



Dresden zu Fuß
Ortsgruppe des Fachverbandes
Fußverkehr Deutschland **FUSS e.V.**

Mail: dresden@fuss-ev.de
Funk: 0162/ 799 1460
Web: dresdenezufuss.de
Post: Postfach 280124, 01141
DD

Dresden zu Fuß (FUSS e.V.), Postfach 280124, 01141 Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt
St. Petersburger Straße 9
01069 Dresden

Dresden, 19. März 2019

Einwendung zur Planfeststellung für das Bauvorhaben "Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee"

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erheben wir Einwände gegen die zur Planfeststellung vorgesehene Planung für die Königsbrücker Straße Süd. Der für die fehlerfreie Abwägung erforderlichen Einbezug der Belange des Fußverkehrs erfolgt nicht bzw. nicht ausreichend. Eine Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs in der Abwägung verschiedener Aspekte der Planung müsste zu einem grundsätzlich anderem, weniger stark auf den motorisierten Verkehr (Straßenbahn wie auch MIV) fokussierten Ergebnis führen.

Die fehlerfreie Abwägung des Belange des Fußverkehrs scheitert bereits an den in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthaltenen Daten zu den Qualitätsstufen des Fußverkehrs an den Lichtsignalanlagen, wie auch am Fehlen jeglicher Zahlen über das Fußverkehrsaufkommen. Zwar enthält der Erläuterungsbericht die Aussage, dass die angemessene Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer sichergestellt würde (Abschnitt 4.1.2), ein Nachweis der Verkehrsqualität erfolgt für den Fußverkehr (wie auch für den Radverkehr) jedoch nicht. Eine entsprechende Abwägung kann dementsprechend offensichtlich nicht vorgenommen worden sein.

Die fehlerhafte Abwägung betrifft insbesondere die vorgesehene Querschnittsgestaltung und damit die für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen. Die Gehwege sind über die gesamte Länge der Planung unterhalb der Regelmaße für Gehwege, die sich aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST2006) und den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) ergeben.

Gemäß den EFA 2002 ist bei der in diesem Abschnitt der Königsbrücker Straße vorliegenden gemischten Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierter ÖV-Linie und dichter Bebauung bei einem DTV des Kfz-Verkehrs von unter 10.000 eine Breite von 5,00 m vorzusehen, die bei der (laut Erläuterungsbericht in der Prognose zu erwartenden) Überschreitung des genannten DTV um 5.000/24 h um 1,0 m zu erhöhen ist (Tabelle 2 der EFA 2002). Hinzu kommen sowohl nach EFA (Tabelle 3) wie auch der RAST 2006 (Tabelle 25) Zuschläge für Aspekte wie Schaufenster oder Auslagen. Selbst ohne die Berücksichtigung dieser Zuschläge liegt die Regelbreite für die nutzbare Gehwegfläche an der Königsbrücker Straße je Straßenseite mindestens im Abschnitt von Albertplatz bis Bischofsweg bei 6,00 m. Diese Breite wird bestenfalls auf einzelnen Abschnitten auf einer Straßenseite, nicht aber ansatzweise durchgehend erreicht.

An einigen Stellen werden selbst die Mindestbreiten von Gehwegen gemäß RAST 2006 (2,50 m, vgl. RAST 2006, Abschnitt 5.1.2, S. 35) unterschritten. Diese Mindestbreite gilt ausdrücklich bereits nur für mit geringer Dichte angebaute Straßen ohne Geschäftsnutzung. Diese Mindestbreite wird beispielsweise auch am besonders stark durch Fußgänger frequentierten Bereich bei Hausnummer 70 (Haltestelle Bischofsweg) unterschritten. Die dort vorgesehene nutzbare Gehwegbreite beträgt 1,95 m, da davon auszugehen ist, dass die Wartefläche der Haltestelle aufgrund der Nutzung durch ÖV-Fahrgäste nicht für den sonstigen Fußverkehr zur Verfügung steht. Diese Ausgestaltung führt auch zu erhöhten Unfallgefahren, da Rad fahrende Kinder Gehwege nutzen müssen und ggf. sogar angesichts des Aufkommens an Fahrgästen und anderen Fußgängern mit einer temporären Nutzung von Fahrbahnbereichen zu rechnen ist.

Des Weiteren gilt diese Problematik der Unterschreitung selbst der Mindestmaße beispielhaft für den Gehweg vor Haus Nr. 64 (am Behindertenparkplatz) und den Bereich der Haltestelle Tannenstraße stadtwärts infolge der Haltestellenausstattung, auch nördlich des Bischofsweges ist stellenweise infolge der Baumstandorte außerhalb der Parkreihe mit einem Unterschreiten der Mindestmaße zu rechnen.

Diese gravierenden Defizite der Planung werden im Erläuterungsbericht sowie in der Abwägung nicht einbezogen. Es erfolgt keine ausreichende Darstellung, warum die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs wie auch die Belange des ruhenden Kfz-Verkehrs ausnahmslos höher gewichtet werden als die Flüssigkeit und Attraktivität des Fußverkehrs, obwohl es sich um eine der wichtigsten Ortsteilzentren Dresdens handelt. Zwar wird im Abschnitt 6.6 des Erläuterungsbericht angeführt, dass der Verkehrsraum durch die Umgestaltung „mehr Platz für Fußgänger“ bieten soll, die Planung sieht allerdings das Gegenteil vor, in weiten Bereichen der Planung ist eine (zum Teil deutliche) Reduktion der Flächen des Fußverkehrs vorgesehen.

Selbstverständlich sind die Belange des Fußverkehrs mit den Belangen anderer Verkehrsteilnehmergruppen abzuwägen und können ggf. nicht vollständig berücksichtigt werden. Eine derartige Abwägung erfolgt in der Planung allerdings nicht, vielmehr werden die Belange des MIV sowie ÖV praktisch vollumfänglich berücksichtigt, während die Belange des Fußverkehrs nicht einmal bzgl. der Mindeststandards Anwendung finden bzw. (z.B. bei den Verkehrsqualitäten) deren Erfüllung nicht dargestellt wird.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Medicus
Sprecher der Ortsgruppe