

PRESSEMITTEILUNG

03. Juli 2019

Extrarunde am Zelleschen Weg

Studierende müssen länger auf Entlastung der 61 warten

Der StuRa kritisiert den Beschluss des Bauausschusses vom Montag: Statt den guten Kompromiss aus dem Jahr 2016 nun zügig umzusetzen, wird erneut Symbolpolitik für Autos betrieben.

„Das ist ein Vorgehen nach dem Sankt-Florians-Prinzip. Anstatt den begrenzten Verkehrsraum maßvoll und nach Bedarf aufzuteilen, werden die Probleme von der Südseite des Zelleschen Weges auf die Nordseite verlagert und dort Grünflächen versiegelt“, meint David Färber vom StuRa der TU Dresden. „Sollte zur Verbreiterung des Straßenzuges zunächst in die Flächen der Uni und SLUB eingegriffen werden, wären jetzt die Vorgärten von Anlieger_innen der anderen Straßenseite betroffen.“

Am 1. Juli hat der Bauausschuss mit den Stimmen von CDU, FDP, AfD und Bürgerfraktion eine neue Vorplanung für den Zelleschen Weg beauftragt. Bei der neuen zu untersuchenden Variante soll es auf Basis des ursprünglichen CDU/FDP-Antrages mit überdimensionierter Infrastruktur für Autos außerdem noch großzügige Radverkehrsanlagen, ausreichend breite Gehbahnen und Busbuchten geben. Der Erhalt des SLUB-Walls soll durch Verschwenkung der Straße nach Norden ermöglicht werden.

„Ich sehe die Berücksichtigung von Belangen des Rad- und Fußverkehrs in der zusätzlichen Vorplanungsvariante, die ohne die umfassende Kritik des StuRa wohl nicht beschlossen worden wäre, positiv. In Verbindung mit vier Fahrstreifen stellt sich allerdings die Frage, woher die drei bis vier Meter¹ zusätzliche Breite kommen sollen“, erläutert Daniel Duschik, Referent Mobilität des StuRa der TU Dresden.

Darüber hinaus entsteht ein unnötiger Zeitverzug. Alleine durch Gremienumlauf, Bürger_innenbeteiligung und Ausschreibung der Planung erwartet die Stadtverwaltung eine Verzögerung von bis zu zwei Jahren.² Hinzu kommen möglicherweise zeitaufwändige Enteignungen. Eine solche Verzögerung des Stadtbahnprojektes ist nicht im Interesse der Studierenden, die auf eine baldige Entlastung der überfüllten Buslinie 61 hoffen.

Die Reduzierung der Breite für den Autoverkehr auf einen überbreiten Fahrstreifen je Richtung – wie 2016 beschlossen – ist sinnvoll und ohne Einschränkungen möglich. Für die Leistungsfähigkeit maßgebend sind die Kreuzungen am Fritz-Förster-Platz und an der Ackermannstraße, die mit zwei vollwertigen Fahrstreifen zzgl. Abbiegespuren ausgeführt werden. Diese Einschätzung wurde in einer Verkehrssimulation bestätigt, bei der sogar vom schlechtesten Fall mit nur einem Fahrstreifen zwischen den Kreuzungen ausgegangen wurde. Laut Planungsregelwerk³ liegt die Leistungsfähigkeit eines überbreiten Fahrstreifens bei 1400 bis 2200 Kfz/h. Am Zelleschen Weg sind heute sowie in der Prognose in der Spitzenstunde nur rund 1200 Kfz/h unterwegs.

Der StuRa appelliert daher an die Stadtratsfraktionen, der Beschlussempfehlung des Bauausschusses nicht zu folgen. Stattdessen sollte der gefundene Spielraum von einem halben Meter¹ genutzt werden, um damit – nach einer Prüfung – entweder den Radweg oder den Fußweg auf der Südseite zu verbreitern.

Für weitere Auskünfte kontaktieren Sie uns gerne unter presse@stura.tu-dresden.de oder 0174/8511471.

¹ dnn.de/Dresden/Lokales/Verkehrsbuergermeister-CDU-Antrag-wuerde-uns-um-Jahre-zurueckwerfen

² Antwort der Stadtverwaltung auf die Anfrage des Sturas

³ Planungsrichtlinie RAST 06, S. 63