

Handlungskonzept Verkehr

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Dresden e.V.



Fußgängerschutzverein FUSS e.V. Ortsgruppe Dresden



Verkehrsclub Deutschland e.V. Ortsgruppe Dresden

Dresden, März 2001

Handlungskonzept Verkehr

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV

Kontakt:



Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Dresden e.V.

Schützengasse 16
01067 Dresden
Tel: 0351/4943 321
Email: info@adfc-dresden.de
<http://www.adfc-dresden.de>
Geschäftsstelle im Umweltzentrum, 2.Stock: Mo. 8-10 Uhr, Mi. 15-19 Uhr,



Fußgängerschutzverein FUSS e.V. Ortsgruppe Dresden

Schützengasse 16
01067 Dresden
Tel: 0351/8583 644



Verkehrsclub Deutschland e.V. Ortsgruppe Dresden

Schützengasse 16-18
01067 Dresden
Telefon: 0351/4943 316 oder 0351/4636 691
Email: vcd.dresden@gmx.de
regelmäßiges Treffen: 2. Mi. jeden Monats, 19-21 Uhr

erarbeitet von:

Dipl.-Ing. A. Schwab, Dipl.-Ing. E. Schulz, Dipl.-Ing. F. Schröter, Dr. C. Hagemeister,
Dipl.-Ing. M. Haase, Dipl.-Ing. V. Eichmann, Dipl.-Geogr. K. Bierstedt

Inhalt:

1	Zielstellung	4
2	Fußverkehr.....	5
2.1	Sichere Querungsstellen.....	5
2.1.1	Gehwegnasen	5
2.1.2	Inseln.....	6
2.1.3	Zebrastrifen	6
2.1.4	Neueinrichtung von Lichtsignalanlagen.....	8
2.1.5	Weiterentwicklung von Lichtsignalanlagen	9
2.1.6	Optimierung von Lichtsignalschaltungen.....	10
2.2	Fußgängerfreundliche Wege	11
2.2.1	Entfernung von Hindernissen, Beispiel Gehwegparken	12
2.2.2	Entfernung von Hindernissen, Beispiel Freisitzgastronomie.....	13
2.2.3	Weiterentwicklung von Tunnels	13
2.2.4	Schutzmaßnahmen auf gehweglosen Straßen	14
3	Radverkehr	16
3.1	Oberflächen verbessern.....	16
3.2	Einbahnstraßen.....	16
3.3	Kurze Netzlücken	18
3.4	Radwegeenden	19
3.5	Fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	19
3.6	Anbindung Elbradweg	21
3.7	Probleme durch Lichtsignalanlagen.....	22
3.8	Bike+Ride-Anlagen	23
4	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	24
4.1	Fahrgastinformation	24
4.2	Haltestellenausstattung.....	26
4.3	Haltestellenzugang.....	26
4.4	Zentralhaltestellen.....	27
4.5	Lichtsignalbeeinflussung durch den ÖPNV.....	27
4.6	Kurzfristige Änderungen im ÖPNV-Netz.....	29
4.6.1	Neue Haltestellen	29
4.6.2	Linienänderungen.....	29
4.7	Mittel- bis langfristige Änderungen im ÖPNV-Netz	32
5	Ausblick	34

1 Zielstellung

Vielfalt belebt und bietet Sicherheit. Die Vielfalt der Fortbewegungsmöglichkeiten ist wichtiger Bestandteil städtischen Lebens. Dresden profitiert davon, dass seine Einwohner¹ sich bei vielen Gelegenheiten zu Fuß, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder per Fahrrad bewegen. Die Stichworte dazu sind z.B. Lärmschutz, effektive Flächennutzung und urbane Straßenräume. Auch der Einzelne profitiert, z.B. von der Bequemlichkeit des Reisens in der Straßenbahn, von der Schnelligkeit des Fahrrades auf kurzen Wegen, von der besonderen Erlebbarkeit städtischer Räume zu Fuß. Für Kinder und Jugendliche sind Bus, Bahn und Fahrrad sogar die einzige Möglichkeit, unabhängig von Erwachsenen die Stadt außerhalb des eigenen Wohngebietes zu entdecken und damit wichtige soziale Lernschritte zu vollziehen.

Die Vielfalt der Fortbewegungsmöglichkeiten wird gestört, wenn Verkehrsplanung unter der generellen Dominanz des Autoverkehrs geschieht, anderen Nutzungen dafür Raum entzogen wird und Sicherheit verloren geht. Eine solche Tendenz ist leider auch in Dresden seit einigen Jahren zu verzeichnen, auch wenn das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden dem "Umweltverbund" (Fuß-, Fahrrad- und Öffentlicher Personennahverkehr) den Schwerpunkt des innerstädtischen Verkehrs zuweist.

Das vorliegende Handlungskonzept wurde vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club Dresden e.V. (ADFC), dem Fußgängerschutzverein FUSS e.V. Ortsgruppe Dresden und dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) Ortsgruppe Dresden zusammen erarbeitet. Anhand konkreter Fallbeispiele von Verkehrssituationen in Dresden werden grundlegende Forderungen zur Verbesserung der Situation des Umweltverbundes dokumentiert. Die drei Vereine arbeiten seit Jahren in Dresden aktiv bei der Bewältigung kommunaler Verkehrsprobleme mit. Dabei bringen sie ihr umfangreiches Fachwissen, welches u.a. in zahlreichen Fachveröffentlichungen auf Bundesebene dokumentiert ist, in den Planungsprozess der Stadt ein, soweit ihnen dieses ermöglicht wird.

An vielen Stellen zeigen sich erhebliche Probleme bei der Nutzung des Umweltverbundes in Dresden. Tagtäglich müssen zahlreiche Hindernisse überwunden werden. Das vorliegende Konzept erhebt keinen Anspruch auf vollständige Zusammenstellung der Problemstellen, sondern ist als Handlungsaufforderung an die zuständigen Ämter und Politiker im Rathaus zu verstehen. Es verdeutlicht die Handlungsnotwendigkeiten anhand von Einzelbeispielen und zielt damit auf den Zeitraum der nächsten Jahre. Aber auch für eine etwas längerfristige Betrachtung möchten die Autoren bereits einige Anregungen geben, wenngleich der Schwerpunkt auf kurzfristigen und mit vergleichsweise einfachen Mitteln umzusetzenden Ideen liegt.

Ziel dieses Papiers ist, dass bei allen Verkehrsplanungen in der Stadt im Ergebnis eine Verbesserung der Sicherheit, der Freizügigkeit und der Verkehrsqualität für Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs erreicht wird. Dies kann und muss auch kurzfristig erreicht werden. Die Vorschläge des Papiers sollen Politik, Verwaltung und allen Interessierten dazu Anregungen und Hinweise geben.

¹ Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde im gesamten Text auf die jeweilige Ausformulierung der weiblichen Form verzichtet. Selbstverständlich sind sowohl weibliche als auch männliche Personen gemeint.

2 Fußverkehr

2.1 Sichere Querungsstellen

2.1.1 Gehwegnasen

Als Gehwegnase wird eine Verbreiterung des Gehweges an Querungsstellen in den Fahrbahnraum hinein bezeichnet, die das Zuparken durch Kraftfahrzeuge verhindert und Fußgängern bessere Sichtbeziehungen und damit sichere Querungsmöglichkeiten verschafft. Gehwegnasen werden in Dresden bisher kaum eingesetzt und sollten wie in anderen Städten Standard werden.



Bild 1

Querungsstelle an der Wormser Straße/
Pohlandstraße mit Gehwegnasen und
Mittelinsel

Situation:

- Weite Teile des Stadtgebietes wurden in den Jahren zwischen 1870 und 1915 entwickelt. Damals wurden auch die Nebenstraßen bzw. Erschließungsstraßen häufig mit sehr breiten Fahrbahnen ausgestattet. Dadurch wird der Fußgängerverkehr zu langen Querungstrecken auf der Fahrbahn gezwungen, was das Risikopotenzial vergrößert und vor allem von Kindern und alten Menschen als sehr unangenehm empfunden wird.
- Vereinzelt sind Gehwegnasen bereits in Dresden eingerichtet worden:
 - im Hauptstraßennetz, z.B. in der Fetscherstraße (in Kombination mit dem Haltestellenkap der Bushaltestelle Comeniusplatz)
 - im Nebenstraßennetz, z.B. in der Comeniusstraße an den Knotenpunkten mit der Henzestraße und der Tetschener/Geisingstraße oder in der Wormser Straße an den Knotenpunkten mit der Bergmannstraße und Pohlandstraße (vgl. Bild 1)
 - zur Optimierung von Zebrastreifen, z.B. in der Müller-Berset-Straße (vgl. Bild 3)

Verbesserungsvorschläge:

- Alle neu zu bauenden Straßen und alle, die grundhaft saniert werden, sollten grundsätzlich mit Gehwegnasen (d. h. einer Gehwegverbreiterung an den Querungsstellen) ausgestattet werden. Die Stadtverwaltung sollte Planungsaufträge mit einer entsprechenden Grundsatzvorgabe versehen und vorliegende Planungen optimieren lassen.
- Im bestehenden Straßennetz sollte ein schrittweiser Einbau von Gehwegnasen erfolgen. Hierfür sollte ein jährlicher Haushaltsansatz bereitgestellt werden (z.B. 250.000 Euro) und eine entsprechende Prioritätenliste erstellt werden. Vorrang sollten dabei Situationen bekommen,
 - wo breite Straßenquerschnitte anzutreffen sind (Gründerzeitquartiere),
 - wo der Parkdruck sehr hoch ist,

- wo Fußwege auf die Straße treffen und noch keine Querungshilfe vorhanden ist oder
- wo besonders häufig Kinder oder alte Menschen die Fahrbahn queren (z. B. vor Schulen, Kindergärten und Altentagesstätten),
- wo besonders häufig ungebündelte Straßenquerungen erfolgen (Geschäftsstraßen).

2.1.2 Inseln

Eine Insel in Fahrbahnmitte unterteilt für Fußgänger (und Radfahrer) die Fahrbahn in zwei getrennt zu überquerende Teile und schafft damit Sicherheit ohne teure Lichtsignalanlagen. In Dresden könnte so die Querbarkeit vieler Straßen kostengünstig verbessert werden.

Fallbeispiel Nürnberger Straße

Situation:

- Vierstreifige Hauptverkehrsstraße ohne Fahrbahnteiler (zwischen Budapester Straße und Nürnberger Ei), Fahrbahnbreite 12,50 m; ca. 1.600 Kfz/Spitzenstunde und Fahrtrichtung.
- Es ist keine Querungshilfe auf ca. 500 m Länge vorhanden, obwohl hier zwei Querstraßen kreuzen (Hohe Straße und Kaitzer Straße), welche wichtige Fußverbindungen zur Haltestelle und Infrastruktureinrichtungen herstellen.
- Es herrscht zügiger Kfz-Verkehr (Grüne Welle).



Bild 2:

Nürnberger Straße: Mit weniger als 10.000 Euro ließen sich hier die Verkehrssicherheit und der Komfort für Fußgänger verbessern.

Verbesserungsvorschläge:

- Einrichtung von Mittelinseln im Umfeld der Querstraßenkreuzungen (Breite 2,0 m), möglichst nah am Knotenpunkt angeordnet, Ankündigung durch Sperrlinie/-fläche, ggf. Abbiegeverbote für große Fahrzeuge.
- Begleitmaßnahmen aufgrund der Querschnittsreduzierung auf 5,25 m neben den Inseln (beispielhafte Varianten):
 - Variante 1: Sperrung der beiden inneren Fahrstreifen für Kfz breiter als 2,0 m
 - Variante 2: Umwandlung der Fahrbahn in zwei überbreite, von Pkw zweistreifig befahrbare Fahrstreifen (Überholen und Vorbeifahrt an Lkw/Bussen ist nach wie vor möglich)
 - Variante 3: Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, Anordnung von Überholverbot für Fahrzeuge über 7,5 t, Verzicht auf Markierung zwischen den gleichgerichteten Richtungsfahrstreifen, ggf. Anpassung der Ampelkoordinierung (Grüne Welle)

- Variante 4: Fahrbahnverbreiterung zu Lasten von Rad-/Gehweg im Inselbereich um beiderseits 1,0 m, fahrdynamisch angepasst (relativ teuer; vermeidbare Einschränkung der Flächen für Fußgänger- und Fahrradverkehr).
- Alternative: Asymmetrische Einordnung von Inseln, Neuaufteilung der Fahrbahn in den Abschnitten vor den Inseln in einen Mischfahrstreifen für Geradeaus- und Rechtsabbiegeverkehr und einen Linksabbiegestreifen, in dessen "Fortsetzung" die Insel eingeordnet wird. Für lange (bzw. über 7,5 t schwere) Fahrzeuge, die auf den beiden Nebenstraßen fahren, ist das Abbiegen in die Nürnberger Straße an diesen Stellen nicht mehr möglich (betrifft nur wenige Fälle, da Wohngebiete anliegen).

2.1.3 Zebrastreifen

Die Renaissance dieser vorteilhaften und unkomplizierten Querungshilfen steht Dank flexiblerer Einsatzgrenzen bevor. Dresden sollte diese Chance nutzen.

Fallbeispiel Altmarkt (Wilsdruffer Straße)

Situation:

- Ebenerdige beampelte Querungsstelle am Ende einer Straßenbahnhaltestelle über zweibahnige Straße mit abgetrenntem Gleiskörper in Mittellage.
- Die zu querenden Fahrbahnen bestehen nur aus einem (!) Fahrstreifen + Radfahrstreifen, das Geschwindigkeitsniveau des Fahrzeugverkehrs ist tagsüber stadtverträglich (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h).
- Die Querungsstelle hat eine zentrale Bedeutung für die Straßenbahnfahrgäste, den Tourismus- sowie den Einkaufsverkehr.
- Anstatt den bis 1995 vorhandenen Zebrastreifen nach dem Stand der Technik zu optimieren, wurde er durch eine teure Lichtsignalanlage ersetzt.
- Die Lichtsignalanlage (LSA) teilt die Querung in drei Abschnitte (mitunter muss der Fußgängerverkehr dreimal an roten Ampeln warten, um 15 m vorwärts zu kommen), obwohl häufig kein Fahrzeug kommt.
- Auch für den Fahrzeugverkehr ergeben sich immer wieder unnötige Wartezeiten durch die LSA.

Verbesserungsvorschläge:

- Entfernung der Lichtsignalanlage zur effektiveren Verwendung an anderer Stelle.
- Wiederherstellung eines Zebrastreifens über die Fahrbahnen (Aussparung des Gleiskörpers).
- Sicherung des Gleiskörpers durch ein Rotsignal, das von der Straßenbahn eingeschaltet wird (einfeldiger Signalgeber wie bereits an anderen Stellen eingesetzt, z. B. am Hebbelplatz).

Ähnliche Situationen:

An vielen Stellen im Stadtgebiet können und sollten Zebrastreifen eingesetzt werden. Je mehr Zebrastreifen eine Stadt hat, desto weniger Fußgängerunfälle passieren². Allerdings sollten die Zebrastreifen baulich unterstützt werden (z. B. durch Gehwegnasen, Teilaufpflasterungen oder Mittelinseln), um die Sicherheit an der einzelnen Anlage zu erhöhen. Die noch gültige Richtlinie R-FGÜ³ schränkte bislang die Neueinrichtung ein, aber jetzt werden die Einsatzbedingungen

² vgl. Apel, D.; Brandt, E. (1982): Stadtverkehrsplanung, Teil 2: Stadtstraßen, Umwelthanforderungen und Straßengestaltung, Hrsg.: Deutsches Institut für Urbanistik (DIFU), Berlin

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1984): Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 84). (VkB. 1984 S. 507). Köln

aufgrund von Forschungsergebnissen⁴ "gelockert". Zebrastreifen sind i.d.R. sinnvoll, wenn mindestens 50 Personen pro Stunde queren und die Fahrzeuganzahl ca. 900 Kfz pro Stunde und Fahrbahn nicht übersteigt. In Verbindung mit Mittelinseln können Zebrastreifen sogar bei Straßen mit bis zu 1.800 Kfz/h eingesetzt werden.



Bild 3:

Positivbeispiel: Zebrastreifen nach dem Stand der Wissenschaft mit Gehwegnasen (Müller-Berset-Straße)

2.1.4 Neueinrichtung von Lichtsignalanlagen

Neue Fußgänger-Ampeln fehlen an mehreren Schwerpunktstellen der Stadt.

Fallbeispiel St. Petersburger Straße in Höhe Rathaus/Kreuzstraße

Situation:

- Ebenerdige, ungeplante Querungsstelle über zweibahnige Straße mit breitem Grünstreifen. Es gibt jeweils drei Fahrstreifen pro Fahrbahn.
- Es herrscht starker Kfz-Verkehr (ca. 2.800 Kfz/ Spitzenstunde und Fahrtrichtung). Der Kraftfahrzeugverkehr fährt zügig, muss aber in vielen Fällen an den beiden Nachbar-knotenpunkten (Georgsplatz bzw. Pirnaischer Platz) wieder anhalten und Grün abwarten.
- Ca. 150 Fußgängerquerungen/ Spitzenstunde⁵, hoher Querungsbedarf nur zu bestimmten Zeiten (vgl. Bild 1).
- Querung liegt in der Achse Altmarkt – Rathaus – Robotrongelände – Hygienemuseum (Wochenmarkt Lingnerallee) – Großer Garten und erschließt touristische Sehenswürdigkeiten, Freizeit- und Naherholungsbereiche, Arbeits- und Einkaufsstätten. Sie hat eine große Bedeutung auch für den Fahrradverkehr (Alternativroute zu Stübelallee / Wiener Straße).

⁴ vgl. Mennicken, C. (1999): Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege (Zebrastreifen). Auszüge aus dem FE-Vorhaben 77398/96 "Sicherheitsstandards von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen)". Vortrag anlässlich des Seminars "Entwurf und Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen", veranstaltet von der Vereinigung der Straßen- und Verkehrsingenieure in Niedersachsen e.V. am 24. Februar 1999 in Hannover
diess. (1999): Sicherheits- und Einsatzkriterien für Fußgängerüberwege. In: Straßenverkehrstechnik. H. 8 1999, S. 368-375

⁵ Zählung von Fuß e.V. am Freitag, 14.10.1999; der Bedarf schwankt stark im Wochenverlauf.

- Die Achse wird im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden als "fußgängerfreundliche Grünverbindung" eingestuft und ist trotzdem noch immer ohne infrastrukturelle Berücksichtigung, es sind noch nicht einmal die Bordsteinkanten abgesenkt.
- Nächste Querungshilfen:
Lichtsignalanlage Georgsplatz (ca. 350 m Umweg, lange Wartezeit für den Fußgängerverkehr);
Fußgängertunnel Pirnaischer Platz (ca. 600 m Umweg, kein Durchgang für Menschen im Rollstuhl, erschwelter Durchgang mit Kinderwagen / Fahrrad).



Bild 4:

Petersburger Straße: Der Trampelpfad zeigt den Querungsbedarf an.

Verbesserungsvorschläge:

- Ausbau zu einer regulären Querungsstelle (Bordsteinabsenkungen, einfache Befestigung eines Weges über den Grünstreifen, Neueinrichtung einer Lichtsignalanlage (LSA) mit Grünanforderung durch den Fußgängerverkehr. Ausführung als Dunkelanlage (d. h. ohne Grünsignale für den Kfz-Verkehr) mit Ruhestellung "Aus". Damit können dynamische, sichere Fußgänger queren, ohne die Ampel anzufordern (d. h. ohne Rotlichtverstoß und ohne Beeinträchtigung des Kfz-Verkehrs). Schutzbedürftige Personen erhalten künftig eine Absicherung durch die Lichtsignalanlage (z. B. Kinder und alte Menschen).
Durch geschickte Koordination mit den anderen Lichtsignalanlagen kann die Fußgängerampel so betrieben werden, dass der deutliche Großteil der Autofahrten keinerlei Fahrzeitverlängerung erfährt (da viele Fahrten heute an den nachgeordneten Knotenpunkten auf eine "rote" Lichtsignalanlage treffen und ohnehin warten müssen; es wird also nur der Ort des Wartens verlegt).

Ähnliche Situationen:

- Z. B. Zellescher Weg, Höhe Landes- und Universitätsbibliothek (SLUB) (künftig verstärkt schutzbedürftiger Fußgängerverkehr zu erwarten; Einbeziehung der Bushaltestelle "Räcknitzer Marktweg" der Linie 61 möglich; 1999-2001 zeitweise mit Baustellen gesichert; künftig Betrieb als Dunkelanlage (s.o.) zu empfehlen).

2.1.5 Weiterentwicklung von Lichtsignalanlagen

Die zur Sicherung von Straßenbahnhaltestellen eingerichteten Ampeln können so umgestaltet werden (bzw. sollten künftig gleich so gestaltet), dass sie zugleich zum Überqueren der Straße dienen. Dies ist ein in Dresden bisher kaum erschlossenes Verbesserungspotenzial.

Fallbeispiel Straßenbahnhaltstellen-Zeitinsel Österreicher Straße, Haltestelle "Hermann-Seidel-Straße"

Situation:

- Die vierstreifige Hauptverkehrsstraße durchschneidet das Stadtteilzentrum; ca. 900 Kfz/Spitzenstunde und Fahrtrichtung, es fehlt eine Querungshilfe für Fußgänger. Die Straßenbahnhaltstelle ist durch eine "Zeitinsel" gesichert, d. h. eine Pförtnerampel, welche die ein- und aussteigenden Fahrgäste schützt (vgl. Bild 5).
- Es besteht hohes Querungsbedürfnis über die Fahrbahn wegen der Haltestelle, der Läden sowie des Zugangs zu Elbwiese und Fährstelle.

Verbesserungsvorschläge:

- Nachrüstung der Lichtsignalanlage, so dass sie auch als Fußgänger-Anforderungsampel dient (Veränderung der Steuerung, Ergänzung mit Fußgänger-Signalen und furtsicherndem Signalgeber für die Straßenbahn).
- Es sollte ergänzende verkehrsrechtliche Anordnungen geben (Fahrbahnmarkierungen; ggf. furt-sichernde Fahrtrichtungsvorgaben für die Hermann-Seidel-Straße, falls dort auf Fahrzeug-Signalgeber verzichtet werden soll). Ggf. sollte ein Signalgeber für die Straßenbahn der Gegenrichtung ergänzt werden, um die Furt zu sichern.



Bild 5:

Haltestelle Hermann-Seidel-Straße:
Mit relativ geringem Aufwand kann diese Lichtsignalanlage umgerüstet werden, so dass sie auch die Sicherheit der fahrbahnquerenden Menschen verbessert.

Ähnliche Situationen:

- Es sind weitere Haltestellen-Zeitinsel-Lichtsignale geplant; dabei ist grundsätzlich zu empfehlen, dass eine Fußgängerampel integriert wird. Fußgängerfreundlich sind nur Bedarfsampeln, die "sofort" auf GRÜN schalten (d. h. je nach zulässiger Kfz-Geschwindigkeit nach ca. 4 bis 7 Sekunden).

2.1.6 Optimierung von Lichtsignalschaltungen

Viele Ampeln in Dresden sind vor allem aus Autofahrersicht geplant. Mit geringem Aufwand sind oft Verbesserungen für den Fußverkehr erreichbar.

Fallbeispiel Flügelweg-Kreuzung (Hamburger Straße/Flügelweg)

Situation:

- Ampelgeregelter Kreuzung mit hohem Kfz-Aufkommen und je zwei ÖPNV-Linien pro Richtung; Haltestellen auf zwei Zufahrten konzentriert (Linien 1 und 94 in der westlichen Zufahrt, Linie 70 und 80 in der südlichen Zufahrt).
- Die Hälfte der Umsteigebeziehungen zwischen den ÖPNV-Linien ist mit langen (Fahrbeziehungen Klotzsche/Trachenberge - Leutewitz/Cossebaude sowie Innenstadt – Klotzsche/Trachenberge) oder sogar sehr langen Wartezeiten der Fahrgäste an den Ampeln verbunden (Fahrbeziehungen Gompitz/Omsewitz - Leutewitz/Cossebaude sowie Innenstadt - Omsewitz/Gompitz). Bisweilen werden fünf Minuten benötigt, um ca. 50 Meter zwischen den Haltestellen zurückzulegen! Dies provoziert, dass der Fußgängerverkehr bei "Rot" geht bzw. rennt, insbesondere wenn sich ein Anschlussbus oder eine -straßenbahn nähern. Viele ÖPNV-Fahrgäste benutzen andere Linien oder unterlassen Fahrten, weil sie den unangenehmen Umsteigepunkt meiden wollen.
- Besonders unfreundlich ist die Furt über die Hamburger Straße geschaltet, die die Freigabe für Fußgänger in der Regel nur auf Anforderung gewährt. Wenn der richtige Anmeldezeitpunkt verpasst wird, kann man leicht ca. 2 weitere Minuten auf Fußgänger-Grün warten.
- Auch wenn dieser Knotenpunkt in der Hauptverkehrszeit hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit überlastet ist, müssen die Sicherheitsbelange des Fußgängerverkehrs ernst genommen werden. Die Abwesenheit von Unfällen ist kein automatischer Hinweis darauf, dass keine gravierenden Sicherheitsmängel bestünden.
- Betroffen ist auch der Radverkehr, der von Übigau über die Flügelwegbrücke kommend auf einem Radweg geführt wird, der vor der fast immer "roten" Fußgängerampel endet.

Verbesserungsvorschläge:

- Es gibt verschiedene Varianten zur Änderung der Lichtsignalsteuerung: z. B. regelmäßige Schaltung von Fußgänger-Grün in jedem Umlauf oder Sensibilisierung der Ampelsteuerung hinsichtlich der Fußgängeranforderung, z.B. kann eine sofortige Einleitung der Freigabe für Fußgänger hier wegen der niedrigen Fußgängerfrequenz relativ verträglich integriert werden.

Ähnliche Situationen:

- Viele Lichtsignalanlagen können mit geringem Aufwand "fußgängerfreundlicher" gemacht werden (einzelfallbezogene Prüfung, guter Wille bzw. politische Vorgabe notwendig); z.B. Haltestelle Bahnhof Neustadt und Haltestelle Ammon-/Freiberger Straße.
- Die Richtlinie (RiLSA 92)⁶ gibt vor, dass die maximale Fußgänger-Rotzeit 60 Sekunden nicht überschreiten sollte; beim Kfz-Verkehr hingegen kann "ungefähr vom doppelten Wert ausgegangen werden".

2.2 Fußgängerfreundliche Wege

Mangelnde Kontrolle und Durchsetzung hat vielerorts in Dresden dazu geführt, dass Gehwege als Parkplätze und Abstellplätze für Werbung oder Müll missbraucht werden. Auf verbreiterten Gehwegen lässt sich statt dessen städtisches Leben entwickeln z.B. durch Freisitzgastronomie.

⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1992): Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RiLSA). Köln.

2.2.1 Entfernung von Hindernissen, Beispiel Gehwegparken

Fallbeispiel Pillnitzer Landstraße in Loschwitz

Situation:

- Die Straße ist Hauptachse in der Randzone eines Stadtteilzentrums mit hoher touristischer Bedeutung. Es ist quasi nur einseitig ein Gehweg vorhanden (nördlicher Seitenraum teilweise nur 0,80 m breit). Der Gehweg darf mit Kfz beparkt werden, so dass z. T. nur eine (!) 1,70 m schmale Gehbahn verbleibt.⁷
- Die Fahrbahn ist ausreichend breit, um dort eine einseitige Kfz-Abstellung zu ermöglichen (ca. 8,10 m, d.h. es verbleiben ca. 6,00 m, was auch die gleichzeitige Durchfahrt von zwei Linienbussen oder Lkw mit 40 km/h gestatten würde).



Bild 6:

Pillnitzer Landstraße in Loschwitz: Es gibt nur auf der Südseite einen durchgehenden Fußweg. Obwohl die Fahrbahn ausreichend breit ist, wird das Gehwegparken gestattet.

Verbesserungsvorschläge:

- Aufhebung der Gestattung des Gehwegparkens und einseitiges Beparken der Fahrbahn gestatten; dabei müssen wichtige Querungsstellen ausgespart werden (z. B. sollten gegenüber dem Zugang zur Schwebebahn gute Sichtverhältnisse und eine kurze Querungsstrecke gewährleistet sein, was sich z. B. mit einer Gehwegnase erreichen ließe).

Ähnliche Situationen:

- An vielen anderen Stellen in der Stadt wird Gehwegparken praktiziert und weitgehend geduldet (z.B. Königsbrücker Straße oder im Südteil der Alaunstraße, trotz nur 2,00 m schmalen Gehwegs), obwohl dieses bei Fehlen eines entsprechenden Schildes laut Straßenverkehrsordnung (StVO) verboten ist.

⁷ Diese Gehwegbreite erlaubt keine ungehinderte Begegnung von zwei Personen bzw. das Nebeneinandergehen (40 % der Fußgänger sind mit einer oder mehreren anderen Personen gemeinsam unterwegs). Besonders eng wird es, wenn Kinderwagen, Handtaschen, Gehstock oder Regenschirme mitgeführt werden (75 % der Fußgänger tragen Handgepäck). Daher sollten Gehwege mindestens 2,50 m breit sein (vgl.: Arbeitsgruppe Fußverkehr von FUSS e.V. und SRL - Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung e.V.: Wie breit müssen Gehwege sein? Reihe "Fußnote", Nr. 1, Kassel 2000). Neben parkenden Autos soll laut Stand der Technik ein Sicherheitsabstand von 0,75 m vorsehen werden, zu Mauern von 0,25 m (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen zur Anlage von Erschließungsstraßen (ERA) 1985/95. Köln). Die hier vorhandenen 1,70 m gestatten also nur eine akzeptable Gehwegbenutzung durch eine einzelne Person ohne Gegenverkehr.

Weiterführender Hinweis:

- Übrigens sollten auch Fahrradständer möglichst auf der Fahr(zeug)bahn, nicht auf der Gehbahn untergebracht werden (Positivbeispiele hierfür sind die Alaunstraße und die Kreuzstraße).

2.2.2 Entfernung von Hindernissen, Beispiel Freisitzgastronomie

Fallbeispiel Louisenstraße ("Mona Lisa")

Situation:

- Die Gehbahnen im Neustädter Nebenstraßennetz sind zumeist schmal, beispielsweise vor dem Café "Mona Lisa" ca. 2,25 m. An ca. 50 Tagen im Jahr findet Gastronomie-Freisitz auf der Gehbahn statt (begrüßenswert als Teil der "Urbanität"/ des städtischen Lebens). Dadurch beträgt die verbleibende Rest-Gehwegbreite: ca. 0,50 m, d.h. kein Durchkommen mit Kinderwagen/ Rollstuhl und der Fußgängerverkehr wird auf die Fahrbahn gezwungen. Dabei gibt es Konflikte mit dem parkenden Kfz. Bild 7 zeigt anschaulich die Situation.

Verbesserungsvorschläge:

- Verbreiterung des Gehweges im Cafébereich. Da es sich um ein Eckgebäude an der Kreuzung handelt, ergibt sich gleichzeitig eine "Gehwegnase" als Querungshilfe. Die Ausführung kann als Provisorium oder als Dauerlösung (z.B. kostengünstiger Teilumbau) geschehen.



Bild 7:

Überbreite Fahrbahn, extrem schmale Gehwege. Mit einer Fahrbahnmarkierung und zwei Schildern (Leitbaken) ließe sich hier die Situation für Fußgänger und Restaurant-Gäste sofort verbessern.

Ähnliche Situationen:

- Genau die gleiche Situation ist beim Café "Continental" (Louisenstraße) gegeben. Ähnliche Situationen sind bei weiteren Gastronomiebetrieben v. a. in der Neustadt vorhanden.

2.2.3 Weiterentwicklung von Tunneln

Fußgängertunnel in Dresden sind oft nicht attraktiv und für Rollstuhlfahrer unzugänglich. Ebenerdige Querungsmöglichkeiten helfen dem ab.

Fallbeispiel Fußgängertunnel Pirnaischer Platz

Situation:

- Der Tunnel ist nur über Treppen zugänglich und daher mit Kinderwagen oder Fahrrad nur mühsam zu begehen. Mit Rollstuhl gibt es keinen Zugang. Die alternative nächste ebenerdige

Querungsstelle über die St. Petersburger Straße ist nur mit ca. 0,5 km Umweg erreichbar! Schiebehilfen sind nicht vorhanden und an den steilen Treppen auch nicht sinnvoll.

Verbesserungsvorschlag:

- Ersatz durch eine ebenerdige Querung.

Ähnliche Situationen:

- Fußgängertunnel Neumarkt (fehlende Schiebehilfe am Zugang Große Meißner Straße).

Weiterführender Hinweis:

- Wenn sich Tunnel in der Stadt überhaupt nicht vermeiden lassen, dann sollten sie mit Rampen oder zumindest Schiebehilfen ausgestattet sein. Diese sollten aber eine geringe Neigung haben und die Schieberampen oben und unten gerundet sein (vgl. Bild 8).

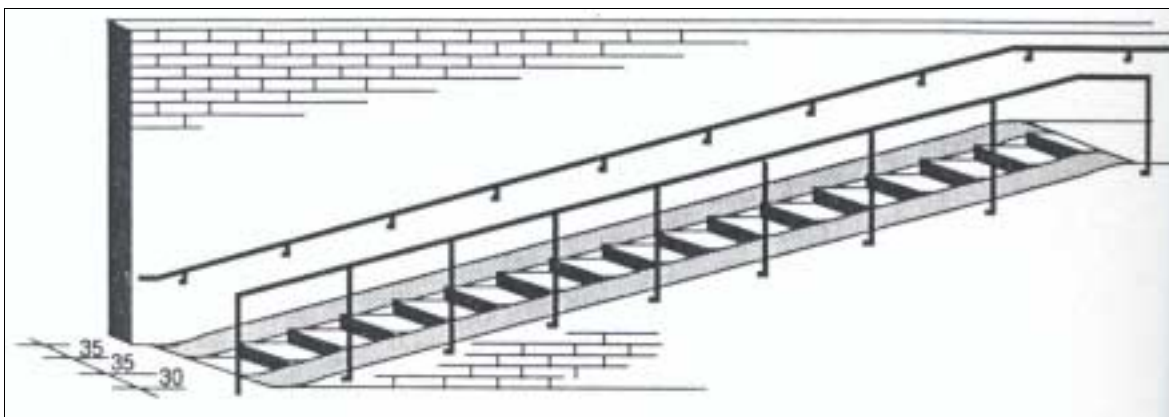


Bild 8: Beispiel einer Unterführung mit Treppen und Schieberampen für Fahrräder und Kinderwagen⁸

2.2.4 Schutzmaßnahmen auf gehweglosen Straßen

Straßen ohne Gehwege gibt es in Dresden noch viel zu häufig, besonders in den Eingemeindungsgebieten. Schutzmaßnahmen können kurz- und mittelfristig helfen.

Fallbeispiel Gönnsdorf (Schönfelder Hochland)

Situation:

- Bühlau und das neu eingemeindete Gönnsdorf liegen ca. 250 m auseinander. Die Straße hat immer noch keinen Gehweg, obwohl die Fahrbahn vor wenigen Monaten erneuert wurde, dadurch wird nun noch schneller gefahren!

Verbesserungsvorschläge:

- Kurzfristig:
Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und Schotterung eines Gehweges neben der Fahrbahn.
- Mittelfristig:
Bau eines Gehweges nach Stand der Technik (mindestens 2,25 m Breite; vgl. Entwurf zur EFA⁹)

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen. Köln 1995.



Bild 9:
Straße Bühlau-Gönnsdorf: Ohne Gehweg, trotz Erneuerung vor wenigen Monaten - jetzt wird noch schneller gefahren!

Verbesserungsvorschläge:

- Kurzfristig:
Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h und Schotterung eines Gehweges neben der Fahrbahn.
- Mittelfristig:
Bau eines Gehweges nach Stand der Technik (mindestens 2,25 m Breite; vgl. Entwurf zur EFA¹⁰)

Ähnliche Situationen:

- In den neu eingemeindeten Stadtteilen und in den Randzonen der Stadt gibt es viele ähnliche Situationen, sowohl innerorts (z. B. in Weißig, Gönnsdorf, Pappritz, Niederpoyritz) als auch außerorts. Häufig ist schon für wenige 100 Euro eine Sicherheitsverbesserung zu erreichen z.B. durch Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung an der Landstraße zwischen Gönnsdorf und Pappritz auf 60 km/h oder durch Ausweisung schwach befahrener Ortsdurchfahrten als verkehrsberuhigter Bereich (ggf. Einsatz einfacher Verkehrsberuhigungsmaßnahmen) bzw. Abtrennung eines Gehweges durch Fahrbahnmarkierung und Poller (mit Aussparung von Begegnungsstellen für Kfz) in der Staffelsteinstraße.
- Wo mittel-/langfristig ein Gehweg geplant ist, dürfen gefährliche Zwischenzustände nicht untätig akzeptiert werden. Außerdem müssen wo Ausbaumaßnahmen/Straßenerneuerungen erfolgen immer auch die Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs berücksichtigt werden.¹¹
- Bei baulichen Maßnahmen:
Keinesfalls sollten Schrammborde von 1,50 m Breite oder weniger als Notgehwege realisiert werden; neue Gehwege sollen dem Stand der Technik entsprechen!¹²

⁹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Fußgängeranlagen. Köln. 2000.

¹⁰ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für die Anlage von Fußgängeranlagen. Köln. 2000.

¹¹ vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (1993): Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 1993).

¹² ebenda

3 Radverkehr

3.1 Oberflächen verbessern

Für den Radverkehr sind ebene Oberflächen mit geringem Rollwiderstand sehr wichtig. An vielen Dresdner Straßen mangelt es daran, zum Teil sind ganze Stadtteile betroffen.

Fallbeispiel: Freiburger Straße

Situation:

- Der Oberflächenbelag ist für Radfahrende eine Zumutung. Eine schlechte Oberfläche bedeutet einen erheblich höheren Kraftaufwand für die Radfahrenden.
- Die Freiburger Straße ist eine wichtige Verbindungsstrecke für den Radverkehr ins Zentrum (Veloroute¹³ von Gorbitz Richtung Zentrum).
- Es gibt keine Alternative zu diesem Streckenabschnitt der Radroute, außerdem sind Radfahrende sehr umwegeempfindlich.
- Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Dieses ist angesichts der Verkehrsmengen kein Problem.

Verbesserungsvorschlag:

Die Oberfläche der Freiburger Straße sollte mit einer Asphaltdecke versehen werden. Von dieser Maßnahme profitieren alle Nutzer der Straße und für den Radverkehr wäre eine wichtige Verbindung gut und zügig befahrbar.

Ähnliche Situationen:

Für den Fahrradverkehr würde durch eine Verbesserung der Straßenoberfläche an vielen Stellen im Stadtgebiet ein erheblich höherer Fahrkomfort entstehen. Zahlreiche wichtige Radverkehrsverbindungen könnten dadurch verbessert werden und gleichzeitig würde durch diese Maßnahmen für die Anwohner weniger Lärmbelästigung an den Straßen entstehen. Beispiele für solche Straßen, auf denen eine Oberflächenverbesserung dringend notwendig ist, sind viele Straßen in der Neustadt, z.B. die Louisenstraße, der Bischofsweg und die Glacisstraße, aber auch Radverkehrsverbindungen in Altcotta oder die Wormser Straße, Tharandter Straße, F.-Reuter-Straße, Gasanstaltsstraße und die Dürerstraße.

3.2 Einbahnstraßen

Problem:

Einbahnstraßen behindern Radfahrer stärker als Autofahrer, weil für Radfahrer jeder Umweg Krafteinsatz bedeutet. Deshalb sollten möglichst alle Einbahnstraßen für Radfahrer freigegeben werden.

Maßnahmen:

Entweder die Freigabe einer "echten Einbahnstraße". Dazu weist man eine Straße mit einem Einbahnstraßenschild aus und fügt unter diesem Schild ein Zusatzschild an, das Autofahrer informiert, dass Radfahrer dort in beide Richtungen fahren dürfen. Am anderen Ende der Straße

¹³ Velorouten sind als Bestandteile des Hauptnetzes zügig und sicher zu befahrende, stadtteilübergreifende Verbindungen für den Radverkehr, die wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs verbinden. Durch ihren durchgängig hohen Komfort und ihre geradlinige Führung eignen sie sich besonders für den übergeordneten Radverkehr auch auf längeren Strecken. Sie dienen dem Alltagsverkehr. Durch ihren hohen Standard heben sie sich deutlich von den anderen Elementen des Radverkehrsnetzes ab.

steht ein Schild "Verbot der Einfahrt" und darunter "Radfahrer frei", so wie z.B. in der Seestraße (vgl. Bild 10). Diese Möglichkeit wird in Dresden im Gegensatz zu anderen Städten (z.B. Leipzig) sehr restriktiv gehandhabt.



Bild 10:

Einbahnstraßenfreigabe für Radfahrer am Altmarkt

Die andere Möglichkeit der Freigabe sind "unechte Einbahnstraßen", die manche Städte konsequent eingeführt haben, bevor die StVO-Novelle die Freigabe von Einbahnstraßen vorsah. An einem Ende der Straße wird die Einfahrt für Kraftfahrzeuge verboten - Kraftfahrer fahren also nur in der anderen Richtung in die Straße hinein. Damit Kraftfahrer in diesen Straßen nicht wenden und in die Richtung fahren, die allein Radfahrern vorbehalten ist, wird den Kraftfahrzeugen am Ende der Straße noch einmal die Durchfahrt (sprich: das Hinausfahren) verboten.

In Dresden sind einige Einbahnstraßen besonders unerfreulich für Radfahrer, weil sie trotz des gültigen Verkehrskonzepts auf Haupttrouten für Radfahrer angelegt wurden: Die Lübecker Straße kann zwischen Fröbelstraße und Braunsdorfer Straße nur stadtauswärts befahren werden. Auch die Wormser Straße, die zwischen Fetscherstraße und Huttenstraße Einbahnstraße ist, ist als Hauptroute für den Radverkehr vorgesehen; gleich daneben liegt ein Abschnitt der Dürerstraße ebenfalls als Einbahnstraße.

Die Comeniusstraße kann man zwischen Schneebergstraße und Tetschener Straße nicht befahren - hier müsste eine Verbindungsstrecke von Osten nach Westen auf einer für den Radverkehr wichtigen Route freigegeben werden.

Ärgerlich, weil technisch relativ einfach zu beseitigen, ist die Tatsache, dass man aus der Louisenstraße nicht in die Königsbrücker Straße fahren kann.

In Wohnvierteln sind Straßenabschnitte Einbahnstraßen, um Wege für den Schleichverkehr abzuschneiden oder um Parkraum für Kraftfahrzeuge auf beiden Straßenseiten zu schaffen. Beides kann man sehr gut und einfach auch mit unechten Einbahnstraßen leisten - es bedarf hier vor allem des politischen Willens. Bei der Freigabe echter Einbahnstraßen kann man das beidseitige Parken nicht mehr zulassen. Je mehr Einbahnstraßen man auf die eine oder andere Art freigibt, desto besser wissen Kraftfahrer, dass Radfahrer auch dort in beide Richtungen fahren dürfen, wo dies Kraftfahrern nicht gestattet ist.

Mit der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr kann man also nicht nur Umwege für Radfahrer verringern, sondern auch ein finanziell sehr günstiges Zeichen guten Willens setzen, dass man überall Fahrtmöglichkeiten für Radfahrer schafft.

3.3 Kurze Netzlücken

Ziel eines Radverkehrsnetzes sind attraktive Radrouten in einem geschlossenen Wegenetz, in dem die Teilnetze verbunden sind und die Stadt durch ein straßenunabhängiges Wegenetz erschlossen ist.

Problem:

- Es besteht kein Netzzusammenhang in Dresden. Es gibt zahlreiche Unterbrechungen von Radrouten durch fehlende Teilstücke oder Barrieren und dadurch die Unterbrechung zügiger, direkter, schneller, sicherer und attraktiver Radfahrten.
- So müssen von Radfahrenden „gefährliche“ Straßenabschnitte oder Querungen in Kauf genommen werden sowie Zeitverluste durch erforderliche Umwege. Dieses führt u.a. zur Provokation verkehrswidrigen Verhaltens (z.B. Querung St. Petersburger Straße vor dem Rathaus).

Maßnahmen:

- Bau kurzer radtauglicher Verbindungsstücke
- Berücksichtigung straßenunabhängiger Wege
- Beseitigung von Barrieren
- Bordstein absenken auf 0 cm
- Radwege markieren und beschildern
- gesicherte Übergänge über breite Straßen

Fallbeispiel: Unterquerung Blaues Wunder - Verbindung Elbradweg Körnerweg mit Wiesenweg

Problem:

Unterbrechung der Radroute entlang der Elbe; es entstehen für Radfahrende erheblicher Zeit- und Wegeaufwand sowie ein erhöhtes Sicherheitsrisiko bei der Fahrt über den verkehrsreichen Körnerplatz.

Verbesserungsvorschlag:

Neubau eines Verbindungsstücks:

Länge ca. 200 m, Breite mind. 3,00 m, Oberfläche Asphalt.

Weitere Beispiele, die kurzfristig eine Verbesserung erfordern:

- An der Kreuzkirche/Altmarkt behindert die Bordsteinkante (Einbau einer Bordabsenkung nötig).
- Der Elbradweg am Terrassenufer/ Steinstraße endet an der Parkplatzabspernung. Hier fehlt die Weiterführung für den Radverkehr.
- Querung St. Petersburger Straße:
Verbindung Kreuzstraße – Lingnerallee (Schaffung einer Furt und ca. 50 m Wegebau).
- Querung Bautzner Straße:
Verbindung Alaunstraße – Glacisstraße (Schaffung einer Furt, Einrichtung einer LSA),
- Leipziger Straße/Bahnunterführung:
Zwischen Uferstraße und Antonstraße (auf ca. 30m Länge Radwegmarkierung auf 5 m breitem Gehweg zur Verbindung der Radwege auf Leipziger Straße und Marienbrücke).

3.4 Radwegeenden

Beginn und Ende eines Radweges sollen einen sicheren, kantenlosen Übergang von der bzw. auf die Fahrbahn gewährleisten. Die Zusammenführung des Radverkehrs und des Kfz-Verkehrs mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten ist ein Konfliktpunkt, welcher mit besonderer Sensibilität gestaltet werden muss, um die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Dabei sollte eine Gleichberechtigung der parallel geführten Verkehrsarten selbstverständlich sein, d. h. keine Wartepflicht für Radfahrer.

Grundsätzlich muss eine Verkehrsanlage so gestaltet sein, dass das Verhalten der Verkehrsteilnehmer weitgehend gegenseitig voraussehbar ist. Also müssen, wenn Radwege aus verkehrstechnischen Gründen oder wegen fehlenden Platzes auf die Fahrbahn geführt werden, folgende Maßnahmen und Randbedingungen eingehalten werden:

- Ein Radweg darf nicht erst dort enden, wo der Platz für ihn aufhört, sondern an einer Stelle, an der der Radfahrer gefahrlos auf die Fahrbahn wechseln kann. Die Zusammenführung muss also in einem Straßenabschnitt mit ausreichendem Querschnitt für alle Verkehrsarten erfolgen.
- Der Fahrbahnbereich unmittelbar hinter dem Radwegeende muss durch eine bauliche Gestaltung (Bordführung) vor nachfolgendem Kfz-Verkehr geschützt sein.
- Der Übergang Radweg - Fahrbahn muss ohne Bordanschlag, sondern mit Rampen erfolgen.
- Ein endender Radweg muss möglichst 20 m als Schutzstreifen auf der Fahrbahn weitergeführt werden (bei Platzmangel auch zu Lasten der restlichen Fahrbahnbreite), um die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer für hinzukommende Radfahrer zu wecken.

In Dresdens Praxis mangelt es an sehr vielen Stellen an sicheren Radwegeenden.

Negative Beispiele:

- Kesselsdorfer Straße landwärts, Höhe Saalhausener Straße
- Ackermannstraße nördlich des Zelleschen Wegs
- Chemnitzer Straße (Beginn Schutzstreifen) südlich der Budapester Straße (hinter der Nossener Brücke),
- Antonstraße von Marienbrücke vor der Leipziger Straße

Es gibt aber auch durchaus schon positive Beispiele:

- Ammonstraße Richtung Hauptbahnhof hinter der Rosenstraße (Beginn Radfahrstreifen)
- Großenhainer Straße stadtwärts am Trachenberger Platz

3.5 Fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen

Noch immer gibt es in Dresden einige stark von Autos befahrene Hauptverkehrsstraßen, an denen Radfahrer keine situationsgerechten Radfahrstreifen oder Schutzstreifen vorfinden. Kommt eine schlechte Oberfläche hinzu, so haben diese Strecken eine stark abschreckende Wirkung auf Radfahrer und wirken quasi als Netzlücke.

Fallbeispiel: Grunaer Straße

Situation:

- Drei Fahrspuren pro Richtung, doch der Radfahrstreifen der Wilsdruffer Straße findet nach dem Pirnaischen Platz keine Fortsetzung (vgl. Bild 11). 15.000 bis 17.000 Kfz nutzen die Grunaer

Straße pro Tag, eine Menge, die bequem mit zwei Fahrstreifen pro Richtung auskommt. So lässt sich denn auch immer wieder beobachten, dass die überschüssigen Streckenkapazitäten für Autorennen missbraucht werden – zu Lasten der Sicherheit des Radverkehrs.

Verbesserungsvorschlag:

- Schon lange im Gespräch ist das Abmarkieren von Radfahrstreifen in beiden Richtungen der Grunaer Straße. Entsprechende Planungen liegen vor. Der Verzicht auf einen Kfz-Fahrstreifen hat in der Grunaer Straße kaum Auswirkungen auf den Verkehrsablauf des Autoverkehrs, stellt aber eine sehr wichtige Fördermaßnahme für den umweltfreundlichen Radverkehr dar. Für die Kreuzungen sind spezielle Lösungen (Radaufstellstreifen) möglich, die auch Kraftfahrern eine bessere Übersicht ermöglichen.
- Zwischenzeitlich wurden stadtauswärts in den letzten Jahren die Fahrbahnrandbereiche saniert, d.h. die Gullis höher gelegt und Bitumenwülste entfernt. Dies war auch für den Radverkehr eine wichtige Sicherheitsmaßnahme, die stadteinwärts zum Teil noch fehlt.
- Ab Straßburger Platz bestehen günstige Radrouten über die Comeniusstraße sowie durch den Großen Garten. Zu diesen ist die Verbindung herzustellen.



Bild 11:

Grunaer Straße: Hauptverkehrsstraße ohne Radverkehrsanlage

Weitere Beispiele wichtiger Straßenzüge, an denen Radverkehrsanlagen fehlen:

- Leipziger Straße:
Wegen des Fehlens eines Schutzstreifens für Radfahrer stadtauswärts fahren viele Radfahrer statt auf der inzwischen zu großen Teilen sanierten Fahrbahn lieber illegal links auf dem Radweg. Dies schafft Behinderungen für andere Radfahrer und Fußgänger sowie besondere Gefährdungen an den Kreuzungen und Grundstückszufahrten.
- Pirnaer Landstraße:
Ab der Bahnhofstraße gibt es auf dieser wichtigen Achse stadteinwärts keinen Radweg oder Radfahrstreifen.
- Nord-Süd-Verbindung:
Im Verkehrskonzept als vorrangig auszubauende Route benannt, fehlen noch immer die grundlegendsten Angebote für den Radverkehr (stadteinwärts zwischen Albertplatz und Carolaplatz sowie vom Rathenauplatz über den Pirnaischen Platz bis zum Georgplatz, stadtauswärts zwischen Pirnaischen Platz und Carolabrücke).

3.6 Anbindung Elbradweg

Der Elbradweg ist nicht nur für Touristen, sondern auch für Alltagsradfahrer eine bedeutsame Achse. Umso wichtiger ist es, dass man ihn aus den Stadtteilen und von den Brücken her gut erreichen kann. Dies ist bei weitem noch nicht gegeben, wie **Bild 12** beweist.

Zählungen zeigen, dass die Albertbrücke die am stärksten durch Radfahrer frequentierte Brücke ist. Dies liegt an der vergleichsweise guten Einbindung in die anschließenden Stadtteile und an den hier vorhandenen Rampen zum Elbradweg.

An anderen Brücken fehlen spürbar befahrbare Rampen. Oft sieht man Radfahrer ihr Fahrzeug die Brückentreppen hoch oder runter tragen - eine vermeidbare Anstrengung. Ist an einem Ufer nur an einer Brückenseite eine Rampe da, müssten Radfahrer die stark frequentierte Brückenfahrbahn überqueren und fahren statt dessen oft den Radweg in der falschen Richtung.

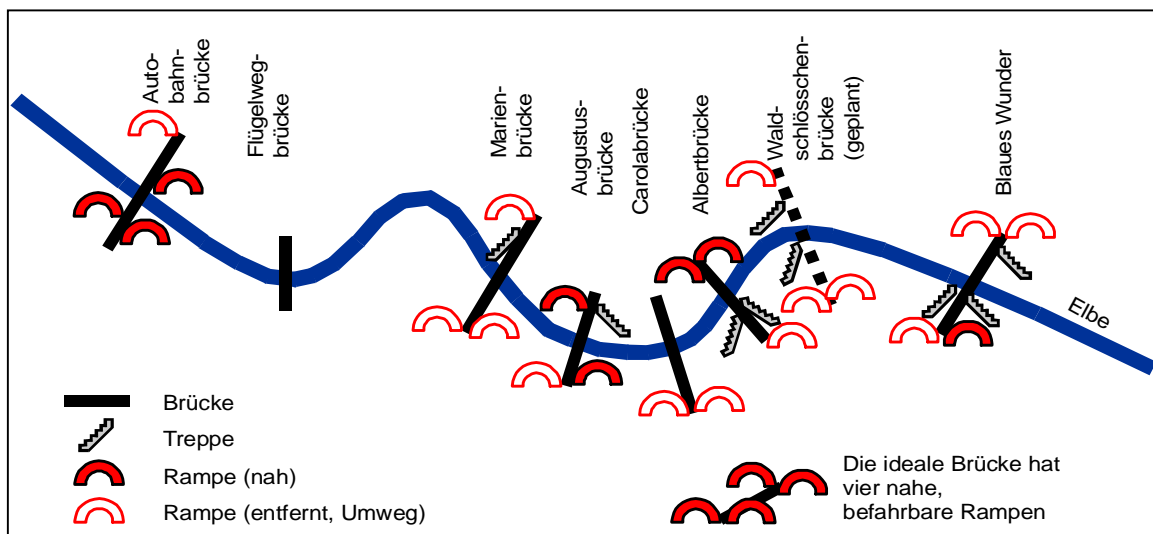


Bild 12: Dresdner Elbrücken – Verbindung mit dem Elbradweg (Ist-Stand)

Besonders wichtig ist die Verbesserung der Situation an der Marienbrücke als der westlichsten der innenstadtnahen Brücken und an der Augustusbrücke.

Fallbeispiel: Augustusbrücke

Situation:

- Bei der Augustusbrücke fehlt auf Neustädter Seite die östliche Verbindungsrampe zum Elbradweg (vgl. Bild 13).

Verbesserungsvorschlag:

- Schafft man in der Nähe des Fußgängertunnels eine Bordabsenkung, so kann man gut am „Narrenhäusel“ vorbei Richtung Elbe fahren. Dort ist lediglich eine kleine, gestalterisch gut eingepasste Rampe über 2 mal vier Stufen nötig und Radfahrer wie Rollstuhlfahrer kommen zum Elbradweg.



Bild 13:
Radfahrer am Elbradweg

3.7 Probleme durch Lichtsignalanlagen

Um den starken Kfz-Verkehr in der Stadt abwickeln zu können, werden zunehmend Lichtsignalanlagen installiert. Sie können einerseits Radfahrern helfen, stark befahrene Straßen zu überqueren, andererseits aber auch den Radfahrern zusätzliche, oft unnötige Zeitverluste bescheren.

Fallbeispiel: Nürnberger Straße/Budapester Straße

Situation:

An dieser Kreuzung gibt es gleich mehrere Regelungen, die für den Radverkehr vor allem auf der Achse Budapester Straße – Chemnitzer Straße problematisch sind:

- Der Radfahrer wird nicht parallel zu den Autospuren geführt, sondern umwegig gemeinsam mit den Fußgängern. Diese Führung gewährleistet keine zügige Fahrt. Die Führung von Radfahrern rechts der Rechtsabbiegespur bringt zusätzliche Konflikte bei gleichzeitiger Freigabe von Radfahrern und Rechtsabbiegern.
- Auch wenn die parallelen Kfz-Verkehrsströme Grün erhalten, wird den Fußgängern und Radfahrern nur Grün gegeben, wenn sie vor Beginn des parallelen Autogrüns auf den Taster gedrückt haben ("Bettelampel"). Wird eine Sekunde zu spät gedrückt, ist ein kompletter Umlauf zu warten.
- Die Radfahrer müssen sich nach den selben Signalgebern wie die Fußgänger richten, obwohl Radfahrer wesentlich schneller die Fahrbahn räumen als Fußgänger. So wird das Radfahrergrün viel früher abgebrochen, als es notwendig wäre.

Fallbeispiel: Rosa-Luxemburg-Platz

- Hier haben die Radfahrer einen eigenen Signalgeber. Wer aber beim Anhalten bei Rot zu weit vorfährt, beispielsweise um sich am Ampelmast festzuhalten, sieht den Signalgeber nicht mehr.

Verbesserungsvorschläge:

- Der Radverkehr sollte möglichst immer parallel zu den Autospuren geführt werden, d. h. im Kreuzungsbereich als Radfahrstreifen (außer bei Radverkehrsanlagen im Zweirichtungsbetrieb). Sind Rechtsabbiegespuren vorhanden, sollte der Radfahrstreifen immer direkt neben der Geradeausspur geführt werden (z.B. wie am Straßburger Platz von der Lennéstraße her).

- Im städtischen Bereich sollte Radfahrern und Fußgängern grundsätzlich immer eine Freigabezeit (d. h. "Grün") gewährt werden, wenn der parallele Kfz-Verkehr fahren darf. Damit lässt sich eine höhere Akzeptanz des Rotlichtes erreichen.

Wird darüber hinaus eine gesonderte Anforderung für Radfahrer notwendig, sind - wie für die Erkennung von Autos - Induktionsschleifen einzusetzen. Deren Funktionsfähigkeit ist nach Erfahrungen aus anderen Städten für den überwiegenden Teil des Fahrradbestandes gegeben.

- Werden Radfahrer und Fußgänger mit einer gemeinsamen Furt über mehr als eine Autospur geführt, sollten sie getrennte Signalgeber erhalten. Die "tote Zeit" nach Grünende entfällt damit für den Radverkehr, die Akzeptanz des Rotlichtes wird erhöht.
- Bei Signalgebern vor der Konfliktfläche sollten vornehmlich die kleinen Radfahrersignalgeber in Augenhöhe zum Einsatz kommen (gutes Beispiel: Friedrich-List-Platz).
- Andernorts werden zusätzlich an den Ampelmasten Griffe montiert, die das Festhalten erleichtern.

3.8 Bike+Ride-Anlagen

Das Fahrrad kann den Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen und somit das Fahrgastpotenzial des ÖPNV erheblich vergrößern. Durch die Kombination Bike+Ride werden die Systemvorteile öffentlicher Verkehrsmittel (hohe Kapazität über größere Distanzen bei höherer Geschwindigkeit) und des nichtmotorisierten Individualverkehrs (Ungebundenheit von Fahrplänen, Linienbindung und Haltestellen) geschickt miteinander verbunden. Durch die Fahrplanunabhängigkeit des Fahrrads können zudem Zeitverluste beim Umsteigen minimiert werden.

Als Standort für Bike+Ride-Anlagen eignen sich mit wenigen Ausnahmen alle Stationen des regionalen Schienenverkehrs. An den Straßenbahnhaltestellen eignen sich besonders die Endhaltestellen der Linien sowie andere Haltestellen in den dünner besiedelten Außenbereichen mit einem entsprechend großen Einzugsgebiet bei unzureichender Erschließung durch den ÖPNV.

Grundsätzlich sollten alle Bike+Ride-Anlagen folgende Kriterien erfüllen:

- zentrale Lage, möglichst in unmittelbarer Nähe der Haltestelle, aber ohne Behinderung der Fußgängerströme
- an Haltepunkten des Schienenverkehrs grundsätzlich Errichtung an beiden Seiten der Gleisanlagen, um umständliches Queren (Über- oder Unterführungen) zu vermeiden
- gute Einsehbarkeit und Beleuchtung der Anlagen als Schutz vor Diebstahl und Vandalismus und zur Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit der Radfahrenden
- Witterungsschutz, Kompatibilität gegenüber allen gängigen Fahrradtypen (unterschiedliche Laufradgrößen und -breiten), komfortables Abstellen und Anschließen der Fahrräder (Rahmen und mindestens ein Laufrad) sowie gute Standsicherheit für die Fahrräder

Eine gute Lösung für eine Bike+Ride-Anlage in Dresden findet sich z.B. an der Endhaltestelle der Straßenbahn in Kleinzschachwitz. An vielen anderen Haltestellen, besonders an den S-Bahnhaltestellen, entsprechen die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder in keiner Weise o.g. Anforderungen (vgl. Bild 14). Vielfach besteht nicht einmal die Möglichkeit das Fahrrad sicher anzuschließen. Auch das "wilde" Abstellen von Fahrrädern dokumentiert, dass die Abstell-situation an Haltestellen sehr unbefriedigend ist (z.B. rund um den Neustädter Bahnhof und den Hauptbahnhof).

Kurzfristig sollten besonders an den S-Bahnhöfen und Endhaltestellen der Straßenbahn Fahrradständer, die eine gute Anschlussmöglichkeit des Fahrrades gewährleisten, aufgestellt werden.



Bild 14:

S-Bahnhaltestelle Dresden-Reick:
Keine Anschließmöglichkeit für die
Fahrräder

Mittelfristig sollte ein Bike+Ride-Konzept für die Stadt Dresden erarbeitet werden, um einen gezielten Aufbau von Bike+Ride-Anlagen zu fördern, da es eine Vielzahl von unterschiedlichen Arten von Anlagen (überdachte Fahrradständer, Fahrradboxen, Fahrradstationen etc.) gibt, die je nach Einsatzzweck, Örtlichkeit und Menge der abgestellten Fahrräder zum Einsatz kommen können. Das Bike+Ride-Konzept sollte dann zügig umgesetzt werden.

Grundsätzlich sind Bike+Ride-Anlagen im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) förderfähig, und zwar nicht nur der Neubau, sondern auch die Erweiterung oder Modernisierung von vorhandenen Anlagenteilen (z.B. Ausbau einer Anlage mit einfachen Vorderradhaltern in eine mit Möglichkeit zum Rahmenanschluss).

4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

4.1 Fahrgastinformation

Das beste ÖPNV-Angebot nützt nichts, wenn die Fahrgäste nicht darüber informiert sind. Die Informationen sollen vor und während der Fahrt leicht zugänglich sein.

Im Rahmen der **statischen Fahrgastinformation** sollten an den Haltestellen neben dem Aushang des Fahrplans, des Liniennetzplans und der Tarifübersicht in Zukunft auch **Umgebungspläne der betreffenden Haltestelle** ausgehängt werden. Anzustreben ist eine für die Verkehrsunternehmen kostenneutrale Gestaltung. Dies kann z. B. mittels der kartografischen Markierung von Anzeigenkunden geschehen.

Ebenso sollten an allen Haltestellen die Servicenummern der jeweiligen Verkehrsunternehmen gut lesbar zu erkennen sein, vor allem auch zusammen mit Angaben über die Besetzungszeiten der Servicetelefone. Dass diese Zeiten idealer Weise den kompletten Bedienungszeitraum umfassen sollten, sei hier nur am Rande erwähnt.

Die **Fahrpläne und Liniennetze des Regionalverkehrs** sollten zukünftig vollständig **an allen Haltestellen im Stadtgebiet Dresden** in das städtische Netz integriert werden. Dazu zählen die Nennung aller Linien an den Haltestellenschildern, der Aushang der Fahrpläne und eine gleichwertige Kennzeichnung in Netz- und Liniennetzen. In diesem Zusammenhang ist vor allem zu bemängeln, dass selbst dicht bediente und Stadtverkehrsaufgaben übernehmende Regionalbuslinien im Liniennetzplan der DVB AG kaum zu erkennen sind. Hier wird dem Fahrgast quasi ein Angebot verschwiegen, obwohl er es dank Verbundtarif genauso gut nutzen könnte. Auch die Nennung der Umsteigemöglichkeiten zum Regionalverkehr zählt hierzu.

Dresden hat als eine der wenigen Städte einen durchgehenden Nachtverkehr auf vielen Linien. Zwar ist über den Nachtfahrplan bereits ein spezielles Informationsangebot vorhanden. Dennoch sollte auch an den Haltestellen auf dieses besondere Angebot hingewiesen werden. Dies wäre bspw. über einen speziellen Fahrplanaushang für die Fahrtzeiten ab ca. 20 Uhr möglich. Besondere Aufmerksamkeit könnte hier z. B. über eine umgekehrte Farbfolge, also helle Schrift auf schwarzem Grund, erzielt werden.

An Umsteigehaltestellen mit verschiedenen Haltestellennamen bzw. an Haltestellen, deren Halteplätze der einzelnen Linien vom Fahrgast nicht einsehbar sind oder zwischen denen ein gewisser Fußweg zurückgelegt werden muss, sollten für Ortsunkundige zusätzliche **Hinweisschilder in Richtung auf die anderen Abfahrtspunkte** installiert werden. Dabei handelt es sich beispielsweise um die Fußwege zwischen den Haltestellen:

- Übigau [Linie 13] – Overbeckstraße [Linien 70, 80]
- Hebbelplatz [Linie 2] – Grillparzerstraße [Linien 70, 80]
- Budapester Straße (unten) [Linien 7, 10] – Budapester Straße (oben) [Linie 82]
- Tharandter Straße [Linien 6, 7, 12, 61, 89, 90, 333, 334] – Gröbelstraße [Linie A] (besser jedoch Verlegung der Haltestelle der A in die Kesselsdorfer Straße!)
- Albertplatz [Haltestelle auf dem Platz] – Albertplatz [Haltestelle Bautzner Straße]
- Hauptbahnhof [Haltestelle vor dem Nordeingang] - Hauptbahnhof [Haltestelle vor dem Haupteingang] - Hauptbahnhof [Haltestelle für Regionalbusse].

Eine weitere Verbesserung der Umsteigebeziehungen ist zu erreichen, wenn die Ansagen in den Fahrzeugen neben dem Haltestellennamen auch die Umsteigemöglichkeiten aufzählen. Andere Verkehrsbetriebe haben dies längst eingeführt. Zwar gibt es in Dresden teilweise sehr viele Umsteigemöglichkeiten, aber andere Betriebe mit ähnlich umfangreichen Umsteigemöglichkeiten haben entsprechende Ansagen trotzdem realisiert.

Die **dynamischen Fahrgastinformationssysteme** u.a. am Altmarkt, Pirnaischen Platz und an der Zwinglistraße werden von den Umweltverbänden begrüßt und die Installation weiterer Anlagen unterstützt. Diese Anlagen dienen sowohl den an der Haltestelle wartenden Fahrgästen als auch den im Fahrzeug befindlichen Kunden. Letztere können sich damit z. B. spontan entscheiden, auf einer anderen Route als geplant über alternative Fahrtmöglichkeiten ihr Ziel zu erreichen. Die Installation der dynamischen Fahrgastinformation ist sukzessive auf alle wichtigen Umsteigepunkte auszuweiten. Im 26er-Ring sind das je nach Baufortschritt die Haltestellen

- Hauptbahnhof (nach Umbau)
- Hauptbahnhof Nord (nach Umbau)
- Sachsenplatz
- Bahnhof Mitte (nach Umbau)
- Lennéplatz (kurzfristig)
- Dr.-Külz-Ring (kurzfristig)
- Postplatz (nach Umbau).

Auch stark frequentierte Verknüpfungspunkte außerhalb der Innenstadt wie der Schillerplatz (Linien 6, 12, 61, 83, 85, 309) sowie die Tharandter Straße (Linien 6, 7, 12, 61, 89, 90, A, 333, 334) oder der Endpunkt Prohlis (Linien 2, 9, 13, 72, 85, 88, H/S, 350, 351) sollten mit diesen Informationssystemen ausgestattet werden.

Dynamische Informationssysteme entfalten ihren Nutzen besonders bei Abweichungen vom Planbetrieb, also bei Verspätungen und Fahrtenausfällen. Aus diesem Grund soll die **dynamische Information auch auf stark frequentierte Einzelhaltestellen** ausgeweitet werden (vgl. Bild 15).

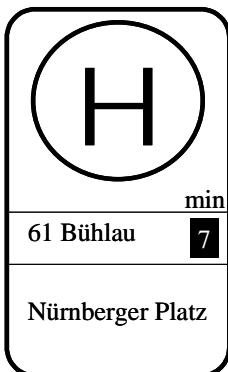


Bild 15:

Dynamische Fahrgastinformation an Einzelhaltestelle

Als erste Einsatzstrecken bieten sich die Linien 61, 72/76 oder 70/80 als Dresdens verspätungsanfälligste Omnibuslinien an. Dabei sollte die bis zur Abfahrt verbleibende Zeit auf der Haltestellenstele neben dem Fahrtziel angezeigt werden.

4.2 Haltestellenausstattung

Die hellen, gläsernen Wartehallen der modernisierten Haltestellen sprechen auch Nichtkunden an und haben großen praktischen Nutzen. So sollte das Netz von Wartehallen an Haltestellen sukzessive verdichtet werden. Anzustreben ist, dass jede Haltestelle eine Wartehalle erhält, die mehr als 25 Einsteiger in der Spitzenstunde hat. Wartehallen alter Bauart, die den hygienischen Anforderungen nicht entsprechen, sind durch moderne Anlagen zu ersetzen.

An folgenden Haltestellen sind erstmals Wartehallen zu errichten:

- Flügelweg [Linien 70, 80 landwärts]
- Altcotta [Linien 70 und 80 beide Richtungen]
- Ockerwitzer Straße [Linie 80 landwärts]
- Alttrachau [Linie 4 beide Richtungen]
- Mickten [Linie 91 Richtung Waldschlösschen]
- Bf. Reick [Linie 85 beide Richtungen]
- Könnertitzstraße [Linien 1, 2, 78, 94 landwärts]
- Haltestellen im Zuge der Pillnitzer Landstraße [Linie 83 beide Richtungen]

4.3 Haltestellenzugang

Haltestellen müssen verkehrssicher erreicht werden können, die Wege sollen interessant sein und in der Wahrnehmung damit verkürzt werden. Im Folgenden werden beispielhaft Stellen im Dresdner Verkehrsnetz aufgeführt, an denen kurzfristig die Verkehrssicherheit hergestellt werden muss und kann:

- landwärtige Haltestelle **Dahlienweg**:
Durch Versetzen der bestehenden LSA, die Installation von Signalgebern sowie die Demontage eines Teils des Geländers der Haltestelle muss der Fußgängerübergang zwischen den Linien 2 und 70 gesichert werden.

- Haltestelle **Palaisplatz** [Linien 4, 9]:
Die in Insellage befindliche Haltestelle kann im Berufsverkehr nur schwer von den Fahrgästen erreicht werden. Hier sind – auch für den starken Touristenstrom bzw. den Verkehr zum Japanischen Palais – lichtsignalgesicherte Querungshilfen jeweils in Fahrtrichtung an den Enden des Bahnsteigs anzuordnen.
- Haltestelle **Tiergartenstraße** [Linie 61]:
Besonders bei Regenwetter ist die Haltestelle in Richtung Löbtau eine Schlammfläche. Ein wetterfester Belag ist hier dringend erforderlich. Solche Haltestellen gibt es vor allem in den Außenbereichen Dresdens öfters.

4.4 Zentralhaltestellen

Wenn Busse und alle Straßenbahnen eines Kreuzungspunktes an einem gemeinsamen Bahnsteig halten, entstehen sehr kurze Umsteigewege, die Sicherheit steigt. Der an der Zwinglistraße gesetzte Standard lässt sich auch an anderen Stellen in Dresden umsetzen.

Das Netz der Zentralhaltestellen und Knotenpunkte ist sukzessive zu erweitern und v. a. baulich zu optimieren. Grundsätzlich sind dabei Bus und Straßenbahn an gemeinsame Haltestellen heranzuführen. Optimiert werden sollten u. a. folgende Haltestellen:

- Mickten [Linien 4, 9, 13, 91]:
In Mickten ist dazu die Buslinie 91 ab der Lommatscher Straße nicht wie derzeit über die Wurzener Straße, sondern über Leipziger Straße - Bürgerstraße - Mohnstraße – Rehefelder Straße bis zur Haltestelle Wurzener Straße zu führen. Neben den besseren Umsteigemöglichkeiten in Mickten wird dadurch auch das neu entstandene Geschäftszentrum rund um das Elbcenter besser erschlossen.
- Tharandter Straße [Linien 6, 7, 12, 61, 89, 90, A, 333, 334]:
An der Tharandter Straße ist vor allem die bauliche Gestaltung zu verbessern (durch die verlegten Haltestellen der Linien 61 und 90 hat sich die Situation schon sehr verbessert).
- Altleuben [Linien 1, 6, 73]:
In Altleuben ist dringend eine Verbesserung der derzeit für alle Verkehrsteilnehmer ungünstigen Situation erforderlich. Aufgrund des beschränkten Platzes ist es dazu nötig, neben einer Verkehrsberuhigung der Pirnaer Landstraße zwischen den Kreuzungen Zamenhofstraße und Berthold-Haupt-Straße über die Hennigsdorfer Straße eine attraktive Umfahrungsmöglichkeit für den Pkw-Verkehr zu sichern.

Auch bei weiteren wichtigen Umsteigehaltestellen wie beispielsweise Prohlis [2, 9, 13, 72, 76, 85, 88, 350, H/S] oder Bühlau [11, 61, 93, 98, 226, 261, 262] sind die Umsteigeverhältnisse nicht optimal, vor allem nicht zwischen Stadt- und Regionalverkehr.

Bedauerlich ist, dass im Zuge der Umbauten am Hauptbahnhof es versäumt wurde, eine gemeinsame Haltestelle für die Linien 3, 8, 72 und 76 direkt vor dem Haupteingang des Hbf zu schaffen. Die jetzige Situation wird sich mit der beabsichtigten Verlegung der Bushaltestellen an den Straßenrand nur unwesentlich verbessern.

4.5 Lichtsignalbeeinflussung durch den ÖPNV

Straßenbahnen und Busse brauchen nur kurze Grünzeiten, aber diese im richtigen Augenblick. Lichtsignalbeeinflussung ist somit ein ideales Mittel, um Busse und Bahnen in Dresden zu beschleunigen und damit wirtschaftlicher zu machen. Die Effekte in Dresden können sich sehen lassen, doch gibt es noch viele Problemstellen.

Die Diskussion der Lichtsignalbeeinflussung wird in Dresden nicht immer emotionslos geführt. Akzeptiert wird die Beeinflussung von LSA durch den ÖPNV von allen Verkehrsteilnehmern immer an den Knotenpunkten, die noch Kapazitätsreserven bezüglich der Durchlassfähigkeit aufweisen.

An stark belasteten Kreuzungen werden allerdings fast ausnahmslos die öffentlichen Verkehrsmittel dafür verantwortlich gemacht, dass die Durchlassfähigkeit des Knotens verringert und damit der motorisierte Individualverkehr behindert würde.

Unbeachtet bleibt bei dieser Argumentation jedoch, dass bei starren Umlaufzeiten der LSA-Anlagen von 110 bis 120 Sekunden eben alle zwei Minuten eine Phase für das ÖPNV-Fahrzeug freigegeben werden muss, wohingegen bei einer Belegung einer Straßenbahnachse mit i.d.R. zwei Linien lediglich alle fünf Minuten ein Fahrzeug erscheint und eine Freigabe benötigt. Die in den starren Lichtsignalumläufen programmierten längeren Räumzeiten der Straßenbahn könnten folglich für die anderen Verkehrsteilnehmer wie z. B. für den motorisierten Individualverkehr oder den Fußgängerverkehr verwendet werden.

Insofern wird in diesem Konzept auch nicht von „Bevorrechtigungsschaltung der Straßenbahn“, sondern lediglich von Lichtsignalbeeinflussung gesprochen.

Trotz eingerichteter und aktivierter Lichtsignalbeeinflussung gibt es in Dresden einige Knoten, bei denen die Straßenbahn eher behindert als gleichberechtigt wird. Dies betrifft z. B. die Knoten südlich und nördlich des Hauptbahnhofes.

Im Zuge der Bauarbeiten am Hauptbahnhof ist zu gewährleisten, dass sowohl an der Kreuzung mit der Bayerischen Straße als auch mit der Wiener Straße nicht die Zustände vor den Bauarbeiten wiederkehren. An beiden Stellen ist ein zügiges Passieren der Kreuzungen für die Straßenbahn zu gewährleisten.

Problematische Ampelschaltungen sind aber an anderen Stellen weiterhin vorhanden. Dies trifft z.B. auf die Kreuzung am Bahnhof Dresden Neustadt zu. Trotz Neubaus der Haltestelle und der Kreuzung ist es nicht gelungen, ein zügiges Verkehren der Straßenbahn zu gewährleisten. Sowohl die Ausfahrt der Bahnen aus der Haltestelle Richtung Marienbrücke/Wilder Mann als auch die Einfahrt aus diesen Richtungen ist derzeit meist nur mit längeren Wartezeiten möglich.

Gleiches trifft auf die Querung der Rosenstraße im Zuge des 26er-Ringes durch die Straßenbahnlinien 7 und 10 zu. Die Bahnen müssen meist einen normalen Ampelphasenrundlauf abwarten, bis die Freigabe erfolgt. Auch hier ist eine funktionierende Vorrangschaltung dringend nötig.

An einigen Knoten Dresdens fehlt die Lichtsignalbeeinflussung und sollte zügig installiert werden:

Fallbeispiel: Knoten Rudolf-Renner-Straße/Pennricher Straße (Linien 2, 12):

Die Installation der LSA-Beeinflussung dürfte kein Problem sein, da hier keine Durchflussprobleme auftreten und darüber hinaus sicherlich Gelder zur Beschleunigung der Pilotlinie 2 vorhanden sind. Die derzeit starre Umlaufzeit der LSA beträgt 110 Sekunden bei 50 Sekunden Freigabezeit je Richtung.

Fallbeispiel: Knoten Ammonstraße/ Freiburger Straße (Linien 7, 10, 12):

Nach Wegfall von zwei der bisher fünf Straßenbahnlinien und der Sperrung der Freiburger Straße ist dieser Knoten sowohl im ÖPNV als auch im Kfz-Verkehr spürbar entlastet worden. Im Gegenzug sollte gemäß der einführenden Argumentation die reduzierte Zahl der Anforderungen an den Knoten „beeinflussbar“ bedient werden. Zu berücksichtigen sind hier die verschiedenen Fahrmöglichkeiten aller Verkehrsteilnehmer (auch abbiegende Straßenbahnen), die Optimierungspotenzial vermuten lassen. Die starre Umlaufzeit des LSA-Programms beträgt derzeit 112 Sekunden.

4.6 Kurzfristige Änderungen im ÖPNV-Netz

4.6.1 Neue Haltestellen

Auch im vorhandenen Liniennetz gibt es noch Bereiche, die ausgesprochen schlecht durch den ÖPNV versorgt sind. Zwar wurden seit 1990 bereits an einigen Linien zusätzliche Haltestellen eingerichtet, so z.B. an der Tannenstraße (Linien 7 und 8) und an der Pulsnitzer Straße (Linie 11). Es gibt aber weiterhin Bedienungslöcher, die keine neuen Linien, sondern lediglich zusätzliche Haltestellen erfordern. Da es sich meist nur um maximal eine Haltestelle pro Linie handelt, sind auch keine größeren Fahrtzeitverlängerungen zu erwarten.

Fallbeispiel: Haltestelle Weberplatz (Linie 11)

Zwischen den Haltestellen Strehleener Platz und Zellescher Weg legt die Straßenbahnlinie 11 einen vergleichsweise langen Abschnitt ohne Haltestelle zurück. Gerade da befindet sich den TU-Gebäuden am Weberplatz aber ein wichtiges Ziel für Fahrgäste. Es bietet sich daher an, eine neue Haltestelle auf der Ackermannstraße einzurichten, um diesen Bereich besser zu erschließen.

Fallbeispiel: Haltestelle Eibenstocker Straße (Linie 61)

Die Linie 61 durchfährt zwischen Zwinglistraße und Pohlandplatz ein großes Wohngebiet, das gerade im nördlichen Bereich zwischen Kipsdorfer Straße und Hepkestraße in den letzten Jahren erheblich gewachsen ist. Durch die vorhandene Haltestelle Schrammsteinstraße wird dieses Gebiet kaum erschlossen. Zwischen Schneeberger Straße und Pohlandplatz ist daher nördlich der Kreuzung Schlüterstraße/Eibenstocker Straße eine zusätzliche Haltestelle "Eibenstocker Straße" einzurichten. Gerade die kürzlich baustellenbedingte Verlegung der Haltestelle Schrammsteinstraße an ungefähr die von uns vorgeschlagene Stelle hat auch bereits deutlich den Bedarf dafür aufgezeigt.

4.6.2 Linienänderungen

Einige mit der Liniennetzumstellung vom Mai 2000 entstandene Nachteile lassen sich kurzfristig beheben.

Fallbeispiel: Rudolf-Renner-Straße, Lübecker Straße und Cossebauder Straße

Die Stilllegung der Straßenbahngleise des Streckenabschnittes im Zuge der Rudolf-Renner-Straße, Lübecker Straße und Cossebauder Straße ist zunächst - auch aufgrund des Protestes der Verkehrs- und Umweltverbände - aufgeschoben worden. Trotzdem gibt es weiterhin Bestrebungen, die nunmehrige Linie 12 durch den Bus zu ersetzen und die Straßenbahn nur bis zur Beendigung des Umbaus der Kreuzung Flügelweg/Hamburger Straße beizubehalten. Wir fordern daher die eindeutige Entscheidung zugunsten der Straßenbahn, nicht nur wegen ihrer systembedingten Vorteile, sondern auch aufgrund wirtschaftlicher Aspekte.

Die Linie 12 macht an ihrem ursprünglich geplanten Endpunkt in Wölfnitz wenig Sinn, man benötigt aber weiterhin drei Linien auf der Kesselsdorfer Straße. Das aber spricht dafür, mit der Linie weiterhin durch die Rudolf-Renner-Straße nach Leutewitz abzubiegen. An diesem Streckenast gibt es viel Wohnungsleerstand und einen hohen Altersdurchschnitt der Bevölkerung, so dass mittelfristig eine Verkehrsbelegung zu erwarten ist. Auch in anderen Stadtteilen (bspw. Äußere Neustadt) haben sich zwischenzeitliche Leerstände wieder aufgefüllt.

Mit dem Ziel einer den Interessen der Betroffenen entgegenkommenden und zudem wirtschaftlichen Lösung favorisieren wir die bereits im Jahr 1999 vorgestellte Führung der Omnibuslinie 94 von Cossebaude über Hamburger Straße, Waltherstraße, Schlachthofbrücke und Ostraallee zum Postplatz. Diese kann mit der heutigen 82 kombiniert werden, eine separate Messelinie. Die heutige Linie 78 ist damit unnötig, der Aufwand für eine eigene Linie kann auf reine Verstärkungsfahrten beschränkt werden.

Langfristig sollte sowieso die Straßenbahnlinie 10 von der Friedrichstadt zum Messegelände verlängert werden.

Weitere Vorteile unserer Lösung sind:

- Die Zentrumsverbindung von Cossebaude bleibt erhalten.
- Ein Parallelverkehr Bus – Straßenbahn im Zuge der Hamburger Straße kann auf vier Haltestellen beschränkt werden.
- Das Messegelände wird von zwei Seiten angeschlossen, damit ist insbesondere bei Verkehrsspitzen ein geringeres Platzangebot Richtung Postplatz erforderlich.
- Das Messegelände wird im Zuge einer ohnehin vorhandenen Linie bedient, das sichert ein wesentlich attraktiveres Angebot im Straßenbahngrundtakt und vermeidet leere Fahrzeuge in (messe-)verkehrsarmen Zeiten.

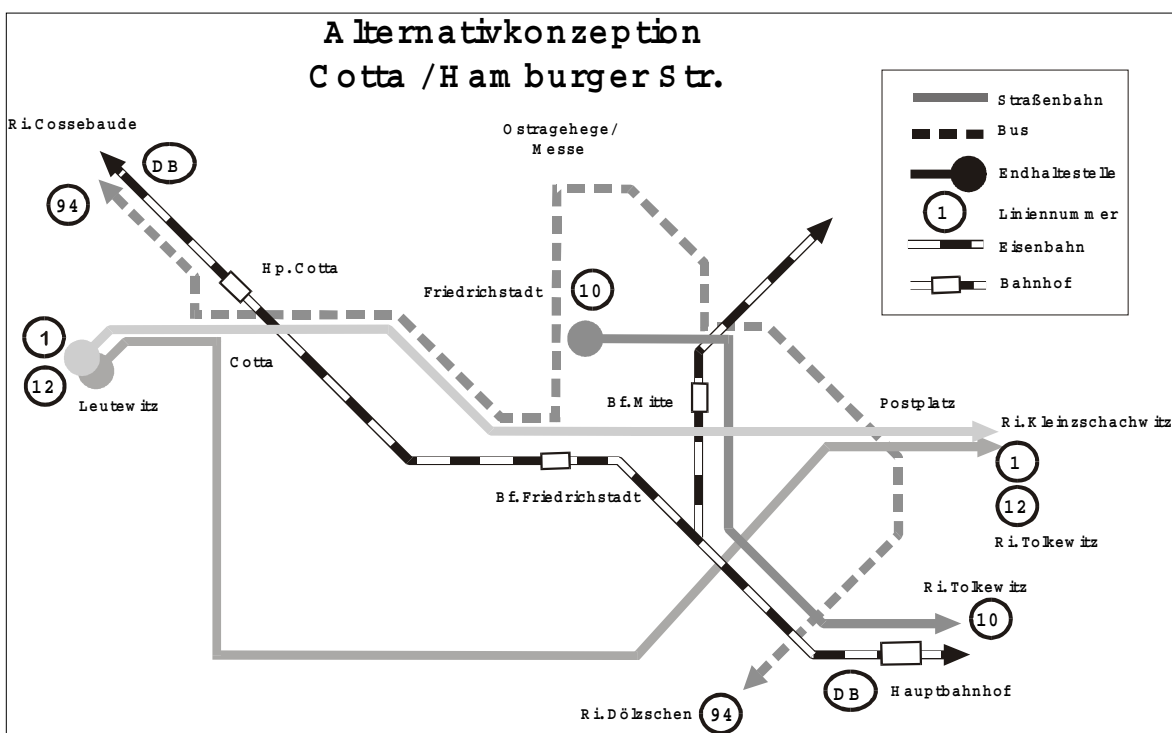


Bild 16: Alternativkonzeption Cotta / Hamburger Straße

- Zwar kann das Krankenhaus Friedrichstadt nicht mehr direkt von Cossebaude angebunden werden, es bleibt jedoch das Umsteigen in Cotta um den Preis eines Fußwegs von wenigen hundert Metern erspart.
- Die Busbelegung am Postplatz kann reduziert werden.
- Die Zentrumsverbindung der Rudolf-Renner-, Lübecker und Cossebauder Straße bleibt erhalten.
- Ein wegen der Stauerscheinungen sehr aufwendiger Parallelverkehr Bus - Straßenbahn im Zuge der Kesselsdorfer Straße kann vermieden werden.

Fallbeispiel: Straßenbahn nach Johannstadt

Der Ersatz der Linie 26 nach Johannstadt durch die Linie 74 hat zum Verlust der wichtigen Verbindung vom Hbf. zum Krankenhausbereich Johannstadt geführt. Bislang scheint außerdem die Linie 74 kaum neue Fahrgäste anziehen zu können. Darüber hinaus werden die bekannten

Probleme aus dem Raum Loschwitz und Blasewitz auf die Zubringerlinie Johannstadt – Comeniusplatz übertragen, die Pünktlichkeit lässt manchmal sehr zu wünschen übrig.

Linie 83 sollte deshalb zukünftig im Bereich Karcherallee – Müller-Berset-Straße enden oder evt. zum besseren Erschließen der westlichen Teile von Striesen zum Fetscherplatz geführt werden, da ein Wenden der Linie 74 am Comeniusplatz mit einem erheblichen Zeitaufwand für Fahrgäste und Personal verbunden wäre. Für die Wiedereinführung der Direktverbindung Johannstadt - Hauptbahnhof und die Reaktivierung der Straßenbahn bietet sich folgende Lösung an (vgl. **Bild 17**).

Linie 9: Kleinzschachwitz - Reick – Hauptbahnhof - Postplatz - Hellerau und
 Linie 5: Südvorstadt - Pirnaischer Platz - Comeniusplatz – Johannstadt.

Damit kann eine Direktverbindung zum Hauptbahnhof hergestellt werden, mit der Führung über Comeniusplatz kann auch die Umsteigebeziehung aus Richtung Südost (Prohlis/Kleinzschachwitz) beibehalten werden.

Die Linie 9 ist in der Hauptverkehrszeit in Mickten nach unseren Beobachtungen nicht zwingend erforderlich, allein schon die Führung als Tatra-Solowagen während der Bauarbeiten in Strehlen zeigt die schwache Auslastung.

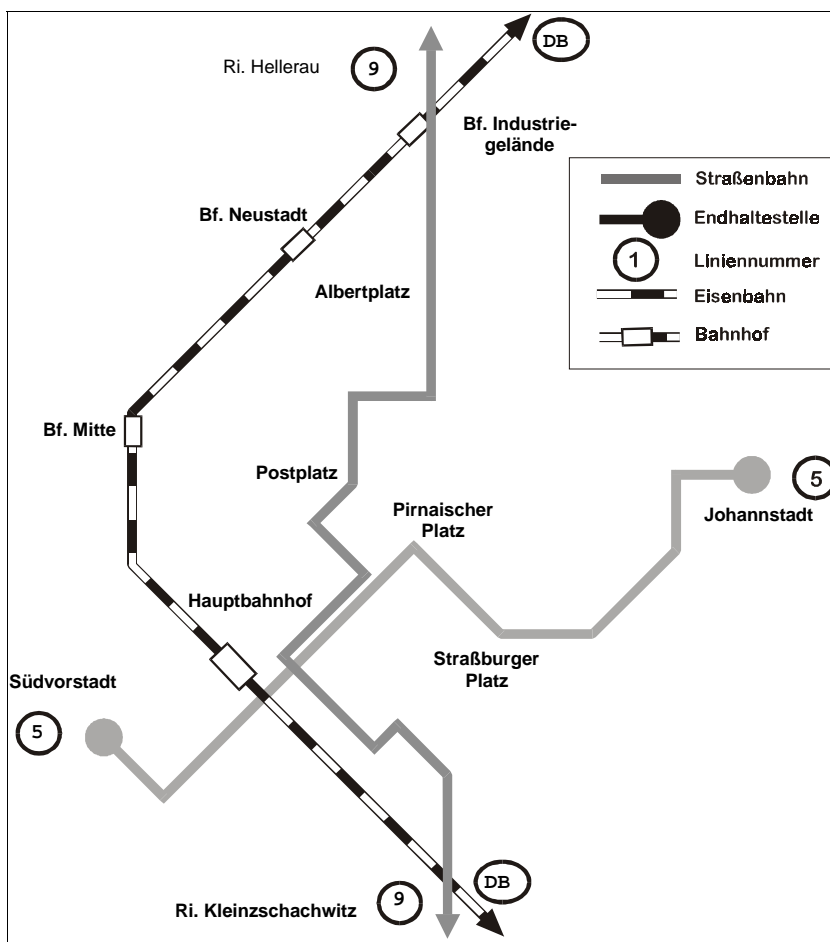


Bild 17: Vorschlag der Linienführung Linien 5 und 9

Fallbeispiel: Erschließung Prohlis-West

Die Verlängerung der Linie 73 nach Reick hat Vorteile für die dortige Erschließung gebracht. Weiterhin schlecht erreichbar ist aber der dichtbesiedelte Bereich der Gamigstraße in Prohlis.

Wir schlagen daher vor, die Linie 85 ab Reick durch die Gamigstraße und weiter über die Dohnaer Straße zu führen. Das spart Straßenbahnparallelverkehr im Zuge der Reicker Straße zu den Linien 9 und 13. Die Linie 73 sollte dafür ab Bahnhof Dobritz über den Langen Weg, also den bisherigen Fahrtweg der 85, nach Prohlis fahren. Um die überdimensionierten Gelenkbusse am heutigen Endpunkt Röhrsdorf der 85 zu vermeiden, könnte evtl. die 85 zukünftig in Prohlis enden und stattdessen die 73 ab Prohlis nach Lockwitz - Röhrsdorf fahren.

Weiterhin erscheinen uns drei Straßenbahnlinien nach Prohlis überdimensioniert. Zudem wurde die heute bereits unzureichende Verbindung Reick - Kleinschachwitz durch die Umlegung der 73 weiter verschlechtert. Daraus ergibt sich die Forderung, die Linie 9 wieder nach Kleinschachwitz zu schicken. Damit würde auch die aufwendig umgebaute Haltestelle Abzw. Reick endlich einer dem Aufwand entsprechenden Nutzung zugeführt.

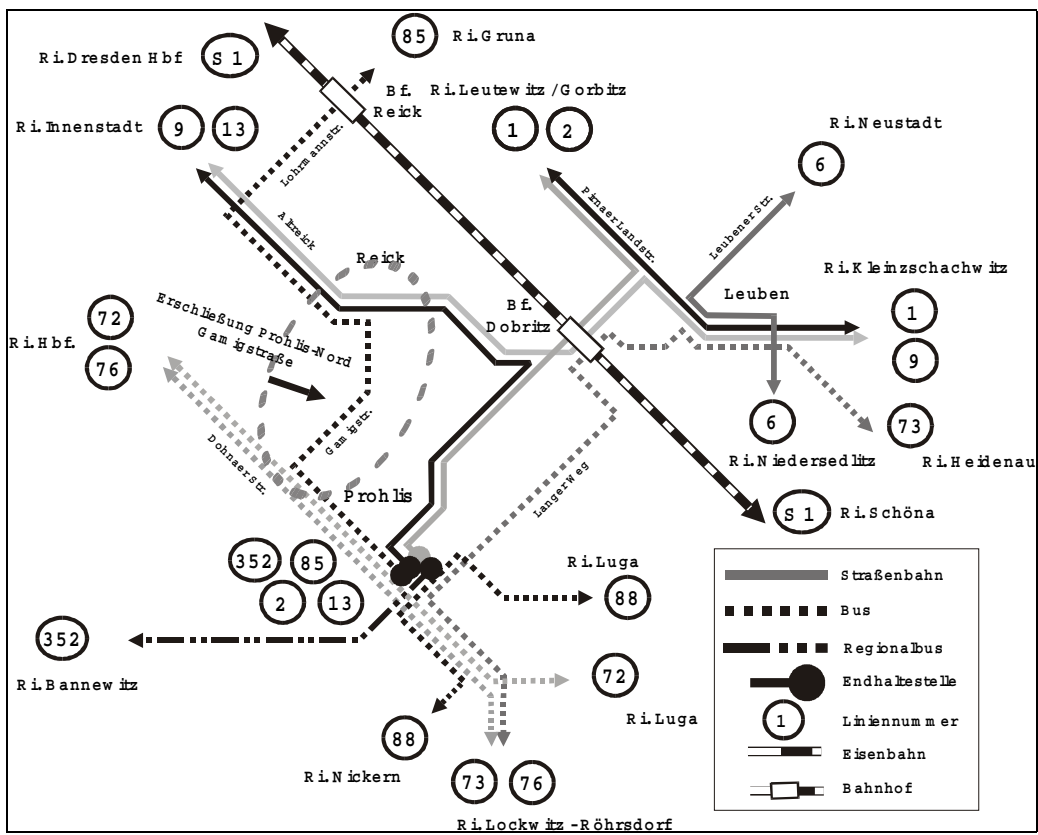


Bild 18: Verbesserungsvorschlag der Linienführung nach Prohlis

4.7 Mittel- bis langfristige Änderungen im ÖPNV-Netz

Es gibt einen deutlichen Bedarf für die Schließung weiterer Netzlücken der Straßenbahn und die Erweiterung in das Stadtumland mit dessen Einwohnerzuwächsen. Seit 1990 sind in Dresden die Straßenbahnstrecken nach Cossebaude, durch Altplauen und nach Johannstadt stillgelegt worden. An Neubaustrecken ist dagegen nur die "Westendkurve" in Plauen zu verzeichnen. Gerade diese Strecke hat gezeigt, wie sinnvoll ein Ausbau der Straßenbahn ist.

Wir fordern daher dringend den Ausbau und die Erweiterung des Dresdner Straßenbahnnetzes, wie es auch im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt postuliert wird. In einer ersten Stufe sind dafür folgende Verbindungen wichtig:

- **Lenneplatz – Georgplatz:**
Diese Strecke beseitigt endlich den Umweg der Linien 9 und 11, der viele Fahrgäste heute effektiv Zeit kostet. Zwar bedeutet dieser heutige Umweg die Anbindung an den Hauptbahnhof, dafür bieten sich jedoch in Zukunft andere Möglichkeiten. Die Anbindung aus dem Raum Reick - Strehlen kann in Zukunft durch die dann in dichtem Takt verkehrende S-Bahn erfolgen, für Zschertnitz bietet sich die Anbindung der Linie 11 an die neu zu bauende S-Bahn-Station am Strehlemer Platz an. Nicht zuletzt sind mit dieser Streckenführung auf beiden Linien Fahrzeuge - und damit Kosten - in erheblichem Umfang einzusparen, ohne dabei das Angebot zu verschlechtern.
- **Rathenauplatz - St.Benno-Gymnasium sowie Sachsenplatz – Johannstadt:**
Beide Strecken sind ebenfalls dringend erforderlich. Die Johannstadt ist heute über die Buslinie 75 nicht ausreichend angeschlossen, die Haltestellen dieser Linie liegen nur am Rand der Innenstadt. Gemeinsam mit der oben genannten Strecke entlang der Bürgerwiese kann damit der komplette innerstädtische Linienweg der heutigen Buslinie 75 ersetzt werden. Die in unseren kurzfristigen Vorschlägen vorgeschlagene Änderung der Linie 9 und die Wiedereinführung der Linie 5 kann dann zu einer Änderung des Linienweges der 5 genutzt werden, indem die Linie 5 ab Pirnaischen Platz über die Neubaustrecke nach Johannstadt verkehrt. Damit können - trotz Wiedereinführung einer Buslinie entlang der Fetscherstraße - erhebliche Einsparungen an Fahrzeugen und Personal erreicht werden.
- **Gorbitz – Gompitz:**
Diese Strecke ist bereits seit längerem in der Diskussion. Wir unterstützen die Planung dieser Strecke, sie kann zu einer Entlastung der vom Verkehr beeinträchtigten Kesselsdorfer Straße beitragen, ebenso wie zu einem attraktiven und umweltfreundlichen Mobilitätsangebot in einer Ecke Dresdens, in der alle bisherigen Maßnahmen nur den Autoverkehr haben ausufern lassen.
- **Bühlau – Weißig:**
Für diese Strecke gilt das gleiche wie in Gompitz, sie kann dazu beitragen, die verheerenden Auswirkungen des unkontrollierten Wachstums in Weißig zu mildern.

5 Ausblick

Haben Sie im Papier etwas vermisst? Etwa den schlechten Gehwegzustand in manchen Stadtvierteln? Die mangelhafte Reinigung von Radverkehrsanlagen? Die weiten Wege an manchen Umsteigepunkten des ÖPNV?

Dieses Papier ist unvollständig. Wir wollten Denkanstöße und Ideen zur Weiterentwicklung des Dresdner Verkehrs geben. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit haben wir aufgezeigt, welche kleinen und größeren Mosaiksteinchen zu einem Gesamtbild einer den Bedürfnissen aller Bevölkerungsgruppen entsprechenden umweltverträglichen Mobilität beitragen können.

Aber wie kann ein positives Gesamtbild in zehn, zwanzig Jahren aussehen? Einige Konturen solch eines Bildes lassen sich anreißen:

- Mobilitätsprobleme werden gelöst, doch muss die Stadt nicht auf den Kopf gestellt, nicht radikal verändert, nicht mit Verkehrsadern erwürgt werden.
- Der öffentliche Raum bleibt ein solcher. Straßen müssen nicht unbedingt befahren, sondern können auch begangen, benutzt werden.
- Die Potenziale des Radverkehrs im Kurzstreckenbereich werden nicht länger unterschätzt und ignoriert. Bei gezielter Förderung kann der Radverkehr bis 2010 einen Anteil von 20 % an allen Wegen erreichen (1998 waren es 10 %).
- Der ÖPNV wächst zu einem Gesamtsystem zusammen und vermittelt auch in den Stadt-Umland-Beziehungen attraktive Angebote. In der Nutzung technischer Möglichkeiten übernimmt er eine Vorreiterrolle, so dass er heutige Systemnachteile besser kompensieren kann.
- Notwendige Autofahrten werden stressfreier, sofern insgesamt weniger Auto gefahren wird und somit weniger Konkurrenz um die freie Spur oder das Signalgrün besteht, z.B. ist so auch mehr Platz für den notwendigen Wirtschaftsverkehr. Die stärksten Verlagerungspotenziale weg vom Autoverkehr weist auf kurzen Strecken der Radverkehr auf, gefolgt vom ÖPNV, welcher auf mittleren und langen Strecken die Hauptlast trägt.

Dresden muss mit einer solchen Entwicklung kein Vorreiter sein. Die Bevölkerung anderer Städte, die diese Vorreiterrolle in der Verkehrsentwicklung schon vor Jahren übernommen haben, genießt längst die Vorteile einer entspannteren Mobilität und zugleich einer höheren Lebensqualität in den Wohngebieten – z.B. in Münster, in Amsterdam, in Basel.

Trotzdem hoffen wir, dass Dresden auch im Verkehr innovativ sein wird. Viel ist noch zu erforschen und zu entwickeln für das Ziel einer tragfähigen Mobilität für alle.

Wir wollen, dass das Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden von 1994 nicht Papier bleibt. Uns ist bewusst, dass die finanzielle Situation keine großen Sprünge zulässt. Um so mehr ist es nötig, in der Verkehrspolitik eindeutige Schwerpunkte zu setzen. Warum sollte man die wenigen vorhandenen Mittel in einige Prestigeprojekte stecken, wenn viele andere, kleinere Maßnahmen einen viel größeren Effekt haben? Verkehrspolitik erfordert heute keine gießkannenförmige Finanzierung von möglichst vielen, sich gegenseitig konterkarierenden Vorhaben, sie erfordert eine Konzentration auf das Machbare, eine Konzentration auf ökologisch und ökonomisch vertretbare Projekte und eine Konzentration auf die Sicherung des bereits Vorhandenen. Nicht haltbare Versprechungen an alle Seiten, wie sie in jüngster Zeit in Teilen der Dresdner Lokalpolitik wieder propagiert wurden, helfen nicht weiter.

In diesem Sinne hoffen wir auf eine gute Aufnahme unseres gemeinsamen Handlungskonzepts. Es würde uns freuen, damit eine faktenbasierte und sachorientierte Diskussion um den Verkehr in Dresden anzustoßen.