Sanierung Königsbrücker Straße

Informationen zur Variantenabwägung

Bürgerinitiative "Königsbrücker muss leben!"

Einführung

Der Stadtrat hat 2014 beschlossen, neben der vierspurigen Ausbauvariante (v7) auch zwei schmalere Varianten (jetzt genannt: v8.4 und v8.7) zu untersuchen. Dies geschah, da noch nie zuvor schmalere und damit stadtteilverträglichere Varianten geprüft worden sind und es erhebliche und berechtigte Zweifel gab, ob ein vierspuriger Ausbau überhaupt notwendig ist.

Die drei Varianten sind schematisch in Abb. 1 dargestellt. Charakterisieren lassen sich die Varianten[1] in Kurzform wie folgt:

- v7 - durchgängig vierspurig, Mindestfahrbahnbreite 17.50m (von Bord zu Bord, heute: 10 Meter), durchgehend Radverkehrsanlagen, schmale Gehwege, kein eigenes Gleisbett.
- v8.4 - durchgängig zweispurig, Fahrbahnbreite außerhalb Haltestellen mit 10.50m bis 12.50m geringfügig breiter als heute (10m), durchgehend Radverkehrsanlagen, die breitesten Gehwege, Radweg nördlich Paulstraße teilweise durch historische Baumallee, kein eigenes Gleisbett.
- v8.7 - fast identisch der v8.4 im Kernbereich (Louisenstraße bis Bischofsweg), Verlegung Haltestelle (stadteinwärts) vor Schauburg, Nördlich Bischofsweg und südlich Post der vierspurigen v7 sehr ähnlich - allerdings mit eigenem Gleisbett für die Bahn.

Auftrag an die Verwaltung war, sowohl die **städtebaulichen** als auch die **verkehrlichen** Aspekte qualitativ und quantitativ zu untersuchen. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollten, strukturiert nach verschiedenen Kriterien, eine Abwägungsmatrix füllen. Anhand von dieser Abwägungsmatrx soll dann eine öffentliche Diskussion geführt werden.

[1] Die Pläne sind zum Download auf: `www.koenigsbruecker-muss-leben.de`

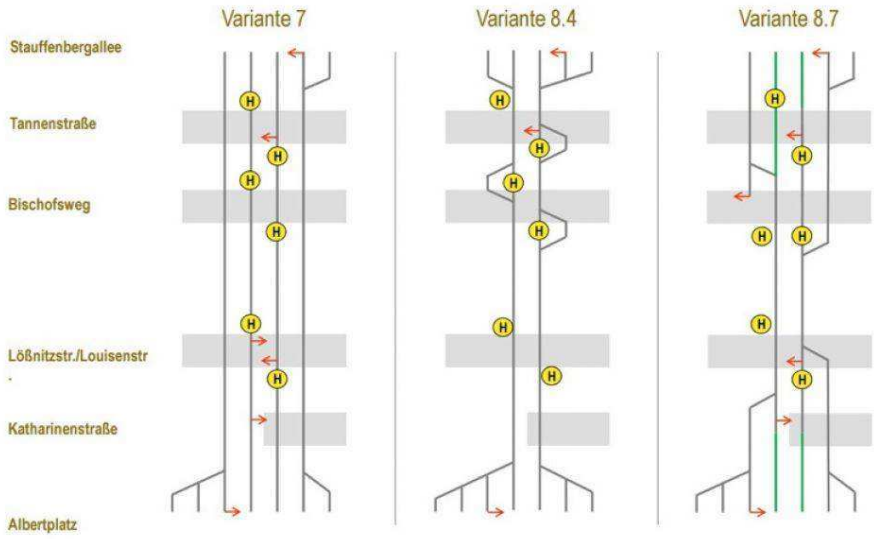

Abbildung 1: *Die drei Varianten. Variante 8.7 ist im Kernbereich (Louisenstraße bis Bischofsweg) mit der v8.4 fast identisch. Nördlich und südlich dieses Bereichs stellt sie wie die v7 eine vierspurige Straße (allerdings mit zwei eigenen Spuren für die Straßenbahn).*
Quelle: MOPO

Dieser Zeitpunkt ist jetzt erreicht, denn die Ergebnisse der Variantenuntersuchung liegen fast[2] in Gänze vor. Wir hoffen, dass dieses Dokument einen schnellen Einstieg in die Thematik vermittelt, und damit bei der Durchführung der öffentlichen Diskussion hilfreich sein kann.

Verkehrsentwicklung

Die Kfz-Verkehrsstärken sind in den letzten 20 Jahren um 30-50% gesunken. Im Jahr 2030 fahren nicht mehr Autos auf der Königsbrücker als heute.

Abb. 2 zeigt, dass die Verkehrsbelegung (Kfz/Tag) der Königsbrücker bereits eine dramatische Reduzierung der Kfz-Zahlen in der Vergangenheit erfahren hat. Fuhren in den 1990ern noch z.T. weit über 30.000 Autos auf der Königsbrücker, so sind es heute 15.000-20.000: eine Reduktion um 30%-50%!

[2]Uns fehlen noch die versprochenen “fotorealistische Darstellungen” sowie eine quantitative Kostenabschätzung der drei Varianten (beides wurde aber schon auf der Einwohnerversammlung gezeigt, wir arbeiten daran, die Dateien zu bekommen).

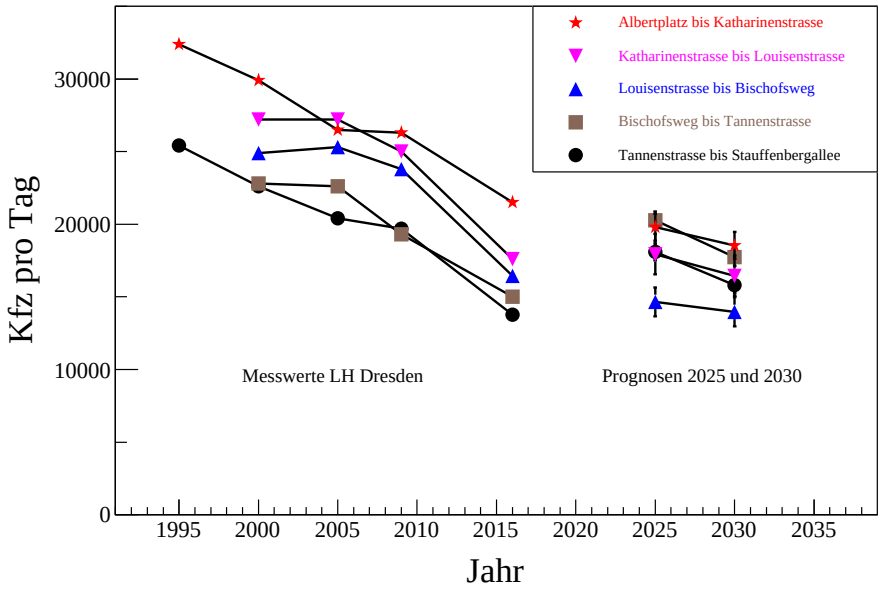

Abbildung 2: *Verkehrsentwicklung (Kfz/Tag) auf verschiedenen Abschnitten der Königsbrücker Straße. Die Daten bis 2016 sind offizielle Messungen der Stadt (Quelle: Daten zusammengetragen in den Jahren 2011 bis 2016 aus verschiedenen Dokumenten wie Vorlagen und Antworten auf Stadtratsanfragen sowie dem Themenstadtplan). Die Angaben zu den Prognosen sind von der Stadt im Zuge des Variantenvergleichs individuell für jede Variante (v7, v8.4, v8.7) ermittelt worden. Die hier angegebenen Werte stellen die Mittelwerte der drei Varianten, die Fehlerbalken die Spreizung der Ergebnisse dar.*

Die Gründe für diesen außergewöhnlichen Verkehrsrückgang sind: ein deutlicher Rückgang der Bevölkerung im Umland, der Bau der A17, die Öffnung der Waldschlösschenbrücke, eine verdichtete (Neu-)Stadt mit kurzen Wegen, der Wandel der Mobilität in Richtung Fuß-, Rad- und ÖPN-Verkehr sowie der demographische Wandel.

Diesee Prozesse verstetigen sich nach der aktuellen Prognose2030 auch in Zukunft, und werden auch durch das Anwachsen der Einwohnerzahl Dresdens nicht überkompensiert (die Prognose 2030 geht von 597.000 Einwohnern aus - ein Zuwachs von ≈60.000!). Der Kfz-Verkehr wird auf der Königsbrücker Straße insgesamt nicht steigen - jeder, der nach diesen Ergebnissen der Prognose2030 noch mit einem generellen Ansteigen des Verkehrs argumentiert, befindet sich außerhalb der Faktenlage.

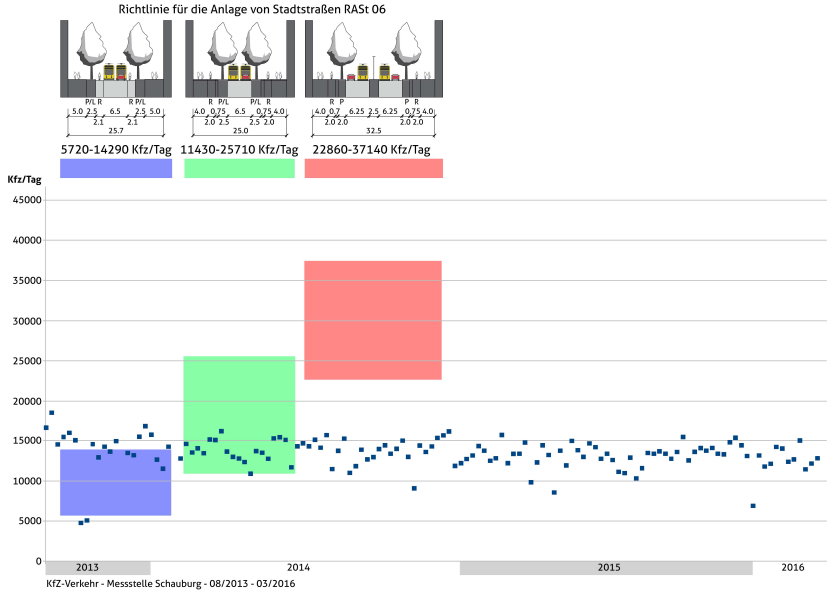

Abbildung 3: *Messergebnisse der Bürgerinitiative: der Verkehrsfluss pro Tag seit Öffnung der Waldschlösschenbrücke.*

Verkehrszählung der Bürgerinitiative

Der Verkehrsfluss an der Schauburg ist gering und sehr weit von der Notwendigkeit eines vierstreifigen Ausbaus entfernt.

Abb. 3 zeigt die Ergebnisse der wöchentlichen Verkehrszählung[3], welche die Bürgerinitiative seit 2013 durchführt (auf Höhe der Schauburg). Man erkennt den deutlichen Rückgang der Verkehrsstärke nach Öffnung der Waldschlösschenbrücke um ca. 10-15% (die ersten zwei Messpunkte liegen vor der Öffnung). Des Weiteren erkennt man keine signifikanten Tendenzen - die Verkehrsstärke pendelt im Rahmen von 12.000-16.000 Autos pro Tag.

Interessant ist, dass die Schließung der Albertbrücke (Juni 2014) keinen signifikanten Effekt auf die Verkehrsstärke auf der Königsbrücker hatte. Daher liegt der Schluss nahe, dass auch nach Wiedereröffnung sich der Verkehr auf der Königsbrücker nicht signifikant ändern wird.

Anzumerken ist, dass die Ergebnisse der Messungen der Bürgerinitiative im

[3]Der Tageswert wird berechnet, indem angenommen wird, dass zwischen 17:00 und 18:00 Uhr am Freitag 7% des Tageswerts fahren.

Rahmen der Messunsicherheit (±10%) mit denen der städtischen Messungen übereinstimmt. Dies wurde mehrfach von Prof. Köttnitz bestätigt[4].

Im oberen Bereich des Bildes sind die zu bestimmten Verkehrsbelegungen empfohlenen Querschnitte der "Richtlinie zur Analge von Stadtstraßen" (RASt06) gezeigt und farblich markiert. Die Bereiche der Empfehlungen sind zusammen mit den Messdaten aufgetragen. Man erkennt, dass die Richtlinie einen vierspurigen Ausbau (rot) erst bei Verkehrsstärken von über 22.000 Kfz/Tag empfiehlt.

Ein vierspuriger Ausbau (v7) scheidet daher eigentlich schon allein auf Grund der Baurichtlinien aus.

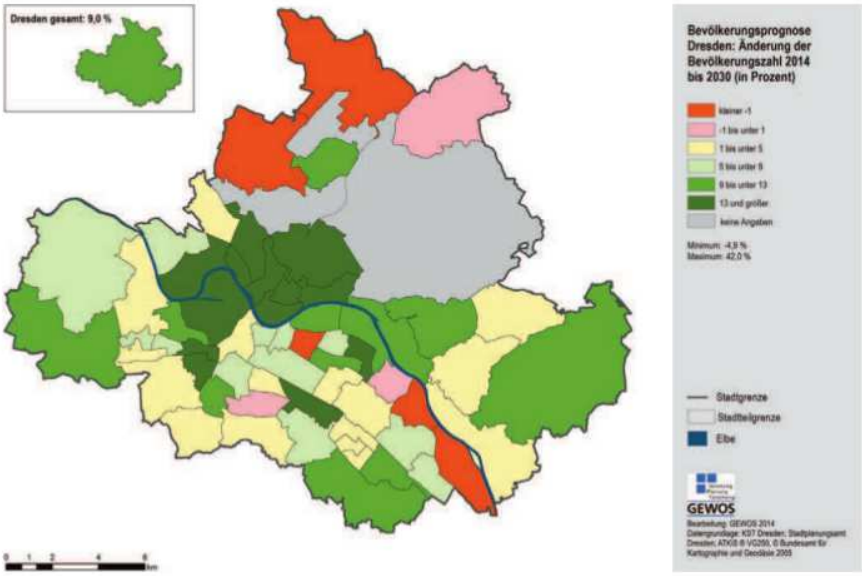

Abbildung 4: *Die Einwohnerzahl in den Innenstadtbereichen wächst deutlich - im Umland stagniert oder sinkt sie.*
Quelle: "Wohnungsmarktbericht Dresden 2014" (S. 53)

Städtebauliche Entwicklung der Königsbrücker Straße

Die Einwohnerzahl in der Neustadt wächst deutlich. Dies bedeutet kürzerer

[4]z.B. bei der städtischen Pressekonferenz im Wold-Trade-Center kurz nach Öffnung der Waldschlösschenbrücke.

Wege und mehr Fuss- und Radverkehr. Daher ist der Größe und der Qualität der Bereiche außerhalb der Fahrbahn besonders hohe Bedeutung zuzumessen.

Die Königsbrücker liegt zwischen der Äußeren Neustadt und dem Hechtviertel - d.h. im geographischen Zentrum von ca. 60.000 Anwohnern. Die Königsbrücker ist als Nahversorgungszentrum mit einem ausgesprochen diversifiziertem Dienstleistungsangebot schon heute ein zentraler Ort.

Die Bedeutung der Königsbrücker als Ortsteilzentrum wird sich in Zukunft noch deutlich verstärken. Dies geht eindeutig aus den Untersuchungen des Wohnungsmarktberichts 2014 hervor. Abb. 4 verdeutlicht, dass, während in der Periferie sich die Wohndichte i.T. sogar negativ enwickelt, sich gerade die Neustadt und das Hechtviertel deutlich verdichten werden (>13% bis 2030).

Mit dieser urbanen Verdichtung wird sich auch das lokale Dienstleistungsangebot erhöhen. Insgesamt werden die Menschen kürzere Wege zwischen Wohnen, Arbeiten und Einkaufen bewältigen - vermehrt zu Fuss, mit dem Rad oder dem ÖPNV. Daraus resultiert direkt einen Bedarf nach breiten Randzonen (für Gehwege, Gastro, Auslagen, Aufenthalt, große Bäume, Fahrradparken, ...) - der eigentliche Straßenraum (Fahrbahn) sollte daher so schmal wie möglich sein.

Abwägungsmatrix

Von den sechs untersuchten Kategorienen gewinnt die schmale, zweispurige Variante drei - eine Kategorie ist unentscheiden - zwei werden von den breiteren Varianten gewonnen.

Die Stadtverwaltung hat eine Abwägungsmatix (Abb. 5) wie vom Stadtrat verlangt erstellt, welche alle Varianten in sechs verschiedenen Kategorien untersucht und untereinander bewertet. Die untersuchten Kategorien sind: Städtebau, Denkmalschutz, Verkehr, Umwelt, Förderfähig und Baukosten. Ziel dieses Vorgehens war es, einen möglichst ganzheitlichen Blick bei der Auswahl der Bauvariante zu erhalten.

Die Ergebnisse der Analysematrix sind schematisch in Tab. 1 gezeigt. Wie zu erwarten war, punktet die schmale, zweispurige Variante (v8.4) in den Kategorieen 'Städtebau' und 'Denkmalschutz' und wird darüber hinaus nun offiziell von der Stadt als die kostengünstigste Variante bezeichnet. Die beiden "breiteren" Varianten gewinnen bei der Geschwindigkeit für Autos und Bahn sowie bei der Thematik Förderfähigkeit. Beim Thema 'Umwelt' gibt es ein Patt.

OBERMEYER
PLANEN+BERATEN GmbH

Königsbrücker Straße (Süd)
zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Stand: 21.03.2016
Seite 1 von 7

VARIANTENVERGLEICH
Legende Wertung: "grün"= beste Variante / "gelb" = neutral / "rot" = schlechteste Variante

Wertungsmerkmal / Variante	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Städtebau			
Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	gelb	grün	gelb
Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	rot	grün	grün
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	gelb	grün	gelb
Denkmalschutz			
Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	rot	gelb	rot
Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	rot	gelb	gelb
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	grün	grün	grün
Verkehr			
Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	grün	rot	grün
Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	grün	gelb	grün
Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	grün	rot	grün
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	grün	rot	grün
Umwelt			
Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	rot	rot	rot
Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	grün	gelb	grün
Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	gelb	grün	gelb
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	gelb	gelb	gelb
Förderfähigkeit			
Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	grün	rot	grün
Kosten			
Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	rot	grün	gelb

H:\SG6622\@Projekte\Königsbrücker Straße Süd\Variantenuntersuchung\Stand Februar\März 2016\Variantenvergleich 07-03-2016Änderungen angemerkt.xlsx

Abbildung 5: *Vergleich der städtebaulichen und verkehrlichen Belange. (Quelle: Stadtverwaltung LH Dresden)*

Detailbetrachtung: Verkehr

Abb. 6 zeigt die Fahrzeiten für Bahn und Auto zur Spitzenstunde (Rush-Hour), unterteilt in beide Fahrtrichtungen. Aufgetragen ist sowohl der heutige Ist-Zustand (Messung) als auch die Ergebnisse der Simulation für alle drei zukünftigen Varianten. Man erkennt, dass in allen Varianten eine deutliche Verringerung der Durchfahrtszeiten erfolgt.

Es ist erkennbar, dass in stadtauswärtiger Richtung die Ergebnisse für alle Varianten sowohl für die Bahn als auch für den Kfz-Verkehr sehr ähnlich sind. In dieser Richtung ist es demnach aus Sicht der Fahrzeiten eigentlich unerheblich, für welche Variante sich am Ende entschieden wird.

Stadteinwärts verringert die zweispurige Sanierung die Fahrzeit für Bahn

Bewertungskategorie	v7	v8.4	v8.7	Gewinner
Städtebau	-	+	o	8.4
Denkmalschutz	-	+	o	8.4
Verkehr	+	-	+	7/8.7
Umwelt	o	o	o	—
Förderfähigkeit	+	-	+	7/8.7
Baukosten	-	+	o	8.4

Tabelle 1: Zusammenfassung der Ergebnisse der Abb. 5. Die zweispurige Variante 8.4 "gewinnt" in drei Kategorien. Die beiden anderen Varianten gewinnen gemeinsam zwei Kategorien.

und Auto um ca. 40 Sekunden - die Varianten v8.7 und v7 erreichen eine Fahrzeitverkürzung von ca. 90 Sekunden. Eine schlanke Sanierung wäre also durchaus signifikant schneller als heute - aber nicht so schnell verglichen mit den Varianten v8.7 und v7.

Insbesondere interessant ist, dass die durchgehend vierspurige Variante (v7) auf allen Abschnitten **nicht schneller** als die Variante v8.7 ist. Unsere Behauptung, dass ein vierspuriger Ausbau überdimensioniert ist und eine schlankere Variante daher durchaus die gleichen verkehrlichen Qualitäten aufweisen kann, ist damit bestätigt.

Zu bedenken ist, dass sich die Werte nur auf die Spitzenstunde (Rush-Hour) beziehen. Für die restliche Zeit sind die Verkehrsflüsse geringer und es ist sehr stark anzunehmen, dass hier die Fahrzeitunterschiede zwischen den Varianten sich verringern werden.

Detailbetrachtung: Förderfähigkeit

In Abb. 5 (Abwägungsmatrix) wird der durchgehend zweispurigen Sanierungsvariante v8.4 von Seiten der Stadtverwaltung das schlechteste Abschneiden beim Thema Förderfähigkeit bescheinigt. Aus Sicht der Bürgerinitiative "Königsbrücker muss leben!" ist diese Einstufung nicht gerechtfertigt:

§4.1.1 der Sächsischen Förderrichtlinie (RL-KStB) regelt, dass eine notwendige Vorraussetzung für die Förderfähigkeit eine "Verbesserung der Verkehrsverhältnisse" ist. Diese Forderung ist grundsätzlich in allen drei Planvarianten gegeben, da:

- Auto: Asphalt beruhigt die Fahrt, die Durchfahrtzeiten sind deutlich

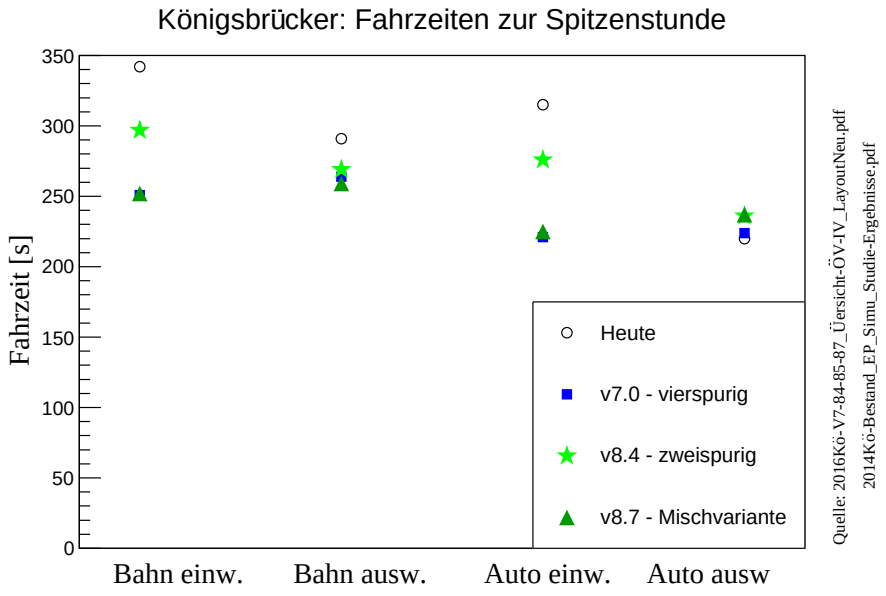

Abbildung 6: *Fahrzeiten zur Spitzenstunde. Stadtauswärts weisen alle Varianten ähnliche Ergebnisse auf. Stadteinwärts sind die Fahrzeiten der durchgehend schmalen Sanierungsvariante (v8.4) leicht verlängert, die von v8.7 und v7 vergleichbar. Man beachte, dass in stadtauswärtiger Richtung die Fahrzeit im heutigen Bestand am geringsten ist.*

kürzer, die heutige Tempo30 Regelung kann (leider) entfallen

- Bahn: barrierefreiere Haltestellen, 3m Gleismittenabstand, neue Schienen, moderne Streckenfühung (Pulkführerin/eigene Fahrspur), neue Abbiegerelation an der Schauburg
- Rad: eigene Radfahranlage, Asphalt statt Kopfsteinpflaster, Radbügel
- Fuss: städtebauliche Neuordnung mit neuem, ebenen Bodenbelag, Bordabsenkungen, Stadtmöblierung, die Möglichkeit, einen neuen Stadtplatz zwischen Eschen- und Scheunenhofstraße einzurichten, weitere Belebung der Königsbrücker als Ortsteilzentrum.

Aus verkehrlichen Gründen müssen daher alle Varianten (damit auch die v8.4) förderfähig sein!

Andererseits ist eine weitere notwendige Vorraussetzung für die Förderfähigkeit, dass die Baumaßnahme nach dem “Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist”. Wenn also jetzt nach der Untersuchung bekannt ist,

dass eine schlanke Sanierung (v8.4) die kostengünstigste Variante ist - und verkehrlich weitaus besser als heute funktioniert - warum dann eine teurere Variante wählen? Wäre dann nicht eine teurere Variante mit einem Förderrisiko ausgestattet?

Detailbetrachtung: Kosten

In der Abwägungsmatrix wird die zweispurige v8.4 als die kostengünstigste Variante ausgewiesen. Hier wurden seitens der Stadt Abschätzungen auf der Einwohnerversammlung gezeit. Allerdings liegen uns die Ergebnisse nicht im Detail vor.
Unserer Kenntnis nach, sind auch in der Vorlage der Stadt (V1127/16) keine Details zu Kostenabschätzungen enthalten. Ohne eine nachvollziehbare Kostenabwägung ist aber eigentlich eine verantwortungsbewußte Entscheidung im Ortsbeirat oder im Stadtrat nicht möglich.

Welche Informationen fehlen noch?

Bislang sind die verkehrlichen und städtebaulichen Belange qualitativ und quantitativ untersucht worden. Es fehlt aber immer noch, neben einer Kostenschätzung, ein entscheidender Informationsbaustein:

- Fotorealistische Darstellungen (Visualisierungen, Bilder) der einzelnen Varianten. Der Mensch kann bauliche Auswirkungen relativ schlecht mittels Bauplänen für sich begreifbar machen. Hier entscheidet "das Auge" ganz wesentlich mit. Der Mensch muss ein Gefühl dafür bekommen, wie die einzelnen Varianten dann in der Realität aussehen.
  Solche Visualisierungen wurden auf der Einwohnerversammlung öffentlich gezeigt. Die Dateien liegen uns aber bislang noch nicht vor. In der Vorlage der Stadt (V1127/16) sind unseres Wissens nach ebenfalls keine Visualisierungen enthalten. Ohne aussagefähige Visualisierungen ist aber eigentlich eine verantwortungsbewußte Entscheidung im Ortsbeirat oder im Stadtrat nicht möglich.

Fazit der Bürgerinitiative

Variante 8.4 - wollen wir!

Insgesamt ist das Ergebnis der Variantenuntersuchung recht befriedigend. Zum ersten mal in der langen Geschichte der Königsbrücker Straße wurden drei verschiedene Varianten (schmal, mittel, breit) qualitativ und quantitativ

- unter für alle Varianten gleichen und fairen Bedingungen - untersucht. Dies allein ist schon ein Riesenerfolg für die Bürgerinitiative - denn genau dies war immer eine unserer Kernforderungen: Erst untersuchen, das Ergebnis öffentlich diskutieren, die beste Variante herausfiltern, entscheiden ... und dann auch tatsächlich bauen.

Nun gilt es, eine breite öffentliche Diskussion basierend auf den Untersuchungsergebnissen zu führen. Hierzu gilt es, jeder einzelnen Stimme genügend Raum zu geben (Veranstaltungen, Presse, Social Media, Einwohnerversammlung).

Danach wird es hoffentlich eine auf den Fakten basierende, qualifizierte Entscheidung im Stadtrat geben, welche dann von einer hoffentlich großen Mehrheit getragen werden wird.

Aus Sicht der Bürgerinitiative ergibt sich abschließend folgendes Bild:

- Variante 7 (durchgängig vierspurig): diese Variante ist bzgl. der Fahrgeschwindigkeiten von Bahn und Auto nicht besser als eine der schmaleren Varianten (v8.7). Sie ist aber die teuerste und stadtteilunverträglichste Variante. Diese Variante ist demnach die schlechteste aller Varianten und sollte nicht weiter verfolgt werden.

- Variante 8.7 (zwei/zwei+zweispurig(eigenes Gleisbett)): diese Variante ist bzgl. der Fahrgeschwindigkeiten von Bahn und Auto die beste Variante. Bei den städtebaulichen Aspekten ist sie im Kernbereich (Louisenstr. bis Bischofsweg) ähnlich der schmalen v8.4 - wird aber außerhalb dieses Bereichs so breit wie ein vierspuriger Ausbau. Außerdem ist sie teurer als die durchgehend zweispurige Sanierung. Die v8.7 ist unglaublich viel besser, als alles, was es in der Vergangenheit bislang gab. Allerdings geht es noch bedeutend besser ...

- Variante 8.4 (durchgängig zweispurig): Städtebaulich ist diese Variante eindeutig auf der ganzen Strecke die Stadtteilverträglichste. Sie verändert der Charakter des historischen Boulevards am wenigsten und kann sogar (in Teilen) den historischen Reitweg nördlich der Paulstraße erhalten. Diese Variante ist auch die kostengünstigste. Bei den Reisegeschwindigkeiten für Bahn-/Autoverkehr ist sie stadtauswärts mit den anderen Varianten vergleichbar. In Richtung Albertplatz ist die Verkürzung der Reisezeit verglichen mit heute deutlich - aber nicht so ausgeprägt wie in den anderen Varianten.

Diese Variante gewinnt als einzige drei von sechs Kategorien und ist daher nach Abwägung aller Fakten aus unserer Sicht die Beste!

“v8.4 - wollen wir!”

Autor: Bürgerinitiative ‘‘Königsbrücker muss leben!’’, Text: Dr. M. Schulte-Wissermann
URL: www.koenigsbruecker-muss-leben.de, Kontakt: info@koenigsbruecker-muss-leben.de