

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden

Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung  
und Bau per E-Mail

Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38  
01099 Dresden

Telefon: 0351 - 501 391 5  
Telefax: 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de  
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN  
15sra073

27. Oktober 2015

## **Stellungnahme zur Vorlage V0648/15: Vorplanung Stadtbahn 2020, Teilstrecke 1.3 (Nürnberger Straße - Zellescher Weg - Casper-David-Friedrich-Straße)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Dresden bittet Sie, den vorliegenden Planungen nicht zuzustimmen, sondern eine stärker an den Bedürfnissen der nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer orientierte Überarbeitung zu beschließen.

Die vorliegenden Planungen sind auf die Belange des ÖPNV sowie des privaten Kfz-Verkehrs ausgerichtet und werden damit der hohen Bedeutung der Achse Nürnberger Straße/Zellescher Weg für den Fuß- und Radverkehr nicht gerecht. Viele heute bereits bestehenden Konflikte im Planungsgebiet wurden in der Planung offenbar nicht berücksichtigt; dementsprechend ist bei Realisierung der derzeit vorgeschlagenen Varianten auch nach den umfangreichen Umbaumaßnahmen weiterhin mit erheblichen Problemen für Fußgänger und Radfahrer zu rechnen. Zugleich konterkarieren die vorgelegten Planungsvarianten das Ziel, durch den Bau der Stadtbahn 2020 Pkw-Nutzer zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu bewegen. Durch die überdimensionierte Gestaltung des Straßenzuges entstehen zudem neue laufende Kosten, die wir für nicht notwendig und angesichts der Haushaltslage der Stadt Dresden auch nicht für vertretbar halten.

Wir sehen bei den derzeitigen Varianten zwei grundsätzliche Probleme:

### **Knotenpunkte**

Die Gestaltung der Knotenpunkte - insbesondere am Fritz-Foerster-Patz sowie an der Kreuzung Zellescher Weg/Teplitzer Straße - orientiert sich zu sehr an der heute bestehenden Situation, statt die Umgestaltung zur Lösung der bestehenden Probleme und Verbesserung der Situation für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer zu nutzen. In allen Varianten sieht die Planung eine deutliche Abrückung der Radwege von der Fahrbahn vor, welche schon heute zu Konflikten zwischen abbiegenden Kfz und Radfahrern sowie (aufgrund der dadurch beengten Platzverhältnisse) zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern führt. Vor allem an der südlichen Querung des Fritz-Foerster-Platzes sowie auf der dortigen Dreiecksinsel kommt es regelmäßig - d. h. bei jedem Vorlesungswechsel - aufgrund der beengten Platzverhältnisse zu erheblichem Gedränge und Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern.

Der ADFC bittet Sie deshalb, im Rahmen der Überarbeitung der Planung eine veränderte Knotenpunktgestaltung zu veranlassen, die an allen Knotenpunkten direkte, umwegefreie und konfliktarme Radverkehrs-

führungen vorsieht - orientiert an der ebenfalls geradlinigen Führung des Kfz-Verkehrs. Als Vorbild können dabei die Radverkehrsführungen am Pirnaischen Platz sowie am Rathenauplatz dienen, bei denen der Radverkehr auf Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen geführt wird.

Zugleich sollte in diesem Zusammenhang auch geprüft werden, ob die Dimension der Kreuzungen durch das Zusammenlegen von Linksabbiegestreifen und Straßenbahntrasse mit entsprechend signaltechnisch geordneter Räumung des Abbiegestreifens (bspw. in der westlichen Zufahrt des Nürnberger Platzes) verringert werden kann. Derartige Änderungen hätten neben geringeren Umwegen für Fußgänger auch eine verringerte Flächenversiegelung sowie geringere Bau- und Unterhaltskosten zur Folge.

### **Querschnitt**

Die Aufteilung und Dimensionierung des Querschnitts widerspricht einer zukunftsgerichteten, an den Belangen des gesamten Umweltverbundes orientierten Verkehrsplanung. Vor allem in der Vorzugsvariante, aber auch in den vorgeschlagenen Alternativvarianten sind erhebliche Eingriffe in den bestehenden alten Baumbestand und eine deutliche Reduktion der Gehwegflächen vorgesehen. Zugleich entsprechen die geplanten Radverkehrsanlagen nicht der Bedeutung der überplanten Strecke und dem dort auftretenden Radverkehrsaufkommen.

Wir fordern deshalb eine Aufteilung des Straßenraumes, die sich deutlich stärker an den Bedürfnissen der Fußgänger und Radfahrer orientiert. Nur so kann dem steigenden Radverkehrsaufkommen bei zugleich abnehmendem Kfz-Verkehr sowie dem durch den Bau der Stadtbahn angestrebtem Umstieg von Nutzern privater Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel Rechnung getragen werden. Wir erachten eine Neugestaltung im Rahmen eines ÖPNV-Projektes, bei dem die Situation für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Kosten der Fuß- und Radverkehrs sowie auf Kosten des Baumbestandes beibehalten wird, als nicht zielführend. Ein Umstieg von Pkw-Nutzern auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes lässt sich auf diese Weise nicht erreichen.

Aus unserer Sicht bieten sich zwei Lösungsmöglichkeiten für die Querschnittsgestaltung auf der freien Strecke an, wobei die Vorteile bei ersterer überwiegen:

1. die Reduktion der Richtungsfahrbahnen für den Kfz-Verkehr auf der freien Strecke auf je einen Fahrstreifen (einschließlich Aufweitungen an den Knotenpunkten zur Gewährleistung der nötigen Kapazität). Aus den uns verfügbaren Unterlagen ist nicht erkennbar, ob eine derartige Variante überhaupt vertiefend untersucht wurde. Aus der Begründung der Beschlussvorlage geht allerdings hervor, dass der in Variante V8 enthaltene überbreite Richtungsfahrstreifen mit einer Breite von 5,05 m für den MIV ausreichende Kapazitäten bietet. Jede über dieses Maß hinausgehende Fahrbahnbreite ist damit für den MIV nicht erforderlich, zieht aber eine stärkere Versiegelung, weniger Platz für andere Verkehrsteilnehmer sowie höhere Kosten nach sich. Umgekehrt ermöglicht die Reduktion auf einen vollwertigen Fahrstreifen pro Richtung eine nochmals geringe Versiegelung, geringere Ausgaben und einen größeren Gestaltungsspielraum für die Seitenräume (Geh- und Radwege).
2. Sollte für den MIV wider Erwarten ein Fahrstreifen pro Richtung auf freier Strecke nicht ausreichen, so bietet sich bei zwei Fahrstreifen je Richtung die Führung der Straßenbahn auf dem jeweils linken Fahrstreifen an. Eine derartige Führung existiert bereits heute auf der Nürnberger Straße zwischen Nürnberger Ei und Nürnberger Platz; diese soll auch beim Bau der Stadtbahn 2020 erhalten bleiben. Dieser Abschnitt ist der innerhalb der Teilstrecke 1.3 am stärksten durch Kfz-Verkehr befahrene. Deshalb gehen wir davon aus, dass die Fortführung dieser Querschnittsgestaltung im Falle der Notwendigkeit zweier Fahrstreifen pro Fahrtrichtung auch östlich des Nürnberger Platz und im Zelleschen Weg grundsätzlich möglich ist.

Die durch die vorgeschlagenen Änderungen erzielbare Flächeneinsparung ermöglicht die Einrichtung anforderungsgerechter Radverkehrsanlagen (siehe unten), die Beibehaltung größerer Gehwegbreiten sowie eine Reduktion der am Straßenrand notwendigen Eingriffe in die Umgebung.

Wir begrüßen, dass auf der Südseite des Zelleschen Weges streckenweise durch Einrichtung eines 3,0 m breiten Zweirichtungsradweges eine adäquate Lösung für den Radverkehr gefunden wurde; dies trägt den

zu beobachtenden bestehenden Verkehrsbedürfnissen Rechnung. Auch die westlich des Fritz-Foerster-Platzes vorgesehenen Radfahrstreifen mit Breiten von 2,10 bzw. 2,35 m werden nach unserer Einschätzung dem Radverkehr gerecht.

Die 1,85 m breiten Radfahrstreifen, die auf Abschnitten des Zelleschen Weges vorgesehen sind, sind dagegen nicht ausreichend dimensioniert. Als Zulaufstrecke zum Universitätsgelände gehören die Radverkehrsanlagen auf dem Zelleschen Weg zu den am stärksten frequentierten in Dresden. Die den Stand der Technik repräsentierenden „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) fordern bei hohem Radverkehrsaufkommen eine Breite von mindestens 2,0 m. Entsprechend schlagen wir vor, die Radfahrstreifen im Zelleschen Weg durchgehend auf die westlich des Fritz-Foerster-Platzes vorgesehene Breite von 2,10 m zu vergrößern.

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen