
GESCHENK AN DEN KRAFTVERKEHR UNTER DEM DECKMANTEL DES UMWELTSCHUTZES

Stellungnahme des VCD zur Beschlussvorlage V3163/19 – Grundhafter Ausbau der Zwickauer Straße zwischen Würzburger Straße und Hahnebergstraße

THESEN

- Mit der vorgelegten Maßnahme wird 25 % zusätzlicher Kraftverkehr auf der Relation induziert
- Die Vorlage bezieht sich einseitig auf die Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs – vernachlässigt werden Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Auswirkungen in der Umgebung
- Der Ausbau der Zwickauer Straße gemäß Vorlage konterkariert Bemühungen zur Stärkung des Umweltverbunds und einer nachhaltigen Mobilität
- Der Verkehrszug Zwickauer Straße bietet die Chance zur Etablierung eines Radschnellwegs

ANLASS

Im Rahmen des Stadtbahnprogramms werden Gleise von Löbtau zur Südvorstadt gelegt. Dabei werden die Budapester und Chemnitzer Straße gekreuzt. Zur Aufnahme des bauzeitlichen Umleitungsverkehrs sowie im Nachhinein als „Alternativstrecke“ soll diese Straße leistungsfähig ausgebaut werden. Die Verbesserung der Erschließung für anliegendes, entstehendes Gewerbe ist ebenfalls ein Ziel. Die vorgelegten Ergebnisse der Vorplanung sollen im November 2019 durch den Stadtrat gebilligt werden.

KRITIK AN DER HERANGEHENSWEISE

AUSWIRKUNGEN AUF DEN KRAFTVERKEHR

Die Vorlage bezieht sich einerseits in weiten Teilen auf leistungsbezogene Defizite des Kraftverkehrs. So wird der schlechte Fahrbahnzustand für die geringe Nutzung als Alternativstrecke herangezogen. Als Zweites wird die Behauptung aufgestellt, der mit der Realisierung des Stadtbahnprogramms mit Gleisen auszustattende Knotenpunkt Budapester / Nürnberger Straße „stöß[e] schon heute zeitweise an [seine] Belastungsgrenze“ und die Straßenbahn werde die Leistungsfähigkeit weiter herabsetzen. Entsprechende Untersuchungen sind nicht angehängen.

So werden örtliche Defizite zur Begründung eines Ausbaus herangezogen. Das Vorgehen der integrierten Verkehrsplanung ist aber gerade ein anderes: Ausgehend von einem Verkehrsnetz mit funktional gegliederten Netzelementen werden Maßnahmen getroffen, Verkehrszüge funktionsgerecht herzustellen. Das Ziel dieser Vorlage ist daher nicht allein eine Instandsetzung der Straße, sondern eine ad-hoc-Änderung der Funktion dieses Verkehrswegs abseits einer strategischen Netzgestaltung. Hier wird die Bündelung von Verkehren aufgeweicht: Es wird eine Hauptroute in räumlicher Nähe zu einer bereits bestehenden Hauptroute etabliert. Dies muss den politischen Entscheidungsträgern klar sein!

Alternativen für die bauzeitliche Abwicklung des Verkehrs werden nicht erwähnt.

Die in der Vorlage mitgeteilten Zahlen der Verkehrsbelastung auf der Zwickauer Straße ergänzt mit denen der Chemnitzer Straße¹ belegen diese Befürchtungen (Tabelle 1):

Im Falle der Realisierung dieses Ausbaus erfährt die Zwickauer Straße fast eine Steigerung der Kraftverkehrsbelastung um etwa 250 % im Vergleich zum Prognose-Nullfall. Dies entspricht mehr als dem

¹ Am 2. Oktober fand eine Informationsveranstaltung der Partei Bündnis 90 / Die Grünen statt, in der das STA und das einbezogene Planungsbüro diese Zahlen präsentierten

Siebenfachen der heutigen Belegung! Das ist vergleichbar mit der Chemnitzer Straße, der Tharandter Straße am Kino in der Fabrik heute und mehr Verkehr als beispielsweise auf der Münchner Straße.

Eine Entlastung der Chemnitzer Straße im Sinne einer Verlagerung des Kraftverkehrs ist dagegen in den Projektfällen lediglich geringfügig bis gar nicht zu erkennen. Der Vergleich mit dem Nullfall zeigt auf der Relation eine Steigerung des Kraftverkehrs um etwa 6 000 Kfz/d. **Die Umsetzung dieser Maßnahme induziert folglich 25 % zusätzlichen Kraftverkehr.** Im Ergebnis kompensiert sie also nicht die oben genannten Defizite sondern bestärkt den Kraftverkehr in der Südvorstadt. Ob der einzelne Verkehrsteilnehmer daraus eine Verbesserung der Qualität des Verkehrsablaufs erfahren lässt, bleibt zumindest offen.

Szenario	Zwickauer Straße [Kfz/d]	Chemnitzer Straße [Kfz/d]	Gesamt [Kfz/d]
Ist-Fall	1 800	13 900	15 700
Nullfall 2030	5 200 – 5 500	ca. 18 600	ca. 24 000
Projektfälle 2030	12 000 – 14 000	ca. 16 000 – 18 000	ca. 30 000
Umleitungsfall	13 100 – 14 100	ca. 0	ca. 13 500

TABELLE 1: VERKEHRSTÄRKEN NACH ENTWICKLUNGSFÄLLEN, KURSIV: AUS THEMENSTADTPLAN UND VORLAGE BEKANT

Diese Steigerung übertrifft außerdem die seitens DVB AG angegebene mögliche Kraftverkehrsentlastung des originären Stadtbahnprojekts um das Dreifache²! Wohlgermerkt soll diese Straße fertiggestellt sein, bevor weitere Abschnitte des Stadtbahnprogramms vollzogen wurden. **Daher kann der VCD die Bedenkenlosigkeit in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit des Projekts nicht teilen. Sie widerspricht dem erklärten Leitziel der Stadtverwaltung, eine nachhaltige und umweltgerechte Mobilitätsqualität zu gewährleisten und konterkariert im konkreten Fall die Zielsetzung, den Umweltverbund im innerstädtischen Bereich zu stärken³.**

Weiterhin stellt der VCD die grundsätzliche Frage, ob gewisse Beeinträchtigungen des MIV bei gleichzeitiger wesentlicher Verbesserung der Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht hinnehmbar und insbesondere in Bezug auf den ökologisch ineffizienten und volkswirtschaftlich schädlichen Pkw-Verkehr auch gewünscht sein können. Für diesen konkreten Fall muss geklärt sein, warum die Verbesserung von Schleich- und Umgehungsverkehr eine derart wichtige Stellung in der Verkehrsplanung der Stadtverwaltung hat. Verkehrsprognosen sind keine selbsterfüllende Prophezeiungen, denen eine Stadt „hinterherbauen“ muss, sondern ermöglichen die kritische Reflexion beabsichtigter Maßnahmen. In Hinblick auf die schleppende Umsetzung der zahlreichen Maßnahmen des Radverkehrskonzepts der Stadt Dresden muss anhand dieser Vorlage von einer anhaltenden Priorisierung des Kraftverkehrs gegenüber dem Umweltverbund ausgegangen werden.

FEHLENDE BETRACHTUNG ANDERER VERKEHRE UND NUTZUNGEN

Ausgehend vom Fokus auf den Kraftverkehr und dessen Leistungsfähigkeit kommt im Erläuterungsteil der Vorlage die Betrachtung anderer Nutzungen zu kurz. Verkehr von zu Fuß Gehenden für „unerheblich“ zu erklären ist bei der angesprochenen, tiefgreifenden Änderung der Straßencharakteristik schlicht ungenügend.

Aufgrund der innerörtlichen Lage und der Nähe zum ÖPNV auf der Budapester und Chemnitzer Straße, sowie der Nähe von SPNV- und Fernbahnzugängen können sowohl die bereits vorhandenen Freizeit- und Versorgungsziele, als auch entstehende Ziele von Erwerbstätigkeiten durchaus zu Fuß oder potenziell mit dem Rad erreicht werden. Es sei beispielsweise an den Standort des TAFEL Dresden e. V., an das Fitnessstudio an der Bamberger Straße und die Universellen-Werke verwiesen. Für Anwohner der Südvorstadt hat die Zwickauer Straße auch Sammelfunktion für Erholungs- und Freizeitverkehre von zu Fuß Gehenden zwischen Bienertmühle und dem Studentenwohnheim Budapester Straße wie auch Verbindungsfunktion zwischen der Südvorstadt und Löbtau, gerade wegen der geringen Kfz-Belegung. Dieser Charakter droht mit der Umsetzung dieser Vorlage verloren zu

² <https://www.dvb.de/-/media/files/die-dvb/dvb-faltblatt-stadtbahn-dresden-2020-nossener-brueckenuernberger-strasse-04-2014.pdf>, Seite 4

³ VEP Dresden 2025plus, Leitziel 1 und Unterziel 1.5

gehen. Mehr noch verpasst die Stadt Dresden hier eine nachhaltige Stadtentwicklung zu gestalten und ein Arbeits-, Gewerbe und Freizeitzentrum neuen Charakters mit einer nachhaltigen Verkehrsanbindung zu etablieren.

Ausgehend von einer strategischen Netzgestaltung versäumt es die Vorlage, ein weiteres Defizit anzusprechen, nämlich die mindestens unkomfortable Radverkehrsanbindung der südlichen Wohnviertel der Stadt Dresden in Plauen und der südlich angrenzenden Gemeinde Freital an das Zentrum der Landeshauptstadt. Gerade die Zwickauer Straße bietet aus Sicht des VCD Potenzial einer Radschnellverbindung aufgrund der Parallelität zum bestehenden Kraftverkehrs-Hauptnetz und der Lage im Geländeeinschnitt der Weißeritz. Durch eine angepasste Neuerrichtung der Falkenbrücke⁴ wäre eine direkte Verbindung ins Zentrum abseits der großen Kraftverkehrsströme gegeben. Die Berücksichtigung der perspektivischen Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Bamberger Straße würde eine komfortable Verbindung zum Hauptcampus der TU Dresden herstellen.

Der in dieser Vorlage eklatante, einseitige Fokus auf den Kraftverkehr verschließt Entwicklungspotenziale einer nachhaltigen Mobilität!

KRITIK AM STRAßENENTWURF

Die Linienführung im Entwurf orientiert sich natürlich am bestehenden Straßenraum. Die Parameter der enthaltenen Bögen sind allerdings groß gewählt und ermöglichen ein zügiges Befahren durch den Kraftverkehr. Insbesondere im Hinblick auf den Querschnitt und die gewählte Radverkehrsanlage stellt der VCD diese Trassierung in Frage. Beim Entwurf sollte sich an den Mindestwerten nach RAS06 orientiert und der Einsatz von Übergangsbögen an dieser angebauten Stadtstraße nach örtlicher Erforderlichkeit behutsam vorgenommen werden.

Die Querschnittsgestaltung sieht beidseitig einen Schutzstreifen für den Radverkehr bei einer verbleibenden Fahrbahnbreite von 5,50 m (Begegnungsfall Pkw/Lkw) vor. Positiv hervorzuheben ist der durch Markierung eingeordnete Sicherheitstrennstreifen neben den Längsparkständen, der in Dresden bisher nicht bekannt ist und zumindest das Potenzial von Dooring-Unfällen abmildern soll. Bei der Öffentlichkeitsveranstaltung am 2. Oktober wurden allerdings mehrfach Bedenken geäußert, ein Schutzstreifen gefährde Radfahrende umso mehr als gar keine Radverkehrsanlage, da dem Kraftverkehr eine Grenze ihres Bewegungsraumes aufgezeigt wird, die fälschlicherweise eine sichere Befahrung ermöglicht, allerdings ohne ausreichenden Sicherheitsabstand zum Radverkehr. Auch für Baubürgermeister Schmidt-Lamontain scheinen Schutzstreifen regelmäßig keine befriedigenden Lösungen zu sein⁵. In Anbetracht der befestigten Fahrbahnbreite erscheint das als räumlich isolierter Kompromiss, dem keine Potenzialanalyse und keine strategische Entwicklungsmaxime für den Radverkehr vorzuziehen.

Positiv bei der Querschnittsgestaltung ist das prinzipielle Behalten der Straßenraumaufteilung auf Grundlage vorhandener Baumscheiben. Auch die Stärkung des Allee-Charakters auf der Zwickauer Straße ist eine begrüßenswerte Nebenwirkung des Straßenausbaus. Bei der Anordnung von Längsparkständen ist deren Notwendigkeit insbesondere an jenen Stellen nachzuweisen, an denen bestehende Bäume durch diese Planung nicht erhalten werden sollen. Durch die Stellplatzsatzung werden ohnehin weitere Parkplätze auf nicht-öffentlichem Gelände hergestellt. Abschnittsweiser Verzicht auf Längsparkstände scheint daher zumutbar.

An den Knotenpunkten Würzburger Straße und Hahnebergstraße sind die Schutzstreifen leider nicht mehr vorhanden. Gerade an den Stellen, an denen sich die Verkehrsströme aufteilen und Flächen gemischt genutzt werden, werden schwächere Verkehrsteilnehmer nicht geschützt. Hier wird der Planungsfokus auf die Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs konkret, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wird vernachlässigt. **Eine**

⁴ <http://www.stadtwikidd.de/wiki/Falkenbrücke>

⁵ „Gerade bei den Schutzstreifen ist es für Fahrradfahrer sicherheitserhöhend, wenn Autofahrer im grauen Nieselregen nicht nur schwache weiße bzw. graue Strichel-Linien sehen können.“ Twitter, @stadt_dresden, 24.09.19, 16:12 Uhr

sichere Verkehrsanlage fordert aber keinen besonderen Mut, sondern gewährleistet eine angstfreie Nutzung.

Durch die Aufweitung der Eckausrundungen, sowie die zu errichtende Lichtsignalanlage werden die Wege für Fußgänger entlang der Würzburger Straße verlängert. Für die Qualität des Verkehrsablaufs des Fußgängers ist dies gerade nicht „unerheblich“, wenn dieser durch den Umweg eine Freigabephase verpasst und die Querungsabsicht für abbiegewillige Kraftfahrzeuge anhand dieser Richtungsänderung schlecht begriffen werden kann.

Auch die Ausgestaltung der Eckausrundungen durch dreiteiligem Korbbogen unterstreicht weiter den Fokus auf die Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs.

Die neue Leistungsfähigkeit der Zwickauer Straße zieht laut Prognosedaten Kraftverkehr an. Dieser ist als Schleichverkehr besonders im verkehrsberuhigten Wohnstraßenabschnitt der Zwickauer Straße ab der Straße Altplauen zu erwarten, mit negativen Folgen in Bezug auf Lärm, Luftqualität sowie Verkehrssicherheit. Eine Planung, die diese Auswirkungen befördert, kann der VCD nicht gutheißen. Die „Qualität von Wohnen und Leben“ wird dadurch eben nicht aufgewertet⁶. Die Einrichtung einer unechten Einbahnstraße an der Zufahrt vom KP Würzburger Straße trägt zudem mehr zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts bei als zur Verkehrsberuhigung des induzierten Durchgangsverkehrs.

ALTERNATIVE

Nachhaltige Mobilität für alle ist das Hauptanliegen des VCD. Für die Entwicklung der Zwickauer Straße auf Grundlage einer integrierten Netzgestaltung sowie mit dem Ziel der Schaffung eines Umfelds hoher Qualität von Wohnen, Leben und Arbeiten können Ansprüche des Kraftverkehrs allein nicht die Maßgabe sein. In der Südvorstadt ist mit der Budapester, Nürnberger, Chemnitzer und Würzburger Straße ein Hauptstraßennetz vorhanden, das Kraftverkehr bündelt und andere Straßen schont. Die Zwickauer Straße gehört zum erschließenden Nebennetz. Für den VCD sind leistungs- und geschwindigkeitssteigernde Maßnahmen wie Übergangsbögen und dreiteiliger Korbbögen in Eckausrundungen fehlplatziert. Die Erschließungsfunktion leidet nicht unter dem Verzicht auf diese Trassierungselemente.

Als Alternative sieht der VCD zwei Varianten, die auf Überlegungen eines zukünftigen Straßenquerschnitts fußen:

1. Eine Fahrbahnbreite von 6,50 m gewährleistet Begegnungsverkehr von Lkws. Eine Radverkehrsanlage wird nicht angelegt. Die Seitenräume gewinnen damit drei zusätzliche Meter Breite und können zur Aufwertung dieser ruhigen Quartiersstraße genutzt werden
2. Es wird ein baulich getrennter Zweirichtungsradweg mit einer Breite von 3,50 m als Baustein einer Radschnellverbindung zwischen Plauen und Stadtzentrum angelegt. Die Trennung wird durch einen 0,5 m breiten Trennstreifen mit Hochbord verdeutlicht. Es verbleiben wie jetzt bereits geplant 5,50 m für den Kraftverkehr, auf denen auch Lkw langsam begegnen können.

Wir möchten anregen, diese Varianten zu untersuchen.

ZUSAMMENFASSUNG

Die in der Vorlage zu bestätigende Planung induziert Kraftverkehr und läuft einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zuwider. Die Auswirkungen in Bezug auf andere Verkehrsarten, auf die Verlagerung von Kraftverkehr und auf die Lebensqualität der Anwohner werden unzureichend betrachtet. Der Charakter der Zwickauer Straße soll von einer ruhigen Quartiersstraße zu einer auf Kraftverkehr fokussierten Hauptstraße verändert werden.

⁶ Siehe Vorlage Seite 3

Verschiedene Elemente des Straßenentwurfs zeugen von einer auf Leistungsfähigkeit des Kraftverkehrs getrimmten Planung, in denen andere Verkehrsarten lediglich kompromisshaft bedacht werden. Das Interesse der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wird von dieser Planung vernachlässigt. Hervorzuheben ist dabei die problematische Führung des Radverkehrs im Querschnitt und an Knotenpunkten.

Das lehnt der VCD ab.

Im Sinne einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung muss der Charakter durch eine auf notwendige Breite befestigte Fahrbahn erhalten bleiben, um die Qualität von Wohnen, Leben und Arbeiten zu erhalten und zu erhöhen. Der konkrete Straßenraum ermöglicht in dieser Betrachtung auch die Einordnung eines Radschnellwegs. Der VCD regt an, diese Varianten zu untersuchen.