

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Dresden
August-Bebel-Str. 10
01219 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
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
25son009

8. September 2025

Stellungnahme zum Neubau des Haltepunktes Dresden-Albertstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planfeststellungsverfahren „Änderung der Eisenbahnüberführung Bahn-km 100,525, Stauffenbergallee, und Neubau Haltepunkt Dresden-Albertstadt“ nimmt der ADFC Dresden e.V. die Möglichkeit zur Einwendung wahr.

Der ADFC Dresden zählt derzeit rund 5.600 Mitglieder und vertritt satzungsgemäß die Interessen von Radfahrenden, nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern sowie ÖPNV-Nutzern. Wir begrüßen ausdrücklich die Pläne zum Bau des neuen S-Bahn-Haltepunktes Albertstadt. Dieser Standort wird seit Jahrzehnten gefordert und bietet erhebliches Potenzial, um den Dresdner Norden – insbesondere Behörden, Schulen sowie die wachsende Halbleiterindustrie – besser an den öffentlichen Nahverkehr anzubinden.

Mit Sorge sehen wir jedoch, dass wesentliche Aspekte einer integrierten Verkehrsplanung unberücksichtigt bleiben. Insbesondere die geplante Radschnellverbindung Dresden–Radeberg findet in den Planunterlagen keinerlei Erwähnung.

Im Folgenden möchten wir zentrale Defizite aufzeigen und konkrete Verbesserungen vorschlagen.

1. Fehlende Integration der geplanten Radschnellverbindung Dresden–Radeberg

Die geplante Radschnellverbindung Dresden–Radeberg (Trasse Neustadt–Klotzsche) des Freistaats Sachsen hat nach § 3 Abs. 3 des Sächsischen Straßengesetzes gleichen Rang wie eine Staatsstraße. Sie ist das am weitesten fortgeschrittene Projekt ihrer Art in Ostdeutschland und von zentraler Bedeutung für eine sichere und leistungsfähige Radverbindung zwischen Stadt und Umland. Auf Grundlage einer ausführlichen Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr eine Förderzusage von 1,9 Mio. Euro erteilt und die Landeshauptstadt Dresden hat daraufhin im August 2025 die Planungsleistungen der Leistungsphase 1-6 ausgeschrieben. Gemäß Ausschreibungsunterlagen ist eine Querung der Eisenbahntrasse Görlitz - Dresden-Neustadt im Bereich der vorliegenden Planung vorgesehen.

Bei der Radschnellverbindung handelt es sich also um einen konkreten, abwägungspflichtigen Plan und keine unbestimmte Planungshoffnung. Im Bereich des Haltepunktes ist die Führung der Radschnellverbindung jedoch bislang nicht berücksichtigt. Ebenfalls ist die Wechselwirkung der Vorhaben nicht untersucht oder berücksichtigt worden, z.B. wie die Radschnellverbindung sich auf die Zahl der notwendigen Fahrradabstellanlagen, Umsteigevorgänge, Fahrten zwischen Radschnellverbindung und Stauffenbergallee etc. auswirkt. Damit bleiben wesentliche Aspekte unberücksichtigt. Die Grundlage für die Planfeststellung ist fehlerhaft und zwingend zu überarbeiten. Wird die Planung für den Haltepunkt Albertstadt wie geplant umgesetzt, droht die

Radschnellverbindung für Jahrzehnte blockiert zu werden. Nachträgliche Anpassungen wären technisch aufwendig und mit erheblichen Mehrkosten und Gleissperrungen verbunden. Deshalb müssen Haltepunkt und Radschnellverbindung gemeinsam gedacht und geplant werden. Optionen wie eine zusätzliche Radbrücke, eine Untertunnelung des südlichen Bahndamms oder die Nutzung des optionalen dritten Gleises sind von Anfang an zu prüfen und planerisch zu sichern.

2. Nebenfahrbahnen Stauffenbergallee

Der vorliegende Plan sieht Nebenfahrbahnen der Stauffenbergallee mit je einer Fahrbahn (Einbahnstraße) und einem schmalen Gehweg vor. Radfahrer sollen die Nebenfahrbahnen nutzen, die auch für Kfz-Verkehr und -Parken vorgesehen sind. Zweirichtungsradverkehr ist nicht vorgesehen. Das ist angelehnt an den Bestand und es wurde nicht untersucht, ob es dem Bedarf entspricht. Seit der Inbetriebnahme der anliegenden Gesamtschule (2020) ist der Fußverkehr wesentlich gestiegen. Das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden (beschlossen 2017) hielt als Maßnahme 772 fest, die südliche Nebenfahrbahn für den Radverkehr in Gegenrichtung aufgrund der wichtigen Hauptradroute und des hohen Querungswiderstandes der Stauffenbergallee freizugeben. Der neue Haltepunkt wird den Bedarf nach Zweirichtungsradverkehr auf beiden Nebenfahrbahnen weiter erhöhen. Eine entsprechende Berücksichtigung fehlt in den Planfeststellungsunterlagen. Die Planungsgrundlage ist damit fehlerhaft und eine Überarbeitung zwingend erforderlich. Es sollte untersucht werden, ob alle Teile der Nebenfahrbahnen für Kfz befahrbar sein müssen. Auch sollte das Kfz-Parken in Frage gestellt werden, damit die Verkehrsanlage dem heutigen und zukünftigen Bedarf gerecht werden kann (Platz für Fußgänger, Platz für Radverkehr in beiden Richtungen auf beiden Nebenfahrbahnen statt Festhalten am überholten Bestand).

Eine Variante der Radschnellverbindung sieht auch die Nutzung einer Nebenfahrbahn als Zweirichtungsradweg vor. Dies ist für uns ein weiterer Beleg dafür, dass die zwei Vorhaben nicht unabhängig geplant werden können.

3. Höhenproblematik durch Tieferlegung der Stauffenbergallee

Eine zentrale Frage ergibt sich aus der geplanten Tieferlegung der Stauffenbergallee, die aufgrund ihrer Funktion als Schwertransportroute um einen knappen Meter abgesenkt werden soll. Unklar bleibt, wie sich diese Maßnahme mit einer westlich verlaufenden Radbrücke verträgt, da die Stauffenbergallee kurz hinter dem geplanten Durchlass wieder in Richtung Rudolf-Leonhard-Straße ansteigt. Hier braucht es eine transparente Abstimmung der Höhenprofile, um Konflikte frühzeitig zu vermeiden.

Aus den Planungen geht dieser Aspekt nicht hervor. Wir gehen davon aus, dass die relevante Kante für die Radbrücke 12-13 Meter weiter westlich liegen wird. Ist geprüft worden, ob an dieser Stelle die erforderliche Durchfahrthöhe für Schwerlasttransporte noch gegeben ist? Aus unserer Sicht ist das zweifelhaft, evtl. ist eine Anpassung der Höhengradiente in Richtung Rudolf-Leonhard-Straße erforderlich.

4. Durchgängige Radverkehrsanlagen fehlen

Entgegen der allgemeinen Aussagen der Planfeststellungsunterlagen sind keine durchgängige, sichere Radverkehrsanlagen vorgesehen, obwohl sie nach den einschlägigen Richtlinien (RASt 06, ERA 2010) notwendig sind. Es fehlen u.a.

- eine verkehrs- und richtlinienkonforme Fahrtmöglichkeit von der südlichen Nebenfahrbahn über die Königsbrücker Straße in die östliche Stauffenbergallee;
- eine durchgängige Radverkehrsführung von der östlichen Stauffenbergallee über die Königsbrücker Straße in die nördliche Nebenfahrbahn (Unterbrechung durch Busspur/Busbucht mit der im 10-Minuten-Takt fahrenden Linie 64);
- auf der Südseite eine durchgängige Radverkehrsführung über die Kreuzung mit der Rudolf-Leonhard-Straße hinweg (die Radfurt endet in einer Taxispur);
- eine Fahrtmöglichkeit von der Königsbrücker Straße in die Buchenstraße (Einbahnstraßenfreigabe wäre erforderlich);
- eine direkte Fahrtmöglichkeit in die Rudolf-Leonhard-Straße über die südliche Nebenfahrbahn aus Richtung Osten (die vorgesehene Fahrtmöglichkeit über die nördliche Nebenfahrbahn mit einem

starken Knick an der Ampel ist schwer zu fahren und es besteht erheblicher Bedarf nach Freigabe der Einbahnstraße, wie im Radverkehrskonzept der LH Dresden beschlossen) und

- eine Fahrtmöglichkeit von Rudolf-Leonhard-Straße/Buchenstraße/Stauffenbergallee Ost zur Gesamtschule Campus Cordis (der Bedarf ist erheblich; eine Freigabe der nördlichen Nebenfahrbahn ist angezeigt).

Diese Lücken und größere Umwege in Radwegenetz mindern die Akzeptanz zur Verwendung der Verkehrsanlage wie vorgesehen. Das führt nachweislich zu erhöhtem Unfallrisiko durch unklare oder unterbrochene Führungen. Verkehrsanlagen müssen daher von Anfang an für die Bedürfnisse aller Nutzer geplant werden, insbesondere auch um künftige Unfälle vorzubeugen.

5. Kreuzung Rudolf-Leonhard-Straße

Die geplante Ausrundung der Ecken an der Kreuzung Rudolf-Leonhard-Straße begünstigt zu hohe Abbiegeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und erhöht damit die Gefährdung von Fuß- und Radverkehr. Verbesserungen sind dringend notwendig: Wir schlagen kleinere Eckradien, zurückgesetzte Haltelinien für den Kfz-Verkehr, vorgezogene Radwege bis an die Furtkante sowie gestaffelte Ampelschaltungen vor, die dem Radverkehr Vorrang einräumen.

6. Zwischennutzung der Trasse für das dritte Gleis durch Radschnellverbindung

Die Wiederinbetriebnahme des dritten Gleises liegt nach unserer Ansicht in der weiteren Zukunft. Eine Möglichkeit wäre daher die Nutzung dieser Flächen als Radtrasse, solange das dritte Gleis noch nicht benötigt wird. Die Gleisflächen sind nach wie vor eisenbahnrechtlich gewidmet; entsprechend könnte ein Radweg auf der stillgelegten Bahntrasse eingerichtet werden (siehe die Ausarbeitung des Wissenschaftlichen Dienstes des Deutschen Bundestages "Einrichtung temporärer Radwege auf stillgelegten Bahntrassen", 2021, <https://www.bundestag.de/resource/blob/835482/9e16e098ab3c46ef728d8ac4c46c7999/WD-5-002-21-pdf-data.pdf>). Solche längerfristigen Zwischennutzungen sind im Rahmen eines Pachtvertrages rechtlich möglich, wie das Beispiel des Radweges Wittstock - Mirow zeigt.

Eine solche Lösung könnte für alle Beteiligten erhebliche Vorteile bringen. Diese Möglichkeit könnte ebenfalls an der Unterquerung der Brücke an der Fabricestraße etwas weiter nördlich genutzt werden, da auch dort beim 2026 geplanten Brückenneubau der Freiraum für das dritte Gleis eingerichtet werden wird. Eventuell ließen sich bei dieser Lösung im Sinne der Nachhaltigkeit sogar Teile der bestehenden provisorischen Bahnbrücken über die Stauffenbergallee für die Brücke der Radschnellverbindung umnutzen.

7. Fazit und Ausblick

Der Haltepunkt Albertstadt wird ein großer Gewinn für den Dresdner Norden – für Schülerinnen und Schüler, Beschäftigte der Industrie sowie Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland. Damit dieses Projekt jedoch nicht das weit fortgeschrittene Vorhaben der Radschnellverbindung gefährdet, müssen die zwei Projekte gemeinsam geplant werden. Der ADFC Dresden fordert die Deutsche Bahn und die Landeshauptstadt Dresden auf, die offenen Fragen schnellstmöglich zu klären und die Radschnellverbindung in die aktuellen Planungen einzubeziehen, um ein dauerhaftes Nadelöhr für den Radverkehr zu verhindern.

Ausblick: Zur Bundesgartenschau 2033 wäre eine fertige Radbrücke von unschätzbarem Wert – nicht nur für den Alltagsverkehr, sondern auch für eine direkte und komfortable Anbindung des BuGa-Geländes am Proschhübel. Eine kombinierte Rad- und Fußwegbrücke in Verbindung mit dem neuen Haltepunkt wäre ein starkes Signal für moderne, nachhaltige Mobilität in Dresden.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen