

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

Landesdirektion Dresden  
Abt. 3

Stauffenbergallee 2  
01099 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht

Unser Zeichen  
12dd016

05.03.12

## **Einwendung zum Planfeststellungsverfahren Albertbrücke in Dresden**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsichtnahme in die Planunterlagen zum "Ausbau der Albertbrücke über die Elbe in Dresden einschließlich Straßenanschlüssen" möchten wir die unten genannten Einwendungen geltend machen. Der Ortsgruppe Dresden des ADFC gehören etwa 1.200 Mitglieder an, die zu einem großen Teil Alltagsradfahrer sind und für ihre Wege das gesamte öffentliche Straßen- und Wegenetz nutzen möchten, um ihre Ziele sicher, störungsfrei und ohne Umwege zu erreichen.

Die vorliegende Planung wird der Bedeutung der Albertbrücke für den Radverkehr (mehr als 10.000 Radfahrer pro Tag) nicht gerecht und ist für den Radverkehr nicht verkehrssicher. Wir fordern eine Umplanung mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Es existieren in der Planung folgende Verkehrssicherheitsmängel:

1. Die auf der Brücke und zum Teil den benachbarten Straßen vorgesehenen Radwege sind mit 1,60 m Breite (zuzüglich 0,50 m Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn ergibt sich das ausgewiesene Maß) für die Radverkehrsmengen viel zu schmal. Täglich fahren über 10.000 Radfahrer über die Brücke, mit deutlich steigender Tendenz in der Zukunft. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010, Tab. 5) beträgt die Regelbreite für Radwege 2,00 m. Lediglich für geringe Radverkehrsstärken ist das Maß von 1,60 m zulässig. Nach Tabelle 24 der ERA 2010 ist der Nutzungsanspruch bei über 300 Fahrrädern pro Stunde (d.h. ca. 3000 pro Tag) hoch, der Wert auf der Albertbrücke liegt weit darüber (so dass möglicherweise auch die 2,00 m für die Verkehrsmengen nicht ausreichen). Auf die ERA 2010 wird in der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) speziell hingewiesen, d.h. die Bindungswirkung dieses Regelwerkes ist hoch. Auch weist das Sicherheitsaudit ausdrücklich auf dieses Verkehrssicherheitsdefizit hin, ohne das dies beachtet worden wäre.
2. Die Planung berücksichtigt nicht, dass es bisher auf der Albertbrücke zu erheblichem nicht legalem Zweirichtungsradsverkehr auf beiden Brückenseiten mit erheblichen Konflikten und Gefährdungspotential kam. Stürze auf die Fahrbahn und Beinahe-Unfälle konnten beobachtet werden. Auch das Sicherheitsaudit weist auf die Problematik hin. Die vorgesehenen Breiten sind keinesfalls geeignet,

**Bankverbindung**  
Landeskirchliche Kredit-  
genossenschaft Dresden  
BLZ 85095164  
Konto 102 478 029

**Steuernummer**  
201/140/13561

Zweirichtungsradverkehre sicher aufzunehmen. Die Planungen zeigen aber auch keine wirksamen Bemühungen, um den Ursachen des Zweirichtungsradverkehrs entgegenzuwirken. Diese liegen in der unverändert mangelhaften Einbindung auf Altstädter Seite zum Elbradweg. Wir fordern, entweder für Zweirichtungsradverkehr mögliche Radverkehrsanlagen beidseitig anzulegen (nach ERA mindestens 2,50 m breit) oder auf Altstädter Seite beidseits der Brücke direkte Verbindungsrampen zum Elbradweg zu schaffen. Während es auf der Ostseite der Instandsetzung der bestehenden Auffahrt (Belag!) bedarf, kann auf der Westseite z.B. eine Mauer in Sandstein vorgeblendet werden, hinter der sich die parallel zur Mauer verlaufende und nach beiden Richtungen führende Rampe verbirgt. Dies gehört als integrativer Bestandteil in das Projekt.

3. Die hier gezeigten Breitenprobleme sind verkehrssicherheitsrelevant. Ein alleiniger Bezug auf Unfallzahlen ist hier nicht möglich, da ein erheblicher Teil der Alleinunfälle von Radfahrern oder mit anderen Radfahrern (z.B. solchen, die illegal in die falsche Richtung fahren) und Fußgängern nicht zur Anzeige gebracht wird und daher in den Unfallstatistiken nicht auftaucht. Wissenschaftliche Untersuchungen vom Beginn der 90er Jahre weisen auf eine Dunkelziffern von über 90 % der Radunfälle hin, die Stadt Münster kam in Zusammenarbeit mit dem GDV vor einigen Jahren zu ähnlich hohen Werten.
4. Es kann auch nicht argumentiert werden, dass kein Platz für ausreichend breite Radverkehrsanlagen vorhanden sei, da auf der Brücke vier Kfz-Fahrspuren geplant werden und die Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr mit LOS A und B komfortabel hoch ist. Die für die Verkehrsbehörden bindende VWV-StVO legt fest (zu den §§ 39 bis 43 StVO): "Die Flüssigkeit des Verkehrs ist mit den zur Verfügung stehenden Mitteln zu erhalten. Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor." Diese Klarstellung verbietet es, den knappen Platz für Komfortverbesserungen im Kfz-Verkehr zu nutzen, während die Verkehrssicherheit des Radverkehrs nicht gegeben ist. So wäre es z.B. statt dessen möglich, einen breiten Radfahrstreifen anzulegen und den Kfz-Verkehr auf einer überbreiten Fahrspur (zwei Pkw nebeneinander, Lkw allein) zu führen und die ÖPNV-Beschleunigung durch LSA zu realisieren. Eine andere Variante wäre die Einrichtung einer schmalen Tempo-30-Fahrspur rechts, die auch vom Radverkehr genutzt werden kann (der in der Spur nicht überholt wird) und von Kfz nur bei sehr hohem Verkehrsaufkommen genutzt wird. Dass eine ungewöhnliche Spuraufteilung im Rahmen der Gestaltungsmöglichkeiten liegt, zeigte die Stadt Dresden am Schillerplatz vom Blauen Wunder kommend (2-m-Spur links).
5. Die Planung zeigt nicht ausreichend, wo die Lampen-, Fahrdraht- und LSA-Masten u.ä. untergebracht werden. Aus Erfahrung aus anderen Projekten wissen wir, dass es in Dresden üblich ist, diese an den Rand oder sogar mitten auf den Radweg zu stellen und damit weitere Verkehrssicherheitsdefizite zu schaffen. Wir fordern, die Standorte außerhalb der Radverkehrsanlagen (Brücke und anliegende Straßen) unterzubringen und dies im Planfeststellungsverfahren zu sichern.
6. Auf der Brücke werden regelwerkswidrig Mindestbreiten für Radwege und Gehwege (auch hier nicht ausreichend breit) kombiniert.
7. Vor den Lichtsignalen sind die Haltlinien des Radverkehrs nicht ausreichend weit (3 bis 5 m) vor die Haltlinien des Kfz-Verkehrs bei Rechtsabbiegern vorgezogen. Dies widerspricht sowohl der RAS 06 als auch der ERA 2010 und schafft Sicherheitsdefizite wegen nicht ausreichender Sichtbeziehungen zwischen abbiegenden Kfz (Lkw!) und geradeausfahrendem Radverkehr.
8. Das Radwegende am Terrassenufer stadtwärts ist nicht richtliniengerecht ausgebildet, ermöglicht kein allmähliches Verflechten und birgt damit Sicherheitsdefizite für den Radverkehr.
9. Der Abbiegeradius aus Richtung Sachsenplatz in die F.-Geyer-Straße ist zu groß, verführt rechtsabbiegende Kfz zu hohen Geschwindigkeiten und verschärft damit den Konflikt mit dem geradeausfahrenden Radverkehr. Die Gefahr schwerer Unfälle steigt damit.

10. Von der F.-Geyer-Straße südwärts wird der Radweg in der Sachsenallee an der Planungsgrenze auf einen Gehweg (heute für Radfahrer frei) mit Granitplatten geführt. Diese bilden eine Rutschgefahr bei nassem Wetter, liegen schlecht und stellen damit ein Sicherheitsrisiko für den Radverkehr dar. Die Planung soll deshalb so geändert werden, dass der Radverkehr wie heute die Fahrbahn benutzen kann.
11. Die Radwege sollen zum Teil statt in Asphalt (wie es die ERA 2010 und auch ein Stadtratsbeschluss Dresden vorsehen) in Betonsteinpflaster mit entsprechend schlechteren Eigenschaften (Absacken des Pflasters im Lauf der Zeit, dadurch Gefährdung) ausgeführt werden. Wir fordern durchgängig den Einbau von Asphalt.
12. Am Rosa-Luxemburg-Platz ist, von der Brücke kommend, an der Fußgängerfurt Richtung Glacisstraße die Aufstellfläche zum Warten zu klein, so dass es zu Konflikten und Verkehrsgefährdungen mit geradeausfahrendem Radverkehr bzw. mit Fußgängern kommt. Eine Alternative wäre die Führung auf Radfahrstreifen direkt in die Glacisstraße parallel zum Kfz-Verkehr.
13. Vom Rosa-Luxemburg-Platz ist die Weiterführung für den Radverkehr in die Glacisstraße unklar. Außerdem fehlt eine Rampe für den Übergang auf die Fahrbahn der Glacisstraße.
14. Es ist nicht nachvollziehbar, warum der Radverkehr in der Hoyerswerdaer Straße nordwärts erst auf einen schlechten, zu engen Radweg ohne Sicherheitsstrennstreifen geführt wird, obwohl er später sowieso auf der Fahrbahn weitergeführt wird. Daher sollte der verkehrsunsichere Radweg durch einen Radfahrstreifen ersetzt werden.
15. Die Führung des Radverkehrs vom Carusufer Richtung Wigardstraße und Brücke ist unklar, da der Radverkehr nicht aus dem Seitenraum kommt, sondern von der Fahrbahn und Rampen fehlen.
16. Wegen zu erwartender höherer Radverkehrsmengen sollte an der Glacisstraße ein aufgeweiteter Aufstellstreifen realisiert werden, um sichere Sichtbeziehungen zu gewährleisten.
17. Auf Neustädter Seite fehlt zwischen der Verbindungsrampe Elbradweg-Brücke (quasi verlängerte Glacisstraße) und der Brückenauffahrt eine Gehwegausrundung zum Rechtseinbiegen für die für den Radverkehr sehr wichtige Verbindung zwischen Rampe und Brücke. Ebenso von der Wigardstraße zu dieser Rampe zum Elbradweg.
18. An den Lichtsignalanlagen fehlen ausreichend bemessene Aufstellflächen für Radfahrer. Es ist sinnvoll, aufgeweitete Aufstellflächen vorzusehen. Diese erhöhen die Sicherheit und beschleunigen den Abbiegevorgang für rechtsabbiegende Kraftfahrzeuge, da Radfahrer die Kreuzung schneller räumen.
19. Die Ausführung der Grundstückszufahrten ist in Großpflaster vorgesehen. Dieses Material ist für Fußgänger (z.B. alte Menschen mit Rollator) und auch für den Radverkehr wegen der Erschütterungen und Rutschgefahr ungeeignet. Wir fordern die Wahl eines ebenen, rutschfreien Materials.
20. Zwischen Sachsenplatz und F.-Geyer-Straße sind (zu schmale, s.o.) Radwege geplant, obwohl Radfahrstreifen hier die bessere Verkehrsqualität bringen und auch besser gegen illegales und damit gefährliches Linksfahren gesichert sind. Daher fordern wir Radfahrstreifen. Zum Schutz der Baumwurzeln kann ein besonderer Belag verwendet werden.
21. Es fehlt ein Nachweis der Verkehrsqualität des Radverkehrs. Zumindest für die Knotenpunkte bietet das HBS hier Möglichkeiten. Das Fehlen zeigt, dass der Planeinreicher die Bedeutung der Brücke für den Radverkehr nicht voll erkannt hat. Schlechte Verkehrsqualitäten und mangelhafte, zu enge und zeitraubende Radverkehrsführungen mindern die Akzeptanz, so dass die Anlagen nicht so wie gedacht genutzt werden. Dies führt zu unerwartetem und damit für andere gefährlichem Verhalten, z.B. illegales Linksfahren. Wir fordern Verkehrsanlagen mit hoher Akzeptanz, um nicht durch Falschnutzungen gefährdet zu werden.

22. Das Verkehrssicherheitsaudit benennt weitere Mängel für den Radverkehr, die nicht behoben sind und deren Behebung wir fordern.

Aus den genannten Gründen fordern wir die Überarbeitung der Planungen.

Mit freundlichen Grüßen,

Konrad Krause, Vorstand