

BUND Regionalgruppe Dresden, Kamenzer Str. 35, 01099 Dresden

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Dresden
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden
z.H. Frau Krumbiegel

BUND für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.
Friends of the Earth
Germany

Landesverband Sachsen e.V.
Regionalgruppe Dresden

Tel.: 0351/275 14800

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

Martin Ahlfeld
Vorstandsmitglied des
BUND Dresden

Stellungnahme zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben „Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee“

Sehr geehrte Frau Krumbiegel,

28.01.2022

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

Bedarf und Zielstellung der Planung

Die zitierte Verkehrsprognose für 2030 scheint weder aktuell noch mit Zielsetzungen zur Verkehrsentwicklung zusammenzupassen. Sie ging von einem leicht steigenden Verkehr, ausgehend von einem ‚aktuellen‘ (2016) Wert von 14.500 Kfz/Tag (Schauburg) aus. Mittlerweile ist die Verkehrsbelegung aber deutlich gesunken. Messungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker-muss-leben“ haben in etwa 12.000 (vor Corona) und aktuell ca. 10.000 Kfz/Tag ergeben. Es ist anzunehmen, dass Effekte wie Homeoffice, Verschiebung des Modal-Split (auch entsprechend der kommunalen Zielstellungen) sowie Onlinemeetings zumindest in Teilen weiterbestehen und somit der Kfz-Verkehr nicht mehr auf die Werte von 2016 oder gar darüber hinaus steigen wird. Ein Ausbau ist daher weder geboten, noch wird er von der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen vorgesehen.

Darüber hinaus lassen sich in den Plandokumenten widersprüchliche Argumente zum Charakter der Straße finden: Einerseits heißt es, dass 70% des Kfz-Verkehrs lokaler Quell- und Zielverkehr ist, andererseits wird die Bedeutung der Königsbrücker Straße als Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion betont. Selbst nach den der Planung zugrunde liegenden ca. 15.000 Kfz/Tag (Schauburg) wäre der Durchgangsverkehr diesen Zahlen zufolge nur 4.500 Kfz/Tag. Für eine solch geringe

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Konto:
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ 430 609 67
Konto 11 333 898 00
IBAN DE62430609671133389800
BIC: GENODEM1GLS

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

Der BUND Sachsen ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach
§ 32 Sächsisches Naturschutzgesetz.

Spenden sind steuerabzugsfähig.

Anzahl an Kfz scheint ein breiter, geschwindigkeitsoptimierter Ausbau unangemessen.

Auch gibt es zahlreiche Planungen und Zielstellungen, wie beispielsweise die Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds (im Plangebiet wird dazu beigetragen durch bessere Radwegesituation, Beschleunigung ÖPNV, eventuelle zukünftige Verlängerung der S-Bahn oder der Tramlinie 8), die einer Steigerung der Kapazität im MIV entgegenstehen. Die jetzige Planung stellt durch die Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr einen Pull-Faktor für mehr MIV dar. Dies ist angesichts der kommunalen Zielstellung zur Verkehrsentwicklung (VEP2025+), zum Klimaschutz (siehe Verfehlung der Klimaziele, insbesondere im Verkehrsbereich:

<https://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt/klima-und-energie/klimaschutz/treibhausgasbilanz.php>) und zum Luftreinhalteplan 2017

(Maßnahme 19) kontraproduktiv und falsch. Auch bei der Umstellung des MIV auf E-Mobilität, wie es derzeit in der Konzeption der Mobilitätsstrategie diskutiert wird, bleiben bei steigenden MIV-Zahlen nachteilige Umweltauswirkungen bestehen, wie erhöhter Reifenabrieb, erhöhter Energiebedarf und Lärmemissionen.

Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 30km/h

Aus Gründen der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes wurde vor einigen Jahren für Teile der Königsbrücker Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h herabgesetzt. Dieser Bedarf bleibt auch nach Sanierung der Königsbrücker Straße teilweise erhalten.

Darüber hinaus befinden sich im Bereich zwischen Louisenstraße und Bischofsweg überdurchschnittlich viele Zufahrten mit hohem Verkehrsaufkommen. Dies wird dadurch verstärkt, dass sich viele öffentlich zugängliche Parkplätze von Gewerbetreibenden in den Hinterhöfen befinden (z.B. Jaques Weindepot). Weiterhin wurden inzwischen in den Höfen viele Parkplätze für Mitarbeiter:innen der dort ansässigen Büros errichtet.

Auch sind in der Planung zahlreiche fahrbahnbegleitende Stellplätze ausgewiesen. Dort ist mit zahlreichen Ein- und Ausparkvorgängen zu rechnen, die den Verkehrsfluss beeinträchtigen. Dies steht dem Ziel der Verflüssigung des Verkehrs, wie im Luftreinhalteplan 2017 festgehalten, entgegen.

Weiterhin ist dieser Bereich eine der Haupteinkaufsstraßen des Stadtteils sowie Standort zahlreicher gastronomischer und kultureller Einrichtungen mit entsprechendem Fußgängerverkehr. Man wird in der Praxis, auch bei vorbildlicher Ausweisung von Fußgängerampeln, mit überdurchschnittlich häufigen Fahrbahnquerungen durch Fußgänger:innen außerhalb der Kreuzungsbereiche rechnen müssen. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte von der geplanten Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit von jetzt – teilweise festgesetzt, teilweise aufgrund der verkehrlichen Situation – real 30 km/h auf 50 km/h abgesehen werden.

Die Autofahrer sind bereits jetzt schon an die Geschwindigkeit von 30 km/h gewöhnt. Aufgrund der Kürze der Strecke ist – wenn überhaupt – nur mit sehr geringen Verzögerungen im Verkehrsfluss zu rechnen. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit würde zu einer Verflüssigung des Verkehrs beitragen.

Unserer Einschätzung nach wäre eine Reduzierung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Gründen der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und vor allem der Verkehrssicherheit fachlich vertretbar und durchsetzbar. Sie wirkt sich auch auf die Konflikte zwischen Rad- und ruhendem Verkehr und die Querbarkeit der Straße positiv aus.

Falls aktuell noch nicht die rechtlichen Grundlagen für diesen Schritt vorliegen, bitten wir Sie bei der Planung keinen „Schnellschuss“ zu machen und auf anstehende Gesetzesänderungen des Bundes zu warten. Mit diesen ist im Laufe der aktuellen Legislatur zu rechnen.

Führung des Radverkehrs:

Wir begrüßen es, dass die Radverkehrsanlagen gegenüber dem Bestandszustand nun durchgehend geplant sind. Leider müssen wir feststellen, dass keine bauliche Trennung des Radwegs von den Fahrstreifen des MIV geplant ist. Es ist dem MIV im gesamten Plangebiet möglich, den Radweg ebenerdig zu befahren. Dies schafft unserer Einschätzung nach vermeidbare Gefahrensituationen. Auf dem Niveau des Gehwegs geführte Radwege könnten dem entgegenwirken.

Besonders eklatant ist die Gefahrensituation im stadteinwärts zwischen Königsbrücker 61b und Bischofsweg. Hier schwenkt die Kfz-Spur in die Spur der Straßenbahn und die Radspur in die Kfz-Spur. Eine hohe Geschwindigkeit der Radfahrenden (bergabwärts) verschärft die Situation. Dass die rechts in den Bischofsweg abbiegenden Kfz dann unmittelbar nach dieser Engstelle die Radspur kreuzen müssen, fügt hier noch einen Gefahrenpunkt hinzu.

Ein weiteres Gefahrenpotential besteht im Bereich der straßenbegleitenden Parkplätze. Hier ist es für den MIV beim Parken unabdingbar, den Radweg zu kreuzen. Dies wird, wie andernorts im Stadtgebiet, zwangsläufig zu Konflikten und Gefahrensituationen führen (Ausbremsen der Radfahrenden, Ausweichen der Radfahrenden in den Straßenraum, öffnende Türen beim Aussteigen am Parkplatz etc.). Bei Rangiervorgängen von PKWs und LKWs werden die Radwege blockiert und Radfahrer:innen auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Auch hier entsteht eine Gefahrensituation. Derartige Radwege sind für Familien mit Kindern auf Grund der Gefährlichkeit völlig inakzeptabel.

Diese Missstände (1. Im Straßenkörper geführte Radwege, 2. Konflikte bei Parkvorgängen) könnten durch eine Verlegung der Radwege hinter die Parkplätze oder durch Wegfall der Parkplätze behoben werden. Wir bitten dies zu prüfen. Jeder straßenparallele Parkplatz weniger, bedeutet eine Gefahrenstelle weniger.

Stellplätze, Parksituation, Be- und Entladezonen

Es wurden bereits Konflikte zwischen Radverkehr und ruhenden Kfz erläutert. Eine weitere potenzielle Schwierigkeit, die wir in den Planungen bisher unzureichend beachtet sehen, ist nicht reguläres Halten. Im Plangebiet besteht eine sehr hohe Auslastung der Parkplätze. Die vorgesehenen Stellplätze sowie die Ladezonen werden daher nahezu dauerhaft zugeparkt sein. Das Be- und Entladen „in zweiter Reihe“ stellt daher eine naheliegende weitere Gefahrensituation dar.

Dasselbe gilt für Lieferverkehr. Diese müssen dann umfahren werden, was zu gefährlichen Situationen führen wird. Um dem Parken in zweiter Reihe vorzubeugen, schlagen wir vermehrt Be- und Entladezonen anstatt der Parkplätze bzw. Kurzzeitparken von maximal 30 min/1h vor.

Zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg sind stadtauswärts straßenbegleitend 24 Stellplätze zwischen den Alleepflanzungen angedacht. Diese Parkplätze stellen, wie oben bereits ausgeführt, eine Gefahrenstelle für den Radverkehr dar. Da es sich um eine vergleichsweise kleine Zahl an Parkplätzen handelt, sich aus der stadtklimatischen Situation ein Mehrbedarf für Grünanlagen im Plangebiet ergibt und im Zusammenhang mit einer langfristig anderen Planung für den ruhenden Verkehr in der Louisestraße ohnehin ein Bedarf an Ausweichflächen besteht, schlagen wir vor diese Parkflächen wegfällen zu lassen oder stark zu reduzieren und andernorts zu zentralisieren.

Vor dem stark frequentierten Bereich des Fußwegs Königsbrücker Straße 62 ist eine Be- und Entladezone angedacht. Wir schlagen vor diese Ladezone weiter südlich in den Bereich Königsbrücker Straße 58 zu verlegen. So kann die Stellfläche für mobilitätseingeschränkte Menschen im südlichen Bereich der Ladezonen angesiedelt werden und der Fußweg wird an dieser Stelle nicht übermäßig eingeengt. Die 20 Meter zwischen REWE und Ladezone sind mit Hubwägen auf dem dann neu angelegten Fußweg gut zu überwinden.

Ausbildung Kreuzung Tannenstraße/Königsbrücker Straße

Die benannte Kreuzung ist derzeit für Schwerlast und Großraumtransporte geplant. Dies lässt sich aus den Planungen für uns nicht nachvollziehen. Für den wahrscheinlich recht selten vorkommenden Fall, dass ein Schwerlast- oder Großraumtransport vom MDR zum Hammerweg fahren muss, ist diesem auch der Umweg über Bahnhof Neustadt-Hansastraße bzw. Klotzsche-A4-Hansastraße zuzumuten. Für diese wenigen Fahrten müssen nicht die Schleppkurven an der Kreuzung Tannenstraße/Königsbrücker Straße massiv vergrößert werden.

Barrierefreies Queren der Straße für Fußgänger:innen

Die Königsbrücker Straße hat gegenwärtig eine Nutzung als Einkaufsstraße, Ort für Kultur und der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig bildet sie eine zerschneidende Achse zwischen Dresdner Neustadt und Hechtviertel, zwei Stadtviertel mit sehr hoher Bevölkerungsdichte und großem Anteil an Rad- und Fußverkehr. Es ist daher begrüßenswert, dass der Gleiskörper im besonders frequentierten Bereich zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg auf dem Niveau der Fahrbahn geführt

wird. Wir haben in den Planungen keine Erfassungen zu Querungen der Königsbrücker Straße gefunden, gehen aber aufgrund der Lage und dem Charakter der umliegenden Gebiete von einem eher hohen Bedarf aus. Dies passiert auch nicht nur im Bereich offiziellen Querungen, insbesondere zu den verkehrsberuhigteren Nachtzeiten. Aus den Planungen ist die Notwendigkeit eines baulich getrennten Gleiskörpers im Nord- und Südteil des Plangebiets für uns nicht erkennbar.

Stadtklima

Das Plangebiet befindet sich nach dem Fachleitbild Stadtklima vollständig in einer „Sanierungszone“. Für diese Zonen sind u.a. folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Nach M 2.1: Erhalt und Sicherung der bestehenden Grün- und Erholungsflächen
- Nach M 2.2: Neuanlage bzw. Wiederherstellung von Grün- und Erholungsflächen
- Nach M 2.3: „Schaffung von begrünten Flächen in geringen Abständen“ sowie „Baum-/ Alleepflanzungen als grüne Verbindungselemente“
- Des Weiteren verweisen wir auf Beachtung des Maßnahmenkomplexes M 2.5 und M 2.6 bei der Auswahl der Pflanzungen. Wir bitten die bereits jetzt stark überwärmten Bedingungen zu beachten und eine Erwärmung um mindestens weitere 1-2 Grad in der Lebenszeit der Bäume einzuplanen.

Wir konnten weder im Erläuterungsbericht, noch im Umweltbericht eine Berücksichtigung dieses Fachleitbilds finden. Auch auf Maßnahme 19 des Luftreinhalteplans 2017 fanden wir keine Verweise (auch wenn hier die digitale Durchsuchbarkeit der Dokumente sehr geholfen hätte). Gerade ersteres halten wir für ein großes Versäumnis der Planungen. Schließlich wirkt sich die Neuversiegelung von 0,3 ha im Plangebiet deutlich nachteilig auf das Stadtklima aus. Es ist mit einer Zunahme von Herz-Kreislauf-Erkrankungen aufgrund sommerlicher Hitze und Krebserkrankungen aufgrund von Ozonbildung zu rechnen. Diese nachteiligen Auswirkungen der Planungen sehen wir nicht ausreichend berücksichtigt. Wir fordern einen ortsnahen Ausgleich der Grünflächen, die Anlage von Brunnen oder Wasserspielen im Plangebiet sowie weitere Begrünungsmaßnahmen (Fassadenbegrünungen, Dachbegrünungen) in Absprache mit den Eigentümern. Auch unter diesem Aspekt muss eine Reduzierung des MIV im Plangebiet Planungsziel sein. Der Ausbau der Straße mit Blick auf steigende Zahlen im MIV, stellt eine Fehlorientierung der Planungen dar.

Weitere ökologische Belange

Der Erhalt der „kleinen Schwester“ der Flatterulme scheint in den Planungen nicht vorgesehen. Das irritiert gegenüber früheren Planungen. Wir bitten das zu prüfen.

Die geplanten Pflanzungen im Plangebiet dienen lediglich dem Erhalt des Alleecharakters. Durch die hohe Neuversiegelung gehen für den Gebietswasserhaushalt wichtige Flächen verloren.

Zuletzt noch ein Hinweis zum Beteiligungsverfahren: Die zur Verfügungstellung wesentlicher Unterlagen als gescannte Dokumente hat den Bearbeitungsaufwand unnötig erhöht. Wir bitten Sie, diese Arbeiterschwernis zukünftig auszuräumen.

Im weiteren Verfahren wünschen wir als BUND Regionalgruppe Dresden für den BUND Landesverband Sachsen e.V. weiter einbezogen zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

(Martin Ahlfeld)

Hausanschrift:
BUND Dresden
Kamenzer Str. 35
01099 Dresden

Konto:
GLS Gemeinschaftsbank eG
BLZ 430 609 67
Konto 11 333 898 00
IBAN DE62430609671133389800
BIC: GENODEM1GLS

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

Der BUND Sachsen ist ein anerkannter
Naturschutzverband nach
§ 32 Sächsisches Naturschutzgesetz.
Spenden sind steuerabzugsfähig.