

Dr. Martin Schulte-Wissermann

**Anfrage zum Ausbau der Königsbrücker Straße**

1. Wann werden die vollständigen Planungsunterlagen zu Variante 5/7 dem Ortsbeirat zugestellt? Wann werden diese Planungen im Ortsbeirat vorgestellt? Wann werden diese Planungen vom Ortsbeirat beraten?
2. In welcher Form wird Bürgerbeteiligung sichergestellt? Wann wird eine Einwohnerversammlung durchgeführt? Sind weitere Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung/-Information vorgesehen?
3. Wieviele Kfz fahren zu Beginn der Planungen (ca. 1998) zum Ausbau der Königsbrücker Straße pro Tag auf den einzelnen Abschnitten der Königsbrücker Straße? Wie viele Kfz sind für 2020/2025 prognostiziert? Welche Kfz-Tagesaufkommen werden für die Varianten 5/7 zugrundegelegt?
4. Welchen Schwerlastanteil (Lkw, >3,5t, >7,5t) verzeichnete man zu Beginn der Planungen (ca. 1998) zum Ausbau der Königsbrücker Straße auf den einzelnen Abschnitten der Straße (1998-2006)? Welchen Schwerlastanteil ist für 2020/2025 prognostiziert (inklusive oder exklusive des Schwerlast-Durchfahrverbots durch die Umsetzung des Luftreinhalteplans)?
5. Welche Aus-/Umbauten sind im Zuge eines Ausbaus nach Variante 5/7 an den Knotenpunkten Albertplatz und Stauffenbergallee geplant? Wie verändert sich der Verkehrsfluss von Kfz/Bahn (LOS) an diesen Knotenpunkten?
6. Ist nach Öffnung der WSB eine priorisierende Ampelschaltung (lange Grünphasen) für die Stauffenbergallee vorgesehen? Wenn ja, ist dies bei der LOS-Bestimmung am Knotenpunkt Königsbrücker/Stauffenbergallee berücksichtigt worden?
7. Welche Zahl an Kfz-Stellplätzen (öffentlich/privat) gibt es momentan (Bestand) auf dem gesamten Straßenzug und speziell auf dem Teilstück nördlich der Paulstraße? Welche Zahl an Kfz-Stellplätzen (öffentlich/privat) wird es nach den Planungsvarianten 5/7 auf dem gesamten Straßenzug und speziell auf dem Teilstück nördlich der Paulstraße geben?
8. Sind Ausgleichsmaßnahmen für den Wegfall an Pkw-Stellplätzen vorgesehen? Wenn ja, wo/wie viele? Können Parkieranlagen auf dem Russensportplatz und/oder Alaunplatz ausgeschlossen werden?
9. 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 den Planungsvarianten 5/7 auf dem gesamten Straßenzug und speziell auf dem Teilstück nördlich der Paulstraße?
10. Welche Ausgleichsmaßnahmen (Pflanzungen) sind für den Wegfall der Bäume nach den Varianten 5/7 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?

11. 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 in Vvarianten 5/7 für die wartenden DVB Kunden an der jeweils engsten Stelle? Wie breit sind die Randzonen heute?
12. Wie breit ist der Fußwegs neben der Ladezone am REWE (nähe Bischofsweg) in beiden Varianten?
13. 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?
14. Wird das Radfahren auf dem Fußweg nach Variante 5/7 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? Wo fahren Kinder und unsichere Radfahrer?
15. An welchen Abschnitten der Straße wird es kein Linksabbiegen **aus** Einfahrten und Nebenstraßen geben? Welchen zusätzlichen Verkehr induziert dies?
16. An welchen Abschnitten der Straße wird es kein Linksabbiegen **in** Einfahrten und Nebenstraßen geben? Welchen zusätzlichen Verkehr induziert dies?
17. Ist die verkehrliche Veränderung in den angrenzenden Wohngebieten bei den Varianten 5/7 untersucht worden? Wenn ja, wie verändert sich der Verkehrsstrom insbesondere in der Louisenstraße und auf der Försterreistraße, sowie im gesamten Hechtviertel?
18. Wie ist die Verkehrsführung für links abbiegende Radfahrer an den einzelnen Knotenpunkten? Ist diese Verkehrsführung auch bei größerer Radfahrerzahl (z.B. 15 gleichzeitig) durchführbar, und wenn ja, ist dies sicher und komfortabel?
19. Welche Zahl an Fahrradstellplätzen ist in Variante 5/7 vorgesehen?
20. Die Kfz-Belegung der Bautzner (Land-) Straße vergleichbar mit der der Königsbrücker Straße. Für die Abschnitte stadtauswärts (ab Martin-Luther-Straße) sowie in Bühlau/Weisser Hirsch ist eine reine Bestandssanierung vorgesehen, bzw. mittlerweile im Bau. Hier sollen alle Bäume erhalten sowie die Straßenborde nicht verändert werden. Auch gibt es keine Eingriffe in Gehwege und Vorgärten. Dabei weist die Bautzner Straße in Teilen einen deutlich geringeren Querschnitt (z.B. Nähe Grundstraße) auf. Wieso ist eine solche Bestandssanierung für die Bautzner (Land-) Straße die von der Stadt und der DVB bevorzugte Variante? Wieso weigert sich die Stadt – gegen den Stadtratsbeschluss vom 29.09.2011 – für die Königsbrücker Straße eine bestands-/bestandsnahe Sanierung zu prüfen?
21. Wann und in welcher Art und Weise sind die Belange/Hinweise von Fußgängern, Kindern, Senioren, Gewerbetreibenden, Anlieferern, des Ruhenden Verkehrs (Kfz und Fahrrad), der Gastronomie, Eigentümer, des Einzelhandels sowie der Anwohner in den Abwägungsprozess zu den Varianten 5/7 eingeflossen?

22. Wie ist in der Vergangenheit Bürgerbeteiligung bei den Planungen einbezogen worden?
23. Welche Fläche an Grunderwerb/Enteignung wird für die Varianten 5/7 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?
24. Wie ist die Haltung der Unteren-/Oberen-Denkmalenschutzbehörde zu den Bauvarianten 5/7? Wie ist deren Meinung zu den starken Eingriffen in die historischen Vorgärten der z.T. als Einzeldenkmäler geschützten Bebauung?
25. Welche Lärmschutzmaßnahmen werden bei den Varianten 5/7 notwendig? Welche Kosten verursacht dies?
26. 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 Löbnitzstraße und auf der Tannenstraße erwartet? Wie viele zusätzliche Kfz werden am Albertplatz zusätzlich links abbiegen?
27. Sind Varianten 5/7 "bau- und verkehrstechnisch einwandfrei".
28. Sind die Planungen zu Varianten 5/7 unter Beachtung des „Grundsatzes der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit" erfolgt.
29. Auf welchen Grundlagen (Richtlinien) sind die Planungen zu den Varianten 5/7 vorgenommen worden? Als welcher Straßentyp ist die Königsbrücker Straße darin eingeordnet? Entspricht dies der Einordnung gemäß RSt06?
30. Ist bei den bisherigen Planungen zu den Varianten 5/7 die „Richtlinie zur Anlage von Radverkehrswegen“ (ERA 2010) sowie die „Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung“ (ESG2011) berücksichtigt worden? Wenn ja, in welcher Weise?
31. Die „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen 2006“ (RSt06) 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 zu erstellen und die Ergebnisse zu veröffentlichen?
32. Die RSt06 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 (RSt06 3.5, S. 22). Ist dies geschehen? Wenn ja, in welcher Form? Wenn nicht, ist es vorgesehen diese Untersuchungen noch vor dem Planfeststellungsverfahren zu erstellen und öffentlich zu machen?
33. In wie weit sind die Planungen der Varianten 5/7 mit der Zielen und Grundsätzen der RSt06 verträglich (RSt 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")?

34. In wie weit berücksichtigt die Planung der Varianten 5/7 den in der RAS06 definierten Planungsgrundsatz der "Straßenraumgestaltung vom Rand aus" (3.4, S. 21) und der angestrebten Aufteilung von Randzone-Fahrbahn-Randzone im Verhältnis 30:40:30?
35. Welche Institutionen/Interessenvertretungen sind in den bisherigen Planungen beteiligt gewesen. Wenn ja, wann? Wie ist die Position z.B. des ADFC und des Fahrgastbeirats Dresden e.V.? Wird es bei der Erstellung der Entwurfs-/Genehmigungsplanung eine Beteiligung geben?
36. Gefährdet ein Ausbau nach Variante 5/7 Dresdens Bemühungen um eine Genehmigung des Luftreinhalteplans?
37. Ist der Stadt die gemeinsame Erklärung des Gewerbe- und Kulturvereins (GUVK) sowie Anwohner und Eigentümer bekannt (<http://www.01099.info/?p=395>)? Wenn ja, in welcher Form sind die Forderungen in die Planung der Varianten 5/7 eingeflossen.
38. Ist im Rahmen des Grunderwerbs/Enteignung mit Protesten und/oder Klagen zu rechnen? Haben diesbezüglich bereits Verhandlungen mit den Eigentümern begonnen?
39. Sollte es zu Klagen gegen Enteignungen kommen, muß dann die Stadt Dresden beweisen, dass die Enteignungen "alternativlos" sind? Um zu beweisen, dass Enteignungen „alternativlos“ sind, müsste in diesem Fall nicht eine Planung einer Bestandsanierung durchgeführt werden, um genau diese „Alternativlosigkeit“ festzustellen?
40. In welcher Art und Weise berücksichtigen die Varianten 5/7 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?