



Matthias Kurzeck
Bundesvorsitzender
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
Wallstr. 58
10179 Berlin
matthias.kurzeck@vcd.org

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Dresden
August-Bebel-Straße 10
01219 Dresden

Berlin, den 03. September 2025

Stellungnahme

Änderung der Eisenbahnüberführung Bahn-km 100,525,
Stauffenbergallee und Neubau Haltepunkt Dresden-Albertstadt, km
99,78 bis 101,025 Strecke Görlitz – Dresden-Neustadt (6212) einschl.
Straßenbau Stauffenbergallee

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Herr Domann,

Gerne kommen wir Ihrer Anfrage zur ausliegenden Planung nach und nehmen Stellung. Wir begrüßen den Planungsfortschritt, der durch die Offenlage bekräftigt wird und hoffen auf eine baldige Inbetriebnahme des Hp Albertstadt. Wir sehen allerdings ungenutzte Potenziale im Teil der Straßenplanung, die dem Anschein nach in weiten Teilen lediglich den Bestand wiederherstellt und im Hinblick auf die neuen Zugänge zur Verkehrsstation veränderte Nutzungen nicht würdigt.

Unsere Stellungnahme ist in zwei Teile aufgeteilt:

- Grundsätzlicher Nachbesserungsbedarf vor einer Planfeststellung
- Detaillierte Hinweise zu den Unterlagen (Anlagen)

Im Anhang 1 gehen wir zu dem konkret auf die Unterlagen ein, um die Herleitung unserer Anliegen zu verdeutlichen.

Grundsätzlicher Nachbesserungsbedarf vor einer Planfeststellung

Wir möchten im Folgenden auf drei Sachverhalte ausführen, die unseres Erachtens zu einer stadtverträglicheren und zukunftsgerichten Anlage sowie eines wirtschaftlichen Umbaus führen. Diese sind:

- A. Das Einbeziehen der Radschnellverbindung in das Vorhaben
- B. Die Gestaltung der Nebenfahrbahnen
- C. Die Einmündung der südlichen Nebenfahrbahn in den Knotenpunkt mit der Königsbrücker Straße

Wir regen eindringlich an, diese Sachverhalte zu prüfen und in diesem Vorhaben zu berücksichtigen bzw. umzusetzen.

A. Einbeziehen der Querung der RSV in das Vorhaben

In der Radverkehrskonzeption des Freistaats Sachsen von 2019 werden Korridore für Radschnellverbindungen aufgeführt. Der Korridor der RSV mit der Nummer 3 wurde im Rahmen eines Beteiligungsformats der Landeshauptstadt Dresden im Jahr 2021 als das hier festzustellende Baufeld durchquerend vorgestellt.

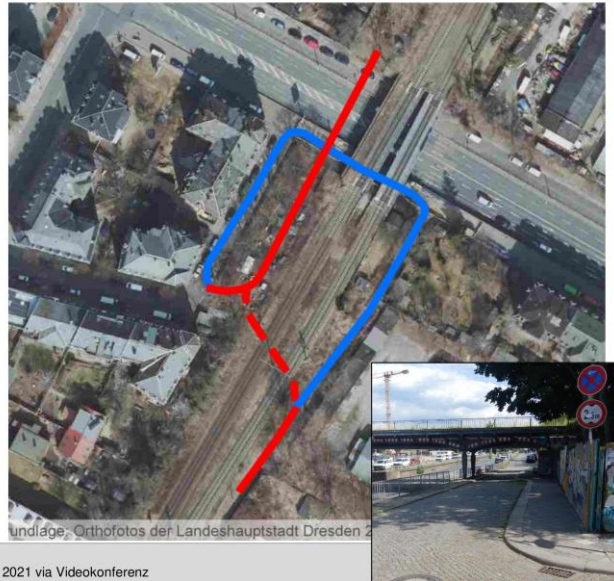
Radschnellverbindung LH Dresden



Abschnitt III: Dammweg – Querung Stauffenbergallee

Querung der Bahnanlage und der Stauffenbergallee

- Lösung mittels neuer Unterführung zw. Dammweg und Buchenstraße erfordert aufgrund der Höhenverhältnisse zu starke Steigungen
- Favorisiert: Lösung im Zuge der bestehenden Unterführung Stauffenbergallee (blaue Linie) und über Buchenstraße und Rampe zur Brücke über die Stauffenbergallee
- Höhendifferenz Buchenstraße – Brückenbauwerk etwa 4,0 m
- Rampenlänge ungefähr 70 m bei knapp 6 % Steigung



Folie 13

Ämterberatung 18. Mai 2021 via Videokonferenz

Abbildung 1: Querung der RSV Neustadt - Klotzsche an der Stauffenbergallee, Stadt Dresden 25.7.21

Das Vorhaben „Radschnellverbindung LH Dresden, Trasse Neustadt – Klotzsche“ wird in der Planung jedoch nicht berücksichtigt. Dazu wurde zur Stakeholderveranstaltung 25. Juli 2021 eine Variante mit einer Linienführung in der südlichen Nebenfahrbahn vorgestellt (blaue Linie). Eine direkte Führung mit eigener Unterführung wäre der umwegigen und extrem konflikträchtigen Vorbeifahrt direkt am Hauptzugang der neuen Station auf dem Gehweg (fehlende Zweirichtungsfahrbahn auf der Nebenfahrbahn) vorzuziehen.

Das Vorhaben Radschnellverbindung RSV LH Dresden, Trasse Neustadt - Klotzsche wird absehbar ohnehin als Durchquerung des Bahndamms realisiert werden müssen, da andere vorgeschlagene Linienführungen den Anforderungen des RSV-Standards nicht werden erfüllen können. Eine direkte Führung mit eigener Unterführung ist der umwegigen und extrem konflikträchtigen Vorbeifahrt direkt am Hauptzugang der neuen Station auf dem Gehweg (fehlende Zweirichtungsfahrbahn auf der Nebenfahrbahn, siehe folgender Punkt B) sowie Anlage 1, zur Unterlage 1.1, GP 4.5, Punkt d)) vorzuziehen. Die Durchquerung des Bahndamms ist bereits bei den Streckensperrungen im Zusammenhang mit dem Bau der Station mit zu realisieren. Hierzu ist eine Abstimmung der Vorhabenträgerinnen untereinander erforderlich. Durch die RSV-Querung dürften die Bauwerke 1 (Lagekollision in der Böschung zum Widerlager), 4, 5, 6 (jeweils Kollision in der Gründung), 18 (Lagekollision) und 24 (Kollision in der Höhe) betroffen sein.

Es stellt sich deswegen ein enger Zusammenhang dieser Maßnahmen dar und es steht zu befürchten, dass durch das Vorhaben wie hier vorgestellt wesentliche Grundlagen für den

Radschnellweg verbaut, Aufwände ungebührlich erhöht oder eklatante Synergien, die die Wirtschaftlichkeit verbessern und die Belastung der öffentlichen Kassen verringern, nicht genutzt werden. Der Abschnitt des Radschnellwegs ist in den Grenzen dieses Vorhabens vorzubereiten und ist folglich in den betroffenen Planunterlagen darzustellen. Sollten Sachzwänge gegen eine Feststellung der Planung innerhalb dieses Vorhabens vorhanden sein, sind zu reservierende Flächen nachrichtlich darzustellen und Vorgaben gemäß des Planungsstands in diesem Vorhaben zu berücksichtigen.

Auch der bahnparallele Dammweg ist ein Korridor für den Radschnellweg LH Dresden Trasse Neustadt – Klotzsche. Die Linienführung und Querschnittsgestaltung hat daher (je nach Variante ggf. nur abschnittsweise) nach H RSV zu erfolgen. Eine Fehlnutzung durch Kraftverkehr ist technisch zu verhindern. Auch die Organisation als gemeinsamer Geh- und Radweg ist nach H RSV nicht angemessen und die Planung entsprechend anzupassen.

B. Gestaltung der Nebenfahrbahnen

Nach eingehender Sichtung der vorgelegten Unterlagen gelangen wir zur Überzeugung, dass die vorgestellte Verkehrsraumaufteilung insbesondere in den Nebenfahrbahnen so nicht angemessen ist. Hier sollen offensichtlich über zwanzig Jahre alte Vorplanungsentwürfe weitestgehend unverändert umgesetzt werden (Stadtratsvorlage V0780-SR26-06).

Es ist nicht zu erwarten, dass Radfahrende, nach der Nutzung der B+R-Anlagen zunächst jeweils entgegen ihrer ursprünglichen Herkunftsrichtung bis zur nächsten Querung fahren und dann die Radverkehrsanlagen auf der Gegenseite für die Rückfahrt nutzen. Radfahrende, die beispielsweise morgens auf der nördlichen Nebenfahrbahn aus östlicher Richtung kommen, könnten bei ihrer Rückkehr erst hinter der Rudolf-Leonhard-Straße die Stauffenbergallee kreuzen und müssten dann auf der südlichen Nebenfahrbahn in Richtung Osten weiterfahren.

Aus diesem Grunde ist auf beiden Nebenfahrbahnen jeweils eine Radverkehrsführung in beiden Fahrtrichtungen zu ermöglichen. Die Radverkehrsanlagen sind dabei auch in den angrenzenden Kreuzungsbereichen stringent und sicher fortzuführen und an die bestehenden Radverkehrsanlagen anzuschließen.

Im Norden kann auf die Kraftfahrbahn verzichtet werden und ein gemeinsamer Verkehrsraum für Fuß- und Radverkehr oder ein Zweirichtungsradweg anstelle der Kraftfahrbahn hergestellt werden. Im Süden muss der Verkehrsraum neu aufgeteilt werden. Eventuell entsteht auch Platz für Stadtgrün.

Die Gestaltung der Nebenfahrbahnen als deutlich auf die sanfte Mobilität ausgerichteter Verkehrsraum, z.B. als Mischverkehrsfläche bzw. „verkehrsberuhigter Bereich“, lässt sich unseres Erachtens einfach und vertretbar mit den Interessen der Erschließung durch Kraftverkehr umsetzen. Diese Chance ist unbedingt zu nutzen.

C. Einmündung der südlichen Nebenfahrbahn vor der LSA

Nach unserer Einschätzung besteht die Möglichkeit, die südliche Nebenfahrbahn vor dem Knotenpunkt Königsbrücker Straße / Stauffenbergallee wieder auf die Hauptfahrbahn zu leiten. Dies brächte eine Reihe von Vorteilen mit sich, die durch den hier vorgestellten Plan

ausgeschlagen werden, darunter eine Entzerrung der Konfliktpunkte für den Fuß- und Radverkehr, der Entfall einer Phase im Signalprogramm der LSA, die Erschließung der Fahrbeziehung Geradeaus in Richtung Osten für den Kraftverkehr, ein gesteigerter Anteil teilsickerfähiger Flächen, geringere Furtlängen und damit einhergehend geringere Räumzeiten und gesteigerte Leistungsfähigkeit des tangierenden Knotenpunkts Königsbrücker Straße. Der Lösungsansatz erfolgt durch eine angepasste Gradientengestaltung, die in Anlage 2 dargestellt ist. Eine Skizze der geänderten Einmündung ist in Anlage 3 in der Lage zu sehen.

Wir bedanken uns für die Möglichkeit zur Stellungnahme und hoffen mit unseren Anmerkungen zu einer Verkehrsanlage beizutragen, die die Mobilitäts- und Lebensqualität aller Nutzenden und Betroffenen steigert.

Für Rückfragen wenden Sie sich gerne auch an:

Tobias Piotrowski

Verkehrsclub Deutschland,
Landesverband Elbe-Saale e. V.
Ortsgruppe Dresden

E-Mail: Tobias.Piotrowski@vcd-elbe-saale.org

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, reading 'M. Kurzeck', is positioned above the printed name.

Matthias Kurzeck

Bundesvorsitzender
Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Anlagen:

Anlage 1 – Sichtung der Unterlage

Anlage 2 – Höhenplan südliche Nebenfahrbahn

Anlage 3 – Lageplanausschnitt Einmündung südliche Nebenfahrbahn