



Vorlage Nr.: V2788/14
Datum: 19. März 2014

Vorlage

Beratungsfolge

| | | |
|--|------------------|-----------------|
| Dienstberatung der Oberbürgermeisterin | nicht öffentlich | zur Information |
| Ortsbeirat Neustadt | öffentlich | zur Information |
| Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau | nicht öffentlich | beratend |
| Stadtrat | öffentlich | beschließend |

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Ergebnisse der Einwohnerversammlung vom 17. Januar 2014 zum Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt die Auswertung der eingebrachten Vorschläge, Anregungen und Bedenken entsprechend der Anlage zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat berücksichtigt die Auswertung bei seiner Entscheidung zur Vorlage V2263/13 Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee.
3. Die Ergebnisse aus den Prüfungsaufträgen sind dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau vorzulegen.

bereits gefasste Beschlüsse:

- V3705-SR69-03 vom 11. Dezember 2003
- V1128-SB30-06 vom 5. April 2006
- V1152/11 vom 29. September 2011
- A0675/12 vom 24. Januar 2013
- V2263/13 Teilbeschlussfassung vom 21. November 2013

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:

Investiv:

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik
(einschließlich Abschreibungen):

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

Produkt:

Kostenart:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:

Kostenart:

Begründung:

Der Stadtrat beauftragte in seiner Sitzung am 21. November 2013 im Zusammenhang mit der Behandlung der Vorlage V2263/13 Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee die Verwaltung, eine Einwohnerversammlung gemäß § 22 Gemeindeordnung durchzuführen.

Die Einwohnerversammlung fand am 17. Januar 2014 unter Leitung des Ersten Bürgermeisters, Herrn Hilbert, statt. Die Wortmeldungen anwesender Einwohnerinnen und Einwohner wurden protokolliert. Soweit wie möglich wurde vor Ort auf die Fragen, Anregungen und Kritiken geantwortet. Alle Fragen wurden in der Anlage beantwortet.

Entsprechend den Wünschen der Einwohner ist seit dem 6. Februar 2014 die Visualisierung als Film unter www.dresden.de eingestellt.

Folgende Prüfaufträge ergeben sich aus Sicht der Verwaltung:

1. Einbau eines Blitzgerätes zur Geschwindigkeitsüberwachung prüfen
2. Untersuchung Linksabbieger in den Bischofsweg (West) als zusätzliches Angebot

Die beiden Prüfaufträge haben verkehrsrechtliche, verkehrstechnische und verkehrsqualitative Auswirkungen. Sie führen zu keinen Veränderungen der vorgelegten Planung für die baulichen Veränderungen in der Königsbrücker Straße. Über die Prüfergebnisse wird der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau informiert.

Anlagenverzeichnis:

Anlage Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger während der Einwohnerversammlung einschließlich gegebener Antworten zum Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Staufenbergallee am 17. Januar 2014

Helma Orosz

Einwohnerversammlung zum Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee am 17. Januar 2014

Auf Wiedergabe allgemeiner Anmerkungen und Fragen wurde verzichtet, weil der Stadtrat gemäß § 22 SächsGemO lediglich die Vorschläge und Anregungen behandeln soll.

Einführung/Statement

Die Planungsvariante 7 wurde durch Herrn Amtsleiter Koettnitz (STA) den Bürgerinnen und Bürgern mit Hilfe einer digitalen Animation vorgestellt. Im Anschluss erläuterte Herr Zieschank (DVB) die Ziele der DVB AG.

Vorschläge, Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger:

- 1. Bitte an Herrn Koettnitz, diese Animation ins Internet zu stellen, damit jede Bürgerin und jeder Bürger sich dies anschauen kann. Gibt es auch eine Animation zur Variante „7m“? Schriftliche Äußerungen in einem engen Nachgang sollten genauso behandelt werden, als wären sie mündlich vorgetragen worden, damit ist eventuell auch eine präzisere Formulierung der Antworten möglich.**

Das Einstellen der Animation der Variante 7 ins Internet erfolgte am 6. Februar 2014. Eine Animation der Variante 7m existiert nicht. Schriftliche Äußerungen zur Einwohnerversammlung konnten bis 13. Februar 2014 vorgebracht werden. Sie werden, sofern sie nicht bereits mit diesem Protokoll beantwortet sind, nachträglich schriftlich beantwortet.

- 2. Was wird mit dem vorstehenden Haus an der Louisenstraße (Bäckerei Reißmann), wird dieses noch zurückgebaut?**

Der Rückbau des Hauses war in einer sehr ursprünglichen Variante vorgesehen, diese ist nicht mehr aktuell. Die Bäckerei bleibt so bestehen, wie sie ist.

- 3. Wie erfolgt die Andienung der Geschäfte? Wird dazu der Fußweg genutzt? Dann müsste eventuell eine Beschilderung „Fußweg/- Lieferverkehr frei“ in einer Zeit von / bis aufgestellt werden, was aber auch die Überfahrbarkeit der Bordsteine bedeutet. Gibt es dazu bereits Lösungen?**

Für die Andienung kann der Parkstreifen parallel zur Fahrbahn genutzt werden und in ausgewählten Bereichen (vor den Häusern Nr. 62 und 76) sind spezielle Andienungsflächen auf dem Gehweg vorgesehen. Die Borde werden in diesen Bereichen abgesenkt. Die Frage zur Beschilderung wird im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt.

In den beschriebenen Bereichen sind Bordabsenkungen zur Fahrbahn geplant bzw. besondere Befestigungen im Seitenbereich vorgesehen. Eine entsprechende Beschilderung ist ebenfalls Bestandteil der Planung.

- 4. Erfolgte eine Umweltverträglichkeitsprüfung?**

Eine Umweltverträglichkeitsanalyse wurde noch nicht vorgenommen. Zurzeit erfolgt die Findung einer Planungsvariante, deren Bestätigung durch den Stadtrat noch aussteht. Erst wenn dies geschehen ist, werden die weiteren Planungen durchgeführt, d. h. im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, in dem alle Belange gebündelt und berücksichtigt sowie rechtlich abgewogen werden, erfolgen die Prüfungen der wasserrechtlichen, denkmalsrechtlichen sowie schallschutzrechtlichen Maßnahmen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden diese Belange dann auch zur Einsichtnahme offengelegt.

5. Königsbrücker Straße 49: Die dort befindliche Ulme hat Denkmalschutzqualität. Dazu gab es im August 2012 eine entsprechende Vorlage. Diese wurde bis heute nicht beantwortet, sondern hinausgezögert. Da wird der aktuelle Stand angefordert, und wie man damit umgehen möchte.

Die Variante 7 sieht vor, dass die Ulme erhalten wird. Sie ist durch die Satzung der Landeshauptstadt Dresden geschützt. Da sich die Ulme im Bereich des Gehweges befindet, muss teilweise die Begehrbarkeit im Kronentraufbereich gewährleistet sein.

Für das dauerhafte Fortbestehen der Flatter-Ulme müssen folgende Teilmaßnahmen umgesetzt werden:

| | |
|---------------|---|
| Krone | Kronenpflege vor Baubeginn in Kombination mit einer ca. 10 prozentigen Kroneneinkürzung auf der Ostseite |
| Wurzelbereich | Leitungsverlegung im Straßenraum bis Vorderkante des geplanten neuen Straßenbordverlaufes, Kabelneuerlegung zwischen Ulme und Linde unter Beachtung besonderer Ausführungsvorgaben, Anlage einer Wurzelbrücke als Gehweg zwischen Ulme und Linde, Bodenverbesserungsmaßnahmen u. a. durch vorsichtiges Abtragen der Aufschüttung und Erhalt der offenen Baumscheibe, Größe ca. 40 m ² (ähnliche Größe wie im Bestand), Substrat kann durch Zugabe von speziellen Langzeitdüngern und/oder Mykorrhiza-Pilzen bzw. durch Einbau von senkrechten Belüftungsrohren verbessert werden, Abdeckung im Baumumfeld bodendruckmindernd sowie wasser- und luftdurchlässig, Wasserdurchlässige Bauweise des Fußweges im Kronenbereich einschließlich Bodenaustausch und Einbau einer durchwurzelbaren und tragfähigen Vegetationstragschicht unter dem Fußweg. |

Für die Ulme liegt ein Baumgutachten eines unabhängigen Sachverständigen vor. Die genannten Maßnahmen resultieren aus diesem Gutachten.

6. Warum wird bei der Planung nicht die zweispurige Variante gemäß den Regeln der Technik verfolgt (Autoverkehr und Straßenbahn teilen sich eine Fahrbahn)? Warum erfolgt keine Raumaufteilung 60/30/60? Warum hält man sich nicht einfach an die Regeln? Bei 15.000 Fahrzeugen reicht eine zweispurige Variante durchaus aus, es würden dadurch wahrscheinlich Ampeln gespart, es wäre Platz für die Andienung des Lieferverkehrs da usw.

Der Bestand weist jetzt einen überbreiten Fahrstreifen von 5 bis 5,50 m für die Straßenbahn und den motorisierten Individualverkehr (MIV) aus und es gibt kein Angebot für Radfahrer. Bei der geplanten Variante 7 sind neben dem Gleisbereich (6,50 m) ein Fahrstreifen je Richtung (3,25 m) sowie beidseitig Radfahrstreifen (1,85 – 2,35 m) geplant. Daraus resultiert eine Verbreiterung der Fahrbahnen von jetzt 10 bis 11 m auf dann 13 m. Hinzukommen die gerade in der Neustadt dringend benötigten Radfahrstreifen. Insofern kann man von einem bestandsnahen Ausbau sprechen.

Um die Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu halten, muss eine staufreie Fahrt gewährleistet sein. Dies ist nicht möglich, wenn sich die Straßenbahn mit dem restlichen Verkehr eine Fahrspur teilt, da sich beide Verkehrsarten gegenseitig im Verkehrsablauf behindern. Aus diesem Grund ist eine Separierung der Verkehrsräume für die Straßenbahn und den MIV dringend notwendig. Die Andienung der Gebäude, insbesondere die Müllentsorgung, ist nur möglich, wenn ein ungehindertes Vorbeifahren der Straßenbahn an

einem am Fahrbahnrand stehenden Müllfahrzeug möglich ist. Der Lieferverkehr und das Müllfahrzeug benötigen einen Raum von mindestens 3 m. Das bedeutet, dass neben dem Lichtraum der Straßenbahn die Radfahrstreifen mindestens 3 m breit sein müssten. Daraus resultiert, dass die Radfahrenden beim Überholen des Müllfahrzeuges zwangsläufig in den Lichtraum der Straßenbahn ausweichen müssten.

Aufgrund der aufgezählten Randbedingungen ist ein Einspareffekt gegenüber den bisherigen Varianten nicht gegeben, die Sicherheit wäre nicht gewährleistet und wird daher abgelehnt.

Es wird darauf hingewiesen, dass bereits im vorliegenden Entwurf über den Knotenpunkt Bischofsweg aus nördlicher Richtung zweistreifig gefahren werden muss, um die erforderliche Verkehrsqualität beim ÖPNV und MIV zu gewährleisten. Das bedeutet, dass sich diese Zweispurigkeit in Richtung Louisenstraße fortsetzt. In der Knotenzufahrt Süd verhält es sich ähnlich. Hier soll der Linksabbieger perspektivisch freigehalten werden, was momentan als zweiter Geradeausfahrstreifen genutzt wird. Insofern wäre ein gemeinsamer Fahrstreifen stadtauswärts nur zwischen Louisenstraße bis in Höhe Eschenstraße dem Grunde nach möglich, bringt jedoch Trassierungsprobleme im Bereich des Knotenpunktes Louisenstraße mit sich. Hinzu kommt, dass dann ein unsymmetrischer Querschnitt zwischen Louisenstraße und Bischofsweg entsteht, was städtebaulich/stadtgestalterisch nicht gewollt ist.

Die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) gibt den grundsätzlichen Entwurfsvorgang für die Bemessung innerstädtischer Verkehrsanlagen vor. Dabei ist ein Abwägungsprozess zwischen den Ansprüchen der erforderlichen Randnutzungen und den verkehrlichen Erfordernissen notwendig. Als ein möglicher Aspekt der städtebaulichen Bemessung wird ein Breitenverhältnis der Seitenräume zur Fahrbahn von 30 : 40 : 30 empfohlen, jedoch mit dem Hinweis auf die Abwägung mit den Randbedingungen u. a. aus der Straßenraumgestaltung, dem Verkehrsablauf und der Verkehrssicherheit.

7. Situation der veränderten Linksabbiegerspur ins Hechtviertel: Inwieweit wird sich daraus nicht ein Unfallschwerpunkt, gerade in Bezug auf die vielen Kleinkinder, entwickeln? Bitte um Erklärung der jetzigen und der geplanten Situation in Verkehrszahlen.

Die Zahl der prognostizierten Linksabbieger bewegt sich in der Tannenstraße bei 300 Kfz/24h und in die Lößnitzstraße bei 2.150 Kfz/24 h, bei einer prognostizierten Querschnittsbelegung westlich der Königsbrücker Straße in der Tannenstraße von 2.200 Kfz/24 h und in der Lößnitzstraße von 6.650 Kfz/24 h. Daraus wird die Erkenntnis gewonnen, dass das die Verkehre sind, die ohnehin ihr Ziel im Hechtviertel haben. Es wird nicht davon ausgegangen, dass über die Tannenstraße Durchgangsverkehre Richtung Bischofsweg/Hansastraße abfließen.

Da die prognostizierten Zahlen für die Lößnitzstraße und die Tannenstraße keine großen Verkehre erwarten lassen, wird gegenwärtig davon ausgegangen, dass keine neuen Unfallschwerpunkte entstehen.

8. Wäre eine Einbahnstraßenregelung im Hechtviertel möglich, um den Schleichverkehr aus diesem Viertel zu entfernen bzw. zu bremsen?

An eine Einbahnstraßenregelung sind sehr klare Prämissen gesetzt. Gerade im Bereich Tannenstraße ist eine Einbahnstraßenregelung nicht vorgesehen.

9. Welche Bepflanzung ist vorgesehen? Können Linden – so groß wie möglich – wieder gepflanzt werden?

Für die unterschiedlichen Straßenabschnitte sowie unter Beachtung der angrenzenden Nutzungen werden verschiedene Baumarten mit unterschiedlichen Wuchsformen und -höhen zur Auswahl kommen.

Auf der Ostseite im Abschnitt zwischen Lößnitzstraße und Bischofsweg werden schmalkronige bzw. säulenförmige Bäume eingeordnet (maximaler Kronendurchmesser ca. 6 m). Ebenso wird in weiteren beengten Bereichen verfahren z. B. vor Haus Nr. 20. Etwa 28 Bäume sind schmalkronig bzw. säulenförmig geplant.

Für die übrigen 94 Bäume kommen mittel- bis großkronige Arten in Betracht. Nördlich des Bischofsweges werden Linden (stadtklimaresistente Sorte) analog zum historisch belegten Bestand ausgewählt. Zwischen Albertplatz und Louisenstraße sollen Japanische Schnurbäume in Fortführung der vorhandenen Reihe nördlich des Albertplatzes gepflanzt werden.

10. Es wurde der Wunsch einer Geschwindigkeitsbegrenzung geäußert – auch für die Straßenbahn, welche als größter Lärmfaktor angesehen wurde. Also für alle Verkehrsteilnehmer soll eine Höchstgeschwindigkeit von 30 oder 40 km/h gelten.

Eine Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit in der Königsbrücker Straße wird als sehr kritisch betrachtet, da es sich um einen Neubau einer Verkehrsanlage handelt. An die Geschwindigkeitsbegrenzung sind verkehrsrechtlich klare und umfangreiche Prämissen gebunden, die nicht in Aussicht gestellt werden können.

Auch eine selektive Beschränkung, von der die Straßenbahn ausgenommen wird, ist nicht umsetzbar. Dies wäre nur möglich bei einem komplett eigenen Gleiskörper über die gesamte Strecke, der jedoch technisch nicht herstellbar ist. Auf Grund neuer Gleiskonstruktionen und der schalldämmenden Gleislage wird auch die Lärmbelästigung durch die Straßenbahn abnehmen.

11. Bemängelung der Breite der Ausbauvariante. Es folgen Vorschläge zur Verringerung dieser Breite, sodass sie nahe dem Bestand sein soll. Ein Vorschlag wäre, die Fahrbahn kompakter zu planen, d. h. den Individualverkehr und den Fahrradverkehr auf eine gemeinsame Spur zu bringen mit 4 m Breite und davon für die Fahrradspur 1,7 m über eine Strichellinie abzutrennen wie es auf der Bodenbacher Straße oder Lennéstraße ist. Es wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Schauburg gefordert (30 km/h für Individualverkehr und 50 km/h für öffentlichen Verkehr).

Ein Angebotsstreifen (Strichellinie) für den Radverkehr wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit bei der Planung ausgeschlossen. Es soll ein urbaner Ausbau der Königsbrücker Straße zugunsten breiterer Gehwege aber zu Lasten eines eigenen Gleiskörpers – bis auf das Einfädeln am Albertplatz erfolgen. Weiteres entnehmen Sie bitte den Antworten zu den Fragen 6 und 10.

12. Warum sind so viele Ampelanlagen vorgesehen? Nicht jede Bürgerin und jeder Bürger bevorzugt Ampelanlagen! Warum kommt zwischen Louisenstraße und Bischofsweg noch eine Ampelanlage?

Die Lichtsignalanlagen dienen der Verkehrssicherheit und müssen angeordnet werden, damit die Verkehrsströme auch abgewickelt werden können. Das Querungsbedürfnis entlang der Königsbrücker Straße ist insbesondere im Abschnitt zwischen Louisenstraße und Bischofsweg sehr hoch. Die zusätzliche Fußgänger-Lichtsignalanlage (F-LSA) an der Eschen-

straße dient der qualitativen Verbesserung/Sicherung des querenden fußläufigen und Radverkehrs. Eine andere verkehrsorganisatorische Maßnahme ist nicht möglich.

- 13. Warum erfolgt der Gleiskörper der Straßenbahn nicht durchgängig als eigenständiger Bahnkörper? Im Bereich Katharinenstraße/Bischofsweg bitte nicht Rasen einsäen, sondern eine Steinvariante vorsehen, um diesen auch als Querungsstelle nutzen zu können. Für die Straßenbahn sollte die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h sein.**

Im Bereich zwischen Albertplatz und Katharinenstraße ist ein besonderer, befestigter Bahnkörper geplant. In dem Abschnitt bis Bischofsplatz ist der Platz für einen besonderen Bahnkörper nicht vorhanden, da neben diesem ein überbreiter Fahrstreifen zzgl. Radweg notwendig wäre. Ab dem Bischofsplatz war in einer früheren Planungsvariante ein besonderer Gleiskörper (Rasengleis) vorgesehen. Dieser ist auf Grund der größeren Flächeninanspruchnahme verworfen worden. Gemäß Straßenverkehrsordnung gilt in geschlossenen Ortschaften die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, welche durch alle Verkehrsteilnehmer einzuhalten ist.

- 14. Alle Linksabbieger an den Kreuzungen zur Tannenstraße und zur Louisenstraße sollen überprüft werden. An der Tannenstraße wird die Schwierigkeit des Konfliktes mit der Straßenbahn gesehen, an der Kreuzung Louisenstraße wird der Konflikt mit der Haltestelle gesehen.**

Ein Linksabbiegen in die Tannenstraße ist nur landwärts fahrend möglich. Linksabbiegende erhalten immer separate Signalphasen. Somit kommt es zu keinem Konflikt mit der Straßenbahn. Auch an der Louisenstraße werden beide Linksabbieger von der Königsbrücker Straße aus separat signalisiert, sodass es kein Sicherheitsdefizit gibt. Linksabbiegende werden vor Einfahrt der Straßenbahn durch eine Abräumschaltung abfließen.

- 15. Warum wird die Haltestelle Bischofsweg in stadtwärtiger sowie in landwärtiger Richtung nicht nach der Kreuzung angeordnet?**

Im Laufe der Planung wurden verschiedene Haltestellenformen und -lagen untersucht, u. a. auch die genannte Lage. Generell gibt es einen planerischen Grundsatz, dass die Straßenbahnhaltestellen prinzipiell vor dem Knotenpunkt und die Bushaltestellen nach dem Knotenpunkt angesetzt werden. Dies hat den Hintergrund, wenn eine Bahn nach dem Knotenpunkt hält, muss der Verkehr angehalten werden, da die aussteigenden Fahrgäste Vorrang haben. Dies hätte zur Folge, dass auch der Bischofsweg in dieser Zeit nicht freigegeben werden kann. Somit gibt es Behinderungen in nahezu allen Fahrtrichtungen, was sich sehr negativ auf die Leistungsfähigkeit auswirkt. Zum anderen führt diese Haltestellenlage zu nicht kalkulierbaren Risiken beim Ausfall der LSA.

Bei einer Verschiebung der Haltestellen jeweils hinter den Knotenpunkt gäbe es für den Fall einer Umleitung des Straßenbahnverkehrs über den Bischofsweg keine andienbare Haltestelle aus südlicher bzw. nördlicher Richtung an diesem Knotenpunkt.

- 16. Ist der Ausstieg aus parkenden Autos bei 2 m breiten Radwegen in Bezug auf die Radfahrenden berücksichtigt worden? Vorschlag: Tempo 30 km/h und gleichberechtigte Radfahrerinnen/Radfahrer.**

Die Breite der Radwege beträgt im Bereich der Parkstreifen 2,35 m, damit ist der Sicherheitsabstand einer aufschlagenden Tür eines parkenden Autos aus den technischen Richtlinien heraus berücksichtigt.

17. Welche Regelung wird für die Benutzung der Königsbrücke Straße von Radfahrenden, die aus Richtung Stadt über den Albertplatz kommen erfolgen?

Die Radfahrenden nutzen über den Albertplatz die bestehende Anlage auf der Verkehrsinsel und werden von dort in den unmittelbar im Anschluss an den Platz beginnenden Radfahrstreifen auf der Königsbrücker Straße geleitet.

18. Durch die Königsbrücker Straße wird das derzeit kinderreichste Viertel in der Neustadt geteilt (Hechtviertel/Äußere Neustadt). Welche kinderfreundlichen Elemente sind in der Verkehrsplanung hier vorgesehen (z. B. Verkehrsinseln, nicht nur LSA)?

Die Teilung der Neustadt durch die Königsbrücker Straße besteht seit Beginn der Besiedlung des Gebietes. Das Hechtviertel und die Äußere Neustadt haben sich getrennt voneinander zu charakteristisch verschiedenen Vierteln entwickelt. Eine Teilung der Stadtstruktur kann durch den Umbau der Straße nicht aufgehoben werden.

Die Königsbrücker Straße ist eine Hauptverkehrsstraße. Zur Verbesserung der Verbindung beider Viertel wurde neben den lichtsignalgeregelten Knotenpunkten eine zusätzliche LSA-geregelte Querung in Höhe der Eschenstraße geplant. Dadurch werden Wege verkürzt und die Querung sicherer. Außerdem sieht der Entwurf eine eindeutige Verkehrsraumgestaltung in Form einer strukturierten Oberflächenbefestigung vor, die die Verkehrsräume insbesondere für Kinder und körperlich beeinträchtigte Personen verdeutlicht bzw. kennzeichnet.

19. Könnte im südlichen Bereich ein separater Gleiskörper mit Granitgroßpflaster angeordnet werden? Auch in den Parkbuchten sollte dieses Pflaster wiederverwendet werden. Im Bereich nördlich des Bischofsweges, sollte man versuchen, den separaten Gleiskörper zu begrünen.

Der separate Gleiskörper kann mit Granitgroßpflaster befestigt werden. Auch in den Parkbuchten ist eine Verwendung des vorhandenen Großpflasters geplant. Ab dem Bischofsweg war in einer früheren Planungsvariante ein besonderer Gleiskörper (Rasengleis) vorgesehen. Dieser ist auf Grund der größeren Flächeninanspruchnahme verworfen worden.

20. Wie wird die Stadt Dresden gewährleisten, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit nach dem Ausbau nicht allgemein ansteigen wird? Auf Grund des Asphaltbelages wird durch die Anwohnerinnen und Anwohner befürchtet, dass gerade auf der Königsbrücker Straße, dann gerast wird. Kann man Schleifen einbauen? Ist ein Blitzer möglich?

Gemäß Straßenverkehrsordnung gilt in geschlossenen Ortschaften die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, welche durch die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer einzuhalten ist. Die Lichtsignalanlagen werden koordiniert betrieben, um den Verkehrsfluss zu verstetigen und indirekt auf die Durchschnittsgeschwindigkeit einzuwirken.

Die Installation eines Blitzgerätes ist eine verkehrsregelnde Maßnahme, die auf die bauliche Umgestaltung keinen Einfluss hat. Der Hinweis wird aber in der weiteren Planung berücksichtigt.

21. Wie kann die Stadt Dresden gewährleisten, dass wir auf der Königsbrücker Straße nicht ein Verkehrsregime haben werden wie es auf der Leipziger Straße stadtauswärts der Fall ist, wo die Autos nicht unabhängig von der Straßenbahn fahren können, sondern immer an den lichtsignalgeregelten Haltestellen zum Stopp kommen und dann versuchen, im Sprintverfahren mit bis zu 70 km/h bis zur nächsten Haltestelle die Straßenbahn zu überholen.

Siehe Antwort zu Frage 20.

Eine alternative Gestaltungsvariante, in der der MIV in den Haltestellenbereichen nicht anhalten muss, wäre die Ausbildung von Haltestelleninseln. Aufgrund des begrenzten Straßenraumes kommt eine solche Variante auf der Königsbrücker Straße nicht in Betracht.

22. Warum ist es nicht möglich, vor dem Hintergrund der sinkenden DTV-Zahlen des täglichen Verkehrs, vom Albertplatz bis zur Stauffenbergallee die Straßenbahn als Pulkführer anzusetzen?

Die Fahrzeuge in der Fahrspur neben dem Gleis werden zum Zweck des ungehinderten Fahrgastwechsels über die Fahrspur an einem Signalquerschnitt am Anfang der Haltestellenbereiche angehalten. Sobald der Fahrgastwechsel an den Haltestellen erfolgt ist, wird die Straßenbahn als Pulkführer vorweg fahren.

Die Straßenbahn generell als Pulkführer einzusetzen, würde die Verkehrsqualität insgesamt, auch für den ÖPNV, beeinträchtigen. Um die Qualität des ÖPNV zu halten, muss eine staufreie Fahrt gewährleistet sein, dies ist aber nicht möglich, wenn sich die Straßenbahn mit dem restlichen Verkehr eine Fahrspur teilt.

Straßenbündige Bahnkörper mit dynamischer Straßenraumfreigabe (Pulkführer) können eingesetzt werden (ohne rechnerischen Nachweis), wenn u. a. folgende Bedingungen gegeben sind:

- keine bedeutenden Knotenpunkte im Streckenverlauf oder Einbindung dieser in das Steuerungsverfahren,
- keine Knotenpunkte mit konkurrierenden Nahverkehrslinien,
- Fahrzeugfolge nicht höher als 12 Nahverkehrsfahrzeuge je Stunde und Richtung und die Kfz-Stärken gemäß Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) sowie den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Ausgabe 2003 dürfen nicht über 1 100 Kfz/h und Richtung liegen.

Im vorliegenden Fall weist der Verkehrszug bedeutende Knotenpunkte, Knotenpunkte mit konkurrierenden Nahverkehrslinien, Fahrzeugfolgen von mindestens zwölf Nahverkehrsfahrzeugen je Stunde und Richtung und sehr hohe Kfz-Stärken aus.

23. Wie ist das Zusammenspiel Stellflächen/Fußweg in dieser Simulation bzw. in der Planung beispielsweise zwischen Louisenstraße und Bischofsweg angedacht?

Im Bereich zwischen Louisenstraße und Bischofsweg wurden beidseitig Parkflächen als Längsparker ausgebildet, wofür ein separater Parkstreifen geplant ist. Dieser Parkstreifen wird mit einem Bord zum restlichen Gehweg abgetrennt, sodass eine klare Trennung der Verkehrsräume besteht. Der Bordanschlag auf der östlichen Straßenseite wird auf 3 cm begrenzt, um diese Flächen im Bedarfsfall multifunktional nutzen zu können (bspw. BRN).

- 24. Durch den Umbau der Königsbrücker Straße erfolgt eine gravierende Veränderung des Erscheinungsbildes des Gebietes auf der Länge zwischen Alberplatz und Stauffenbergallee. Wieso wird die Veränderung als bestandsnah angesehen? 2011 hatte der Stadtrat eine Prüfung der Sanierung weitestgehend im Bestand gefordert. Bei der V7 wurde nicht geprüft, sondern geplant und statt einer Sanierung handelt es sich um einen massiven Ausbau. Um einen Ausbau im Bestand kann es sich wahrlich bei einer Verbreiterung von 10 m auf ca. 18 bis 20 m nicht handeln. Wer ist für diese Steuerverschwendung verantwortlich?**

Die Planung der Variante 7 erfolgte auf Basis der technischen Richtlinien, aber auch unter der Bedingung der Erlangung von Fördermitteln.

Weitere Ausführungen siehe Frage 6.

- 25. Wie stellen sich der Stadtrat und die Stadtverwaltung das weitere Prozedere nach dieser Einwohnerversammlung vor? Werden diese Themen und Anregungen in der nächsten Stadtratssitzung zur Tagesordnung mit hinzugefügt? Wie werden die Bürger darüber informiert?**

Die Vorschläge, Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus der Einwohnerversammlung am 17. Januar 2014 und deren Beantwortung legt die Verwaltung dem Stadtrat mit dieser Vorlage vor. Der Stadtrat bezieht diese eigenverantwortlich in seine Entscheidung zum Ausbau der Königsbrücker Straße ein. Die Bürgerinnen und Bürger haben Gelegenheit, sich über den Inhalt der Vorlage sowie über die Entscheidung des Stadtrates im Internet unter www.dresden.de zu informieren. Die Sitzungen des Stadtrates sind öffentlich.

- 26. Wer garantiert, dass im Stadtrat nicht doch noch etwas anderes beschlossen wird, als das, was in der Einwohnerversammlung als Variante 7 vorgeführt wurde? Wie ist es mit den Sperrflächen, wo der Straßenraum nur für die Straßenbahn vorgesehen ist, also nicht durch die Kfz befahren werden darf? Können nicht doch dort mit einem entsprechenden Beschluss Kfz diese Sperrflächen mit nutzen und somit einen vierspürigen Ausbau in dem so geplanten Straßenraum beschließen.**

Die Entscheidung zur Variante obliegt dem Stadtrat.

Siehe Antwort zu Frage 25.

- 27. Ist diese Planung in Bezug auf die Konsequenzen aus der Öffnung der Waldschlößchenbrücke (WSB) noch zeitgemäß? Hat man hier nun nicht besonderen Anlass aufgrund der neuen Kapazitäten diese Planung nochmals neu zu überarbeiten?**

Grundsätzlich werden die Planungen auf Basis von Prognosedaten geführt, die u. a. auch den Neubau der WSB beinhaltet. Da eine Verkehrsanlage in der Regel 30 Jahre Bestand hat, wird nicht nur für den jetzigen Bedarf, sondern auch für die Zukunft geplant.

Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2025:

Die Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2025 werden auf der Grundlage einer verkehrsplanerischen Modellrechnung, dem „Verkehrsmodell Dresden“ erarbeitet. Das Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Die ableitbaren Wegebeziehungen werden in einem definierten Untersuchungsraum simuliert. Den Untersuchungsraum bilden die Landeshauptstadt Dresden (Planungsgegenstand) und der Verdichtungsraum „Oberes Elbtal“ einschließlich einer erweiterten Randzone (Umland). Die Grenzen des Untersuchungsraumes liegen bis etwa 45 km Luftlinienentfernung außerhalb des Stadtgebietes. Sie wurden so gewählt, dass der

überwiegende Teil der auf Dresden wirkenden verkehrlichen Einflüsse im Verkehrsmodell selbst Berücksichtigung findet. Verkehrsströme von weiter außerhalb sind gesondert integriert. Der gesamte Untersuchungsraum ist in mehr als 900 Verkehrszellen gegliedert, davon entfallen etwa 540 auf das Stadtgebiet Dresden.

Das Straßennetzmodell enthält alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. Alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2020 sowie die Maßnahmen im Straßennetz der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2008 bis zum Prognosejahr 2025 voraussichtlich verkehrswirksam werden, sind eingearbeitet. Zu den wichtigen Maßnahmen im Straßennetz Dresdens gehören unter anderem:

- Neubau Verkehrszug Waldschlößchenbrücke (Brücke und Tunnel 4-streifig),
- Umbau Königsbrücker Straße Süd, Knotenpunkt Stauffenbergallee niveaugleich,
- Ausbau Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee bis Bahnbrücke (vierstreifig).

Die Strukturdaten sind wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2025 prognostiziert. Sämtliche Strukturdaten – Einwohner/Einwohnerinnen (in Altersklassen), Arbeitsplätze, Verkaufsflächen und weitere – waren für jede einzelne Verkehrszelle bereitzustellen. Dieser Prozess vollzog sich für das Dresdner Stadtgebiet unter maßgebender Beteiligung der Kommunalen Statistikstelle, des Stadtplanungsamtes sowie weiterer Fachämter der Landeshauptstadt Dresden. Die Strukturdaten des Umlandes beruhen auf Unterlagen des Statistischen Landesamtes, der Industrie- und Handelskammer sowie Facheinrichtungen des Landes Sachsen.

Die Verkehrsprognosen sind somit nicht alleinig von Bauvorhaben, wie der Waldschlößchenbrücke abhängig, sondern unterliegen vielfältigen Einflüssen. Insofern ist unsere Planung zeitgemäß.

28. In der früheren Planung war ein gesonderter Gleiskörper zwischen Bischofsweg und Stauffenbergallee vorgesehen. Der Linksabbieger wurde an der Schauburg beibehalten. Es gibt eindeutige Bedenken in Bezug auf den dann nicht mehr vorhandenen Linksabbiegerverkehr in Richtung Fritz-Reuter-Straße.

Ab dem Bischofsweg war in der Planfeststellungsvariante von 2008 ein besonderer Gleiskörper als Rasengleis vorgesehen. Dieser ist auf Grund der größeren Flächeninanspruchnahme verworfen worden. Auch der Linksabbieger am Knotenfrage Bischofsweg in Richtung Bischofsweg West war Gegenstand einer Variante. Aufgrund der sehr schlechten Verkehrsqualitäten an diesem Knotenpunkt entfiel dieser in den weiteren Planungen. Linksabbiegen ist an der Lößnitzstraße und an der Tannenstraße möglich.

29. Verkehrsbelegungen auf der Königsbrücker Straße: Die DTV-Zahlen sind bei der Nachmessung runtergegangen auf ca. 14.000 Kfz und in der Prognose auf bis zu 25.000 Kfz. Wann erfolgt eine erneute Messung dieser Kfz-Belegung?

Die stark zurückgegangenen Zahlen werden durch die Stadt bestätigt. Am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee wurden nach Eröffnung der WSB 14.000 Kfz/24 h gezählt und am Alberplatz 21.500 Kfz/24 h. Grundsätzlich werden die Planungen auf Basis von Prognosedaten geführt. Siehe auch Antwort zur Frage 27.

Es ist vorgesehen, im April dieses Jahres eine erneute Verkehrserhebung vorzunehmen.

30. Wann erfolgt eine Verkehrsflussberechnung mit Bestand?

Erneuter Zählungen zum Bestand erfolgen voraussichtlich im April 2014. Eine Verkehrsflussberechnung mit Bestandszahlen erfolgt nicht, da nur ausgewählte Knotenpunkte gezählt werden können. Grundsätzlich werden Planungen auf Prognosedaten geführt, somit dienen Bestandszahlen nur der Information.

31. Es wurde die Vorstellung der Variante von Bündnis 90/Die Grünen in der Einwohnerversammlung gefordert. Desweiteren wird darauf hingewiesen, dass in der Zeit des beginnenden Klimawandels eine Neubepflanzung der Straße mit kleinen Bäumen keinen Sinn hat. Warum werden so viele Bäume gefällt?

Die Vorstellung einer Planungsvariante der Grünen/Bündnis 90 erfolgte im Rahmen der Einwohnerversammlung nicht, da dies nicht Inhalt der Einwohnerversammlung war.

Aufgrund der erheblichen baulichen Veränderungen nicht nur oberirdisch, sondern auch unterirdisch müssen eine Reihe von Bäumen gefällt werden. Schützenswerte Bäume wie die Flatterulme vor dem Haus Nr. 49 sollen erhalten werden. Von den insgesamt im Untersuchungsraum vorhandenen 215 Baumstandorten werden 104 Bäume erhalten und 111 Bäume gefällt. Als Ausgleich ist eine Neupflanzung von 122 Bäumen vorgesehen (Stand Dezember 2012).

Siehe auch Antwort zur Frage 9.

32. Die Interessen der Durchfahrer werden mehr gewertet, als die der Familien, welche in diesem Gebiet wohnen. Warum wird eine Straße für 25.000 Kfz gebaut, wenn doch nur 14.000 Kfz gezählt wurden? Es erweckt den Eindruck, dass noch mehr Fahrer auf diese Straße eingeladen werden sollen. Könnte nicht auch mal die Variante von Bündnis 90/Die Grünen vorgestellt werden?

Querschnittsgestaltung siehe Antwort auf die Frage 6.

Zur Alternativvariante siehe Antwort zur Frage 31.

33. Die Präsentation wurde im März 2013 im Ortsbeirat vorgestellt. Es wurde damals gebeten, diese Präsentation dem Ortsbeirat sowie auch der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen der Einwohnerversammlung erfolgte nochmals die Aufforderung zur Herstellung der öffentlichen Zugänglichkeit dieser Präsentation. Warum ist es nicht möglich, die stadteinwärtige Straßenbahnhaltestelle vor die Schauburg zu ziehen und die stadtauswärtige Haltestelle vor die Commerzbank? Der Bereich vor der Schauburg wäre dann urbaner. Die Prognosezahlen wurden angezweifelt. Wann erfolgt eine Neuberechnung der Prognosezahlen? Der Schleichverkehr habe sehr erheblich zugenommen. Es wird befürchtet, dass eine Öffnung der Tannenstraße diese Situation verschlimmern wird

Das in der Einwohnerversammlung zugesagte Einstellen der Animation der Variante 7 ins Internet erfolgte am 6. Februar 2014.

Bzgl. der Haltestellenanordnung wird auf die Antwort auf Frage 15 verwiesen.

Bzgl. der Prognosezahlen wird auf Frage 27 verwiesen.

Neue Prognosezahlen für 2030 werden Ende 2015 erwartet.

Die Tannenstraße wird hinsichtlich ihrer Fahrbeziehungen nicht verändert.

34. Wie wird mit den Werten für Feinstaub bzw. dem Luftreinhalteplan umgegangen?

Die Königsbrücker Straße ist eine Straße in schlechtem Ausbauzustand. Bei solchen Straßen kann die PM10-Belastung höher als berechnet sein, weil der Faktor Abrieb- und Aufwirbelung, der beim Feinstaub neben den Motoremissionen die entscheidende Rolle spielt, auf Straßen mit mangelhaften Oberflächen größer ist als auf intakten glatten Straßenoberflächen (PM heißt particulate matter und beschreibt die maximale Größe von Staubteilchen in µm.). Deshalb wurde zwischen Alberstraße und Bischofsweg Tempo 30 als temporäre Schadstoffsenkungsmaßnahme angeordnet.

Daneben wirken andere Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan, die für ein Nichtansteigen bzw. eine Verringerung des Kfz-Verkehrs sorgen, wie

- Sperrung des Durchgangsverkehrs für Fahrzeuge > 3,5 Tonnen,
- Jobticketinitiative und
- Parkraumbewirtschaftung.

Andere Maßnahmen wie Förderung des ÖPNV, Förderung des Radverkehrs und Verkehrsdosierung sind mit dem Ausbau bzw. der Ertüchtigung der Königsbrücker Straße verknüpft.

35. Wie wird der Wurzelraum der Ulme geschützt?

Siehe Antwort zu Frage 5.

36. Warum wird im Bereich zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg die Verkehrsanlage der Straßenbahn nicht mit dem Kfz-Verkehr gemeinsam genutzt, und erst ab dem Überqueren der Kreuzung Bischofsweg/Königsbrücker Straße stadtauswärts die Variante des zweistreifigen Verkehrs (Kfz neben Straßenbahn) auch mit besonderem Bahnkörper vorgesehen?

Bzgl. der Querschnittsgestaltung wird auf die Antwort auf Frage 6 verwiesen.
Bzgl. der Verkehrsorganisation wird auf die Antwort auf Frage 22 verwiesen.

Ab dem Bischofsplatz war in der Planfeststellungsvariante von 2008 ein besonderer Gleiskörper als Rasengleis vorgesehen. Dieser ist auf Grund der größeren Flächeninanspruchnahme verworfen worden.

37. Der Linksabbiegerknoten am Albertplatz ist bereits jetzt überlastet. Wie sieht es mit dem zusätzlichen Verkehr aus, welcher sich aus der Erschließung des neuen Einkaufszentrums (EKZ) ergibt? Wo wird dieser in die Fahrspuren eingeführt?

Nur die Ausfahrt der Anlieferungsfahrzeuge aus dem neuen EKZ erfolgt zur Königsbrücker Straße. Die allgemeine Ein- bzw. Ausfahrt zur Tiefgarage erfolgt über den Turnerweg.

38. Wie gestalten sich die Linksabbiegebeziehungen in Bezug auf Schleichverkehr im Gebiet Lößnitzstraße/Friedensstraße und Tannenstraße. Die Fritz-Reuter-Straße hatte bisher eine gewisse Verteilerfunktion ausgeübt.

Siehe Antwort zu Frage 7.

39. Wie wird die Schulwegsicherheit zur 30. Grundschule in der Johann-Meyer-Straße sichergestellt?

Die Schulwegsicherung erfolgt insbesondere über die lichtsignalgesteuerten Knotenpunkte. Am Knotenpunkt Tannenstraße werden die Belange des Schülerverkehrs in der Steuerung der Lichtsignalanlage berücksichtigt.

40. 2011 hat der Stadtrat eine Prüfung der Sanierung weitestgehend im Bestand gefordert, bei der Variante 7 wurde nicht geprüft, sondern geplant und statt einer Sanierung handelte es sich hier um einen massiven Ausbau. Hier kann es sich doch nicht um einen Ausbau im Bestand von 10 auf ca. 18 m handeln?

Siehe Antwort zur Frage 24.

41. Planungsmittel reichen laut Zeitungsberichten vom März 2010 nur noch bis 2013. Wie ist hier der Stand, sind diese inzwischen sichergestellt?

Für die Königsbrücker Straße sind die Planungsmittel im Haushalt der Landeshauptstadt vorhanden.

42. Wie kommt es eigentlich, dass Vorlagen im Stadtrat behandelt werden, bei denen nicht vorher die grundsätzlichen Fragen geklärt sind, ob sie förderfähig sind oder nicht. Also besteht grundsätzlich die Frage, ist diese hier vorgestellte Variante nun förderfähig? Warum werden nicht vorher die Umweltverträglichkeitsmaßnahmen untersucht?

Von der Verwaltung werden nur Planungen eingebracht, welche dem Grunde nach förderfähig sind. Eine behördliche Prüfung auf die Förderfähigkeit im Detail kann erst nach weiteren Planungsstufen vorgenommen werden. Die Variante 7 entspricht den geltenden Förderrichtlinien. Zurzeit erfolgt die Findung einer Planungsvariante, deren Bestätigung durch den Stadtrat noch aussteht. Erst wenn dies geschehen ist, werden die weiteren Planungen durchgeführt. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, in dem alle Belange gebündelt und berücksichtigt sowie rechtlich abgewogen werden, erfolgen die Prüfungen der wasserrechtlichen, denkmalrechtlichen sowie schallschutzrechtlichen Maßnahmen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden diese Belange dann auch zur Einsichtnahme offen gelegt.

43. Ist die Förderfähigkeit dieser vorgestellten Variante geklärt?

Variante 7 ist dem Grunde nach förderfähig. Die Förderfähigkeit ist u. a. dann gewahrt, wenn die Leistungsfähigkeit verbessert ist, die Sicherheit erhöht ist und barrierefrei gebaut wird.

44. Der Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan (VE – Plan) 2025plus wurde im Verkehrsmuseum vorgestellt: Hier ging es auch um Verkehrsbelastungszahlen bis - 20%,- also nicht steigend, sondern eher fallend, und um Straßenbahn als Pulkführer. Dies geschieht in vielen Straßen Dresden automatisch und scheint doch gut angenommen. Mit welcher Geschwindigkeit würde ein PKW eine Straßenbahn mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h überholen, um nicht an jeder Haltstelle mit anhalten zu müssen? Hier wurden Bedenken in Bezug auf rasende PKW (mit 70 bis 80 km/h) vorgebracht. Radfahrerinnen und Radfahrer werden im Bereich des Albertplatzes auf den Fußweg geführt und kommen damit aus dem Sichtbereich des Autoverkehrs heraus. Es sollte zwingend der Radweg auf der Fahrbahn belassen werden. Ab dem Bereich Bischofsweg in Richtung Stauffenbergallee wäre ein gemischter Rad-Fußweg denkbar, um dadurch Platz zu sparen.

Siehe Antworten zu den Fragen 10 und 22.

45. Welche Überlegungen zur weiteren Entwicklung der Königsbrücker Straße gibt es, damit diese lebendiger wird? Die Hauptfunktionalität ist nicht geklärt. Das Augenmerk sollte auf der Aufenthaltsqualität und der Lebensqualität liegen.

Der betrachtete Straßenzug ist im Straßennetz der Landeshauptstadt Dresden als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Er besitzt aufgrund seiner Lage eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion zwischen dem nordöstlichen Stadtgebiet einschließlich Flughafen und dem Stadtzentrum. Als Teil der Bundesstraße 97 erfüllt er eine bedeutende regionale und überregionale Funktion, mit Verbindungen nach Hoyerswerda und Cottbus.

Die Königsbrücker Straße quert den Stadtteil Äußere Neustadt. Er ist das größte Ortsteilzentrum Dresdens, das durch eine kleinteilige, individuelle Einzelhandelsstruktur gekennzeichnet ist und eine bedeutende Versorgungsfunktion für die Äußere Neustadt und die angrenzenden Stadtteile sowie eine Ergänzungsfunktion zur Innenstadt übernimmt. Entlang der Königsbrücker Straße konzentrieren sich Einzelhandelsgeschäfte insbesondere für Nahrungs- und Genussmittel sowie für den kurz- und mittelfristigen Bedarf.

Den ÖPNV übernehmen die leistungsstarken Straßenbahnlinien 7, 8 und 13. Durch die DVB AG werden seit Anfang der 90er Jahre Straßenbahnstrecken mit dem Ziel ausgebaut, den ÖPNV leistungs- und wettbewerbsfähiger zu gestalten. Dabei kommen Niederflurwagen zum Einsatz. Perspektivisch ist zudem ein 2,65 m breites Stadtbahnfahrzeug vorgesehen, das bereits in den jetzigen Planungen Beachtung findet. In diesem Zusammenhang sind alle Verkehrsanlagen im Interesse Behinderter barrierefrei zu gestalten und für den Radverkehr zu ertüchtigen. Zur Verringerung der aus dem Verkehr resultierenden Umweltbelastungen ist es unerlässlich die gegenseitige Beeinträchtigung von ÖPNV und MIV abzubauen und lärmindernde Beläge einzusetzen.

Die Planung der Königsbrücker Straße hat bereits eine lange Vorgeschichte. Die diskutierte Variante 7 verbindet als Kompromiss die verkehrlichen Anforderungen am besten mit den vielfältigen Nutzungsansprüchen der Händlerinnen bzw. Händler und der Bewohnerinnen bzw. Bewohner. In dieser Variante wurde der Ausbau im Bestand mit regelkonformer Verkehrsflächenaufteilung und eingeschränkter Mitnutzung der Straßenbahngleise durch den MIV geplant

46. Sind Radabstellanlagen eingeplant?

Es sind Fahrradabstellanlagen geplant.

47. Wie wird mit den Bürgerbeteiligungen, Anregungen und Hinweisen umgegangen? Welches Gewicht hat das Votum des Ortsbeirates?

Siehe Antwort zum Frage 25.

Der Ortsbeirat Neustadt erhält die Vorlage zur Information.

48. Es wird der Eindruck erweckt, dass die Königsbrücker Straße als Ortsteilzentrum nicht beachtet wird. Es sind verschiedene Funktionalitätsabschnitte im Bereich zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee gegeben. Aus diesem Grund sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h berücksichtigt werden. Der Bereich nördlich der Schauburg könnte natürlich anders in Bezug auf die Geschwindigkeit behandelt werden, da dies nicht mehr dem Ortsteilzentrumscharakter entspricht. Im Bereich des Ortsteilzentrums wird nochmals darauf hingewiesen, eine differenzierte Betrachtung anzugehen – gerade in Bezug auf die Straßenbahn als Pulkführer. Ist die Differenziertheit der Planung mit unterschiedlicher Aufenthalts- und natürlich auch Verkehrsqualität berücksichtigt worden und wird diese auch in zukünftigen Planungen Berücksichtigung finden? Ist es möglich, aus der jetzigen Variante noch entsprechende Fortführungen abzuleiten?

Siehe Antwort zu den Fragen 22 und 45.

49. Wurden Anträge auf Städtebaufördermittel gestellt und wenn ja, wo werden diese eingesetzt?

Es wurden keine Anträge auf Städtebaufördermittel gestellt.

50. Es wurde darauf hingewiesen, eine Gleichstellung der älteren Bürgerinnen und Bürger sowie Kleinkinder bei der Überquerung von bis zu 18 m breiter Verkehrsanlagen mit den anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern zu beachten. Auf Grund der Feststellung, dass es sowieso am Albertplatz zum Stau kommen würde, sollte nochmals die Geschwindigkeitsbegrenzung aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer auf 30 km/h Berücksichtigung finden.

Siehe Antwort zu den Fragen 10 und 18.

51. Die zurzeit vorgestellte Variante 7 wird gegenüber der früher diskutierten Variante 5 als „Gold“ bezeichnet. Sie ist wesentlich schmaler geplant worden. Was würde passieren, wenn der Annexantrag auf die Variante 7 scheitert? Wird dann automatisch wieder die Variante 5 in den Vordergrund geschoben?

Eine Entscheidung darüber obliegt dem Stadtrat.

Siehe auch Antwort zur Frage 25.

52. Es müssen die politischen Realitäten in der Stadt zur Kenntnis genommen werden. Die Variante 7 berücksichtigt die Bedürfnisse der DVB sowie auch die der Anwohnerinnen und Anwohner und weiteren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Dies ist aber nur mit Kompromissen möglich, auf welche jeder sich auch einlassen sollte.

Das Statement wird zur Kenntnis genommen.

53. Es wird darauf hingewiesen, dass die DVB sich maßgeblich für den Ausbau der Königsbrücker Straße ohne eigenen Bahnkörper eingesetzt hat.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

54. Aus Beobachtungen des Querungsverhaltens von Bürgerinnen und Bürgern wurden Konflikte mit dem fließenden Verkehr erkannt. Was würde eine Änderung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bringen? Kann bei Tempo 30 auch mal eine Querung durch eine Verkehrsinsel ersetzt werden? Bekommen die installierten Ampeln einen Anforderungstaster oder erfolgt eine automatische Schaltung dieser LSA?

Siehe Antwort zur Frage 12.

Über die Haupttrichtung sind Anforderungstaster vorgesehen.

55. Je breiter die Fahrbahn, umso zeitiger muss die Ampel auf rot schalten, umso größer werden die sogenannten Todzeiten, d. h. der Fußgängerinnen und Fußgänger wartet länger auf das notwendige Signal.

Durch die Verbreiterung des Straßenraums zur Ausweisung separater Verkehrsräume erfolgt ein geordneter und flüssigerer Verkehrsablauf, so dass die Grünzeiten effektiver genutzt werden können. Das kommt wiederum dem querenden Verkehr zugute.

56. Es wird nochmals auf die Differenzierbarkeit im Bereich zwischen Schauburg und Katharinenstraße im Sinne der Aufenthaltsqualität hingewiesen und eine Überarbeitung der Planung und Durchführungen der Berechnungen in diesem Bereich mit einer Fahrbahn und Pulkführer Straßenbahn gefordert.

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 22 und 45 verwiesen.

57. Wurde eine Variante durchgerechnet, in der die Straßenbahn als Pulkführer fährt und der motorisierte Verkehr dahinter? Welchen Zeitverlust oder Zeitgewinn bringt dies? Die Prognosen werden angezweifelt.

Da keine Variante mit Pulkführer Straßenbahn geplant wurde, gibt es folglich auch keine Berechnungen dazu. Weitere Ausführungen zum Thema Pulkführer sind den Antworten zur Frage 22 zu entnehmen.

58. Gibt es auch Prognosen für den Radverkehr? Ein Überholen mit Kinderfahrradhänger sollte auf dem Radweg möglich sein. Erfolgte diesbezüglich eine Untersuchung im Hinblick auf die geplanten 2,35 m breiten Radwege?

Es gibt keine Prognosen für Radverkehr. Es gibt generell kein Prognosemodell für Radfahrende, wie es eines für den MIV gibt. Es werden in der Stadt aber Zählungen zu Radfahrern durchgeführt. Daraus lassen sich jedoch keine Prognosen abschätzen. Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung und soll zur Förderung des Radverkehrs beitragen. Die Breite der Radwege entspricht den regelkonformen Ansätzen der derzeit gültigen Vorschriften und Empfehlungen.

59. Wie sieht die Verkehrslösung für linksabbiegende Radfahrer/Radfahrerinnen am Bischofsweg und an der Louisenstraße aus?

Linksabbiegende Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer werden an beiden Knotenpunkten indirekt geführt. Es gibt jeweils eine Aufstellfläche im Gehwegbereich und eine separate Signalisierung.

60. Wie sieht die Fußgängerführung vor der Schauburg aus?

Diese wurde mittels der Visualisierung erklärt.

61. Am Hochhaus Albertplatz wird ein Einkaufszentrum geplant. Dies sei ein kritischer Bereich in Bezug auf die Passanten. Gibt es Annahmen bzw. Prognosen für die Zahl der Passantinnen und Passanten, die die Geschäfte und Cafes nutzen wollen?

Prognosen für Fußgängeraufkommen gibt es nicht.

Die Variante 7 sieht im Unterschied zu allen bisher untersuchten Varianten eine Verschiebung der Gleistrasse in diesem Bereich um ca. 0,75 m nach Osten vor. Die zusätzliche Breite kommt vollständig dem Gehweg vor dem bestehenden Hochhaus zugute. Damit wurde an dieser Stelle der größtmögliche Abstand zur vorhandenen Bebauung erreicht.

62. Der Verwaltung wird ein großes Lob ausgesprochen, inwieweit alle Kompromisse derzeit durchgeplant und berücksichtigt wurden. Der unerträgliche jetzige Zustand muss unbedingt ein Ende finden.

Das Statement wird zur Kenntnis genommen.

63. Wurde bei der Geschwindigkeitsbemessung berücksichtigt, dass sehr viele Ampeln auf dieser Strecke sind und dadurch, um Tempo 50 zu erreichen, ein starkes Beschleunigen erforderlich wird? Ist eine Berechnung diesbezüglich durchgeführt worden.

Siehe Antwort zur Frage 20.

64. Ist es möglich, an der Kreuzung zum Bischofsweg einen Kreisverkehr einzurichten?

Ein Kreisverkehr mit zwei sich kreuzenden Straßenbahnlinien ist nicht möglich, das sehen auch die einschlägigen Regelwerke nicht vor. Auch spricht die unmittelbare Lage der Haltestellen im Knotenpunktbereich als wichtiges Umsteigekriterium und die vorhandene Bebauung gegen einen Kreisverkehr.

65. Wie wird mit der Belastung bei der Durchfahrung der Tannenstraße umgegangen? Wie ist die Belegung jetzt und nach dem Umbau?

Die Tannenstraße wird bis zum Ausbau der Eisenbahnüberführung (EÜ) auf der Stauffenbergallee als Strecke für den Schwerverkehr benötigt. Dies entspricht dem jetzigen Zustand. Die Bordradien sind an die Schleppkurven gebunden.

Die Verkehrsbelegung der Tannenstraße wurde wegen zu geringer Höhe und Bedeutung bisher nicht erfasst.

Zur Verkehrsprognose siehe Frage 7.

66. Wie wird mit diesen Vorschlägen und Anregungen umgegangen und werden diese bei der Planung berücksichtigt?

Siehe Antwort zur Frage 25.

67. Es wird die barrierefreie Haltestellengestaltung sehr begrüßt, jedoch um Beachtung gebeten, bei überfahrbaren Pflasterflächen gesägte Pflastersteine zu verwenden, damit die Überrollbarkeit (gerade mit Rollator oder Behindertenrollstühle) gewährleistet wird.

Die Lauflinien der Königsbrücker Straße sollen mit Granitkrustenplatten ausgeführt werden. Die Planung der Kreuzungs- und Haltestellenbereiche erfolgt entsprechend der aktuellen DIN Vorschriften zum barrierefreien Bauen.

68. Wenn ein Stadtteilbürgerentscheid gemacht werden würde, werden dann nur die Anliegerinnen und Anlieger oder alle Einwohnerinnen und Einwohner Dresdens befragt?

Bei einem Bürgerentscheid würden alle Bürgerinnen und Bürger Dresdens befragt.

69. Wird wieder ein Teil der Fahrleitungsmasten auf dem Fußweg stehen?

Es wird eine kombinierte Fahrleitungs-/Öffentliche Beleuchtungsanlage geben. Die Masten sind im Fußwegbereich integriert. Es gibt auch Bereiche, in denen eine Abspannung an Häusern, wie auch jetzt schon im Bestand, erfolgen wird.

70. Wie wird mit den Änderungsanträgen der CDU umgegangen?

Die Entscheidung obliegt dem Stadtrat.

71. Wurde eine Blitzanlage mit eingeplant?

Siehe Antwort zur Frage 20.

72. Der Neustädter Kreis wünscht, so schnell wie möglich mit der Umsetzung der vorliegenden Planung zu beginnen.

Der Wunsch wird zur Kenntnis genommen.

73. Das Beispiel Albertbrücke zeigt die Probleme hinsichtlich der Förderung. Nach längeren Überlegungen sind auch dort jetzt Fördermittel bei einer anderen Variante möglich!

Der Kommentar wird zur Kenntnis genommen.

74. Es wird nochmals auf die Variantenvorstellung von Bündnis 90/Die hingewiesen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

75. Ist es möglich, nach Einstellung der Präsentation im Internet, auf schriftliche Fragen in einem Zeitraum von einer bis zwei Wochen danach noch eine Antwort zu erhalten und diese Fragen und Anregungen mit zu berücksichtigen? Es erfolgt das Angebot des Hostels der Daten der Präsentation.

Siehe Antwort zur Frage 1.

Das Angebot wird zur Kenntnis genommen.

76. Wie viele Enteignungen wird es in der Variante 7 geben? Wie viele Fördermittel werden aktuell eingenommen? Wie viele Entschädigungen werden voraussichtlich davon aufgebracht und wie sieht im Nachhinein die Bilanz aus?

Es sind unmittelbar Eingriffe an 70 Grundstücken durch geplanten dauerhaften Erwerb von Grundstücksteilen vorgesehen (Stand Dezember 2012).

Ein Fördermittelbetrag kann zurzeit noch nicht genannt werden. Es wird davon ausgegangen, dass die förderfähigen Kosten zu 75 Prozent gefördert werden.

Die Entschädigungen können sowohl aus der Inanspruchnahme von Grundstücken als auch aus der Schallvorsorge resultieren. Gegenwärtig wird bei der Variante 7 von Entschädigungsleistungen in Höhe von 800.000 Euro ausgegangen.

77. Welche Zählungen/Erhebungen über Fußgänger- bzw. Geschäftsaufkommen liegen der jetzigen und der vorherigen Planungen zu Grunde?

Es liegen keine Zählungen zu Fußgänger- oder Geschäftsaufkommen vor.

78. Was geschieht im Nachgang zur Einwohnerversammlung und wann wird die Entscheidung über die Planung getroffen?

Siehe Antwort zur Frage 1 und 25.

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates

Sitzung am: 11.12.2003

Beschluss-Nr.: V3705-SR69-03

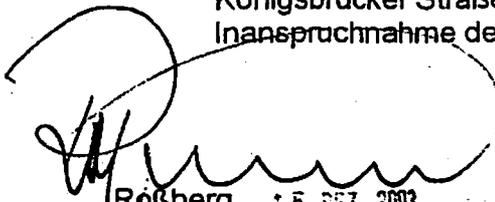
Gegenstand:

Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt:

1. Der Stadtrat hebt den Beschluss Nr. V 520-13-2000 vom 04.05.2000 auf.
2. Der Stadtrat stimmt dem Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee gemäß Anlage 2 der Vorlage (Lagepläne vom November 2003) zu.
3. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Maßnahme planungsrechtlich durch ein Planfeststellungsverfahren nach § 28 (1) des Personenbeförderungsgesetzes gesichert werden soll.
4. Die überbreiten Fahrspuren sind als zwei Fahrspuren abzumarkieren. Durch Hinweisschilder ist auf die geringe Fahrbahnbreite hinzuweisen.
5. Die Einordnung der Straßenbahnhaltestelle an der Tannenstraße ist zu prüfen.
6. Es ist nachzuweisen, dass der Anlieferverkehr im Bereich der Blockbebauung Königsbrücker Straße - Ostseite, zwischen Bischofsweg und Louisenstraße, ohne Inanspruchnahme der Fahrspur gesichert werden kann.



Rößberg 15. DEZ. 2003
Oberbürgermeister

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bau

Sitzung am: 05.04.2006

Beschluss-Nr.: V1128-SB30-06

Gegenstand:

Planerische Anpassungen für das Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee nach vorliegendem Stadtratsbeschluss Nr. V3705-SR69-03 vom 11.12.2003

Beschluss:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bestätigt das Ergebnis der gemäß Punkt 5 des Stadtratsbeschlusses Nr. V3705-SR69-03 vom 11.12.2003 zur Einordnung der Straßenbahnhaltestelle an der Tannenstraße vorgenommenen Prüfung gemäß beiliegender Anlage 2, Blatt 2 der Vorlage.
2. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bestätigt das auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses Nr. V3705-SR69-03 vom 11.12.2003 überarbeitete Planungskonzept für das Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße (Süd) unter Bezugnahme auf die beigefügten Lagepläne (Bearbeitungsstand 02/2006) nach Anlage 2 der Vorlage als Basis für die weiteren Planungsstufen und künftige bauliche Umsetzung.
3. Entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung wird das Linksabbiegen in die Tannenstraße zusätzlich in die Planung aufgenommen.



i. V. Feßenmayr
Beigeordneter für Stadtentwicklung

ausgefertigt:



Güntner
Schriftführerin

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/032/2011)

Sitzung am: 29.09.2011

Beschluss zu: V1152/11

Orig. AGG
Ø AG1
Ø Bzw GBB

Clb. 18.10.11

Gegenstand:

Ausbau der Königsbrücker Straße - Veränderung der Planfeststellungsunterlagen zur Herstellung der Förderfähigkeit im Abschnitt zwischen dem Albertplatz und der Stauffenbergallee

Beschluss:

1. Der Stadtrat stimmt der geänderten Planung der Königsbrücker Straße zur Herstellung der Förderfähigkeit im Abschnitt zwischen dem Albertplatz und der Stauffenbergallee entsprechend der Variante 5 (Anlage 1) zu.
2. Parallel zur Erstellung der Planungen auf Basis der heutigen Beschlussfassung wird dem Stadtrat eine Untersuchung für die Sanierung der Königsbrücker Straße weitestgehend im Bestand vorgelegt. Diese soll sich an den aktuellen Baurichtlinien orientieren.


i.v.
Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/050/2013)

Sitzung am: 24.01.2013

Beschluss zu: A0675/12

Gegenstand:

Planung Königsbrücker Straße

Beschluss:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt,

1. die bisherigen Ergebnisse aus der vom Stadtrat am 29. September 2011 (SR/032/2011, V1152/11) in Auftrag gegebenen „Untersuchung für die Sanierung der Königsbrücker Straße weitestgehend im Bestand“ dem Stadtrat bis spätestens zum 28. Februar 2013 vorzulegen.
2. für die Entscheidung zwischen den beiden Varianten „Sanierung im Bestand“ und der Variante V eine Vorlage vorzubereiten, über die der Stadtrat in seiner Sitzung im April 2013 entscheiden kann.


i. V. Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

Orig. AGG
Ø AG1
Ø Büro G36

Ulb.
30.01.13

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/062/2013)

Sitzung am: 21.11.2013

Beschluss zu: V2263/13

Gegenstand:

Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Beschluss:

1. Vor der Entscheidung im Stadtrat ist zu den Planungen zum Ausbau der Königsbrücker Straße eine Einwohnerversammlung durchzuführen.
2. Die Ergebnisse der Einwohnerversammlung und der Prüfaufträge sind dem Stadtrat vor der Entscheidung über die Vorlage V2263/13 vorzulegen.

Dresden, 27. NOV. 2013



Herma Orosz
Vorsitzende