

ADFC Dresden e.V. • Bischofsweg 38 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden  
Stadtplanungsamt  
Postfach 12 00 20  
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN  
19gse006

16. Januar 2019

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der ADFC begrüßt die Änderung des Bebauungsplans für den Bereich Wiener Platz Ost. Das vorgesehene Fahrradparkhaus und die im Erschließungskonzept vorgesehenen verkehrlichen Verbesserungen sehen wir neben der allgemeinen Erschließung des Areals als positive Punkte. Die im Erschließungskonzept dargestellte verbesserte Durchwegung des Areals in West-Ost-Richtung, vor allem in Richtung Mary-Wigman-Straße, führt zu einer Erhöhung der Attraktivität und der Sicherheit für den Radverkehr.

Durch die Schaffung eines Fahrradparkhauses an dieser Stelle ist eine bessere Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes aus weiten Teilen der Stadt gegeben, als dies bei einer Errichtung am westlichen Ende des Wiener Platzes der Fall wäre. Außerdem können sich so wesentlich kürzere Wege in Richtung Hauptbahnhof ergeben. Eine hohe Attraktivität des Standortes in Bezug zum Hauptbahnhof setzt allerdings beispielsweise großzügig bemessene Querungen der St. Petersburger Straße voraus. Eine Verlegung der Ein- und Ausfahrt des Fahrradparkhauses aus der „Hinterhofsituation“ am Bahndamm auf die Gebäudeseite zur Wiener Straße hin würden wir für eine zusätzliche Aufwertung der Fahrradstation begrüßen, zumal sich dadurch auch Konflikte zwischen Radfahrern und Kfz auf dem Weg zum Parkhaus vermeiden lassen. Ebenso könnte ein weiterer Zugang von der Nordseite des Gebäudes das Radverkehrsaufkommen zwischen Hochhaus und St. Petersburger Straße reduzieren und damit zur Entspannung der Situation dort beitragen.

### Auswirkungen auf die St. Petersburger-Straße

Die im Funktionslageplan in Variante 1 dargestellte Führung des Radverkehrs in Süd-Nord-Richtung mit einem Bordsteinradweg lehnen wir ab. Bei stark frequentierten Haltestellen sind Radwege weitaus konflikträchtiger als Radfahrstreifen, die aufgezeigte Variante würde gegenüber dem Bestand eine deutliche Verschlechterung bedeuten. Die dort genannte Breite von 1,60 m unterhalb der Bahnbrücke entspricht gerade einmal dem Mindestmaß „bei geringer Radverkehrsbelastung“ (RASt, Tabelle 28) und wird dementsprechend der Bedeutung der Strecke nicht ansatzweise gerecht.

Ebenso lehnen wir die geplante Ein- und Ausfahrt des Parkhauses zur St. Petersburger Straße ab. Schon angesichts des hohen Radverkehrsaufkommens birgt diese Ein-/Ausfahrt ein hohes Konfliktpotential. Erschwerend kommt hinzu, dass für aus dem Parkhaus ausfahrende Kfz-Führer gravierende Mängel in den Sichtbeziehungen bestehen: Durch den Baukörper der Bahnanlagen ist die Sicht auf den Gehweg (sowie ggf. den Hochbordradweg) nicht gegeben, durch haltende Busse ist die Sicht auf den Radfahrstreifen blockiert. Zumindest für eine Ausfahrt ist die bauliche Situation dort ungeeignet. Sollten sich die beschriebene

nen Defizite nicht abstellen lassen oder mindestens für die Ausfahrt aus dem Parkhaus eine andere Lösung (z.B. Richtung Osten) finden lassen, so ist im Zweifelsfall auf ein Parkhaus an dieser Stelle zu verzichten (und bspw. alternativ der östlichste der neu geplanten Gebäudekörper entsprechend zu verwenden oder auf die bestehenden Überkapazitäten der Tiefgarage unter dem Wiener Platz zurückzugreifen). Zumindest dürfen durch den Bau dieses Parkhauses keine erheblichen neuen Sicherheitsdefizite entstehen, was bei der derzeitigen Planung allerdings unvermeidbar scheint.

Die sich aus dem Entwurf des Bebauungsplans ergebenden Gebäudekanten erachten wir an der der St. Petersburger Straße zugewandten Seite des Teilgebietes MK 1 für verbesserungswürdig. Die Gebäudeecke ragt an dieser Stelle sehr weit in den Straßenraum hinein, wodurch im Erschließungskonzept eine Engstelle für den Rad- und Fußverkehr entsteht. Diese Stelle ergibt vor allem aufgrund des geplanten linksseitigen Radverkehrs und die in diesem Gebiet zu erwartende höhere Fußgängernutzung eine unnötige Konfliktsituation für diese Verkehrsteilnehmer. Durch eine geringe Verschiebung der Gebäudekante kann eine Entspannung der Situation und eine Verbreiterung des Gehweges erreicht werden. Alternativ ließe sich die Situation auch entschärfen, wenn (wie beim geplanten Hochhaus) die beiden untersten Geschosse zurückgesetzt würden.

#### **Situation vor und unter dem geplanten Hochhaus**

Eine zweite Engstelle stellt der Kreuzungsbereich St. Petersburger Straße/Wiener Straße – vor und unter dem geplanten Hochhaus – dar. An dieser Stelle kreuzen sich Zweirichtungswege für den Radverkehr in Nord/Süd- und Ost/West-Richtung, außerdem ist durch die Neubebauung und die Schaffung des Fahrradparkhauses ein erhöhtes Fußgängeraufkommen vor allem in diesem Bereich zu erwarten. Unter Berücksichtigung des Punktes 935 aus dem Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden, welcher eine Beseitigung der aktuellen winkligen Führung vorsieht, sollte dieser Fehler hier nicht wiederholt werden. Gerade für die Ost/West-Route ergäbe sich hier eine sehr enge S-Kurve, die auch bei angepasster Geschwindigkeit ein starkes Konfliktpotenzial aufweist. Die Gebäudekante im Erdgeschoss ist zwar zurückgesetzt, allerdings ist eine gebäudebezogene Nutzung dieser Fläche zu vermuten (und so auch im Erschließungskonzept gekennzeichnet), da in diesem Bereich eine „aktive Erdgeschosszone“ geschaffen werden soll. Durch eine Freihaltung dieser Fläche vor allem für Fußgänger wäre eine Entschärfung der engsten Stelle direkt unter der Ecke des Hochhauses möglich.

Außerdem bitten wir um Prüfung, ob die Radwegquerung der Gleise in Nord-Süd-Richtung unter Berücksichtigung des abbiegenden Busses näher an die Fahrbahn der St. Petersburger Straße verschoben werden kann, um die Situation vor dem Hochhaus zu entzerren.

#### **Einmündung S-Gasse in Sidonienstraße**

Ähnlich der o.g. Ausfahrt aus dem Parkhaus ergibt sich an der Einmündung der S-Gasse in die Sidonienstraße aufgrund der fehlenden Sichtbeziehungen eine Gefahrenstelle, auch wenn für den Kfz-Verkehr nur eine Einfahrt, nicht aber eine Ausfahrt vorgesehen ist. Durch das Gebäude der Reichsbahndirektion werden abbiegende Radfahrer entgegenkommende Verkehrsteilnehmer erst spät sehen. Es steht zu befürchten, dass nicht alle Verkehrsteilnehmer die dafür nötige Sorgfalt walten lassen.

Womöglich lässt sich dieses Problem entschärfen, indem

- die Einmündung der S-Gasse sowie die Fahrbahn der S-Gasse etwas nach Westen verschoben wird und
- die Lage von Fuß- und Radweg auf der Südseite der Sidonienstraße getauscht wird (derzeit von Nord nach Süd: Fahrbahn, Grünstreifen, Gehweg, Radweg; dann: Fahrbahn, Grünstreifen, Radweg, Gehweg), sowie
- der Weg zwischen Reichsbahndirektion und Wiener Straße in eine Fahrtrichtung für den Radverkehr freigegeben wird (vorzugsweise Richtung Osten, da geringeres Radverkehrsaufkommen zu erwarten).

Mit freundlichen Grüßen  
ADFC Dresden e.V.

*N. Larsen*  
Nils Larsen