

Geschäftszeit

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

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
z.H. Frau Garbe
Postfach 120 020
01001 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
15gse065

10. September 2015

Stellungnahme zum Bebauungsplan 373, Gewerbe-Park Freiberger Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

das neue Wegstück des Fuß- und Radwegs im Weißeritz-Grünzug, das über den zurückzubauenden Parkplatz des GGZ verläuft, begrüßen wir sehr. Ebenfalls erfreulich ist die mehrfache explizite Würdigung des Fuß-/Radverkehrs in der Begründung zum Bebauungsplan (b_373_01_Bp373_Begrueundung_Teil_A_.pdf).

Anordnung der Planstraße A

Wir prognostizieren folgenden Verkehrsbedarf im Nahbereich der Planstraße A:

- Radfahrer aus Löbtau-Nord (d. h. aus Richtung Westen) wollen den Grünzug als Erholungsgebiet nutzen oder Richtung Altstadt fahren.
- Die Beschäftigten oder Kunden reisen aus der Neustadt oder mit der Bahn (über Bhf. Neustadt / Bhf. Mitte), d. h. letztendlich mit der Straßenbahnlinie 6, an.
- Die Beschäftigten des bestehenden Geschäftszentrums an der Löbtauer Straße und der neuen Bauten werden zum Mittagessen oder für interbetriebliche Kooperationen „die Seite wechseln“.
- Die Nutzer des Grünzugs als Erholungsgebiet werden Eis essen wollen, z. B. um sich während einer Radtour zu erfrischen.

Bedingt durch die vorgesehene Höhe der Planstraße ist der Fuß-/Radweg im Weißeritzgrünzug schwer zu Fuß oder per Fahrrad zu erreichen (große Steigungen, spitze Winkel bei der Einmündung der ggf. vorgesehenen Rampen, enger Weg etc.)

Mit einem besseren Anschluss des Fuß-/Radweges an die Planstraße A oder sogar einer anderen Anordnung der Planstraße könnten viele Umwege gespart werden! Dazu haben wir zwei Varianten untersucht; die genaue Ausgestaltung der Varianten wird in zwei Anhängen mitgesendet. Von den beiden Varianten schlagen wir den „Tausch Planstraße“ als bevorzugte Lösung vor.

Beide Varianten ermöglichen eine Zufahrt durch Schwertransporte.

Die bevorzugte Lösung („Tausch Planstraße“) müsste selbst für den von links kommenden Verkehr (also von der Tharandter Straße / Löbtauer Brücke) ausreichend sein. Ein großer Sattelzug nach links (Richtung Tharandter Straße) ist ggf. nicht möglich; er müsste dann nach rechts ausfahren. Für schwierige Situationen kann ggf. alternativ die durchweg asphaltierte Straßenbahn-Spur befahren werden. Die Planstraße muss

Bankverbindung

LKG Sachsen ZN KD Bank
BIC GENODED1DKD
IBAN DE68 3506 0190 1624 7800 15

Steuernummer

202/140/17726

vermutlich nicht an die LSA angeschlossen werden. Die Trajektorien sind bereits in dem angehängten Entwurf eingezeichnet. Da durch den Neubau zwar ein erhöhter Anliegerverkehr zu erwarten ist, dieser sich aber weiterhin auf einem mäßigen Niveau bewegen wird, sollte es hier keine Kapazitätsengpässe geben.

Durch die unübersichtliche Situation ist sowieso eine Verkehrsberuhigung gegeben; deswegen kann die Planstraße als „Shared Space“ angesehen werden und Fußgänger und Radfahrer können sich auf der Fahrbahn gefahrlos bewegen; ggf. sind die Rücksicht fördernde Schilder am Eingang der Planstraße anzubringen.

Variante	laut Offenlage	Anschluss Planstraße (Vorschlag)	Tausch Planstraße (bevorzugter Vorschlag)
Fußgänger vom GGZ	kleiner Umweg, enge und steile Rampe	direkte Treppe (+Rampe in der Nähe)	direkte Treppe (+Rampe in der Nähe)
Flächenverbrauch	hoch	hoch	geringer
Radfahrende zum Fuß-/Radweg	spitze Kurve, enge und steile Rampe	90°-Kurve, enge Rampe	90°-Kurve
Fuß-/Radweg Bestand (Kurve)	Bleibt	sollte erhöht werden	kann bleiben

Verbreiterung des Fuß-/Radweges

Wer sich bei schönem Wetter an den Grünzug stellt, kann feststellen, dass er sich bereits jetzt bei Fußgängern, Senioren auf langsamen Fahrzeugen und insbesondere Radfahrern großer Beliebtheit erfreut. Durch die Bebauung werden noch weitere Nutzer hinzukommen und sehr wahrscheinlich Kapazitätsengpässe hervorrufen.

Insofern lautet unser Vorschlag, auf der geradlinigen Wegführung entlang des gesamten Weißeritzzuges (d. h. hier zwischen SW-Grenze und Hirschfelder Straße) den Fuß- und Radweg breiter (z. B. 4,5 m) festzusetzen. [Anmerkung: derzeit ist eine Wegbreite von 2,5 m (B_373_06_UB-Anlage_2_GOP_Gestaltungsplan_1.pdf) bzw. 3,0 m (b_373_01_Bp373_Begründung_Teil_A_.pdf) vorgesehen.]

Insbesondere das neue geradlinige Wegstück über den zurückzubauenden Parkplatz des GGZ ist bei seiner Errichtung entsprechend breiter zu bauen. In den angehängten Plan-Vorschlägen ist dies bereits enthalten. Dies ist sinnvoller, als kostenintensive nachträgliche Änderungen vornehmen zu müssen.

Gefahrsituation an der Einmündung entschärfen

Auf der Höhe der Planstraße A liegt eine Kurve, die in den neuen gradlinigen Fuß-/Radweg münden wird. Diese Kurve ist selbst bei zurückgeschnittenen Büschen für die Radfahrer aus südlicher Richtung (von der Freiburger Str.) schwer einzusehen und birgt daher Konfliktpotential, wenn z. B. direkt hinter der Kurve zwei Fußgänger nebeneinander Richtung Osten laufen und die Ausweichmöglichkeit durch Gegenverkehr blockiert ist. Das Problem verstärkt sich durch die steigenden Nutzerzahlen.

Es wird zwar der Durchgangsverkehr von SW nach NO die Stelle nicht mehr auf der Kurve, sondern auf dem geraden Stück (Hauptweg) befahren, allerdings werden die radfahrenden Beschäftigten und Kunden der bestehenden Gebäude und Neubauten an der Freiburger Straße häufig die Kurven-Einmündung wählen.

Folgende Vorschläge zur Entschärfung der Gefahr haben wir in unsere Überlegungen einfließen lassen:

- **Verbreiterung des Hauptweges** auf der Höhe der Kurve (siehe auch die Anregung „Verbreiterung des Fuß-/Radweges“); ggf. Kombination der Maßnahmen mit dem Anschluss an die Planstraße A (siehe auch die Anregung „Durchgang zur Planstraße A“).
- **Verbreiterung der Kurve.**
- Die **Büsche entfernen.**
- Verkehrszeichen mit einer **Warnung** vor der Gefahrenstelle anordnen.

Gefahrensituation an der T-Kreuzung entschärfen

Die T-Kreuzung (auch am Wege-Dreieck) ist ebenfalls unsicher, da man fast in den Kreuzungsbereich hineinschreiten/-fahren muss, um die Verkehrsteilnehmer der anderen Richtungen sehen zu können.

Unsere Vorschläge zur Entschärfung der Gefahrensituation sind ähnlich wie die Vorschläge an der Einmündung (Höhe Planstraße A):

- **Abrunden** der Ecken des Kreuzungsbereiches mit wenig zusätzlichem Asphalt.
- Einrichtung von 1-2 weiteren Sitzecken in den Ecken der Kreuzung, die eine Sichtbeziehung der Verkehrsteilnehmer zulässt/zulassen.
- Die Büsche wegnehmen oder **zurücksetzen.**
- Verkehrszeichen mit **Warnung** vor der Gefahrenstelle anordnen.

Grundsätzlich Radverkehr fördern/“anbieten“

Durch die Bebauung wird der bewegte und der ruhende motorisierte Individualverkehr im Viertel zunehmen. Um einem Parkdruck des motorisierten Individualverkehrs entgegenzutreten, ist es grundsätzlich ratsam, den Radverkehr so gut wie irgend möglich zu fördern. Entsprechend sollten auf den Gehwegen ausreichend Fahrradbügel angeboten werden und im Plan Auflagen zur Schaffung von Fahrrad-Park-Möglichkeiten an den Bauherren eingeführt werden. Ein entsprechender Punkt in den „Textliche[n] Festsetzungen“ bei I. Planungsrechtliche Festsetzungen → 5. Bauliche Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Schallimmissionen → „Aktiver Lärmschutz“ (nach Passiver Lärmschutz) könnte folgendermaßen lauten:

Zum Verringern des zusätzlichen Lärms durch Kfz im Zusammenhang mit dem Geschäftsbetrieb sollten leisere Verkehrsmittel gefördert werden, insbesondere das Fahrrad durch mindestens 0,4 leicht zugängliche, ausreichend breite Fahrradparkplätze pro Arbeitsplatz (frei oder überdacht oder in einem ebenerdigen Fahrradraum) auf dem Grundstück des jeweiligen Gebäudes.

Die Verringerung des ruhenden motorisierten Individualverkehrs würde zwei Vorteile haben:

- Bessere Situation für die Fahrradfahrer auf der Freiburger Straße stadteinwärts; dort herrscht schon jetzt eine gefährliche Situation durch die Kombination aus den Parkenden und den Schienen.
- Zusätzlich weniger starke Verschlimmerung der Parksituation auf der Hirschfelder Straße, was für die Sichtverhältnisse der Radfahrenden entscheidend ist: jedes Kfz weniger, das dort parkt, macht das Kreuzen der Hirschfelder Straße für die

Erholungsgebiet-Nutzer einfacher. [Auch wenn sie nicht im Plangebiet liegt: hiermit schlagen wir vor, auf der Hirschfelder Straße auf der Höhe des Weißeritz-Zuges einige zehn Meter ruhenden Verkehr mithilfe von Verbotsschildern oder Blumenkübeln zu verhindern]

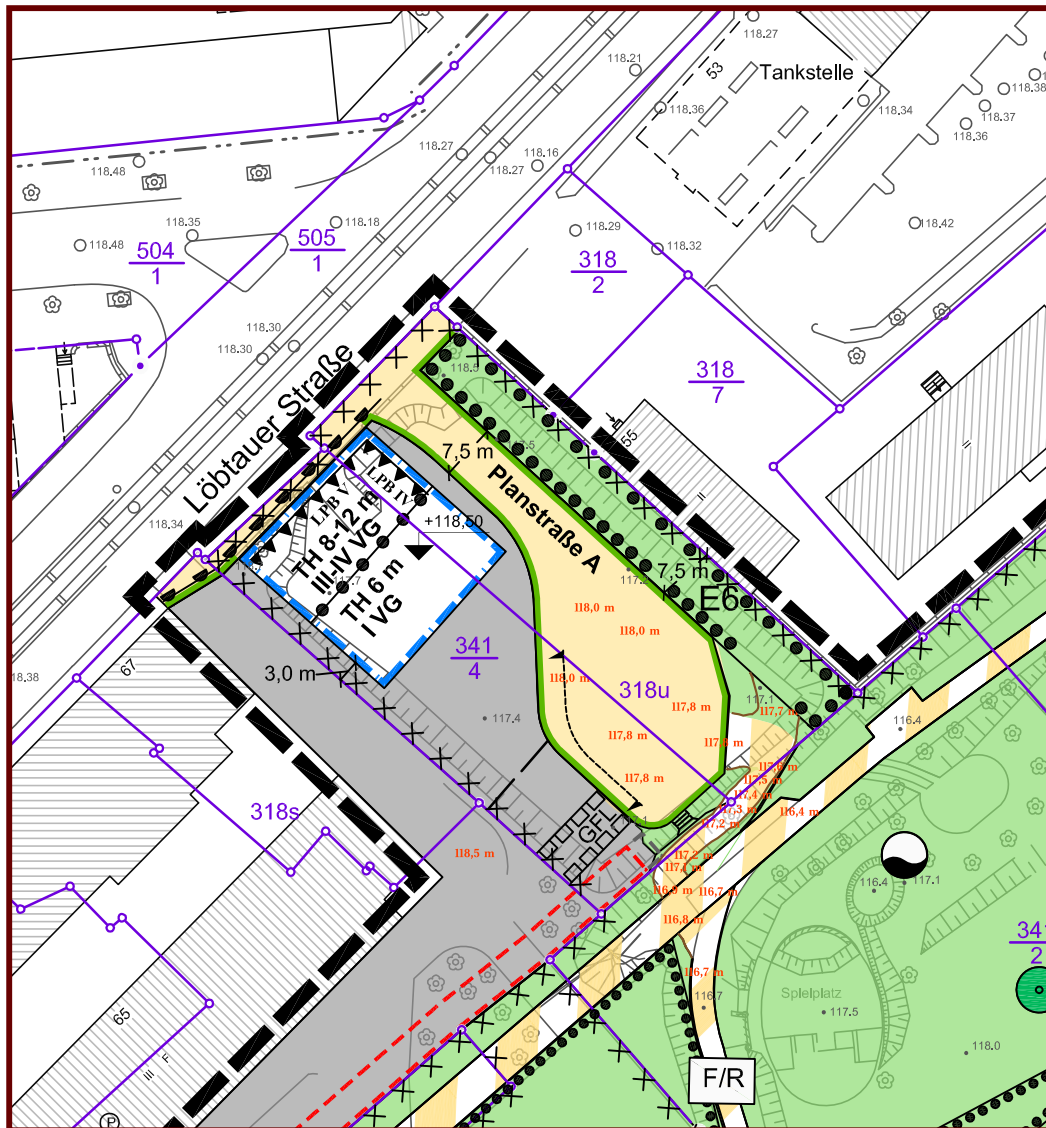
Mit sämtlichen hier genannten Vorschlägen würde sich die Qualität des Weißeritz-Grünzuges allgemein und des Plan-Geltungsbereiches speziell für alle Nutzergruppen verbessern.

Für Rückfragen stehen wir gern zur Verfügung unter info@adfc-dresden.de.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Spitzner
Vorstand ADFC Dresden

Mögl. Aussehen bei Anschluss Planstraße
(zu Bebauungsplan 373, Dresden-Löbtau,
Gewerbepark Freiberger Straße)



Mögl. Aussehen bei Tausch+Anschluss Planstraße
(zu Bebauungsplan 373, Dresden-Löbtau,
Gewerbepark Freiberger Straße)

