

Stadtratsfraktionen der Landeshauptstadt Dresden
Ortsbeirat Neustadt

Dresden, den 16.09.2018

Stellungnahme der VCD Ortsgruppe Dresden zur Verkehrsbaumaßnahme „Ausbau Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee inklusive Knotenpunkt bis südlich Fabricestraße“, Vorplanung

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erhalten Sie die Stellungnahme der VCD Ortsgruppe Dresden zur oben genannten Vorplanung. Bevor wir auf Details der Vorplanung eingehen, zuerst zwei Statements zum Verständnis einer Vorplanung und zum Planungskriterium „Level of Service“ (LOS).

Wie auch bei anderen Vorplanungen deutlich wird (z.B. Kesselsdorfer Str. 2. BA), werden auch bei dieser Vorplanung **keine Varianten vorgelegt und diskutiert**. Es wird gezeigt, dass im Verkehrsmodell die Fälle „eine Fahrspur“ und „zwei Fahrspuren“ für den Kfz-Verkehr auf der Königsbrücker Str. stadtauswärts untersucht wurden. Dieser Ansatz ist im vorliegenden Fall, wo die Interessen ALLER Verkehrsteilnehmer zusammengebracht werden müssen, völlig unzureichend. Das Ergebnis impliziert zudem: „ja wir brauchen die zweite Spur zwingend“.

Die VCD Ortgruppe Dresden fordert daher die Vorlage von Varianten, denen eine unterschiedliche Planungsprämisse zugrunde gelegt wird. Nur auf Basis von Varianten haben die politischen Gremien sowie die Zivilgesellschaft eine Entscheidungsmöglichkeit. Diese ist mit der vorhandenen Vorplanung nicht gegeben. Es wird eine fertige Vorplanung zum Durchwinken an die Ausschüsse und Gremien gegeben.

Die Planungsprämissen können sich zum Beispiel an den Szenarien des Verkehrsentwicklungsplanes VEP 2025+ orientieren.

In der vorliegenden Vorplanung dienen die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in der **Spitzenstunde** als alleiniges Entscheidungskriterium für die Dimensionierung des Knotens. Das ist nicht hinnehmbar. Zur Verkehrsqualität des Rad- und Fußverkehrs gibt es keinerlei Aussagen und Untersuchungen.

Der LOS in der Spitzenstunde bildet den Großteil des Verkehrsablaufes im übrigen Tagesgeschehen gar nicht ab. Dort läuft der Verkehr z.T. viel flüssiger. Aus einer E in der Spitzenstunde am Werktag wird Sonntagvormittag eine C. Wenn der LOS als Entscheidungskriterium herangezogen wird, dann fachlich differenziert für alle Verkehrsteilnehmer und im Tagesgang. Im konkreten Beispiel werden sich im Tagesmittel bei

der „Variante“ eine Fahrspur auf der Königsbrücker Str. (stadtauswärts) nachvollziehbarerweise auch bessere Verkehrsqualitäten einstellen.

Die VCD Ortsgruppe Dresden fordert daher die Darstellung der Verkehrsqualitäten (LOS) im Tagesmittel bzw. im Tagesgang der Verkehrsbelastung. Diese sollten als eine von vielen Entscheidungsgrundlagen dienen. **Die bisherige Herangehensweise über den LOS der Spitzenstunde führt zu einer Überdimensionierung der Verkehrsinfrastruktur.** Für die Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund ist eine Dimensionierung der Verkehrsqualitäten des ÖPNV anhand der Spitzenstunde hingegen zwingend erforderlich!

Am Beispiel der Knotenzufahrt zur Königsbrücker Straße aus südlicher Richtung werden eindrücklich die Auswirkungen des LOS-fixierten Ansatzes deutlich: Im Bestand und in der Ausbauvariante „2 Fahrspuren“ ist die Verkehrsqualitätsstufe der Geradeausrichtung identisch (Stufe D), d.h. es **wird keine Verbesserung der Verkehrsqualität erreicht, aber die Straße wird 6 m breiter!**

Die VCD Ortsgruppe Dresden fordert daher für die Zukunft eine grundsätzliche Überarbeitung der methodischen Herangehensweise an eine städtebaulich integrierte Verkehrsplanung. Der LOS bildet das „Verkehrsgeschehen“ nicht in voller Breite ab. Es werden keine Visionen und aktive Beteiligungsprozesse durchgeführt. Auf Basis unterschiedlicher Varianten könnte z.B. eine Beteiligungsform wie beim Königsufer/Neustädter Markt durchgeführt werden.

Aus Gründen der Einfachheit wurde die männliche Form im Textteil verwendet, nichtdestoweniger beziehen sich die Angaben auf Angehörige beider Geschlechter.

Bei Fragen, Hinweisen oder Kritikpunkten zu den folgenden Ausführungen können Sie uns gerne unter den oben genannten Kontaktdaten erreichen. Wir freuen uns auf einen angeregten Austausch.

Mit freundlichen Grüßen

Richard Emmermacher

VCD Ortsgruppe Dresden

Hinweise, Anregungen und Kritik zur Vorplanung

Haltestellenanordnung

Die Anordnung beider Straßenbahnhaltestellen nördlich des Knotenpunktes ist nachteilig für die Umsteigebeziehungen. Insbesondere der Umstieg zur Linie 64 Richtung Waldschlösschen wird sich mit drei Lichtsignalanlagen zeitaufwendig gestalten. Auch wird durch die dargestellte Haltestellenanordnung der Querschnitt des Straßenraumes sehr groß.

Die VCD Ortgruppe Dresden schlägt daher eine versetzte Anordnung der Straßenbahnhaltestellen jeweils vor dem Knoten vor, um den Straßenquerschnitt auf jeder Seite zu begrenzen und die Umsteigebeziehungen zur Linie 64 zu verbessern. Die Haltestelle auf der Königsbrücker Str. Süd kann dabei als Kap mit überfahrbarem Hochbord (siehe z.B. Schandauer Str.) hergestellt werden, auf dem die gemeinsame Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur geführt wird. Der Linksabbieger wird gemeinsam mit der Straßenbahn als Mischverkehrsspur ausgeführt (analog Bestand). Hierbei entsteht auf der Südseite im Querschnitt ein zusätzlicher Raum von etwa 3,50m, der dem Rad- und Fußverkehr sowie dem Seitenraum zugeschlagen werden kann. An der Königsbrücker Str. Nord kann der frei werdende Raum für eine regelkonforme Ausgestaltung des Radfahrstreifens und ebenfalls für einen größeren Seitenraum verwendet werden.

Zufahrt Plaza Hotel

Es ist aus Sicht der VCD Ortgruppe nicht ersichtlich, warum die Zufahrt zum Hotel Plaza Dresden eine lichtsignalgesteuerte Einfahrt erhält. Diese Zufahrt erweitert zusätzlich den Querschnitt enorm. Fußgänger haben zudem prinzipiell Vorrang auf der westlichen Gehwegseite. Kraftfahrzeuge können jedoch nicht auf den Straßenbahngleisen stehen bleiben. Die Lösung dafür ist eine zusätzliche LSA für Fußgänger, die aus diesen Randbedingungen erforderlich wird.

Zusätzlich kommen aktuell verkehrende Radfahrer an dieser Stelle oft auf dem westlichen Gehweg der Königsbrücker Str., da auf der Fahrbahn kein durchgängiger Radfahrstreifen bzw. Schutzstreifen vorhanden ist. Dieses Problem wird durch die vorliegende Planung nicht gelöst (Radfahrstreifen stadteinwärts beginnt aus dem nichts) und verschärft die Problematik der Hotelzufahrt. Dadurch wird erst recht eine LSA für Fußgänger und Radfahrer erforderlich.

Die VCD Ortgruppe Dresden schlägt vor, die Gleisachsen stärker am Bestand mit etwas engeren Gleisbögen auszuführen. Dadurch kann die Zufahrt zum Hotel als „normaler“ Rechtabbieger aus dem fließenden Verkehr ausgeführt werden. Maßgabe sollen die Vermeidung von LSA für Fußgänger und für einen separaten Rechtabbieger sein. Bei engeren Gleisbögen ist sicher die Ausführung der geplanten Weichenverbindung mit den entsprechenden Aufstellflächen problematisch. Hier wäre zu prüfen, ob diese weiter nördlich angeordnet werden kann oder generell darauf verzichtet werden kann (nächste Gleisschleife befindet sich nicht weit weg und war als optional aufgeführt).

Eine stärkere Orientierung der Gleisachsen am Bestand eröffnet zudem die Möglichkeit die Radverkehrsführung auf der westlichen Gehwegseite, westlich der Straßenbahn einzuordnen. Kurz vor der Hoteleinfahrt wird dieser dann zur Herstellung der erforderlichen Sichtbeziehungen auf die Fahrbahn geführt. Der Straßenquerschnitt kann dadurch deutlich verringert werden.

Erweiterungen des Straßenraumes

In der entsprechenden Vorlage wird bezüglich der Fahrstreifen am Knotenpunkt ausgeführt: „Die übrige Fahrstreifenaufteilung und die Verkehrsführung entsprechen weitestgehend dem Bestand“. Dies ist mitnichten so: An allen Knotenzufahrten wird die Fahrspuraufteilung gegenüber dem Bestand erweitert und die asphaltierte Fläche deutlich größer. An der nördlichen Zufahrt beträgt die Erweiterung des Straßenraumes ca. 14 m (!). Aus städtebaulicher Sicht ist diese Herangehensweise kritisch zu hinterfragen. Jegliche Spuren eines Platzes werden beseitigt und dem Verkehrsfluss hingegeben. Aber auch ganz praktische Folgen hat die Erweiterung des Straßenraumes: Die Räumzeit für Fußgänger an LSA wird entsprechend groß, was sich wiederum auf die Leistungsfähigkeit des Gesamtknotens niederschlägt.

Die VCD Ortgruppe Dresden schlägt daher vor, einerseits die oben angesprochene versetzte Haltstellenanordnung zu überprüfen, andererseits die Fahrspurbreiten zu hinterfragen. Mit einer konsequenten Fahrspurbreite von 2,75 m sowie eines 2,00 m breiten Radfahrstreifens kann die versiegelte Fläche an der nördlichen Knotenzufahrt um etwa 2,00 m kleiner ausfallen. Diese Maßnahme wird sich aufgrund der oben angesprochenen Fußgängerräumzeit positiv auf die Gesamtleistungsfähigkeit des Knotens auswirken. Auch wenn hier an einzelnen Stellen keine regelkonformen Fahrspurbreiten hergestellt werden, so ist die Untersuchung dieser Lösung aus städtebaulicher Sicht dringend geboten.

Zwei Fahrspuren auf der Königsbrücker Str. stadtauswärts

Die Begründung der zusätzlichen Fahrspur auf der Königsbrücker Str. stadtauswärts ist haltlos. Die Verkehrsqualität wird gegenüber dem Bestand nicht verbessert (siehe Anlage 4A und 4B) aber die Straße wird deutlich breiter! Diese Überdimensionierung der Verkehrsinfrastruktur ist konträr zu gegenwärtigen Planungsprämissen der Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung.

Radverkehrsführung

Königsbrücker Str. stadtauswärts:

Die Breite des Radfahrstreifen hinter dem Knoten von 1,85 m ist nicht hinnehmbar. Lastenräder und Fahrräder mit Anhängern können hier in Probleme geraten, zudem verringern die Einlaufrinne für die Straßenentwässerungen die „Fahr“breite der Radfahrer zusätzlich. Ein Überholen ist zudem sehr gefährlich, da Autofahrer sich hier mit dem Einordnen beschäftigt sind. In Richtung Fabricestraße wird der Radverkehr einfach auf die Fahrbahn überlassen. Diese Führung führt zu Konflikten zwischen Kfz- und Radverkehr. Viele Radfahrer fahren heute an dieser Stelle bereits auf dem östlich parallel verlaufenden Asphaltstreifen. Hier ist der Radverkehr am bestehenden abgesenkten Bordstein hineinzuführen.

Königsbrücker Str. stadteinwärts:

Zwischen Plaza Hotel und Knotenzufahrt beträgt die Breite des Radfahrstreifens wiederum 1,85m. Das ist nicht hinnehmbar und an dieser Stelle unnötig (siehe oben). Die Führung am Knoten wird vom VCD begrüßt.

Stauffenbergallee in Richtung Waldschlösschen:

An der LSA des Knotens erfolgt keine Mitführung des Radfahrstreifens auf der Fahrbahn. Rechtsabbiegende Kfz- und LKW-Fahrer haben daher Probleme Sichtbeziehungen herzustellen. Die geplante Verkehrsführung ist eindeutig zu gefährlich für den Radverkehr und ist anzupassen. Hier wäre eine Aufstellfläche für den Radverkehr vor dem Rechtsabbieger möglich (rot markierte Fläche). Über dem Knoten und an der Haltstelle der Linie 64 beträgt die Radstreifenbreite 1,60m. Das ist zu wenig (siehe Argumentation oben).

Stauffenbergallee in Richtung Autobahn:

Es wird kein Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorgesehen. Die angesprochene Gefährlichkeit der Anlage entspricht der oben genannten in der Gegenrichtung. Auch hier wäre die Anordnung einer Aufstellfläche für den Radverkehr vor der Haltelinie des Rechtsabbiegers möglich. Die Einfahrt in die neue Haltstelle der Linie 64 könnte ebenfalls bei haltenden Bussen zu Problemen führen. Hier wird auf haltende Busse aufgefahren bzw. ist teilweise riskante Überholmanöver zu erwarten.