

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Regionalgruppe Radebeul und Moritzburger Land
Brigitte Heyduck (Vorsitzende)
Fichtestr.15a, 01445 Radebeul

Landesdirektion Sachsen
Frau Storch
09105 Chemnitz

Radebeul, den 29.01.2019

DD32-0522/673/7

Planfeststellung für das Bauvorhaben Verbindungsstraße zwischen S 84n und S 82 „Nach der Schiffsmühle“ in Radebeul

Sehr geehrte Frau Storch,

wir bedanken uns für die Bereitstellung der Planungsunterlagen und nehmen wie folgt Stellung:

Die Notwendigkeit einer Verbindung „Nach der Schiffsmühle“ für den motorisierten Verkehr erschließt sich uns trotz aufwändiger Prognosen nicht. Trotz der derzeitigen Totalsperrung kommt es an keiner Stelle in der Umgebung zu merklichen Verkehrsbeeinträchtigungen. Die Umwege von wenigen Kilometern fallen für den motorisierten Verkehr nicht ins Gewicht.

Es wäre aufzuzeigen, welche überlastete Straßen, Engstellen, Gefahrenpunkte etc. des gegenwärtigen und/oder voraussehbaren motorisierten Verkehrs im Raum Coswig überhaupt vorhanden sind!

Die vorliegende Prognose zeigt die Richtigkeit des folgenden Grundsatzes „Wer Straßen sät, wird Verkehr ernten“ überdeutlich: Von derzeit 0 Kfz wird eine Steigerung auf 11.500 Kfz erwartet. Die Meißner Straße, die durch die S 84n entlastet werden soll, erfährt in Radebeul eine zusätzliche Verkehrsbelastung von 500 Kfz, in Coswig wird es keine Auswirkungen geben.

Für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen ist die Wiederöffnung der Verbindung demgegenüber sehr hilfreich, eine sichere Quermöglichkeit über die Gleise (Brücke oder Unterführung wünschenswert).

Wir schlagen daher vor, die Planung dahingehend zu ändern, dass die Verbindung „Nach der Schiffsmühle“ nur als Fuß- und Radweg konzipiert wird. Dies würde zudem den Flächenverbrauch erheblich mindern.

Falls aus uns nicht verständlichen Gründen auf den Straßenbau nicht verzichtet wird, ist für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu sorgen, auch für die nicht motorisierten. Fahrradangebotsstreifen werden dem nicht gerecht: Auch Radfahrer*innen sind mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs und haben daher das Bedürfnis sich gegenseitig überholen zu können. In diesem Fall müssen sie zwangsläufig auf die KfZ – Fahrbahn ausweichen.

Der Mischverkehr - Radfahrer und LKW sowie Bus - ist zwar nach den geltenden Vorschriften erlaubt, doch ist die Verkehrssicherheit auf einer Breite von maximal 3,75 m je Fahrriichtung in diesem konkreten Projekt nicht ausreichend.

Im Begegnungsfall muss mindestens ein LKW oder Bus die Fahrspur der Radfahrer mitbenutzen: Für den motorisierten Verkehr ist nur eine Spur ohne Mittelstreifen 4,50 m breit für beide Fahrriichtungen vorgesehen. Und dies, obwohl „Der Radverkehr besitzt eine wesentliche Bedeutung“ (ErlBer Seite 4)! Das birgt eine hohe Unfallgefahr. Kollisionsträchtige Ausweichbewegungen mit besonders schlimmen, bis hin zu tödlichen Personenschäden bei den Radfahrern sind nicht ausgeschlossen. Dieses Risiko wird im Erläuterungsbericht S. 12 benannt, ohne dass daraus planerische Konsequenzen gezogen werden.

Die Verlegung der Radwege in die Ebene des Autoverkehrs wird im Planpaket 1 des Projektes mit dem Schutz der Fußgänger vor den Radfahrern unter den erschwerten Bedingungen des zu erwartenden starken Radverkehrs (ErlBer Seite 12 unten) begründet.

Die gewählte Lösung hat zur Folge, dass die Radfahrer selbst einer hohen Unfallgefahr mit ungleich schwereren Schäden bei Kollision mit dem motorisierten Verkehr ausgesetzt werden.

Dem können wir nicht folgen.

Bei prognostizierten 11.500 Kfz täglich ist die zu erwartende Unfallhäufigkeit keineswegs gering und muss daher stärker als bisher berücksichtigt werden.

Belange des Naturschutzes sind bei der vorliegenden Planung noch nicht ausreichend b berücksichtigt.

Es ist uns unverständlich, warum die Bilanzierung von Eingriff und Ausgleichsmaßnahmen nicht nach der in Sachsen üblichen Handlungsempfehlung erfolgt. Ohne die Angabe der üblichen Ist- und Planwerte der Flächen ist die Gegenüberstellung nicht nachvollziehbar.

Zu den Maßnahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans ist Folgendes zu sagen:

G1 und E4 – Es ist eine Rasenmischung mit hohem Anteil an Blühkräutern zu verwenden.

G2 – „flächige Gehözpflanzungen oder ähnliches“ ist noch zu unbestimmt. Diese Angabe ist genauer auszuführen. Statt „standortgerechten“ sind „standortheimische“ Arten zu verwenden. Dies gilt nicht nur für Gehölze, sondern auch für alle anderen verwendeten Pflanzen.

E4 – Bei den Pfirsichbüschen handelt es sich wahrscheinlich um für Radebeul typische Wildsorten (Hameln). Dies ist zu verifizieren, die Büsche in dem Fall zu erhalten.

V4 CEF - Das angesprochene Ersatzhabitat für Zauneidechsen steht für diese Maßnahme aus folgenden Gründen nicht zur Verfügung: Die Fläche wurde als Ersatzfläche für eine frühere Baumaßnahme geschaffen und in diesem Zuge komplett besetzt. Hier ist kein freier Lebensraum für Zauneidechsen mehr vorhanden. Außerdem ist die Fläche nicht in optimalem Zustand, offensichtlich kommt der bisherige verantwortliche Planungsträger seiner Unterhaltungs- und Pflegepflicht nicht ausreichend nach. Alle Vermeidungsmaßnahmen sind vollumfänglich zu realisieren und von einer kompetenten ökologischen Baubegleitung zu kontrollieren.

Mit freundlichen Grüßen

Brigitte Heyduck
Vorsitzende der Regionalgruppe Radebeul und Moritzburger Land, B.U.N.D. e.V.