

**Geschäftszeit**

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

Landeshauptstadt Dresden  
Geschäftsbereich Stadtentwicklung,  
Stadtplanungsamt,  
Abt. Verkehrsanlagenplanung  
Freiberger Straße 39  
01067 Dresden

## Planfeststellung für das Bauvorhaben "Stadtbahn Dresden 2020 - Verlegung der Straßenbahntrasse von der Franz- Liszt-Straße - Wasastraße in die Tiergartenstraße - Oskarstraße PA 1.4"

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen  
14gse033

3. Juli 2014

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Dresden äußert folgende Einwendungen zur Planfeststellung für das Bauvorhaben, durch das die Straßenbahntrasse in die Oskarstraße verlegt werden soll (Stadtbahn Dresden 2020 PA 1.4). Grundsätzlich begrüßen wir das Vorhaben. Die Verlegung der Straßenbahntrasse ist ein weiterer Baustein zugunsten einer leistungsfähigen stadtverträglichen Mobilitätsstruktur.

An den verkehrsabhängigen LSA Tiergartenstraße/Franz-Liszt-Straße/Querallee und Tiergartenstraße/Oskarstraße ist zu gewährleisten, dass auch Radfahrer und Leichtkraftfahrzeuge (wie schnelle Pedelecs) durch die eingebauten Sensoren zuverlässig detektiert werden. Es ist ein Signalgeber für die Anforderungsbestätigung vorzusehen ("Signal kommt"). Ein ggf. erforderlicher zusätzlicher Taster sollte im Verlauf der jeweiligen Radverkehrsführung so zu erreichen sein, dass Radfahrer ohne abzusteigen Grün anfordern können. Auf den Hauptrichtungen des Radverkehrs ist ein Angebot eines Haltegriffes oder Trittbretts zu erwägen. Die Detektion von Radfahrern mit vorhandenen Induktionsschleifen in den Zufahrten Querallee und Franz-Liszt-Straße wird nicht als zuverlässig betrachtet.

### Haltepunkt Strehlen

Die Führung des Radverkehrs abweichend von der durch den Stadtrat bestätigten Variante über einen gemeinsamen Geh- / Radweg (bzw. Gehweg / Radfahrer frei) östlich wird als extrem konfliktrichtig eingeschätzt und wird den örtlichen Anforderungen des Radverkehrs nicht gerecht. Der ADFC hält an einer Trennung des Rad- und Fußverkehrs fest. Bisher können Radfahrer die Haltestelle sicher und komfortabel auf der Fahrbahn durchfahren. Wir sehen mit einer Führung auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg keine hinreichende Sicherheit und keinen hinreichenden Komfort für den Radverkehr gegeben. Die Haltestelle würde bei dem zu erwartenden Fahrgastaufkommen auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Ostseite mit dem Rad kaum mehr passierbar. An den Zugängen zum Bahnsteig entsteht ein hohes Unfallpotential. Eine Führung des Radverkehrs zwischen den Gleisen lehnt der ADFC aus Sicherheitsgründen ab (Queren der Gleise, gefühlte Sicherheit). Vgl. ERA 2010, Kap. 3.6. Wir favorisieren dagegen eine überfahrbare Kaphaltestelle (vgl. Haltestelle Wasaplatz in der Lockwitzer Straße). Sollte sich eine solche Lösung nicht in den vorhandenen Querschnitt einordnen lassen, muss aus unserer Sicht die Unterführung der Bahntrasse verbreitert werden. Diese Überlegung sollte

**Bankverbindung**

LKG Sachsen ZN KD Bank  
BLZ 350 601 90  
Konto 16 24780 015

**Steuernummer**

202/140/17726

bereits Bestandteil der Vorplanungen zur Umverlegung der Straßenbahntrasse gewesen sein. Sollte keine sichere Radverkehrsführung realisiert werden können, ist das Bauvorhaben in der vorgelegten Form aufzugeben.

Die Führung des Radverkehrs auf der Ostseite des Haltepunkt Strehlen in landwärtiger Richtung bis zur vorhandenen Bike+Ride-Anlage vor dem ehemaligen Bahnhofsgebäude soll als Gehweg "Radfahrer frei" erfolgen. Obwohl der Zugang zur Bike und Ride Anlage von der Nordseite des Haltepunkt Strehlen wünschenswert ist, sieht der ADFC erhebliche Konflikte durch einen Zweirichtungsverkehr auf dem Gehweg (vgl. Beschilderung mit Vz240 in stadtwärtiger Richtung). Vorgeschlagen wird die Schaffung zusätzlicher Fahrradabstellmöglichkeiten und eine hinsichtlich der Zufahrt von der Wiener Straße günstigere Einordnung auf der Südseite des Haltepunkt Strehlen.

### **Radverkehrsführung auf der Tiergartenstraße stadteinwärts**

Der ADFC schlägt für den Abschnitt Oskarstraße bis Franz-Liszt-Straße eine Radverkehrsführung auf einem Radfahr- oder Schutzstreifen vor. An der Haltestelle Querallee stadteinwärts sollte ein überfahrbares Kap für Radfahrer errichtet werden, damit der Radfahr- oder Schutzstreifen (mindestens perspektivisch) bis zum Zoo fortgeführt werden kann. In diesem Zusammenhang sind die Voraussetzungen für die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Franz-Lisztstraße und Lennéplatz zu prüfen. An einer alternativen Nutzung des Seitenraums durch Radfahrer sollte festgehalten werden. Auf diese Weise könnte auch die in der vorliegenden Planung fragliche Radverkehrsführung aus der Tiergartenstraße (stadteinwärts) in die Franz-Liszt-Straße bzw. aus der Franz-Liszt-Straße in die Tiergartenstraße (stadteinwärts) geklärt werden. Auch am Knotenpunkt Tiergartenstraße/Herderstraße ist in den Lageplänen keine Radfahrerfurt von Herderstraße auf Tiergartenstraße (stadteinwärts) eingezeichnet.

Die vorhandene Oberfläche des straßenbegleitenden Gehwegs am Großen Garten entspricht nicht dem Grundsatzbeschluss des Stadtrats. Es ist derzeit zu beobachten, dass sich das Wasser nach stärkeren Regenfällen in großflächigen Pfützen quer über den gemeinsamen Geh- und Radweg sammelt und die Oberfläche dann über Tage von Pfützen und Schlamm gezeichnet sind. Deshalb ist bei einer Führung im Seitenraum zu prüfen, welche alternativen Befestigungen unter Berücksichtigung des Großen Garten als Kulturdenkmal gemäß § 2 SächsDSchG und Gartenkunstwerk realisierbar sind. An verschiedenen Stellen ergibt sich aus fehlenden Sichtbeziehungen zwischen dem geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg auf Tiergartenstraße und den angrenzenden Wegen durch den Großen Garten ein erhebliches Konflikt- und Unfallpotential. Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg besteht derzeit eine Engstelle zwischen Querallee und Ostgrenze des Zoos. Die vorgelegte Variante setzt insbesondere gegenüber der Einmündung der Oskarstraße eine hinreichende Rücksicht von Radfahrern und Fußgängern voraus. Daraus resultiert ein Gefahrenpotential. Es ist aufgrund des Bauvorhabens kein Rückgang des zu beobachtenden ordnungswidrigen Radfahrens auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg der Tiergartenstraße (stadteinwärts) entgegen der Fahrtrichtung zu erwarten.

Sollte an einem benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg festgehalten werden, sollte der stadtwärtige Radverkehr aus der östlichen Tiergartenstraße bereits in hinreichender Entfernung zur LSA Tiergartenstraße/Oskarstraße auf einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden.

### **Knoten Tiergartenstraße/Franz-Liszt-Straße/Querallee**

Die Radverkehrsführung vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf der Tiergartenstraße (stadtauswärts) auf den Radfahrstreifen am Knoten Franz-Liszt-Straße ist gegenüber der heutigen Gestaltung besser zu verdeutlichen. Die Fläche für auf der Tiergartenstraße stadteinwärts fahrende und in die Querallee abbiegende Radfahrer scheint keine ausreichenden Aufstellkapazitäten zu bieten. Der ADFC schlägt deshalb die Einrichtung einer Fahrradschleuse vor.

Die Freigabe der beliebten Parallelroute westlich zur Franz-Liszt-Straße auf der Verbindungsachse Großer Garten – Versorgungszentrum Wiener Straße 78 sollte geprüft werden.

### **Knoten Tiergartenstraße/Oskarstraße**

Auf der Oskarstraße sollte aus Sicherheitsgründen eine gesonderte Radverkehrsanlage markiert werden, sodass Radfahrer den Knoten queren können, ohne die Gleise zu queren. Auf eine Markierung von Abbiegespuren sollte verzichtet werden. Die Radverkehrsführung für links abbiegende Radfahrer aus der Oskarstraße in die Tiergartenstraße (auf den gemeinsamen Geh- und Radweg) sollte aus der Beschilderung eindeutig hervorgehen und entsprechend auf der Fahrbahn markiert werden.

### **Knoten Gustav-Adolf-Platz**

Der ADFC bittet um Prüfung, ob mit einer Neugestaltung des Platzes die Lichtsignalisierung der Bahnübergangsanlage unter Umständen entfallen kann. Aus der vorgelegten Planung ergibt sich aus der StVO nicht zweifelsfrei, wie der Vorrang zwischen Rad- und Bus-Verkehr (bei Umfahrung des Platzinnenbereichs) aus dem Haltestellenbereich heraus auf den Gustav-Adolf-Platz ist (abgesenkter Bordstein). Es ist daher bei vorliegender Gestaltung des Haltepunkt Strehlen zu prüfen, ob die Radverkehrsanlage unmittelbar vor dem Knotenpunkt auf die allgemeine Fahrbahn geführt werden kann.

### **Knoten Wasa-Platz**

Wir bitten Sie zu prüfen, ob der Knotenpunkt kompakter gestaltet werden kann, indem die vorhandene signalisierte Querung Caspar-David-Friedrich-Straße dichter an den Knoten herangezogen wird.

### **Haltestelle „Wasaplatz“ in der Lockwitzer Straße und Knoten Lockwitzer Straße/Heinrich-Zille-Straße/Lannerstraße**

Bei der Gestaltung der Haltestelle ist sicherzustellen, dass auch mehrspurige Fahrräder bzw. Fahrräder mit Anhänger (max. Breite nach StVZO ist 1,0 Meter) in einem sicheren Abstand zu Einbauten (z.B. Leitpfosten) fahren können. Wegen der Gleisverziehung auf einen Gleisabstand von 4,10 m im Haltestellenbereich, sollte die Planung eine Fortführung der Radverkehrsanlagen bis an das Bauende und darüber hinaus prüfen (sichere Verflechtung von der Straßenbahn und Radverkehr, Freihalten der benötigten Flächen vom ruhenden Verkehr). Das Ende der Anlagen muss für alle Verkehrsteilnehmer erkennbar und sicher gestaltet sein.

### **Franz-Liszt-Straße und Wasastraße**

Entsprechend der Verkehrsprognose 2025 scheint ein Fahrbahnquerschnitt von 10,25 m im Verlauf des Verkehrszugs Franz-Liszt-Straße – Wasastraße überdimensioniert. Im Sinne einer hohen Akzeptanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, schlagen wir vor, die Parkflächen beidseitig baulich zu gestalten (Parkbuchten). Dies steht grundsätzlich nicht im Widerspruch zu einer Aufnahme in das Zusatznetz Schwer- und Großraumtransport. Der Verlauf der Hauptstraße am Knoten Franz-Liszt-Straße/Wasastraße sollte verkehrsrechtlich eindeutig gestaltet sein (abbiegende Straße). Um einer sicheren Querung entgegenzukommen (Reduktion der Geschwindigkeiten), sollte ein kleiner Kurvenradius gewählt werden.

Durch eine Fahrbahnverengung bzw. Gehwegvorstreckung kann der Knoten Franz-Liszt-Straße/Wiener besser überschaubar werden.

Mit freundlichen Grüßen

Hagen Riedel