

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Dresden
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

Dresden, den 25.06.2021

Einwendung zum Verkehrsbauvorhaben Stadtbahn 2020 Teilabschnitt 1.2 Nossener Brücke/Nürnberger Str.

Sehr geehrte Damen und Herren,

der VCD als gemeinnütziger Umweltverband setzt sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik ein und macht sich für die Verkehrswende stark. Ein wichtiger Schritt für die Verkehrswende ist eine zukunftsfähige Gestaltung öffentlicher Räume im Rahmen von Verkehrsbauvorhaben mit klarer Priorisierung des Umweltverbundes.

Die Offenlage zum Verkehrsbauvorhaben Stadtbahn 2020 Teilabschnitt 1.2 Nossener Brücke/Nürnberger Straße behandelt einen im Stadtgebiet zentral gelegenen Verkehrsabschnitt auf einer Länge von etwa 1,8 km. Primäre Anliegen der Planung sind der Neubau der Straßenbahnstrecke mit den Anschlüssen an den Bestand, deren Haltestellen und Zugängen sowie den Ersatzneubau der Nossener Brücke. Der Straßenraum wird für die Einordnung der Straßenbahntrasse im Querschnitt angepasst, die Verkehrsanlage umgebaut und alle Knoten entsprechend grundsätzlich neu dimensioniert. Das Ziel der Maßnahme ist eine Angebotsausweitung und Kapazitätserweiterung des ÖPNV und daraus folgend erklärtermaßen eine Verlagerung von MIV-Wegen zum ÖPNV zur Verbesserung Umweltauswirkungen des Verkehrs und die Steigerung der Lebensqualität¹.

Grundsätzliche Einordnung der Planung

Die **vorliegende Planung zur Nürnberger Str. und zur Nossener Brücke ist nicht vereinbar mit den Zielen einer Verkehrswende** im Sinne einer Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund. **Klimaziele und städtebauliche Belange stehen im Entwurf eindeutig hinten an.** Im Sinne einer konsequenten Push- und Pull-Strategie mit einer wirksamen Verkehrsverlagerung hätte dem Kraftverkehr weniger und dem Rad- und Fußverkehr mehr Platz im Querschnitt zugesprochen werden müssen. Die Planung ist für das 21. Jahrhundert, in

¹ Vgl DVB AG, April 2014: DVB-Faltblatt Stadtbahn 2020

denen Städte wie Berlin, Paris und Barcelona den motorisierten Individualverkehr im öffentlichen Raum rationalisieren, nicht mehr zeitgemäß.

Dem VCD ist bewusst, dass derartige Großvorhaben lange Planungsphasen und Umsetzungszeiträume nach sich ziehen. Das Programm „Stadtbahn 2020“ sollte ursprünglich im Jahr 2020 umgesetzt sein. Mit einer Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie zwischen Südvorstadt und Löbtau ist selbst bei Umsetzung der jetzigen Planung nicht vor 2030 zu rechnen. Ein weiterer Verzug bei der Umsetzung der neuen Straßenbahntrasse ist ebenfalls kein Beitrag zur Verkehrswende.

Zudem ist die Planung politisch legitimiert. Mit der Vorlage V2836/14 wurde eine vom Stadtrat beschlossene Vorzugsvariante einer Vorplanung aus dem Jahr 2014 umgesetzt. Die darin enthaltenen Grundsatzquerschnitten aus zwei aufgespreizten zweistreifigen Richtungsfahrbahnen mit innenliegendem separiertem Bahnkörper stellen wir deshalb im Rahmen der unten aufgeführten Einwendungen im Planfeststellungsverfahren nicht grundsätzlich infrage. **Dennoch hätte sich der VCD hier eine von Grund auf andere Planung im Sinne einer Verkehrsverlagerung vom MIV auf die Verkehrsarten des Umweltverbunds gewünscht.**

Aus diesem Zielkonflikt ergeben sich unsere Prüfanmerkungen als Aufforderung zur Überprüfung und Behebung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens. Ziel des VCD ist die Überarbeitung und Anpassung der Planung an dezidierten Punkten, ohne dass die Planung komplett neu aufgerollt wird und die Ausführungszeiten sich wesentlich weiter in die Zukunft verschieben.

Einwendungen zum Planfeststellungsverfahren Stadtbahn 2020 Teilabschnitt 1.2 Nossener Brücke/Nürnberger Str.

Im Folgenden werden die Einwendungen nacheinander aufgeführt. Die Einwendungen und Prüfaufträge sind gegliedert nach thematischem und örtlichem Zusammenhang.

1. Die Planungsgrundlagen und Prämissen sind viel zu einseitig auf dem MIV ausgerichtet

- a. Zu U01, GP 2.6: Die Rechtfertigung der Planung mithilfe der sogenannten Umleitungsrouten für die BAB 17 wird grundsätzlich infrage gestellt. Gibt es statistische Erhebungen dazu, wie oft diese Umleitungen schon eingerichtet werden mussten? Die Dimensionierung einer bedeutenden innerstädtischen und angebauten Straße kann aus Sicht des VCD nur wenig Rücksicht auf derartige Sonderfälle nehmen, da die Interessen der Binnenverkehre, insbesondere der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer sowie die Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Einwohner überwiegt. Es ist keine Richtlinie bekannt, die eine autobahnparallele Infrastruktur mit vergleichbarer Kapazität vorschreibt. Mitunter halten wir die aus solchen Anforderungen entstehenden wirtschaftlichen Aufwendungen und die Auswirkungen auf die Anwohner für nicht zumutbar. **Der VCD fordert die Rechtfertigung des Ausbaus anhand der Umleitungsrouten zur BAB 17 aufzugeben und städtebauliche Gesichtspunkte, sowie Aufenthaltsqualität und die Bedürfnisse der Anwohner deutlich stärker zu gewichten.**
- b. Zu U01, GP 1 und 2.4.2.3: Im Erläuterungsbericht wird unzureichend auf den Radverkehr eingegangen. So werden keine Netzkategorie nach RIN oder dem Zielnetz des

Radverkehrskonzepts, keine Verkehrsmengen und keine Belastungsbereiche nach ERA ausgewiesen. Es erfolgen keine Zielvorstellungen und dementsprechend werden keine Planungsstandards wie bspw. eine einheitliche Verkehrswegbreite für den gesamten Planungsabschnitt festgelegt. Weiter werden nur einzelne querende Radverkehrsverbindungen angesprochen. Eine Einbettung in ein Perspektivnetz aus Radschnellwege zum Beispiel an der Fabrikstraße und einer Fahrradstraße zum Beispiel auf der Hohen Straße fehlt. Eine systematische Betrachtung des Radverkehrs ist aus der Unterlage heraus nicht zu erkennen. Insbesondere im Vergleich zum MIV und ÖPNV wird die eingeschränkte Betrachtung deutlich.

Der VCD fordert, diese Betrachtung nachzuholen und Erkenntnisse in die Planung einfließen zu lassen.

- c. Im Lageplan der Vorplanung war ein 2,50 m breiter Hochbordradweg in allen Abschnitten zwischen Ebertplatz und KP Budapester Straße verzeichnet. Die Anordnung von Schutzstreifen und Radfahrstreifen in der jetzigen Entwurfsplanung stellt hingegen eine Verschlechterung dar. Dies gilt für die vorhandene Verkehrsraumbreite, die Separation vom Kraftverkehr und die Einheitlichkeit der Verkehrsanlage im gesamten Straßenzug der Planung.

Der VCD fordert, gemäß der beschlossenen Vorplanung eine vom Kraftverkehr separierte und in der Breite für Überholvorgänge geeignete Radverkehrsanlage zu planen und auszuführen.

- d. Die Verbindung vom Ebertplatz bis zum Nürnberger Platz wird im städtischen Radverkehrskonzept mit der Netzkategorie IR III ausgewiesen. Das ist die höchste Kategorie für innerörtliche Radverkehrsrouten nach Radschnellverbindungen. Der Verbindung kommt besondere Bedeutung als südliche Tangente der Innenstadt zwischen Meißner Hochland und Heidenau sowie zur Erschließung des Campus der Technischen Universität mit den westlich gelegenen Wohnvierteln zu. Entsprechend ist das Radverkehrsaufkommen zu beobachten. Durch den benachbarten Kraftverkehr entsteht ein äußerst hohes Gefährdungspotenzial, das eine deutliche Separation gebietet. **Für den gesamten Planungsabschnitt fordert der VCD eine Breite des Radverkehrsraums von 2,30 m gem. RAST06 Bild 19. Eine geeignete Separation durch zum Beispiel Führung als Hochbordradweg oder ausgebildete Sicherheitstrennstreifen mit Überfahrerschutz ist zu gewährleisten.**

- e. Zu U01, GP 1 und 2.4.2.4: Im Erläuterungsbericht wird unzureichend auf den Fußverkehr eingegangen. So werden keine Netzkategorie nach RIN, kein Verkehrsaufkommen, keine Strukturdaten und außerhalb von Unfallhäufungsstellen und den geringen Querungsmöglichkeiten entlang des Planungszugs keine Konflikte und Defizite beschrieben. Es erfolgen keine Zielvorstellungen und dementsprechend werden keine Planungsstandards wie bspw. die Herleitung der Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs nach EFA Tabelle 2 festgelegt oder bestehende und zukünftige Nutzungen des Seitenraums durch bspw. Auslagen und Kunst beschrieben. Im Gegenteil wird der Fußverkehr einfallslos als „Anliegererschließung“ kleingeredet, als ob es sich bei diesem Unterfangen um eine Stichstraße einer Neubausiedlung mit Einfamilienhäusern handelt. So gut wie jeder Verkehrsraum ist auch Anliegerschließung

unabhängig vom Verkehrsmittel. Dem Fußverkehr als umweltfreundlichste Fortbewegungsart wird damit nur ungenügend Rechnung getragen. Dabei wird auch die bestehende, kompakte Stadtstruktur aus Wohnen, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen, Gewerbe und Arbeitsplätzen sowie Baudenkmälern ausgespart und das Potenzial für kurze Wege ignoriert. Der Straßenraum wird zu einem Selbstzweck des Straßenverkehrs reduziert.

Der VCD fordert eine stärkere Gewichtung des Fußverkehrs und des Seitenraumes als Lebensraum. Diese Gewichtung muss sich in der Planung wiederfinden.

2. Verkehrssicherheit und Umweltauswirkung

- a. Zu U01, GP 2.4.3 Verkehrssicherheit: Die Erläuterungen ziehen aus den benannten Konflikten fragwürdige Schlüsse. So trüge entlang der Hauptrichtung verkehrende Fußverkehr zur Überforderung von Kraftfahrenden bei und die im Seitenraum parallel verlaufenden, für aufmerksame Verkehrsteilnehmer sichtbaren Radverkehrsanlagen lägen „weit abgesetzt“. Dabei wird die hohe Radverkehrsbeteiligung bei Unfällen der Kategorie Abbiegen sowie Einbiegen und Kreuzen nicht weiter untersucht. Der Textfokus auf Querungswillige an der Nürnberger Str. lässt sich aus den beigefügten Unfallkarten nicht in der beschriebenen Deutlichkeit ablesen. Auch die selektive Regelwerksauslegung in Hinblick auf die ERA zeugt nicht von einem ganzheitlichen Blick auf den Planungsraum und den vorherrschenden Begebenheiten durch das hohe Kraftverkehrsaufkommen und den überbreiten Fahrbahnen in den untergeordneten Zufahrten. Entsprechend der mangelhaften Analyse verfehlen die Lösungsansätze das Ansinnen die Verkehrssicherheit zu verbessern. Im gesamten Erläuterungsbericht erscheint das Wort „Belastungsbereich“ nicht und die Einmündungen der untergeordneten Straßen verbleiben so gut wie im Bestand. Die vorhandene, deutliche Separierung des Radverkehrsanlage soll sogar zurückgenommen werden. Allein die Verbesserung der Quervorgänge ist der Einordnung der großzügigen Straßenbahntrasse mit Begleitgrün geschuldet. Deswegen wird es bedauerlicherweise durch diese Planung absehbar keine wesentliche Verbesserung der der Verkehrssicherheit geben.

Der VCD fordert, das Maßnahmenrepertoire der Regelwerke voll auszunutzen und einen stärkeren Fokus auf die Verkehrssicherheit als auf die Leistungsfähigkeit zu setzen.

- b. Zu U01 GP 2.4.4: Verringerung der Umweltauswirkung. Die Kapazitätserweiterung des ÖPNV und die mit der Planung angestoßene Veränderung der Radverkehrsanlagen werden als Verringerung der Umweltauswirkung deklariert. Für den ÖPNV dienen außerdem hier themenfremde Worte der Barrierefreiheit als positiver Einfluss. Der gewaltige Ausbau der Straße und der damit einhergehende Beschnitt der Seitenräume, die Begünstigung des vorhergesagten Wachstums des Kraftverkehrsaufkommens, die Verschlechterung der Führung des Radverkehrs, die ausbleibenden Maßnahmen zur Verkehrssicherheit, die Fokussierung auf die Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs und die baulichen Maßnahmen für den bauzeitlichen Umleitungsverkehr – durch all diese Punkte muss eine Verringerung der Umweltauswirkung entschieden infragegestellt werden.

Der VCD fordert die Umweltauswirkungen im Sinne des Klimaschutzes und der

Anwohner (Lärm, Abgase) viel stärker zu gewichten. Es sind für die nächsten Planungsphasen verbindliche Vorgaben zur Lärmreduktion, Entsiegelung, Begrünung und Verringerung der Abgasbelastungen zu benennen und festzuschreiben.

3. Konflikt Straßenentwässerung und Radverkehrsanlage

- a. In Bezug zu U01, GP 4.1.1 Es ist die Einordnung von Bordrinnen und Abläufen in allen Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau geplant. Auch hier wird sich auf Mindestanforderungen bezogen, anstatt die Planung der Radverkehrsanlagen auf eine systematische Grundlage zu stellen. Durch die Aufnahme der Entwässerungsanlagen wird der Verkehrsraum des Radverkehrs weiter eingeschränkt. Das ist aus Sicht des VCD im Kontext zur Bedeutung der Radroute nicht zumutbar. Allein die Befahrbarkeit mit zweispurigen Fahrzeugen wie Anhängern oder Lastenrädern wird dadurch erschwert. Die Gefahr durch Ausweichen in Richtung der Kraftfahrstreifen wird nicht erkannt und durch die Planung nicht gelöst.

Der VCD fordert die Anlage der Entwässerungs- und sonstigen Einrichtungen außerhalb der bemaßten Radverkehrsflächen einzuordnen.

4. Radverkehrsanlagen auf der Nürnberger Straße

- a. Zu U05.1, Lageplan 3, 4: Entlang der Nürnberger Straße herrscht der Belastungsbereich IV nach Bild 8 der ERA vor. Dementsprechend ist eine separierte Führung des Radverkehrs vorzusehen. Aus der gesamten Unterlage gehen keine Maßnahmen baulicher oder organisatorischer Art hervor, um das Konfliktpotenzial dieser Planung abzumildern, um einen Belastungsbereich III oder II zu erreichen. Flächenrestriktionen sind in Anbetracht der Gesamtquerschnitte dieser Planung offensichtlich nicht vorhanden. **Sollte die hier vorgestellte Führung ausgeführt werden, fordert der VCD eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im gesamten Abschnitt mit nicht separierter Radverkehrsführung.**

- b. Zu U05.1, Lageplan 3 und 4: Die Führung des Radverkehrs an den Haltestellen Chemnitzer Straße (auf der Nürnberger Str. in beiden Richtungen und auf der Budapester Str. stadteinwärts) und Bernhardstraße in beiden Richtungen als Schutzstreifen mit gemeinsamer ÖV-Nutzung verursacht Konflikte beim Überholen von haltenden Bussen durch Radfahrende. Hierbei entstehen Gefährdungen von Radfahrenden durch Kraftfahrzeuge auf der linken Spur. Insbesondere an der stadteinwärtigen Haltestelle auf der Budapester Str. wird infolge der Lage hinter dem Knoten und der damit verbundenen Verziehung der Kraftfahrbahn die Gefährdungslage verschärft. Kraftfahrer neigen hier dazu diese Verziehungen zu schneiden. Diese Gefährdung überlagert sich hier mit potenziellen Überholvorgängen von haltenden Bussen durch Radfahrende.

Der VCD fordert die Ausbildungen der Haltestellen Chemnitzer Straße und Bernhardstraße in beiden Richtungen sowie auf der Budapester Str. stadteinwärts als Kaphaltestellen mit angehobener Radfahrbahn auszuführen.

- c. **Der VCD fordert für Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn, das Rechtsabbiegen an signalisierten Knotenpunkten im Planungsbereich für den Radverkehr mittels Zeichen 721 zu erleichtern.**

5. Einordnung Fahrleitungsmasten

- a. Zu U01, GP 4.6.1: Im gesamten Planungsraum wird die Fahrleitungsanlage grundsätzlich mit im Gehweg positionierten X-Kant-Masten und großen Quertragwerken über beiden Kraftfahrbahnen und der Gleisanlage aufgebaut. Die Masten werden im 90cm breiten Seitenstreifen eingeordnet. Gemäß Erläuterungsbericht dürfen Masten zu Fahrbahnborden nur im Abstand von mindestens 50 cm eingeordnet werden. Die X-Kant-Maste haben je nach Ausführung allerdings größere Fußabmessungen als die verbleibenden 40 cm, sprich, die Masten ragen in den Rad- bzw. Fußweg. Im gesamten Planungsraum bietet es sich an, die Masten in den unmittelbar neben der Gleisanlage befindlichen Randbereichen einzuordnen und die Gleise mit Rohrschwenkauslegern zu bespannen. Abspannungen werden damit direkt zu den Masten geführt und müssen nicht über die Kraftfahrbahnen geführt werden. Auf die Quertragwerke kann absets der Knoten verzichtet werden. Diese Variante würde die Kosten maßgeblich reduzieren sowie zu einer größeren ästhetischen und städtebaulichen Verträglichkeit beitragen. **Der VCD fordert die grundsätzliche Anordnung der Fahrleitungsmasten direkt in den Randbereichen der neuen Gleisanlagen. Der Platz dafür ist fast überall vorhanden. Maststandorte dürfen nicht in den Anlagen des nichtmotorisierten Verkehrs positioniert werden.**

6. Führung des straßengebundenen ÖPNV

- a. Durch die gemeinsame Führung von Bus und Tram auf der gesamten Nossener Brücke werden die Gleisanlagen breiter als nötig ausgeführt. Das führt zur zusätzlichen Versiegelung von Flächen. Der nach der Baumaßnahme reduzierte Busverkehr der Linien 61 und 333 kann auf den Kraftfahrbahnen verbleiben. Durch die guten Verkehrsqualitäten in den Geradeausrichtungen kann auch ein stabiler Fahrplan gefahren werden. Auf der Nossener Brücke kann jeweils auf der rechten Fahrspur die Haltestelle für den Bus als Kaphaltestelle mit angehobener Radfahrbahn eingerichtet werden. An der Haltestelle Chemnitzer Str. entfallen die Ein- und Ausfädelungen der Busse auf die Gleisanlage.

Mit dieser Maßnahme werden mehrere Wirkungen erzielt: Auf der Nossener Brücke muss der Hochbordradweg nicht abgesenkt werden. Die Lichtsignalregelung zur Ein- und Ausfahrt in die Haltestelle Chemnitzer Straße entfällt, die Verkehrsqualitäten werden besser. Die Haltestellen werden aktuell nicht als Doppelhaltestellen ausgeführt. Steht ein Bus in den Haltestellen, kann eine 45m-Straßenbahn die Haltestelle noch nicht anfahren. Dies ist insbesondere bei der Ein- und Ausfädelung des Busverkehrs an der Haltestelle Chemnitzer Straße ein hemmendes Element. Die Gleisanlagen vom Ebertplatz bis zur Haltestelle Chemnitzer Straße können mit geringerem Querschnitt (6,65 m statt 7,00 m) und mit Rasengleis ausgestattet werden. Der Querschnittsgewinn kann dem Seitenraum und der Einordnung von Haltestellen auf der Nossener Brücke zugerechnet werden.

Der VCD fordert, die gemeinsame Führung von Bus und Straßenbahn im Bereich zwischen Ebertplatz und Haltestelle Chemnitzer Str. unter den oben genannten Gesichtspunkten neu zu bewerten.

7. Berücksichtigung Lieferverkehr

- a. Es fehlt eine Betrachtung zum Lieferverkehr. Während anliefernde Kraftfahrzeuge auf den heute üppigen Seitenbereichen gerade noch hinzunehmen sind, wird es in Zukunft keinen Platz mehr geben. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich Lieferverkehr allein auf der Fahrbahn aufhält oder die Tätigkeiten aus den Nebenstraßen heraus durchführt. Auch hier steht zu befürchten, dass der in der Unterlage vorgestellte nichtseparierte Radfahrstreifen durch Lieferfahrzeuge zugestellt wird.

Der VCD fordert zur Verbesserung der Verkehrssicherheit die Einordnung von dezierten Parkflächen für den Lieferverkehr im Nebennetz.

8. Grundsätzliche Querschnittsgestaltung

- b. Mit der beschlossenen Vorplanung wurde die grundsätzliche Gestaltung der Nürnberger Str. und Nossener Brücke im Querschnitt festgelegt. Wie im Erläuterungsbericht unter GP 3.4.3.1 und 3.4.3.2 deutlich wird, wurde die Breite der Kfz-Fahrs Spuren jedoch im Gegensatz zur Vorplanung von 3,50 m auf 3,25 m zugunsten des Seitenraumes reduziert. Genau diese Analogie ist nun auf die Nürnberger Straße zu übertragen um die eklatanten Probleme in der Ausführung der Radverkehrsanlage zu beheben. Mit einer Festlegung auf eine Fahrspurbreite von grundsätzlich 3,00 m für beide Kraftfahrbahnen in beiden Richtungen, können auf der Nürnberger Straße auf jeder Seite 0,50 m gewonnen werden und der Radverkehrsanlage zugeschrieben werden. Somit werden zumindest Radfahrstreifen entsprechend der Belastungsklasse auf der Nürnberger Straße möglich. Die Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs an Knoten wird dadurch die Reduktion der Fahrspurbreiten nicht beeinträchtigt.

Der VCD fordert eine Reduktion der Kfz-Fahrs purbreiten auf grundsätzlich 3,00 m. Der jeweilige Gewinn von 0,50 m pro Richtung ist der Radverkehrsanlage zuzuschreiben.

9. Querschnittsgestaltung an Haltestellen

- a. Zu U01 GP 4.4 Querschnittsgestaltung: Hier wird an Haltestellen, die für Bus und Straßenbahn ausgelegt werden, ein Gleisabstand von 3,80 m angelegt. Dieses Maß wird in anderen Planungen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG wie zum Beispiel entlang der Freiburger Straße oder am Bischofsplatz meist mit Verweis auf die Befahrbarkeit von Lkw zwischen den Haltestellenborden zu Lasten der Seitenbereich überschritten.

Der VCD fordert, den Gleisabstand von 3,80 m an Haltestellen mit Kfz-Beteiligung in allen Planungen durchzusetzen und auf größere Maße zu verzichten.

10. Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Hohe Straße und Bernhardstraße

- a. Zu U01 GP 4.5 Gestaltung und Bemessung der Knotenpunkte: In den Abschnitten zur Leistungsfähigkeit der LSA werden allein die erreichten Qualitätsstufen für den MIV und ÖPNV dargestellt. Diese Erzählweise verschleiert die Auswirkungen auf den Fußverkehr bzw. dessen Vernachlässigung. So werden zwar für die Knotenpunkte Hohe Straße, Bernhardstraße im Kraftverkehr in der Gesamtheit akzeptable Qualitätsstufen erreicht. Für den die Nürnberger Straße querenden Fußverkehr werden trotz der nun getrennten Richtungsfahrbahnen in der Unterlage 22 allerdings nur die Qualitätsstufen D bis F ausgewiesen, die grundsätzlich unter den Werten des Kraftverkehrs liegen. Dies rührt aus den langen Phasenumlaufzeiten an diesen Knotenpunkten. Das behebt die bestehenden Akzeptanzprobleme, die regelmäßig in der Presse genannt werden und die im Fokus der Verkehrsüberwachung sind, nicht. Aus Sicht des VCD sind die großen Umlaufzeiten heute und auch in Zukunft nicht nötig. Die Konstruktion einer Grünen Welle mit den offensichtlich zugrundeliegenden überlangen Pulks ist in der innenstädtischen Lage mit vielfältigen Nutzungen abseits des durchfahrenden Kraftverkehrs völlig deplatziert.

Der VCD fordert für den Fußgängerverkehr deutlich kürzere Umlaufzeiten von 45 oder 60 Sekunden an den oben genannten Knotenpunkten.

11. Knoten Ebertplatz und Auffahrt zur Nossener Brücke

- a. Zu U01 GE 4.5.2.1 und U05.1, Lageplan 1: Durch die Planung wird eine Netzlücke für den Radverkehr nicht geschlossen. Am KP Freiburger Straße / Nossener Brücke fehlt eine Verbindung vom Weißeritzgrünzug zur Rampe der Nossener Brücke. Im städtischen Radverkehrskonzept ist diese Route mit der Netzkategorie IR III klassifiziert. Das unterschlägt die Planung. Mit der nun vorgestellten Planung sind durch Radfahrenden drei LSA mit Straßenbahnbeteiligung zu überwinden, um auf den Radstreifen auf die Nossener Brücke zu gelangen. Die Querung ist in der Planung legalerweise lediglich schiebend und nicht fahrend zu tätigen. Dieses Netzdefizit wird durch die Planung manifestiert.

Der VCD fordert daher eine Radfurt in dieser Relation oder die Einordnung einer signalisierten Querungsstelle für zu Fuß gehende und Radfahrende etwa am Fahrbahnteiler vor der Bismarckbrücke. Innovative Lösungen wie die Einrichtung einer kreuzungsfreien Fahrradbrücke zur Überführung des Knotens kann man an dieser Stelle langfristig angehen.

- b. U01, GP 4.1.2 Für den Radverkehr am Ebertplatz zur Auffahrt auf die Nossener Brücke wird zu Beginn des Abschnitts ein Schutzstreifen für den Radverkehr vorgesehen. Als Entscheidungsgrundlage wird die Kraftverkehrsstärke genannt. Wieso wird der Radverkehr nicht systematisch bedacht, indem man eine gleichmäßige Ausgestaltung der Radverkehrsanlage über den gesamten Planungsraum auf Grundlage der Netzkategorisierung und des Zielnetzes des städtischen Radverkehrsplans anstrebt? Insbesondere durch die Kurvenfahrten sowohl des Kraftverkehrs wie auch des Radverkehrs ist an dieser Stelle ein Radfahrstreifen einzuordnen. Die Fahrbahnbreite von 6,00 m ist dafür ausreichend. In der Vorplanung war an diesem Abschnitt ein Hochbordradweg mit

einer Breite von 2,50 m verzeichnet. Die Planung jetzt ist eine Verschlechterung. **Der VCD fordert eine durchgängige Betrachtung der Radverkehrsanlage anhand der Netzkategorisierung und des Zielnetzes. Für den Kraftverkehr wird dies bedingungslos umgesetzt. Am Ebertplatz ist an der Auffahrt zur Nossener Brücke ein für das Überholen geeigneter Radfahrstreifen vorzusehen.**

- c. Zu U01, GP 3.1: Zur Belegung des technischen Denkmals Bismarckbrücke kann die für den Kraftverkehr wenig relevante Verbindung in stadteinwärtiger Richtung für denselben geschlossen werden und die Fahrbahn in Verlängerung der Zentralhaltestelle als Busfahrstreifen und Radfahrstreifen ausgebildet werden. Der stadteinwärtige Fahrstreifen der Bismarckbrücke kann nur aus der Tharandter Straße rechtsabbiegend erreicht werden. Für diese Relation kann ohne Verschlechterung in der Erschließung durch den Kraftverkehr die Auffahrt zur Nossener Brücke über die Oederaner Straße erreicht werden. Die Verlagerung des Erschließungsverkehrs zum Wohngebiet Saxoniastraße / Oederaner Str. auf die bedeutenderen Straßenäste Hirschfelder Straße stellt ebenfalls keine Verschlechterung dar.

Der VCD fordert die Sperrung der stadteinwärtigen Richtung auf der Bismarckbrücke für den Kraftverkehr infolge der geringen Verkehrsstärke. Der damit freiwerdende Platz kann für die Einrichtung einer kontinuierlichen Radverkehrsanlage (Radfahrstreifen) genutzt werden.

12. Knotenpunkt Oederaner Straße (Nord)

- a. Zu U01 GP 4.5.2.2 und U05.1, Lageplan 3: Die Einmündung Oederaner Straße (Nord) führt in eine Wohnstraße. Das Etablieren einer Verbindungsfunktion zum Beispiel zur Umgehung des LSA-Knotens am KP Freiburger Straße wird durch die Planung nicht abgemindert. Somit werden die Defizite des Bestands nichts behoben und Schleichverkehre induziert. Die Fahrbahnbreite vor den Parkstreifen in der Oederaner Str. bzw. dem Übergang zum Bestand ist daher gem. RAS06 Tabelle 7 auf 5,50 m zu reduzieren. Die Eckausrundung ist mit einem konstanten Radius auszuführen.

Der VCD fordert, den Knoten in der Planung entsprechend anzupassen und die Querung des Fußverkehrs durch Teilaufpflasterung gemäß RAS06 Bild 114 zu erleichtern. Die Teilaufpflasterung dient ebenfalls der Betonung des Übergangs ins Neben-netz.

13. Einbindung der Fabrikstraße

- a. Zu U01 GP 4.5.2.3 und U05.1, Lageplan 2: Die Fabrikstraße wird im Rahmen der Planung baulich angepasst und deutlich enger entsprechend den dortigen Belastungen ausgeführt. Die Fabrikstraße ist jedoch eine Alltagsradverbindung der Kategorie IR III und Bestandteil der aktuellen Untersuchungen zu Radschnellwegen zwischen Dresden und Freital. Diese Randbedingungen und Untersuchungen haben in der vorgelegten Planung jedoch keine Berücksichtigung erhalten. Radverkehrsanlagen entsprechend den Anforderungen an einen Radschnellweg sind in der Fabrikstraße nicht vorgesehen. Hier werden Bestandsverkehrsverhältnisse zementiert. Nachgelagerte Vorhaben, wie die Einrichtung eines Radschnellweges werden damit konterkariert.

Der VCD fordert die klare Benennung verbindlicher Vorgaben zur Einordnung von Radverkehrsanlagen entsprechend der städtischen Untersuchungen zu Radschnellwegen als Grundlage für die kommenden Leistungsphasen.

- b. Zu U05.1, Lageplan 2: Die Erreichbarkeit der Fabrikstraße von der neuen Haltestelle Nossener Brücke wird ausschließlich über die südwestliche Treppenanlage und der nordwestlichen Rampe hergestellt. Der kürzeste Weg von der Haltestelle in die Fabrikstraße wäre jedoch auf der Ostseite der Fabrikstraße einzuordnen.

Der VCD fordert die Einordnung der Treppenanlage von der Nossener Brücke zur Fabrikstraße auf der südöstlichen Seite.

14. ÖPNV Umsteigepunkt auf der Nossener Brücke

- a. Zu U05.1, Lageplan 2: An der Schnittstelle zum geplanten S-Bahn Haltepunkt Nossener Brücke ist in der Planung nur ein Treppenabgang nach Süden und ein Aufzug nach Norden auf den DB-Bahnsteig eingezeichnet. Dadurch wird erheblicher Querungsverkehr induziert, der vermieden werden kann.

Der VCD fordert beidseitig Treppenabgänge und Aufzüge von der Nossener Brücke auf den DB-Bahnsteig einzuordnen.

- b. Zu U05.1, Lageplan 2: An dem neu geschaffenen ÖPNV-Umsteigepunkt Nossener Brücke wird Nachfrage von Radfahrenden Fahrgästen induziert. Für diese fehlen Radabstellanlagen auf der Brücke. Es wird absehbar der Verkehrsraum der zu Fuß Gehenden durch am Brückengeländer abgestellte Fahrräder eingeschränkt. Fahrradabstellanlagen können zum Beispiel im großzügigen Randbereich zwischen Gleisanlagen und Kraftfahrbahnen eingeordnet werden.

Der VCD fordert die Einordnung von Fahrradabstellanlagen auf der Nossener Brücke zur Abfederung des induzierten Quell- und Zielverkehrs zum geplanten S-Bahn Haltepunkt.

- c. Der geplante S-Bahn Haltepunkt "Nossener Brücke" hat mit dem derzeitigen Planungsstand nur Zu- und Abgänge auf die Brücke. Das Erschließungspotenzial wird aber erst dann ausgeschöpft, wenn am südlichen Ende des Bahnsteiges Zu- und Abgänge zur Zwickauer Straße und Fabrikstraße eingerichtet werden. Hier entstehen derzeit Arbeitsplätze und der Universitäts- und Bürostandort Falkenbrunnen wird ans S-Bahn-Netz angebunden. Auf der Ostseite wird gerade die ehem. KONSUM-Fleischwarenfabrik zu einem modernen Bürostandort entwickelt. Auch wären gute Teile der Wohnbebauung von Löbtau-Süd rund um den Bonhoefferplatz mit einem neuen Steg über die Weißeritz (in westlicher Verlängerung der Clara-Viebig-Str., oder der Verlängerung der Chausseehausstraße) fußläufig an die Bahn angebunden. Hier sollte dann die Kommune dafür sorgen, mit der Deutschen Bahn AG, die notwendigen Flächen freizuhalten, mit den direkt betroffenen Anrainern zu sprechen und eben die südliche Erschließung des S-Bahn-Halts zu ermöglichen.

Der VCD fordert die Erschließung des Stadtgebietes durch den neuen S-Bahn Haltepunkt „Nossener Brücke“ mittels südlichen Bahnsteigzugängen auf die Fabrikstraße

und Zwickauer Straße mit zu betrachten und entsprechende Untersuchungen dazu einzuleiten.

- d. Zu U05.1, Lageplan 2: Bei der Überleitung vom Hochbordradweg zum Radfahrstreifen sind die Rampen nicht bemaßt. Es ist auf eine Rampenneigung zu achten, die 6,00 % nicht übersteigt. Das betrifft auch alle anderen Rampen an solchen Überführungen. **Der VCD fordert eine Rampengestaltung der Radverkehrsanlage, die die entsprechenden Komfortmerkmale erfüllt.**
- e. Zu U05.1, Lageplan 2 und 3: Die Wahl der Gehwegbreite insbesondere auf den Brückenbauwerken ist nicht hinreichend hergeleitet. Durch die Anlage der Brückenbauwerke wird ein Sachverhalt hergestellt, der viele Jahrzehnte erhalten bleiben soll. Insofern ist eine Orientierung an Mindestmaßen gerade für die Fußverkehr nicht angebracht. Hier gibt es Stimmen unserer Mitglieder, die in Bezug auf einen Spaziergang mit Familie und in Hinblick auf das Verweilen an der Gleisanlage bzw. dem Eisenbahnmuseum eine Gehbahnbreite von 3,00 m zu planen. **Der VCD fordert eine entsprechende Dimensionierung der Gehbahnen von mind. 3,00 m auf der Nossener Brücke. Dafür kann z.B. Carbonbeton eingesetzt werden.**

15. Knotenpunkt Hohe Straße

- a. Zu U01 GP 3.2.7, 4.5.2.6: Die Hohe Straße wurde seitens der Stadt mehrfach als Korridor für eine Fahrradstraße, Radhauptroute bzw. Radvorrangroute genannt. Es ist davon auszugehen, dass insbesondere mit der Umsetzung der vorliegenden Planung keine andere, parallel verlaufende Straße dafür zur Verfügung stehen wird. Insofern ist die Bündelung von Kraftverkehr und das Erleichtern des Linksabbiegens am Knotenpunkt Hohe Straße äußerst kritisch zu sehen. Das Linksabbiegen in die Hohe Straße hat für die Verkehrserschließung durch den Kraftverkehr keine signifikante Bedeutung. Durch die schachbrettartige Bebauungsform kann ohne besondere Aufwände an einer anderen Kante des Hauptnetzes mittels Rechtsabbiegen in das Nebennetz eingefahren werden. **Der VCD fordert, das Linksabbiegen des Kraftverkehrs am Knotenpunkt Hohe Straße aus beiden Richtungen von der Fahrbahn, zu unterbinden und die Linksabbiegestreifen dem Grünstreifen zuzuschlagen.**
- b. Der Knotenpunkt Hohe Straße erschließt Gebiete mit starker Wohnnutzung. Die Hohe Straße hat keine Verbindungsfunktion. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergehen allerdings nicht aus der Planung. Somit werden an den Einmündungen bestehende Defizite insbesondere für die Querungsvorgänge des Fußverkehrs nicht behoben. **Der VCD fordert Maßnahmen in der Ausprägung der Einmündungen. Die Fahrbahnbreite ist auf auf 5,50 m zu reduzieren und erst am Ende des Planungsbereich wie im Bestand anzuschließen. Dadurch entstehen Gehwegvorstreckungen. Die Querung des Fußverkehrs ist durch Teilaufpflasterung nach RAS06 Bild 114 zu erleichtern. Die Teilaufpflasterung dient ebenfalls der Betonung des Übergangs ins Nebennetz.**

16. Einrichtung „Mobipunkt“ Chemnitzer Straße

- a. Der geplante Mobipunkt an der Haltestelle Chemnitzer Straße wird räumlich weit auseinandergezogen. Die Mobibikes werden im Randbereich zwischen Straßenbahn und Kraftfahrbahn eingeordnet und sind schwer von „außen“ erreichbar, Kfz-Stellplätze werden in der Hohen Straße eingeordnet. Das konterkariert den Charakter eines Mobipunktes. Zur besseren Andienung des geplanten Mobipunkts um die Inselhaltestelle Chemnitzer Straße auf der Nürnbgger Straße **ist zu prüfen, ob die Abstellanlagen für die Mobibikes an den Außenseiten des KP Hohe Straße vorgesehen werden können.**

17. Knotenpunkte Kaitzer Str. und Bernhardstraße

- a. Zu U01 GP 3.2.7 und 4.5.2: Die Knotenpunkte erschließen Gebiete mit überwiegender Wohnnutzung. Die Straßen haben keine Verbindungsfunktion. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ergehen allerdings nicht aus der Planung. Somit werden an den Einmündungen bestehende Defizite insbesondere für die Querungsvorgänge des Fußverkehrs nicht behoben. **Der VCD fordert Maßnahmen in der Ausprägung der Einmündungen. Die Fahrbahnbreite ist auf auf 5,50 m zu reduzieren und erst Ende des Planungsbereich wie im Bestand anzuschließen. Dadurch entstehen Gehwegvorstreckungen. Die Querung des Fußverkehrs ist durch Teilaufpflasterung nach RAS06 Bild 114 zu erleichtern. Die Teilaufpflasterung dient ebenfalls der Betonung des Übergangs ins Nebennetz.**

18. Knotenpunkt Liebigstraße

- a. Zu U01 GP 4.1.3 und 4.5.2.9: Am Knotenpunkt Liebigstraße werden so gut wie keine Maßnahmen getroffen, obwohl er als Unfallhäufungsstelle genannt wird. Das ist nicht akzeptabel. Weiter hat die Liebigstraße nur geringe Verbindungsfunktionen und erschließt Gebiete mit starker Wohnnutzung. **Der VCD fordert eine deutlichere Ausprägung zum Übergang ins Nebennetz durch eine angepasste Gestaltung der Einmündungen außerhalb der Fahrbahn Nürnberger Str., insbesondere durch Gehwegvorstreckungen bzw. eine rationalisierte Fahrbahnbreite nach RAS06 Tabelle 7 sowie eine Querungsanlage nach Bild 114 der RAS06.**

19. Gestaltung des Stadtteilzentrums Nürnberger Ei

- a. Zu U05.1 Lageplan 5: Die Anordnung der Haltestelle Bernhardstraße in Mittellage verursacht lange Wege zu den Zielen des Einzelhandels und Gewerbe in den Seitenbereichen des Stadtteilzentrums Nürnberger Ei und macht den ÖPNV damit unattraktiv. Die beste Lösung aus städtebaulicher Sicht ergibt sich durch die Reduzierung der Kraftfahrbahn auf eine Richtungsfahrspur und einer Aufspreizung der Straßenbahn in die jetzigen rechten Kfz-Fahrspuren im Kern des Nürnberger Ei. Damit können die Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn direkt in Seitenlage eingeordnet werden und der Radverkehr wie im Bestand als Hochbordradweg ausgeführt werden.
Der VCD fordert im Rahmen der Planfeststellung die Prüfung des Vorschlages sowie die grundsätzliche Einordnung von separierten und zum Überholen geeigneten

Radverkehrsanlagen sowie das Beibehalten der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

20. Umleitungsstrecken und bauzeitliche Verkehrsführung für den Rad- und Fußverkehr

- a. Zu U01, GP 9.1, GP9.6, GP 9.7.2: Es wird nur wagenbeschrieben, welche Maßnahmen die Ertüchtigung der Umleitungsstrecken umfasst und ob diese Maßnahmen wirtschaftlich sind. Insbesondere bei baulichen Anpassungen befürchten wir eine einseitige Verbesserung für den Kraftverkehr und eine Vernachlässigung der Seitenräume und des nichtmotorisierten Verkehrs in den benannten Abschnitten. Bekannte Ausplanungen, insbesondere zur Zwickauer Straße (V3163/19), liefen den Rahmenplanungen der Stadt Dresden zuwider und konterkarieren das Ziel zur Minderung der Umweltbelastungen aus dem Straßenverkehr², weil sie letztlich Aufwände des Kraftverkehrs reduzieren und ihn attraktiver werden lassen. Weiter befürchten wir fehlende organisatorische Maßnahmen wie bspw. das Abordnen von Parkständen, die durch Umleitungsverkehr bestärkte Konflikte nicht abmildern.

Der VCD fordert die bauzeitlichen Maßnahmen an den Umleitungsstrecken grundsätzlich darzustellen bzw. ortsbezogen zu benennen. Ein dauerhafter Ausbau von Umleitungsstrecken ist politisch nicht legitimiert, erhöht die Belastungen für die Anwohner und konterkariert die Ziele des Bauvorhabens.

- b. Zu U16.3: In den Lageplänen zur bauzeitlichen Verkehrsführung wird ausschließlich der Kraftverkehr dargestellt. Im Erläuterungsbericht (GP 9.2.2) wird jedoch benannt, dass die bauzeitliche Führung des Rad- und Fußverkehrs weitestgehend aufrecht zu erhalten ist. Während in den darauffolgenden Ausführungen die bauzeitliche Führung des Kraftverkehrs erläutert wird, finden sich keine genauen Beschreibungen, ob in allen Bauphasen die Radwege in Längsrichtung über die Nossener Brücke aufrechterhalten werden. Auch ist nicht benannt, welche Qualitäten die bauzeitlichen Radwege aufzuweisen haben. Es wird ebenfalls nicht darauf eingegangen, welche Querungsmöglichkeiten an welchen Knoten für den Fußverkehr zur Verfügung stehen und ob diese barrierefrei ausgestaltet sind. Diese Aussagen wären eine wichtige Prämisse für die Vorbereitung der Bauausführung (Lph 5), da diese Themen sonst hinten runter fallen.

Der VCD fordert, wesentliche Prämissen der bauzeitlichen Verkehrsführung für den Rad- und Fußverkehr über alle geplanten Bauphasen zu benennen und für die kommenden Leistungsphasen festzuschreiben. Die Radverkehrsanlage in Längsrichtung ist mit der entsprechenden Qualität über alle Bauphasen aufrechtzuerhalten. Weiterhin sind über alle Bauphasen mindestens alle vorhandenen Querungen für den Fußverkehr barrierefrei zu erhalten.

² VCD, 14.10.2019: Stellungnahme der VCD Ortsgruppe zum Ausbau der Zwickauer Straße

Zusammenfassung

Der VCD begrüßt die Erweiterung des Straßenbahnnetzes und Attraktivierung des ÖPNV auf einer nachfragestarken innerstädtischen Verbindung. Die vorliegende Planung verkürzt aber die Aufgabe der integrierten Verkehrsplanung und einer nachhaltigen Gestaltung des öffentlichen Raums darauf. Die Planungen gehen im Offensichtlichen wie auch im Versteckten einseitig zugunsten des Kraftverkehrs und zu Lasten der Anlagen des Fußverkehrs und des Stadtbilds für die Anwohner. Es fehlt der Blick hinter die Bordsteinkanten, der sich in einer angemessenen Knotenpunktgestaltung äußern würde. Sie negiert die kompakte Stadtstruktur mit ihrer Vielzahl von Zielen und Nutzungen.

Die Planung verklärt das Anliegen des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Verkehrssicherheit, indem sie Defizite nicht erkennt, nicht benennt, falsche Schlüsse zieht, nicht behandelt oder schlicht ignoriert. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen des Kraftverkehrs steigt trotz den massiven Aufwendungen der Kapazitätserweiterungen des ÖPNV und wird mit dieser Planung weiter induziert. Gleichzeitig verschlechtert sich die Situation für Fuß- und Radverkehr. Die Trennung des Nebennetzes – also der ruhigen und grünen Wohngebiete – von der erklärten Autobahnumleitung im Dresdner Süden wird nicht entsprechend gewichtet. Mit Blick auf den Klimawandel und die sich verändernden Anforderungen liegt uns hier eine Unterlage nach dem Motto „Weiter, wie bisher“ vor. Wenngleich die Regelwerke für die Straßenraumgestaltung in Deutschland sicherlich streitbar aktualisierungsbedürftig sind, werden ihre Möglichkeiten besonders im Hinblick auf die Sicherheit und Leichtigkeit der sanften Mobilität in dieser Planung nicht ausgeschöpft. Damit werden Chancen und Potenziale für eine gesteigerte Lebensqualität für den Lärm von 40.000 Kraftfahrzeugen preisgegeben.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser Stellungnahme und den oben aufgeführten Einwendungen zur Prüfung Anlass zur Verbesserung verschiedener Aspekte der Planung gegeben zu haben und freuen uns über jegliche Verbesserungen, die auf Basis unserer Einwendungen diskutiert und umgesetzt werden.

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

Mit freundlichen Grüßen



Karsten Imbrock, Tobias Piotrowski, Richard Emmermacher
Für die VCD Ortsgruppe Dresden

Abkürzungen

bspw.	Beispielsweise
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
GP	Gliederungspunkt
RASSt06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
U	Unterlage