

Fragenkatalog zum Ausbau der Königsbrücker Straße

Königsbrücker muss leben!

- Wie viele Kfz fuhrten zum Zeitraum der Planungen der Variante 4 (6) auf den einzelnen Abschnitten der Königsbrücker Straße (2000-2006)? Wie viele Kfz sind für 2020/2025 prognostiziert?
- Welchen Schwerlastanteil (Lkw, >3,5t, >7,5t) verzeichnete man zum Zeitraum der Planungen der Variante 4 (6) auf den einzelnen Abschnitten der Königsbrücker Straße (2000-2006)? Welcher Schwerlastanteil ist für 2020/2025 prognostiziert (inklusive oder exklusive des Schwerlast-Durchfahrverbots durch die Umsetzung des Luftreinhalteplans)?
- Welche Aus-/Umbauten sind im Zuge eines Ausbaus nach Variante 6 an den Knotenpunkten Albertplatz und Stauffenbergallee geplant? Wie verändert sich der Verkehrsfluss von Kfz (LOS) an diesen Knotenpunkten?
- Wurde der Stadtratsbeschluss 2003 oder 2006 vom Dresdner Stadtrat beschlossen?
- Welche Zahl an Kfz-Stellplätzen gibt es momentan (Bestand) auf dem gesamten Straßenzug und speziell auf dem Teilstück nördlich der Paulstraße? Welche Zahl an Kfz-Stellplätzen wird es nach Planungsvariante 6 auf dem gesamten Straßenzug und speziell auf dem Teilstück nördlich der Paulstraße geben?
- Sind Ausgleichsmaßnahmen für den Wegfall an Pkw-Stellplätzen vorgesehen? Wenn ja, wo/wie viele? Können Parkieranlagen auf dem Russensportplatz und/oder Alaunplatz ausgeschlossen werden?
- Welche Zahl an Bäumen gibt es im Bestand auf dem gesamten Straßenzug und speziell auf dem Teilstück nördlich der Paulstraße? Welche Zahl an Bäumen gibt es nach Planungsvariante 6 auf dem gesamten Straßenzug und speziell auf dem Teilstück nördlich der Paulstraße?
- Welche Ausgleichsmaßnahmen (Pflanzungen) sind für den Wegfall der Bäume geplant? Sind die Neupflanzungen kleine oder größere Bäume? Wo werden die Ausgleichspflanzungen vorgenommen (direkt an der Königsbrücker Straße, im Umfeld der Königsbrücker Straße, woanders)? Welche Kosten entstehen durch diese Ausgleichsmaßnahmen? Sind diese Kosten in den Baukosten enthalten?
- Wie viele DVB-Kunden benutzen die vier (beide Richtungen) Haltepunkte Bischofsweg und Louisenstraße pro Tag (2000, 2005, 2011, Prognose)? Wie breit sind dort die Fußwege für die wartenden DVB-Kunden an der engsten Stelle?
- Ist es richtig, dass laut den Planungen zu Variante 6 die engste Stelle des Fußwegs 2,07 Meter beträgt (neben der Ladezone Nähe Bischofsweg), und dass sich diese Stelle in unmittelbarer Nähe eines Supermarkts befindet - mithin genau dort wo Fahrräder abgestellt werden und viele Menschen das Gebäude betreten/verlassen?
- Wie war die Entwicklung der Bevölkerungsdichte (absolut, prozentual) in den letzten zehn Jahren in den Wohngebieten innere/äußere Neustadt, Hechtviertel, Leipziger Vorstadt, Preußisches Viertel?

Wie war die Bevölkerungsentwicklung bezogen auf Kinder/Jugendliche? Wie hoch ist der Anteil an Haushalten/Personen ohne Kfz?

- Wird das Radfahren auf dem Fußweg nach Variante 6 verboten (d.h. Benutzungspflicht des Radwegs)? Wenn ja, wie sollen in diesem Fall Fahrradfahrer zeitlich effizient einkaufen (z.B. von Norden am Bischofsweg kommend auf der östlichen Seite der Königsbrücker Straße über drei Geschäfte bis zur Katharinenstraße)?
- An welchen Abschnitten der Straße wird es kein Linksabbiegen **aus** Einfahrten und Nebenstraßen geben? Welchen zusätzlichen Verkehr induziert dies?
- An welchen Abschnitten der Straße wird es kein Linksabbiegen **in** Einfahrten und Nebenstraßen geben? Welchen zusätzlichen Verkehr induziert dies?
- Ist die verkehrliche Veränderung in den angrenzenden Wohngebieten untersucht worden? Wenn ja, wie verändert sich der Verkehrsstrom insbesondere in der Louisenstraße und auf der Förstereistraße sowie im gesamten Hechtviertel?
- Wie ist die Verkehrsführung für links abbiegende Radfahrer an den einzelnen Knotenpunkten?
- Welche Zahl an Fahrradstellplätzen ist in Variante 6 vorgesehen?
- Auf der Bautzner Straße fahren direkt vor dem Albertplatz 26.000 Kfz pro Tag auf einer vor wenigen Jahren sanierten 12 Meter breiten Straße. Laut neuesten Planungen zum Ausbau des östlichen Abschnitts endet der geplante Fahrradweg auf beiden Seiten der Straße (Höhe Kronen-Apotheke) direkt auf der Fahrbahn. An dieser Stelle können demnach Fahrradfahrer, die Straßenbahnlinien 11 und 6 sowie 26.000 Kfz zusammen den Straßenabschnitt nutzen. Offenkundig ist eine solche Bauvariante an dieser Stelle verkehrlich möglich. Wie ist dies mit der von der Verwaltung vertretenen Meinung in Einklang zu bringen, eine solche Bauweise sei auf der Königsbrücker prinzipiell nicht möglich?
- Wann und in welcher Art und Weise sind die Belange von Fußgängern, Kindern, Senioren, Gewerbetreibenden, Anlieferern, des ruhenden Verkehrs (Kfz und Fahrrad), der Gastronomie, Eigentümer, des Einzelhandels sowie der Anwohner in den Abwägungsprozess zur Variante 6 eingeflossen?
- Wie ist in der Vergangenheit Bürgerbeteiligung bei den Planungen einbezogen worden?
- Welche Fläche an Grunderwerb/Enteignung wird benötigt? Welche Kosten fallen dafür an? Ist es realistisch, im Einvernehmen mit den jetzigen Eigentümern den Grunderwerb zu tätigen? Hat es hierzu bereits Verhandlungen/Gespräche gegeben?
- Wie ist die Haltung der Unteren-/Oberen-Denkmalschutzbehörde zur Bauvariante 6. Wie ist deren Meinung zu den starken Eingriffen in die historischen Vorgärten der z.T. als Einzeldenkmäler geschützten Bebauung?
- Welche Lärmschutzmaßnahmen werden bei Variante 6 notwendig? Welche Kosten verursacht dies?
- Wie viele Kfz biegen heute stadtauswärts am Bischofsweg links ab (Richtung Fritz-Reuter-Straße)? Wie viele Kfz fahren heute am Knotenpunkt Fritz-Reuter-/Hansastraße in Richtung

Stadt/Pieschen/Autobahn? Wie viele zusätzliche Kfz werden, verglichen mit heute, auf der Lößnitzstraße und auf der Tannenstraße erwartet? Wie viele zusätzliche Kfz werden am Albertplatz zusätzlich links abbiegen?

- In einer den Stadtratsfraktionen zugesandten Datei (VergleichBasisSTA.xls) werden die Baukosten auf ca. 34.000.000 Euro (brutto) beziffert. Als Summe der Gesamtförderung wird 13.700.000 Euro genannt. Welcher prozentuale Fördersatz wurde hierbei zu Grunde gelegt. Ist dieser angenommene Fördersatz realistisch, d.h. wie vergleicht er sich mit anderen vom Land/Bund geförderten Bauvorhaben der letzten Jahre?
- Gibt es offizielle Stellungnahmen der Landes-/Bundesministerien zur den zu erwartenden Förderungen? Wenn ja, wie lauten diese? Wie vergleichen sich diese Aussagen zu anderen vom Land/Bund geförderten/nicht geförderten Bauvorhaben der letzten Jahre?
- Auf welchen Grundlagen (Richtlinien) sind die Planungen zu Variante 4 (6) vorgenommen worden? Als welcher Straßentyp ist die Königsbrücker Straße darin eingeordnet? Entspricht dies der Einordnung gemäß RASSt06?
- Ist bei den bisherigen Planungen zu Variante 6 die Richtlinie zur Anlage von Radverkehrswegen (ERA 2010) bereits berücksichtigt worden? Falls nicht, ist dies vorgesehen?
- Die "Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen 2006" (RASSt06) verlangt: "Bei Um- oder Ausbau von bestehenden Straßenzügen ist das Unfallgeschehen der letzten drei Jahre auszuwerten und beim Entwurf zu berücksichtigen" (3.3, S. 20). Ist dies geschehen? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nicht, ist es möglich diese Untersuchungen bis zum geplanten Eintritt in das Planfeststellungsverfahren (05.2012) zu erstellen?
- Die RASSt06 hält u.a. zeitnahe Untersuchungen bezüglich "Bürgerfreundliche und behindertengerechte Gestaltung des Straßenraum" (Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Gemeinden, direkt 54, Bundesministerium für Verkehr, Bonn 2000), "Umfeldverträglichkeit" (FGS-V-Arbeitspapier Nr. 41; Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Köln 1996) und "verkehrstechnische Bemessung von Straßenverkehrsanlagen" (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2001/Fassung 2005, Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen, Köln 2001/2005) für notwendig (RASSt06 3.5, S. 22). Ist dies geschehen? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nicht, ist es möglich diese Untersuchungen bis zum geplanten Eintritt in das Planfeststellungsverfahren (05.2012) zu erstellen?
- Inwieweit sind die Planungen nach Variante 6 mit der Zielen und Grundsätzen der RASSt06 verträglich (RASSt 1.1, S. 15; "[Bei] Planung und Entwurf von Stadtstraßen [...] wird es vielfach - vor allem in Innenstädten - notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den öffentlichen Personenverkehr zu fördern")?
- Inwieweit berücksichtigt die Planung nach Variante 6 die in der RASSt06 definierten Planungsgrundsätze der "Straßenraumgestaltung vom Rand aus" (3.4, S. 21) und der angestrebten Aufteilung von Randzone-Fahrbahn-Randzone im Verhältnis 30:40:30?
- Inwieweit berücksichtigt die Planung nach Variante 6 den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit?
- Welche Institutionen/Interessenvertretungen sind an den bisherigen Planungen beteiligt gewesen.

Wenn ja, wann? Wie ist die Position des ADFC und des Fahrgastbeirats Dresden e.V.? Wird es bei der Erstellung der Entwurfs-/Genehmigungsplanung eine Beteiligung geben?

– Gefährdet ein Ausbau nach Variante 6 Dresdens Bemühungen um eine Genehmigung des Luftreinhalteplans?

– Ist Herrn Hilbert und Herrn Köttnitz die gemeinsame Erklärung des Gewerbe- und Kulturvereins (GuKv) sowie Anwohner und Eigentümer bekannt (<http://www.01099.info/?p=395>)?

– Ist im Rahmen des/der Grunderwerbs/Enteignung mit Protesten und/oder Klagen zu rechnen? Haben diesbezüglich bereits Verhandlungen mit den Eigentümern begonnen?

– Sollte es zu Klagen gegen Enteignungen kommen, muss dann die Stadt Dresden beweisen, dass die Enteignungen "alternativlos" sind?

– Um zu beweisen, dass Enteignungen alternativlos sind, müsste in diesem Fall nicht eine Planung weitestgehend im Bestand durchgeführt werden, um genau diese Alternativlosigkeit festzustellen?

– In welcher Art und Weise berücksichtigt die Variante 6 die neuen Planungen von (mehreren) Einkauf-/Stadtteilzentren direkt an der Königsbrücker Straße? Diese Einrichtungen werden viel 'Begängnis' haben, d.h. von Fußgängern und Radfahrern aufgesucht werden. Sind in den Planungen die vorgesehenen Fußwegbreiten bereits an diese zukünftig geänderte Nutzung angepasst? Wenn nicht, lassen sie sich im Bedarfsfall anpassen?

– Wie lange würde eine Grobplanung/Entwurfsplanung einer Sanierung der Königsbrücker Straße "weitestgehend im Bestand" dauern und wie hoch wären die zu erwartenden finanziellen Aufwendungen solcher Planungen, wenn sich diese Planungen an folgenden Planungszielen orientieren:

1. Barrierefreiheit, Sicherheit, Komfort
2. Bevölkerungszuwachs seit 2003/2006 und der zu erwartenden weiteren urbanen Verdichtung im Ortsamtsbereich Neustadt (z.B. neue Stadtteilzentren wie DVB-Hochhaus/Postgelände). Insbesondere sind hier die Belange der stark gestiegenen Anzahl an Kindern zu beachten.
3. Verringerung des Konfliktpotentials zwischen den Verkehrsteilnehmern, insbesondere Lkw-Straßenbahn und Fußgänger-Radverkehr.
4. Zukunftsfähige und leistungsfähige Schienenanlagen der DVB integriert im Straßenraum.
5. Weitestgehender Erhalt der historischen Straßenführung, insbesondere deren Bezug zu den zahlreichen Einzeldenkmälern an diesem Straßenzug.
6. Wenn Straßenverbreiterungen verkehrlich unumgänglich sind, so soll die Gesamtstraßenbreite (von Bord-zu-Bord) an keiner Stelle mehr als 2m vom heutigen Bestand abweichen.
7. Weitestgehender Erhalt des gewachsenen Baumbestandes.
8. Weitestgehender Erhalt der Anzahl an Stellplätzen.
9. Verzicht auf den Ankauf von Liegenschaften.
10. Sichere und einfache lineare Überquerbarkeit des Straßenzugs.
11. Sichere Führung des Radverkehrs (insbesondere auch des lokalen Quell-/Zielverkehrs). Entlang des gesamten Straßenzugs sind die Vorgaben der ERA 2010 zwingend zu beachten. Dies schließt insbesondere die Einrichtung von Fahrradschutzstreifen mit ein.
12. Ganzheitliche und ausgewogene Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmer und Nutzer des Straßengeschehens (Fußgänger, Radfahrer, öPNV, ruhender Verkehr, Kinder, Verweilen, Anliefern, Einzelhandel, Anwohner, Eigentümer, Auslagen, Cafe, Kfz, Lkw).

Anmerkung: Um diese Planungsziele zu erreichen, wird es vielfach notwendig sein, moderne und

innovative verkehrsplanerische Ansätze zu verfolgen (partielle Straßenbahnführung einseitig mit Kfz-Spur zusammen (z.B. im Haltestellenbereich), Fahrradschutzstreifen und Fahrradfreigabe auf breitem Gehweg, zeitlich geregelte Nutzung des Seitenraums (Parken, Anliefern) Nutzung der Straßenbahnspur im Haltestellenbereich auch für links abbiegende Kfz, Fahrradstraße auf dem historischen Reitweg nördlich Paulstraße, Pfortnerampel(n), intelligente Verkehrsleitung, ...). Für eine quantitative Bestimmung der Leistungsfähigkeit einer solchen Sanierung wären Antworten analog zu den in diesem Dokument an Variante 6 gestellten Fragen notwendig; d.h. eine vergleichende Tabelle von, neben den verkehrlichen Aspekten (LOS, Kfz/Bahn), auch die Baukosten, Fördermöglichkeiten, Zahl der Stellplätze (Kfz/Fahrrad), Baumbestand, Breite der Fußwege, Fläche des Grunderwerbs, Kosten für Medienverlegung, Bauzeit, Sicherheit, Barrierefreiheit, ... Daneben sollten Anlieger, die Öffentlichkeit sowie Interessenvertretungen (ADFC, ADAC, Fahrgastbeirat Dresden e.V., IHK, ...) um Stellungnahmen zu einer vergleichenden Bewertung gebeten werden.

Des Weiteren bitten wir um eine Stellungnahme zu folgenden Punkten:

Gegenstand und Begründung der Vorlage V1152/11 (Variante 6) enthalten sachlich falsche Angaben und enthalten suggestive Passagen, welche die öffentliche und parteiinterne Diskussion in eine von der Realität diametral entgegengesetzte Richtung lenkt.

1. Der Gegenstand ("Ausbau der Königsbrücker Straße - Veränderung der Planfeststellungsunterlagen zur Herstellung der Förderfähigkeit im Abschnitt zwischen Albertplatz und der Stauffenbergallee") ist sowohl sachlich falsch als auch suggestiv. Weder ist eine Nicht-Förderfähigkeit irgendeiner Planungsvariante von Landesdirektion/Regierungspräsidium je festgestellt worden, noch bedingt die Förderfähigkeit eine Modifikation der Planung im Bereich Bischofsweg-Stauffenbergallee (siehe nachstehende zwei Punkte).
2. Die Begründung ("Aufgrund von Einwänden des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr bezüglich der Förderfähigkeit der Planfeststellungsvariante ruht das Verfahren seit dem 6. Dezember 2009.") ist sachlich falsch. Zwar wurden das Planfeststellungsverfahren (Planfeststellung für das Verkehrsbauvorhaben der Landeshauptstadt Dresden "Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee (Süd)") laut Amtsblatt Nr. 43 (22.10.2009, S. 13) am 9. November 2009 eröffnet und die Planungsunterlagen ausgelegt - dieses Verfahren ist jedoch bereits am 4. November laut Bekanntgabe im Dresdner Amtsblatt Nr. 46 (12.11.2009, S. 2) von Oberbürgermeisterin Helma Orosz wieder gestoppt worden. Begründung: "Mit dem Freistaat Sachsen, dem Ministerium für Wirtschaft und Arbeit war schon Mitte des Jahres abgestimmt worden, dass erst die Verkehrsprognose 2025 vorliegen müsse, um die weiteren Planungen voranzubringen." Die Veröffentlichung im Dresdner Amtsblatt endet mit (Zitat) "Mit dieser Entscheidung entfällt die im Amtsblatt vom 22. Oktober angekündigte Auslegung der Planungsunterlagen vom 9. November bis 9. Dezember."
3. In der Vorlage V1152/11 (Variante 6) wird zudem angegeben: "Mit der zur Planfeststellung eingereichten Planung konnte diese [Verbesserung der Verkehrsbedingungen] für den stadtauswärts gerichteten motorisierten Verkehr nicht ausreichend nachgewiesen werden." Diese Formulierung suggeriert, dass das Planfeststellungsverfahren selbst den vorgebrachten Schluss (fehlende verkehrliche Verbesserung stadtauswärts) gezogen habe. Da das Planfeststellungsverfahren jedoch nie über die (verkürzte) Auslegungsphase hinausgekommen ist, seit dem 4. November 2009 gestoppt ist und des Weiteren seit dem 9. Dezember 2009 ruht, kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dieser Schluss nicht gezogen worden sein. Zu fragen wäre, welches demokratisch legitimierte Gremium bzw. welche Organe der Stadt- bzw. der /Landesverwaltung diesen Schluss gezogen haben.