die Ampel aus der Katharinenstraße ein LOS E (durchschnittliche Wartezeit bei Rot >70s) auf. Da auf der Katharinenstraße so gut wie keine Autos fahren (lediglich lokaler Quellverkehr und unwesentlicher Zufluss aus dem Parkhaus und der Alaunstraße) muss dies bedeuten, dass die Rotphasen (wesentlich) länger als 70s sind. Im heutigen Bestand ist keine Ampelanlage vorhanden und sowohl der Auto- als auch der Fahrradverkehr kann ohne große Wartezeiten den Knotenpunkt passieren. Diese Veränderung ist eine wesentliche Verschlechterung der Flüssigkeit-des-Verkehrs. Dieser Umstand wiegt umso schwerer, als seitens der Stadt geplant

ist, auf der Katharinenstraße das Großpflaster durch Asphalt zu ersetzen. Hiermit wird die Katharinenstraße eine wichtige Straße für den Radverkehr (Äußere Neustadt-Neustädter Bahnhof). Eine durchschnittliche Wartezeit von über 70 Sekunden ist unattraktiv und stellt somit ein echtes Hindernis für eine positive Entwicklung des Radverkehrs dar.

- Viele Menschen überqueren die Königsbrücker Straße zwischen Katharinenstraße und Post zu Fuß. Das ist im heutigen Bestand und bei der heutigen Verkehrsbelegung meist unproblematisch (Tempo 30, 10m Querungsweg). Durch die Tektur der Verschiebung der Fußgängerquerung auf südlich der Stetzscher Straße entstehen sehr lange und unbequeme Umleitungswege. Menschen werden dennoch versuchen, die Königsbrücker Straße zwischen Post und Katharinenstraße zu Fuß zu überqueren – nur dass es dann viel gefährlicher sein wird (Tempo 50, 17,50m Querungsweg).

2. Einwand zu “Tinkbrunnen” (Erläuterungsbericht S. 9, Lageplan U5-2)

Grundätzlich begrüße ich das Aufstellen von Trinkbrunnen sehr. Allerdings sind die Trinkbrunnen an den drei Standorten nicht geeignet, die Aufenthaltsqualität zu steigern – denn an allen drei Orten ist gar keine Aufenthaltsqualität vorhanden und wird auch nie sein. Allentfalls werden dies Orte des ‘Durchgangs’ sein, aber nie Plätze. Hierfür dürfte man nicht den Straßenraum auf fast das Doppelte vergrößern.

3. Einwand zur Tektur “Kleine Flatterulme” (Erläuterungsbericht S. 9, Lageplan U5-3)

Es ist lobenswert, dass nun die ‘Kleine Flatterulme’ neben dem ‘Naturdenkmal Flatterulme’ erhalten werden soll. Sie hat aber einen viel zu kleinen Schutzraum und die unterirdischen Leitungen (U18.6) verlaufen viel zu nahe am Stamm. Auch ist der Schutzraum um die ‘Naturdenkmal Flatterulme’ weiterhin viel zu klein. Es droht, dass beide Bäume die Eingriffe nicht überleben werden. Ich bitte daher darum, die Schutzräume sowie die Leitungsführungen erneut und gesondert zu untersuchen und darzustellen, wie ein langfristiges Überleben beider Bäume sichergestellt werden kann.

4. Rüge zur zur “Kleine Flatterulme” (Erläuterungsbericht S. 9, Lageplan U5-3)

Im Erläuterungsbericht wird unter der Überschrift “Umgestaltung im Seitenbereich im Zuge ‘Erhalt kleine Flatterulme’” geschrieben: “Die Platzgestaltung vor Haus Nr. 47 und 49 wurde in diesem Zuge umgeplant. Die Längsparker vor Haus Nr. 47 und 49 einschließlich des Parkscheinautomat entfallen. Der Öffentliche Raum vor Haus Nr. 49 wird auf eine Gehwegbreite von 2,50 m eingeschränkt. Beschilderung und Standort Fahnenmaste bleiben erhalten. Das Gestaltungskonzept vor Haus Nr. 47 wird um drei neue Baumstandorte erweitert.”

Es wird explizit also nur von einer Umgestaltung im Seitenbereich gesprochen – nicht aber von einer Verschiebung des Straßenbords zuungunsten des Radverkehrs. Genau das aber ist vorgesehen: Wurde in den Ursprungsplanungen die Radwegbreite von 2,50m nach der Haltestelle ‘Bischofsweg’

bereits nach wenigen Metern erreicht, so verläuft in der Tektur der Radweg mit einer Breite von lediglich 1,50m bis in die Mitte von Grundstück 49 und erreicht die 2,50m erst wieder am südlichen Ende von Grundstück 47. Bedenkt man, dass im Haltestellenbereich die Radwegbreite bewusst schmal gewählt wird (Fahrräder sollen sich dort wegen der Fahrgäste nicht überholen) ist nach der Haltestelle mit Überholmaneuvern von Fahrrädern zu rechnen. Hier aber ist ebenfalls die 'Beschleunigungszone' der Autos. Die Gefährlichkeit dieser Bauweise wird noch dadurch erhöht, dass die Radspur sich leicht in die Kfz-Spur hinein verschwenkt. Bedenkt man zusätzlich, dass von den 1,5m geplantem Radweg noch ca. 30cm für das Schnittgerinne abgezogen werden müssen, ergibt sich per Design eine sehr gefährliche Situation.

Eine solch wichtige Änderung/Tektur weder im Erläuterungsbericht noch in den Plänen zu verzeichnen und statt dessen diese auch noch unter der Überschrift "Umgestaltung im Seitenbereich" zu verstecken, rüge ich ausdrücklich.

5. Einwand zur Tektur "Kleine Flatterulme" (Erläuterungsbericht S. 9, Lageplan U5-3)

Im Erläuterungsbericht wird unter der Überschrift "Umgestaltung im Seitenbereich im Zuge 'Erhalt kleine Flatterulme'" geschrieben: "... Der Öffentliche Raum vor Haus Nr. 49 wird auf eine Gehwegbreite von 2,50 m eingeschränkt."

Eine Gehwegbreite von lediglich 2,50m kann nicht den Normen entsprechen. Hier, im Herzen der Neustadt und direkt neben der Schauburg (Haltestelle!) wird es zu erhöhtem Fußgängerverkehr kommen. Eine Fußwegbreite von lediglich 2,50m ist inakzeptabel.

6. Einwand zur Tektur "Änderung Radverkehrsführung Bischofsweg Ost" (Erläuterungsbericht S.9, Lageplan U5-3)

Es ist lobenswert, dass der Radweg Bischofsweg (ost, südliche Seite) nun über die Förstereistraße gezogen wird. Vollkommen unverständlich ist aber, warum auf dem Radweg eine Ladezone eingerichtet wird. Diese nimmt dem Gehweg 1,50m, sodass auf diesem nur noch eine Breite von 2,77m verbleibt. Gleichzeitig sind aber 1,50m viel zu schmal, sodass der Radweg bei einem Ladevorgang blockiert ist. Wohin sollen die Radfahrenden? – auf den schmalen Gehweg (Konflikte mit zu Fuß gehenden) oder vor dem ladenden LKW zwischen die Schienen auf die Straße (Gefährdung)?

Nun könnte man argumentieren, dass Ladevorgänge von Gewerbetreibenden nicht sehr häufig auftreten werden. Allerdings ist eine solche Ladezone eine 'Einladung' an alle Autos, sich dort hinzustellen. In der Praxis wird die Zone daher quasi durchgehend von Autos besetzt sein (Kurzzeitparker, Laden, Langzeitparker). In Zusammenhang mit dem Ende des Radwegs vor Bischofsweg 22 müssen Radfahrende demnach zweimal sich zwischen Fußweg und Schienen/Straße entscheiden. Dies ist sogar eine Verschlechterung des Zustandes verglichen mit dem Status-Quo und den Ursprungsplanungen aus der ersten Auslage!

Meiner Meinung nach sollte die Ladezone östlich der Förstereistraße eingerichtet werden, damit Radfahrende wenigstens nur einmal 'flüchten' müssen. So wie es jetzt in der Tektur geplant ist, ist es maximal schlecht für alle Verkehrsteilnehmenden gelöst.

7. (Formaler) Einwand zur Verschiebung der Baugrenze (Lageplan U5-3)

Ohne Erwähnung im Erläuterungsbericht und im Lageplan wurde die Baugrenze (Bischofsweg Ost) in der Tektur verändert und umfasst nun auch die Einfahrt von Bischofsweg 22. Dies ist unschön und evtl. ein Verfahrensfehler.

8. Einwand "Radverkehrsführung am Bauende Richtung Stauffenbergallee" (Erläuterungsbericht S.10, Lageplan U5-4)

Wörtlich heisst es im Erläuterungsbericht "Am Bauende wird der Radverkehr mittels Fahrradrampe auf den Bestandsgehweg geführt bzw. läuft im Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus.". Diese Tektur ist wahrscheinlich durch eine Tektur außerhalb des Planbereichs notwendig geworden (Sperrfläche). Durch diese Sperrfläche werden die Autos aktiv in die Fahrspur der Radfahrenden gedrückt. Wäre das nicht schon schlimm genug – durch das alternative Anbieten von 'Radnutzung auf dem Gehweg' und 'Radverkehr läuft im Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus' entsteht eine sehr gefährliche Situation: Die Autofahrenden rechnen nicht damit, dass Radfahrende auf 'ihrer' Fahrbahn sind, da der abknickende Radweg auf den Fußweg suggeriert, dass Radfahrende auf der Fahrbahn nichts zu suchen haben. Dies wird unweigerlich zu starken Konflikten und somit auch zu schweren Unfällen führen.

Sollte das 'bzw' als 'oder' zu lesen sein – mithin die Entscheidung für die eine oder die andere Variante zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen sollen - dann wäre diese Tektur nicht eindeutig und somit unklar/irreführend formuliert. Fraglich ist auch, ob eine solche wichtige Entscheidung nach der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung fallen kann.

9. Einwand "Sperrfläche" (Lageplan U5-4, Unterlage 4)

Im Lageplan 4 ist kurz vor der Stauffenbergallee außerhalb der Baugrenze eine Tektur 'Sperrfläche' verzeichnet. Durch diese Sperrfläche wird die Aufstellzone der Linksabbieger in die Stauffenbergallee von ca. 70m auf etwa 35m halbiert. Ich bezweifle, dass diese Verkürzung in die LOS Berechnungen der Verkehrsqualitäten (Unterlage 4) eingeflossen ist. Ich bitte um entsprechende Überprüfung.

10. Einwand 'Text fehlerhaft' (Erläuterungsbericht S. 18)

Auf Seite 18 des Erläuterungsberichts heisst es: “Im Ergebnis wurde die Variante 8.7 zur Vorzugsvariante bestimmt und vom Stadtrat mit Beschluss-Nr. SR/026/2016 am 23.06.2016-24.06.2016 beschlossen, weil sie stadtgestalterische Vorteile bei ähnlicher Leistungsfähigkeit aufweist.” - Diese Formulierung ist fehlerhaft bzw. ist die Schlussfolgerung logisch nicht machbar, da der Bezug fehlt. Verglichen mit welcher Variante weist die Variante 8.7 “stadtgestalterische Vorteile bei ähnlicher Leistungsfähigkeit” auf? Und wie kommen die Verfasser dieses Textes darauf, dass dies die Motivation des Stadtrats bei seiner Entscheidung war? Eine solcher ‘Wertung durch die Hintertür’ sollte in einem Erläuterungsbericht nicht vorkommen.

11. Einwand ‘Text fehlerhaft’ (Erläuterungsbericht S. 36, Abkürzungsverzeichnis)

Auf Seite 36 des Erläuterungsberichts heisst es: “Der vorliegenden Planung liegt generell die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_{zul} = 15 - 70 \text{ km/h}$ ”. Hierbei suggeriert das Wort ‘Entwurfsgeschwindigkeit’, dass es sich hierbei lediglich um eine Planungsgröße handle, welche mit der späteren Realität nicht zwingend etwas zu tun haben muss. Allerdings ergibt ein Blick in das Abkürzungsverzeichnis, dass ‘ V_{zul} ’ für die zulässige Geschwindigkeit steht. Der Text des Erläuterungsberichts hätte hier präziser gefasst sein müssen.

Dadurch, dass die Formulierung irreführend ist, kann der Beteiligungsprozess nicht sauber durchgeführt werden, da wahrscheinlich viele Menschen nicht die ‘zulässige Geschwindigkeit von 70km/h’ erkennen.

12. Einwand ‘Tempo 70 im Ortsteilzentrum?’ (Erläuterungsbericht S. 36, Abkürzungsverzeichnis)

Auf Seite 36 des Erläuterungsberichts heisst es: “Der vorliegenden Planung liegt generell die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_{zul} = 15 - 70 \text{ km/h}$ ”. Ernsthaft – die zulässige Geschwindigkeit für Autos und Straßenbahn soll bis 70km/h reichen? Dies ist unverantwortlich in einem Ortsteilzentrum. Solch hohe Geschwindigkeiten erhöhen die Trennwirkung des Straßenzugs enorm und führen zu erhöhter Schall- und Schadstoffbelastung (anfahren, bremsen). Aber vor allem sind solch hohe Geschwindigkeiten in einem Ortsteilzentrum enorm gefährlich. Niemand rechnet damit, dass solche Geschwindigkeiten gefahren werden!

Im Übrigen bezweifle ich, dass die schalltechnischen Untersuchungen mit Tempo 70 als zulässiger Geschwindigkeit durchgeführt worden sind. Ich bitte daher, diesen Umstand eingehend zu prüfen.

13. Einwand ‘Vorgesehene Verkehrsqualitäten’ (Erläuterungsbericht S. 37, 110; Anlage4_LF-IV-Uebersichten.pdf)

In Anlage 4 sind die Verkehrsqualitäten angegeben (LOS). Hier ist es verglichen mit den Planungen von 2019 (erste Auslage) zu einer Verbesserung gekommen – für den MIV im Durchgangsverkehr wird nun LOS C oder besser angegeben.

Diese Berechnungen zeigen auf eindrückliche Weise, wie überdimensioniert die Planungen sind. Ziel von wirtschaftlichen Planungen ist, einen Straßenzug so zu dimensionieren, dass er zu Stoßzeiten (Rush-Hour) noch gerade funktioniert (LOS D). Es ist niemals planerisches Ziel von seriösen Verkehrsplanungen, in der Rush-Hour LOS von C und besser anzustreben.

Im Übrigen rege ich an, die LOS Werte im heutigen Bestand zu messen. Schon heute ist die Verkehrsbelegung derart niedrig (9.000 bis 12.000 Kfz/Tag), dass es kaum noch zu irgendwelchen Stauerscheinungen kommt. Mit den aktuellen Entwicklungen (Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2035) und der damit einhergehenden Reduktion der gefahrenen Autokilometer ist der geplante Ausbau, insbesondere auch nach der Tektur, nicht notwendig.

14. Einwand ‘Wegfall Linksabbieger Bischofsweg’ (Erläuterungsbericht S.38, Lageplan U5-3, Anhang 4)

Durch den Wegfall des ‘natürlichen’ Linksabbiegers von Hauptstraße-zu-Hauptstraße entsteht eine unnatürliche Verkehrsführung. Kann ja sein, dass nur das Wegfallen des Linksabbiegers in den vorliegenden Planungen einen flüssigeren Durchgangsverkehr ermöglicht – erkaufte allerdings mit einem LOS D für alle, welche links abbiegen wollen (sowohl an der Tannenstraße als auch an der Lößnitzstraße). Ungeklärt bleibt, wieso im heutigen Bestand es so gut wie keine Stauerscheinungen an dem Knotenpunkt gibt, obwohl die Linksabbiegemöglichkeit in den Bischofsweg besteht.

Es liegt also nahe, dass die Planungen grundlegende Probleme in der Verkehrsführung ‘per Design’ aufweisen. Ich vermute, dass die Kreuzungen derart groß konzipiert sind, dass die Räumzeiten der Ampelanlagen die limitierenden Faktoren bei der LOS Optimierung sind. Es ist daher gegeben, dass man die LOS Werte auch für eine Bestandssanierung durchführt. Dieses ist noch niemals gemacht worden! Ich bitte daher, diese Berechnungen durchzuführen und mit den Ergebnissen dieser Tektur zu vergleichen.

Im Übrigen führt der Wegfall des Linksabbiegers an der Schauburg zu massiven Verkehrszunahmen in den Wohngebieten. Wo sollen denn die Autos in der Tannenstraße hin? Der Dammweg soll zum Radschnellweg erklärt werden und die Rudolf-Leonhard-Straße ist heute schon überlastet.

15. Einwand zu ‘Durchgangsverkehr wird aktiv in die Wohngebiete gezogen’ (Erläuterungsbericht S. 38)

Auf Seite 38 des Erläuterungsberichts findet man die Tektur ‘Zur Kompensation werden zukünftig neue Linksabbiegemöglichkeiten an den Knotenpunkten Louisenstraße/ Lößnitzstraße und Tannenstraße eingerichtet’. Dies ist ein infamer Euphemismus – hier wird nichts ‘kompensiert’, sondern es wird aktiv der Durchgangsverkehr zur Hansastraße durch die Wohngebiete geleitet!

Ich bitte zu beachten, dass etwas später im Text angegeben ist: ‘Für die wegfallende Fahrbeziehung besteht zukünftig nur die Möglichkeit einer Blockumfahrung über die Tannenstraße/Dammweg ...’.

Anders als noch 2019 wird der Dammweg nun aber als zukünftiger Radschnellweg vorgesehen. Ich bitte darum, die verkehrs- und schalltechnischen Gutachten unter Berücksichtigung der Einrichtung dieses Radschnellwegs neu zu erstellen.

[1] <https://www.tag24.de/dresden/dammweg-soll-zur-radlerpiste-werden-2601756>

16. Einwand ‘Parkstreifen zu schmal’ (Erläuterungsbericht S. 43, Lageplan U5-4)

Auf Seite 43 des Erläuterungsberichts findet man die Tektur ‘Außerhalb der Haltestellenbereiche erfolgt auf der östlichen Straßenseite die Ausbildung eines 2,00 m breiten Parkstreifens’. Jeglicher Parkstreifen neben einem Radweg, welcher an einem schnurgeraden Fahrstreifen liegt (Kfz mit 50+ km/h!), welcher sich neben einem Besonderen Gleiskörper befindet (Autos können nicht ausweichen) - stellt eine durch Planung eingeführte lebensbedrohliche Gefährdung (Dooring) für Fahrradfahrende dar. Darüber hinaus ist ein lediglich zwei Meter breiter Parkstreifen zudem auch noch viel zu schmal. Ein moderner Mittelklassewagen wie z.B. der Golf ist (mit Spielgeln) bereits 2,07 Meter breit, ein BMW X7 bringt es auf 2,22m [2]. Es ist demnach unvermeidlich, dass die Autos in den Radweg hineinragen werden.

Am Besten sollte man den Parkstreifen weglassen und den Rad-/Fußweg dafür breiter machen.

[2] <https://carwiki.de/vw-golf-8-abmessungen/>

[3] <https://www.bmw.de/de/neufahrzeuge/m/x7-m60i/2022/bmw-x7-m60i-xdrive-technische-daten.html#tab-0>

17. Einwand ‘Gehweg an Haltestelle Bischofsweg Ost ist zu schmal’ (Erläuterungsbericht S. 49, Lageplan 3 (U5))

Wie auf Seite 49 des Erläuterungsberichts angegeben, ist der Gehweg an der Haltestelle Bischofsweg Ost i.T. nur 2,70m breit. Diese Stelle ist mit die belebteste auf der Königsbrücker Straße überhaupt! Hier sind viele Geschäfte, Gastronomie, Arztpraxen. Den Gehweg hier so schmal zu machen ist ein Unding und wird die Attraktivität des gesamten Ortsteilzentrums schwächen.

18. Einwand ‘Busse auf der Bahnspur’ (Erläuterungsbericht S. 64)

Auf Seite 64 des Erläuterungsberichts wird angegeben, dass zukünftig auch Busse im Linienverkehr den Besonderen Gleiskörper nutzen können. Dies inkludiert dann aber auch die Doppeldecker-Touristenbusse, welche ebenfalls Linienverkehr darstellen. Es ist irgendwie widersinnig, den gesamten Straßenzug auf Geschwindigkeit zu maximieren – nur um dann die Bahn hinter Touristenbussen auszubremsen. Vielmehr sollten diese Busse auf der MIV-Spur fahren.

19. Einwand 'Baulärm' (Erläuterungsbericht S. 116)

Auf Seite 116 des Erläuterungsbericht ist als Tektur angegeben: "Sollten, z. B. infolge betriebsorganisatorischer Abläufe, lärmintensive Arbeiten kurzzeitig in der Nachtzeit (20:00 Uhr bis 07:00 Uhr) oder Arbeiten an Sonn- und Feiertagen notwendig werden, so werden die betroffenen Anwohner so früh wie möglich informiert und es werden erforderliche Befreiungen/Ausnahmegenehmigungen eingeholt."

Hierbei ist "so früh wie möglich" nicht definiert. Was passiert z.B., wenn 'infolge betriebsorganisatorischer Abläufe' an einem Freitag um 18:00 festgestellt wird, dass man in der Nacht oder am Wochenende Bautätigkeiten durchführen muss? Werden dann die Anwohnenden in der Nacht mittels Wurfzettel informiert?

Ich bitte Sie, die Passage 'so früh wie möglich' durch eine konkrete Zeitangabe zu ersetzen, damit sich die Anwohnenden auf die Lärmbelastung einstellen können.

20. Einwand 'Baumbestand' (Erläuterungsbericht S. 116, 120, 123; Lagepläne 1-4 (U5))

Auf Seite 116 des Erläuterungsbericht ist als Tektur angegeben: "Nahezu alle Bäume im Untersuchungsgebiet sind wichtige optische Elemente im Straßenraum. Der Verlust durch den Wegfall der 110 Bäume wird demzufolge als sehr hoch bewertet. Insbesondere die Fällung des Lindenbestandes als Überreste einer doppelreihigen Allee im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes (ab Bischofsweg) ist ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild."

So lobenswert es ist, dass ca. zehn Bäume durch die Tektur veglichen mit dem Bestand (temporär) gerettet werden können – so geht aus dieser Tektur hervor, dass weiterhin 110 der z.T. sehr großen Bäume gefällt werden müssen. Die gewählte Formulierung, dies sei 'ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild' ist dabei weiterhin eine Beschönigung:

- Die Bäume der Königsbrücker Straße stellen eine der letzten vierreihigen (oder doppelreihigen) Boulevard-Alleeen in Deutschland dar. Dies ist ein einzigartiger städtebaulicher und stadthistorischer Schatz! Es ist zwingend geboten, dieser Allee die im letzten Jahrhundert verloren gegangenen Bäume durch Nachpflanzung wieder hinzuzufügen. Was hier aber – insbesondere auch in der Tektur – geschehen soll, ist die Vernichtung eines einzigartigen Denkmals. Hiergegen lege ich ausdrücklich Widerspruch ein.

- Der Verlust dieser 110 z.T. sehr großen Bäume ist nicht nur 'ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild', es bedeutet vielmehr auch ein massive Verschlechterung des Mikroklimas. Um Luftverschmutzung, Überwärmung und Verlärmung entgegenzuwirken, müssten Bäume gepflanzt – und nicht abgeholzt werden. Dadurch aber, dass die Bäume fallen sollen, verschlechtert sich nicht nur die Lebensqualität der Anwohnenden und Nutzenden der Königsbrücker Straße – es erhöht auch

die Umweltbelastung und führt somit zu vermehrten Beeinträchtigungen/Krankheiten der Menschen. Die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor Ort ist höher zu bewerten als der Wunsch, mit dem Auto so schnell wie möglich durch das Ortsteilzentrum fahren zu können.

- (Große) Bäume sind eines der besten Mittel, um in urban verdichteten Gebieten Aufenthaltsqualität zu erzeugen. Bäume geben Schatten, halten Wind und Regen ab, bieten Vögeln eine Wohnstätte und sind zudem angenehm für das Auge – kurz: die Menschen halten sich gerne dort auf. Diese Freude am Nutzen des öffentlichen Raums überträgt sich auch auf die Radfahrenden, die Menschen, die auf die Bahn warten und jene, die das Ortsteilzentrum zum Einkaufen oder Flanieren nutzen. Der Verlust von den (z.T. sehr großen) 110 Bäumen vermindert die Aufenthaltsqualität und ist daher schädlich für das Ziel eines funktionierenden Ortsteilzentrums.

21. (Formaler) Einwand ‘Landschaftsbild’ (Erläuterungsbericht S. 122)

In Abschnitt 5.3 ist in ‘Entfällt, siehe Stadtbild Punkt 5.1.3) das ‘Entfällt’ nicht durchgestrichen, obwohl es durchgestrichen sein müsste. Dies ist für Lesende verwirrend.

Ansonsten fragt man sich, warum es keinerlei Untersuchungen zum Landschaftsbild gibt (und gegeben hat - der angegebene Abschnitt 5.1.3 existiert auch im Erläuterungsbericht von 2019 nicht). Ist dieser über 1km lange historische Straßenzug mit einer einzigartigen (vierreihigen!) Baumallee, den über 40 Einzeldenkmälern und dem historischen Reitweg nicht von bedeutender Relevanz für das Landschaftsbild?

Dadurch, dass gar keine Angaben zu den Untersuchungen zu den Auswirkungen der Planung auf das Landschaftsbild gegeben werden, können auch keine Eingaben gegen den Text des Erläuterungsberichts gemacht werden. Ich bitte um eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der Planungen auf das Landschaftsbild.

22. Einwand ‘Verlust von Bäumen’ (Erläuterungsbericht S.123)

Im Abschnitt Artenschutz auf Seite 123 des Erläuterungsberichts findet sich die Tektur “Zwei Bäume (Straßenbäume Baum Nr. 29 und 41) wurden bereits gefällt”. Man bekommt den Eindruck, die Verfasser der Tektur freuten sich gar über den Verlust der Bäume: Zwei Probleme weniger.

Vielmehr wäre es aber geboten, im Sinne des Artenschutzes schnell Ersatz für die zwei verlorenen Bäume zu pflanzen und vielmehr den Erhalt des Restbestands vehement zu fordern.

Große, alte Bäume sind Lebensraum für eine Vielzahl an Lebewesen. Und gerade in der Stadt sind solche Bäume wichtig, da sie wenigstens ein kleines Gegengewicht zu all dem Asphalt und Beton bieten.

Ich fordere weiterhin den Erhalt aller Bäume entlang der Königsbrücker Straße und das Auffüllen der fehlenden Baumstandorte der Allee durch Nachpflanzungen.

23. Einwand 'Bauzeit 3 Jahre' (Erläuterungsbericht S. 150)

Im Erläuterungsbericht wird auf Seite 150 lapidar als Tektur angegeben: "Mit der 1.Tektur zur Planfeststellung hat sich die Gesamtbauzeit von 2 Jahren auf 2,98 Jahre erhöht". Dies ist eine Bauzeitvergrößerung um 50%! Mit diesem Wissen wäre der Stadtratsbeschluss wohlmöglich anders ausgefallen.

Allerdings zeigen die weiteren Tekturen bezüglich des Bauablaufes, dass die Planungen derart überdimensioniert und derart kompliziert sind, dass eine geplante Bauzeit von 3 Jahren herauskommt.

Eine Einschränkung der Lebensqualität der Menschen und der Geschäftsfähigkeit von Gewerbetreibenden durch drei Jahre Bauzeit ist der Neustadt nicht zuzumuten.

Ich verlange, dass eine andere Variante (z.B. Bestandssanierung und anschließender Bau barrierefreier Haltestellen) geprüft wird.

24. (Formaler) Einwand 'Unterlagen fehlen' (Verkehrsplanerische Untersuchung S. 3, Anlage5_VPU_Pro-2030_VfwBz-Verkehrsfuehrungsphase2.pdf)

In der Verkehrsplanerischen Untersuchung (Anlage5_VPU_Pro-2030_VfwBz-Verkehrsfuehrungsphase2.pdf) wird auf Seite 3 angegeben: "Die vorliegende Untersuchung baut auf der verkehrsplanerischen Untersuchung 2030-112 vom 27.04.2018 auf". Dieses Dokument ist aber in den bereitgestellten Unterlagen nicht enthalten (zumindest habe ich es nicht gefunden). Angegeben ist das Dokument 'Anlage3_VPU_Pro_2030-07_Koenigsbruecker_0Fall_Var_8.7_2017-05-22.pdf', welches den Planungsstand vom 22. Mai 2017 darstellt.

Es ist somit der Öffentlichkeit nicht möglich, die Grundlagen der VPU zu überprüfen.

Ich bitte darum, die Unterlagen vollständig zur Verfügung zu stellen und der Öffentlichkeit Zeit zur Einsichtnahme zu ermöglichen.

25. Einwand 'Verkehrsplanerische Untersuchung viel zu alt' (Anlage3_VPU_Pro_2030-07_Koenigsbruecker_0Fall_Var_8.7_2017-05-22.pdf)

Die Verkehrsplanerische Untersuchung datiert auf den Planungsstand vom 22. Mai 2017 und nutzt den Planungshorizont 2030 für seine Prognosen. Dies war zu dieser Zeit auch 'Stand der Technik' - ist heute aber hoffnungslos veraltet.

Seit 2017 sind viele Ereignisse aufgetreten, welche weit über die üblichen 'Verschiebungen' während der Planungszeit eines Bauprojekts hinaus gehen. Dies sind u.A.:

- Die Verkehrswende ist mittlerweile im gesellschaftlichen und politischen Raum angekommen. Eine aktive Modal-Split verschiebung weg vom Auto und hin zum Umweltverbund ist weltweit zu beobachten.
- Die Parkgebühren in der Neustadt sind drastisch angehoben worden. Dies führte schon zu vermindertem Autoverkehr – und wird ihn bei weiteren Steigerungen (insb. Anwohnerparken) in Zukunft weiter senken. Diese Entwicklung war 2016 bis 2020 absolut nicht vorhersehbar und stellt einen fundamentalen Unterschied zu den Grundannahmen der Verkehrsplanerischen Untersuchung dar.
- Aktuell gibt es in vielen Städten – und auch in Dresden – eine Diskussion über Autofreie Stadtteile. Die Äußere Neustadt wäre in Dresden prädestiniert dafür. Mit einer Autofreien Neustadt sänke der Quell- und Zielverkehr aber weiter deutlich, sodass ein überdimensionierter Ausbau der Königsbrücker Straße nicht notwendig wäre.
- Die Erkenntnis, dass fossile Brennstoffe für diese Welt keine gute Idee sind, setzt sich im gesellschaftlichen und politischen Raum durch. Dies führt jetzt (anders als 2016 (Beschluss) und 2019 (Auslage)) zu veränderten Rahmenbedingungen für Verkehrsprognosen. Da es unmöglich sein wird, alle Verbrennerautos durch elektrische Autos zu ersetzen, wird es zwangsläufig weniger Autoverkehr in der Zukunft geben.
- Einige der Entwicklungen während der Corona-Pandemie werden bestehen bleiben – insbesondere die Nutzung von Homeoffice, die Tendenz zu Lieferdiensten und das Wachsen des Radverkehrs wird der Kfz-Verkehr in der Zukunft sinken lassen.
- Die Verkehrsmengenmessungen der Bürgerinitiative 'Königsbrücker muss leben!' zeigen deutlich, dass sich das Verkehrsaufkommen auf der Königsbrücker Straße bereits signifikant gesunken ist. Es fahren heute an der Schauburg lediglich 9.000 bis 12.000 Autos pro Tag. Es ist nicht anzunehmen, dass sich dieser Wert auf die prognostizierten 13.450 Kfz/Tag wieder ansteigen wird.

- CarSharing wird immer beliebter. Dieser Trend war 2016/2019 noch nicht so absehbar. CarSharing führt zu weniger privaten Autos und (stationäres) CarSharing auch zu weniger Fahrten insgesamt.

Insgesamt führen alle diese Entwicklungen zu einer Verminderung des Kfz-Verkehrs – und alle diese Entwicklungen waren 2016/2019 noch nicht absehbar. Damit steht die Verkehrsplanerische Untersuchung aber auf tönernen Füßen – und folglich sind ihre Prognosen und die daraus ermittelten Berechnungen (z.B. Verkehrsflussberechnungen, LOS) für Planungen nicht mehr verwendbar.

Es ist vielmehr davon auszugehen, dass schmalere Planungen oder gar eine Bestandssanierung ähnlich gute Verkehrsflüsse für den Autoverkehr ergeben werden.

Ich bestehe daher darauf, dass eine Verkehrsplanerische Untersuchung mit aktuellen Basisannahmen durchgeführt wird. Sowohl für die Variante 8.7 als auch für eine Bestandssanierung.

26. Einwand zu Lageplan Abwasserleitungen (U18.6.1.3_Lageplan_3.pdf)

Die auf den Plänen eingezeichneten Bäume haben konsistent weder etwas mit den Bestandsbäumen noch mit den geplanten Bäumen zu tun. Insbesondere ist die 'kleine Flatterulme' nicht eingezeichnet. Es ist somit der Bürgerschaft nicht möglich, anhand des Planes auf die Beeinträchtigung der (Bestands-)Bäume zu schließen.

Name: Dr. Martin Schulte-Wissermann (für die Bürgerinitiative 'Königsbrücker muss leben!')

Unterschrift: