

**Betreff: Einwendung zu den Tekturen im 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 grundsätzlich, 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 enthalten die Planungen an vielen Stellen für den Radverkehr gefährliche Stellen, wobei die Gefährlichkeit durch die vorgenommenen Tekturen z.T. noch erhöht wird.

Des Weiteren 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. Auch hier ergeben sich durch die vorgenommenen Tekturen Verschlechterungen, sowohl zum Status-Quo als auch zu den Ursprungsplanungen von 2019.

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

- **Tektur Verkehrsfluss Kfz (Erläuterungsbericht S. 37 und 110):**  
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.

- Tektur ‘Tempo 70 im Ortsteilzentrum?’ (Erläuterungsbericht S. 36):  
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 70 km/h reichen? Dies ist unverantwortlich in einem Ortsteilzentrum! Solch hohe Geschwindigkeiten erhöhen die Trennwirkung des Straßenzugs enorm und führen zu erhöhter Schall- und Schadstoffbelastung (anfahen, 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.
- 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 verzweifelten 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!

Im Einzelnen wende ich mich gegen folgende Tekturen:

- 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 ‘provozieren’ 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?
- 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 fahren wollende 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 'entkoppel'. 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. 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.

- Tektur “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”. 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.
- 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.

- Tektur '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 Spielgeräten) 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. 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.

- Tektur "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.

- Tektur 'Zur Kompensation wird Durchgangsverkehr 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 Kfz-Durchgangsverkehr zur Hansastrasse durch die Wohngebiete geleitet! Dieser zusätzliche Kfz-Verkehr wird den in den Wohngebieten erwünschten Radverkehr weiter behindern und somit die Attraktivität des Radverkehrs als lokales Verkehrsmittel schmälern.

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>

- 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.
- 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 Spießrutenlauf.
- 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 inkl. der vorgenommenen Tekturen 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.*

Einwendung Planfeststellung Königsbrücker Straße - an LH Dresden/Landesdirektion Sachsen

- 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

Vorname: .....

Nachname: .....

Straße & Hausnr.: .....

Postleitzahl/Ort: .....

*Unterschrift:* .....