

23 Fragen an den Dresdner OB vom 05.04.2025 und Antworten vom 07.05.2025 von Frau Jähnigen, zweite Bürgermeisterin (Antworten Kursiv)

„Stromelbe

Welche Ergebnisse wurden bei der Variantenuntersuchung erzielt (1)? Welche Variante wird weiter verfolgt (2).

Gibt es die Arbeitsgruppe mit interessierten Bürgern noch, wo findet man die Ergebnisse (3)

Wie ist der Terminplan für den weiteren Ablauf (4)?“

Eine Entscheidung für oder gegen eine bestimmte Trassenführung wurde bis zum aktuellen Zeitpunkt nicht getroffen. Die Bearbeitung der im Herbst 2024 beauftragten Machbarkeitsstudie zur Analyse grundlegender Trassenvarianten erfolgt stufenweise in Arbeitspaketen. Planungsziel sind die Untersuchung und Herausarbeitung einer technisch machbaren und genehmigungsrechtlich umsetzbaren Lösung, die von der Öffentlichkeit mehrheitlich mitgetragen werden kann. Die Zwischenergebnisse der ersten beiden Arbeitspakete sollen im Mai 2025 vorliegen und können der Öffentlichkeit voraussichtlich im 3. Quartal 2025 vorgestellt werden. Die zeitweilig im Rahmen der Bürgerbeteiligung 2021/2022 tätige Arbeitsgruppe aus engagierten Bürgerinnen und Bürgern ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mehr aktiv. Sie trat insbesondere zur Aktualisierung der Aufgabenstellung der o. g. Machbarkeitsstudie (bzw. Grundlagenuntersuchungen) zusammen. Die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses 2021/2002 sind im Internet veröffentlicht unter www.dresden.de/leben-mit-dem-fluss bzw. https://ratsinfo.dresden.de/vo0050.asp?__kvonr=23782.

„M30

Warum wird die M30, mit Ausnahme des Bereichs Leubener Str. nicht realisiert (5)?

Im Hochwasserfall müsste nur der Bereich Leubener Straße mit Sandsäcken verbaut werden. Wie ist der Terminplan für den weiteren Ablauf (6)?“

Die von Ihnen favorisierte Umsetzung der M30-Herstellung der planfestgestellten (stationären) Schutzlinie ohne einen mobilen Hochwasserschutz auf der Leubener Straße - entspricht der in 2024 mit der Landesdirektion Sachsen abgestimmten Vorgehensweise. Sobald der Fördermittelbescheid des Freistaates Sachsen vorliegt, kann der Baubeginn geplant werden. Zudem werden dann die gegenwärtig aus Kostengründen ausgesetzten bauvorbereitenden Maßnahmen wiederaufgenommen.

„Evakuierungsweg Salzburger Straße

Wie ist der Stand dieses Projektes (7)?

Warum wird beim „Blauen Band“ der Evakuierungsweg weiterhin nicht berücksichtigt (8)?

Für den Evakuierungsweg wurden umfangreiche Berechnungen durchgeführt, in deren Ergebnis ein Damm verworfen wurde. Warum werden nunmehr beim Blauen Band genau in diesem Bereich Dämme mit Bewuchs vorgesehen (9)?

Wie ist der Terminplan für den weiteren Ablauf (10)?“

Die im Auftrag des Umweltamtes erstellte Machbarkeitsstudie zur „Höherlegung der Salzburger Straße“ mit dem Ziel der Schaffung eines gesicherten Evakuierungswegs behält in ihren Grundaussagen weiterhin ihre Gültigkeit. In der Planung zum „Blauen Band Geberbach“ (BBG) wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie bereits berücksichtigt. In der aktuellen Entwurfsplanung (einer frühen Phase der Planung) zum BBG wird der gewässerbegleitende Bewuchs des Niedersedlitzer Flutgrabens nur schematisch, qualitativ im Sinne eines „gewässerbegleitenden Grünzuges“ dargestellt. Eine grundsätzliche gewässerbegleitende Bepflanzung des Geberbachs ist in dem quer zur Abflussströmung der Elbe im Altelbarm liegenden Gewässerabschnitt des Geberbachs nicht vorgesehen. Ebenso ist in diesem Abschnitt keine Eindeichung des neuen Gewässerverlaufes in dem im Abflussbereich des Altelbarms liegenden Bereichs geplant.

Hochwasserangepasste Pflanzungen wie hochstämmige Einzelpflanzungen, die einer Verkräutung/Verbuschung der Gewässer und Uferbereiche des Niedersedlitzer Flutgrabens (und des Altelbarms) entgegenwirken, sind im Einzelfall möglich, wenn für diese eine wasserrechtliche Genehmigung nach entsprechender Prüfung erteilt werden kann.

Konkretere Aussagen zu Standort/Anzahl/Art der Pflanzungen werden erst in den weiteren Planungsphasen erarbeitet und abgestimmt.

Für die Fortsetzung der Planung zur Höherlegung der Salzburger Straße sind die Ergebnisse der hierzu vorlaufenden Untersuchung zur Evakuierung des Stadtteils Laubegast abzuwarten. Ebenso steht vor dem Hintergrund der aktuellen Haushaltslage der Landeshauptstadt Dresden die Frage der Priorisierung bzw. Finanzierung der Baumaßnahme.

„Elbarm

Der Elbarm sollte von Abflusshindernissen befreit werden, deshalb auch der Rückbau von Gärten. Allerdings kann man eine gegenläufige Entwicklung beobachten.

Das Großgrün breitet sich aus, an der Leubener Straße wurden Zäune errichtet und Büsche und Bäume nicht mehr gepflegt.“

Das Ziel der Verbesserung der Abflussverhältnisse der Elbe im Altelbarm wird durch das Umweltamt auch weiterhin verfolgt und sukzessive umgesetzt. Insofern können wir Ihre Beobachtungen der gegenwärtigen Situation an der Leubener Straße nicht teilen.

Östlich der Leubener Straße fanden im Vergleich zu den Vorjahren sowohl auf den Vereinsflächen des Naturschutzbundes (den Laubegaster Weg tangierend) als auch auf den städtischen Flächen südlich des toom-Baumarkts verstärkt Pflegemaßnahmen statt.

So wurden Ende 2023 vom Naturschutzbund in Vorbereitung der Beweidung seiner Flächen mit Schafen und Ziegen Wildschutzzäune errichtet. Der teils dichte Brombeerbewuchs von bis zu ca. 3 Meter Höhe wurde in diesem Zusammenhang beseitigt, der durch Sukzession entstandene Baumbestand nach naturschutz- und wasserfachlichen Kriterien deutlich reduziert. Die Beweidung erfolgt mittlerweile auch auf den o. g. städtischen Flächen. Die Wildschutzzäune lassen sich im Hochwasserfall rechtzeitig abbauen, da sie ausgehakt und aufgerollt werden können.

Die westlich der Leubener Straße vorhandenen Zäune (teils mit Stacheldraht) sind ein Relikt des vorigen Privateigentümers und wurden keinesfalls neu errichtet. Für quer zur Fließrichtung der Elbe verlaufende Zaunabschnitte ist ein Rückbau vorgesehen bzw. die Umrüstung zu demontierbaren Abschnitten; nur kleine, hochwasserverträgliche Abschnitte wurden aktuell repariert bzw. erneuert.

„In den Randbereichen des Elbarms wurden umfangreich Baumpflanzungen vorgenommen. Der abgebrochene Teil der Gartenanlage Salzburger Straße befand sich in geringerem Umfang im Elbarm als die jetzigen Neupflanzungen.

Erklären Sie bitte diese Widersprüche (11)“

Planungen zu Baumpflanzungen bedürfen in rechtswirksamen Überschwemmungsgebieten, insbesondere in deren zugehörigen Abflussgebieten, grundsätzlich einer wasserrechtlichen Genehmigung. In den Randbereichen des Altelbarms weisen abflussparallele Bepflanzungen, insbesondere im Altelbarm mit langsamen Fließgeschwindigkeiten kein Potential für signifikante Verschlechterungen der Abflussverhältnisse für die Ober- und Unterlieger auf. Für die von Ihnen angesprochenen Pflanzungen, vermutlich in Nähe des Toeplerparks, liegen diese Voraussetzungen vor. Die abflussparallelen Pflanzungen einer Baum und Heckenreihe am linken „Ufer“ des Altelbarms wurden als Ausgleichmaßnahme im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Komplexvorhaben „Wehlener

Straße/Altfolkewitz/Österreicher Straße“ der Landeshauptstadt Dresden durch die Obere Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen wasserfachlich geprüft und planfestgestellt. Der noch laufende Rückbau gewässernaher Parzellen im Kleingartenverein Salzburger Straße zielt nicht nur auf die Verbesserung der Abflussbedingungen im Altelbarm ab, sondern auch auf die wasserrechtliche Vorgabe des Wasserhaushaltsgesetzes zur Freihaltung des Gewässerrandstreifens (hier Niedersedlitzer Flutgraben) von Bebauung. Zugleich wird mit dem aktuell laufenden Rückbau die langfristig geplante Renaturierung des in diesem Abschnitt stark kanalisierten Niedersedlitzer Flutgrabens in Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie vorbereitet.

„Zwischen dem Fußweg zum Toeplerpark und der Interimsstraße wurden Absteckungen vorgenommen, was soll dort gebaut werden (12)?“

In diesem Bereich wurden Bohrpunkte für Baugrunduntersuchungen abgesteckt. Diese sind Bestandteil des Erkundungskonzeptes im Rahmen des Projektes "Blaues Band Geberbach.

„Fischtreppe

Das Jahr 2024 war geprägt durch Starkregen im Wechsel mit Trockenheit. Elblachen und Flutgraben waren überflutet oder ausgetrocknet. Wie soll die Fischtreppe unter diesen Bedingungen funktionieren (13)? Nochmals, es ist der sichere Tod der Tiere.“

Hierzu gibt es keine neue Sichtweise gegenüber unserer Antwort auf Ihre Anfrage vom Februar 2024. Der im Altelbarm mit seinen Dammlagen technisch ausgebauten Niedersedlitzer Flutgraben kann die Auswirkungen der veränderten klimatischen Bedingungen mit anhaltenden Trockenperioden im Wechsel mit Starkregen nicht in geeigneter Weise kompensieren. Der geplante Gewässerausbau des Geberbachs bzw. des Niedersedlitzer Flutgrabens sieht daher Gewässerstrukturen mit ausgedehnten lokal angelegten, länger wirksamen Rückzugsmöglichkeiten für wassergebundene Lebewesen vor.

Um die Maßnahmen gezielt zu planen, misst die TU Dresden seit fünf Jahren u. a. den Wasserstand an drei Stellen des Gewässers, z. B. an der Brücke auf Höhe des Toeplerparks. Dadurch können die Anzahl der Tage, an denen das Gewässer trockenfällt, ermittelt und Gewässerstrukturen, insbesondere verbleibende Restlachen als Rückzugsort für aquatische Organismen, in der Planung berücksichtigt werden.

„Radwegkonzept

Die Schilder auf dem Elberadweg haben nichts gebracht. Rücksichtslosigkeiten und Aggressivität nehmen weiterhin zu. Die 30iger Schilder werden nicht beachtet. Das touristische Radfahren (problemlos) muss dringend vom sportlichen Radfahren getrennt werden. Was haben Sie vorgesehen (14)?“

Es ist nicht nachvollziehbar, auf welche "Schilder" bzw. Markierung sich bezogen wird. Bezüglich der Trennung von Fuß- und Radverkehr ist im Radverkehrskonzept nichts vorgesehen.

„Die Interimsstraße soll vollständig zurück gebaut werden. Wäre es nicht sinnvoller eine Radwegbreite zu erhalten, Fuß- und Radweg zu trennen, diesen Weg in das Radwegkonzept zu integrieren, auf die Brücke zu verzichten und die Mittel für den Evakuierungsweg Salzburger Straße einzusetzen (15)?

Interimsstraße

Der Rückbau der Interimsstraße hat nichts mit Nachhaltigkeit zu tun. Gibt es den keine vernünftige Ideen die Straße in Teilen in das Buga-Konzept zu integrieren (16)?

Ich könnte mir die Erhaltung als Rodelberg (Laubegaster Seite), Übungshang für Inlineskater (Tolkewitzer Seite), Ballspielflächen, Großspielflächen (Schach), Sitzgruppen u.a. vorstellen. Der Durchlass müsste natürlich beseitigt werden (Anstaugefahr, wie im Herbst 2024). Eine kleine Holzbrücke könnte die Verbindung zwischen den Seiten sein.“

Der Rückbau der temporären Fahrbahn ist eine Auflage des Planfeststellungsbeschlusses der Maßnahme Wehlener Straße/AltTolkewitz/Österreicher Straße. Die temporäre Fahrbahn wurde seitens der oberen und unteren Wasserbehörde im Planfeststellungsverfahren nur für eine temporäre Nutzung mit Auflagen aufgrund des Hochwasserschutzes genehmigt. Eine weitere Nutzung der provisorischen Fahrbahn ist damit nicht möglich.

„BUGA

Welche Hochwasserschutzmaßnahmen für die Buga und Laubegast werden in diesem Rahmen realisiert (17)?

Teile des Elbarmes, einschließlich Sportplatz an der Salzburger Str. wurden im Herbst 2024 beim Starkregen (100 l/m²) geflutet. Wie wollen Sie das Buga-Gelände im Elbarm schützen, da bekanntlich die jetzigen Dämme des Flutgrabens zurückgebaut werden sollen (18)?“

Eine umfassende Beantwortung der Fragestellungen ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht möglich.

Die vorliegende Machbarkeitsstudie zur BUGA bzw. die ihr zugrundeliegenden Planungen (wie z. B. die Vorzugsvariante zum Blauen Band Geberbach) haben nicht die für die Beantwortung solcher Fragen erforderliche inhaltliche Tiefe. Die detaillierte Erschließungsplanung zur BUGA hat noch nicht begonnen.

Bereits vor der Planung der BUGA ist die Planung des Bereiches Pirnaer Landstraße/Lassallestraße/Salzbunger Straße als Teil des Projektes „Blaues Band Geberbach“ begonnen worden. Bereits abgeschlossene Planungen liegen für den Bereich Toeplerstraße/Marienberger Straße vor.

Hier wird über die Wehlener Straße hinweg die Verbindung von der Radroute Ost (Kipsdorfer Straße) zum Elberadweg hergestellt, vernetzt mit der neuen Radwegverbindung aus dem Geberbach-Projekt von der Lassallestraße (o. g. Knoten), die Salzburger Straße und die Basedowstraße zur Toeplerstraße.

Zum jetzigen Zeitpunkt können zu Ihren obigen Fragen nachfolgende grundsätzliche Aussagen getroffen werden. Ich möchte zu Details auf die oben genannten umfangreichen Informationen verweisen, die im Internetauftritt der Landeshauptstadt Dresden zur Verfügung gestellt werden:

– In den Planungen zur Hochwasserschutzmaßnahme Z1 und zum Blauen Band Geberbach wird auch die Evakuierungsthematik mitbetrachtet. Dies wird den grundlegenden Umgang mit der Salzburger Straße einschließen. Mit den dazu geplanten Lösungen können dann verkehrsorganisatorische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die auch der BUGA zugutekommen.

– Das Areal um die Kiesseen und den Trümmerberg Leuben soll entsprechend seines heutigen Charakters naturbelassen bleiben und soll deshalb während der BUGA nicht eingefriedet werden. Es würde deshalb auch im BUGA-Zeitraum weiterhin von jedermann ungehindert durchquert werden können.

Zugleich wird neben dem Natur- und Landschaftsschutz damit auch dem Hochwasserschutz Rechnung getragen.

„Wie wollen sie Einnahmen generieren, wenn der gesamte Bereich Trümmerberg und Kiesseen frei zugänglich sein soll (19)?“

Das Areal Trümmerberg und die Kiesseen Leuben wurde bereits im Rahmen der BUGA-Machbarkeitsstudie nicht als sogenanntes Bezahlareal geplant.

„Wie wollen sie den Transport der Besucher mit dem ÖPNV realisieren, wenn die Angebote der DVB zusammen gestrichen werden und die Fähren nicht mehr fahren (20)? Die Beschlüsse der letzten Woche sind wenig überzeugend. Obwohl alle mehr fordern, soll eingespart werden!“

In den Folgejahren wird eine Konkretisierung der BUGA-Planung herbeigeführt. Darauf aufbauend wird ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept erstellt, welches die BUGA-Standorte miteinander verkehrlich verbindet. Dies beinhaltet sowohl Maßnahmen zur Abwicklung des Individualverkehrs als auch des öffentlichen Personennahverkehrs. Als Aufgabenträger für den ÖPNV ist die Stadt Dresden für die Organisation und Planung des Bus- und Straßenbahnverkehrs im Stadtgebiet zuständig, sodass die temporär benötigten Bedarfe von April bis Oktober 2033 frühzeitig eingeplant werden können.

„Ist unter der angespannten Haushaltlage die BUGA noch vertretbar (21)?“

Mit der zurückliegenden Beschlussfassung des Stadtrates zum Doppelhaushalt 2025/2026 ist es gelungen, die Zukunftsfähigkeit Dresdens zu sichern – sowohl bei den Investitionen, als auch im konsumtiven Bereich. Durch die Einrichtung eines Brückenfonds werden infrastrukturelle Projekte wie die Wiedererrichtung der Carolabrücke vorangetrieben. Die aktuellen Schwierigkeiten im Rahmen der Finanzierung der Dresdner Verkehrsbetriebe sollen mit städtischen Mitteln ausgeglichen werden. Dieser Schritt ist ein klares Bekenntnis zum ÖPNV, insbesondere zur DVB und ihren Beschäftigten.

Die Bundesgartenschau soll erst im Jahr 2033 stattfinden. Als größtes städtebauliches Entwicklungsprojekt der kommenden Jahre, muss sich die BUGA trotzdem den gegenwärtigen Rahmenbedingungen stellen und einen Beitrag zur allgemeinen Haushaltssituation in den öffentlichen Haushalten leisten.

In diesem Sinne wird aktuell eine Fokussierung der BUGA-Konzeption erarbeitet. Durch die Fokussierung ist gewährleistet, dass die wesentlichen Prämissen wie der Abbau städtebaulicher und sozialer Missstände, die Schaffung von Retentionsbereichen, die Anwendung des Schwammstadt-Prinzips und der Klimaresilienz weiterhin im Fokus stehen. Ebenso wird die Aufwertung von Naturräumen und die Stärkung der Naherholungsfunktion weiterverfolgt.

„Finanzierung

Ist die Finanzierung, einschließlich der Planungen, aller Hochwasserschutzmaßnahmen weiterhin gesichert (22)?“

Für die bauliche Umsetzung der Hochwasserschutzmaßnahme M30 im Altelbarm werden durch die Landeshauptstadt Dresden in Erwartung einer Fördermittelbescheidung des Freistaates Sachsen im ersten Halbjahr 2025 weiterhin Haushaltsmittel zur Kofinanzierung (Eigenanteil) vorgehalten. Auch für die grundlegenden Untersuchungen eines Gebietsschutzes für den Stadtteil Laubegast an der Stromelbe (Maßnahme Z1) sind im Haushalt des Freistaates Sachsen Haushaltsmittel eingestellt.

„Anderes Thema: **Studie TU „Mobilität in Städten“**

Die Ergebnisse der Studie entsprechen nicht der Realität! Die Straßen sind voll und die Aggressivität steigt. Wesentliche Gruppen von Verkehrsteilnehmern fehlen in der Studie. Offensichtlich wurden die Transporter (Baufirmen, Handwerker...) aus ganz Sachsen nicht berücksichtigt. Die Zahl der Paket- und Lieferdienste steigt ständig. Die Aggressivität dieser Gruppen ist besonders hoch. Touristen fehlen ebenso, wie die Besucher mehrmals wöchentlich stattfindender Großveranstaltungen. Radfahrer haben zugenommen, allerdings nur in den Monaten April bis September! Fußgänger wurden als Zunahme ausgewiesen. Warum tun sie nichts für deren Schutz z.B. Neustädter Markt, Prager Straße, Elberadweg und Laubegaster Ufer (23)? Das Verkehrskonzept auf dieser Studie aufzubauen, ist sehr fragwürdig!“

Die Erhebung "Mobilität in Städten", 1972 als "System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)" begründet, dient der Ermittlung von Mobilitätskennwerten der städtischen Wohnbevölkerung. Damit werden einerseits wichtige Datengrundlagen der kommunalen Verkehrsplanung auf Basis eines einheitlichen Erhebungsdesigns regelmäßig aktualisiert und analysiert. Andererseits lassen sich stadtübergreifende Trends der Mobilität und ihrer Randbedingungen unter Nutzung großer Stichproben erforschen.

Da die Grundgesamtheit der SrV-Untersuchung aus den Einwohnerinnen und Einwohnern einer Stadt oder Gemeinde besteht, stellt die Mobilität der Wohnbevölkerung den zentralen Untersuchungsgegenstand dar. Es wird davon ausgegangen, dass der durch die Wohnbevölkerung erzeugte Verkehr maßgeblich zum Verkehrsaufkommen eines Untersuchungsraumes beiträgt. Weitere relevante Verkehrsarten wie insbesondere die Einpendler-, Touristen- und Besucherverkehre werden im SrV nicht berücksichtigt. Vom Wirtschaftsverkehr wird nur in begrenztem Umfang der Personenwirtschaftsverkehr erfasst, wenn er als Komponente des Einwohnerverkehrs auftritt.

Die Befragung erhebt strukturelle Merkmale der Haushalte und der darin lebenden Personen sowie verhaltensbezogene Personendaten und Wegedaten für einen vorgegebenen Stichtag. Der SrV-Standardfragebogen deckt eine Vielzahl planungsrelevanter Merkmale ab. Der Umfang der ausgewerteten Stichprobe für den Durchgang 2023 beträgt für die Landeshauptstadt Dresden 3.343 befragte Personen.

Die Ergebnisse der Erhebung „Mobilität in Städten“ fließen neben vielen anderen Analysen, z. B. auch zum Pendler- und Wirtschaftsverkehr, in die strategische Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Dresden ein. Der sich aktuell in Erarbeitung befindliche Dresdner Mobilitätsplan 2035+, als Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus, wird für die gesamte Stadt erarbeitet und verknüpft vielfältige Konzepte wie z. B. das Radverkehrskonzept und Beschlüsse des Dresdner Stadtrats.

Zum Schutz der Fußgängerinnen und Fußgänger erfolgen durch das Ordnungsamt der Stadt entsprechende Kontrollen in potentiellen Konfliktbereichen, z. B. Fußgängerzonen mit geltendem Radfahrverbot.