

BUND Dresden, Kamenzer Str. 35, 01099 Dresden

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Dresden
Staufenbergallee 2

01099 Dresden

Landesverband Sachsen
e.V. Regionalgruppe
Dresden

Fon 0351/275 14800

info@bund-dresden.de
www.bund-dresden.de

Bearbeitung:
Luisa Keim
Martin Ahlfeld

Stellungnahme zum Planfeststellungsentwurf "Stadtbahn 2020 Teilabschnitt 1.2 Nossener Brücke/Nürnberger Straße"

Dresden, 05.07.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

unser Naturschutzverband bedankt sich für die Einräumung der Mitsprachemöglichkeit bei diesem Vorhaben. Die BUND Regionalgruppe Dresden ist vom Landesverband Sachsen bevollmächtigt, zu den Unterlagen Stellung zu nehmen.

Dem Planfeststellungsentwurf "Stadtbahn Dresden 2020, Teilabschnitt 1.2, Nossener Brücke / Nürnberger Straße" stimmen wir in den Zielsetzungen weitestgehend zu. In der konkreten Ausgestaltung sehen wir die Zielsetzungen jedoch nur in Teilen erfüllt und bitten Sie daher die Planungen unseren Hinweisen entsprechend zu ergänzen und anzupassen.

Übergeordnete Planungen und Zielstellungen im Plangebiet

Das Plangebiet ist in einer Reihe von kommunalen Zielsetzungen, Konzepten und Beschlüssen bereits genannt oder es liegt in deren räumlichen Geltungsbereich. Unter anderem sind das:

- Verkehrsentwicklungsplan 2025+ (VEP 2025+)
- Luftreinhalteplan 2017 (LRP 2017)
- Landschaftsplan 2018 (LP 2018)

Daraus ergeben sich übergeordnete städtebauliche, ökologische und funktionale Zielstellungen, in die sich die Planungen einzupassen haben. Im Folgenden bilden diese Dokumente den Ausgangspunkt zur Strukturierung der

Stellungnahme. Eventuelle Dopplungen, die sich aus dieser Gliederung ergeben, bitten wir zu entschuldigen. Im zweiten Teil der Stellungnahme werden weitere nicht von diesen Dokumenten berührte Sachverhalte angesprochen und Wege für die weitere Planung vorgeschlagen.

Verkehrsentwicklungsplan 2025+ (VEP 2025+)

Im VEP 2025+ wird der Abschnitt der Nürnberger Straße als eine der Magistralen genannt, bei denen auch zukünftig eine hohe Verkehrsbelastung zu erwarten sei. Nichtsdestotrotz werden für eben solche Gebiete folgende Gestaltungsansätze für Umplanungen genannt:

- (a) *“eine attraktive Straßenraumaufteilung als Kompromiss zwischen verkehrlicher und räumlicher Funktion,*
- (b) *intensive Begrünung und hochwertige Gestaltungen mit ortsüblichen Materialien,*
- (c) *Gestaltung von lokalen, geschützten „Rückzugsbereichen“ (kleinteilige Aufenthaltsbereiche mit Sichtschutz, Begrünung und Sitzmöbeln),*
- (d) *intelligente Nutzungskonzepte, die verkehrliche Emissionen einbeziehen,*
- (e) *Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs (Abstellen, Queren, ausreichende Breiten) sowie einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖPNV,*
- (f) *Berücksichtigung von ruhendem Verkehr, Liefern und Laden,*
- (g) *Sicherung der gewerblichen und dienstleistungsbezogenen Funktionen auch mit entsprechend dimensionierten Randbereichen,*
- (h) *Maßnahmen der Lärmvorsorge und*
- (i) *ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.“ (VEP2025+, S. 159)*

Diese Gestaltungsansätze sehen wir in der vorgeschlagenen Planung nahezu alle nicht berücksichtigt.

- Die aktuellen Planungen kommen Punkt (a) kaum nach, der Ausbau der verkehrlichen Funktion steht klar im Vordergrund, die ohnehin schon große Straßenbreite wird noch verbreitert, die Nürnberger Straße zerschneidet damit stärker als zuvor den Dresdner Süden.

- Eine intensive Begrünung, wie sie in Punkt (b) vorgeschlagen wird, findet sich ebenfalls nicht wieder. Stattdessen findet eine Verlagerung des Grünbestands von Bereichen mit dem Schwerpunkt Wohnen in weniger Wohnnahe Gebiete statt. (siehe auch “Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt”)
- Die in Punkt (c) vorgeschlagene Gestaltung von Rückzugsbereichen findet sich in der Planung nicht wieder.
- Die aktuelle Planung mit der Führung der Straßenbahn in der Fahrbahnmittte führt zu einer Zunahme des Stop-and-Go-Verkehrs bei den Kfz, da diese beim Halten der Straßenbahn warten müssen. Bei der absehbar dichten Taktung der Straßenbahn, insbesondere in den Stoßzeiten, führt das voraussichtlich zu einer Zunahme der Emissionen und entgegen dem Planungsziel keiner Verflüssigung des Verkehrs. Durch die Führung des Kfz-Verkehrs näher an der Wohnbebauung sind die Anwohner*innen den erhöhten Emissionen auch noch in stärkerem Maße ausgesetzt. Von einem “intelligente[m] Nutzungskonzept[.], [das] die verkehrlichen Emissionen” einbezieht (d), kann also nicht die Rede sein.
- Eine Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs sowie einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖPNV (e) sehen wir nur teilweise erfüllt. So verbessert sich die Situation im ÖPNV, die sehr schlechte Situation im Radverkehr wird auf Radwege mit Mindestbreiten verbessert, Abbiegevorgänge und das Queren der Nürnberger Straße dagegen verschlechtert. Der Fußverkehr verliert dagegen deutlich an Platz und der große Straßenquerschnitt der Neuplanungen macht ein Queren der Straße aufwendiger und mühsamer.
- Auf die Aspekte (f) und (g) gehen wir nicht weiter ein.
- Während die Lärmemissionen in dem Gebiet zunehmen, sind Maßnahmen der Lärmvorsorge (h) nicht in entsprechendem Maße in den Planungen enthalten. Bei der ohnehin schon schlechten Ausgangslage ist das nicht akzeptabel und es sind deutliche Nachbesserungen notwendig. Im Bereich Lärmbelastung besteht besonderer Handlungsbedarf, was auch an anderer Stelle betont wird (VEP 2025+, S. 31). Dieser Missstand – so kann Anlage 3 des VEP 2025+ verstanden werden – sollte in den Umplanungen angegangen werden.

- Die Potentiale zur Förderung der Verkehrssicherheit (i) werden in den aktuellen Planungen nicht ausgeschöpft. So nimmt für den Radverkehr die Verkehrssicherheit zu, für den Fußverkehr in Verbindung mit dem ÖPNV ergeben sich durch die Führung in der Fahrbahnmitte und durch die Zunahme der Straßenbreite neue Gefahrenpotentiale.

Über die Einstufung als Magistrale im VEP 2025+ sind nach Anlage 3 des VEP 2025+ in beplanten Abschnitt der Nürnberger Straße sowohl Defizite im Bereich Verkehr festzustellen (bei Unverträglichkeiten von Kfz und ÖPNV, und bei Unverträglichkeiten von Kfz mit Fuß- und Radverkehr), als auch Defizite im Bereich Stadtraum und Umwelt (Stadträumliche Funktion/Städtebau sowie Luftqualität und Lärm). Die aktuelle Planung kann diese Unverträglichkeiten nicht auflösen, im Bereich Städtebau, Luftqualität und Lärmbelastung verschärft sie die bestehende Problematik sogar noch, im Bereich Verkehr werden die Unverträglichkeiten einseitig zugunsten des MIV gelöst. Für den Fußverkehr verschlechtert sich die Situation gegenüber dem Ist-Zustand (kleinere Gehwege, größere Querungsbreite durch größeren Straßenquerschnitt, evtl. Verlängerung der Wartezeiten bei Querung, durch Priorisierung ÖPNV und Verkehrsfluss MIV). Für den Radverkehr ist im Vergleich zum Kfz-Verkehr weiterhin eine deutliche Unterordnung festzustellen. So kommt es, dass das Potenzial des Radverkehrs beim Planungsziel der Verlagerung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds nicht ausgeschöpft wird (Siehe VEP2025+, Anlage 3; unten mehr dazu).

Es lässt sich feststellen, dass die Gestaltungsansätze des VEP 2025+ und die schon vor Jahren vorgenommene Problemidentifikation nicht in angemessener Weise in die Planungen eingegangen sind. Unverträglichkeiten der verschiedenen Funktionen der Magistrale wurden einseitig zugunsten von MIV und ÖPNV aufgelöst und die Einstufung in die Kategorie "Leben mit Verkehr" als Aufforderung zur Förderung des Verkehrs missverstanden. Im Sinne des VEP 2025+ ist eine Dosierung des Kfz-Aufkommens, eine Stärkung von Rad-, Fuß- und öffentlichen Personennahverkehr und die Sicherung eines multifunktionalen Raums, in dem Verkehr zwar eine wichtige Bedeutung hat, aber nicht alle anderen Funktionen weiter einschränken soll. Eine Überprüfung der Planung in Hinblick auf diese Kriterien muss stattfinden.

Luftreinhalteplan 2017 (LRP 2017)

Schon im Vorgängerdokument des aktuellen LRPs und auf Basis dessen auch im VEP 2025+ ist eine Dosierung der Verkehrsmengen und eine Verflüssigung des MIV auf der Nürnberger Straße in beide Richtungen vorgesehen. Auch im aktuellen Luftreinhalteplan wird unter Maßnahme 16 die Nürnberger Straße thematisiert.

Dort heißt es:

“Mit der Realisierung der neuen Stadtbahntrasse kann die Verkehrsmittelwahl auf dieser Verbindung zugunsten des ÖPNV beeinflusst und eine Entlastung beim Kfz-Verkehr erreicht werden. Bei der Detailplanung von Verkehrsregime und Straßenraumgestaltung im Bereich des „Nürnberger Ei“ sind flankierende Maßnahmen zu Reduktion der Schadstoffbelastungen einzubeziehen. Dazu zählt insbesondere die Verstetigung des Verkehrsflusses. Die Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr mit der Neuanlage von komfortablen Radstreifen kann die Schadstoffbelastungen indirekt über Veränderungen der Verkehrsmittelwahl beeinflussen.”
(LRP 2017, S. 71)

Den Planungen ist über diese Maßnahme zum Ziel gesetzt, für eine Entlastung beim Kfz-Verkehr zu sorgen und in diesem Teilabschnitt eine Verschiebung des Modal Split zugunsten des ÖPNV und des Radverkehrs zu erwirken. Außerdem soll der Verkehrsfluss verstetigt werden. Die Maßnahme ergibt sich aus hohen Feinstaubbelastungen (PM10) im Bereich “Nürnberger Ei”.

Mit der aktuellen Planung wird durch den Bau einer separaten Straßenbahnlinie, die zum Wegfall des Busverkehrs aus der weiterhin vierspurigen Straße führt, die Kapazität für den MIV erhöht. Dies kommt einer Förderung des MIVs im Plangebiet gleich. Da die Strecke zu Stoßzeiten bereits jetzt an der maximalen Auslastung ist, kann angenommen werden, dass bei Erhöhung der Kapazität auch der Verkehr zunimmt. Aktuell werden in solchen Fällen vermutlich Ausweichstrecken gewählt. Ein Teil des MIVs ist zudem auf den Transit zwischen A4 zu A17 zurückzuführen. Wie groß dieser Anteil ist, ist leider nicht erfasst. Betrachtet man die Reisezeiten ohne Verkehrsbehinderungen ist im Ist-Zustand der Weg durch die Stadt (14 Minuten laut Google-Maps) gegenüber der Route über das Autobahndreieck (16 Minuten) die schnellere Option. Schon jetzt ist die B173 für diesen Nord-Süd-Verkehr, auch bei nicht seltenem Stau auf den

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

Autobahnen, eine beliebte Ausweichstrecke. Eine Verstärkung des Verkehrsflusses, wie in den Planungen vorgesehen, birgt daher die Gefahr, Verkehrsströme von der Autobahn durch die Stadt zu lenken. Insbesondere bei Stau auf der Autobahn ist das zu erwarten.

Von einer Reduzierung des MIV auf der Strecke durch Verbesserung des Angebots bei ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr kann also nicht ausgegangen werden. Vermutlich wird die Zahl der Verkehrsteilnehmer*innen, die auf Verkehrsmittel des Umweltverbands zurückgreifen, durch die für diese Verkehrsträger (insbesondere ÖPNV) verbesserte Situation zwar zunehmen. Allerdings wird auch die Kapazität für den MIV ausgebaut, was auch dort einen Anstieg befördert. Eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbands ist demzufolge bei den bestehenden Planungen nicht absehbar.

Die auch im VEP 2025+ als für den Radverkehr unbefriedigend beschriebene Situation wird durch die Planungen verbessert. Die Planungen haben damit das Potenzial, zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils auf der Strecke beizutragen. Allerdings sind die vorgesehenen Radwegbreiten mit 1,85 m unter den Breiten aus den "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (ERA, Kapitel 3.3 bzw. 3.4). Die vielbefahrene vierspurige Straße ergibt einen Bedarf für Radfahrstreifen von mindestens 2,00 m, besser 2,50 m Breite. Dass mit Spitzenbelastungen im Radverkehr in Verbindung mit den Vorlesungszeiten der Universität zu rechnen ist, weist auch auf den Bedarf breiterer Radfahrstreifen oder Radwege hin. Bei der Entscheidung ob Radweg oder Radstreifen sollten letztere bevorzugt werden. Diese geben den Radfahrer*innen, insbesondere in Verbindung mit dem hohen Verkehrsaufkommen und der Strecke als Teil des Vorrangnetzes für Schwer- und Großraumtransporte, ein höheres Sicherheitsgefühl. Der Ausbau der geplanten Radverkehrsinfrastruktur bleibt also hinter dem, was als "best practice" gilt, zurück. Der Beitrag zu einer Verschiebung des Modal Splits ist dennoch gegeben, allerdings nur, weil der Ist-Zustand eine äußerst ungünstige Situation für den Radverkehr darstellt.

Der Fußverkehr wird mit Ausbau des ÖPNV als Zuweg zu den Haltestellen im Plangebiet voraussichtlich zunehmen. Allerdings gehen mit den Planungen auch zahlreiche Verschlechterungen für den Fußverkehr einher. So steigt die Lärm- und Emissionsbelastung, die Gehwegbreiten werden verkleinert, die Straßenquerung durch den höheren Querschnitt erschwert und die Attraktivität der Außenbereiche nimmt durch die Verschlechterung der

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

Grüninfrastruktur und damit einhergehend höheren Temperaturen ab. In Summe bleibt damit zweifelhaft, ob die Planungen einen positiven Beitrag zur Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Fußverkehrs haben können. Die Planungen scheinen nicht in der Lage zu einer Verbesserung der Situation der hohen Feinstaub- und Stickoxidbelastungen im Plangebiet beizutragen. Stattdessen wird die Situation über eine voraussichtliche Zunahme des MIVs weiter verschlechtert. Ebenfalls negativ wirkt sich die Reduzierung des Grünanteils und die Neuversiegelung aus. Dadurch wird weniger Feinstaub in Vegetation gebunden, die Windgeschwindigkeiten im Plangebiet nehmen zu und durch die in Zukunft mit Klimawandel und Neuversiegelung höheren Temperaturen ist im Zusammenhang mit den hohen NOx-Werten im Plangebiet in den Sommermonaten mit Ozon-Bildung zu rechnen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Ziele der Maßnahme 16 des LRP 2017 mit den aktuellen Planungen nicht erreicht werden. Weder ist eine Abnahme im Bereich des Kfz-Verkehrs zu erwarten – im Gegenteil wird die Anzahl der Kfz auf der neuen Strecke eher zunehmen –, noch wird das Potential einer Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbands ausgeschöpft. Zugleich wird die Situation durch Neuversiegelung, Reduzierung des Straßenbegleitgrüns und eine voraussichtliche Zunahme des MIVs eher verschlechtert.

Landschaftsplan 2018 (LP 2018)

Die Ziele des Landschaftsplans werden im Folgenden anhand der Schutzgüter nach §2 Abs. 1 UVPG dargestellt.

Menschen und menschliche Gesundheit

Durch die Auswirkungen auf Lärmemissionen, die teilweise schon im Abschnitt zum VEP 2025+ erläutert wurden und durch die Auswirkungen auf Luftschadstoffe, die im Abschnitt LRP 2017 größtenteils erläutert wurden, wirkt sich das Vorhaben auch negativ auf die menschliche Gesundheit aus.

Die Verschlechterungen im Bereich Lärm werden für die Wohnbebauung durch Lärmschutzmaßnahmen abgemindert oder in Geld entschädigt. Für die Anwohner*innen bedeutet die zusätzliche Lärmbelastung durch den Schienenverkehr

dennoch eine Verschlechterung. Ausgeglichen werden schließlich nur Lärmbelastungen, die zu Grenzwertüberschreitungen führen. Eine Verschlechterung des Wohnumfeldes, insbesondere in den Außenbereichen, ist jedoch für einen Großteil des Plangebiets zu erwarten. Eine Maßnahme, mit der die Lärmemissionen gegenüber der Planung verringert werden könnten, wäre die Herabstufung der Höchstgeschwindigkeit auf bspw. 30 km/h. Dies würde zugleich geringere Straßenbreiten erforderlich machen und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Belastung mit Luftschadstoffen stellt im Plangebiet ebenfalls bereits jetzt ein Problem dar. Für die Belastung mit Luftschadstoffen wird davon ausgegangen, dass keine Grenzwertüberschreitungen derzeit geltender Grenzwerte im Jahr 2028 vorliegen. Aufgrund einer zu erwartenden Zunahme des MIVs und Zweifeln an einer Verstetigung des Verkehrsflusses im MIV in der Mitte geführter Straßenbahn (bei der ÖPNV-Nutzer*innen den Straßenraum beim Ein- und Aussteigen queren müssen und das nach Möglichkeit möglichst direkt können sollten, um ÖPNV Reisezeiten zu verkürzen), halten wir die Berechnungsergebnisse aufgrund falscher Annahmen über zukünftige Verkehrsströme für nicht plausibel. Eine Verstetigung des Verkehrsflusses ist nur mit einer Priorisierung des MIVs gegenüber dem ÖPNV und Fußverkehrs zu gewährleisten. Diese Annahme unterläuft allerdings die Planungsziele.

Aufgrund dieser und der im Abschnitt “Klima” beschriebenen Auswirkungen der Planungen ist im Plangebiet mit einer Verschlechterung der menschlichen Gesundheit zu rechnen. Lärm, Luftschadstoffbelastung und Überwärmung stellen nicht nur eine Beeinträchtigung der Lebensqualität dar, sie erhöhen das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen und können sich unter anderem auf das Risiko für Krebserkrankungen auswirken. Wir bitten Sie die Prognose-daten kritisch auf die zugrunde gelegten Annahmen zu prüfen und ggf. neu zu berechnen. Am wirksamsten um zugleich Überwärmung, Luftschadstoff- und Lärmbelastung entgegenzuwirken ist eine Reduktion des MIVs im Plangebiet. Hierfür bitten wir sie zu prüfen, mit welchen Maßnahmen der Kfz-Verkehr im Plangebiet reduziert werden kann.

Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Nördlich der Nürnberger Straße befindet sich innerhalb des Wohngebietes ein großer Vorkommensschwerpunkt für geschützte gebäudebewohnende

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

Tierarten. Dieser zeichnet sich insbesondere durch die höhlen- und strukturreichen Altbäume auf den großzügigen Grünflächen innerhalb der Wohnquartiere aus. Dazu gehört auch der Bestand am Rande der Nürnberger Straße, insbesondere der Nordseite. Im Landschaftsplan heißt es dazu:

*“Insbesondere in der Südvorstadt (...) befinden sich bedeutende Vorkommensschwerpunkte für geschützte gebäudebewohnende Tierarten, die des Schutzes bedürfen und erhalten werden sollen. Dies muss vor allem bei Sanierungen und weiterer baulicher Entwicklung Berücksichtigung finden. (LP 2018, S. 259) Der Erhalt dieser Niststätten in Verbindung mit der Sicherung und Pflege umgebender Grünflächen als Nahrungshabitate ist ein wichtiges Anliegen des Landschaftsplanes. Betroffen sind besonders streng geschützte Tierarten, u. a. Fledermäuse, Haussperling, Mauersegler, Rauch- und Mehlschwalben oder Turmfalken”
(LP 2018, S. 243 f.).*

Ein Großteil der laut der Planung zu fällenden Bäume befindet sich in diesem Vorkommensschwerpunkt. Das bedeutet, dass der Erhalt dieser Lebensraumstruktur in der Planung zu wenig Berücksichtigung findet. Es muss darauf hingewiesen werden, dass eine Neupflanzung nicht den gleichen Habitatwert besitzen kann wie eine etablierte Struktur. Zudem ist es fraglich, ob sich die Neupflanzungen aufgrund der größeren Belastung durch Hitze und Lärm und weiteren Auswirkungen, die mit der Neuversiegelung einhergehen, nach Umsetzung des Projektes überhaupt langfristig etablieren können.

Die Böschungen der Nossener Brücke sind im Landschaftsplan den Sonstigen Gehölzflächen zugeordnet, zu denen die dortigen Gehölzsukzessionsflächen gehören. Es wird zu solchen Flächen dort erläutert:

“Gehölzflächen bzw. gehölzdominierte Flächen im städtischen Bereich haben immer auch stadtklimatische Ausgleichsfunktionen. Sie können auch der extensiven, naturbezogenen Erholung dienen. Gehölzflächen sind in der Regel auch als Leitlinien oder Trittsteine für Wanderung und Ausbreitung von Tier- und Pflanzenarten sowie als Lebensräume für standortangepasste Arten geeignet (LP 2018, S. 184)

Es ist zu überprüfen, ob die neue Brücke in ihren erweiterten Dimensionen notwendig ist, oder ob die Größe so angepasst werden kann, dass eine gänzliche Zerstörung der Böschungslbensräume verhindert werden kann. Falls eine Zerstörung unvermeidbar bleibt, muss laut Landschaftsplan die Artenauswahl der Neupflanzungen den Erfordernissen des Klimawandels angepasst werden (vgl. S. 184) und dabei Raum für eine erneute natürliche Sukzession gelassen werden. Ob die Planung diesen Kriterien entspricht, muss besser geprüft und begründet werden.

Boden/ Wasser und Wasserhaushalt

Das Planungsgebiet befindet sich auf einem bereits anthropogen beeinflussten und gestörten Boden, der seine Funktionen nicht mehr in einem natürlichen Maße erfüllen kann. Dennoch sollte das nicht als Grund dafür dienen, dass eine weitere Versiegelung keinen großen Eingriff mehr darstelle. Im Gegenteil, in einer schon gestörten Umgebung sollte im Besonderen darauf geachtet werden, Areale zu erhalten, in denen der Boden seine Funktion als Wasserleiter und –speicher noch erfüllen kann, um bereits vorhandene Defizite abzumildern. Außerdem wird der Boden im Plangebiet als besonders trocken und nährstoffarm beschrieben. Die Fällung des Altbaumbestandes verschärft diese Missstände und verschlechtert die Bedingungen für die restliche Vegetation durch fehlende Verschattung und Durchwurzelung. In der aktuellen Planung spielen diese Betrachtungen keine Rolle, was zu einer Zuspitzung der schlechten Ausgangslage führt.

Hier zeigt sich auch ein grundlegendes Problem der Planungssystematik, in der es vorrangig darum geht, den (bereits schlechten) Ausgangszustand zu erhalten, als die Neuplanung für eine Verbesserung der Umweltsituation zu nutzen. Dies zeigt sich insbesondere in der quantitativen Bilanzierung nach dem Dresdner Modell in Bezug auf die Biotopqualität. Da der Boden und Wasserhaushalt als bereits ungenügend eingeschätzt werden, fällt der Verlust sämtlicher Bodenfunktionen und die Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate auf min. weiteren 8.000 m² in der Planung weniger ins Gewicht als es voraussichtlich der Fall sein wird. Sich selbst verstärkende Zerstörungsprozesse können mit dem Modell nämlich nicht bilanziert werden.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass die Einrichtung eines Rasengleises in keinem Fall als Ausgleich der versiegelten Flächen

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

einzu beziehen ist, denn die Vegetationsschicht im Gleisbett besitzt keine Verbindung zum anstehenden Boden (vgl. LBP Bericht, S. 60). Da der dortige Aufwuchs durch den Straßenbahn-Verkehr niedrig gehalten werden muss, ist ein Rasengleis kein 1:1 Ersatz für die jetzigen Grünflächen. Der Fläche wird ein Wert zugeschrieben, den sie für Boden, Wasserhaushalt und Vegetation gar nicht besitzt. Die Maßnahme wirkt mehr als Ablasshandel, denn als wirklicher Ausgleich.

Die großflächige Versiegelung steht auch der Nachhaltigkeitsstrategie 2030 des Bundes entgegen, die eine Flächenneuanspruchnahme von max. 30 ha pro Tag forciert. Auch das Land Sachsen hat 2020 sein Ziel von max. 2 ha täglicher Neuversiegelung deutlich verfehlt. Es besteht also dringender Handlungsbedarf beim sparsamen Umgang mit Fläche. Die gewählte Variante hat die mitunter höchste Flächenneuanspruchnahme und steht mit diesem Ziel in deutlichen Widerspruch. So werden bei dem Vorhaben ca. 1 ha Land zusätzlich voll- oder teilversiegelt, und das auf einer Strecke von nur 1,8 km. Das entspricht einem durchschnittlich ca. 5,5 m breiten Streifen entlang der jetzigen Straßenführung bzw. einer Neuversiegelung von 12% des Ausgangswertes.

Landschaft

Der Landschaftsplan legt für die gesamte Länge des Plangebietes den Erhalt und die Entwicklung des Grünverbundes fest:

“Im besiedelten Bereich, besonders aber in der Innenstadt, erfolgt die Ausprägung der Grünachsen vor allem durch Straßenbäume. Sie bilden hier das Grundgerüst des Grünverbundes. Bei der Neuanlage von Straßenbäumen ist auf die Schaffung eines möglichst breiten nicht versiegelten Streifens zu achten, der vorzugsweise dauerhaft mit Bodendeckern bzw. Kräutern oder Stauden zu bepflanzen ist. Anstatt das Vorkommen einer spontan gewachsenen Vegetation zu bekämpfen, sollte geprüft werden, an welchen Stellen ihr der Vorrang gegeben werden kann. Dies bezieht sich nicht nur auf straßenbegleitendes Grün (Straßenbankette, Baumscheiben), sondern auch auf Randbereiche von Wegen und Gräben.” (LP 2018, S. 229)

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

Die vorliegende Planung beseitigt das Grundgerüst des Grünverbundes, also die Straßenbäume größtenteils und schafft im Gegensatz zu den landschaftsplanerischen Vorgaben hier einen breiten versiegelten Streifen, da die Alleereihen mit wenig Platz und Abstand zwischen Schiene und Straße bzw. Straße und Gehweg gepflanzt werden sollen. So bleibt weder genug Raum für die Ausbreitung der Wurzeln, noch die der Kronen. Auch im Bereich Nossener Brücke wird der ungeplant gewachsenen Vegetation keine weitere Bedeutung zugemessen, indem sie entfernt und künstlich neu angelegt wird. Die Planung der Stadtbahn 2020 steht in dieser Form dem Erhalt und der Entwicklung des Grünverbundes in allen Belangen entgegen.

Sollten Maßnahmen, wie in obigem Zitat erwähnt, stellenweise nicht umgesetzt werden können, benennt der Landschaftsplan Alternativen:

In einzelnen Teilabschnitten ist eine Ausgestaltung der Grünverbindung in der angestrebten Form aktuell nicht absehbar. Hier können alternative Maßnahmen der Begrünung einen Kompromiss bieten, z. B. Fassadenbegrünung, Pergolen, Rankgerüste (wie z. B. an Straßenbahnhaltstellen). (LP 2018, S. 230)

Alternative Begrünungsmaßnahmen spielen in der vorliegenden Planung eine untergeordnete Rolle und stehen in keinem Verhältnis zur Beseitigung vorhandener Grünflächen, weder quantitativ noch qualitativ. Zwar ist eine Begrünung von Haltestellen vorgesehen, ihre Entwicklung ist jedoch für nur zwei Jahre nach Neuanlage vorgesehen, sodass die Wahrscheinlichkeit hoch erscheint, dass sich die Begrünung nicht dauerhaft etablieren kann, insbesondere wenn die zunehmende lokale Überhitzung durch die Neuversiegelung dabei betrachtet wird. Außerdem beschränkt sich die Maßnahme nur auf die Haltestelle Nürnberger Straße und das G UW an der Zwickauer Straße. Warum die anderen Haltestellen in die Maßnahme nicht einbezogen werden, ist nicht nachvollziehbar. Die genaue Ausgestaltung bleibt im Landschaftspflegerischen Begleitplan offen. Der Maßnahme werden damit keine verbindlichen Festlegungen zu Art und Umfang der "hitzeresilienten Gestaltung" zugeordnet. Das kann dazu führen, dass sich die Umsetzung auf ein minimales, weil kostengünstiges Maß beschränkt. Die Möglichkeiten für Fassaden-, Dach- und sonstige alternative

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

vertikale Begrünungen werden im Planentwurf nicht genügend ausgeschöpft, spielen aber beim Ausgleich der zu erwartenden Versiegelung eine wichtige Rolle, da der Platz für eine gewöhnliche Grünflächengestaltung fehlt. Insgesamt führen diese Entwicklungen zu einer deutlich geringen Aufenthaltsqualität und erschaffen einen überhitzten Transitraum in der Stadt, der die Fortbewegung zu Fuß und Rad unattraktiv macht, sodass dem MIV weiter Vorschub geleistet wird. Diejenigen Bewohner*innen und Nutzer*innen des Planungsraumes, die nicht die Möglichkeit besitzen, sich der geringen Qualität des Raumes zu entziehen, weil sie dort wohnen oder kein Kfz besitzen, werden also zu den Leidtragenden einer Stadtgestaltung, die die bequeme Fortbewegung mittels MIV priorisiert.

Kultur- und Sachgüter

Nicht nachzuvollziehen ist, warum der Erhalt des Nürnberger Eis als denkmalgeschütztes Ensemble eine derart wichtige Rolle einnimmt, während dem Erhalt der Gestalt der Wohnhäuser und –anlagen inklusive ihrer Vorgärten als Ensemble, die sich entlang der Nürnberger Straße erstrecken, solch geringe Bedeutung entgegengebracht wird. So wird dem Erhalt des Nürnberger Eis im jetzigen Zustand eine derartige Relevanz zugesprochen, dass sie keinesfalls verändert werden darf (mit ein Ausschlussgrund für Variante N6), während die Gestalt der Vorgärten entlang der Nürnberger Straße gänzlich zerstört wird. Diese Ungleichbehandlung wird in den Planungsunterlagen nicht weiter begründet und erscheint daher willkürlich. Die stadtbildprägende Funktion der Vorgärten geht unwiderruflich verloren. Zu stadtbildprägenden Grünverbundachsen sagt der Landschaftsplan:

“Darüber hinaus übernehmen Grünverbundachsen wichtige stadtgliedernde und stadtbildprägende Funktionen, dienen der Gliederung des Straßenraumes und der Charakterisierung von Stadtteilen bzw. Wohnquartieren, zum Teil auch dem Erhalt bzw. der Wiederherstellung kulturhistorisch wertvoller Stadt- und Landschaftsbilder. Das Maßnahmenkonzept stellt wichtige stadtgestaltende Verbundachsen dar.”
(LP 2018, S. 230)

Unverständlich ist in dem Zusammenhang, dass die Liebigstraße, die das Nürnberger Ei zerschneidet und seinen Wert als Grünfläche stark vermindert, erhalten bleibt. Ihr Rückbau könnte zum ortsnahen Ausgleich der Eingriffe in die Umwelt dienen und das Nürnberger Ei als Erholungsinsel aufwerten. Ihr Wert als Verkehrsweg ist darüber hinaus fraglich, da innerhalb der Südvorstadt ausreichend kleinteilige Verbindungswege für den Anwohner*innenverkehr bestehen.

Stadtklima

Basierend auf den oben genannten Planungsdefiziten ist festzustellen, dass die Planung im jetzigen Zustand allen Erkenntnissen für eine klimawandelgerechte Stadtentwicklung entgegensteht. Das gesamte Planungsgebiet befindet sich in einem Bereich mittlerer bis hoher Überwärmung, d.h. es ist ca. 3 bis 5 Grad Celsius wärmer als das unbebaute Umland. Insbesondere im Bereich Budapester Straße/ Nossener Brücke/ Ebertplatz treten starke Defizite auf, sodass dort lokale Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas festgelegt wurden (Sanierungszone). Der Bereich Nürnberger Straße ist als Erhaltungs- und Optimierungsbereich gekennzeichnet. Bei einer Neuversiegelung von min. 8.000 m² kann allerdings davon ausgegangen werden, dass auch dieser Teil zur Sanierungszone wird. Zu dieser Kategorie heißt es im Landschaftsplan:

“Die Darstellung des Maßnahmetyps erfolgt auf allen Flächen, die gemäß des Fachleitbildes Stadtklima des Landschaftsplanes zur Sanierungszone gehören. Dabei handelt es sich um die intensiven innerstädtischen Wärmeinseln, die sich aufgrund der mangelhaften Durchlüftung und des hohen Überbauungsgrades mit stark reduziertem Grünanteil ausbilden und eine flächige Reduzierung der nächtlichen Abkühlung und / oder hohe luft-hygienische Belastungen aufweisen.” (LP 2018, S. 219)

Bei Umsetzung der Planung kommt es nicht zur angestrebten Verbesserung der schlechten Ausgangssituation, sondern zur Verschlechterung des Status quo, da die versiegelte Gesamtfläche erhöht wird, während keine neuen Grünflächen entstehen. Das Projekt wird nicht genutzt um *klimatische Verbesserungen der Aufenthaltsqualität herbeizuführen* (vgl. LP 2018, S. 220). Der Vegetationsanteil wird nicht erhöht, sondern verringert und erleidet durch zahlreiche

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

Neuanlagen Qualitätsverluste. Die Vergrößerung des Lichtraumprofils sorgt für eine stärkere Hitze- und Lärmbelastung. Der Ausbau des MIV auf zwei Richtungsfahrspuren verstärkt die Ursachen der thermischen Luftbelastung.

“Eine weitere Verschmelzung von Wärmeinseln ist zu verhindern, u. a. durch weitere Vernetzung des Stadtgrüns sowie den Erhalt und die Erhöhung der Vegetation in der Sanierungszone (vgl. Funktionskorridore und Grünverbund Kapitel 6.3.1.2). Darüber hinaus ist eine Reduzierung der städtebaulichen, bauphysikalischen, verkehrs- und nutzungsbedingten Ursachen der thermischen bzw. lufthygienischen Belastungen durch aktive und passive Maßnahmen, sowohl bei Neuplanung als auch bei Bestandssanierung erforderlich.” (LP 2018, S. 220)

Neben der Verschlechterung der lokalklimatischen Situation durch das Bauvorhaben wird die prognostizierte klimawandelbedingte Erwärmung und die Häufung von Starkniederschlägen zu einer Zuspitzung des Konfliktes beitragen. Den Vorschlägen zum Ausgleich der klimatischen Mängel im Landschaftsplan muss größere Bedeutung zuteilwerden. Im jetzigen Entwurf findet sie keinen Platz. Folgende Maßnahmen aus dem Landschaftsplan könnten das verändern:

- *Schaffung von flächigen, linearen und punktuellen Orten mit Ausgleichsfunktionen für thermische, akustische und lufthygienische Belastungssituationen in den Freiräumen und in der Bebauung in erreichbarem Abstand von ca. 150 Meter (als schirmförmige Gehölzformationen, Arkaden, bodennahe Räume, Gewässer, Brunnen u. a. Wasserelemente, auch in Innenhöfen der Bebauung) und deren Vernetzung.*
- *Sicherung einer witterungsunabhängigen, hohen Aufenthaltsqualität durch ein breites Spektrum bioklimatisch differenziert ausgeprägter Zonen, d. h. sowohl kühlende als auch sonnige Bereiche, unter Berücksichtigung von tages- und jahreszeitlichen Bedürfnissen sowie standörtlicher Exposition, Besonnung und Durchlüftung*
- *Strukturelle Anpassungen ohne Neuversiegelungen bei erforderlichen Verbesserungen der Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes*
- *Einsatz von Trinkwasserspendern in Bereichen mit hoher Menschenkonzentration (z. B. touristische Zentren, Stadtplätze, Haltestellen,*

Schulen, Spielplätze, Sportanlagen, stark frequentierte Grünflächen und Bewegungsräume).

Die schlechte klimatische Ausgangssituation muss unbedingt an Ort und Stelle ausgeglichen werden, und nicht über Kilometer entfernt an Orten, die bereits eine gute lokalklimatische und ökologische Situation aufweisen (Niedermühle Seifersdorfer Tal). Die Potenziale für einen Vor-Ort-Ausgleich müssen besser erforscht, genutzt und dokumentiert werden. Nur so kann der Bereich klimatisch saniert werden. In seiner jetzigen Form widerspricht die Stadtbahn 2020 nicht nur dem Landschaftsplan Dresden, sondern auch dem Fachleitbild Klima, dem Regionalen Klimaanpassungsprogramm Modellregion Dresden (REGKLAM) und dem INSEK 2025. Um die Auswirkungen des Projektes auf das Lokalklima besser nachvollziehen zu können, sollte eine Modellierung der Wärmeverhältnissen in der Variantenauswahl stattfinden, um dieser Problematik besser Rechnung zu tragen.

Weitere Hinweise zur Planung

Baustellenbetrieb

Als Fläche zur Baustelleneinrichtung (BE) sind zwei Flurstücke zwischen Nossener Brücke und Glauchauer Straße vorgesehen. Diese sind die einzige unversiegelte Fläche im weiteren, stark versiegelten Umfeld und werden durch die Bestückung mit Baucontainern und Fahrzeugen durch Bodenverdichtung und Zerstörung der Vegetation langfristig gestört. Es sollte eine andere Fläche gefunden werden, die nicht in diesem Maße durch die BE verschlechtert wird, bspw. die große, vollversiegelte Parkfläche östlich der Fabrikstraße. So besteht auch die Möglichkeit, eine ortsnahe Fläche als Ausgleichsfläche für den Eingriff an den Böschungen der Nossener Brücke zu gewinnen und damit ggf. einen Ort zur Umsiedlung der Mauer- und Zauneidechsen, die nach dem Bauzeitraum einen kurzen Weg haben, um sich erneut an den Böschungen zu etablieren.

Von den 317 zu fällenden Bäumen bedürfen laut Planungsunterlagen nur sieben einer ökologischen Fällbegleitung (Bäume 8, 427, 437, 440, 442, 467, 519). Das sind unverhältnismäßig wenige, wenn man das Alter und die Maße der meisten Bestandsbäume betrachtet. Es wird gefordert, die Notwendigkeit einer Fällbegleitung für weitere Bäume erneut zu prüfen. Da an den Brückenhängen

die Bäume nur als Verband betrachtet werden, ist dort das Risiko der Beschädigung geschützter Arten besonders groß.

Die Bestandsbäume, die erhalten bleiben sollen, werden mit einem Bodenaustausch bis in ca. 20 cm Tiefe gestärkt. 20 cm ist unverhältnismäßig flach, wenn betrachtet wird wie tief ein Baum wurzeln kann und die Maßnahme wird vermutlich keinen nennenswerten Effekt bringen. Dementsprechend fordern wir bei einem Bodenaustausch min. bis in 50 cm Tiefe vorzugehen, um damit einen standortverbessernden Effekt zu erzielen. Da nebenbei ohnehin Belüftungslöcher installiert werden sollen, stellt die erweiterte Maßnahme keinen großen Mehraufwand dar.

Variantenauswahl

Der Planfeststellungsentwurf präferiert die Variantenkombination B2-N2. Wir können die Vorteile dieser Varianten in Teilen nachvollziehen, bemängeln aber die Nichtberücksichtigung einiger, wichtiger Aspekte und kommunaler Zielstellungen im Verfahren und bitten hier eine erneute Variantenprüfung vorzunehmen. Diese Aspekte sind:

- Stadt- und globalklimatische Auswirkungen (für die Auswirkung auf das Klima besteht bspw. seit Beginn 2020, 16 Monate vor Offenlage, auch der Stadtratsbeschluss zur "Fortschreibung der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Dresden" (A0011/19), dass dieser Aspekt in Planungen prioritär berücksichtigt werden sollte)
- Beitrag zur Verschiebung des Modal Split zugunsten des Umweltverbunds
- Dosierung Kfz-Verkehr
- Reisezeiten im Rad- und Fußverkehr

Des Weiteren ist die Gewichtung der einzelnen Aspekte im Variantenvergleich nicht nachvollziehbar. Aufgrund des Abwägungsergebnisses eine zu geringe Bedeutung scheint

- Fuß- und Radverkehr und
- einer möglichst geringen Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner*innen

beigemessen worden zu sein. Es ist für uns aus den Planungsunterlagen nicht nachvollziehbar, weshalb diese wichtigen Aspekte nicht angemessen

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.

aufgegriffen wurden; ebenso nicht, welche Aspekte Ausschlusskriterien für Variante N6 darstellten.

Es wird jedoch anhand des Ergebnisses deutlich, dass bei der Variantenauswahl ein starker Fokus auf die Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des ÖPNV und des MIV gelegt wurde. Rad- und Fußverkehr wurden – entgegen ihrer Bedeutung im Plangebiet – mit zu geringem Gewicht in der Abwägung berücksichtigt oder Aspekte nicht aus Perspektive dieser Verkehrsteilnehmer betrachtet. So wird in Anlage 3, S. 3 unter “1.3 Rad- und Fußgängerverkehr” Variante N6 als nachteilig beschrieben, weil der Radverkehr auf einem eigenen Radweg geführt werden soll. Diese werden aber von Radfahrer*innen bevorzugt und als sicherer wahrgenommen. Möglicherweise eine farbliche Fehlkennzeichnung in den Unterlagen. Jedoch wurden bereits in die Erstellung der Varianten eine zu geringe Breite für den Radverkehr eingebracht und für den Radverkehr im Gegensatz zum Kfz-Verkehr keine Zahlen erhoben. Allgemein ergibt sich dadurch der Eindruck, dass in den Planungen die Bedürfnisse des Radverkehrs vernachlässigt wurden. Die Varianten N1, N2 und N6 sollten daher mit neuen Radwegbreiten von 2,00 bzw. 2,50 m (siehe oben) geplant und abgewogen werden.

Darüber hinaus wurden wichtige Beziehungen zwischen den Verkehrsmitteln nicht berücksichtigt. So findet sich in Anlage 3, S. 1 bei Variante N2 unter “1.1 MIV” das Argument “Keine Behinderung MIV durch Haltestellenbedienung” und entsprechend unter “1.2 ÖPNV” der Satz “Keine Behinderung durch MIV.” Diese Sätze weisen versteckt daraufhin, dass die aus- und einsteigenden Fahrgäste des ÖPNV bei dieser Lösung das Nachsehen haben werden. Sollen sich die Verkehrsmittel bei gesonderter Führung der Tram in der Fahrbahnmitte tatsächlich nicht behindern, müssen ÖPNV-Nutzer*innen lange Wartezeiten an Ampeln in Kauf nehmen. Die vermeintlichen Reisezeitgewinne im ÖPNV die im Variantenvergleich in Anlage 4, S. 2 unter “1.2 ÖPNV” angeführt werden, scheinen reine Fahrtzeiten der Straßenbahn zu sein und nicht die Ampelwartezeiten für Nutzer*innen zu berücksichtigen. Wird ein direktes Queren der Nutzer*innen des ÖPNV nach Aus- bzw. vor Einsteigen ermöglicht, entfallen die Vorteile von Variante N2 gegenüber N1. Unter diesem Aspekt scheint Variante N6 den Verkehrsfluss am besten zu gewährleisten. Wir bitten die Abwägung der Varianten unter diesem Aspekt daher neu durchzuführen.

In der Variantenabwägung scheinen Konflikte zwischen MIV und ÖPNV, wie sie anhand der Zitate zu Beginn des vorherigen Absatzes kenntlich werden, als beidseitig gleichermaßen behindernd eingegangen zu sein. Dieser Sachverhalt verkennt, dass in Dresden der ÖPNV gefördert werden soll und bei Führung im Verkehr die Priorität der Straßenbahn über entsprechende Maßnahmen, wie Straßenbahn als Pulkführer, Dosierung des Kfz-Verkehrs, Schaltung von Lichtsignalanlagen (LSA), flexibel steuerbare Beschilderungen/Leitsysteme um bspw. die Durchfahrt für den Schwerlastverkehr zu regeln etc. erreicht werden kann. Wenn solche Maßnahmen allerdings erst in der Planung berücksichtigt werden, nachdem die Varianten abgewogen wurden, werden wichtige Kriterien verzerrt und ggf. optimale Möglichkeiten ausgeschlossen. Es wird daher gefordert die Variantenabwägung zu überarbeiten und unter diesen Gesichtspunkten neu zu bewerten.

Hinweise für die weitere Planung und Alternativen

Da in der Gewichtung und Auswahl der Varianten einige Defizite zu erkennen sind, wollen wir die Gelegenheit nutzen, Anregungen zu Alternativen für die weitere Planung einzubringen. Wir fordern daher:

- 1. Erfassung der Verkehrsflüsse im MIV mit Verkehrszielen um Einfluss auf Modal Split abschätzen zu können:** Im MIV scheinen aktuell keine Zahlen vorzuliegen, wie groß der Anteil des Ausweichverkehrs von der Autobahn im Verhältnis zum Gesamtverkehr ist. Die derzeit ungünstige Situation, dass die Strecke durch das Plangebiet etwa 10 km kürzer und 1 Minute schneller ist, als bei Umfahrung des Stadtgebiets über das Autobahndreieck A4/A17, muss durch die Planung aufgelöst werden. Die Route durch die Stadt darf nur bei Sperrungen und starken Verkehrsbehinderungen auf den Autobahnabschnitten als Ausweichroute dienen. Der Erhalt dieser "Abkürzung" durch die Stadt führt zu vermeidbaren Gesundheitsbeeinträchtigungen der Anwohner*innen. Bei verkürzter Reisezeit durch angepasste Ampelschaltungen, Entlastung der Strecke vom Busverkehr und damit einer Kapazitätserhöhung für den MIV ist mit einer Zunahme des MIV und Schwerlastverkehrs bis an die neue, höhere Kapazitätsgrenze zu rechnen.

- 2. Erfassung des Radverkehrs bzw. großzügige Planung von Radverkehrsflächen:** Da vor der Pandemie keine Erhebungen dazu stattfanden, kann dies angesichts der für den Publikumsverkehr aktuell geschlossenen Universität nicht zeitnah nachgeholt werden. Die Planungen lassen aber durchblicken, dass noch Wissensdefizite über Verkehrsströme im Radverkehr bestehen. Hier ist eine Erfassung wichtig und solange diese nicht geschehen ist, sollte mit großzügigen Radwege-/Radstreifenbreiten geplant werden.
- 3. Keine Priorisierung des MIV gegenüber ÖPNV/Fußverkehr bei Ein-/Ausstiegssituation an den Haltestellen der in der Straßenmitte geführten Tram.** Diese Priorisierung geht auf Kosten der tatsächlichen Reisezeit und Sicherheit im ÖPNV durch Wartezeiten an der Ampel zur Straßenquerung in Verbindung mit Ein- und Ausstieg. Hier braucht es eine Priorisierung des Fußverkehrs/ÖPNVs gegenüber dem MIV. Im Bereich der Nürnberger Straße bevorzugen wir deshalb Variante N6.
- 4. Zielkonflikte zwischen MIV und ÖPNV zugunsten des ÖPNV auflösen, ohne Natur und Umwelt zu belasten.** Das Plangebiet ist bereits jetzt vielfältig belastet und die Planungen führen zu einer massiven Verschlechterung bei vielen Schutzgütern (insbesondere menschliche Gesundheit vermittelt über Lärm und Luft, Boden, Stadtklima, Arten und Biotope). Eine Verbesserung der Situation vor Ort, wie sie in zahlreichen Dokumenten der Landeshauptstadt für die Planungen der Stadtbahn 2020 angestrebt wird, ist bspw. durch Reduzierung der Zahl der Fahrspuren, der Fahrbahnbreite und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im MIV (bspw. Tempo 30) zu erwarten. Auch zur tatsächlichen Verschiebung des Modal Splits auf dem Streckenabschnitt muss der MIV gegenüber den anderen Verkehrsmitteln an Attraktivität verlieren.

Fazit

Abschließend lassen sich zwei Hauptkritikpunkte an der ausgelegten Planung hervorheben:

- 1. Die Neuversiegelung von über 8000 m² ist deutlich zu hoch.** Sie wirkt sich nachteilig auf den Erhalt zahlreicher Schutzgüter aus, so Mensch und menschliche Gesundheit, das Klima, die Luft, lokalen Wasserhaushalt, den Boden, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt sowie Kultur-

und Sachgüter. Dieser erhebliche Eingriff in den Naturhaushalt ist in der Abwägung der Varianten zu spät und nicht ausreichend berücksichtigt worden.

2. Der Ausbau ist nicht geeignet, den Modal Split zugunsten des Umweltverbunds zu verschieben. Er verbessert zwar die Situation im Radverkehr und ÖPNV, jedoch führt die gesonderte Straßenbahntrasse auch zu einer Kapazitätserhöhung im MIV. Durch die nachteiligen Auswirkungen auf den Fußverkehr und die unzureichende Betrachtung der Verknüpfungen zwischen Fußverkehr und ÖPNV, bspw. durch Wartezeiten an den Haltestellen, werden die Verbesserungen im ÖPNV relativiert. **Statt das kommunale Ziel einer Verschiebung des Modal Splits zu fokussieren, führt die Planung zu einer voraussichtlichen Zunahme des Verkehrs bei MIV und ÖPNV.**

Die Zusammenführung dieser beiden Kritikpunkte ergibt, dass Zielkonflikte in der Planung zwischen den Verkehrsmitteln auf Kosten der Umwelt und ihrer Schutzgüter gelöst wurden. Wichtige Zielsetzungen aus anderen kommunalen Dokumenten, bei denen wir uns ebenfalls in die Fortschreibung und Erstellung eingebracht haben (wie z.B. LRP 2017, LP 2018 und VEP 2025+) sind aktuell nicht ausreichend umgesetzt. Die Planungen entsprechen damit weder den kommunalen Zielstellungen, noch dem Gebot der Vermeidung von erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft. Sie werden vom BUND Dresden in der vorliegenden Form daher abgelehnt. Stattdessen schlagen wir im Bereich der Nürnberger Straße einen bestandsnahen Ausbau mit der Straßenbahn als Pulkführer (Variante N1 oder N6) vor. Die Konflikte zwischen MIV und ÖPNV sollen hier durch Reduzierung des MIV durch flexible LSA-Schaltungen, einem regelmäßigen Verbot für Schwerlastverkehr oder vergleichbare Ansätze zugunsten des ÖPNV gelöst werden.

Wir hoffen, dass unsere Anmerkungen und Argumente Eingang in eine umfassende Überarbeitung der Planungen finden. Mit weniger Neuversiegelung, besserem Klimaschutz, weniger Lärmemissionen, einer besseren Berücksichtigung von Rad- und Fußverkehr, dem Erhalt und Ausbau von Biotopen und Grünverbundachsen steht einem Projekt, das für eine nachhaltige Veränderung städtischer Mobilität steht, nichts mehr im Wege.



Im weiteren Verfahren wünschen wir einbezogen zu werden und beteiligen uns gerne an Anhörungen, Diskussionen und anderen Beteiligungsformaten.

Mit verBUNDenen Grüßen

Martin Ahlfeld

Vorstandsmitglied des BUND Dresden

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Spendenkonto:
GLS Bank
BUND Regionalgruppe Dresden
IBAN DE62 4306 0967 1133 3898 00
BIC: GENODEM1GLS

Vereinsregister:
Chemnitz
Registernummer: VR 783
Steuernummer:
202/140/15235

Der BUND ist ein anerkannter Naturschutzverband nach § 63 Bundesnaturschutzgesetz. Spenden sind steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an den BUND sind von der Erbschaftsteuer befreit. Wir informieren Sie gerne.