

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

Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr  
und Liegenschaften  
Dr.-Külz-Ring 19  
01067 Dresden

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

18sra008

30. Januar 2018

## Stellungnahme zur Vorlage V2016/17 (Eisenbahnüberführung Hansastraße)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir Stellung zur geplanten Sanierung der Hansastraße im Bereich Bahnhof Neustadt.

Die Unterführung Hansastraße ist von einigen in den letzten Jahren gefassten, derzeit in Diskussion befindlichen oder absehbaren Beschlüssen des Stadtrates betroffen, die die Bedeutung der Unterführung für den nichtmotorisierten Verkehr beeinflussen:

- Im Radverkehrskonzept verläuft dort eine Hauptroute des Radverkehrs,
- die Unterführung stellt eine wichtige Verbindung der Leipziger Vorstadt – und damit der geplanten Neubaugebiete rund um die Leipziger Straße (Neustädter Hafen, Leipziger Bahnhof) – in die Äußere Neustadt dar,
- für die Halteplätze für Fernbusse, die die Stadt laut SZ vom 22.1.2018 plant, wird die Unterführung eine Zuwegung darstellen.

Leider wird die Planung dieser Bedeutung und der sich aus den genannten Beschlüssen ergebenden erhöhten Anforderung nicht gerecht:

- Die Seitenräume werden durch den Umbau gegenüber dem Bestand deutlich schmaler,
- die Radverkehrsanlagen sind nur in der Mindestbreite vorgesehen, während für den Kfz- und Straßenbahnverkehr breite (und sogar eine neuer) Fahrstreifen eingeplant wurden,
- die Gehwege sind sehr schmal, so dass es auch zukünftig weiterhin zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommen wird und
- der zur Vermeidung derartiger Konflikte eigentlich vorgesehene Sicherheitstrennstreifen zwischen Geh- und Radweg ist in der Planung auf beiden Straßenseiten bisher nicht berücksichtigt.

Ursache für die deutliche Verschmälerung der Seitenräume ist v.a. die Trennung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr stadteinwärts. Aus unserer Sicht steht der zusätzliche Flächenverbrauch durch diese Trennung nicht im Verhältnis zum Nutzen: Wie auch an anderen Stellen im Stadtgebiet kann auch hier die Straßenbahn durch entsprechende Schaltung der Signalanlagen bevorrechtigt werden. Die direkt vor der

Antonstraße liegende Kreuzung der Eisenbahnstraße bietet die Möglichkeit, die Straßenbahn stadteinwärts in den folgenden Abschnitt vor dem Kfz-Verkehr einfahren zu lassen und hierdurch Behinderungen des ÖV weitgehend zu vermeiden. Die beiden Anlagen werden bereits heute koordiniert – warum dies nach dem Umbau nicht mehr möglich sein soll und die Anlage nicht an einer behinderungsfreien Fahrt für die Straßenbahn ausgerichtet werden kann, ist unklar.

Der zusätzliche Fahrstreifen allerdings ist es, der für die deutliche Verschmälerung der Seitenräume und die dadurch entstehenden Probleme verantwortlich ist. Ohne diesen zusätzlichen Fahrstreifen könnten die Seitenräume sowohl für Fußgänger, wie auch für Radfahrer zumindest einigermaßen regelkonform und anforderungsgerecht ausgebildet werden.

Bei den im von Stadtrat beschlossenen Radverkehrskonzept aufgeführten Mängeln betreffen vier das Gebiet der Unterführung:

**Mangel 743:** ungeeignete, mangelhafte Oberfläche in der Unterführung (wird mit dem Umbau mit Sicherheit behoben)

**Mangel 743 B:** zu wenig Licht in Unterführung (eventuelle Berücksichtigung ist aus der Vorlage nicht erkennbar)

**Mangel 743 C:** fehlende Abbiegemöglichkeit aus Bahnunterführung in Antonstraße (keine Erwähnung in der Vorlage, daher Berücksichtigung vermutlich nicht gegeben). Dieser Mangel ist eine Ursache für die häufigen Fahrten von Radfahrern auf der falschen Seite und den daraus resultierenden Unfällen

**Mangel 744:** Ermöglichung des direkten Abbiegens von der Eisenbahnstraße in die Hansastraße Richtung Norden (wird in der Vorlage weder erwähnt, noch in der Planung berücksichtigt – und das, obwohl für diese Relation eine neue Abbiegemöglichkeit für Kfz explizit vorgesehen wird und die bestehende Möglichkeit des indirekten Abbiegens für Radfahrer durch den Rückbau der Zwei-Richtungs-Furt auf der Südseite der Kreuzung sogar beseitigt wird). Dieser Mangel könnte z.B. mit einer Überleitung auf die Fahrbahn in der Eisenbahnstraße erledigt werden.

Auf das Radverkehrskonzept nimmt die Vorlage an keiner Stelle Bezug, entsprechend wird nicht klar, ob (und wie) das Radverkehrskonzept bei der Planung überhaupt berücksichtigt wurde. Auch die anderen Planungen in der Umgebung (s.o.) werden nicht erwähnt und wurden dementsprechend vermutlich auch nicht in die Planung mit einbezogen. Wir bitten Sie deshalb,

- auf die Trennung von Kfz- und Straßenbahn zugunsten breiterer Geh- und Radwege sowie eines Sicherheitstrennstreifens zwischen diesen zu verzichten,
- die Beschleunigung der Straßenbahn stattdessen durch entsprechende LSA-Schaltungen sicherzustellen, sowie
- der Verwaltung den Auftrag zu geben, die Behebung der Mängel des Radverkehrskonzepts explizit in die Planung einzuarbeiten.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass der südliche Radweg nach dem Umbau weiterhin auf dem Gehweg endet. Aus diesem Grund ist dort zeitnah eine Änderung der Führung an und über die Kreuzung notwendig, um Radfahrer vom Gehweg fernzuhalten.

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

*N. Larsen*

Nils Larsen