

Dresden zu Fuß
Ortsgruppe des Fachverbandes
Fußverkehr Deutschland **FUSS e.V.**

Mail: dresden@fuss-ev.de
Funk: 0162/ 799 1460
Web: dresdenzufuss.de
Post: Postfach 280124, 01141 DD

Dresden zu Fuß (FUSS e.V.), Postfach 280124, 01141 Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Dresden, 18. Januar 2019

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

Sehr geehrter Herr Korntheuer, sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit nehmen wir Stellung zum Bebauungsplan 123.6 Wiener Platz Ost. Bei folgenden Punkten sehen wir Verbesserungspotential (sortiert in etwa von Norden nach Süden):

1) An der Kreuzung Sidonienstraße/St.-Petersburger Straße sollte mittelfristig auch auf der Südseite eine Quermöglichkeit über die St-Petersburger Straße vorgesehen werden. Auch die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 2006) fordert, dass grundsätzlich in jedem Knotenpunktarm eine Fußgängerfurt vorgesehen werden soll (RASt, Abschnitt 6.3.4.1). Bereits heute queren Fußgänger dort ab und zu über die südliche Zufahrt, dies wird mit der vorgesehenen Bebauung östlich der Straße an Bedeutung gewinnen.

2) Am nördlichen Ende der St. Petersburger Höfe sollte für den Fußverkehr eine direkte Verbindung zur südlichen Seite des Siemenshauses hergestellt werden (Verlängerung des Durchlasses aus dem Innenhof der St. Petersburger Höfe Richtung Norden), auch wenn dieses in nächster Zeit (noch) nicht saniert wird.

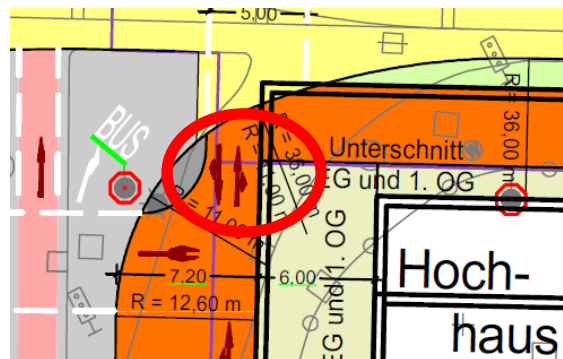
3) Wir bitten um Prüfung, ob innerhalb des Plangebietes zusätzlich zu der vorgesehenen Querung der Gleistrasse in Verlängerung der P-Gasse weiter östlich eine weitere Quermöglichkeit über die Gleise (in der Verlängerung der W-Gasse am Beginn der Tunnelausfahrt) angelegt werden kann, um so ggf. entstehende Umwege zu reduzieren.

4) Die Straßenbahntrasse stellt eine erhebliche optische Barriere im Plangebiet dar. Es wäre wünschenswert, wenn Möglichkeiten gefunden würden, diese Barrierewirkung durch gestalterische Elemente zu reduzieren. Dazu gehört auch die Oberleitung, die an dieser Stelle in einer städtebaulich massiven Form ausgeführt ist. Eventuell bietet sich hier die Gelegenheit, durch architektonisch ansprechende Gestaltung von Trasse und Oberleitung (bspw. nach

dem Vorbild einiger in den letzten Jahren in französischen Städten errichteten Straßenbahnen) den Stadtraum trotz der Straßenbahntrasse ansprechend zu gestalten.

5) Am östlichen Ende des Plangebietes wird der Geh- und Radweg vor dem DB-Gebäude sehr schmal, zudem ergeben sich erhebliche Gefährdungen von Fußgängern und Radfahrern durch abbiegende Autofahrer. Diese biegen aufgrund der großzügigen Trassierung, dem separaten Rechtabbiegefahrstreifen sowie der schlechten Sichtbeziehungen oftmals ohne ausreichende Berücksichtigung der vorrangberechtigten Verkehrsteilnehmer im Seitenraum ab. Mittelfristig sollten dort Möglichkeiten untersucht werden, wie diese Problematik – Breite des Seitenraumes und Konflikte durch Abbieger – beseitigt werden kann.

6) Erhebliche Teile des Ost-West- sowie Nord-Süd-Verkehrs werden sich an der nordwestlichen Ecke des Hochhauses treffen. Je nach Nutzung der Fläche unter dem Hochhaus (Möblierung, Restaurant) steht für diesen Verkehr eine Fläche von gerade einmal 3 m Breite zur Verfügung (vgl. Abbildung unten). Es sollte baulich und rechtlich gewährleistet werden, dass dort mehr Fläche zur Abwicklung des Verkehrs zur Verfügung steht, sei es durch zur Verfügung Stellung von Fläche unter dem Hochhaus, Reduktion des Ausrundungsradius der Rechtabbiegers (damit Verschiebung des Bordverlaufs nach Norden bzw. Nordwesten) oder Veränderung am geplanten Gebäude.



7) An der geplanten Zufahrt des Parkhauses in die St.-Petersburger Straße wird durch die Planung ein neuer Konfliktpunkt geschaffen. Der dortige Gehweg ist als Verbindung von der Haltestelle der Linie 66 (Uni-Linie) und dem Hauptbahnhof temporär extrem stark frequentiert. Das Ausfahren von Kfz würde regelmäßig zur Blockade des Gehwegs führen. Hier sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, um diese Stelle zu entschärfen, die Zufahrt anders zu gestalten oder das Parken so zu organisieren, dass diese Zufahrt in dieser Form nicht notwendig ist.

8) In den Plänen für die Erschließung des Areals ist die Möglichkeit einer Änderung der Radverkehrsführung Richtung Norden in der St.-Petersburger Straße – Umbau von Radfahrstreifen zu Radweg – enthalten. Eine derartige Umgestaltung lehnen wir grundsätzlich ab. Gerade an stark frequentierten Haltestellen führen Radwege in oder an Haltestellen zu häufigen Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern bzw. Fahrgästen. Die derzeitige Lö-

sung ist nicht nur bzgl. Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern vorteilhaft, sondern auch aus Sicht des Radverkehrs (Fahrkomfort etc.) besser geeignet.

So lautet auch eine der Schlussfolgerungen des BASt-Forschungsprojektes zur Radverkehrsführung an Haltestellen (BASt-Heft V 76, S. 50): *„Zur Konfliktvermeidung an Haltestellen sind die Fahrbahnführungsvarianten (Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr) der Seitenraumführung des Radverkehr prinzipiell vorzuziehen“*.

9) Die in der Begründung genannte Einrichtung einer weiteren Querungsmöglichkeit zwischen den Bahnbrücken würden wir begrüßen, da diese zur Entspannung der Situation an der Querungsstelle nördlich der Bahnanlagen beitragen kann.

Wir hoffen auf Berücksichtigung unserer Vorschläge, für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Medicus

Sprecher der Ortsgruppe