Eingegangen: 27. September 2011

A N F R A G E

Gegenstand:

V1152/11 „Ausbau der Königsbrücker Straße - Veränderung der Planfeststellungsunterlagen zur Herstellung der Förderfähigkeit im Abschnitt zwischen dem Albertplatz und der Stauffenbergallee“

Fragen

1.) Wie viele Kfz fuhren 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?

1. Bereich 1: Albertplatz bis Katharinenstraße
    1. Bestand: 26.370 Kfz/24h
    2. Prognose 2020: 21.500 Kfz/24h
    3. Prognose 2025: 21.200 Kfz/24h
2. Bereich 2: Katharinenstraße bis Louisenstraße
    1. Bestand: 25.040 Kfz/24h
    2. Prognose 2020: 19.350 Kfz/24h
    3. Prognose 2025: 19.100 Kfz/24h
3. Bereich 3: Louisenstraße bis Bischofsweg
    1. Bestand: 23.900 Kfz/24h
    2. Prognose 2020: 17.050 Kfz/24h
    3. Prognose 2025: 18.000 Kfz/24h
4. Bereich 4: Bischofsweg bis Tannenstraße
    1. Bestand: 21.320 Kfz/24h
    2. Prognose 2020: 19.500 Kfz/24h
    3. Prognose 2025: 21.550 Kfz/24h
5. Bereich 5: Tannenstraße bis Stauffenbergallee
    1. Bestand: 21.300 Kfz/24h
    2. Prognose 2020: 18.250 Kfz/24h
    3. Prognose 2025: 19.050 Kfz/24h

Königsbrücker-muss-leben: Demnach ist das Verkehrsaufkommen in den letzten Jahren signifikant gesunken. Was nicht angegeben ist, sind die Zahlen für 2000. Hier lag der Verkehrsfluss mit z.T. über 30.000 Kfz/Tag noch deutlich höher. Aus dieser Zeit aber stammen die Planungen für Variante 4/5/6.

2.) 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)? Welchen Schwerlastanteil ist für 2020/2025 prognostiziert

(inklusive oder exklusive des Schwerlast-Durchfahrtsverbots durch die Umsetzung des Luftreinhalteplans (SPA: wird noch geprüft))?

- Bereich 1: Albertplatz bis Katharinenstraße (Lkw, >3.5t)
  - Bestand: 4% (1.055 Kfz/24h)
  - Prognose 2020: 6% (1.290 Kfz/24h)
  - Prognose 2025: 5% (1.060 Kfz/24h
- Bereich 2: Katharinenstraße bis Louisenstraße (Lkw, >3.5t)
  - Bestand: 4% (1.002 Kfz/24h)
  - Prognose 2020: 6% (1.160 Kfz/24h)
  - Prognose 2025: 5% (955 Kfz/24h)
- Bereich 3: Louisenstraße bis Bischofsweg (Lkw, >3.5t)
  - Bestand: 5% (1.195 Kfz/24h)
  - Prognose 2020: 7% (1.195 Kfz/24h)
  - Prognose 2025: 6% (1.080 Kfz/24h)
- Bereich 4: Bischofsweg bis Tannenstraße (Lkw, >3.5t)
  - Bestand: 5% (1.065 Kfz/24h)
  - Prognose 2020: 7% (1.365 Kfz/24h)
  - Prognose 2025: 5% (1.078 Kfz/24h)
- Bereich 5: Tannenstraße bis Stauffenbergallee (Lkw, >3.5t)
  - Bestand: 5% (1.065 Kfz/24h)
  - Prognose 2020: 7% (1.278 Kfz/24h)
  - Prognose 2025: 5% (953 Kfz/24h)

Königsbrücker-muss-leben: Der Schwerlastverkehr bleibt demnach prozentual gesehen relativ konstant – und wird in absoluten Zahlen mit dem Kfz Verkehr sinken. Augenscheinlich noch nicht in den Prognosen enthalten ist die weitere Reduktion des Schwerlastverkehrs durch die Maßnahmen des Luftreinhalteplans (Durchfahrverbot Transit-Lkw).

3.) 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?

- an der Stauffenbergallee erfolgt die Verbreiterung der südlichen Zufahrt, damit stadtauswärts 2 separate Fahrspuren neben dem Gleis geschaffen werden
- Umbau Bordausrundung in die Stauffenbergallee Ost
- die westliche, stadtwärtige Fahrbahn wird unmittelbar vor der Stauffenberg-allee auf den Bestand verzogen, ein Eingriff in den Knotenpunkt erfolgt nicht

Königsbrücker-muss-leben: Stauffenbergallee – eine Richtung wird breiter, die andere schließt an den Bestand an, Albertplatz bleibt zu 100% wie er heute ist. D.h., für den Durchgangsverkehr beleibt die Zu- und Ausfahrt aus der Königsbrücker Straße im Wesentlichen wie sie heute ist. Da hier die hauptsächlichen verkehrlichen Engstellen sind, kann auch eine Verbreiterung der Straße zwischen Ein- und Ausfahrt nicht die Leistungsfähigkeit der Straße insgesamt um Größenordnungen verbessern.

4.) 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?
Können Parkierungsanlagen auf dem Russensportplatz und/oder Alaunplatz ausgeschlossen werden?

- Bestand: Gesamtzahl ausgewiesene Kfz-Stellplätze ca. 185
- Bestand: Kfz-Stellplätze nördlich Paulstraße ca. 60
- Variante 6: Gesamtzahl geplanter Kfz-Stellplätze 90
- Variante 6: Kfz-Stellplätze nördlich Paulstraße 0
- Es ist geplant auf dem Grundstück Königsbrücker /Ecke Tannenstraße zusätzliche Parkmöglichkeiten zu schaffen, außerhalb des Alaunplatzes.

*Königsbrücker-muss-leben: „**Variante 6: Kfz-Stellplätze nördlich Paulstraße 0**“! Es fallen nicht 48 Parkplätze nördlich Paulstraße weg (wie oft behauptet), sondern mindestens 60. Allerdings bezweifeln wir, dass heute nur 60 Stellplätze vorhanden sind. Denn: die Verkehrsbeschilderung erlaubt dort heute eindeutig das Parken auf den Randzonen. Unseren Zählungen nach stehen nördlich der Paulstraße zu Spitzenzeiten über 150 Kfz legal auf dem Abschnitt bis zur Stauffenbergallee.*
Um zusätzlichen Parkdruck im Hechtviertel zu vermeiden, müssten auf dem Grundstück Königsbrücker /Ecke Tannenstraße (?Russensportplatz?) Parkmöglichkeiten in ähnlicher Höhe vorgesehen werden. Ob dies durchführbar ist, erscheint fraglich.

5.) 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?

- Bestand: Gesamtzahl Baumstandorte 114
- Bestand: Baumstandorte nördlich Paulstraße 64
- Variante 6: Gesamtzahl Baumstandorte 148
- Variante 6: Baumstandorte nördlich Paulstraße 59

Königsbrücker-muss-leben: Unsere Zählung auf dem Bauplan zu Variante 6 ergibt 55 neue Bäume. Diese Bäumchen werden aber den Verlust von den abgeholzten 64 z.T. über 100 Jahre alten Aleenbäume auch in 30 Jahren nicht kompensieren können.

6.) 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?

- Es sind Baumneupflanzungen im Bereich der Königsbrücker Straße und angrenzenden Privatgrundstücken sowie externe Baumneupflanzen in anderen Straßen. Diese Kosten sind Bestandteil der Gesamtkosten.

Königsbrücker-muss-leben: Zwischen Albertplatz und Bischofsweg gibt es heute (114-59=) 55 große Bäume. Laut Plan sind es später 60 kleine. Demnach werden (148-59-60=) 29 Bäume woanders gepflanzt. Die Zahl der Bäume bleibt insgesamt ähnlich, sie sind nur klein und spenden keinen Schatten.

7.) 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?

- Antwort der DVB steht noch aus.

Königsbrücker-muss-leben: Laut einer soeben erschienenen Präsentation der DVB stiegen 2004 14.400 Personen täglich am Haltepunkt Louisenstrasse ein/aus, 2010 waren es 19.400. Diese Steigerung ist sehr erfreulich. Aber, irgendwo müssen diese Menschen auch Platz zum Ein- und Aussteigen gegeben werden. Und dieser Platz wird durch das Bevölkerungswachstum in der Neustadt noch wertvoller. Insbesondere, wenn man an der Haltestelle Louisenstraße auf dem Postgelände sich auch noch ein neues Stadtteilzentrum vorstellt, welches weiteren DVB-Verkehr anziehen wird.

8.) 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 viel Menschen das Gebäude betreten/ verlassen.

- Ja, das ist so! Die Ladezone soll in ihrer Nutzung zeitlich begrenzt werden.

Königsbrücker-muss-leben: Gut, 2.07 Meter. Es ist amtlich.

9.) 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?

- Dazu können wir keine Aussagen treffen.

Königsbrücker-muss-leben: Die heutigen Planungen zum Ausbau der Königsbrücker Straße fußen auf den Planungen aus 2001-2003.
Im Jahr 2005 wollte man in der Neustadt noch eine Grundschule schließen, heute haben wir Schulnotstand. Die Schulnetzplanung muss nun an die heutigen Realitäten angepasst werden. Sollten dann nicht 10 Jahre alte Verkehrsplanungen

auch an die heutigen Bedingungen angepasst werden? Mehr Menschen brauchen auch mehr Platz auf den Gehwegen.

10.) 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?

- Generell ist bei allen Varianten ein Radfahrstreifen geplant, für welchen die Benutzungspflicht gilt.
- die Routenwahl beim Radfahrer erfolgt i.d.R. entsprechend der vorhandenen Anlagen, da dem Radfahrer damit ein sicherer Verkehrsraum geboten wird
- die Querungsmöglichkeiten bestehen wie im Bestand an den signalisierten Knotenpunkten Bischofsweg und Louisenstraße sowie zusätzlich an der Fußgänger LSA Eschenstraße, damit wird die Erreichbarkeit der Geschäfte im Vergleich zum Bestand verbessert

Königsbrücker-muss-leben: Ein Radfahrstreifen ist super, wenn ich von Klotzsche zum Hauptbahnhof will. Er ist aber nicht sinnvoll, wenn ich von der PhaseIV zur Bäckerei Rissmann will. Benutzungspflicht für Radfahrer bedeutet, dass die Planer bei der Bemessung der Fußwegbreiten davon ausgegangen sind, dass kein Radfahrer auf dem Gehweg fahren wird. Dies ist aber weltfremd. Radfahren „entsprechend der vorhandenen Anlagen“ bedeutet, dass Radfahrer nicht auf die Linksabbiegespur der Kfz sollen. Vielmehr sollen linksabbiegewillige Radfahrer geradeaus auf die andere Seite, sich dann auf Aufstellflächen hinstellen, und dann mit den Fußgängern über die Straße. Das macht keinen Spass, wenn sich dann auf der sogenannten Aufstellfläche mehr als ein Rad mit Kinderanhänger befinden will.
Fußgänger LSA Eschenstraße: warum taucht diese nicht in den Verkehrsflußberechnungen (LOS) auf? Ist diese Ampel mit in die Verkehrsflußanalyse mit eingeflossen?

11.) An welchen Abschnitten der Straße wird es kein Linksabbiegen **aus** Einfahrten und Nebenstraßen geben? Welchen zusätzlichen Verkehr induziert dies?

- In den Bereichen mit besonderem Bahnkörper ist nur ein Rechtsein- bzw. -ausfahren möglich.
- Linkseinbiegen auf die Königsbrücker Straße ist an den Knotenzufahrten Katharinenstraße, Louisenstraße, Lößnitzstraße, Bischofsweg West sowie Tannenstraße beidseitig möglich.
- Die möglichen Fahrbeziehungen sind in der Prognose 2025 berücksichtigt.

Königsbrücker-muss-leben: Ok, nur Rechtsein-/Rechtsausfahren bis zur Post und ab dem Bischofsweg. Da werden sich alle Anwohner und Gewerbetreibenden freuen,

dass sie zunächst in die falsche Richtung gezwungen werden, um dann zu wenden (wo?) oder durch die Neustadt/das Hechtviertel fahren. Die Frage wieviel Verkehr dies zusätzlich generiert wurde leider nicht beantwortet. Da dies aber in den Verkehrsprognosen bereits berücksichtigt ist, wäre die Reduktion des Kfz-Verkehrs (siehe Punkt 1) wohl noch deutlicher, ohne diesen künstlich erzeugten Zusatzverkehr.

12.) In welchen Abschnitten der Straße wird es kein Linksabbiegen **in** Einfahrten und Nebenstraßen geben? Welchen zusätzlichen Verkehr induziert dies?

- In den Bereichen mit besonderem Bahnkörper ist nur ein Rechtsein- bzw. -ausfahren möglich.
- Linksabbiegen von der Königsbrücker Straße ist in die Katharinenstraße, Louisenstraße, Lößnitzstraße sowie Tannenstraße West möglich.
- Die möglichen Fahrbeziehungen sind in der Prognose 2025 berücksichtigt

Königsbrücker-muss-leben: s. Punkt 11

13.) Ist die verkehrliche Veränderung in den angrenzenden Wohngebieten untersucht worden? Wenn ja, wie verändert sich der Verkehrsstrom insbesondere in der Louisenstraße und auf der Försterreistraße, sowie im gesamten Hechtviertel?

- Die Modellrechnung für die Prognose 2025 berücksichtigt Veränderungen im Bereich Königsbrücker Straße.

*Königsbrücker-muss-leben: Ja, aber **wie** verändert sich der Verkehr **in den Wohngebieten**? Wenn man heute von Norden mit dem Pkw kommt und z.B. zum Spätshop am Alaunplatz will: Paulstraße, Bischofsweg, angekommen.*
Später: Runter bis zur Louisenstraße, dort links rein, die ganze Förstereistraße zurück, und dann erst Bischofsweg und angekommen.

14.) Wie ist die Verkehrsführung für links abbiegende Radfahrer an den einzelnen Knotenpunkten?

- die Radverkehrsführung im Knotenbereich erfolgt indirekt über Aufstell-bereiche in den Seitenbereichen

Königsbrücker-muss-leben: Siehe oben (Punkt 10). In der Theorie ist dieses System ganz nett, aber in der Praxis untauglich: Der Radfahrer muss sich bei langsamer Geschwindigkeit fast um 180 Grad drehen, was macht man wenn der Platz auf der Aufstellfläche nicht reicht, Radfahrer müssen immer eine Ampelphase länger warten (da zwei Ampeln) als die Autos.

15.) Welche Zahl an Fahrradstellplätzen ist in Variante 6 vorgesehen?

- Momentan sind bei keinen Varianten sep. Fahrradstellplätze vorgesehen.

Königsbrücker-muss-leben: Verwundert auch nicht, da in den Jahren der Planung (2001-2003) auch noch niemand an Fahrradstellplätze gedacht hat. Heute ist aber 2011.

16.) 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?
(Aussagen zur Bauztner können momentan nicht getroffen werden.)

Königsbrücker-muss-leben: Schade eigentlich, dass diese Antwort fehlt.

17.) 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?

- Die Planung basiert auf der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen, welche Randbedingungen für alle Verkehrsteilnehmer vorgibt. Abwägungen objektkonkreter Belange erfolgen erst in den weiterführenden Planungsphasen.

Königsbrücker-muss-leben: Aha, interessante Einstellung ...

18.) Wie ist in der Vergangenheit Bürgerbeteiligung bei den Planungen einbezogen worden?

- U.a. haben alle Bürger im Rahmen der Planfeststellung die Möglichkeit die Planungen anzusehen und eine Meinung dazu zu äußern.

Königsbrücker-muss-leben: Ok, Antwort wie oben. Es stimmt schon, dass ein solches Vorgehen streng juristisch betrachtet das Richtige ist. Aber in über 10 Jahren der Planung hätte es unserer Meinung nach doch irgendwann einmal Gespräche geben sollen. Insbesondere wenn man plant, Menschen ihr Grundstück zu enteignen.

19.) 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?

- Im Rahmen der weiteren Planung sind die Eingriffe in Privatflächen exat zu bestimmen.

Königsbrücker-muss-leben: Wie oben (Punkt 18)

20.) 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?

- Die Variante 6 ist im Bereich der Erhaltungssatzung mit der Variante 4 identisch. Zur Variante 4 gibt es die prinzipielle Zustimmung.

Königsbrücker-muss-leben: Was bedeutet „prinzipielle Zustimmung“? Ist der historische Reitweg neben der Königsbrücker Straße am Seniorenheim und am MDR vorbei nicht doch es wert, bei den Denkmalbehörden gesondert nachzufragen?

21.) Welche Lärmschutzmaßnahmen werden bei Variante 6 notwendig? Welche Kosten verursacht dies?

(Offen, noch nicht gepürft.)

Königsbrücker-muss-leben: Aha. Man will bauen, weiss aber noch nicht wie laut es an welchen Stellen wird.

22.) Wie viele Kfz biegen heute Stadt auswärts 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?

(Zuarbeit vom SPA noch offen.)

Königsbrücker-muss-leben: OK, in der Zeitung steht, dass es auf der Lößnitzstraße 300 und auf der Tannenstraße 200 Autos mehr sind. Diese Zahlen beziehen sich aber auf die nie gebaute Variante 4. Am Bischofsweg biegen heute ca. 3500 Autos pro Tag links ab. Diese Autos müssen irgendwo hin. Selbst wenn einige am Albertplatz zukünftig schon links abbiegen und über die Hansastraße fahren, werden unserer Schätzung nach 3000 Autos zusätzlich durch Tannen- und Lößnitzstraße fahren.

23.) In einer den Stadtratsfraktionen zugesandten Datei (VergleichBasisSTA.xls) werden die Baukosten auf ca. 34.000.000 Euro (brutto) beziffert. Als Summe der Gesamtförderung wird 13.7 Millionen 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?

- Der angesetzte Fördersatz ist realistisch, da er den Vorgaben der Fördermittelgeber entspricht.

Königsbrücker-muss-leben: In den Richtlinien steht, dass eine Förderung bis zu 75% gewährt werden kann. Aus der Formulierung der Antwort ist wohl zu entnehmen, dass dieser Fördersatz auch angesetzt wurde. Was aber, wenn das Land nicht diesen Fördersatz gewährt? Dann haben wir einen überteuerten, überbreiten Ausbau selbst bezahlt. Das kann es doch nicht sein.

24.) 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?

Königsbrücker-muss-leben: Ok, keine Antwort – also auch keine (oder keine positiven) Zusagen.

25.) 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 RASt06?

- Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) sowie RASt 06 bei Variante 6
- Einordnung gemäß Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN 07) als angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion, dies entspricht der RASt 06

Königsbrücker-muss-leben: Ok, hier haben wir die Wurzel des Problems.
(http://de.wikipedia.org/wiki/Richtlinien_f%C3%BCr_die_Anlage_von_Stadtstra%C3%9Fen)

„Die **Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen** (kurz *RASt*) sind ein in Deutschland gültiges technisches Regelwerk und wurden 2007 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen in Köln herausgegeben. Sie ersetzt die beiden bisher gültigen Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) und Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV).“
Unserer Einschätzung nach ist die Königsbrücker Straße eine ***Hauptgeschäftsstraße*** *nach RASt06 und nicht eine „Hauptverkehrsstraße mit regionaler Verbindungsfunktion“ nach der EAHV 93 (das 93 steht wohl für 1993, heute ist 2011).*

26.) 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 Variante 6 wird auf der Basis der ERA 2010 geplant.

Königsbrücker-muss-leben: Gut so – heisst aber im Umkehrschluß, dass sich bislang über die ERA 2010 für die jetzt im Stadtrat zu beratende Version noch niemand so richtig Gedanken gemacht hat.

27.) Die „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen 2006“ (RASt06) 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?

(eine detaillierte Auswertung hat bisher nicht stattgefunden. kann noch in den Unterlagen ergänzt werden!)

Königsbrücker-muss-leben: Ok, …

28.) Die RASt06 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 (RASt06 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?

- die notwendigen Untersuchungen wurden im Rahmen der Planungen vorgenommen und entsprechend berücksichtigt

- vollständig barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes ist geplant (Abstimmung mit Behindertenverband)
- es wurden umfangreiche verkehrstechnische Bemessungen vorgenommen u.a. Simulation es gesamten Verkehrszuges incl. Straßenbahnverkehr sowie Leistungsfähigkeitsnachweise

Königsbrücker-muss-leben: Das mit dem barrierefrei ist wohl auch Ansichtsache. Ein eigenes, hochgelegtes Gleisbett halten wir für Senioren, Kinderwagen, Grundschulkinder auf Fahrrädern und Rollstühle für das exakte Gegenteil von barrierefrei. Aber gut, immerhin soll es barrierefrei über die Straße und zur Bahn gehen.
*Die Frage war aber auch: **wann** wurden diese Untersuchungen gemacht? Jetzt, oder vor 10 Jahren – als noch nicht so viele Menschen hier lebten, einkauften, und über die Gehwege spazierten?*

29.) In wie weit sind die Planungen nach Variante 6 mit der Zielen und Grundsätzen der RASt06 verträglich (RASt 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“)?

- die Planungen zur Königsbrücker Straße sehen die Schaffung von neuen bzw. separaten Verkehrsräumen für den Öffentlichen Personennahverkehr sowie für den Radverkehr vor, die verbunden mit einer barrierefreien Gestaltung die Verhältnisse für den nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer deutlich verbessern

*Königsbrücker-muss-leben: Also: „Ich hab keinen Platz, komm da aber barrierefrei hin und schnell wieder weg“. In der Tat verbessert die Variante 6 die Verkehrsbedingungen für Auto/Bahn/Rad für den **Durchgangsverkehr** deutlich. Das nützt den Menschen vor Ort aber recht wenig.*

30.) Inwieweit berücksichtigt die Planung nach Variante 6 den in der RASt06 definierten Planungsgrundsätze der „Straßenraumgestaltung vom Rand aus“ (3.4, S. 21) und der angestrebten Aufteilung von Randzone-Fahrbahn-Randzone im Verhältnis 30:40:30?
(Wird weiter untersucht)

Königsbrücker-muss-leben: Aha, augenscheinlich hat man sich darüber noch gar keine Gedanken gemacht ...

31.) Inwieweit berücksichtigt die Planung nach Variante 6 den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit?

- (Kostenschätzung im Moment sehr allg., noch keine Aussagen möglich.)

Königsbrücker-muss-leben: Man hat kaum einen Schimmer wie teuer es wird – der Stadtrat soll aber über schlappe 35 Millionen entscheiden. Und über den „Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit" hat man wohl auch noch nicht nachgedacht – dabei ist dieser Grundsatz (neben der Einhaltung der Baurichtlinien (RASt06, siehe oben)) einer der ***zwei fundamentalen Vorraussetzungen*** *um überhaupt eine Chance auf Landesförderung zu haben.*

32.) Welche Institutionen/Interessenvertretungen sind in 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?

- Für die Variante 4 wurde die Offenlegung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt, wobei sich jeder einbringen konnte.

Königsbrücker-muss-leben: Das ist nun leider wirklich eine Frechheit. Das Planfeststellungsverfahren (Planfeststellung für das Verkehrsbauvorhaben der Landeshauptstadt Dresden „Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee (Süd)") wurden zwar 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."

Wenn also die Stadt selbst das Verfahren stoppt – dann kann man doch nachher nicht sich beschweren, dass keine Stellungnahmen von dritter Seite aus gekommen sind. Abgesehen davon weiß man das gar nicht, denn die bis zum 9. November abgegebenen Stellungnahmen (und das waren einige, auch von Dresdner Stadträten) verstauben seit fast 2 Jahren in der Landesdirektion.

33.) Gefährdet ein Ausbau nach Variante 6 Dresdens Bemühungen um eine Genehmigung des Luftreinhalteplans?

- U. E. nein, da nur einstreifig Richtung Stadt

Königsbrücker-muss-leben: Nu, und zweistreifig raus!

34.) Ist Herr Hilbert und Herr Koettnitz die gemeinsame Erklärung des Gewerbe- und Kulturvereins (GUVK) sowie Anwohner und Eigentümer bekannt (http://www.01099.info/?p=395)?

Königsbrücker-muss-leben: Interessant, dass hier keine Antwort steht. Unser erster Sprecher, Herr Thauer (Königsbrücker Straße 11), wartet seit Mitte August auf das Protokoll des Treffens von Ihm und weiteren Gewerbetreibenden/Eigentümern mit Herrn Hilbert und Herrn Köttnitz.

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

- Gespräche mit Eigentümern können erst geführt werden, wenn festgeschriebene Planunterlagen vorliegen.

Königsbrücker-muss-leben: Die Frage war, ob man mit „Protesten und/oder Klagen“ rechnet. Da muss es doch Erfahrungswerte geben, oder?

36.) Sollte es zu Klagen gegen Enteignungen kommen, muss dann die Stadt Dresden beweisen, dass die Enteignungen „alternativlos“ sind?

- Die Stadt muss nachweisen, warum die Abwägung für diese Variante so erfolgte.

Königsbrücker-muss-leben: Ok, keine Antwort, d.h. Keine Abwägung bis heute. Dies heißt gute Chancen bei Klagen ...

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

- Planung im Bestand entsprechen nicht den derzeit geltenden Vorschriften und stellen somit keine Alternative dar.

Königsbrücker-muss-leben: Ups, schon wieder keine Antwort ...

38.) 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?

Königsbrücker-muss-leben: Keine Antwort, ergo Verbreitern der Gehwege geht nicht.

39.) 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 gestiegen 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, 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 Fahrradfeigabe 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, Pförtnerampel(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, Fahrgastbeirats Dresden e.V., IKH, ...) um Stellungnahmen zu einer vergleichenden Bewertung gebeten werden.

- Da eine Bestandsplanung für uns keine Alternative darstellt, kann hier zu den angeführten Punkten keine weiteren Aussagen getroffen werden.

Königsbrücker-muss-leben: Fakt ist, Asphalt auf die Straße gießen und die Schienen erneuern geht ohne jegliches Planfeststellungsverfahren sofort. Das wäre Bestandssanierung. Dann hätte man aber z.B. keine Barrierefreiheit an den Bahnhaltestellen. Dies ist suboptimal.
*Unsere Forderung ist ja gerade „**weitestgehend** **im Bestand**“. Hier verändert sich doch einiges verglichen zu heute: Barrierefreiheit, moderne Bahnschienen, Bahn an Lkw vorbeiführen, 2 Meter mehr Straßenbreite (Maximum!) dort wo es notwendig ist. Und mit Ashalt unter den Rädern wäre den Radfahrern und den Autofahrern auch sehr, sehr geholfen. Alles andere in breite Randzonen.*
Hierfür bräuchte man ein Planfestellungsverfahren, hierfür kann man Fördermittel beantragen, und wir sind überzeugt, dass hier insbesondere die Straßenbahn viel schneller wird, als im heutigen Bestand.

Hierfür braucht man aber eben auch den Willen, eine solche Lösung angehen zu wollen.

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 entgegen gesetzte 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 der Landesdirektion/ Regierungspräsidium je festgestellt worden, noch bedingt die Förderfähigkeit eine Modifikation der Planung im Bereich Bischofsweg-Stauffenbergallee (siehe nachstehende zwei Punkte).
   - Bisher wurde kein Fördermittelantrag an die Fördermittelbehörde übersandt.

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 wurde 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.“
   - Die Offenlage hat stattgefunden.

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.
   Kein Kommentar

Königsbrücker-muss-leben:

zu 1) Das beantwortet die Frage nicht.

zu 2) Ja hat sie, zwei Wochen lang. Danach war Pumpe. Weiterhin ist aber die Begründung der am 29.09.2011 zur Beratung anstehenden Vorlage sachlich falsch!

Zu 3) geht auch nicht anders, als keinen Kommentar abzugeben. Schließlich zitieren wir das Amtsblatt – und da steht es so.