

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

Landeshauptstadt Dresden
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Postfach 120020
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5
Telefax 0351 - 501 391 6
info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN

22gse006

17. Januar 2022

Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 123.6 Dresden-Altstadt | Nr. 15 Prager Straße Süd/Wiener Platz – Wiener Platz Ost

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Dresden nimmt die vorliegenden Pläne überwiegend positiv zur Kenntnis. Unter den heute im Plangebiet vorliegenden Rahmenbedingungen in Form der stark befahrenen St. Petersburger Straße und des Tunnels Wiener Straße bemühten sich die Planer um bestmögliche Lösungen für den Rad- und Fußverkehr. Grundsätzlich wünschen wir uns deutlich kleiner dimensionierte Verkehrsanlagen und eine spürbare Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, besonders in städtebaulich dichten Räumen wie dem Plangebiet. Bei Anerkennung der vorliegenden Gegebenheiten erscheint uns die Planung jedoch akzeptabel. Dennoch möchten wir im Folgenden punktuelle Verbesserungsvorschläge unterbreiten und Anmerkungen vorbringen.

Zunächst möchten wir den ungewöhnlich großen Umfang der Betrachtungen zum Radverkehr loben. Es werden ausführliche Erwägungen zur Führung des Radverkehrs vorgenommen, mehrere Varianten untersucht und verschiedene Lösungsvorschläge erläutert. Diese Herangehensweise sollte für alle Bauvorhaben übernommen werden, um der Bedeutung des Radverkehrs Rechnung zu tragen und diesen zu fördern. Wir begrüßen zudem die Betrachtung von Radverkehrskonzept-Mängeln, welche sich nicht direkt im Plangebiet befinden, jedoch an dieses angrenzen. Auch wenn Mängel außerhalb des Plangebietes nicht direkt behoben werden können, sollten die Auswirkungen auf an das Plangebiet angrenzende Bereiche immer mit betrachtet werden.

An der Einmündung **Mary-Wigman-Straße/Sidonienstraße** sollte auf eine ausreichende Dimensionierung der Aufstellfläche für Linksabbiegen und eine fahrdynamisch komfortable Erreichbarkeit dieser geachtet werden. Dies gilt unabhängig davon, ob eine Lichtsignalanlage (LSA) eingerichtet wird. Idealerweise sollte die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs so begrenzt werden, dass eine gefahrlose Querung ohne LSA möglich ist. Falls eine LSA notwendig sein sollte, bitten wir auf Anforderungstaster zu verzichten und kurze Umlaufzeiten zu wählen. Sollte dennoch ein Anforderungstaster eingesetzt werden, muss dieser von der Aufstellfläche aus erreichbar sein.

Der neue Radfahrstreifen in Mittellage (RiM) auf der **Sidonienstraße** stellt eine sinnvolle Alternative zur Fahrt über die S-Gasse dar. Bei der prognostizierten Verkehrsbelastung von lediglich 2000 Kfz/24h bitten wir jedoch, die Anordnung von Tempo 30 und die Gestaltung als schmalere Verkehrsanlage in Form einer gemeinsamen Links- und Rechtsabbiegespur mit einfacher Fahrbahnführung als Alternative zu prüfen.

Die Einrichtung von Lieferzonen in der **S-Gasse** begrüßen wir. Zusätzlich sollte sichergestellt werden, dass die S-Gasse von Fahrzeugen, die nicht der Zweckbestimmung dieser besonderen Verkehrsfläche entsprechen (Müllentsorgung, Lieferdienste, Feuerwehr) weder befahren noch für Kurzzeitparken genutzt wird. Nur so ist

eine konfliktfreie Nutzung der S-Gasse durch Fuß- und Radverkehr möglich. Dies könnte durch die Ausweisung als Fußgängerzone, welche einseitig für Lieferverkehr und beidseitig für Radverkehr freigegeben ist, erfolgen. Müllentsorgung und Feuerwehr wären durch ihre Sonderrechte davon nicht eingeschränkt.

Das Plangebiet umfasst den in Richtung Norden führenden Radfahrstreifen auf der **St. Petersburger Straße** einschließlich des RiM am Knoten St. Petersburger Straße/Sidonienstraße. Wir regen an, den Radfahrstreifen inkl. RiM auf Kosten der linken Richtungsfahrbahn um 25 cm zu verbreitern. Anstatt von zwei Richtungsfahrbahnen mit einer Breite von je 3,25 m würden sich eine Richtungsbahn mit 3 m Breite, eine Richtungsfahrbahn mit 3,25 m Breite und ein Radfahrstreifen mit einer Breite von 2,25 m ergeben. Durch die hohe Verkehrsbelastung der St. Petersburger Straße ist es geboten, sowohl die objektive als auch die subjektive Sicherheit durch diese Änderung zu erhöhen. Dies gilt insbesondere für den als RiM ausgebildeten Abschnitt.

Wir möchten die im Erschließungskonzept dargestellte Forderung nach einer **Anpassung der Signalsteuerung** bekräftigen. Die St. Petersburger Straße hat in ihrer heutigen Form und mit den gegenwärtig sehr langen Umlaufzeiten eine Benachteiligung des Fuß- und Radverkehrs zur Folge. Die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr sollten unter Aufrechterhaltung des ÖPNV-Vorranges gegenüber dem heutigen Zustand spürbar reduziert werden.

Durch die geplante Beseitigung der Treppenstufen am **Durchgang Prager Spitze** entsteht eine interessante Alternative für die Führung des Radverkehrs in Ost-West-Richtung. Auf diesem Weg entfällt das mehrmalige Kreuzen der Schienen und das Durchqueren des Bereiches vor dem zukünftigen Fernbus Terminal zwischen Wiener Platz Ost und Ammonstraße. Wir gehen davon aus, dass nach der Beseitigung der Treppe Radverkehr von der Ostseite der St. Petersburger Straße durch den Durchgang Prager Spitze, dann hinter dem Kugelhaus und weiter zur Ammonstraße (und umgekehrt) aufkommen könnte, auch wenn dies im Erschließungskonzept nicht vorgesehen ist. Entsprechende Betrachtungen über Potenzial oder eventuelle Gefahren dieser Relation fehlen. Gibt es Überlegungen wie mit dieser Relation umgegangen werden soll?

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen