

Stellungnahme des ADFC zur Führung des rechtseibischen Elbradweges im Bereich Pieschener Hafen

Die Führung des Elbradweges im Bereich des Pieschener Hafens wird gegenwärtig aufgrund verschiedener Nutzungsansprüche in diesem Gebiet kontrovers diskutiert. In diesem Zusammenhang wurde auch der ADFC um seine Einschätzung zur Eignung verschiedener denkbarer Trassierungen gebeten. Insbesondere sollte geprüft werden, inwiefern einer Führung des Elbradweges zwischen Moritzburger Straße und ehemaliger Fährstelle entlang der Leipziger Straße zugestimmt werden kann.

Unstrittig wird sein, daß der elbabwärts fahrende Radfahrer für das Stück mitzubenuztender Leipziger Straße nicht erst deren Fahrbahn queren soll. Demzufolge ist die **Eignung** elbseitigen Seitenräume der Leipziger Straße in den fraglichen Abschnitten **zur Aufnahme eines Zweirichtungsradweges** zu prüfen.

Der Abschnitt zwischen ehemaliger Fährstelle und Torgauer Straße scheint für die Aufnahme von Zweirichtungsradverkehr geeignet zu sein. Da die Leipziger Straße hier elbseitig keine Bebauung aufweist, sind hier gute Sichtbeziehungen zwischen Fußgängern und Radfahrern gegeben. Ebenfalls ist nicht anzunehmen, daß es an der in diesem Abschnitt gelegenen Straßenbahnhaltestelle "Rehefelder Straße" zu Konflikten zwischen Fußgängern und Radfahrern kommt.

Auch der Abschnitt der Leipziger Straße zwischen Oschatzer Straße und Puschkinplatz mit seinem promenadenartigen Charakter ließe sich zum Zweirichtungsradweg entwickeln. Dazu wäre vor allem Sorgfalt auf eine entsprechende Markierung bzw. Gestaltung von Furten über Seitenstraßen und Grundstückszufahrten zu richten.

Als problematisch muß hingegen das dazwischenliegende Streckenstück vor den Häusern Leipziger Straße 83 – 97 angesehen werden. Die Breite des Geh-/Radweges ist geringer als in den angrenzenden Abschnitten, die Häuser stehen unmittelbar an der Gehweghinterkante. Die Erdgeschosse der Gebäude sind mit Geschäften versehen, so daß häufig Passanten unvermittelt auf den Rad-/Gehweg treten. Auch befinden sich hier Grundstücks- und Tiefgaragenzufahrten mit schlechten Sichtbeziehungen zwischen deren Nutzern und Radfahrern, desweiteren wird der Gehweg oft widerrechtlich von Kurzparkern benutzt.

Im Bereich der Haltestelle Oschatzer Straße ist der Querschnitt des Seitenraumes durch Einbauten (Fahrgastunterstand) zusätzlich eingeengt. Die unmittelbar an der Haltestelle gelegenen Gebäude werden auch nicht auf Dauer leerstehen, so daß für die Zukunft von Läden (attraktiv durch Haltestellennähe) in ihren Erdgeschossen auszugehen ist. Die in deren Folge zu erwartende weitere Belebung der Gehwegfrequentierung bedeutet eine Zunahme des Konfliktpotentials zwischen Fußgängern und Radfahrern. Schon die Führung des heutigen *Einrichtungsr*adweges an dieser Stelle kann nicht als glücklich eingeschätzt werden. Ein zurückgesetzter Bord zugunsten eines Radfahrstreifens wäre hier die geeignete Lösung.

Aus all den aufgeführten Gründen folgt, daß die Ausweisung des Seitenraumes vor den Häusern Leipziger Straße 83 – 97 als Zweirichtungsradweg möglichst vermieden werden sollte.

Zudem darf nicht vergessen werden, daß es hier nicht um die Führung irgendeines Radweges lokaler Bedeutung geht, sondern um den Elbradweg. Schon heute existieren mit dem Königsufer stromaufwärts und dem komplett ausgebauten Elbradweg im Bereich Radebeul-Coswig attraktive Radwegstücke, die von Erholungssuchenden gern angenommen werden. Werden diese verbunden, ist mit einer ähnlichen Nachfrage wie auf dem bestehenden linkselbischen Elbradweg zu rechnen. So werden auch viele ungeübte Radfahrer das Angebot annehmen, unbeeinträchtigt vom Straßenverkehr entlang der Elbe

durch die Stadt zu fahren. Gerade diese Nutzergruppe wird verunsichert auf die Konfliktstellen vor den Häusern Leipziger Straße 83 – 97 reagieren. Sie findet sich dort all jenen Widrigkeiten des Radfahrens ausgesetzt, denen sie durch Nutzung des Elbradweges entgehen wollte.

Die Bedeutung des Elbradweges in diesem Bereich wird zudem dadurch erhöht, daß er als Verbindung zwischen Trachau, Mickten, Pieschen und der Innenstadt im Vergleich zum übrigen Straßennetz keinen bzw. nur einen geringen Umweg darstellt. Somit wird er auch in der Lage sein, Ströme des Alltagsradverkehrs zu bündeln.

Es sollte also eine Trassierung gesucht werden, welche eine Führung des Elbradweges vor den Häusern Leipziger Straße 83 – 97 unter allen Umständen vermeidet. Damit ist bereits die Variante ausgeschlossen, die den von der Innenstadt kommenden Radfahrer bereits in Höhe der Moritzburger Straße auf die Leipziger Straße verweist.

Zudem wäre diese Führung als unattraktiv einzuschätzen, da sie einen Umweg im Vergleich zu einer der Elbe folgenden Führung bzw. zur Leipziger Straße bedeutet. Auch hätte eine solche Lösung zur Folge, daß ein gutes Drittel der Gesamtstrecke Marienbrücke – ehemalige Pieschener Fährstelle auf der Leipziger Straße zurückgelegt werden muß. Könnte man diese Gründe allerdings noch gegen andere Interessen abwägen, muß nach wie vor die bereits beschriebene Engstelle im Bereich der Haltestelle Wurzener Straße als Ausschlußkriterium für eine solche Trassierung gelten.

Auch eine Route, die von der Innenstadt kommend über einen zu öffnenden Weg in Höhe der Oschatzer Straße auf die Leipziger Straße trifft, würde nicht an der Engstelle vorbeiführen und stellt somit keine Lösung dar. Allerdings wäre hier eine Verbindung zwischen dem Elbradweg und der Einkaufsmeile Oschatzer Straße angebracht.

Somit kann der Elbradweg nur *hinter* den Häusern Leipziger Straße 83 – 97 entlang-führen. Aus unserer Sicht kommen dafür drei Grundvarianten in Frage:

1. Führung über die Mole mit Brücke über die Hafeneinfahrt
2. Führung östlich des Hafens unterhalb der Uferböschung
3. Führung östlich des Hafens oberhalb der Uferböschung

Alle drei Routen sind hinsichtlich Konfliktfreiheit, Vermeidung von Umwegen, Steigungsverhältnissen und Attraktivität als einander weitgehend ebenbürtig zu betrachten. Allerdings hätte zweifelsohne Variante 1 den höchsten Erlebniswert. Die Entscheidung zwischen diesen drei Trassenvarianten kann sich also ausschließlich an den sonstigen Nutzungsansprüchen an das Terrain orientieren.

Eike Schulz

ADFC