

Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



[Home](#) [Artikel](#) [Kommentare](#) [Themen](#) [Hilfe](#) [Kontakt](#)

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

Das Märchen von den sicheren Insel-Haltestellen

Samstag, 15. Oktober 2011

VON JANA KNAUTH

Die Straßenbahn kann bei Haltestellen nicht an den Bürgersteig heranfahren, infolgedessen halten die ein- und aussteigenden Straßenbahnfahrergäste den übrigen Verkehr auf. Dieser Übelstand kann durch die Schaffung von Inselhaltestellen stark gemildert werden.¹

So sieht die verkehrsplanerische Praxis in Dresden heute aus: Ganz im Sinne von Arnold Madlé, von dem obiges Zitat stammt, bauen wir heute in dieser Stadt Straßen mit Straßenbahntrassen. Allerdings stammt dieses Zitat aus dem Jahr 1943 und man sollte meinen, die Grundsätze der Verkehrsplanung wären zwischenzeitlich weiterentwickelt worden. Wurden sie auch, aber es scheint, als ob dies nicht bis nach Dresden durchgedrungen ist.

Die geplante [Sanierung der Bautzner Straße](#) soll nun also abschnittsweise starten – endlich! Vorgestellt und von der Stadt als unstrittig bezeichnet wurde zunächst der Abschnitt zwischen Rothenburger und Martin-Luther-Straße. Während sich die FDP beschwert, daß die vorgestellte Variante den Autoverkehr wohl nicht schnell genug durchläßt, gibt es auch aus Sicht der langsamen Verkehrsteilnehmer, der Fußgänger und ÖPNV-Nutzer, große Nachteile. Nicht nur die Breite der Straße ist ein Problem sondern auch die vielgepriesene Inselhaltestelle für die Straßenbahn.

Bereits im Jahr 2009 wurde ein umfassender [Variantenvergleich](#) für die Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Jägerstraße vorgestellt, in dem der nun vorgezogene Abschnitt enthalten ist. Darin sind drei Grundvarianten enthalten:

- Variante A: Die Straße wird nicht verbreitert mit der Konsequenz, daß Straßenbahn, LKW und Autos dieselben Spuren nutzen und auf dem Streifen, der daneben übrig ist, der Radweg angelegt wird. Für Fußgänger und Radfahrer ist dies die beste Variante.
- Variante B: Autos und LKW bekommen neben der Straßenbahn jeweils eine eigene Spur. Für die Radfahrer ist da nur Platz zwischen den Autos, sie bekommen keinen eigenen Radweg. Für Fußgänger wird es enger.
- Variante C: Bei dieser Variante soll es nur einseitig eine Fahrspur neben den

Monat

ODER

Text suchen

ODER

Schlagwort

ODER

Thema

NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

SCHLAGWORTE



Gleisen geben und zwar stadteinwärts. Diese Spur müssen sich die Radfahrer mit den Autos teilen. Die landwärtige Richtungsspur teilen sich Straßenbahn und Autos, die Radfahrer bekommen einen eigenen Radstreifen. Für Fußgänger verschlechtert es sich die Situation zumindest auf einer Seite.

Ausgerechnet die autofreundliche Variante B wurde noch verfeinert bzw. erweitert:

- Variante B1: In Abwandlung von B gibt es neben den Gleisen eine überbreite Fahrzeugspur. Darauf bekommen die Radfahrer einen Bedarfsstreifen auf der Fahrbahn abmarkiert, den die motorisierten Fahrzeuge überfahren dürfen. Für Fußgänger wird es noch enger.
- Variante B2: Hier gibt es eine überbreite Spur unter Mitnutzung des Gleisbereiches und daneben wird ein eigener Radstreifen abmarkiert. Die Fußgänger werden hier gänzlich an den Rand gedrängt.

Vor allem für Autofahrer gibt es offenbar wenig Spielraum, wenn man alle Verkehrsträger schön gemäß der „Richtlinien für die Anlage von Straßen“ (RASt) anordnet, obwohl die RASt um einen wichtigen Bestandteil reicher ist, als die älteren „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EAHV): Sie verankern die **„Städtebauliche Bemessung“ als zentralen Entwurfsansatz** und streben damit ein ausgewogenes Verhältnis von städtebaulichen Zielen und verkehrlichen Notwendigkeiten an. Dieser Ansatz ist nicht neu und schon in den vorgenannten Empfehlungen wurde in zahlreichen Kapiteln auf die Bedeutung straßenraumgestalterischer Aspekte hingewiesen. Dennoch wird die „Städtebauliche Bemessung“ bei den Planungen an Dresdens Straßen nicht ernst genommen. Glücklicherweise kann man in dem Abschnitt zwischen Rothenburger und Martin-Luther-Straße keinen absonderlich ausufernden Straßenquerschnitt realisieren (wie beispielsweise an der Waldschlößchenbrücke), aber ein unüberwindlicher Autoraum kann selbst noch in diesem dicht bebauten Stadtraum entstehen.

Im fraglichen Abschnitt nun hat die Stadt offenbar eine Variante B vorgelegt, denn die Planung sieht tatsächlich eine Verbreiterung des Straßenraumes vor: Zum ersten vergrößert sich der Gleisabstand (bedingt durch die neuen Straßenbahnen). Zum zweiten beanspruchen die Fahrspuren im Gegensatz zum Bestand mehr Breite. Zum dritten wird ein Radweg angefügt. Schließlich bleibt noch der Fußweg, der wohl letztlich so schmal bleiben wird wie er jetzt ist. Die Parkflächen an der Straße werden entfallen. Soweit so schlecht!

Aus Fußgängersicht stellt sich das in etwa so dar: Der Fußweg bleibt derselbe. Daneben – hoffentlich auf der Straße! – fahren die Radfahrer nun besser. Es schließen sich die Fahrbahnen und Gleise an. Und dann die neue Haltestelle. Allerdings gibt es dabei ein Problem: die Förderung. Das **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz** sieht im § 2 nur die Förderung für ein eigenes Gleisbett der Straßenbahn vor. Also werden in Dresden, wo nur irgend möglich, sämtliche Gleisstrecken ins eigene Gleisbett gebaut. Das führt größtenteils zur Zerstörung des Stadtraums. Und diese neuen Stadtbahnstrecken in der Straßenmitte brauchen die Inselhaltestellen. Ein (un-)gutes Beispiel, wie aus einer Stadtallee eine Schnellpiste mit Stadtbahn und Inseln gemacht wurde, ist neben dem ausgebauten Abschnitt Bautzner Straße an der Waldschlößchenbrücke auch die Wiener Straße.

Während eigene Gleisanlagen zwar Vorteile für die Geschwindigkeit der Straßenbahnen bringen – die stadträumlichen Strukturen aber unbeachtet bleiben –, haben Inselhaltestellen vor allem Nachteile:

- Sie sind meist nur von vorn oder hinten zu betreten, weil dazwischen eine Barriere in Form eines Geländers ist, die zwar vor dem Autoverkehr schützt, aber die Begehbarkeit enorm einschränkt. Zumeist ist der Übergang durch eine Ampel geregelt. Aus diesem Grund gelten sie laut einer **Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit (KfV)** aus dem Jahr 2005 als eine „Rotsünde der Planung“, d.h. sie sind ein Grund für die gesetzeswidrigen Rotübertritte von Fußgänger.
- Auf den Inseln steht man inmitten von Abgasen und Autolärm. Wer Gründe sucht, nicht mit der Bahn, sondern doch besser mit dem Auto zu fahren, findet sie hier gewiss. Zumeist fehlt außerdem ein Schattenspender – eine Zumutung! Von den unmöglichen Sitzgelegenheiten, welche die DVB ihren Fahrgästen anbieten, ganz zu schweigen.

- Den Vorzug des stufenfreien Einstiegs für Rollstuhlfahrer, Gehbehinderte und Kinderwagen haben auch normale straßenübertretende Haltestellen mit angehobener Fahrbahn. Diese sogenannten „überfahrbaren Kap-Haltestellen“ bieten auch den Platz zum Aus- und Einsteigen, der bei schmalen Inseln fehlt, so daß man bei großem Andrang kaum aneinander vorbeikommt.
- Die Inseln entheben Autofahrer von der Pflicht zur Rücksichtnahme! Während die Fußgänger sonst beim Aus- und Einsteigen über die Straße gelassen werden mußten (was mit Vorampeln mittlerweile wirklich recht sicher ist), können die Autos nun einfach während des Einsteigens an der Haltestelle vorbeirauschen. Der Autoverkehr wird so nur beschleunigt.

Die äußere Neustadt ist auch an der Bautzner Straße ein stark verdichteter Stadtraum, der keinesfalls eine Beschleunigung des Autoverkehrs braucht. Die Fußgänger wollen auch abseits der Ampeln über die Straße. Schon unter heutigen Bedingungen ist das fast unmöglich. Gemäß der im Zuge des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke angefertigten [Verkehrsprognose für 2015](#), erfährt die Bautzner Straße eine Entlastung, die durch die geplante Umverlegung der Bundesstraße 6 auf die Stauffenbergallee noch verstärkt wird. Konsequenter Weise sollte auf dem besagten Abschnitt die Möglichkeit genutzt werden, die Straße in einen stadtgerechten Verkehrsraum zu wandeln. Genau das wird mit der Einrichtung von Inselhaltestellen aber verhindert.

Ohnedies wäre zu wünschen, daß heutige und zukünftige Straßenplanungen in Dresden zuerst den vorhandenen Raum städtebaulich bemessen und dann noch vor den Fahrbahnbreiten über die Seitenraumbreiten entscheiden – ganz im Sinne der Menschen, die in dieser Stadt leben.

¹ Arnold MADLÉ: Das Verkehrsproblem in den Großstädten. In: *Journal of Economics*, Bd. 10 (1943), Nr. 3-4, S. 490-499.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 21.10.2012 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Schlagworte:

KOMMENTARE ABONNIEREN

2 Kommentare zu diesem Artikel

An der Strassenbahnhaltestelle Heeresbäckerei gibt es kein Geländer, welches die Wartenden vor dem vorbeierollenden Auto-Verkehr schützen würde. Und wie mir aufgefallen, ist der Zustand auch an anderen Haltestellen derselbe.

... schrieb Lars Michel am Mittwoch, dem 16.11.2011, um 22:08 Uhr.

Der neue Straßenquerschnitt am besagten Teil der Bautzner Straße weist eine eklatante Verletzung der städtebaulichen Bemessung auf. Im Vergleich zum Bestand wird das Verhältnis von Seitenbereich und Verkehrsraum nicht nur umgekehrt sondern dabei auch noch übertroffen! Während im Bestand das Verhältnis Seitenraum zu Straßenraum noch etwa 53 zu 47 Prozent beträgt ist es im Neuentwurf 25 zu 75 Prozent und wird sozusagen ins Gegenteil verkehrt. Daß eine solch eklatante Verletzung der RAST überhaupt möglich ist! Ich finde das unerhört!

... schrieb Jale am Montag, dem 15.10.2012, um 11:57 Uhr.

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · Kontakt