

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

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38
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

18gse005

15. Januar 2018

Stellungnahme zum Bebauungsplan Nr. 357 B (Leipziger Straße /Neustädter Hafen)

Sehr geehrte Frau Gloger, sehr geehrte Damen und Herren,

derzeit liegt der Entwurf des Bebauungsplans 357 B öffentlich aus. Der ADFC Dresden nimmt hiermit Stellung zu diesem Bebauungsplan:

Situation am Elberadweg

Wir begrüßen die über weite Strecken große Breite des Elberadwegs (7,0 m), die angesichts der hohen Nutzung durch Fuß- und Radverkehr sowie der Bedeutung für den Aufenthalt auch notwendig ist.

Am nordwestlichen Ende des Baugebietes fällt die Verschwenkung des Geh- und Radweges mit dessen Verschmälerung von 7,0 auf 4,5 m zusammen. Zur Reduktion der Konflikte zwischen Fuß- und Radverkehr bietet es sich an, die Verschmälerung Richtung Nordwesten – in die geradere Strecke nach der Kurve – zu verschieben und eine direktere Führung des Elberadweges vorzusehen. Der hierfür notwendige bauliche Aufwand wie auch die Flächeninanspruchnahme wäre gering.

Erschließung für den MIV

Hinsichtlich der Erschließung für den MIV einschließlich der Zu- und Abfahrten der Tiefgaragen sowie der oberirdischen Stellplätze befürchten wir erhebliche städtebauliche, vor allem aber sicherheitsrelevante Defizite. Dies betrifft die Lage und Anzahl der Kfz-Stellplätze, aber auch die Zu- und Abfahrt der südlichsten der drei Tiefgaragen. 2011 hatte der Stadtrat sogar beschlossen, die Hafencity als „Modellprojekt CO2-neutraler Stadtteil“ zu planen (A0163/10). Dies erfordert einen deutlicheren Fokus auf die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs und die Vermeidung nicht unbedingt notwendiger Versiegelung.

Die Zahl der **Kfz-Stellplätze** liegt laut Anlage 4 der Erschließungskonzeption um 180 über der aufgrund der baurechtlichen Vorschriften erforderlichen Zahl. Tatsächlich handelt es sich allerdings um ein Baugebiet, das in jeder Hinsicht einen gegenüber den baurechtlichen Vorschriften verringerten Stellplatzbedarf erwarten lässt: Das Gebiet ist gut an den ÖV angebunden, die Attraktivität für den Radverkehr ist angesichts des angrenzenden Elberadweges und der innenstadtnahen Lage hervorragend, und auch die fußläufig erreichbare Nahversorgung wird spätestens nach Fertigstellung des auf der anderen Seite der Leipziger Straße geplanten Baugebietes überdurchschnittlich gut sein. Wir bitten deshalb um eine Reduktion der Stellplätze

auf das baurechtlich vorgeschriebene Maß, womit auch die im Folgenden genannten Probleme deutlich leichter entschärft werden können.

Trotz der in den Tiefgaragen umfangreich vorgesehenen Stellplätzen sind an der Oberfläche mehr als 60 Stellplätze vorgesehen. Dies widerspricht auch der Intention des Masterplans, in dem es heißt: „Anlieger und Besucher sollen ihre Fahrzeuge in Tiefgaragen unterbringen können.“ (Masterplan, S. 19). Vor dem Hintergrund, dass bereits die Stellplätze in den Tiefgaragen den notwendigen Stellplatzbedarf mehr als abdecken, kann und sollte auf die oberirdischen Stellplätze mindestens entlang der Planstraßen A, B und C (sowie deren Verlängerungen) verzichtet werden.

Diese oberirdischen Stellplätze sorgen für eine nicht notwendige Versiegelung, eine geringere städtebauliche Qualität und nicht zuletzt für Sicherheitsdefizite: Die in der Verlängerung der Planstraßen B und C vorgesehenen Senkrechtparkplätze werden i.V.m der eher geringen Fahrgassenbreite zu einem regelmäßigen Befahren der Geh- und Radwege führen. Möglicherweise gilt dies auch für den Elberadweg in der Verlängerung der Planstraße B, da dort die Senkrechtparkplätze bis zum Elberadweg reichen. Rangierende bzw. rückwärts fahrende Kfz stellen für Fußgänger und Radfahrer ein erhebliches Sicherheitsrisiko dar, sodass derartiges an den Bewegungsflächen des nichtmotorisierten Verkehrs auf ein Minimum beschränkt werden sollte.

Aus unserer Sicht ist auch die **Erschließung der östlichen Tiefgarage** problematisch. Zwei der Ein- und Ausfahrten führen direkt auf die Leipziger Straße und erhöhen dort die Zahl der Konfliktpunkte sowie die Häufigkeit der Blockade des Gehweges durch wartende Kfz. Stattdessen sollten die beiden östlichen Tiefgaragen verbunden werden und nur über die Stichstraßen (und damit auch über den bzgl. Verkehrssicherheit vorteilhaften signalisierten Knotenpunkt) erschlossen werden.

Damit würde auch das größte Problem der Erschließung gelöst: Durch die Einfahrmöglichkeit nur von der landwärtigen Richtung und die Ausfahrt nur Richtung stadteinwärts wird es in der Praxis zu regelmäßigem illegalem Linksein- und -abbiegen aus/in die Leipziger Straße kommen. Angesichts der erheblichen Anzahl an Abbiegevorgängen, die zum Erreichen der Tiefgarage von Südosten oder zum Ausfahren nach Nordwesten erforderlich sind, ist mit einer sehr geringen Akzeptanz der vorgesehenen Verkehrsregelung seitens der Kraftfahrer zu rechnen. Derartige (regelwidrige) Abbiegevorgänge gefährden Fußgänger und Radfahrer, die sich entlang der Leipziger Straße bewegen. Dem gegenüber können v.a. die Linksabbiegevorgänge aus Richtung Innenstadt am LSA-gesicherten Knoten sicherer abgewickelt werden.

Gestaltung der Kfz-Einfahrten

Die (nicht signalisierten) Einmündungen der Stichstraßen in die Leipziger Straße sollten im Sinne einer höheren Fußverkehrsqualität und Sicherheit als Gehwegüberfahrten gemäß Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002), Abschnitt 3.1.2.6 gestaltet werden. Dies gilt auch für die vorgesehenen TG-Zufahrten sowie Zufahrten zur Anliegerfahrbahn im Baugebiet. Bisher ist – soweit dies aus den Unterlagen hervorgeht – auch bei der Einmündung der Planstraße C keine Gestaltung im Sinne der EFA (optische und höhenmäßige (ebene) Durchführung des Gehweges, vgl. auch RASSt, Abbildungen 114 und 115) vorgesehen.

Gehwegüberfahrten verdeutlichen den Vorrang sich dort bewegender Fußgänger sowie bei Freigabe dort fahrende Radfahrer, sorgen für geringere Abbiegegeschwindigkeiten und für eine Verdeutlichung der Unterordnung des Nebenstraßennetzes.

Abstellen von Fahrrädern

Unklar ist für uns, ob und wie das Abstellen von Fahrrädern gesichert wird. Eine bloße Erwähnung der Notwendigkeit derartiger Abstellmöglichkeiten führt im Zweifelsfall zu zu wenigen, fragwürdig platzierten oder schlecht gestalteten Fahrradständern. Aus Sicht des ADFC sollten bereits im Bbauungsplan anforderungsgerechte – d.h. abschließbare, eben erreichbare – Radabstellanlagen festgelegt werden. Dies kann bspw. durch die verbindliche Festlegung von Fahrradräumen im Erdgeschoss der Gebäude erfolgen (je nach Zahl

der Wohnungen und Nutzungen in den Häusern entweder in jedem Gebäude separat oder an mehreren Stellen gebündelt, z.B. an der TG-Zufahrt im MI 3, der an der Parkachse gelegenen Ecke von Haus G, an der TG-Zufahrt an Haus H und dem Durchgang durch das Haus J). Vor den einzelnen Gebäuden, vor allem bei den Mischgebieten, sollte bereits im B-Plan das Aufstellen einer ausreichenden Zahl an Fahrradbügeln festgelegt werden.

Wechselwirkungen mit der Planung zur Leipziger Straße

Auch wenn die Planungen zur Leipziger Straße unabhängig von den Planungen zum jetzigen Bebauungsplan zu sehen sind, so sollte zumindest sichergestellt werden, dass die jetzt im Bebauungsplan getroffenen Festlegungen jene Lösungen für die Leipziger Straße nicht verhindern, die eine vollständige Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs bei der Sanierung der Straße ermöglichen.

Wir begrüßen, dass auf der Leipziger Straße zumindest Schutzstreifen vorgesehen sind, sie dienen besser als der Elberadweg der näheren Gebietserschließung. Aus unserer Sicht sind allerdings aufgrund des Kfz-Aufkommens nicht nur Schutzstreifen, sondern Radfahrstreifen erforderlich (vgl. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Abschnitt 2.3.3).

Wir lehnen zudem die im Lageplan des Erschließungskonzepts eingezeichneten DVB-Haltestellentypen (Standardhaltestellenprojekt Typ 3.1) auf der Leipziger Straße aus Sicherheitsgründen ab. Dieser Haltestellentyp ist aufgrund der Verengung gefährlich und stößt darüber hinaus ängstlichere Nutzer/Nutzerinnen ab. Das widerspricht den Entwurfsprinzipien und Richtlinien, wonach die Sicherheit die oberste Priorität zu haben hat. Wir fordern grundsätzlich – und damit auch in diesem Fall – die sichereren Kaphaltestellen.

Eine Kontinuitäts-Argumentation für die unseres Erachtens einst defizitär sanierte Leipziger Straße kann hier nicht gelten. Alte Probleme sollten nicht fortgeführt werden.

Einzelpunkte

Abschließend bitten wir Sie um die Berücksichtigung mehrerer, einzelner Punkte:

- Am südwestlichen Ende des Gebietes mündet die Verlängerung der Uferstraße in den Elberadweg. Diese Einmündung sollte – ähnlich der Einmündung der Verlängerung der Planstraße C – aufgeweitet werden, um die fahrdynamischen Anforderungen abbiegenden Radverkehrs zu erfüllen. Die Uferstraße stellt für beiden Richtungen des Elberadweges die Zuwegung auf die Marienbrücke dar, vor allem aus Sicht des von der Innenstadt kommenden Radverkehrs ist die Einmündung deutlich zu spitz.
- Nicht nachvollziehbar ist für uns der in der Erschließungskonzeption, Abschnitt 5.2., genannte **MIV-Anteil der Bewohner** von 47 % - 60 % (wie auch andere, dort genannte sehr hohe MIV-Anteile). Dieser liegt weit oberhalb des Dresdner Durchschnitts von 39 % gemäß SrV 2013, trotz der o.g. bezüglich des Umweltverbundes verkehrsgünstigen Lage des Gebietes. Womöglich kann das Ansetzen eines realistischeren Anteils des MIV aufgrund der dadurch erfolgenden Reduktion der Zahl der prognostizierten An- und Abfahrten ebenfalls zur Lösung der oben angesprochenen Probleme der Erschließung für den Kfz-Verkehr beitragen.
- Ggf. kann ein Teil der südöstlich des Kreativzentrums am Elberadweg vorgesehenen Fahrradbügel an die Hafepromenade unterhalb des Hauses A verlegt werden, um eine Abstellmöglichkeit mit geringerem Abstand zur eigentlichen Hafepromenade zur Verfügung zu stellen. Südöstlich des Kreativzentrums – am Abgang zu den Bootsliegeplätzen – sind zwar Abstellplätze sinnvoll, vermutlich aber nicht in der im Plan eingezeichneten Anzahl notwendig.
- Bei der in der Verlängerung der Planstraße D vorgesehene Überfahrt über den Elberadweg sollte sichergestellt werden, dass der Belag des Elberadweges durchgeführt wird und dort keine Unterbrechung des Belages (z.B. mit Pflaster) eingebaut wird.
- Am nordwestlichen Ende des Mischgebiets MI1 (Zugang zum Innenhof von der Planstraße C) führen eine Rampe und eine Treppe zum Innenhof. Eine Rampe mit der gleichen Entwicklungslänge wie

die parallele Treppe erfüllt mit ihrer Neigung vermutlich nicht die Anforderungen an Barrierefreiheit. Stattdessen sollte analog der Erschließung des Mischgebietes MI 1 an der Planstraße A auch hier eine längere Rampe (u.U. unter Verzicht auf die Treppe) vorgesehen werden.

Wir bitten um die Berücksichtigung der obigen Anmerkungen und verbleiben

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

N. Larsen

Nils Larsen