

Stellungnahme der ADFC-Ortsgruppe Radebeul zur Planung für den Ausbau der Meißner Straße im Bereich Eduard-Bilz-Straße bis Gleisschleife Radebeul-Ost

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir begrüßen die Bemühungen der Planer, den Fahrradverkehr angemessen zu berücksichtigen. Im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten wurde ein weitgehend brauchbarer Kompromiss zwischen den Bedürfnissen der verschiedenen Straßenbenutzer gefunden. Folgende Vorschläge sollten aber noch einmal geprüft werden:

Angebotsstreifen für Fahrradverkehr

In der Planung ist für beide Fahrrichtungen ein „Angebotsstreifen“ für den Fahrradverkehr vorgesehen. In der unmittelbaren Fortsetzung der Straße in Dresden als „Leipziger Straße“ gibt es aber keine Entsprechung, obwohl in den letzten Jahren mehrere Abschnitte dieses Straßenzuges ebenfalls instandgesetzt und modernisiert wurden und Verkehrsbelastung sowie bauliche Rahmenbedingungen etwa vergleichbar sind. Dort wurde weitgehend die ursprünglich Anordnung benutzungspflichtiger kombinierter Geh- und Radwege zurückgenommen und durch eine Freigabe der Gehwege für Radfahrer ersetzt. Dies erlaubt schnellen Radfahrern, die Fahrbahn gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr zu benutzen und langsameren, sicherheitsorientierten Radfahrern, auch ohne Kinder auf dem Gehweg zu fahren. Auch die erwartete Zunahme von relativ schnellen E-Bikes und Pedelecs lässt diese Variante zweckmäßiger erscheinen. Darüber hinaus ist der geplante Radstreifen für fahrradähnliche mehrspurige Fahrzeuge und Anhänger sehr oder sogar zu schmal. Andererseits wurde der vergleichbar ausgeführte Fahrradstreifen in der Meißner Straße im Bereich Borstraße bis Gradsteg bislang allgemein überwiegend positiv beurteilt. Welche Variante nun günstiger ist, kann sicher nur langfristig beobachtet werden.

Bauweise der Straßenbahnhaltestellen

Problematisch sind die Straßenbahnhaltestellen. Hier wurde entschieden, die Bahngleise an erhöhte und vorgezogene Gehwegpodeste heranzuführen. Damit ist auf der Fahrbahn kein Platz mehr für den Fahrradstreifen, dieser wird nun auf dem Gehweg durch den Wartebereich für Bahngäste weitergeführt. Bei den Haltestellen im Bauabschnitt ist mit mindestens durchschnittlichem Fahrgastaufkommen zu rechnen, so dass hier auch erhöhtes Konfliktpotenzial entsteht. Welche Erfahrungen bestehen hierzu inzwischen bei den Haltestellen „Borstraße“ und „Gradsteg“? Würde der Radstreifen auf der Fahrbahn belassen, müssten die Radfahrer in den Gleisbereich fahren, was ebenfalls gefährlich ist. Als

(negativer) Vergleich sei hier noch auf die Haltestellen „Geblerstraße“ und „Alttrachau“ in Dresden verwiesen. Alle vier eben genannten Haltestellen sind für Radfahrer unter winterlichen Bedingungen auch ohne wartende Straßenbahnfahrgäste mindestens riskant, zeitweise sogar völlig unpassierbar.

Alternativ sei hier auf die Bauweise verwiesen, die in Dresden beispielsweise bei den Haltestellen „Oschatzer Straße“ und „Alter Schlachthof“ Anwendung fand und auch offenbar in den früheren Planungsvarianten 1 und 3 angedacht wurde. Hier wurde das Bahngleis in der Fahrbahnmitte belassen, die volle Fahrbahnbreite beibehalten, jedoch die Fahrbahn zur Erleichterung des Ein- und Aussteigens angehoben. Der erhöhte Bereich ist außerdem durch Warnbaken markiert. Radfahrer können hier auch mit Anhänger passieren, ohne Fußgänger oder wartende Fahrgäste zu beeinträchtigen.

Für die Haltestelle „Zinzendorfstraße“ in Richtung Dresden sei insbesondere auf die Möglichkeit verwiesen, die Fahrspur für Linksabbieger ähnlich „Alexander-Puschkin-Platz“ im abgesenkten Gleisbereich zu belassen.

Noch vorteilhafter könnte es sein, diese Haltestelle durch zwei neue etwa in Höhe der Rathenau-/Freiligrathstraße und Schillerstraße/Wendeschleife Radebeul Ost zu ersetzen. Das würde den Fahrverkehr (motorisiert oder auch nicht) noch mehr vom Wartebereich für Straßenbahnfahrgäste trennen, so dass beide Bereiche sicherer gestaltet werden können. Die Haltestelle „Hauptstraße“ könnte in diesem Zusammenhang ebenfalls westwärts etwa bis an die Eduard-Bilz-Straße verschoben werden.

Parkbuchten und sonstiger ruhender Fahrzeug-, „Verkehr“

Insbesondere bei Beibehaltung des relativ schmalen Angebotsstreifens für Radfahrer beurteilen wir die vorgesehenen Parkbuchten kritisch. Es lässt sich bereits jetzt häufig beobachten (z.B. Küchengeschäft an der Kreuzung Schildenstraße), dass dort auch häufig sehr (bzw. auch zu) breite Fahrzeuge abgestellt werden und behindernd in den Radstreifen ragen.

Im gegenwärtigen Zustand werden vor allem im Bereich der Hauptstraße Fahrzeuge (nicht nur) auf dem Fahrradstreifen abgestellt. Das reicht vom einfachen PKW über Paketdienste bis zu großen Lieferfahrzeugen. Wenn dies auch weiterhin regelmäßig geduldet wird, ist der Fahrradstreifen nutzlos und gefährlich und sollte somit gar nicht erst angeordnet werden.

Grundsätzlich sollte aber verstärkt nach Lösungen gesucht werden, den Fahrradverkehr von der unvermeidlich stark motorisiert befahrenen Meißner Straße auf (eventuell noch neu zu schaffende) parallel verlaufende Trassen zu lenken. Ein KFZ-freier Weg, wie schon lange zwischen Bernhard-Voß-Straße und Krokofit-Gelände angedacht, ließe sich auch weiter vom östlichen Ende der Sidonienstraße nicht nur bis zur Forststraße, sondern noch weiter an den Bahnanlagen entlang unter der Autobahn hindurch bis fast zum S-Bahn-Halt Dresden-Trachau vorstellen und würde so viele Probleme entschärfen.

Mit freundlichen Grüßen,

i.A. Andreas Werner

ADFC-Ortsgruppe Radebeul