

ADFC Dresden e.V. • Bautzner Str. 25 • 01099 Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr
und Liegenschaften
Postfach 120020
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bautzner Str. 25
01099 Dresden

Telefon 0351 - 501 391 5
Telefax 0351 - 501 391 6

info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
24gse019

17. September 2024

Vorschläge zur kurzfristigen Neuorganisation des Radverkehrs nach Einsturz der Carolabrücke

Sehr geehrter Herr Kühn,

gestern haben wir uns zum o.g. Thema mit Oberbürgermeister Hilbert getroffen. Als ADFC haben wir drei generelle, dringliche Handlungsempfehlungen formuliert und diese mit vielen einzelnen Umsetzungsideen untermauert. Herr Hilbert bat darum, dass wir unsere Empfehlungen und Ideen übermitteln. Dem kommen wir mit diesem Schreiben sehr gerne nach und würden uns freuen, wenn Sie unsere Ideen einbeziehen und mit uns in Austausch treten.

Generell: Drei dringliche Handlungsempfehlungen

1. Wiederherstellung Ost-West-Verbindungen für den Radverkehr bzw. Einrichtung von sicheren und attraktiven Fahrrad-Umleitungsstrecken.
2. Sofortmaßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Nord-Süd-Ausweichstrecken für den Radverkehr (also entlang Glacisstraße-Albertbrücke bzw. Hauptstraße-Augustusbrücke).
3. Bei allen Umleitungen und Veränderungen des Kfz-Verkehrs immer prüfen, ob die Belange des Radverkehrs und der Radverkehrssicherheit beachtet wurden.

Freigabe Elberadweg auf beiden Seiten so schnell wie möglich, Planung Umleitung

Mögliche Umleitungsführungen für den Radverkehr (Reihenfolge nach absteigender Präferenz):

- Führung über Große Meißner/ Köpckestraße auf dem rechten Fahrstreifen, bestenfalls im Zweirichtungsverkehr.
 - Vorteil: schnell und unkompliziert realisierbar, wahrscheinlich auch für den Kfz-Verkehr verkraftbar, denn der Abbiegestrom Richtung Carolabrücke entfällt.
- Führung vor den Ministerien und über deren Parkplätze.
 - Vorteil: konfliktfrei mit dem Autoverkehr, Zweirichtungsverkehr besser möglich.
 - Nachteile: Aufwendig zu realisieren. Es gibt Höhenunterschiede, ggf. sind provisorische Rampen notwendig. Querung der Brückenrampe Carolabrücke muss technisch realisiert werden (Geländer, Rasenabschnitte etc.). Abstimmungen mit dem Freistaat sind nötig. Die Führung an der Augustusbrücke bleibt kompliziert.
- Führung am Elberadweg "erhöht", also dort entlang, wo bei den Filmnächten die VIP-Lounge ist.

- Nachteil: Standsicherheit der verbleibenden Brückenteile muss für Fahrt unter der Brücke gegeben sein. Diese Variante ist auch ausgeschlossen, wenn dort gebaut wird. Die Probleme mit der Führung an der Augustusbrücke bleiben ebenfalls. Ansonsten ist diese Route vorhanden.
- Führung über Elberadweg als Notvariante. Elberadweg für Baufahrzeuge, für Rad ein provisorischer Parallelweg "unten" wie bei der Filmnächte-Umfahrung. An der Baustelle Regelungen mit Ampelschaltungen o.ä. und bauangepasster Wegeföhrung.
 - Nachteile: Standsicherheit der verbleibenden Brückenteile muss für Fahrt unter der Brücke gegeben sein. Für Radfahrende möglicherweise nicht intuitiv. Freihalten des LKW- und Baubereiches schwer durchzusetzen.

Radrelation Albertplatz - TU

- Glacisstraße für den Radverkehr aufwerten, auch damit der Radverkehr möglichst wenig in der Hauptstraße zunimmt. Daher Glacisstraße so autoarm wie möglich durch Herausnahme des Durchgangs-Autoverkehrs gestalten. Der Kfz-Verkehr - außer Anlieger - sollte möglichst komplett über die Albertstraße - Wigardstraße zur Albertbrücke geführt werden. Im Gegenzug sollten zu Gunsten des Kfz-Verkehrs die stadteinwärtigen Spuren der Albertstraße - bisher Geradeaus + Geradeaus/ Links - in 2x Links Richtung Wigardstraße - Albertbrücke umgewandelt werden. Die Ampelschaltung sollte für das Linksabbiegen angepasst werden. Die Glacisstraße sollte Fahrradstraße, Einbahnstraße o.ä. werden, mindestens sollte Tempo 30 eingerichtet werden. Nach neuer StVO ist Tempo 30 in der Glacisstraße möglicherweise einfacher umsetzbar.
- Am Altstädter Brückenkopf der Albertbrücke sind von der Brücke abfahrend die Relationen Rad geradeaus und Kfz-Rechtsabbieger konfliktbehaftet. Das ist bereits jetzt eine starke Unfallhäufungsstelle, wir fürchten eine Verschärfung der Konflikte durch Zunahme des Radverkehrs und des rechtsabbiegenden Kfz-Verkehrs. Lösungsansätze:
 - Getrennte Grünzeit Rad - Kfz prüfen, rechte Fahrspur ausschließlich für Kfz-Rechtsabbieger. Doppelanwurf Rad sollte bei der getrennten Grünzeit mit geprüft werden: erst einige Grünsekunden Rad, dann Kfz, dann wieder Rad grün.
 - Einrichtung eines ARAS (Aufgeweiteter Radaufstellstreifen) - das scheint provisorisch sofort möglich. Besser: Bauliche Anpassung durch Absenken eines kurzen Stücks des Radstreifenniveaus vor der Kreuzung auf Fahrbahnniveau, leichte bauliche Anpassung ist nötig, aber gerechtfertigt, da der Zustand sicher über einige Jahre bleiben wird. Motivation für einen ARAS wäre hier, dass der Radverkehr schneller abfließen kann: nebeneinander anstatt hintereinander. Damit wird das Rechtsabbiegen für Kfz erleichtert und Konflikte vermieden. Idealerweise sollte der Rechte Fahrstreifen auch im ARAS-Fall nur für Kfz-Rechtsabbieger eingerichtet werden. Nach dem ARAS sollte der Radverkehr erst ab der Aufweitung am beginnenden Haltestellenbereich des Sachsenplatzes zurück auf den Hochbord geführt werden, um auch die zweite Unfallhäufungsstelle am Sachsenplatz zu entschärfen und ein Einordnen der Radfahrenden (von nebeneinander zu hintereinander) nach dem ARAS über einen längeren Abschnitt zu ermöglichen.

Radrelation Albertplatz - Hauptstraße - Zentrum

- Eine Freigabe der Augustusbrücke für Kfz sehen wir kritisch - vor allem wird der starke Straßenbahnverkehr behindert, aber auch der Radverkehr. Für Kfz sehen wir für die theoretisch denkbare Verkehrsföhrung Albertstraße - Köpckestraße - Augustbrücke - Terrassenufer - Hasenberg - St. Petersburg keinen Vorteil.
- Die Hauptstraße wird als Zubringer Richtung Augustusbrücke verstärkt genutzt werden - es gibt eventuell verstärktes Konfliktpotenzial mit Fußverkehr. Eine Lösung könnten Markierungen bzw. Trennung von Fuß und Rad durch suggestive Farbgebung, Blumenkübel o.ä. sein, bevorzugt auf der westlichen Seite. Nach unserer Ansicht sollen Auslagen und Stadtmöbel so sortiert werden, dass Zickzack-Fahrten zwischen Hindernissen und Fußgängern vermieden werden, ohne dass es zu unangepasstem Tempo verleitet.

Radrelation Albertplatz - Marienbrücke - westlicher 26er-Ring

- Mindestens sollte die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges auf beiden Seiten aufgehoben werden. Der Fußweg sollte für ängstliche Radfahrende weiter "Rad frei" sein. Besser wären Radstreifen. Wegen der Verflechtung mit der einfädelnden Straßenbahn ist das nicht einfach, aber die ersten Ansätze sollten mit Hochdruck weiterverfolgt werden (siehe AF2844/23 letzter Absatz). Da seit einiger Zeit der Kfz-

Verkehr am Beginn der Marienbrücke auf eine Fahrspur reduziert wird, sollte geprüft werden, ob diese Fahrstreifenreduzierung nicht ab dem Alberplatz konsequent weiterverfolgt wird. Damit würden Spielräume für den Radverkehr entstehen und eventuell sogar der Kfz-Verkehr stetiger und ruhiger laufen, da riskante Spurwechsel entfallen. Allerdings entfällt Aufstellfläche im Berufsverkehr-Stau.

- Antonstraße - Marienbrücke: Die Überfahrt über die Gleise ist sehr holprig, zeitnah wäre ein Abfräsen + Neueinfärben sehr nützlich. Das gilt ebenso für die Gegenrichtung.

Waldschlösschenbrücke

- Es wird auf der Waldschlösschenbrücke mehr Verkehr geben. Umso dringlicher ist die zumindest provisorische Verringerung der Abbiegeradien an den Rampen Richtung Käthe-Kollwitz-Ufer, die Stellen sind ein sehr deutlicher Unfallschwerpunkt für den Radverkehr.

Maßnahmen zu Gunsten des Kfz-Verkehrs

- Wir haben Verständnis für Verschiebungen von Baumaßnahmen, Umstellungen von Ampelschaltungen und Fahrstreifenaufteilungen. Beispiele: Abbruch bzw. Verschiebung der Baumaßnahmen am Körnerplatz, Öffnung der Schillerstraße, Umorganisation an der Albertstraße.
- Wir bitten darum, dass solche Maßnahmen nüchtern geprüft werden und möglichst nicht nach bloßen politischen Wünschen beurteilt werden. So sehen wir keinen Nutzen der Öffnung der Augustusbrücke für den Kfz-Verkehr.

Zügige weitere Umsetzung geplanter Maßnahmen

Radverkehr kann die angespannte Verkehrssituation spürbar entlasten. Es gibt mehrere geplante Maßnahmen, die dem Radverkehr stark nützen und den Kfz-Verkehr kaum einschränken, beispielsweise:

- Bautzner Landstraße Rißweg - Grundstraße
- Überlegungen zu Verbesserungen, wenn die Prießnitzbrücken-Baustelle fertig ist
- Falls es Überlegungen gibt Investitionsentscheidungen zu verschieben, könnten einfach umzusetzende Verbesserungen für Rad vorgezogen werden, z.B.:
 - Ausbau des Dammwegs und der Friedrich-Wolf-Straße zur Radvorrangroute/ Radschnellweg für den Fall einer Verschiebung des Baustarts Königsbrücker Süd
 - Querungsmöglichkeit für Rad und Fuß am Haltepunkt Cotta, Ausbau des Weges Meißner Landstraße - Elberadweg am alten TJG für den Fall einer Verschiebung des Ausbaus Hamburger/ Cossebauder

Hier würden wir uns über Informationen freuen.

Wir bedanken uns für den intensiven Austausch und danken allen Beteiligten für Ihre Arbeit in dieser außergewöhnlichen Situation.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen