



TU Dresden, Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr, 01062 Dresden

Offener Brief
An die Oberbürgermeisterin
und den Stadtrat
der Landeshauptstadt Dresden
Postfach 120020
01001 Dresden

Prof. Dr.-Ing.
Gerd-Axel Ahrens
Sprecher des Wissenschaftlichen
Beirates Verkehrsentwicklungsplan
Dresden 2025 plus

Bearbeiter:
Telefon: 0351 463-329 75
Telefax: 0351 463-372 64
E-Mail: gerd-axel.ahrens@tu-dresden.de
Dresden, 20.10.2011

Rechtliche und fachliche Zusammenhänge zur Planung der Königsbrücker Straße

Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin!
Sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates!

Acht anerkannte Fachkollegen aus Verkehrswissenschaft, Stadt- und Raumplanung wurden von der Landeshauptstadt Dresden bereits im Jahre 2009 als unabhängige Wissenschaftler in den „Wissenschaftlichen Beirat Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025 plus“ (WB) berufen. Der Beirat ist bisher engagiert tätig, um in Dresden einen Beitrag zu leisten, damit die fachliche Vorbereitung und die politische Entscheidung verkehrsplanerischer Konzepte und Projekte nach dem Stand des Wissens sowie unter Beachtung und Abwägung aller erforderlichen sachlich und rechtlich gebotenen Zusammenhänge erfolgen kann.

Die Mitglieder des WB nehmen ihre Aufgaben unabhängig und in fachlicher Verantwortung wahr. Sie unterstützen Rat und Verwaltung der Landeshauptstadt Dresden bei der vereinbarten VEP-Arbeitsstrategie mit dem Ziel einer vertrauensvollen Zusammenarbeit auf der Grundlage einer abgestimmten Zielorientierung. Nur bei einer ziel- und ergebnisorientierten Bearbeitung des VEP mit absehbarem Erfolg sowie einer konsequenten späteren Weiterverfolgung und Umsetzung der Ziele wären Einsatz und Zeitaufwand unseres Gremiums gerechtfertigt.

Wo die verabredete Arbeitsstrategie einer integrierten Zielorientierung und Zielumsetzung verletzt wird, sehen wir uns veranlasst, darauf warnend hinzuweisen.

Die Planung und der Umbau der Königsbrücker Straße werden in der Verkehrsentwicklungsplanung als Kernmaßnahme gesehen. Sie wurde mit der Kompromißvariante 6 als eine nicht mehr zur Disposition stehende „Sowieso-Maßnahme“ eingestuft. Fachlich begrüßt wurde die breite Beachtung der gesetzlich vorgeschriebenen abwägungsrelevanten Gesichtspunkte sowohl hinsichtlich verbesserter Erreichbarkeiten für alle Verkehrsteilnehmer als auch hinsichtlich der Minderung von verkehrsbedingten Luftschadstoffen (Immissionsmesswerte) und anderer Stadtqualitäten sowie die Beachtung der vom Stadtrat beschlossenen Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung.

Deshalb unterstützt der WB die um Ausgleich und Tragfähigkeit bemühte Lösung, wie sie dem Stadtrat von Herrn Bürgermeister Hilbert vorgelegt wurde.

Vor dem Hintergrund der inzwischen mit verkürzter inhaltlicher Argumentation am 29.09.2011 getroffenen Mehrheitsentscheidung des Stadtrates wäre es sinnvoll gewesen, wenn auch der Beirat frühzeitiger die planerischen Zusammenhänge zur Königsbrücker Straße erläutert hätte, vor allem, um die Landeshauptstadt Dresden vor den nun entstehenden verlorenen Kosten und der Verfolgung eines wahrscheinlich nicht zielführenden und kaum rechtsbeständigen Lösungsweges zu bewahren:

Aufgrund der neuen zusätzlichen Planungszeit werden die Kosten für die aus der Verkehrssicherungspflicht erforderlichen Notreparaturen, insbesondere für den Gleisaustausch, steigen. Bei der nun präferierten vierstreifigen Variante 5 wird eine Bundesförderung der ÖPNV-Anteile entfallen, die bei der Kompromissvariante 6 zumindest nördlich des Bischofsweges möglich gewesen wäre.

Die Variante 6 erschien konsensfähig und voraussichtlich ohne Klagen relativ schnell umsetzbar. Die vierstreifige Variante wird mit Sicherheit beklagt, sogar die DVB als Träger öffentlicher Belange haben Sicherheitsbedenken und Widerstand angekündigt.

Der baupolitische Sprecher der CDU begründete die Entscheidung der Mehrheit der Stadträte von CDU, FDP, Bürgerfraktion und NPD für einen vierstreifigen Ausbau mit der Leistungsfähigkeit des Straßenzuges. Diese

kann allerdings nicht allein an der Anzahl der Fahrstreifen in der Strecke festgemacht werden. Die Leistungsfähigkeit des Streckenzuges wird durch die Kapazität des schwächsten Gliedes bestimmt. Dies sind meist die Knotenpunkte mit begrenzter Freigabezeit und die durch geschützte Fahrgastwechsel eingeschränkten Kapazitäten an Haltestellen.

Die Planung und Realisierung von vier Fahrstreifen ohne entsprechende durchgehende Leistungsfähigkeiten an den Engstellen bedeutet für Teilabschnitte einen unwirtschaftlichen Bau „leerer“ Kapazitäten zu Lasten anderer Ansprüche, z.B. für Streifen zum Laden, Liefern und Parken sowie Flächen für Fußgänger, Radfahrer und Aufenthalt und eventuell Geschäftsauslagen.

Hinzu kommt, dass bei der Abwägung die Fragen der Verkehrssicherheit eine besondere verfassungsrechtliche und die der Luftreinhaltung eine besondere gesetzliche Bedeutung haben. Vier Fahrstreifen führen zu höheren Geschwindigkeiten in Einzelabschnitten, mehr Spurwechseln (Erhöhung der unfallträchtigen Konfliktvorgänge) sowie zu einer größeren Querungsbreite und damit Trennwirkungen für Fußgänger. Auch diese Gesichtspunkte sind abzuwägen.

Ganzheitliche Abwägung ist Stand der Technik und nach Baugesetzbuch fachlich und rechtliches Erfordernis für gerichtsbeständige Planungen. Entsprechend fordert das in der Regel vom Bundesverkehrsministerium eingeführte technische Regelwerk für den Stadtstraßenbau der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) ein solches Systemdenken: Auch für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer ist die Erreichbarkeit zu sichern. In Städten sind Straßenräume auch Lebensräume!

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau wurden bereits die Analyseergebnisse der Verkehrsentwicklungsplanung für Dresden vorgetragen. Danach sind seit etwa 1996 die Verkehrsbelastungen auf den meisten Straßen in Dresden nicht mehr angestiegen. Gleichzeitig haben sich die Fahrleistungen des Radverkehrs verdreifacht, und die Fahrgastzahlen beim ÖPNV sind gestiegen. Ein wesentliches Argument für den Bau der Waldschlößchenbrücke war auch die Entlastung der Neustadt und der Königsbrücker Straße. Damit ist nicht zu erwarten, dass der Verkehrsdruck auf der Königsbrücker Straße in den nächsten Jahren steigt, im Gegenteil.

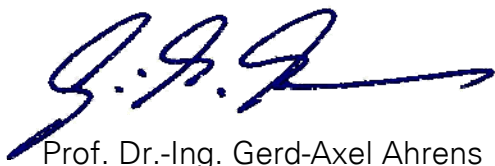
Sehr geehrte Frau Oberbürgermeisterin, sehr geehrte Damen und Herren des Stadtrates, mit dem begonnenen Diskussionsprozess zum Verkehrs-

entwicklungsplan Dresden 2025 plus wurde das Ziel verfolgt, die Verkehrspolitik in Dresden vertrauensvoll auf eine breite Basis zu stellen. Wir unterstützen, dass die Dresdener Verkehrsinfrastruktur und Verkehrskultur mit einem Mehr an Kontinuität verlässlich, effektiv und innovativ in Zukunft erhalten und gestaltet wird. Hierfür war die Formulierung der von Ihnen beschlossenen Rahmenziele für den Verkehr ein wichtiger erster Schritt. Nun bitten wir Sie, auch den zweiten Schritt zu gehen, die Ziele zu beachten, Maßnahmen integriert und ganzheitlich zu entwickeln und umzusetzen.

Ihre Entscheidung, die Planung der Königsbrücker Straße vierstreifig bei der Planfeststellungsbehörde zu beantragen, widerspricht leider einem großen Teil der beschlossenen Ziele. Nach unserer Einschätzung wird Ihre Entscheidung zudem voraussichtlich nicht bedeuten, dass auch ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss zügig ergehen kann bzw. rechtskräftig wird. Die unabhängige Planfeststellungsbehörde ist verpflichtet, umfassend abzuwägen und alle Varianten zu prüfen. Die Vor- und Nachteile der Alternativen liegen auf dem Tisch.

Wir appellieren hiermit an Sie, Ihr Votum zur Königsbrücker Straße zu überdenken und die Diskussion erneut zu führen.

Mit freundlichen Grüßen
Sprecher des Wissenschaftlichen Beirates
Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025 plus



Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens