

Stadtbezirksbeirat Cotta
Stadtbezirksbeirat Altstadt
Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung
Stadtratsfraktionen der Landeshauptstadt Dresden

Dresden, den 09.12.2020

Stellungnahme zur Vorlage V0487/20 Erneuerung der Gleisanlagen Freiburger Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD als gemeinnütziger Verband setzt sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik ein und macht sich für die Verkehrswende stark. Ein wichtiger Schlüssel der Verkehrswende ist eine zukunftsfähige Gestaltung öffentlicher Räume im Rahmen von Verkehrsbauvorhaben.

Die Vorlage V0487/20 behandelt einen im Stadtgebiet zentral gelegenen Verkehrsabschnitt auf einer Länge von über einem Kilometer. Primäre Anliegen der Planung sind die Aufweitung des Gleisabstand für die Befahrbarkeit mit neuen Stadtbahnwagen sowie die barriereärmere Gestaltung der Haltestellen im Planungsbereich.

Darüber hinaus wird nicht allein das Gleisbett, sondern die gesamte Kraftfahrbahn zwischen den Borden erneuert und dabei Radverkehrsanlagen überwiegend als Schutzstreifen eingeordnet. Aktuell wird im Bereich zwischen den Einmündungen Saxoniastraße und Oederaner Straße stadteinwärts auf der Fahrbahn geparkt. Diese Parkmöglichkeiten entfallen. Als Ersatz werden in stadtauswärtiger Richtung Längsparkbuchten vorgesehen. Die Gehwege werden allein an den umgestalteten Haltestellen sowie an den neuen Parkbuchten erneuert.

Leider vernachlässigt die Vorlage allerdings wesentliche Aspekte einer integrierten Verkehrsplanung. Sie ist eine selektive Planung zur Erneuerung der Gleisanlagen, die zwar über diese Zielsetzungen hinausgeht, den öffentlichen Raum jedoch nicht gesamtheitlich betrachtet und deshalb eklatante Defizite im Planungsraum belässt:

- **Der Anschluss des Radverkehrs am Hp Freiburger Straße wird nicht betrachtet.** Hier besteht jedoch Handlungsbedarf. Zwischen S-Bahn-Haltepunkt und Papiermühlengasse hat der Radverkehr den Gehweg mitzunutzen (Z240). Dabei entstehen Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr, die insbesondere durch den geplanten Schulstandort, die aufkommende Bebauung und den damit verbundenen erhöhten Quell- und

Zielverkehr problematisch werden. Hierfür ist eine langfristige Lösung zu entwickeln und jetzt in diese Vorlage zu integrieren.

- Unter diesem Aspekt **ist eine Querungsmöglichkeit der Freiburger Straße auf Höhe der Einmündung Papiermühlengasse vorzusehen**, um überhaupt erst eine gefahrfreie Querung der Freiburger Straße zu ermöglichen und zudem dem künftigen Bedarf eines höheren nichtmotorisierten Querverkehrs gerecht zu werden. Die Querungsmöglichkeit ist entsprechend leistungsfähig (hohe Spitzenbelastung infolge Schulstandort) auszugestalten und in diese Vorlage zu integrieren.
- **Die Aufweitungen der Gleisachsen an den neuen barrierefreien Haltestellen auf 4,70 m ist überdimensioniert.** Damit werden dem Seitenraum enorme Flächen genommen, die sich positiv auf die Aufenthaltsqualität auswirken würden. Im Bestand wurden an vielen derart gestalteten Haltestellen in Dresden geringere Gleisabstände vorgesehen, trotzdem Linienbusverkehr stattfindet, wie z.B. an der Hst Saarstraße in Coschütz.
- Die bestehenden Gehbahnen im Planungsraum sind lückenhaft, überwiegend in schlechtem Zustand und erfüllen zum Teil überhaupt keinen Ausbaustandard. Im Rahmen eines grundhaften Umbaus der Fahrbahn kann die Planung nicht am Bord aufhören. **Die Gehbahnen und der Seitenraum sind wesentlicher Bestandteil des Planungsraumes und müssen in diesem Zuge angelegt, saniert und sicher ausgestaltet werden.**
- Die in der Vorlage dargestellten Maßnahmen an den Knoten und Einmündungen sind halbherzig umgesetzt. Für den Fußverkehr in Längsrichtung werden an der Einmündung Oederaner Straße lediglich abgesenkte Bordsteine vorgesehen. Im Bestand wird gerade dieser Bereich oft regelwidrig zugeparkt. **Hier, wie auch an allen anderen Einmündungen ohne LSA fordert der VCD in dieser Vorlage aktive Maßnahmen zur Vergrämung regelwidrigen ruhenden Verkehrs durch eine ansprechende, die Aufenthaltsqualität fördernde städtebauliche Gestaltung der Seitenräume und Platzflächen sowie weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsstellen und der Verkehrsberuhigung (z.B. durch Aufpflasterungen)**
- Auch im südwestlichen Anschluss endet Planung vor neuralgischen Punkten. **Die vorgelegte Planung löst nicht das Defizit in der Anbindung des Weißeritzgrünzuges an die Nossener Brücke.** Aus dem Grünzug kommend müssen vier Furten im Linksverkehr überwunden werden, um auf die Nossener Brücke zu gelangen. Dabei kommt diese Bewegung einer regelkonformen Lösung nicht nahe. Dieses Defizit muss im Rahmen der Planung betrachtet werden.
- Im Rahmen der Untersuchung von möglichen Radschnellverbindungen im Freistaat Sachsen ist der Korridor zwischen Dresden und Freital Gegenstand der Betrachtungen¹. Die Verbindung über die Freiburger Straße und Fabrikstraße ist Kern des innerstädtischen Bereiches und gemäß Radverkehrskonzept eine Haupttroute der Kategorie II. Diese Überlegungen haben in diese Vorlage keinen Einzug erhalten. **Die aktuelle Planung steht der Einrichtung einer Radschnellverbindung entgegen (nur Schutzstreifen,**

¹ vgl. <https://www.tag24.de/dresden/politik-wirtschaft/rathaus-prueft-die-fahrrad-highways-wann-geht-es-endlich-los-1696609>

Gestaltung Knoten Fabrikstraße) und widerspricht den aktuellen Entwicklungen der strategischen Radschnellverbindungsplanungen der Stadtverwaltung.

Sollte die vorgelegte Planung so umgesetzt werden, ist davon auszugehen, dass der gesamte Planungsraum innerhalb der Lebensdauer der neuen Gleisanlagen (15 bis 25 Jahre) nicht mehr grundständig und gesamthaft angepasst wird. **Daher fordern wir, die zuvor genannten Punkte unbedingt in die Vorlage aufzunehmen. Weiterhin ist eine integrierte Verkehrsplanung für den Planungsraum anzufertigen, der städtebauliche Gestaltungskriterien sowie eine hohe Aufenthaltsqualität und Sicherheit für den Fußverkehr berücksichtigt!**

Im Ergebnis dieser integrierten Verkehrsplanung ist es dann möglich mehrere Inbetriebnahmestufen vorzusehen. In einer ersten Phase könnten z. B. die Gleisanlagen für die neuen Stadtbahnen umgebaut, in einer zweiten Phase der gesamte Seitenraum, die Einmündungen, Querungen und die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr erneuert und verbessert. Somit können Kompromisse im Hinblick auf einen schnelleren Umbau und Einsatz der breiten Stadtbahnen gemacht werden.

Wir regen weiterhin an, dass sich Verkehrsplanungen dieses und auch schon geringeren Umfangs zwingend in den Rahmenkonzepten der strategischen Verkehrsplanung der Landeshauptstadt wiederfinden müssen! Die Ertüchtigung des Straßenbahnnetzes für veränderte Fahrzeugmaße ist eine elementare Aufgabenstellung der integrierten und strategischen Verkehrsplanung.

Gleiches betrifft die überörtliche Radschnellwegeplanung, die naturgemäß nicht an den Grenzen einer Landeshauptstadt endet, sondern unter der Voraussetzung einer leicht und sicher befahrbaren Trasse Korridore bis ins Zentrum bereithält.

Wir freuen uns auf Ihre Rückmeldung und stehen für Rückfragen gern zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Richard Emmermacher
Für die VCD Ortsgruppe Dresden