

TU-Umweltinitiative  
Haus der Jugend  
George-Bähr-Str. 1e  
01062 Dresden

Telefon: 0351 / 463 346 90  
E-Mail: [info@tuuwi.de](mailto:info@tuuwi.de)  
Internet: [www.tuuwi.de](http://www.tuuwi.de)



TUUWI, Haus der Jugend, George-Bähr-Str. 1e 01062 Dresden

Landesdirektion Sachsen  
Dienststelle Dresden  
Stauffenbergallee 2  
01099 Dresden

**Einwendung zum Verkehrsbauvorhaben  
Stadtbahn 2020 Teilabschnitt 1.2 Nossener Brücke/Nürnberger Straße  
(Bearbeitungsstand vom 17.09.2020, Offenlage vom 19. 04. - 02.06.2021)**

Am 29.06.2021 beschließt das Plenum der TU Umweltinitiative folgenden Text:

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen das Vorhaben „Stadtbahn 2020 Teilabschnitt 1.2 Nossener Brücke/Nürnberger Straße“ erhebt die TU Umweltinitiative (tuuwi) auf Basis der ausliegenden Planungsunterlagen folgende Einwendungen. Eine persönliche Betroffenheit ergibt sich, da die Verkehrsachse zwischen Löbtau und Nürnberger Platz zu einer Hauptachse im (studentischen) Verkehr zur TU Dresden gehört. Der Anteil der Studierenden, die den Weg zum Campus mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zurückliegen liegt bei 96%, die Planungen der Straßenbahn und die damit verbundenen Änderungen im Verkehr und in der Aufenthaltsqualität an der Nürnberger Straße betreffen viele Studierende direkt. Die tuuwi vertritt als Arbeitsgemeinschaft des Studierendenrates hier die Interessen der ca 32.000 Studierenden in Belangen von Ökologie und Nachhaltigkeit, insbesondere nachhaltiger Mobilität. Sie ist Mitglied der Grünen Liga Dresden.

Die Planungen zum Bau einer Straßenbahn zwischen Löbtau und Strehlen sind grundsätzlich sehr zu begrüßen. Die aktuellen Pläne zur konkreten Umsetzung mit eigener Trasse für die Straßenbahn erreichen zwar das Ziel, das Angebot im ÖPNV zu verbessern, jedoch wird die Situation für Fußgänger:innen und Radfahrende nicht ausreichend verbessert. Die Situation für den Kraftfahrzeugverkehr wird nach den aktuellen Planungen sogar verbessert, was den ursprünglichen Zielen der Planungen widerspricht und die Strecke noch attraktiver für den Autoverkehr macht. Daher fordern wir:

- Reduzierung der Neuversiegelung von Flächen für den motorisierten Individualverkehr.
- Sicherem und zukunftsweisenden Ausbau des Radwegenetzes.
- Erhalt möglichst vieler Grünflächen und Bestandsgehölze

Im Folgenden die detaillierte Ausführung der Einwände zu: Straßenquerschnitten (A), der Neuversiegelung (B) und dem Radwegeplan (C):

## **A) Straßenquerschnitte/Spurenanzahl**

### **1. Zur Kreuzung Nossener Brücke und Linksabbiegerspur**

Die Beibehaltung einer vierspurigen bzw. dreispurigen Kreuzungsaufweitung im Knoten Nossener Brücke-Nürnberger Straße/Budapester-Chemnitzer Straße und die damit einhergehende Vergrößerung des Straßenquerschnitts mit den entsprechenden Baumfällungen ist unangemessen, nicht nachhaltig und gefährlich. Sie widerspricht der Pflicht, die Neuversiegelung wo möglich zu reduzieren. Die Gefährlichkeit wird dadurch erhöht, dass gleichzeitig der von der Nossener Brücke kommende Radstreifen auf der Südseite der Trasse auf 1,85m im Kreuzungsbereich reduziert wird. Als Hauptsachse im Radverkehr zur TU Dresden sind Radwege beidseitig von mindestens 2,5 Metern erforderlich.

Um diese Fehler zu beheben fordern wir: Die zweite Linksabbiegerspur von der Nossener Brücke in Richtung Budapester Straße ist zu streichen. Von den somit eingesparten 3 m im Querschnitt sind 0,65 m dem südlichen Radweg zuzuschlagen. Die restliche Fläche bleibt unversiegeltes Straßenbegleitgrün.

Die separate Geradeausspur aus der Nürnberger Straße gen Nossener Brücke ist zu streichen. Es sind nur eine Linksabbiegerspur (in die Chemnitzer Straße) sowie eine Geradeaus-/Rechtsabbiegerspur (Nossener Brücke bzw. in die Budapester Straße) auszubilden.

Begründung:

Eine separate Linksabbiegerspur aus Richtung Nossener Brücke in die Budapester Straße ist angesichts der Widmung und Belegungszahlen nachvollziehbar. Nicht nachvollziehbar sind jedoch zwei Linksabbiegerspuren. An der Budapester Straße befinden sich Wohnungen und öffentliche Einrichtungen. Daher muss sie oft von Fußgängern gequert werden. Auch für Radfahrende ist die Kreuzung sowohl in Ost-West (Löbtau-TU Dreseden), also auch Nord-Süd (Plauen-Innenstadt) auf gleich zwei wichtigen Achsen. Schon heute wird die extrem breite Budapester Straße quasi als Rennstrecke benutzt. Zwei Linksabbiegerspuren würden dieses Verhalten verstärken. Es droht ein "Starschuss-Charakter". Nicht selten sind bereits im Kreuzungsbereich, in dem sich auch Bushaltestellen befinden, Rangeleien zu beobachten. Die Kreuzung wird hierdurch für zu Fuß gehende oder Radfahrende nicht sicherer, sondern gefährlicher. Auch für Autofahrer:innen selbst ist diese Situation mit hohem Stress verbunden, wie häufige Hupkonzerte etc. beweisen.

Nach unserer Auffassung ist die 2. Linksabbiegerspur angesichts des tatsächlichen Verkehrs auch nicht notwendig. Notwendig hingegen ist gerade in dem für Radfahrende gefährliche Kreuzungsbereich ein genügend breiter Radweg, der auch Platz zu Aufstellen bereit hält. (dieses Manko in der Planung wird zwar erwähnt, es werden aber hierfür keine Lösungen vorgeschlagen). Dieser Platz kann zur Verfügung gestellt werden, wenn auf die 2. Linksabbiegerspur verzichtet wird. Dies hat auch den Vorteil, dass keine so massive Flächenversiegelung stattfinden muss. Evtl können sogar Bestandsbäume erhalten werden.

Auch für die Kreuzungszufahrt aus der Nürnberger Straße wird die tatsächlich Notwendigkeit einer separaten Geradeausspur und damit dreier Richtungsspuren angesichts der tatsächliche Rechtsabbiegerzahlen verneint.

## **2. Zur Vierspurigkeit**

Die Beibehaltung der durchgängigen Vierspurigkeit auf der Nürnberger Straße zwischen Nossener Brücke und Nürnberger Ei mit einer jeweiligen Spurbreite von 3,25m sowie die zusätzliche Aufweitung im Kreuzungsbereich der Hohen Straße auf 3 Spuren in Fahrtrichtung widerspricht den Zielen einer nachhaltigen, klimaverträglichen, ressourcenschonenden (hier Boden) und stadtteilverträglichen Planung. Sie führt zu einer Verstärkung der trennenden Wirkung des Straßenzugs. Gleichzeitig wird das im Erläuterungsbericht als Schutzgut herausgestellte gebäude- und straßenbegleitende Grün zerstört. Breitere Straße verursachen auch mehr Verkehr, eine durchgängige Vierspurigkeit widerläuft also allen Bemühungen zu nachhaltigerem Verkehr.

### **Forderung:**

Statt je zwei separater Richtungsspuren à 3,25 m ist im Bereich Nürnberger Straße je 1 überbreite Richtungsfahrbahn von 5,50 m anzuordnen. Im Kreuzungsbereich Hohe Straße können je zwei separate Richtungsfahrbahnen à 3,25 m ausgebildet werden. Von dem so eingesparten 2 x 1,00 m im Querschnitt sind jeweils 0,15 m dem Radweg zuzuschlagen. Die verbliebenen 2 x 0,85 m bleiben als unversiegelte Grünfläche erhalten.

### **Begründung:**

Die Nürnberger Straße ist eine von Wohnbebauung und Geschäften in der EG-Zone gesäumte Straße mit relativ großzügigen Vorgartenbereichen. Bei der Wohnbebauung handelt es sich um ein gem. § 2 SächsDSchG ausgewiesenes Kulturdenkmal (Sachgesamtheit), das einschließlich der Vorgartenbereiche geschützt ist. Durch die Straßenraumverbreiterung werden diese Vorgartenbereiche teilweise in Anspruch genommen. Der Erläuterungsbericht spricht von einer deutlichen Beeinträchtigung des geschützten Kulturgutes. Die Versiegelung der Flächen und der Verlust der Grünstrukturen (Sträucher, Bäume) haben, wie ebenfalls im Erläuterungsbericht ausgeführt (S. 184) „unmittelbare Folgen auf das Schutzgut Mensch mit den Teilfunktionen Wohnen und Wohnumfeld“. Auch uns Studierende, von denen viele an der Nürnberger Straße wohnen oder in Pausen zwischen Vorlesungen dort Zeit verbringen wäre eine verkleinerung der Fläche untragbar. Dies wäre nur vertretbar, wenn an ein anderes öffentliches Interesse überwiegt. Allein ein beschleunigter MIV kann das nicht sein. Im Gegenteil. Wie auch im Erläuterungsbericht S. 69 unter Bezugnahme auf die RAST 06 ausgeführt, ist es vielmehr notwendig, „... vor allem in Innenstädten – [...], die Menge oder zumindest die Ansprüche des MIV an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgänger- und Radverkehr sowie den ÖPNV zu fördern.“ Zwei Richtungsfahrbahnen à 3,25m sind nur notwendig, wenn permanent ein Nebeneinander von LKW gewährleistet sein muss. Dies erachten wir in einem Wohngebiet als nicht notwendig und sogar als gefährlich. Auf einer überbreiten 5,50 m Richtungsfahrbahn können sich PKW nach wie vor überholen. Auch können Schwerlasttransporte bei dieser Straßenbreite in Einzelfall abgewickelt werden. Dem Notwendigen Verkehr ist also genügend Platz eingeräumt, es wird aber kein zusätzlicher Verkehr durch breitere Fahrbahnen als nötig induziert. Auch im Hinblick auf die Sicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmenden ist eine überbreite Richtungsfahrspur vorteilhafter als je 2 separate Richtungsfahrspuren, da letztere –

wie man immer wieder – insbesondere am Wochenende und in den Abendstunden beobachten muss, stark zum Rasen und zu Wettrennen animieren. Vielmehr sollte ein Teil des freiwerdenden Platzes für breitere Rad- und Fußwege verwendet werden. Insbesondere sollten die Radwege als Hochbordradewege mit mind. 2m Breite baulich getrennt vom MIV erfolgen um die Sicherheit und Attraktivität des Radverkehrs zu erhöhen.

### **3. Kreuzung Hohe Straße**

Hinsichtlich der Kreuzung Hohe Straße ist die Einordnung von 3 separaten Spuren nicht nachvollziehbar. Der Erläuterungsbericht (EB) liefert hierzu keine hinreichende Begründung. Diese Planung berücksichtigt auch nicht, dass es sich bei der Hohen Straße um eine in Planung befindliche Rad-Vorrang-Route handelt.

#### **Forderung:**

*Im Bereich Kreuzung Nürnberg Straße/Hohe Straße bleiben die Kreuzungszufahrten zweispurig mit einer Breite von max. 3,25 m bzw. werden aus der zukünftigen einen überbreiten Richtungsfahrspur à 5,50 m zweispurige Zufahrten inkl. einer Linksabbiegerspur entwickelt.*

*Die zukünftige Ausbildung der Hohe Straße als Radvorrangroute ist in den Planungen zu berücksichtigen.*

#### **Begründung:**

Die Aufweitung wird durch Defizite der jetzigen Straßengestaltung begründet. Die derzeit mit je zwei Richtungsfahrspuren ausgestattete Nürnberger Straße weist in den Kreuzungen keine separate Linksabbiegerspur auf. *„Damit blockieren die Linksabbieger einen Fahrstreifen und es werden Fahrstreifenwechsel provoziert. Das Gleiche gilt für die Linkseinbieger und Geradeausfahrer aus den Nebenstraßen, die zwei Fahrstreifen zu kreuzen und gleichzeitig mögliche querende Fußgänger und Radfahrer über die Nebenstraßen zu beachten haben. Diese Situation überfordert die Kfz-Fahrer und führt häufig zu Unfällen, wie die Unfalltypenkarte in diesem Bereich dokumentiert.“* (EB S. 22).

Eine Reduzierung der Richtungsfahrbahnen auf eine überbreite Fahrbahn, wie es auch am Zelleschen Weg geplant ist, würde diese Problematik verbessern. So müssten die Kreuzungen nicht im selben Maß aufgeweitet werden und würden entlastet.

Zudem ist, wie oben bereits erwähnt entlang der hohen Straße eine Radvorrangroute geplant, welche in den Planungen berücksichtigt werden muss. Ein attraktiver Radverkehr kann nur mit Querung von möglichst wenig Fahrspuren und intelligenter Lichtsignalführung gestaltet werden.

Unmittelbar an der Kreuzung Hohe Straße befindet sich zudem das geschützte Kulturdenkmal Zionskirche/Lapidarium. Kulturdenkmale benötigen einen angemessenen Wirkraum. Jener für die Zionskirche war bauzeitlich sehr großräumig gefasst. Insofern wird der Rückbau der Kreisfahrbahn vor der Ruine Zionskirche grundsätzlich begrüßt. Bei Verzicht auf die überdimensionierte Kreuzungsaufweitung und v.a der grundsätzlichen Reduzierung des Straßenquerschnitts auf je eine überbreite Richtungsfahrbahn könnte der für die Wirkungsweise und das Erscheinungsbild der Zionskirche so wichtige Vorplatz in größerem Umfang erhalten bleiben. Der Vorplatz bietet für einen (sozio-)kulturellen Begegnungs- und

Lernort so viel Potential – das darf nicht für überdimensionierte Straßenausbauten unwiederbringlich geopfert werden.

#### **4. Grundsätzliches Problem der Flächenaufweitung**

Abschließend zu Pkt A sei an dieser Stelle nochmals auf die RL für die Anlage von Stadtstraße (RASt) verwiesen. Laut RASt 06 - hier „Städtebauliche Bemessung“ - soll die Straßenraumgestaltung vom Rand aus gedacht werden. Querschnitte haben vorrangig die Nutzungen der Straßenränder, der Bewohner und Besucher von Straßen, des Längsverkehrs von Fußgängern und Radfahrern sowie das Wohlbefinden der Benutzer des Straßenraums durch angenehme Proportionen zwischen befahrenen und unbefahrenen Flächen sowie innerhalb dieser Flächen zu berücksichtigen. Konkret heißt es:

- Zwischen Gehbereich und äußerem Rand des Straßenraums ist ein Bereich anzuordnen, in dem die Ansprüche der Ränder an die Straße erfüllt werden können (Verweilflächen, Wirtschaftsflächen, Distanzbereich, Vorgärten).
- Sowohl für den Fußgängerlängsverkehr als auch für den Radverkehr müssen die je nach Bedeutung des Straßenraums erforderlichen Flächen bereitgestellt werden.
- Damit Fußgänger (und gegebenenfalls Radfahrer) sich wohl fühlen, müssen die Seitenräume in einem angenehmen Verhältnis zur Fahrbahn stehen, wobei hierfür Kfz-Verkehr und ÖPNV gleich zu beurteilen sind; als angenehm wird eine Aufteilung von Seitenräumen zu Fahrbahn von 30:40:30 veranschlagt.

Die vorgelegte Planung berücksichtigt genau dies nicht.

Durch die getrennte Trassierung der Straßenbahn findet auch mit den in den Punkten 1-3 dargelegten Verbesserungen eine massive Flächenaufweitung und- versiegelung im Planungsbereich bedeuten. Die angrenzenden Wohnhäuser, in denen aufgrund der Nähe zum Campus viele Studierende wohnen erfahren eine deutliche Mehrbelastung durch Straßenlärm, da die KFZ-Fahrspuren massiv näher an die Gebäude heranrücken. Durch eine hohe Taktung der Straßenbahn ist häufiges Queren der Fahrbahn für Fußgänger nötig. Dadurch wird der Verkehrsfluss des MIV gehindert. Es ist daher fraglich, ob die Verbreiterung der Straße mit Begründung, dass der Verkehrsfluss verbessert würde, einen nennenswerten Vorteil bringt.

Die massive Flächenausweitung wird zudem über ein gleichmäßiges Straßenbild begründet. Rein optische Verschönerungen sind aus unserer Sicht weniger stark zu bewerten als der tatsächliche Raum und die Aufenthaltsqualität vor Ort.

Eine bestandsnahe Variante mit Straßenbahn als Pulkführer und intelligenter Lichtsignalführung ist daher erneut zu prüfen.

Diese würde dazu führen, dass deutlich mehr Grünfläche erhalten bleiben kann. Zusätzlich kann durch den verringerten Querschnitt die Straße einfacher gequert werden. Ein Teil des freigewordenen Platzes kann außerdem für noch breitere Radwege (mind. 2,50 m) verwendet werden. Dies erhöht die Attraktivität für den Radverkehr noch zusätzlich in enormem Ausmaß.

#### **B) Versiegelung und Beseitigung (Groß-)Grünbestand**

## **1.) Zur Neuversiegelung**

Erfolgt die Umsetzung entsprechend der derzeitigen Planung werden 8.106 m<sup>2</sup> bisheriger un- oder teilversiegelter Flächen neu versiegelt. In dieser Größe sind vereinzelt rückbaubare Flächen und geplanten Baumscheiben im Gehwegbereich bereits eingerechnet. Angesichts der Verpflichtung zu nachhaltigem Handeln, zur Daseinsvorsorge ist diese Planung nicht nachvollziehbar. Sie widerspricht städtischen Klimaschutz- und Umweltzielen, die Innenstadtverdichtung ökologisch zu gestalten, um die Stadt lebenswert zu erhalten. Hierzu zählt die Neuversiegelung maximal möglich zu reduzieren, Grünbestand zu erhalten und wo möglich zu mehr.

### **Auch unter diesen Gesichtspunkten fordern wir:**

Im Kreuzungsbereich Budapester-Chemnitzer Straße/ Nossener Brücke- Nürnberger Straße ist die zweite Linksabbiegerspur von der Nossener Brücke in Richtung Budapester Straße zu streichen. Von den somit eingesparten 3 m im Querschnitt sind 0,65 m dem südlichen Radweg zuzuschlagen. Die restliche Fläche bleibt unversiegeltes Straßenbegleitgrün.

Die separate Geradeausspur der entspr. Kreuzungszufahrt aus der Nürnberger Straße ist zu streichen. Es sind nur eine Linksabbiegerspur (in die Chemnitzer Straße) sowie eine Geradeaus-/Rechtsabbiegerspur (Nossener Brücke bzw. in die Budapester Straße) auszubilden. Von den somit eingesparten 3,25m im Querschnitt, sind 0,65 m dem nördlichen Radweg zuzuschlagen. Die restliche Fläche bleibt Grünfläche, auf der einige Bestandsgehölze erhalten sowie neue Großgehölze gepflanzt werden können

Ebenso ist wie unter A) genannt im Bereich Nürnberger Straße ist statt je zwei separater Richtungsspuren à 3,25 m je eine überbreite Richtungsfahrbahn von 5,50 m anzuordnen. Die Freiwerdenden Flächen sind für breitere Radwege (mind. 2 m) und mehr Grünflächen zu nutzen

Zudem ist das Gleisbett auf der Nürnberger Straße als Rasengleis auszuführen. Haltestellendächer sind als Gründächer auszubilden.

Die hier genannten Gesichtspunkte wurden in der Planung und Entscheidung zwischen den Varianten N1 und N2 als vernachlässigbar angesehen. Angesichts des Klimawandels, höherer Trockenheit etc. sollte die Planung die Wichtigkeit des Erhalts von Gehölzen und Grünflächen als hoch einstufen. Sollte eine Neubetrachtung wie in Punkt A) 4. Einer bestandsnahen Lösung erfolgen, ist dies zu berücksichtigen.

### **Begründung:**

Für den notwendigen Verkehr ist die Planung mit massiver Flächenausweitung nicht notwendig. Viel wichtiger ist es, angesichts des Klimawandels und der gerade in Sachsen immer häufigeren Trockenheit, die Schutzgüter Wasser, Luft und Boden als unsere natürlichen Lebensgrundlagen in ihren Funktionen nachhaltig gesichert und wo nötig entsprechend wiederhergestellt werden. Dies bedeutet auch, dass so umfassend wie möglich eine Versickerung von Regenwasser ermöglicht wird, was nur geht, wenn man die Versiegelung auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt.

Aus dem im Erläuterungsbericht auf S. 178 getätigten Verweis auf den im Untersuchungsraum bereits vorhandenen hohen Versiegelungsgrad und die damit einhergehende verringerte Grundwasserneubildungsrate ist keine Legitimation ableitbar, von diesem Ziel abzuweichen und ohne Nachweis der Alternativlosigkeit weitere Flächen

irreversibel zu versiegeln. Das Maß der Neuversiegelung kann massiv reduziert werden, wenn die Spuren für den Kraftverkehr entsprechend o.g. Vorschlägen geändert werden.

Die Südseite der Nürnberger Straße weist schon jetzt nur sehr geringe „Vorgarten“-Flächen aus. Diese sind zwingend zu erhalten. Auf der Nordseite bilden die derzeitigen Grünflächen auch ein optimales Lebensumfeld für die Gehölze, die sich dadurch viel besser entwickeln (u.a. größere und dichtere Kronen, bessere Vitalität) als sich dem Lichtraumprofil unterordnenden und in den Straßenraum eingeordnete Straßenbäume. Daher kommt dem Erhalt der Grünflächen eine besondere Bedeutung zu.

## **2.) Zu den Baumfällungen**

Die geplante Ausführung der KFZ-Spuren und die damit verbundenen Querschnittsvergrößerung haben den Verlust von Grünflächen und Baum- und Strauchbeständen zur Folge. 45 Straßenbegleitgehölze, 40 (24 + 16) Großgehölze 30 sonstige Gehölze sollen insbesondere entlang der Nürnberger Straße, aber auch in den Böschungsbereichen der Nossener Brücke (Pulvermühlenpark) entfallen. Zwar ist die Neupflanzung von 4 Reihen Straßenbäumen geplant, dennoch sollte so viel wie möglich des alten Gehölzbestandes in den derzeitigen Grünflächen erhalten werden.

Die Rodung des Gehölzbestandes der Böschung Pulvermühlenpark ohne Ersatz ist nicht hinnehmbar. Der Pulvermühlenpark ist nicht nur Naherholungsgebiet, sondern auch Lebensraum vieler Singvögel, Echsen, Insekten und geschützter Arten. Der Wegfall der relativ dichten Böschungsgehölze nimmt dem Park einen natürlichen Schutz – auch vor Lärm- Licht- (von Verkehr und Kraftwerk) und Abgasverschmutzung. Ein ersatzloses Entfernen ist nicht hinnehmbar.

### **Daher fordern wir**

Durch Reduzierung der Querschnitte wie unter Pkt. A gefordert sind mehr Grünflächenbereiche mit darauf befindlichen Großgehölzen zu erhalten.

Für die neu zu pflanzenden Bäume im Straßenraum ist seitens der Stadt mit dem Bauträger eine Intensivpflege von mind. 10 Jahren zu vereinbaren.

Die Böschungen an der Nossener Brücke, insbesondere am Pulvermühlenpark sind wieder zu bepflanzen.

### **Begründung:**

Die Wertigkeit von Gehölzen für das Klima und insbesondere Stadtklima muss an dieser Stelle ebenso wenig dargelegt werden wie die Bedeutung als Lebensraum und für das Wohlbefinden allgemein. In Zeiten des Klimawandels mit steigender Hitzebelastung in den Stadtzentren sind Stadtbäume und innerstädtische Grünflächen als natürliche Klimaanlage überlebensnotwendig für die Bevölkerung. Gleichzeitig verschärft sich ihre Situation durch die erhöhten Temperaturen. Insofern ist es nicht nachvollziehbar, dass in derart großem Maße Grünflächen, die insbesondere auch als Raum für Großgehölze dienen, dem Straßenausbau geopfert werden.

Für die Abholzungen werden Ausgleichsmaßnahmen im Seifersdorfer Tal und am Kaitzbach vorgeschlagen. Diese Maßnahmen sind für sich genommen zu begrüßen, jedoch zeigen sie

auch, dass vor Ort das Ausmaß der Beeinträchtigung betroffener Schutzgüter zu groß ist. Zudem lösen Ausgleichspflanzungen nicht das Problem steigender Temperaturen an den Flächen an denen Gehölze wegfallen. Die Planung ist daher unter Beachtung der unter Pkt. A gegebenen Hinweise zu überarbeiten.

Die Südseite der Nürnberger Straße weist schon jetzt nur sehr sehr geringe „Vorgarten“-Flächen aus. Diese sind zwingend zu erhalten. Auf der Nordseite bilden die derzeitigen Grünflächen auch ein optimales Lebensumfeld für die Gehölze, die sich dadurch viel besser entwickeln (u.a. größere und dichtere Kronen, bessere Vitalität) als sich dem Lichtraumprofil unterordnenden und in den Straßenraum eingeordnete Straßenbäume. Daher kommt dem Erhalt der Grünflächen eine besondere Bedeutung zu.

Aufgrund der zunehmenden Hitze und Trockenheit und des durch die Lage im Straßenraum bedingten Stresses sind die Entwicklungsvoraussetzung für Jungbäume nicht optimal. Um einen einigermaßen stabilen neuen Straßenbaumbestand entwickeln zu können, ist gerade in den Anfangsjahren eine intensive Pflege (einschl. Wässerung) notwendig. Die meisten diesbzgl. Pflegevereinbarungen laufen über max. 5 Jahre. Dies wird als unzureichend angesehen, um den Bestand zu entwickeln.

### **C) Radwegebreiten**

1. Die Verjüngung des Radweges Süd auf der Nossener Brücke im Kreuzungsbereich Chemnitzer Straße von 2,50m auf 1,85m ist gefährlich und unangemessen.
2. Die Einordnung von nur 1,85m breiten Radwegen auf der Hauptradverkehrsrouten West- Ost in den Campus ist gefährlich und unangemessen. Die Radwege sollten beidseitig mind. 2,00m Breite (besser 2,50 m) haben um ein Überholen zu ermöglichen.
3. Die Planung der Hohen Straße als Radvorrangroute findet keine Beachtung in der Planung.
4. Durch Streichung der zweiten Linksabbiegerspur von der Nossener Brücke in Richtung Budapester Straße können 3 m im Querschnitt eingespart werden. Der südliche Radweg auf der Nossener Brücke kann somit bis in die Kreuzung mit 2,50 m geführt werden und es bleibt noch unversiegeltes Straßenbegleitgrün.
5. Durch Streichung der separaten Geradeausspur aus der Nürnberger Straße gen Nossener Brücke können 3,25m im Querschnitt eingespart werden. Davon sind 0,65 m dem nördlichen Radweg im Kreuzungsbereich zuzuschlagen, um gltg. eine Aufstellfläche zu schaffen. Die restliche Fläche bleibt Grünfläche.
6. Der Radweg an der Nürnberger Straße ist beidseitig mit einer Breite von mind. 2,00 m auszuführen. Die hierfür notwendigen 0,15 m je Seite können durch eine Reduzierung der zwei Richtungsspuren auf eine überbreite Richtungsspur gewonnen werden.
7. Der Radweg an der Nürnberger Straße ist beidseitig als Hochbordradweg getrennt vom Autoverkehr zu führen.



## 8. Die Hohe Straße ist als Radvorrangroute in die Planung zu integrieren

Begründung:

*„Im Zuge des Planungsabschnittes verläuft eine hochfrequentierte Radverkehrsverbindung in Ost-West-Richtung, die unter anderem den TU-Campus mit den Stadtteilen Löbtau, Cotta und Gorbitz verbindet. Gleichzeitig tangiert der Untersuchungskorridor mehrere Haupttrouten des Radverkehrs (u. a. Freiburger Straße, Budapester Straße, Fabrikstraße, Liebigstraße). Als besonderer Aufkommensschwerpunkt ist das Nürnberger Ei mit seinen gewerblichen und Gemeinbedarfseinrichtung zu nennen“ (EB S.22)*

Diese Feststellung findet in der Planung selbst keinen Niederschlag. Zugunsten eines besonders flüssigen KFZ-Verkehrs werden trotz massiver Querschnittsverbreiterungen die Radwege nur mit 1,85 m Breite ausgeführt. Dies ermöglicht kein bzw. nur ein sehr gefährliches Überholen und ist der Bedeutung der Radverkehrsverbindung unangemessen. Die Stadt konterkariert hier ihre eigenen Ziele zu Nachhaltiger Mobilität und die Bestrebungen zu Klimaneutralität deutlich vor 2050, was nur mit einem gut ausgebauten Radwegenetz gelingen kann. Es ist inzwischen hinreichend belegt, dass gute Infrastruktur auch verstärkte Nutzung induziert. Dies gilt für alle Verkehrsarten. Im Rahmen eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes kann also die logische Konsequenz nur sein, ein attraktives Angebot für den Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuß) zu schaffen und den Straßenraum für den MIV auf notwendige Fahrten zu begrenzen.

Die Verlegung des Radwegs als Radfahrstreifen auf Straßenhöhe vergrößert die Gefahr für die Radfahrenden z.B. beim Überholen vom Autoverkehr erfasst zu werden. Außerdem besteht die Gefahr des illegalen Kurzzeitparkens, was schon heute ein großes Problem auf ähnlichen Radwegen darstellt. Weiterhin wird der Radverkehr durch die auf dem Radstreifen angesiedelten Bushaltestellen unnötig behindert, während dem Autoverkehr freie Fahrt gelassen wird.

### **D) Fazit:**

Die aktuellen Planungen beziehen sich auf Beschlüsse vom Jahr 2014. Aufgrund der Dynamischen Entwicklung und den Veränderungen in Verkehrs- und Klimapolitik sind die Entwürfe daher nicht mehr zeitgemäß. Die oben genannten Verbesserungen können einen kleinen Beitrag leisten, den Ausbau der Nürnberger Straße einem Zeitgemäßen Mobilitätskonzept anzupassen.

Eine grundlegende Verbesserung kann jedoch nur in einer bestandsnahen Lösung mit kaum Flächenaufweitung, einem integrierten Mobilitätskonzept für den Umweltverbund und einem Attraktivitätsverlust für den MIV erreicht werden. Daher ist die im Erläuterungsbericht genannte Variante N1 unter den aktuellen Gesichtspunkten erneut zu prüfen. Hier sollten insbesondere mit hoher Priorität bewertet werden:

- Erhalt von möglichst vielen intakten Bestandsgehölzen
- Attraktive, breite, baulich vom Straßenverkehr getrennte Fahrradwege
- Keine unnötige Flächenaufweitung zu Gunsten des Motorisierten Individualverkehrs
- Bestandsnahe Trassierung der Straßenbahn. Konflikte zwischen KFZ und Straßenbahn werden über intelligente Lichtsignalsteuerung und eine Reduzierung des MIV vermindert. Diese Reduzierung wird dadurch erreicht, dass der Autoverkehr

grundsätzlich weniger attraktiv gemacht wird. Im Gegensatz werden Radinfrastruktur und ÖPNV massiv gestärkt.

Als Begründungen für eine erneute Umplanung werden herangeführt:

- Das Ziel der Stadt Dresden, bis deutlich vor 2050 Klimaneutral zu sein. Dies kann nur mit einer massiven Reduktion des MIV und gleichzeitigen Stärkung des Umweltverbundes gelingen
- Die Auswirkungen des Klimawandels, insbesondere Trockenheit und Hitzewellen erfordern möglichst umfassende Begrünung in der Stadt. Jegliche unnötige Versiegelung von Grünflächen ist nicht hinnehmbar.
- Ein klimaneutraler Verkehrssektor stößt keine Abgase aus. Eine Mehrbelastung der Umwelt durch Stop & Go Verkehr ist aufgrund des langen Planungszeitraumes und der voraussichtlichen Lebensdauer des umgesetzten Projekts also kein valides Argument für die geplante Flächenaufweitung
- Eine wirklich attraktive Situation für Fuß- und Radverkehr kann nur geschaffen werden, wenn der Straßenquerschnitt insgesamt reduziert wird. Im Rahmen der Verkehrswende (die durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichtes und das damit verschärfte Klimagesetz der Bundesregierung in ihrer Dringlichkeit erneut bestätigt wurde) muss eine solche Situation herbeigeführt werden. Die Attraktivität des MIV ist im gleichen Zug massiv zu reduzieren.

Mit freundlichen Grüßen

im Namen der TU Umweltinitiative

Leo Heidweiler, Student B.Sc Physik

Dresden, 29.06.2021



tu umwelt  
initiative  
tuuwi.de

tuuwi - TU Umweltinitiative  
Technische Universität Dresden

01062 Dresden

Mail: [info@tuuwi.de](mailto:info@tuuwi.de)

Tel.: 0351/463 34690

Fax: 0351/463 34714