



Es gibt gute Argumente !

Hauptsächlich Betroffene

Neben den Radfahrern und Fußgängern allgemein sind von den Auswirkungen eines vierspurigen statt eines zweispurigen Ausbaus vor allem betroffen:

- Anwohner (deutliche Verschlechterung der Wohnsituation und des Wohnumfeldes),
- Geschäftsinhaber (Charakter als Geschäftsstraße geht verloren, evtl. Umsatzrückgänge)
- Haus-/Grundstückseigentümer (angemessene wirtschaftliche Verwertung - Vermietung von Wohnungen bzw. Gewerberäumen - erschwerter möglich)

Die BI braucht Geld

für die umfangreiche Arbeit. Spenden Sie bitte auf das Konto der IG Äußere Neustadt, Stadtparkasse Dresden, BLZ 8505 5142, Kto.-Nr. 357 881 691, Stichwort: "Königsbrücker".

Mögliche Forderungen

Eine genaue Betrachtung des Variantenvergleiches im Erläuterungsbericht der Unterlagen zeigt, dass die Variante mit einer Fahrspur pro Richtung und Radstreifen auf der Fahrbahn unter Berücksichtigung aller Belange die günstigste Variante darstellt. Neben den vielen aufgeführten Vorteilen (z. B. Einordnung Radverkehr, Erhaltung Charakter einer Geschäftsstraße) ist der einzige(!) benannte Nachteil die nicht ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bischofsweg. Das ist jedoch unter Berücksichtigung der Darstellungen im Punkt 6 nicht plausibel.

Für die weiteren Planungen des notwendigen Ausbaus der Königsbrücker Straße ist daher eine Weiterentwicklung dieser Variante zu Grunde zu legen.

Folgende Änderungen sollten dabei berücksichtigt werden:

- Breite des besonderen Bahnkörpers wie bei vierspuriger Variante (6,50m)
- Breite des Fahrstreifens 3,00m (diese Fahrstreifenbreite liegt der in den Unterlagen favorisierten Variante zu Grunde und wurde in der Stellungnahme zu den Vorschlägen der Bürgerinitiative nicht kritisiert)
- Breite des in der Fahrbahn integrierten Radstreifens 1,80m, so dass Gesamtfahrbahnbreite 4,80m beträgt

Damit ergibt sich folgende Querschnittsaufteilung des Straßenraumes:

- 2 x 3,00m Fahrstreifen
- 2 x 1,80m Radstreifen
- 1 x 6,50m besonderer Bahnkörper Straßenbahn
- 2 x 2,00 (bzw. 2,50m) Park- bzw. Andienstreifen
- 2 x 3,50 (bzw. 4,50m) Gehweg

Diese Querschnittsgestaltung erlaubt im Gegensatz zu den Planfeststellungsunterlagen unter Berücksichtigung gültiger Richtlinien und Empfehlungen eine angemessene Berücksichtigung aller Belange einer Geschäfts-, Wohn- und Hauptverkehrsstraße.

Straßenausbaubeiträge

Weiter unklar ist, ob und in welcher Höhe Straßenausbaubeiträge erhoben werden. Auf eine Anfrage der bündnisgrünen Fraktion antwortete die Stadtverwaltung, dass "die beitragsfähigen Straßenausbaubaukosten für die Anlieger ... mit 37,5 Mio. DM anzusetzen sind". Diese Aussage reicht allerdings keineswegs aus, um die auf die Grundstückseigentümer zukommenden Kosten zu errechnen.

BI-Treff: jeden Donnerstag um 20 Uhr, Stadtteilhaus, Prießnitzstr. 18

Bürgerinitiative (BI) Königsbrücker Straße, c/o BUND, Stadtteilhaus, Prießnitzstr. 18, 01099 Dresden, Tel. 838 199-3, Internet: www.leben-in-dresden.de

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, PF 120020, 01001 Dresden, Rathaus, Dr.-Külz-Ring 19, Raum I/208, Tel. 488 - 2699, Fax -3026, e-mail: fraktion.dresden@gruene.de

V.i.S.d.P.: A. Jahnel (06/2000), Fraktion Bündnis 90/Die Grünen, PF 120020, 01001 Dresden

Bürgerinitiative (BI) Königsbrücker Straße Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat Dresden



Königsbrücker Straße für alle!

Was ist jetzt zu tun?

07. Juni 2000

Liebe Dresdnerinnen und Dresdner,

auf der Grundlage der uns zugänglichen Informationen möchten wir Sie mit diesem Flugblatt über den geplanten Ausbau der Königsbrücker Straße und über die Möglichkeit der Wahrnehmung Ihrer Rechte informieren.

Am 04. Mai hat der Stadtrat beschlossen, dass die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) die Königsbrücker Straße ausbauen und dazu ein Planfeststellungsverfahren durchführen sollen.

Im Gegensatz zu dem 1999 laufenden Bebauungsplanverfahren soll der Abschnitt zwischen Albertplatz und Olbrichtplatz nunmehr vierspurig ausgebaut werden.

Zum Planfeststellungsverfahren gehört zwingend eine Bürgerbeteiligung, die in der Auslegung der Unterlagen und der Möglichkeit der Einwendungen besteht (siehe auch Kasten Seite 2). Dementsprechend gab es dazu im Dresdner Amtsblatt Nr 18, Seite 20 eine Veröffentlichung.

Ablauf Planfeststellungsverfahren:

- bis 15.06. Auslegung der Unterlagen
- bis 29.06. Posteingang der Einwendungen
- 07.09. Erörterungstermin im RP Dresden
- 10.11.2000 Planfeststellungsbeschluss

Kritiker/innen der aktuellen Planung ("Vorlage Nr. 520") haben ihre Bedenken frühzeitig öffentlich geäußert und sich in der Bürgerinitiative Königsbrücker Straße zusammengeschlossen.

Durch die seit 15. Mai ausliegenden Unterlagen und die Antworten des Oberbürgermeisters auf Anfragen der bündnisgrünen Fraktion sehen wir

uns in unserer Kritik bestärkt.

Auch wir wollen, dass die Königsbrücker Straße endlich saniert wird. Denn die Bedingungen für ÖPNV, Auto, Rad- und Fussverkehr und für die Anwohner/innen müssen dringend verbessert werden. Doch der Beschluss des Stadtrates beauftragt die DVB mit einem Ausbau, der nicht stadtverträglich ist.

So soll die Königsbrücker nach dem Willen der Mehrheit im Stadtrat aussehen:

- 2 x 6,00m Fahrspuren (zwei) je Richtung
- 1 x 6,50m besonderer Bahnkörper Straßenbahn
- ein gesonderter Radstreifen ist nicht vorgesehen
- 2 x 2,00 (bzw. 2,50m) Park- bzw. Andienstreifen bzw. Grün- und Baumstreifen
- Gehwege: überwiegend 3,50 m, abschnittsweise zwischen 2,0 und 2,5 m breit

Während vom knappen Platz auf der Königsbrücker dem Kfz-Verkehr mehr Raum als nötig eingeräumt werden soll, drohen die Belange des Fuss- und Radverkehrs sowie die Funktion der Straße als Einkaufsmeile nur unzureichend bis überhaupt nicht berücksichtigt zu werden.

Wenn Sie die Planung noch verändern wollen:

Schreiben Sie eine Einwendung!

Wir bieten Ihnen Hilfe an!

Wenn gewünscht, helfen wir Ihnen beim Abfassen einer Einwendung. Ab Dienstag (13. Juni) erreichen Sie uns in der Königsbrücker Str. 6, Erdgeschoss. Bürozeiten können Sie unter: 0177/21 85 304 erfragen.



Schreiben Sie eine Einwendung !

Einige (wenige) Hinweise für Einwendungen zu den ausgelegten Planfeststellungsunterlagen:

1. Breiten und Qualität der Fusswege widersprechen vielfältigen Funktionen

Die geplanten nutzbaren Gehwegbreiten sind einerseits gegenüber heute teilweise deutlich geringer und andererseits für die vorhandenen Nutzungsansprüche zu schmal. Heute beträgt die Gehwegbreite im Bereich mit dem größten Geschäftsleben (östliche Königsbrücker Straße zwischen Louisenstraße und Bischofsweg) 7,00 m. Davon werden 2,00 m zum Parken genutzt, bleiben 5,00 m nutzbare Gehwegbreite.

In Empfehlungen und Richtlinien wird für Gehwege an Gebäuden mit Einzelhandel mit Wohn- und Tertiärnutzung bzw. mit zentralem Einzelhandel eine Breite von 4,00 m bis 5,00 m zwischen Wand und Bord empfohlen. Laut Planung weist die Gehbahn in den relevanten Abschnitten eine Breite von ca. 3,50m auf. Wie fast im gesamten Straßenzug wird jedoch auch hier die Gehbahn in Teilbereichen durch Masten um ca. 1,00 m eingeschränkt, so daß eine durchgehend nutzbare Breite von ca. 2,50 m verbleibt.

Geschäftsauslagen werden nach Aussage der Stadt nur dann erteilt "wenn mindestens 2,0 m verbleibende Breite für die Nutzung Fußgängerverkehr zur Verfügung stehen". Angenehmes Gehen - "Flanieren" - als typisches Merkmal von Geschäftsstraßen ist bei dieser Breite nicht mehr möglich. Durch die Vierspurigkeit wird die Trennwirkung der Straße enorm verstärkt, was insbesondere die Entwicklung der westlichen Seite (hier vor allem zwischen Löbnitzstraße und Schwepnitzer Straße) negativ beeinflusst.

2. Bäume

Die vierspurige Variante weist gegenüber der zweispurigen Variante höhere Anzahl an Baumfällungen (21 Bäume mehr) und geringere Anzahl an Neupflanzungen (36 Bäume weniger) auf, was die Aufenthaltsqualität und Straßenraumgestaltung negativ beeinflusst.

3. Lärm

In der Umweltverträglichkeitsprüfung weist die vierspurige Variante höhere Lärmimmissionen als die zweispurige auf. Im Bereich Louisenstraße bis Bischofsweg ist der Lärm sogar um 3dB(A) höher, was eine deutliche Erhöhung des Lärmpegels bedeutet.

4. Parkplätze

Statt 89 Stellplätzen (zweispurige Variante) werden bei der vierspurigen Variante nur noch 41 Stellplätze vorhanden sein.

Einwendungen

müssen bis 29.06. (**Posteingang!!!**) eingetroffen sein. Die Postanschriften:

- **LH Dresden**, Stadtplanungsamt, Hamburger Str. 19, 01067 DD (dort im Zimmer 3010 bis 15.06. Einsicht in die Unterlagen möglich)
- Zeiten: Mo, Mi 8-16, Di, Do 8-18, Fr 8-14) **oder**
- **RP Dresden**, Stauffenbergallee 2, 01099 DD (dort in der Planzentrale bis 15.06. Einsicht in die Unterlagen möglich, Zeiten wie oben)

5. Obwohl erforderlich, keine Berücksichtigung des Radverkehrs

Die Unterlagen mit der aktuellen Planung weisen keine Lösung für den Radverkehr auf. Eine Begründung für den Verzicht auf Radverkehrsanlagen fehlt.

Die Königsbrücker Straße ist Bestandteil der geräumigen Hauptradroute (wichtige Hauptverbindung) Stadtzentrum - Neustadt - Dresdner Norden. Eine alternative Führung dieser Route über die Alaunstraße kann auch nach deren Ausbau nur ein unvollkommener Ersatz sein. Die Königsbrücker Straße ist selber Quelle und Ziel (Stadtteilzentrum, Geschäftsstraße) für den in der Neustadt starken Radverkehr.

Ein Kommentar (FGSV-Hinweise) von 1998 zur letzten Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (1997) führt aus, dass bei Innerortsstraßen "bei Verkehrsstärken über 20.000Kfz/Tag" die Benutzungs-

Posteingang: 29. Juni !



pflicht der Radwege "unerlässlich" ist. Sowohl gegenwärtig als auch im Prognosezeitraum wird der genannte Wert in der Königsbrücker Straße überschritten (gegenwärtig ca. 25.000 Kfz/Tag, eine Reduzierung um 10% - vgl. Antwort der LH Dresden - ergibt ca. 22.500 Kfz/Tag).

Gemäß den Empfehlungen und Hinweisen sind also in der Königsbrücker Straße allein schon aus Verkehrssicherheitsgründen eigene Radverkehrsanlagen als Voraussetzung für eine Benutzungs-pflicht erforderlich.

Fahrrad-Demo

jeden Freitag, Treff: 16 Uhr, Schauburg
- bis Ende Juni -

Wir brauchen Hilfe!

Wer beim Faltblattverteilen, Bürobetreuung, Infoständen u.a. helfen will, melde sich unter 488 26 99!

6. Notwendigkeit für vierspurigen Ausbau nicht gegeben

Die gegenwärtige Nutzung der Königsbrücker Straße erfolgt praktisch einspurig pro Richtung mit zweispuriger Aufstellung (Nutzung des Straßenbahngleises) in den Knotenpunktzufahrten (v.a. Albertplatz und Bischofsweg). Auf Grund fehlender Haltestelleninseln müssen die Kfz beim Stopp jeder Straßenbahn an einer Haltestelle anhalten. Probleme hinsichtlich der Durchlassfähigkeit ergeben sich aus der gegenseitigen Behinderung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr (insb. LKW).

Beim Ausbau der Straße mit einer Fahrspur pro Richtung tritt eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit durch Schaffung separater Fahrspuren (keine Behinderungen zwischen Straßenbahn und Kfz), Ausbau der Knotenpunkte (Abbiegespuren) sowie Haltestelleninseln ein. Gemäß Aussagen der Stadtverwaltung wird für den Planungshorizont von einem Rückgang der gegenwärtigen Verkehrsbelegungen (Kfz) von "etwa 10%" aus-

gegangen, wobei sich die Belegungen in den verschiedenen Ausbaugraden (ein- oder zweispurig pro Richtung) "nur unwesentlich unterscheiden" (vgl. Antwort der LH Dresden v. 11.5.2000 auf eine Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Grüne). Somit müßte auch ein Ausbau mit einer Fahrspur pro Richtung bei einer gegenüber heute verbesserten Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage (s.o.) und einer gegenüber heute geringeren Verkehrsbelegung (s.o.) für den Kfz-Verkehr ausreichen.

7. Flächennutzungsplan

Der Beschluss vom 04. Mai widerspricht dem gültigem Flächennutzungsplan. Dort ist der Bereich zwischen Bischofsweg und Stetzscher Straße bzw. Katharinenstraße als Zentrum außerhalb des Innenstadtbereiches dargestellt, deren Entwicklung "von besonderer städtebaulicher Priorität" ist.

Fazit

Die ausliegenden Unterlagen zeigen, dass die Vorzugsvariante dem Kfz-Verkehr in der Variantenabwägung ein zu starkes Gewicht beimißt, obwohl das durch Leistungsfähigkeit und Verkehrsablauf der zu Grunde gelegten Verkehrsmengen nicht erforderlich ist (vgl. Punkt 2). Gleichzeitig werden die Belange

- Radverkehr,
- Fußgänger,
- Flächennutzungsplan/Städtebau,
- Stadterneuerung (Sanierungsgebiet),
- Wohnen,
- Geschäftsleben

nicht oder ungenügend einbezogen und daher auch unverhältnismäßig und unvertretbar stark beeinträchtigt. Damit sind tiefgreifende negative Auswirkungen auf die genannten Bereiche verbunden. Selbst in den ausliegenden Unterlagen wird zusammengefasst: "**Funktionsvielfalt geht verloren**". Der Charakter der Straße wandelt sich von einer Geschäfts-, Wohn- und Hauptverkehrsstraße in eine Durchgangs-Hauptverkehrsstraße.