



N I E D E R S C H R I F T

zur öffentlichen Bürgerversammlung

**Ausbau der Königsbrücker Landstraße
zwischen Karl-Marx-Straße und Arkonastraße**

am Montag, 18. Juni 2018,

18:30 Uhr

**im Flughafen Dresden, Konferenz-Center
Wilhelmine-Reichard-Ring 1, 01109 Dresden**

Beginn der Sitzung:

18:30 Uhr

Ende der Sitzung:

20:45 Uhr

Vertreter der Verwaltung sowie der beteiligten Planungspartner:

Herr Wintrich	Ortsamtsleiter Klotzsche
Herr Bräuer	Abteilungsleiter Verkehrsanlagenplanung, Stadtplanungsamt
Herr Zschoge	Sachbearbeiter Verkehrsanlagenplanung, Stadtplanungsamt
Frau Abolmaali	Stadtplanerin, Stadtplanungsamt
Frau Simmich	Stadtplanerin, Stadtplanungsamt
Frau Mau	Stadtplanerin, Stadtplanungsamt
Herr Neukirch	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Herr Geßner	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Frau Aurin	Rehwaldt Landschaftsarchitekten

Herr Wintrich als Leiter des Ortsamtes Klotzsche wird die Bürgerversammlung moderieren. Einleitend begrüßt er die zahlreich erschienenen Gäste, stellt die VertreterInnen auf dem Podium vor und führt kurz in die Veranstaltung ein. Die Beteiligung der BürgerInnen erfolgt bewusst in einem sehr frühen Stadium der Planungen, um eine Stimmungslage der KlotzscherInnen einzufangen und Anregungen für die weitere Planung mit aufnehmen zu können.

1. Vorstellung der Vorplanung

Durch Herrn Zschoge aus dem Stadtplanungsamt wird anhand einer Präsentation (Anlage 1) zunächst die Verkehrsplanung für das Bauvorhaben im Abschnitt zwischen Karl-Marx-Straße und Käthe-Kollwitz-Platz vorgestellt. Es handelt sich dabei um eine Vorplanung, also die erste Planungsstufe, in der der Straßenraum grundsätzlich aufgeteilt wird. Diese bildet die Grundlage für einen späteren Stadtratsbeschluss, der die weiteren Detailplanungen beauftragt.

Die Verkehrsbaumaßnahme „Zweigleisiger Ausbau der Königsbrücker Landstraße zwischen Karl-Marx-Straße und Arkonastraße“ erstreckt sich über eine Länge von 1,7 km. Die Königsbrücker Landstraße ist im besagtem Abschnitt als Staatsstraße S59 ausgewiesen und wird von täglich 13.000 bis 17.000 Kfz genutzt. Die Verkehrsprognose 2030 geht zukünftig von keiner wesentlichen Änderung aus. Eine nach Radverkehrskonzept festgelegte innerstädtische Hauptradrouten (IR III) verläuft parallel zum Planungsgebiet.

Derzeit weist der Verkehrszug Defizite in der Verkehrssicherheit unter anderem durch (teilweise) eingleisigen straßenbündigen Straßenbahnverkehr und fehlende barrierefreie Haltestellen auf.

Als wesentliche Planungsziele werden daher definiert:

- Schaffung regelkonformer, sicherer, funktionaler Verkehrsanlagen für alle Verkehrsarten weitgehend im Bestand (ohne Grunderwerb)
- Zweigleisiger Ausbau der vorhandenen eingleisigen Abschnitte (3-Meter-Gleisachsabstand) und barrierefreie Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation und Fahrradbügeln
- Berücksichtigung der seitenraumbezogenen Anforderungen (Parken, Ver- und Entsorgung)

Im Vorfeld worden vier Varianten einer möglichen Verkehrsplanung untersucht, wovon jedoch nur zwei weiterverfolgt werden sollen. Diese vier Varianten stellt Herr Zschoge anhand eines schematischen Regelquerschnittes sowie der jeweiligen Bewertung für den Radverkehr, den motorisierten Individualverkehr (MIV), die Straßenbahn sowie unter Beachtung des Eingriffes in private Flächen näher vor:

Variante D - Eingleisiger besonderer Bahnkörper mit einstreifigen Richtungsfahrbahnen und Schutzstreifen

- Durchgängige Radverkehrsanlagen
- Hohe technische Störanfälligkeit der Straßenbahn durch eingleisige Abschnitte
- Hohe Einschränkung des MIV im Havariefall durch einstreifige Richtungsfahrbahnen
- Durchgängig Eingriffe in private Grundstücke (Vorgärten) erforderlich

➤ Keine weitere planerische Betrachtung

Variante C - Minimale Fahrbahnbreite

- Zweigleisiger straßenbündiger Bahnkörper mit minimaler Fahrbahnbreite und teilweise Freigabe der Seitenräume für den Radverkehr
- Durchgängige Führung des Radverkehrs zwischen den Gleisen (mit abschnittweiser Freigabe/Mitnutzung der Seitenbereiche)
- Richtungsbezogene Einschränkung des fließenden Verkehrs durch Ver- und Entsorgung (Straßenbahn, MIV, Radverkehr)
- Keine durchgängigen Eingriffe in private Grundstücke (Vorgärten) erforderlich

➤ Keine weitere planerische Betrachtung

Variante A - Symmetrischer Querschnitt

- Zweigleisiger straßenbündiger Bahnkörper mit Restfahrbahnbreite für den Radverkehr (zwischen Bord und Außengleis)
- Durchgängige Führung des Radverkehrs neben den Gleisen (keine Radverkehrsanlage)
- Richtungsbezogene Einschränkung des fließenden Verkehrs durch Ver- und Entsorgung (Straßenbahn, MIV, Radverkehr)
- Keine durchgängigen Eingriffe in private Grundstücke (Vorgärten) erforderlich

➤ Weitere planerische Betrachtung

Variante B - Asymmetrischer Querschnitt

- Zweigleisiger straßenbündiger Bahnkörper mit einseitigen Schutzstreifen für Radfahrer im Bereich von Steigungsstrecken
- Durchgängige Führung des Radverkehrs neben den Gleisen mit einseitigen Schutzstreifen im Bereich von Steigungsstrecken
- Richtungsbezogene Einschränkung des fließenden Verkehrs durch Ver- und

Entsorgung (Straßenbahn, MIV, Radverkehr)

- Keine durchgängigen Eingriffe in private Grundstücke (Vorgärten) erforderlich

➤ Weitere planerische Betrachtung

Im Vorgriff auf die Freiraumplanung werden für Variante B zwei mögliche Gestaltungsvarianten für den Straßenabschnitt zwischen Gertrud-Caspari-Straße und Prof.-von-Finke-Straße aufgezeigt. Der erste Gestaltungsvorschlag berücksichtigt dabei ausschließlich die Verkehrsräume, welche der Stadt gehören, der zweite Vorschlag bezieht auch die den Häusern vorgelagerten privaten Flächen in die Gestaltung der Gehweg- und Parkanlagen ein.

Herr Zschoge stellt überdies die Verkehrsraumaufteilung für den Käthe-Kollwitz-Platz näher vor. In diesem Bereich sind aufgrund verkehrlicher Anforderungen Grundstückseingriffe zu erwarten. Die vorgeschlagene Gestaltungsvariante war bereits Gegenstand einer verkehrstechnischen Untersuchung. Der Vorschlag wurde als leistungsfähig eingeschätzt. Erwähnenswert ist, dass in den Ringfahrbahnen des Käthe-Kollwitz-Platzes ein wohnortnaher Mobilitätspunkt mit Flächen für Carsharing, Taxen, Fahrradabstellanlagen und öffentlicher Ladeinfrastruktur geplant ist.

Durch Herrn Geßner von den Verkehrsbetrieben wird die Bedeutung der Baumaßnahme unterstrichen. Ziel ist, die Straßenbahn zu beschleunigen, die Wartezeiten vor eingleisigen Abschnitten zu beseitigen und die Reisezeit zu verkürzen. Die im 10 Minuten Takt verkehrende Linie 7 stellt für Klotzsche wie auch für Weixdorf eine wichtige umsteigefreie Verbindung in die Innenstadt dar, welche allein im Planungsabschnitt täglich von über 6.000 Fahrgästen genutzt wird. Da mit einer weiteren Nachfragesteigerung gerechnet wird, beabsichtigt die DVB die Platzkapazität durch den Einsatz breiterer Stadtbahnwagen zu erhöhen. Mithin ist auch ein Ausbau des Gleismittenabstandes auf 3m erforderlich. Zudem sollen alle Haltestellen in der Planungsregion barrierefrei ausgebaut werden. Der Käthe-Kollwitz-Platz ist dabei ein wichtiger Umsteigepunkt in die Busse der Linie 70 sowie die Regionalbuslinie 308.

Im weiteren Verlauf stellt Frau Aurin vom Büro Rehwaldt Landschaftsarchitekten die in Anlage 2 befindliche freiraumplanerische Begleitplanung näher vor. Um das einheitliche Erscheinungsbild des öffentlich erlebbaren Raumes zu verbessern, wird nicht nur der in öffentlicher Hand befindliche Verkehrsraum in die Planung mit einbezogen, sondern auch der in Privatbesitz befindliche Verkehrsraum vor den Häusern wird mit betrachtet.

Als städtebauliche Ziele für den Villen- und Luftkurort „Königswald“ werden dabei definiert:

- Erhalt vorhandener, prägender Strukturen
- Vermeidung/ Reduzierung von Eingriffen in vorhandene Vorgärten und Einfriedungen
- Sanierung/ Neuordnung des Käthe-Kollwitz-Platzes als prägnante städtebauliche Struktur
- Stärkung der Funktion als wohnungsnahes Zentrum, d.h. Aufwertung der Nutzungsqualitäten und des Erscheinungsbildes der öffentlichen Räume im Ortteilzentrum

Stärken des Gebietes liegen in der historischen Bausubstanz mit wenig Leerstand, den sehr gut gestalteten Vorflächen, einer hohen Durchgrünung in Privatgärten, der guten Nahversorgung/ kurze Wege und der guten Verkehrsanbindung.

Prägend für das Gebiet sind derzeit jedoch vor allem die Schwächen. Als da wären die überformte Vorgärten/ Vorflächen, das ungeordnete Parken, die undifferenzierten Seitenräume, die sanierungsbedürftigen Oberflächen, fehlende Bänke und Fahrradabstellanlagen sowie das ungeordnete Erscheinungsbild der Werbeanlagen.

Mit der vorgelegten Freiraumplanung sollen daher folgende Maßnahmen umgesetzt werden

- Neuordnung der Stellplätze entlang der Straße
- Begrünung Seitenräume
- Einheitliche Oberflächengestaltung & Möblierung (anhand Gestaltungshandbuch)
- Einheitliches Werbe- und Ausstattungskonzept (durch die privaten Eigentümer/ Nutzer)
- Zusätzliche Sitzangebote
- Zusätzliche private Fahrradständer
- Attraktivitätssteigerung des Ortsteilzentrums

Für den Bereich zwischen Gertrud-Caspari-Straße und Prof.-von-Finke-Straße werden zwei mögliche Gestaltungsbeispiele gezeigt, die einmal ausschließlich die in öffentlichem Eigentum befindlichen Flächen überplanen und einmal auch die privaten Flächen mit berücksichtigen.

Auch für den Käthe-Kollwitz-Platz wird ein Gestaltungsbeispiel präsentiert, welches den öffentlichen Raum ordnet, die historischen Baumpflanzungen wiederherstellt und zudem Bike- und Carsharingstellplätze einordnet.

2. Diskussionsrunde

Für die sich anschließende Diskussion bittet Herr Wintrich darum, dass die jeweils zu Wort kommenden BürgerInnen kurz sagen, ob sie Anwohner, Eigentümer oder Gewerbetreibende sind. Es beteiligen sich insgesamt fast 30 BürgerInnen, wovon der überwiegende Teil als Eigentümer direkt betroffen ist. Die gestellten Fragen ähneln sich inhaltlich immer wieder sehr stark, so dass im Weiteren nur auf die wesentlichen Fragen und Antworten eingegangen werden soll:

- Bei einem zweigleisigen Ausbau stehen die Autos regelmäßig hinter der Straßenbahn im Stau, da ein Überholen nicht mehr möglich ist.

Antwort: Die Autos fahren zukünftig den Bahnen genauso hinter her, wie die Bahnen den Autos. Beide Verkehrsteilnehmer werden sich den Raum teilen und können sich nach dem Ausbau mit Tempo 50 bewegen. Die Haltestellen werden als Cap-Haltestellen ausgebaut, so dass Autos regelmäßig hinter der Bahn den Fahrgastwechsel abwarten müssen. Gefährliche Überholmanöver sind somit ausgeschlossen.

- Es wird der Vorwurf geäußert, dass an der Engstelle im Bereich des Käthe-Kollwitz-Platzes Vorgärten für den Ausbau geopfert werden müssen, was den Zielen einer Verschönerung entsprechend der historischen Begebenheiten widerspricht.

- Ein Fahrradfahrer bekundet, dass er sich bei einer Verkehrsführung direkt auf der Straße ohne Schutzstreifen immer sicherer fühlt, als wenn ein Schutzstreifen vorhanden ist. Begründet wird dies damit, dass im Falle des Fehlens des Schutzstreifens, der Autofahrer den Fahrradfahrer beim Überholen viel deutlicher wahrnimmt und entsprechend vorsichtiger überholen muss, als wenn der Radfahrer einen eigenen Schutzstreifen zur Verfügung hat.

Antwort: In der symmetrischen Variante wird dem Fahrradfahrer kein besonderer Raum angeboten. Hier fährt er direkt auf der Straße zwischen Bord und Schiene ohne jeglichen Schutzstreifen. Dies stellt im Vergleich zu heute eine Verschlechterung dar.

Bei der asymmetrischen Variante soll dem Radfahrer immer dann ein gesonderter Schutzstreifen zur Verfügung stehen, wenn er einen bergseitigen Anstieg zu bewältigen hat. Das heißt, die Fahrbahnen werden vor Anstiegen „verschwenkt“, um den Radfahrern jeweils einen Schutzstreifen zur sicheren Nutzung anbieten zu können.

- Dass die eingleisige Verkehrsführung Defizite aufweist, wird infrage gestellt, da Autos derzeit Straßenbahnen viel besser überholen können. Auch wird bezweifelt, dass eine Zweigleisigkeit die Zuverlässigkeit der Straßenbahnen erhöht, da sich die Bahnen an der stadteinwertigen Ampel zur Karl-Marx-Straße ebenfalls im Stau anstellen werden. Es wird auf eine andere Stelle in der Stadt verwiesen, wo die Straßenbahn trotz Zweigleisigkeit von im Stau stehenden Kfz ausgebremst wird.

Antwort: Defizite bestehen heute darin, dass die Verkehrsräume (Auto/ Straßenbahn) nicht klar getrennt sind. Gerade beim Einfahren der Straßenbahn in den eingleisigen Abschnitt, reichen die Fahrbahnbreiten für große Fahrzeuge nicht immer aus. Der Ausbau soll diese Abstände zukünftig gewährleisten. Dabei ist die genannte zweigleisige Variante die platzsparende, da im Falle eines eingleisigen Baus zwingend ein eigener Bahnkörper erforderlich ist. Die restlichen Regelquerschnitte der Straße und Fußwege sind dennoch einzuhalten, so dass mit einer Inanspruchnahme von privaten Grundstücken zu rechnen wäre.

Zur Frage der Störanfälligkeit kann festgehalten werden, dass heute regelmäßig Autos hinter der Bahn im Stau stehen, wenn diese im eingleisigen Bereich auf einen Gegenwagen wartet.

Nach dem Ausbau können alle Verkehrsteilnehmer die Strecke mit 50 km/h befahren, so dass diese Rückstaus nicht mehr auftreten sollten.

- Die Aussage, dass ein eingleisiger Ausbau nur mit einem erhöhten, besonderen Bahnkörper möglich ist, wird mit Verweis auf kürzlich durchgeführte Baumaßnahmen an der Gleistrasse bezweifelt.

Antwort: Bei der genannten Baumaßnahme handelte es sich um eine dringend erforderliche Instandsetzung innerhalb des Bestandes. Im Falle eines grundhaften Ausbaus sind andere Vorschriften maßgeblich. Ein Neubau in der heutigen Form ohne eigenen Bahnkörper ist nicht mehr genehmigungsfähig.

- Werden Grundstückseigentümer finanziell am Bau beteiligt?

Antwort: In Dresden werden keine Straßenausbaubeiträge mehr erhoben. Da die Straße bereits erschlossen ist, kommen auch Erschließungsbeiträge nicht in Betracht.

- Werden für die Kreuzungen Gertrud-Caspari-Straße und Boltenhagener Straße Kreuzungsmöglichkeiten für Fußgänger geschaffen?

Antwort: Genaue Aussagen sind noch nicht möglich, da die Detailplanung noch nicht erfolgt ist. Für die Kreuzung zur Gertrud-Caspari-Straße ist eine Ampel als Option jedoch schon angedacht und wird im weiteren Verfahren mit geprüft.

- Wann ist mit einer Realisierung zu rechnen?

Antwort: Die derzeit vorliegende Vorplanung wird Basis sein für einen Stadtratsbeschluss, der die Entwurfs- und Genehmigungsplanung beauftragt. An diese schließt sich ein Planfeststellungsverfahren an. Realistisch wird eine Umsetzung frühestens in 5 Jahren möglich sein.

- Wenn durch die Planungen die Straßenbahn näher an das Haus heranrückt, werden die dann entstehenden Schwingungen und Schallemissionen mit berücksichtigt und haben Eigentümer dann ggf. einen Anspruch auf Schutzmaßnahmen?

Antwort: Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden auch die Fragen des Schallschutzes bzw. der Schwingungen untersucht. Sollte sich eine Betroffenheit herausstellen, haben Eigentümer Anspruch auf Schutzmaßnahmen.

- Es wird die Bitte geäußert, den Planungsbereich um 50 m in Richtung der stadtwertigen Haltestelle „Karl-Marx-Straße“ zu erweitern, da der Haltestellenbereich sehr schmal ist und es regelmäßig zu Konflikten mit Fahrradfahrern kommt.

Antwort: Diese Problematik ist bereits erkannt und man versucht an einer möglichen Lösung zu arbeiten.

- Durch die Bäckerei Donath erfolgt der Hinweis, dass insbesondere Silofahrzeuge zur Entladung auf der Straße im zukünftigen Haltestellenbereich parken müssen.

Antwort: Der Hinweis wird dankend aufgenommen und in der weiteren Planung berücksichtigt.

- Wie viele Kfz sollen zukünftig die Königsbrücker Landstraße täglich nutzen?

Antwort: Laut den vorliegenden Prognosen wird sich die Verkehrsbelegung nicht zur heutigen unterscheiden (es werden etwa 1.000 Kfz/Tag weniger prognostiziert).

- Es wird ein Plädoyer für eine Verschönerung des Ortsteilzentrums gehalten.

- Es wird darum gebeten, in den Unterlagen kurz zu beschreiben, was unter „Steigerung der Attraktivität“ zu verstehen ist.

- Als Anregung wird vorgetragen, die Tempo 30 Beschränkung rund um den Käthe-Kollwitz-Platz auszuweiten, da derzeit regelmäßig beobachtet werden kann, dass am Ende der Tempo 30 Strecke Autofahrer stark beschleunigen, um Bahnen zu überholen oder Grünphasen noch zu erreichen.

Antwort: Die Anregung wird zur weiteren Prüfung mitgenommen.

- Soll der Radverkehr zukünftig generell über die Königsbrücker Landstraße geführt werden?

Antwort: Nein, die Hauptradroute wird weiterhin, wie im Radverkehrskonzept beschlossen, durch parallel verlaufende Straßen führen. Dennoch ist für Radfahrer, die die Königsbrücker Landstraße nutzen, ein sicheres Angebot zu schaffen.

- Durch Anwohner des Käthe-Kollwitz-Platzes wird darum gebeten, dass Ausfahrten bei der weiteren Planung mit berücksichtigt werden. Von Anwohnern der östlichen Fahrbahnseite - insbesondere im Haltestellenbereich - wird auch darum gebeten, dass am Käthe-Kollwitz-Platz eine Wendemöglichkeit geschaffen wird, da es den Anwohnern sonst nicht möglich ist, die Grundstücke in stadteinwärtige Richtung zu verlassen.

Antwort: Die Anregung zur Wendemöglichkeit wird mitgenommen.

Generell werden Ausfahrten - auch im Haltestellenbereich - so geplant, dass ein Ein- und Ausfahren ohne Probleme möglich ist. (Schleppkurvennachweis wird erbracht).

- Am geplanten Mobilitätspunkt Käthe-Kollwitz-Platz wird durch Anwohner Kritik geübt, da mit erheblichen Ruhestörungen gerechnet wird.

Antwort: Entsprechend eines stadtweiten Konzeptes sollen an verschiedenen Punkten Mobilitätspunkte entstehen. Diese dienen dem Parken für besondere Verkehrsformen. Am Käthe-Kollwitz-Platz ist ein wohnortnaher Mobilitätspunkt geplant, der Lademöglichkeiten, Carsharingangebote und Taxistellplätze vorsieht. Wo genau diese angeordnet werden, ist Gegenstand der weiteren Detailplanung.

- Die Verkehrssicherheit am Käthe-Kollwitz-Platz wird wiederholt angesprochen. Diese sollte dringend noch einmal mit bedacht werden. Insbesondere Fußgänger geraten derzeit häufig in Konflikt mit Autofahrern. Auch wird vermutet, dass die stadtauswärtige Engstelle vor dem Käthe-Kollwitz-Platz die Autofahrer zu riskanten Fahrmanövern verleiten wird.

Antwort: Das Fehlverhalten von Verkehrsteilnehmern ist nicht beeinflussbar. Eine Lichtsignalanlage wird daher als die sicherste Verkehrslösung angesehen. Derzeitige Defizite können jedoch über technische Lösungen minimiert werden. Der Hinweis wird daher gern aufgenommen und an das Straßen- und Tiefbauamt weitergeleitet.

Grundsätzlich gilt jedoch, dass die Planung das Ziel verfolgt, ein Angebot zu schaffen, dass für alle Verkehrsteilnehmer eine sichere Variante der Verkehrsführung garantiert. Der vorgeschlagene zweigleisige Ausbau ist dabei am zielführendsten, da durch die geringe Raumnutzung für Fußgänger kurze Kreuzungswege entstehen.

- Ebenfalls mehrfach angesprochen wird der Verkehr, der aus Richtung Langebrücker Straße den Käthe-Kollwitz-Platz befährt. Hier sind regelmäßig starke Rückstauerscheinungen feststellbar, da es keine ausreichende Rechtsabbiegespur in Richtung Grenzstraße/ Weixdorf gibt. Regelmäßig werden Kraftfahrer, die stadteinwärts unterwegs sind, durch Rechtsabbieger ausgebremst.

Zudem nutzen viele Kraftfahrer, die aus Langebrück kommen und Richtung Grenzstraße/ Weixdorf weiter fahren wollen, die Traubelstraße als Abkürzung, was dort zu einer Steigerung des Verkehrsaufkommens führt.

Es wird daher angeregt, den nördlichen Fußweg im Kreuzungsbereich Käthe-Kollwitz-Platz/ Langebrücker Straße zugunsten einer Rechtsabbiegespur aufzugeben.

Antwort: Die Anregung wird mitgenommen. Es wird aber bezweifelt, dass aufgrund der Platzverhältnisse eine separate Rechtsabbiegespur möglich ist. Sinnvoller erscheint eine separate Grünphase für die Kraftfahrer auf der Langebrücker Straße, so dass diese ungestört vom übrigen Verkehr nach links oder rechts abbiegen können.

- Sehr oft wird durch die BürgerInnen angeregt, den Durchgangs- und Schwerlastverkehr von der Königsbrücker Landstraße auf die Grenzstraße umzuverlegen. Unter anderem wird angeregt, die Königsbrücker Landstraße durch entsprechende Beschilderungen zu sperren. BürgerInnen zeigen sich irritiert, dass die Königsbrücker Landstraße immer noch eine Staatsstraße ist. Es wird Unmut geäußert, da der Eindruck aufkommt, dass die Stadt untätig ist und das Versprechen einer Umverlegung der Staatsstraße nicht eingehalten hat.

Antwort: Die Fahrbahndecke der Grenzstraße wird derzeit instandgesetzt, so dass eine attraktivere Umgehungsroute entsteht. In der Vergangenheit ist bereits die Umverlegung der Bundesstraße 97 von der Königsbrücker Landstraße auf die Karl-Marx-Straße erfolgt. Die Königsbrücker Landstraße ist jedoch eine Hauptverkehrsstraße und nach dem beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan als Staatsstraße ausgewiesen. Einzelne Verkehrsteilnehmer durch Beschilderungen von der Nutzung auszuschließen ist rechtlich nicht zulässig.

- Eine sehr große Mehrheit der Anwesenden spricht sich immer wieder energisch dafür aus, dass in die weiteren Planungen unbedingt der Verkehrszug „Grenzstraße“ samt dem Kreuzungspunkt Königsbrücker Landstraße/ Grenzsstraße einbezogen wird. Nur wenn die Grenzsstraße in einem guten Zustand ist und der Kreuzungsbereich - zum Beispiel durch eine Ampelanlage - umgestaltet ist, ist zu erwarten, dass sich der Verkehr von der Königsbrücker Landstraße auf die Grenzstraße verlagert, der Verkehr auf der Königsbrücker Landstraße geringer wird und es dadurch zu weniger Konflikten mit der dann zweigleisig verkehrenden Straßenbahn kommt.
- Antwort: Für den genannten Knotenbereich gibt es erste Überlegungen, wie dieser umgestaltet werden kann. jedoch haben diese Planungen noch nicht den Stand, dass eine vernünftige Lösung in Aussicht gestellt werden kann. Gleichwohl wurde der Wunsch der BürgerInnen erkannt und im weiteren Verfahren wird geprüft, wie die Situation gelöst werden kann.

3. Zusammenfassung der Anregungen

Die Anregungen für die freiraumplanerische Gestaltung können wie folgt zusammen gefasst werden:

- mehr Wert auf die Gestaltung der Freiräume legen
- Verkehrssicherheit am Käthe-Kollwitz-Platz mit beachten.

Hinsichtlich der Verkehrsplanung werden folgende Kernaussagen in der weiteren Planung Beachtung finden:

- generelle Fragestellung zur Einbeziehung der Grenzstraße
- Umverlegung gebietsfremder Verkehre auf die Grenzsstraße
- Ampelkreuzung an der Grenzsstraße/ Königsbrücker Landstraße
- Haltestelle Karl-Marx-Straße in die Planung mit einbeziehen
- Verkehrssicherheit und Übersichtlichkeit am Käthe-Kollwitz-Platz beachten
- Kreuzungsmöglichkeiten an der Gertrud-Caspari-Straße und Boltenhagener Straße vorsehen
- diverse Hinweise der Anliegerbelange in die Detailplanung einbeziehen