

ADFC Dresden e.V. (IG Radverkehr Dresden), Schützengasse 16, 01067 Dresden.

Landeshauptstadt Dresden  
Straßen- und Tiefbauamt  
Herr Pohl (Abteilungsleiter Verkehrstechnik)  
Postfach 120 020  
  
01001 Dresden

ADFC Dresden e.V.  
(IG Radverkehr)

Schützengasse 16  
01067 Dresden

Telefon 0351 / 4 94 33 21

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
Bearbeiter: Herr Jarosch, 15.09.98

Datum  
09.12.1998

Unser Zeichen  
CH/es

## **Albertplatz**

Sehr geehrter Herr Jarosch, sehr geehrter Herr Pohl,

### **Vorbemerkungen**

Die uns übergebene Planung zum Albertplatz ist nur sehr kurz dokumentiert, das eigentliche Planungsziel nicht genannt. Es ist aber anzunehmen, daß die Veränderung, die mit vorliegender Planung beabsichtigt wird, darauf abzielt, die Zwischenzeiten der LSA zu verkürzen, um bessere Bedingungen für den Kfz-Verkehr zu schaffen. Dies soll durch Verlagerung des Radverkehrs auf die Gehwege und damit einer Verschlechterung der Radverkehrsbedingungen erreicht werden. Der ADFC kann sich mit dieser Vorgehensweise zu Lasten des Radverkehrs, die im übrigen auch durch das Verkehrskonzept nicht gedeckt ist, nicht einverstanden erklären.

### **Alternativvorschläge zur Gehwegführung der Radfahrer im Bereich des Albertplatzes**

Der Albertplatz ist ein bedeutender innerstädtischer Knotenpunkt für den ÖPNV, MIV, den Fußgänger- und nicht zuletzt für den Radverkehr. Die Bedeutung für den Radverkehr ergibt sich vor allem aus seiner Lage im Zuge der Fahrradhaupttroute Klotzschestraße – Neustadt – Altstadt – Universität (Nord-Süd-Route) sowie aus seiner Nachbarschaft zur äußeren Neustadt als Aufkommensschwerpunkt im Radverkehr. Hier ist vor allem der Beginn der als Fahrradstraße ausgewiesenen Alaunstraße zu nennen, die in der äußeren Neustadt die Funktion einer Sammelstraße für den Radverkehr innehat. Für den Radverkehr zwischen der äußeren Neustadt und der Altstadt bzw. dem Universitätsgelände gibt es zu einer Führung über den Albertplatz kaum eine Alternative.

Der Bedeutung dieses Platzes für den Radverkehr steht allerdings kein angemessenes Angebot an Radverkehrsanlagen gegenüber. Insbesondere fehlt eine begreifbare Anbindung der Alaunstraße an die Nord-Süd-Route.

Vor diesem Hintergrund wäre es zu erwarten, daß Veränderungen an der Verkehrsorganisation am Albertplatz unter anderem auch auf Verbesserungen für den Radverkehr abzielen. So gibt es unseres Wissens schon Planungen für einen Umbau, die auch entsprechende Lösungen integrieren. Auch die bereits seit Jahren vorliegende Studie zum fahrradfreundlichen Umbau der Nord-Süd-Achse beinhaltet Verbesserungen im Bereich Albertplatz.

Ausgehend von diesen Rahmenbedingungen werden im folgenden die Details der vorliegenden Vorschläge richtungsbezogen abgehandelt.

### **Relation Bautzner Straße/Alaunstraße – Antonstraße**

Nach mehrfach geübter Kritik an der schlechten Erreichbarkeit der Alaunstraße von der Albertstraße aus wurde vor einigen Jahren der Gehwegbereich zwischen Artesischem Brunnen und Alaunstraße für Radfahrer freigegeben (Z239/Z1022-10: Radfahrer, die von der Fußgängerfurt kommend die Alaunstraße erreichen möchten, erkennen allerdings nicht, daß der Gehweg freigegeben ist. Für den von der Bautzner Straße/Alaunstraße kommenden Radfahrer ist die Beschilderung zwar erkennbar, doch nur bedingt relevant. Eine Weiterfahrt in Richtung Antonstraße wird ihm in Höhe des Artesischen Brunnens mit Z239 ohne Zusatzzeichen verwehrt. Offensichtlich hielt man die Geometrie und Belegung des Seitenbereiches hier nicht für ausreichend, um auf diesem Stück den Radverkehr zuzulassen.

Nach dem jetzigen Vorschlag soll der Radverkehr aus Richtung Bautzner Straße/Alaunstraße zwangsweise über den Gehwegbereich zwischen Alaunstraße und Königsbrücker Straße geführt werden. Damit wird sämtlicher Radverkehr auch über das Wegstück am Artesischen Brunnen geleitet, das bisher nicht einmal geeignet schien, Radverkehr auch nur zuzulassen, ohne daß sich der Fußgängerverkehr an dieser Stelle in der letzten Zeit verringert hätte. Nach unseren Beobachtungen weist gerade der Gehwegbereich zwischen Alaunstraße und Königsbrücker Straße mit die höchsten Fußgängerbelegungen am gesamten Knotenpunkt auf.

Nach Überquerung der Königsbrücker Straße auf der Fußgängerfurt wird der Radfahrer auf Höhe des DVB-Hochhauses mit Z239 wieder auf die Fahrbahn verwiesen. Zwar ist diese Stelle aufgrund der Fahrbahngeometrie grundsätzlich dazu geeignet, trotzdem sollte der Radfahrer mindestens durch eine Sperrfläche beim Einfädeln geschützt werden. Zum anderen ist nach wie vor die Führung des Radverkehrs auf der chronisch zugestauten Antonstraße ungeklärt. Eventuell sollte im Sinne einer Übergangslösung der Gehweg freigegeben werden (Z1022-10).

Aus unserer Sicht wäre zwischen Alaunstraße und Königsbrücker Straße eine weitgehende Trennung zwischen Fußgängern und Radfahrern erforderlich. Dazu wäre ein Radfahrstreifen anzulegen. Dazu ist der Bord zwischen Alaunstraße und Königsbrücker Straße um die erforderliche Breite nach Norden zu versetzen. Der Radverkehr würde dann wie der Kfz-Verkehr südliches des Artesischen Brunnens geführt. Ein Radweg auf Gehwegniveau an dieser Stelle würde demgegenüber zur Fehlnutzung durch Fußgänger führen (neue Konflikte!).

### **Relation Albertstraße – Königsbrücker Straße**

Selbst wenn man annimmt, es sei notwendig, den Radfahrer auf dieser Relation über die Fußgängerfurt und damit über die Dreiecksinsel zu führen, ist schwer nachzuvollziehen, warum der Radfahrer dann bereits im Bereich der Ringfahrbahn auf dem Gehweg geführt werden soll. So wird erreicht, daß der Radfahrer die Rechtsabbiegefahrbahn queren muß. Dadurch entsteht gegenüber einer Führung auf der Ringfahrbahn eine zusätzliche Konfliktstelle! Daß damit eine neue Stelle geschaffen wird, an der der Radfahrer Vorfahrt zu gewähren hat (wartepflichtig ist), trägt nicht zu einer Erhöhung der Attraktivität dieser Radfahrbeziehung bei. Bei Rechtsabbiegefahrbahnen mit Dreiecksinseln wird heute als Regellösung die Anlage eines Radfahrstreifens parallel zu den Geradeauspuren empfohlen. Hier wäre der Platz auf jeden Fall spätestens ab der Georgenstraße für eine derartige Lösung vorhanden. Geht man davon aus, daß der Radfahrer auf die Dreiecksinsel geführt werden muß, könnte dieser Radfahrstreifen an einer Auffahrt an der Inselspitze enden, ab dort als Radweg in Richtung Fußgängerfurt weiterführen.

Auch zwischen Hospitalstraße und Georgenstraße müßte es möglich sein, einen Radfahr- oder Schutzstreifen anzulegen.

Der vom Carolaplatz kommende gemeinsame Rad- und Gehweg endet derzeit an der Hospitalstraße. Dieses Radwegende kann durch die Bordgeometrie im Bereich der Einmündung Hospitalstraße als einigermaßen sicher angesehen werden (abgesehen von der Werbetafel kurz vor der Hospitalstraße, welche die Sicht eines Rechtseinbiegers in die Hospitalstraße auf einen Radfahrer beeinträchtigt). An dieser Stelle könnte sehr gut ein Radfahrstreifen beginnen.

Bleibt man allerdings bei der Meinung, der Radfahrer müßte im Bereich der Ringfahrbahn auf dem Gehweg geführt werden, dann müssen die Furten über die Nebenstraßen Hospital- und Georgenstraße abmarkiert werden.

Hat der Radfahrer die Dreiecksinsel erreicht, wird er über die Fußgängerfurt am Artesischen Brunnen vorbei zur Königsbrücker Straße geführt. Zur Erinnerung: Das Wegstück am Artesischen Brunnen wurde bisher nicht einmal als geeignet eingestuft, den Radverkehr freizugeben. Nun sollen der Radverkehr der Relation Bautzner Straße/Alaunstraße – Antonstraße u n d Albertstraße – Königsbrücker Straße dort entlang geführt werden können

Als äußerst gefährlich muß das geplante Radwegende durch Z239 in Höhe der Königsbrücker Straße Nummer 8 angesehen werden. Eine vorhandene Bordabsenkung stellt noch kein geeignetes Radwegende dar. Ein Entlassen des Radfahrers auf die Fahrbahn ist gerade an dieser Stelle besonders gefährlich, da hier aus zwei Kfz-Spuren eine wird und die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer voll durch das gegenseitige Einsortieren gebunden ist. Zudem haben sie zusätzlich die sich der Bordkante nähernde Straßenbahn zu beachten. Es ist also mehr als fraglich, ob an dieser Stelle selbst ansonsten aufmerksame Kraftfahrer noch zusätzlich hier auf die Fahrbahn wechselnde Radfahrer rechtzeitig wahrnehmen können. Unabhängig davon bleibt auch hier – wie schon bei der Antonstraße – ungeklärt, wie der Radfahrer auf der chronisch überstauten Königsbrücker Straße weitergeführt wird.

Unser Vorschlag für diese Relation würde den bereits erwähnten Radfahrstreifen auf der Ringfahrbahn links an der Dreiecksinsel vorbei bis zu den ersten Straßenbahnschienen verlängern. Dazu ist der Bord an der Dreiecksinsel ggf. nach rechts zu versetzen. Da sich der Radfahrer dann im Knotenbereich auf der Fahrbahn befindet, entfallen auch die Sorgen, wie er sicher vom Gehweg auf die Fahrbahn der Königsbrücker Straße geleitet werden kann. Unabhängig davon kann es sich als sinnvoll erweisen, den Gehwegbereich vom Albertplatz zumindest bis zur Zufahrt zu den Albertpassagen als Angebot für ungeübte Radfahrer freizugeben (Z239/Z1022-10). Der Gehwegbereich am Artesischen Brunnen wäre so vom Radverkehr freigehalten.

### **Relation Albertstraße – Alaunstraße**

Die derzeitige Lösung für diese Relation führt den Radfahrer, nachdem er die Dreiecksinsel - zumeist durch Linksabbiegen auf der Rechtsabbiegefahrbahn - erreicht hat, über die Fußgängerfurt und den Gehwegbereich zwischen Artesischem Brunnen und Alaunstraße bis zur Alaunstraße selber. Abgesehen von den schon diskutierten Änderungen vor Erreichen der Dreiecksinsel greifen die Vorschläge in diese Lösung nicht weiter ein. Solange noch keine Querung hinter der Haltestelleninsel der Linien 6 und 11 existiert, gibt es kaum Alternativen zu dieser Lösung.

Aber auch in diesem Falle werden einige Veränderungen notwendig: Während wie beschrieben der Radfahrer in Richtung Königsbrücker Straße auf einem Radfahrstreifen links der Dreiecksinsel geführt werden sollte, muß es für den Radfahrer in Richtung Alaunstraße zusätzlich dazu eine Auffahrt auf die Dreiecksinsel an deren Spitze geben, von der aus ein Radweg zur Fußgängerfurt führt. Nur so ist es gewährleistet, daß der Radfahrer die Fußgängerfurt erreichen kann, ohne vorher auf der Rechts-

abbiegespur linksabbiegen oder diese queren zu müssen. Weiterhin sollte nach der Fußgängerfurt durch die entsprechende Beschilderung (Z239/Z1022-10) darauf hingewiesen werden, daß der Radverkehr zwischen dieser Stelle und der Alaunstraße zugelassen ist.

### **Relation Königsbrücker Straße - Albertstraße**

Am ehesten konsensfähig könnte ein Verweis der Radfahrer auf den Gehweg in der Zufahrt Königsbrücker Straße sein. Hier hält sich (zumindest derzeit) der Fußgängerverkehr in Grenzen. Zudem kann der Radfahrer die vor der Lichtsignalanlage zurückstauenden Fahrzeuge auf dem Gehweg überholen, was ihm infolge der geringen Fahrspurbreiten auf der Fahrbahn derzeit nicht möglich ist. Weiterhin profitiert der Radfahrer davon, daß die Fußgänger deutlich vor den Kraftfahrern Grün erhalten.

Allerdings gibt es auch hier Probleme: An der Ecke vor dem DVB-Hochhaus herrscht wieder starker Fußgängerverkehr, zudem hat infolge der relativ großzügigen Bordausrundung der Gehweg dort eine Engstelle und die Sichtbeziehungen zwischen sich entgegenkommenden Fußgängern und Radfahrern sind durch die Gebäudeecke des Hochhauses eingeschränkt. Außerdem ist zu bedenken, daß die Grundstücke Königsbrücker Straße 1 und 3 nicht dauerhaft unbebaut bleiben werden. Wenn dort gebaut wird, werden mit Sicherheit intensiv genutzte Gebäude entstehen, die dann für einen entsprechenden Fußgängerverkehr auf dem davorliegenden Gehweg sorgen.

Hat der Radfahrer die Fußgängerfurt über die Antonstraße überquert, befindet er sich auf der westlichen Dreiecksinsel. Von dort wird er auf die Ringfahrbahn um den Albertplatz entlassen. Hier wurde eine Rampe vorgeschlagen. Diese ist an dieser Stelle durchaus eine geeignete Lösung. Aber hier entstehen wieder neue Konflikte.

Erstens: Um die Rampe zu erreichen, muß der Radfahrer zwangsweise durch den Aufstellbereich der Fußgängerfurt F7/F8 fahren. Das ist ein künstlich geschaffener Konflikt. Zudem steht Mast 11 unmittelbar vor dem Beginn der Rampe. Die Konflikte gäbe es sofort nicht mehr, wenn anstelle der Standardrampe eine Rampe eingefügt würde, die an ihrem Beginn (auf Gehwegniveau) so breit ist, daß der Radfahrer problemlos hinter wartenden Fußgängern und Ampelmast entlangfahren kann.

Zweitens: Der Sinn einer solchen Rampe ist, daß sich der Radfahrer nach ihrem Passieren auf der Fahrbahn, also links des Bordes befindet. Hinter der Rampe ist demnach die Fahrbahn um Rampenbreite breiter, und rechts davon ist die Fahrbahnbegrenzung zur wartepflichtigen Zufahrt. Die Markierung des Radfahrstreifens ist entsprechend zu korrigieren.

Würde man die Markierung wie aufgezeichnet umsetzen, fände sich der Radfahrer auf einem immer schmäler werdenden Keil wieder, vor dessen Ende er einen Fahrspurwechsel vollführen muß. Im Zweifelsfall ist er wartepflichtig, und das mitten auf der einmündenden Rechtsabbiegefahrbahn. Auf diese Art und Weise wird der Sicherheitsgewinn, der eigentlich durch eine Rampe erzielt werden soll, zunichte gemacht.

Verzichtet man dagegen auf die Markierung des Keils, befindet sich der Radfahrer nach der Rampe auf der rechten Fahrspur, am rechten Fahrbahnrand, dort, wo er immer fährt, wenn es keine Radverkehrsanlage gibt. Nachfolgende Kraftfahrzeuge haben sich ab dort wie immer beim Überholen von Radfahrern zu verhalten. Dabei sind die ersten 20 Meter, in denen sich der Radfahrer vermeintlich plötzlich auf der Fahrbahn befindet, durch die um Rampenbreite breitere und sich nur langsam einengende Fahrbahn entschärft.

Ein regelgemäße Lösung, bei der sich an die Rampe ein kurzes Stück Radfahrstreifen anschließt, welches in einem Schutzstreifen ausläuft, wäre hier problemlos umsetzbar.

Die weitere Führung des Radfahrers auf der Ringfahrbahn des Albertplatzes entspricht dem heutigen Zustand. Es sollte geprüft werden, ob sich hier zumindest ein Schutzstreifen abmarkieren läßt.

Interessant ist wiederum das Angebot für den Radfahrer, die verkehrsreiche Albertstraße durch Freigabe des Weges zur Sarrasanistraße rechts der Straßenbahntrasse zu meiden. Theoretisch besteht für den Radfahrer kein Bedarf, vom Albertplatz zum Carolaplatz die Kfz-Fahrbahn der Albertstraße zu benutzen. An ihr gibt es weder für den Radverkehr interessante Ziele noch zusätzliche Abbiegemöglichkeiten. Eine Entwicklung der Verbindung über die Sarrasanistraße wäre folgerichtig und wurde demnach auch in der Untersuchung der großräumigen Radverkehrshaupttrouten aufgenommen.

Allein durch eine veränderte Beschilderung ergäben sich folgende Probleme:

Erstens: Derzeit kann der Verbindungsweg von der Ringfahrbahn aus nur über zwei Stellen erreicht werden. Zum einen über den abgesenkten Bord der Fußgängerfurt Hauptstraße – Albertplatz und zum anderen über den abgesenkten Bord an der Königstraße. Die erste Lösung scheidet aus, da sie den Radfahrer über die Aufstellfläche der vielgenutzten Fußgängerfurt führt, die zweite Lösung bedeutet unklare Vorfahrtverhältnisse zwischen den aus der Königstraße kommenden, gegenüber der Ringfahrbahn wartepflichtigen rechtseinbiegenden Kraftfahrzeugen und den Radfahrern. Zudem wird der abgesenkte Bord von wartenden Rechtseinbiegern oft verstellt.

Eine saubere Lösung dieses Radwegbeginns ist wegen der großen Fußgängerströme nicht einfach. Vermutlich wird man nicht umhinkommen, in die Lage der Hochbeete einzugreifen.

Zweitens: Es fehlt eine Verbindung zwischen dem Verbindungsweg und der Anliegerfahrbahn für die Häuser Albertstraße 15 – 29. Wird die Lösung wie vorgeschlagen umgesetzt, findet sich der Radfahrer auf dem dafür viel zu schmalen Gehweg dieser Anliegerfahrbahn wieder, ohne vor der Metzger Straße auf deren Fahrbahn gelangen zu können. Die Anlage eines neuen Wegstückes zwischen dem Verbindungsweg in Höhe der Telefonzellen und dem Wendehammer der Anliegerfahrbahn ist unabdingbar für eine alternative Nutzung der Trasse zur Fahrbahn der Albertstraße.

Drittens: Es fehlt eine Verbindung von der Sarrasanistraße bis zur Fußgängerfurt über die Köpckestraße (Carolaplatz). Diese muß hinter der Haltestelle der Linien 3, 7 und 8 verlaufen.

Da der Radweg, der durch Aufstellen von Z 240 an der Königstraße entsteht, nicht der Albertstraße zuordenbar ist, ist er nicht benutzungspflichtig. Und erst dann, wenn alle drei dieser Punkte gelöst sind, kann die Verbindung über die Sarrasanistraße als Alternative zur Fahrbahn der Albertstraße angeboten werden. Im Sinne der Entwicklung zur Haupttroute sollte dieses Streckenstück neben der Entschärfung der drei genannten Problempunkte noch durch eine Ausweisung von Sarrasanistraße und der Anliegerfahrbahn zur Fahrradstraße und eine Neuordnung der Vorfahrtverhältnisse, insbesondere am Knoten Sarrasanistraße/Metzer Straße, ergänzt werden.

### **Relation Antonstraße – Bautzner Straße**

Die für diese Relation vorgeschlagene Lösung ist völlig inakzeptabel. Anstelle des derzeitigen Beachtens eines Kfz-Signals soll der Radfahrer 4 (vier) Fußgängerfurten queren. Die Entlassung des Radfahrers auf die Rechtsabbiegefahrbahn zur Bautzner Straße erzeugt für den Radfahrer zudem zwei Stellen, an denen er wartepflichtig ist, im Gegensatz zur jetzigen Führung auf der Fahrbahn, wo er gegenüber der Rechtsabbiegefahrbahn wie der parallellaufende Kfz-Verkehr Vorrang genießt. Zudem ist nicht zu vergessen, daß über die betroffenen Fußgängerfurten starke Fußgängerströme laufen.

Sollen dem Radfahrer hier eigene Radverkehrsanlagen angeboten werden, läßt sich das nur durch Anlage von Radverkehrstreifen bewerkstelligen. Dazu ist vermutlich ein Zurücksetzen der Bordlinie erforderlich.

### **Weitere Relationen**

Als interessant können die vorgeschlagenen Verbindungen von Theresien- und Carolinenstraße über den Albertplatz eingestuft werden. Damit werden Netzlücken im Nachbarschaftsnetz geschlossen.

Andererseits ist nicht nachzuvollziehen, warum plötzlich der Radverkehr von der Benutzung der Ringfahrbahnverbindung zwischen Königstraße und Hospitalstraße ausgeschlossen werden soll.

Neben den besprochenen Relationen müssen noch die Abbiegerelationen betrachtet werden. Insbesondere der Relation Alaunstraße – Albertstraße ist eine der Nachfrage entsprechende Bedeutung beizumessen. Die Betrachtung aller Abbiegerelationen würde allerdings den Rahmen der vorliegenden Stellungnahme endgültig sprengen.

### **Fazit**

Die uns jetzt vorgelegten Vorschläge zielen ausschließlich darauf ab, den Radverkehr auf dem Albertplatz aus dem Fahrbahnbereich zu verbannen, um kürzere Räumzeiten zu erzielen. Ob der damit erreichbare erhöhte Durchsatz an Kraftfahrzeugen je Umlauf zu einer Verkürzung der Umlaufzeit genutzt wird, wie in der Presse in Aussicht gestellt, bleibt zweifelhaft. Vielmehr ist zu erwarten, daß die Veränderungen lediglich dem Kfz-Verkehr zu gute kommen werden. Aber ob sich auch für diesen die gewünschten Effekte einstellen, darf mit Blick auf die überstauten Abfahrten Königsbrücker Straße und Antonstraße ebenfalls bezweifelt werden.

Die Vorschläge führen zu zusätzlichen Konfliktpunkten Radfahrer – Kfz und zwischen Radfahrern und Fußgängern, da die Fußgängerströme am Albertplatz stark sind.

Uns wundert, daß relativ kurz nach der Rekonstruktion der Lichtsignalanlage eine solch tiefgreifende Veränderung der Verkehrsorganisation betrieben wird, vor allem, da es schon Planungen für den Komplettumbau des Albertplatzes gibt.

Greift man in die Organisation des Radverkehrs an einer Örtlichkeit wie dem Albertplatz ein, so sind zuerst die Anforderungen und Defizite der diese Verkehrsanlage berührenden Radverkehrsrelationen zu beleuchten. Die hier erfolgte Abwägung zwischen eventuell leicht erhöhter Durchlaßfähigkeit für den Kfz-Verkehr auf der einen und Sicherheit und Attraktivität für Fahrrad- und Fußgängerverkehr auf der anderen Seite widerspricht der im Verkehrskonzept der Stadt Dresden aufgestellten Prioritätenfolge.

Erstaunt hat den ADFC, daß die Planung vom Ordnungsamt angefertigt wurde, da uns in der Arbeitsgruppe Radverkehr bei der Stadt bislang eine andere Aufgabenteilung und Zuständigkeit der Ämter mitgeteilt wurde. Für die weitere Arbeit wäre es für den ADFC deshalb interessant zu erfahren, ob zwischenzeitlich die Zuständigkeiten verändert wurden.

Sollte die Veränderung der Verkehrsorganisation am Albertplatz weiter betrieben werden, ist dessen Überplanung unumgänglich. Diese Stellungnahme deutet an, welche Punkte bedacht werden müssen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Carmen Hagemeister  
(1. Vorsitzende)