

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

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
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
20gse039

6. August 2020

Studie Parkraumerhebungen im Stadtbezirk Pieschen

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Dresden e.V mit derzeit etwa 4.100 Mitgliedern hat die Ergebnisse des Zwischenberichtes zur Parkraumanalyse für Pieschen-Süd und Trachau („*Parkraumerhebungen im Stadtbezirk Pieschen, Informationen zum Schach-stand*“, vorgestellt im Stadtbezirksrat Pieschen am 09.06.2020 und veröffentlicht am 12. Juni 2020 über Pieschen-Aktuell.de „*Parken in Pieschen-Süd und Trachau: Analyse sieht kaum Chance auf kurzfristige Verbesserung*“) zur Kenntnis genommen und möchte dazu Stellung beziehen.

Pieschen-Süd und Trachau sind dicht besiedelte, sehr junge und kinderreiche Stadtteile. Das Durchschnittsalter liegt bei 34 bzw. 44 Jahren. Der Anteil der Kinder unter 17 Jahren an der Gesamtbevölkerung liegt in beiden Stadtteilen bei etwa 20 %. Eine hohe Dichte an Kindergärten und Schulen und an gut besuchten Spielplätzen ist vorhanden. Die Verfügbarkeit eines eigenen Privat-Pkw ist zumindest in Pieschen-Süd mit etwa 264 Pkw/1000 Einwohnern unterdurchschnittlich. In Pieschen-Süd sind 60 % der Haushalte Ein-Personenhaushalte.

Der ADFC Dresden bedauert, dass keine gesamtheitliche Analyse der Stadtteile vorgenommen wurde und sich ausschließlich auf den ruhenden Verkehr bezogen wurde. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass die Möglichkeiten für eine (kurzfristige) Verbesserung der Parkraumsituation auf Grund der Struktur der Gebiete sehr beschränkt sind. Der ADFC hält es deshalb für ein falsches Vorgehen, die Parkflächen weiter auszubauen. Die Vergrößerung der Parkflächen steht zudem den erklärten Entwicklungszielen zum nachhaltigen Stadtumbau und dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Dresden entgegen.

Der ADFC lehnt die Umwandlung von Längsparkplätzen in ein Querparken zur Erhöhung der Flächen für den ruhenden Verkehr aufgrund der Verringerung der Verkehrssicherheit für die übrigen Verkehrsteilnehmer grundsätzlich ab.

Verkehrssicherheit Sachstand

Die Verkehrssicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer ist in Pieschen-Süd und Trachau aufgrund der fehlenden Radwege und der autogerecht ausgebauten Straßenzüge und Kreuzungen als schlecht zu bewerten. Die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs wurden bei den Sanierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen der Straßenzüge der letzten Jahre im unzureichenden Maße berücksichtigt.

An den großen Hauptverkehrsstraßen, der Leipziger Straße und der Großenhainer Straße und an den viel befahrenen Verbindungsstraßen Bürgerstraße, Wurzener Straße, Rehefelder Straße und Industriestraße fehlen separate durchgängige Radverkehrsanlagen zum sicheren Vorankommen. Entlang dieser Straßenzüge, die geprägt sind durch schmale Gehwege und straßenbegleitendes Parken, ist es für ungeübte Radfahrer (z.B. Kinder

und ältere Leute), nahezu unmöglich sich regelkonform zu verhalten. Ein Befahren der Gehwege, auch in entgegengesetzter Fahrtrichtung, ist aufgrund der fehlenden Radinfrastruktur weit verbreitet.

Besonders für Kinder über 10 Jahren ist die derzeitige Verkehrssituation in Pieschen-Süd und Trachau unzumutbar. Das Befahren des Fußweges ist für Kinder ab diesem Alter nicht mehr gestattet, dagegen ist die Radinfrastruktur keinesfalls so gestaltet, dass diese gefahrlos benutzt werden kann.

Eine sichere radfahrertaugliche Verbindung zwischen den Stadtteilen Pieschen-Süd und Trachau existiert nicht. Alternativrouten für Fußgänger und Radfahrer wären unkompliziert auf den bestehenden Wegen der angrenzenden Sport- und Kleingartenanlagen einzurichten. Die derzeitige Verbindung zwischen den Stadtteilen führt über den Dreyßigplatz, in dessen Umfeld die Konflikte zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern (Fuß-, Rad-, ÖPN-, MI-Verkehr) täglich zunehmen.

Der ADFC sieht dringenden Handlungsbedarf, die Stadtteile radfahrgerecht umzubauen.

Verkehrssicherheit bei Vergrößerung der Flächen für den ruhenden Verkehr

Die Studie schlägt zur Erhöhung der Parkplatzkapazität ein Querparken im Straßenraum vor. Durch Querparken wird die Verkehrssicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer jedoch beeinträchtigt, da beim Ausparken praktisch blind gefahren werden muss. Darüber hinaus wird die Fahrbahn verschmälert, Begegnungs- und Überholabstände können nicht eingehalten werden. Der ADFC rät deshalb stark von der Umwandlung von Längsparkplätzen in ein Querparken zur Erhöhung der Flächen für den ruhenden Verkehr ab.

Die Mohnstraße stellt durch die kürzliche Asphaltierung eine wichtige und alternativlose Radverbindung zwischen Elbcenter (Haltestelle Mickten) zum Haltepunkt Pieschen dar. Es ist wäre ein falsches Signal für die Stadtteilentwicklung hier Querparker anzuordnen.

Auch die aus Querparkern resultieren Einbahnstraßenregelungen, greifen massiv in die Verkehrssicherheit ein. Auch hier können Begegnungs- und Überholabstände nicht eingehalten werden, was eine Reduzierung der Verkehrssicherheit insbesondere von Radfahrern bewirkt. Daher sind diese Regelungen für den ADFC nicht akzeptabel.

Statt die jetzt schon mangelhafte Situation für den Radverkehr in den Stadtteilen weiter zu verschlechtern, fordert der ADFC dringend Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zusätzlich bessere Infrastruktur für die Radnutzung durch Aufstellen von sicheren Abstellanlagen.

Vorschläge des ADFC

Bei der Umsetzung von Maßnahmen in den benannten Stadtteilen, welcher Art auch immer, sind insbesondere die nicht motorisierten und schwächeren Verkehrsteilnehmer und deren Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

Als Mangel der Untersuchung sehen wir, dass diese sich ausschließlich auf die öffentlichen Parkstände bezieht. Der nicht unerhebliche Anteil an privaten Parkmöglichkeiten wurde nicht erfasst. Auf dieser Grundlage darf es keine Vergrößerung der Parkflächen zulasten anderer Verkehrsteilnehmer geben. Wir regen eine Korrektur diesbezüglich an. Mehr Parkflächen bedeuten darüber hinaus mehr Parksuchverkehr.

Weiterhin regt der ADFC an, die Einrichtung eines durchgängigen und sicheren Radverkehrsnetzes als eine effektive Maßnahme gegen „Parkplatzmangel“ anzusehen, weil ein solches Netz die Motivation zur Anschaffung von weiteren Pkw erheblich verringert. Die Umsetzung der Radverkehrskonzeptes in den Stadtteilen Pieschen-Süd und Trachau wurde bisher nur angefangen und eine sichere Verkehrsverbindung zwischen den beiden Stadtteilen fehlt.

Da es sich um öffentlichen Verkehrsraum handelt, regt der ADFC Dresden eine gesamtheitliche Analyse der Verkehrssituation an, unter Einbeziehung der Belange des nichtmotorisierten Verkehrs und unter Berücksichtigung nachhaltiger Entwicklungsziele der Stadt und Einbindung der Bevölkerung.

Bereits in dem der Untersuchung zugrunde liegendem Stadtratsbeschluss Vorlage Nr. A0364/17, vom 01. März 2018 wurde explizit genannt, dass innovative und multimodale Angebote (z. B. Elektromobilität, Carsharing) zu berücksichtigen sind und Aussagen dazu zu treffen sind, auf welche Art und Weise und in welchem Umfang zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten zukünftig in den verschiedenen Quartieren bereitgestellt werden können. Die Präsentation greift diese Vorschläge zwar kurz auf, untersucht jedoch nicht, wie sich diese Maßnahmen auf den zukünftigen Bedarf an Kfz-Stellplätzen auswirken könnten. Diesen Maßnahmen wird eine langfristige Wirkung auf die Entlastung der Parkplatzsituation zugeschrieben.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs und Erhöhung der Verkehrssicherheit werden in der Studie nicht benannt. Der ADFC ist der Meinung, dass mit diesen Maßnahmen auch kurzfristig zur Verringerung des Parkdruckes beigetragen werden kann. Dies zeigt sich gerade in letzter Zeit an den im Radverkehr innovativ planenden Städten wie London, Paris und Brüssel. Diese Maßnahmen sind sogar unerlässlich, um das Parkproblem dauerhaft und nachhaltig zu lösen. Wenn die Chance eines Stadtteilumbaus aufgrund der jetzigen Situation nicht wahrgenommen wird, werden in einigen Jahren die Parkflächen wiederum nicht ausreichen. Sichere Fahrradwege und Abstellanlagen gäbe es dann weiterhin noch nicht.

Auch die teilweise gering genutzten ruhenden Verkehrsflächen an Einkaufszentren/-läden (Straßenbahnhof Mickten, Mälzerei, Lidl- Parkplatz, Parkflächen an Industriestraße etc.) und der zukünftige Umgang damit, finden in der Veröffentlichung keine Erwähnung. Vereinbarungen mit der Stadt über ein nächtliches Parken wären zur Entlastung der Straßenzüge denkbar.

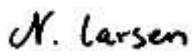
Neben der Umsetzung des Radverkehrskonzepts regt der ADFC eine zügige Umsetzung folgender Maßnahmen an:

- Geschwindigkeitsreduzierung und abschnittsweises Überholverbot von Radfahren in der Bürgerstraße und schrittweiser Rückbau von straßenparallelen Parken im Bereich der Bürgerstraße („Fahrt neben den Straßenbahngleisen wegen fehlender Sicherheitsabstände zum ruhenden Verkehr zu gefährlich“ – Radverkehrskonzept, Mangel 741, Priorität 1).
- Aufstellung von Schildern, die auf den Überholabstand von 1,5 m bzw. bei Kinder 2,0 m hinweisen
- Anordnung von sicheren Abstellanlagen an den wichtigen ÖPNV-Punkten des Stadtteils und der Ausstellung von Fahrradbügeln vor Kindergärten, Schulen, Geschäften
- Anbieten einer sicheren radfahrertauglichen Verbindung zwischen den Stadtteilen Pieschen-Süd und Trachau (Radverkehrskonzept, E 4.1.14, Anstrich 6)
- Geschwindigkeitsreduzierung entlang der großen Straßenzüge Großenhainer und Leipziger Straße, insbesondere im unmittelbaren Wohn- und Einkaufs- und Schulumfeld.

Für weitere Abstimmungen steht der ADFC gern zur Verfügung.

Wir würden uns über eine Rückmeldung zu unseren Vorschlägen freuen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.


Nils Larsen