

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

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Freiberger Straße 39
01067 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
21gse017

2. Juli 2021

Einwendung im Planfeststellungsverfahren zum Vorhaben "Stadtbahn 2020 Teilabschnitt 1.2 Nossener Brücke/Nürnberger Straße"

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen den Ausbau des ÖPNVs und die geplanten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger entlang der Nürnberger Straße. Dennoch lehnen wir die vorliegende Planung in ihrer Gesamtheit insbesondere im Bereich Nürnberger Straße ab. Aus unserer Sicht finden die Belange von Rad- und Fußverkehr keine ausreichende Beachtung. Direkte Anwohner der Nürnberger Straße sowie das Stadtteilzentrum „Nürnberger Ei“ werden durch die massive Verbreiterung der Nürnberger Straße mit zusätzlichem Lärm und einer Verschlechterung des Lokalklimas durch mehr versiegelte Flächen und Baumfällung belastet.

Aus unserer Sicht werden die im Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept (IEK) formulierten Ziele der Stadt Dresden mit der vorliegenden Planung verfehlt. Der motorisierte Verkehr erhält neben dem ÖPNV die höchste Priorität und zusätzliche Verkehrsflächen, etwa in Form von unnötig breiten Spuren oder Linksabbiegestreifen in die Hohe Straße. Gleichzeitig sind Radfahrstreifen in der minimal zulässigen Breite geplant, obwohl die Nürnberger Straße eine der wichtigsten Ost-West-Routen ist. Der Straßenzug ist Zubringer zum TU-Campus und als Hauptradroute der Kategorie IR-III nach dem Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden (RVK) klassifiziert.

Laut Mobilitätserhebung SrV ist der Wachstumstrend des Umweltverbundes aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr seit 20 Jahren ungebrochen. Der Anteil von mit dem Auto zurückgelegten Wegen sinkt stetig, während der Radverkehr besonders in den letzten Jahren überproportional zugenommen hat. Eine Umkehr dieses Trends ist wegen der Herausforderungen der Klimakrise, dem aktuellen Fahrrad-Boom sowie der weiteren Verdichtung Dresdens nicht zu erwarten. Vor diesem Hintergrund können wir eine Planung, die den heutigen Anforderungen an den Radverkehr nicht genügt und gleichzeitig den Kfz-Verkehr fördert, nicht nachvollziehen. Die Unterlagen enthalten lediglich für den ÖPNV- und Kfz-Verkehr Nachweise der Verkehrsqualität, Zählergebnisse und Prognosen, jedoch nicht für den Fuß- und Radverkehr. Wir fordern daher, die Pläne zu ändern und einen bestandsnahen Ansatz für die Nürnberger Straße zu verfolgen, ähnlich wie in der untersuchten Variante N1. Die Bevorrechtigung der Straßenbahn soll durch geeignete Bauformen bzw. Fahrleitsysteme sichergestellt werden, damit diese als Pulkführer fahren kann.

Wir vermissen konkrete Erläuterungen, ob und wie die RVK-Mängel im Plangebiet 677, 671, 661, 664 behoben werden sollen. Außerdem vermissen wir eine konkrete Berücksichtigung der benötigten und angekündigten Radvorrangroute Coschütz-Plauen-Innenstadt, für die die Nürnberger Straße eine Barriere darstellen könnte.

Sollte unsere Bitte um grundsätzliche Planänderung nicht entsprochen werden können, haben wir zu den vorliegenden Plänen folgende Einwände und wir bitten, diese bei einer Tektur zu berücksichtigen.

Abschnitt B – Nossener Brücke

B1: Gleisdreieck Ebertplatz, Schienenquerung

Die Fahrtbeziehung Bismarckbrücke – Freiburger Straße erfordert ein Überfahren der Schienen im spitzen Winkel. Wir bitten sicherzustellen, dass eine Unfallgefahr durch Hängenbleiben in den Schienen ausgeschlossen ist und falls nötig den Radweg etwas zu verschwenken.

B2: Gleisdreieck Ebertplatz, Fahrtbeziehung Weißeritzgrünzug – Nossener Brücke

Um vom Weißeritzgrünzug kommend auf die Nossener Brücke zu gelangen, müssen in der aktuellen Planung mehrere Ampeln gequert werden, was in längeren Wartezeiten und Umwegen resultiert. Wir bitten, eine zusätzliche Ampel einzurichten, die eine direkte Fahrtbeziehung vom Weißeritzgrünzug auf die Nossener Brücke einzurichten. Davon würden auch Fußgänger profitieren.

B3: Gleisdreieck Ebertplatz, Nördliche Abfahrt von der Nossener Brücke

Der Radfahrstreifen auf der nördlichen Abfahrt von der Nossener Brücke geht vor dem Kreuzungsbereich in einen 2,10 m breiten Radfahrstreifen in Mittellage über. Aus unserer Sicht genügt eine solche Anlage nicht den Anforderungen an objektiver (1,5 m Überholabstand rechts und links) und subjektiver Sicherheit. Wir bitten, den Radfahrstreifen in Mittellage entweder zu verbreitern oder auf zwei separate Kfz-Spuren zu verzichten.

B4: Nördliche Abfahrt von der Nossener Brücke, Zufahrt nördliche Oederaner Straße

Die Zufahrt in die nördliche Oederaner Straße ermöglicht ein Umgehen der Ampel am Gleisdreieck und fördert dadurch Kfz-Schleichverkehr durch das angrenzende Wohngebiet. Wir bitten dies durch Einrichtung einer für den Radverkehr freigegebenen Einbahnstraße zu unterbinden. Für den Kraftverkehr soll diese nur dazu dienen, das Wohngebiet zu verlassen. Die Zufahrt zum Wohngebiet ist über die Freiburger Straße möglich.

B5: Ebertplatz, Südliche Auffahrt Nossener Brücke

Wir bitten, statt des 1,50 m breiten Schutzstreifens ab dem Kurvenbereich Bismarckbrücke – Ebertplatz bis zur Einmündung zum Ebertplatz einen durchgängigen, mindestens 2,10 m breiten Radfahrstreifen vorzusehen. Es ist ausreichend Platz vorhanden, da die Kfz-Spur mit 4,50 m dimensioniert wurde. Es gibt keinen ersichtlichen Grund, warum die Radverkehrsanlagen so schmal ausfallen sollen.

B6a: Nossener Brücke, Bereich Haltestelle S-Bahnhof

Wir bitten im Sinne einer stetigen Wegführung um durchgängige Hochbordradwege im Bereich des zukünftigen S-Bahnhofs Nossener Brücke. Falls sich die Einordnung von taktilen Elementen der Barrierefreiheit tatsächlich nicht ohne eine Überführung in einen Radfahrstreifen umsetzen lässt, bitten wir die Rampen so flach zu gestalten, dass der Fahrkomfort nicht beeinträchtigt wird.

B6b: Nossener Brücke, Bereich Haltestelle S-Bahnhof

Wir bitten darum, beim Bau des zukünftigen S-Bahnhofs Nossener Brücke ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder einzuplanen, um an das Brückengeländer angeschlossene Fahrräder zu vermeiden. Diese Abstellmöglichkeiten sollten den Fußweg nicht einschränken.

B7: Nossener Brücke, Rampen Zwickauer Straße

Entlang der Zwickauer Straße sollen Unternehmen angesiedelt und Arbeitsplätze geschaffen werden. Dadurch rechnen wir mit einem erhöhten Verkehrsbedürfnis, dem die geplanten Rampenanlagen nicht gerecht werden, weil sie besonders in den Kehren zu schmal sind. Wir halten die Platzierung der oberen Zufahrten zu den Rampen ebenfalls für ungünstig.

Abschnitt N – Nürnberger Straße

N1a: Knotenpunkt Budapest Straße, Zufahrt von Nossener Brücke aus

Durch Verzicht auf einen zweiten Linksabbiegestreifen für die Fahrtbeziehung Nossener Brücke – Budapest Straße kann Platz zugunsten des Fuß- und Radverkehrs gewonnen werden. Entsprechend bitten wir darum, den 2,50 m breiten Hochbordradweg bis zum Kreuzungsbereich fortzuführen, statt diesen in einen 1,85 m breiten Radfahrstreifen übergehen zu lassen.

N1b: Knotenpunkt Budapester Straße, landwärtige Bushaltestelle Budapester Straße

Aus unserer Sicht ist die geplante Radverkehrsführung wegen der durch das Wartehäuschen beeinträchtigten Sichtbeziehungen nicht sicher. Das zweifache Kreuzen des Gehweges kann zudem zu Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr führen. Wir bitten um Behebung dieser Probleme. Dies kann beispielsweise durch Verzicht auf den zweiten Linksabbiegestreifen für die Fahrbeziehung Budapester Straße – Nürnberger Straße geschehen. Der gewonnene Platz erlaubt es, die in der aktuellen Planung vorgesehene Rechtsabbiegespur ab der Glauchaer Straße als Busspur mit Fahrradbenutzung auszuweisen oder eine Kaphaltestelle einzurichten.

N1c: Knotenpunkt Budapester Straße, stadtwärtige Bushaltestelle Budapester Straße

In der vorliegenden Planung wird der Radverkehr in Form eines Schutzstreifens durch die unmittelbar nach der Kreuzung angelegte Bushaltestelle geführt. Wir bitten, mögliche Konflikte zwischen Linienbussen, die in die Haltestelle einfahren wollen und Radfahrern, welche nicht zwischen Bus und Haltestelle eingeklemmt werden sollen, zu entschärfen. Dies kann z.B. durch Gestaltung der Bushaltestelle als Kaphaltestelle erreicht werden.

N1d: Knotenpunkt Budapester Straße, Umlaufzeit

Durch die geplante Umlaufzeit von bis zu zwei Minuten entstehen erhebliche Verzögerungen für den Fuß- und Radverkehr. Wir bitten, die Umlaufzeit deutlich zu verringern.

N2: Nürnberger Straße, Radverkehrsanlagen im gesamten Verlauf

Wir bevorzugen die Radverkehrsführung in der Nürnberger Straße, so wie auf der Nossener Brücke als mindestens 2,50 m breiten Hochbordradweg fortzusetzen. An Engstellen, wo dies durch Zwangspunkte nicht möglich ist, kann davon vorübergehend abgewichen werden.

Sollte unsere Bitte um Hochbordradweg nicht entsprochen werden, regen wir an, dass die in der Planung vorgesehenen Radfahrstreifen, welche lediglich mit Mindestmaßen ausgeführt werden, deutlich verbreitert werden. Spielraum dafür ist vorhanden – sogar ohne Bordverschiebung. Entsprechend sollte mindestens der linke Fahrstreifen beider Richtungen auf die Regelbreite von 3 m reduziert und der gewonnene Platz den Radverkehrsanlagen zugeschlagen werden.

N4: Nürnberger Straße, Kurvenradien im gesamten Verlauf

Wir bitten, die Kurvenradien im Verlauf der Nürnberger Straße zu verkleinern. Große Kurvenradien begünstigen hohe Abbiegegeschwindigkeiten, welche zu schwereren Abbiegeunfällen führen können. Außerdem erfordern sie ein stärkeres Zurücksetzen der Fußgängerfurten und damit Umwege für Fußgänger.

N5: Knotenpunkt Nürnberger Straße – Hohe Straße

Wir bitten darum, auf Linksabbiegestreifen in die Hohe Straße zu verzichten, um die Umlaufzeit des Knotenpunktes zu verringern und den Fußgängern eine zweite Querungsinsel zur Verfügung zu stellen. Die Linksabbiegestreifen ermöglichen zudem Ausweichrouten für den Kfz-Verkehr, um den Knotenpunkt Budapester Straße zu umfahren. Dadurch wird die zukünftige Nutzung der Hohen Straße als Radvorrangroute erschwert und für Anwohner störender Schleichverkehr gefördert. Die Zufahrt für Anwohner bleibt trotz Entfall der Linksabbiegestreifen weiterhin über Liebigstraße sowie Chemnitzer und Bayreuther Straße möglich.

N6: Knotenpunkt Nürnberger Straße – Kaitzer Straße

Wir bitten, die Abgrenzung der Kaitzer Straße als Wohngebietsstraße durch Gehwegüberfahrten oder Aufpflasterungen weiter zu verdeutlichen.

N7: Bushaltestelle Bernhardstraße

Im Bereich der Bushaltestelle Bernhardstraße erwarten wir bei hohem Radverkehrsaufkommen Konflikte mit hoch getakteten Linienbussen, die in den Bereich der Haltestelle einfahren wollen. Diese müssen darauf achten, dass kein Radfahrer zwischen Bus und Haltestelle eingeklemmt wird, während Radfahrer den Bus in die Haltestelle einfahren lassen müssen. Um diese Konflikte zu vermeiden, bitten wir um eine Ausführung der Bushaltestelle Bernhardstraße als Kaphaltestelle.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen