

PRESSEMITTEILUNG

31. März 2019

Symbolpolitik für Autos, statt für Menschen

An der TU Dresden mehrt sich Kritik am Versuch von CDU und FDP, die bisherigen Planungen zum Umbau des Zelleschen Wegs im Stadtrat zu kippen

In einer ausführlichen Stellungnahme¹ kritisieren das Referat Mobilität und die TU-Umweltinitiative (tuuwi) des StuRa den Vorstoß der beiden Stadtratsfraktionen scharf. Dieser sieht vor, dass die 2016 beschlossene Verbreiterung der Rad- und Fußwege deutlich geringer ausfällt und die Fahrstreifen für Autos nun auf Kosten von Grün- und Freiflächen des Campus verbreitert werden sollen. Nicht nur bei der Studierendenvertretung stößt das auf Widerstand, der Rektor und Dekane² der Uni haben sich ebenfalls klar gegen den Antrag positioniert.

Vor drei Jahren konnte trotz begrenztem Platz ein Kompromiss zur Neugestaltung des Zelleschen Weges im Rahmen des Projektes „Stadtbahn 2020“ gefunden werden. Derzeit lädt die laute, breite Straße zum Rasen ein, macht das Überqueren abenteuerlich und zerteilt den Campus. In Zukunft soll der öffentliche Raum in nur noch zwei überbreite Fahrspuren, Grünstreifen, die Trasse einer neuen Straßenbahnlinie von Löbtau nach Strehlen, sowie breitere Fuß- und Radwege aufgeteilt werden. Verkehrssimulationen haben gezeigt, dass diese Variante für den Autoverkehr genauso leistungsfähig ist wie der breitere Vorschlag von CDU und FDP. „Die Kreuzungen sind der limitierende Faktor für den Verkehrsfluss, nicht die Anzahl an Fahrstreifen“, erklärt David Färber vom Referat Mobilität, der selbst Verkehrswissenschaften studiert.

Diese Tatsache ignorieren jedoch CDU und FDP, deren Antrag eine Verbreiterung auf vier Fahrstreifen vorsieht. Dafür soll sich der Radverkehr mit Breiten unterhalb der Regelwerte begnügen, zusätzliche Bäume müssten gefällt werden und der Erdwall vor der SLUB weichen. Höhere Kosten und mehr versiegelte Fläche wären ebenso die Folge. „Das ist für uns einfach nicht nachvollziehbar, da für Autos offensichtlich kein Vorteil und ansonsten nur Nachteile entstehen“, sagt Till Schreiner von der tuuwi. „Wir fragen uns, ob dieser Antrag auch gestellt worden wäre, wenn die Antragsteller jeden Tag, wie Tausende Studierende, zu Fuß oder mit dem Rad am Zelleschen Weg unterwegs wären.“

Es wäre daher fatal, den eingebrachten Antrag anzunehmen. In einem Brief an den Oberbürgermeister kommen die Dekane der anliegenden Fakultäten zum selben Schluss. Auch Prof. Hans Müller-Steinhagen stellt sich mit deutlichen Worten hinter die Studierendenvertretung und Dekane seiner Universität: „Als Rektor der TU Dresden unterstütze ich die Argumentation des Studierendenrates und appelliere an die Mitglieder des Stadtrats, für die ursprüngliche Planung zu stimmen und sich damit für die Sicherheit der 45.000 Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden einzusetzen.“

Für weitere Auskünfte kontaktieren Sie uns gerne unter presse@stura.tu-dresden.de oder 0157/56328863.

¹ <https://stura.link/stellungnahmezellescherweg>

² <http://tu-dresden.de/mn/der-bereich/news/der-bereich-mathematik-und-naturwissenschaften-appeleiert-fuer-einen-ausbau-des-radwegs-am-zelleschen-weg>

31. März 2019

Stellungnahme zu beabsichtigten Änderungen an der Planung des Zelleschen Weges

Das Referat Mobilität und die TU Umweltinitiative (tuuwi), beide Teil des StuRa, der zentralen Studierendenvertretung an der TU Dresden, kritisieren den von CDU- und FDP-Stadtratsfraktion gestellten Antrag vom 01.02.2019 zu Planungsänderungen für den Zelleschen Weg scharf. Nach ausführlicher Analyse kommen sie zu dem Schluss, dass dem Autoverkehr mit dem Antrag mehr Raum zugestanden werden soll als notwendig, während der hochfrequentierte Radweg nicht einmal in Regelbreite gebaut werden soll. Dass dabei Grün- und Freiflächen des Campus geopfert werden, ohne reale Vorteile für den motorisierten Individualverkehr zu schaffen, zeugt von reiner Symbolpolitik.

Hintergrund

2016 wurde vom Stadtrat der grundsätzliche Straßenquerschnitt¹ des Teilabschnitts Zellescher Weg im Rahmen des Projektes Stadtbahn 2020 beschlossen. Dieser sieht einen besonderen Bahnkörper in Mittellage für die Straßenbahn, je Richtung einen überbreiten Fahrstreifen (5,50 m) für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), einen Zweirichtungsradweg (2,50 m) südlich, einen Einrichtungsradfahrstreifen (1,75 m) nördlich, sowie beidseitig Gehwege (3,50 m) vor.

Der von CDU und FDP eingebrachte Antrag² vom 01.02.2019 hat folgende Änderungen zum Ziel: Statt eines überbreiten Fahrstreifens je Richtung erhält der MIV zwei Fahrstreifen und damit 6,5 m je Richtung (jeweils + 1 m im Vergleich zur vorangegangenen Planung). Die Breite des Zweirichtungsradweg auf der Südseite beträgt nur 2 m (- 0,5 m) und die des Einrichtungsradfahrstreifes nördlich nur 1,60 m (- 0,15 m).

Bemerkungen

Nicht beachtet wird in dem neuen Antrag, dass der Autoverkehr mit den überbreiten Fahrstreifen der Planung von 2016 laut einer Verkehrssimulation problemlos abgewickelt werden kann. Denn zum Einen können sich zwei PKW während der Fahrt weiterhin überholen, zum Anderen sind hauptsächlich die angrenzenden Kreuzungen für die Leistungsfähigkeit limitierend und nicht die Fahrstreifen dazwischen.

Während der MIV somit mehr Platz bekäme als notwendig, müsste sich der Radverkehr statt mit den Regelwerten von 2,50 m (Zweirichtungsradweg) und 2 m (Einrichtungsfahrfahrbahn) hingegen mit den Minimalwerten für geringes Radverkehrsaufkommen³ begnügen. Das ist nicht zu akzeptieren, da der Zellesche Weg eine der Hauptverkehrsachsen für den Radverkehr darstellt.

Im Beschluss von 2016 sind beim Radverkehr bereits Abstriche vorgenommen worden. Auf der Nordseite (Mensa Siedepunkt) wurde statt eines vollwertigen Radweges nur ein Radfahrbahnstreifen auf der Fahrbahn mit einer Breite unter dem Regelwert beschlossen. Diesen Kompromiss nun zu kippen und damit den Radverkehr ein weiteres Mal einzuschränken, um lediglich eine gefühlte Kapazitätssteigerung für den MIV zu erreichen, ist schlicht nicht nachvollziehbar.

Eine Straße ist kein Selbstzweck und sollte nur so breit wie nötig gebaut werden, da diese Flächen versiegelt, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum reduziert und eine trennende Barriere durch den Campus zieht. Die Barrierewirkung lässt sich bei Verkehrswegen nicht vermeiden, sollte aber durch möglichst viele Querungshilfen gemindert werden. Dazu braucht es eine schmalere Straßengestaltung als im Statu Quo, um überhöhte Geschwindigkeiten weniger zu begünstigen.

Drastische Auswirkungen hätte die Neuplanung auch auf den Vorplatz der SLUB, welcher aktuell durch einen Wall abgetrennt ist. Dieser müsste mitsamt Baumbepflanzung voraussichtlich zum großen Teil weichen und könnte wahrscheinlich nur in kleinerem Umfang neugestaltet werden⁴.

Fazit

Wir appellieren aufgrund der aufgeführten Punkte an den Stadtrat, sich gegen den Antrag vom 01.02.2019 auszusprechen. In einer lebenswerten Stadt und auf unserem Campus benötigen wir hochqualitative öffentliche Räume, wo sich Menschen gerne aufhalten, kommunizieren und neue Ideen entwickeln können. Das Konzept der autogerechten Stadt⁵ der 60er und 70er Jahre ist längst nicht mehr zeitgemäß, da immer breitere Verkehrsachsen für PKW und LKW zu einem nicht zu bewältigenden Verkehr führen und Städte dadurch ihren Charakter verlieren. So ist auch der aktuell vierspurige Zustand des Zelleschen Weges in den Konzepten dieser Zeit zu verorten, der einst ein wichtiges Element zur Südumfahrung der Stadt gewesen ist. Diese Funktion wird heute hingegen von der A17 übernommen.

Stand der Wissenschaft ist, in verdichteten Stadträumen vor allem dem Fuß-, Rad- und Öffentlichem Verkehr Raum zu geben, um die Lebensqualität in der Stadt insgesamt zu erhöhen. Dadurch wird

es möglich, Lehr – und Forschungsgebäude, Einzelhandel und Wohngebäude direkt miteinander zu verbinden sowie Verkehrsprobleme, schädliche Abgase und Lärm zu reduzieren.

In vielen Vorreiterstädten wie Kopenhagen und Amsterdam funktionieren entsprechende Konzepte bereits ausgezeichnet. Insbesondere an der Hauptverkehrsachse unserer Universität, an welcher wir für die Zukunft lernen, lehren und forschen, ist es wichtig, sich an zeitgemäßen Mobilitätskonzepten zu orientieren. Der StuRa TU Dresden hat sich mit den Leitlinien Mobilität schon vor einer Weile für nachhaltige und zeitgemäße Mobilitätskonzepte ausgesprochen. Trotz teils schlechter Bedingungen nutzen Studierende der TU bereits jetzt für rund 90% ihrer Wege den sogenannten Umweltverbund aus Öffentlichem-, Rad-, und Fußverkehr. Ein Anteil, der sich durch ein gutes Angebot weiter steigern lässt.

Für den StuRa der TU Dresden

Das Referat Mobilität und die TU-Umweltinitiative (tuuwi)

Variantenuntersuchung von 2016 zu finden unter: http://ratsinfo.dresden.de/vo0050.php?__kvonr=10309

¹ Variante Z2a optimiert mit Änderungen:

2m Radfahrstreifen (inkl. 0,25m Sicherheitszuschlag) nördlich & 2,50m Radweg (zzgl. Sicherheitszuschlag) südlich

² Antrag von CDU und FDP: http://ratsinfo.dresden.de/vo0050.php?__kvonr=16426

³ gemäß RAST 06

⁴ gemäß Anlage 6.2 - Variantenabwägung Z_öffentlich

⁵ https://de.wikipedia.org/wiki/Autogerechte_Stadt