

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

Landesdirektion Sachsen
Dienststelle Dresden
Referat 32, z.H. Frau Uhlmann

Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

Bischofsweg 38
01099 Dresden

Telefon: 0351 – 501 391 7
Mobil: 0176 – 317 318 08
konrad.krause@adfc-sachsen.de
www.adfc-sachsen.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
15 bau 010

20. April 2015

**Stellungnahme zur Planfeststellung für das Bauvorhaben „Grundhafter Ausbau
Meißner Straße zwischen Dr.-Külz-Straße und Rennerbergstraße“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vorliegende Planung für das Bauvorhaben Ausbau Meißner Straße zwischen Dr.-Külz-Straße und Rennerbergstraße haben wir erhalten und wollen wie folgt Stellung nehmen.

Die Planung ist nicht fußgänger- und radverkehrsfreundlich. Sie geht auf die Belange der Sicherheit und Leichtigkeit des nichtmotorisierten Verkehrs nicht ausreichend ein.

Darüber hinaus ist die Planung nicht wirtschaftlich, weil der wenige hundert Meter lange vierstreifige Auabschnitt an beiden Enden auf zweistreifige Abschnitte stößt, womit selbst die vom Antragsteller gewünschte Beschleunigung des motorisierten Verkehrs nicht eintreten kann. Grunderwerb, Bau und Unterhaltung für das vorliegende Bauvorhaben stehen zu den kaum erreichbaren Verbesserungen im Verkehrsablauf in keinem guten Verhältnis.

Wir halten einen Umbau des Abschnitts zwischen Dr.-Külz-Straße und Rennerbergstraße in ähnlicher Weise wie den unmittelbar westlich angrenzenden Abschnitt der Meißner Straße zwischen Borstraße und Gradsteig für sinnvoll. Aus unserer Sicht sind dazu Veränderungen der vorliegenden Planung erforderlich.

Sicherheitsbelange des Fuß- und Radverkehrs

Die vorliegende Planung sieht eine Verbreiterung des Fahrbahnbereichs gegenüber dem Bestand von ca. 10 m auf ca. 15 m vor. Das erschwert für Radfahrer und Fußgänger die Querung der Meißner Straße unnötig. Besonders für ältere Menschen und Kinder entsteht durch die längere Querungsdauer und die erhöhte Unübersichtlichkeit eine neue Gefährdungslage, die vor dem Umbau in dieser Form nicht existierte.

Wird der Fahrbahnquerschnitt nicht grundlegend verändert, halten wir die Einordnung von Querungshilfen in der Fahrbahnmitte für notwendig.

Die Kurvenradien an Einmündungen (Dr.-Külz-Str., Seweningstr., Zillerstr., Körnerweg, Richard-Wagner-Str.) werden im Vergleich zum Bestand erheblich aufgeweitet. Das erschwert ein zügiges und gefahrloses Queren durch Fußgänger, insbesondere Kinder und gehbehinderte Verkehrsteilnehmer, aber beispielsweise auch für Kinder mit Fahrrädern. Die Querung der Einmündungen ist durch die erheblichen Aufweitungen nicht mehr wie bisher in der Flucht der Meißner Straße möglich, die Übersicht über das Verkehrsgeschehen nimmt dadurch an den Einmündungen ab. Die Sicherheit dieser besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmer ist dadurch herabgesetzt, die Gefahr des Übersehenwerdens durch Einbiegende Kfz erhöht.

Eine begründbare Motivation für die erhebliche Aufweitung der Kurvenradien können wir nicht erkennen (etwa außerordentlich hoher regelmäßiger Schwerlastverkehr). An allen

Unterstützen Sie uns
mit Ihrer Spende
www.adfc-sachsen.de/spenden

Bankverbindung
Volksbank Leipzig
IBAN DE87 8609 5604 0307 8318 05
BIC GENODEF1LVB

Steuernummer
202/140/17238

Einmündungen sollten deshalb zur Sicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs die Kurvenradien des Bestands dringend beibehalten bzw. Aufpflasterungen / Gehwegüberfahrten geprüft werden.

Grundannahmen der Planung, fehlende Daten

Die vorliegende Planung gründet auf einer dünnen Datengrundlage, die sich ausschließlich auf die Verkehrsbelastung des Straßenabschnitts mit MIV und Straßenbahnverkehr stützt. Für den Fußgänger- und Radverkehr liegen hingegen weder Prognosezahlen noch Daten von Verkehrszählungen vor. Diese Daten fehlen für eine sachgerechte Planung der Rad- und Fußverkehrsflächen. Eine derartige Herangehensweise halten wir für nicht zeitgemäß.

Gerade der Radverkehr aber hat in den letzten Jahren enorm zugenommen und wird in den nächsten Jahren, begünstigt durch zahlreiche Trends (erhöhtes Gesundheitsbewusstsein, Steigerung der Anzahl Fahrräder pro Haushalt, bessere Fahrbahnqualität im Stadtgebiet, weniger und späterer Führerscheinbesitz u.v.m.) weiter an Bedeutung gewinnen. Darüber hinaus halten wir die prognostizierten Verkehrszahlen des MIV für zu hoch angesetzt.

Wir fordern, dass grundlegende Daten zum Radverkehr in Radebeul und zu den prognostizierten und vorhandenen Radverkehrsströmen in die Planung eingearbeitet werden.

Die Verkehrsbelastung und sämtliche Umgebungsvariablen auf dem hier in Rede stehenden Bauabschnitt ähneln denen des im Jahr 2013 sanierten Abschnitts unmittelbar westlich zwischen Borstraße und Gradsteig. In diesem Abschnitt wird die Straßenbahn gemeinsam mit dem MIV geführt, eine statistisch messbare Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Verkehrs ist dabei nicht nachweisbar.

In diesem Abschnitt ist der Fahrbahnquerschnitt im Vergleich zur vorliegenden Planung jedoch um mehrere Meter schmaler; das Queren der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer auch an Stellen ohne signalisierte Querungshilfen deutlich erleichtert.

Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs in der Planung

Auf vergleichbaren Straßen, wo eine der vorliegenden Planung ähnliche Fahrbahnverbreiterung – ebenso aus Gründen der Beschleunigung des ÖPNV – umgesetzt wurde, gibt es seit dem Umbau messbar mehr Probleme mit Geschwindigkeitsübertretungen von Kfz und auch eine Zunahme der Beschwerden über solche „Raser“. Ebenso hat sich die Situation und die Sicherheit für die Straße querende Fußgänger und Radfahrer verschlechtert. Ähnliche Effekte halten wir durch die vorliegende, auf schnelle Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs hin optimierte Planung für absehbar.

Wir sehen keine Erfordernis dafür, den MIV und die Straßenbahn auf separaten Spuren zu führen. Eine gemeinsame Führung von Straßenbahn und MIV halten wir angesichts der Tatsache, dass auf der Meißner Straße nur eine Straßenbahnlinie verkehrt für völlig bedenkenlos vertretbar. Der 2013 realisierte westlich gelegene Bauabschnitt zeigt, dass dies im realen Betrieb gut funktioniert.

Die vorliegende Planung setzt (insbesondere querende) Fußgänger und Radfahrer unnötigen Gefahren aus. Wir fordern deshalb eine Umplanung des vorliegenden Abschnitts analog des Fahrbahnquerschnitts im Bereich zwischen Borstraße und Gradsteig. In dem westlichen Bauabschnitt kommt als Führungsform des Radverkehrs in den Haltestellenbereichen die „angehobene radfahrbahn“ zum Einsatz. Diese Führungsform hielten wir auch im Abschnitt zwischen Dr.-Külz-Straße und Rennerbergstraße für sinnvoll. Für eine radverkehrsfreundliche Verkehrsführung an Straßenbahnhaltestellen ist keineswegs eine volle Fahrspur, wie in der vorliegenden Planung, erforderlich.

Mit freundlichen Grüßen