

Dresdens Großprojekte aus Radfahrersicht Die Waldschlößchenbrücke im Detail

Der ADFC Dresden e.V. legte kürzlich Einspruch gegen die unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs ein. Dabei wurde nicht nur die Planung kritisiert, sondern auch konstruktive Gegenvorschläge unterbreitet, welche in dieser Speiche näher vorgestellt werden.

Auf den ersten Blick ist bei der vorliegenden Planung Waldschlößchenbrücke der Radverkehr nicht zu kurz gekommen. Sämtliche mit der Brücke entstehenden Verkehrsanlagen mit Ausnahme des Tunnels erhalten Radverkehrsanlagen. Auch für die Knotenpunkte wurden durchaus akzeptable Radverkehrsführungen aufgetragen, die allenfalls in Details Anlaß zu Korrekturen geben, so z.B. die verbesserungswürdige Ausführung der Radfahrerfurten auf der Nordseite der Stauffenbergallee an den Knotenpunkten Marienallee und Hans-Oster-Straße.

Dennoch werden die Potentiale, den eine Brücke an dieser Stelle für den Radverkehr hat, mit einer nach diesen Planungen gebauten Brücke nur zu einem Bruchteil ausgeschöpft. Die grundsätzlichen Mängel der Planung werden sichtbar, wenn für die Brücke relevante Radverkehrsbeziehungen mit den Plänen verglichen werden.

Verkehrsbeziehungen im Radverkehr



Abb 1.1 - Verkehrsbeziehung A - Wunschlínie



Abb 1.2 - Verkehrsbeziehung B - Wunschlínie

Durch eine Brücke am Standort Waldschlößchen werden dem Radverkehr neue Verbindungen ermöglicht, die an dieser Stelle in zwei grundsätzliche Verkehrsbeziehungen eingeteilt werden sollen:

A Verbindung im Zuge der neuen Trasse Fetscherstraße – Stauffenbergallee, einschließlich Verbindung Johannstadt (Wohnschwerpunkt) – Waldschlößchenareal (Freizeitstätten) (Abb. 1.1)

B Verbindung beider Elbradwege: Nachfrageschwerpunkt wird die Relation Neustadt – Blasewitz (- östliche Stadtteile) sein (Abb. 1.2)



Abb 2.1 - Verkehrsbeziehung A - Route gemäß vorliegender Planung



Abb 2.2 - Verkehrsbeziehung B - Route gemäß vorliegender Planung

Beide Verkehrsbeziehungen lassen sich über die geplante Brücke nur sehr unbefriedigend abwickeln. Für Beziehung A ist die Verbindung zwischen Brücke und Waldschlößchenstraße nur über eine Ansammlung von Serpentinwegen möglich (Abb. 2.1), für Beziehung B fehlt eine direkte Verbindung zwischen Brücke und Johannstädter Elbradweg (Abb. 2.2).

Verbindung Waldschlößchenbrücke – Johannstädter Elbradweg

Problem für Verkehrsbeziehung B

Während auf der Neustädter Seite angemessene Verbindungen von der Brücke zum Elbradweg entstehen sollen, fehlen

diese auf der Johannstädter Seite völlig. Der Radfahrer kann die Brücke frühestens an den Verbindungsrampen zum Käthe-Kollwitz-Ufer verlassen, und muß ihnen dann folgen. Danach muß er das Käthe-Kollwitz-Ufer ebenerdig überqueren. Eine Verbindung zum Elbradweg ist nur an einer Stelle vorgesehen, die für die östliche Brückenrampe und die Fahrtbeziehung Richtung Blasewitz zudem uninteressant ist (Abb. 2.2).

Der für Fußgänger mögliche direkte Zugang von der Brücke zum Elbradweg über den Treppenabgang im Brückenbogen hat für Radfahrer keine Bedeutung. Mit der Treppe ist ein Höhenunterschied von 13 m zu überwinden. Das Fahrrad wäre demnach über eine Treppe zu tragen, die mehr als doppelt so lang und hoch ist wie die in Dresden üblicherweise zu den S-Bahnsteigen führenden.

Eine Verbindung zwischen Dresdens attraktivster Radroute und der Neustadt als Aufkommensschwerpunkt im Radverkehr wird so mit der neuen Brücke nicht hergestellt.

Wir fordern deshalb die Ausrüstung der Brücke mit Rampen, die zwischen Elbe und Käthe-Kollwitz-Ufer ein Verlassen der Brücke mit dem Fahrrad ermöglichen (Abb. 3.2).

Verbindung Waldschlößchenbrücke – Waldschlößchenstraße

Neustädter Brückenkopf – Problem für Verkehrsbeziehung A

Der Kraftfahrzeugverkehr auf der Trasse Fetscherstraße – Stauffenbergallee gelangt ohne Halt von der Brücke durch den Tunnel auf die Stauffenbergallee. Der Radverkehr hingegen wird oberirdisch geführt, da eine Führung des Radverkehrs im Tunnel hier nicht in Frage kommt (Abgase, Verkehrs- und soziale Sicherheit). Dabei erfährt er gegenüber der Tunnelstrecke zusätzliche Behinderungen durch die ampelgeregelten Knotenpunkte mit Bautzner und Radeberger Straße sowie zuvor die Höhendifferenz zwischen Brückenfahrbahn und Bautzner Straße.

Fortsetzung von S. 1



Abb 3.1 - Verkehrsbeziehung A - Route bei überarbeiteter Planung



Abb 3.2 - Verkehrsbeziehung B - Route bei überarbeiteter Planung

Deshalb sollte der Radverkehr zwischen Brücke und Stauffenbergallee so geführt werden, daß diese Behinderungen gegenüber der Tunnelstrecke weitestgehend minimiert werden. An den Knotenpunkten der Waldschlößchenstraße mit Bautzner und Radeberger Straße ist dies weitestgehend gelungen. Die Verbindungswege zwischen Brücke und Bautzner Straße sollen hingegen völlig unzuweckmäßig angelegt werden.

Die Luftlinie zwischen Brückenende (Brücke trifft Hang) und Bautzner Straße beträgt lediglich **50 m**. Über die aufgetragenen Wege hat der Radfahrer zwischen diesen Punkten 230 m zum Erreichen der Unterstromseite der Brücke zurückzulegen, von der Oberstromseite sogar **400 m**! 400m entsprechen der Entfernung Altmarkt - Pirnaischer Platz. Mit 6% Neigung lassen sich die 8 m Höhenunterschied mit nur **133 m** Weglänge überwinden.

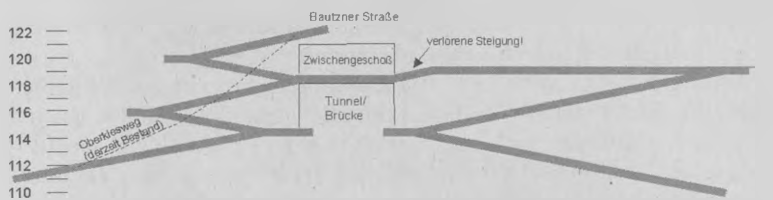


Abb 5.1 - Höhenplan Neustädter Brückenkopf (5-fach überhöht) gemäß vorliegender Planung

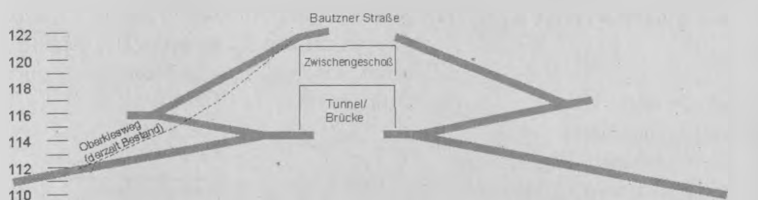


Abb 5.2 - Höhenplan Neustädter Brückenkopf (5-fach überhöht) - Vorschlag (vgl. Abb. 4.3)

Diese zusätzliche Verlängerung der Verbindungswege im sogenannten "Hanggarten" wird durch unnötige Serpentinien und überflüssig lange ebene Abschnitte erreicht. In einem Abschnitt auf der Oberstromseite wird sogar bereits gewonnene Höhe wieder verschwendet (Abb. 5.1)!

Der Radfahrer wird in diesem Bereich nicht nur über jeweils drei Serpentinien geführt, sondern auch über das Verteilergeschoß für die Fußgänger. Damit werden zusätzliche Konflikte initiiert. Radfahrer werden geradezu dazu veranlaßt, statt den obersten Serpentinienabschnitt den Fußgängertunnel zu nutzen (Abb. 4.1).

Wir fordern beidseitig des Tunnelmundes jeweils einen mit weitgehend gleichbleibender Steigung trassierten Weg, der die Radfahrer vom Fußgängergeschoß weg- statt zu ihm hinführt.

Auch wenn es ein wenig verwirrend aussieht: Radverkehr erfordert sorgfältige Detailarbeit, was die Vielzahl der Pläne und Skizzen hier dokumentiert. Hau-Ruck-Lösungen und flüchtig entworfene Radverkehrsanlagen sind der Planungsaufgabe Radverkehr nicht angemessen. Solche Bauwerke prägen den Alltagsradverkehr nachhaltig, weshalb wir diesem Thema hier ausreichend Platz einräumen. - d. Red.

Eine mögliche Trassierung dieser Wege mit nur je einer Serpentine ist in den Abbildungen 4.3 bzw. 5.1 dargestellt.

Die Bedeutung der Wege durch den "Hanggarten" für den durchgehenden Radverkehr scheint bei dessen Planung deutlich unterschätzt worden zu sein. Im Erläuterungsbericht werden ab Seite 35 unter dem Punkt "Radwegführung" zwar die Bereiche Waldschlößchenstraße - Stauffenbergallee und Bautzner Straße behandelt, Aussagen zur Verbindung Brücke - Waldschlößchenstraße fehlen aber. Nicht zuletzt drängt sich der Eindruck auf, daß dies der hier verlaufenden Grenze zwischen den Planungsabschnitten 1 und 2 geschuldet ist.

Text und Zeichnungen: E. Schulz

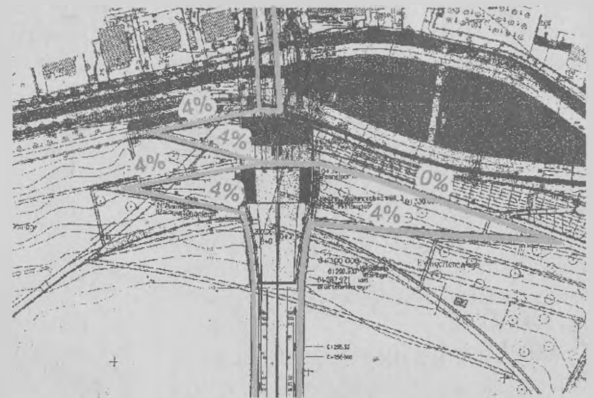


Abb. 4.1 - Verbindung Brücke - Bautzner Str. gemäß Planung

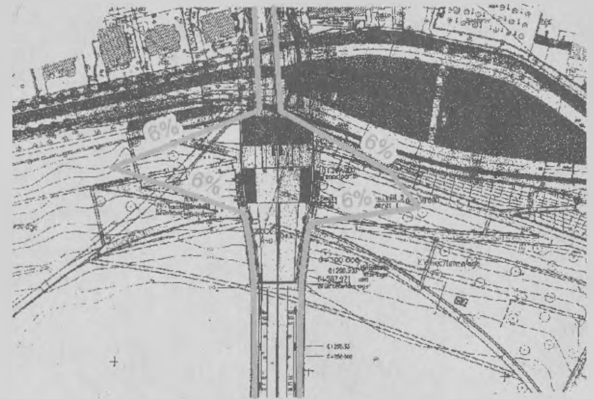


Abb. 4.2 - Idealverbindung gemäß Hangformation

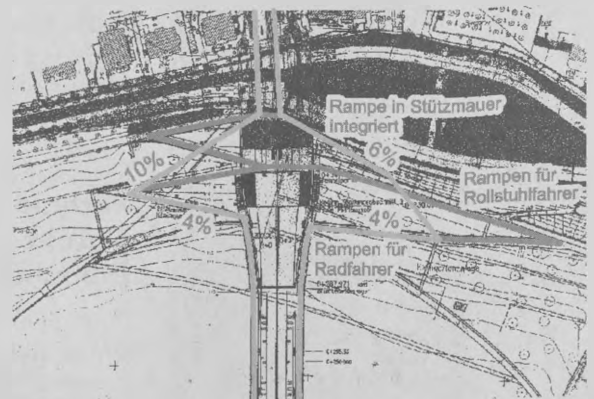


Abb. 4.3 - Verbindung, auf die vorliegende Planung abgestimmt

Der Leserbrief

Zum geplanten Ausbau der Königsbrücker Straße erreichte uns folgendes Schreiben von Dietrich Buschbeck:

Königsbrücker 2000 - 26 Jahre nach Kästner

Als Erich Kästner als „kleiner Junge“ noch an der Königsbrücker Straße wohnte, konnte er relativ ungefährdet die Fahrbahn kreuzen, um die gegenüberliegenden Häuser und Geschäfte zu besuchen und gelegentlich seiner Mutter am Fenster zuzuwinken. Hier genoß er das innerstädtische Flair. Aber er konnte die Zeit - und den zunehmenden Verkehr - nicht aufhalten, wohl auch nach dem Krieg den wiedergewonnenen Umgang mit der Freiheit nicht. 1951 schrieb er:

*Die große Freiheit ist es nicht geworden.
Es hat beim besten Willen nicht gereicht.
Aus Traum und Sehnsucht ist Verzicht geworden.
Aus Sternenglanz ist Neonlicht geworden.
Die Angst ist erste Bürgerpflicht geworden.
Die große Freiheit ist es nicht geworden,
die kleine Freiheit - vielleicht.*

Käme Kästner heute auf die Königsbrücker Straße, würde er schleunigst „Muttmchen“ dort ausquartieren und in eine verkehrsberuhigte Zone der Münchener Innenstadt verfrachten. Ihm und uns zum Trost: Mutter Kästner durfte in einer Zeit ihr Leben beschließen, als höchstens jeder zehnte Dresdner ein Auto besaß. Mit einer zügig verkehrenden Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper wäre sie gewiß gern die Königsbrücker entlangefahren... Es sei ferner die Vermutung erlaubt, daß Erich Kästner heute angesichts der von der „bürgerlichen Mehrheit“ bevorzugten Planung reimen würde:

*Die Königsbrücker führt nach Norden,
damit man Airport, Siemens, AMD erreicht...*

*Die große Lösung ist es nicht geworden.
Für Tram und Autos, aber nicht fürs Fahrrad hats gereicht.*

*Aus Plan und Stau ist Radverzicht geworden,
Fußgänger und Radler teilen sich den Rest - vielleicht.*

*Aus Bäumen und Vorgärten ist Beton geworden,
der Blick zur Ampel ist die erste Bürgerpflicht geworden.*

*Urban und bürgernah? - 's ist nichts geworden,
ne laute Piste - vielleicht.*

Radfahren in Merseburg

31.900 Erlebniskilometer

Unser Mitglied Thea-Maria Hullen hat es kurzfristig nach Merseburg verschlagen. Über den dort aktiven „Radlerverein Merseburg e.V.“ schreibt sie folgendes:

Voriges Jahr radelten 711 Teilnehmer bei 43 geführten Radtouren mit und erlebten die Schönheit der Natur in Sachsen-Anhalt, Sachsen und Thüringen auf insgesamt 31.900 Kilometern.

Seit 7 Jahren besteht der 38 Mitglieder starke Verein und erfreut sich zunehmender Beliebtheit. Anliegen des Vereins ist das Radwandern. Die Radtouren sind zwischen 30 und 100 km lang und finden in der Umgebung oder von Bahnhöfen aus statt. Die Saison beginnt Mitte März und endet im Oktober, dazwischen wird kein Wochendende ausgelassen. Durchschnittlich 15 Radfreunde treffen sich samstags, allesamt in etwas „gesetzterem“ Alter.

Ziele sind unter anderem Bad Lauchstädt, der Flughafen Leipzig-Halle, das Märzenbechertal bei Lodersleben und demnächst auch der Elberadweg.

Immer mit von der Partie ist Otto Bülow, der 80jährige „Radlerkönig“. Sein Kommentar jüngst in der Mitteldeutschen Zei-

tung: „Im Laufe der Saison geht es dann schon mal an längere Kanten, bis ran an die 100 Kilometer. Das macht immer wieder unwahrscheinlich viel Spaß in dieser Truppe.“

Am 24. Juni kommen die Merseburger nach Dresden! Geplant ist die Tour von Riesa aus auf dem Elberadweg, Riesa wird um 9.51 mit der Bahn erreicht. Besonderes Augenmerk wird auch bei dieser Tour auf die Historie und Eigenart der Gegend gelegt: Sächsische Weinstraße, historische Bauwerke, Elblandchaft stellen die „Highlights“ dar.

Wer also Lust verspürt, sich den Merseburgern anzuschließen: Nicht nur Thea-Maria würde sich freuen!

Informationen über den Verein und die Touren gibt es beim Vorsitzenden Hans-Peter Ewers (Merseburg 21 57 70) oder Norbert Kratzel (Merseburg 21 73 10).

Der Radlerverein Merseburg auf Tour: Radfahren, Kultur und Natur ist die bevorzugte Mischung.

Doch nicht so toll?

Zum Artikel auf Seite 4 der vorigen Speiche erreichte uns folgende Betrachtung:

Das im Artikel „So schmal ist der Fußweg“ aufgezeigte Gegenbeispiel „Am Zwingerteich“ kann ich nicht für gut befinden. WIEDER EINMAL wird der Radverkehr auf einer eigentlich verkehrsarmen Straße an den Rand gedrängt. Dabei wird der geradeausführende Radverkehr WIEDER EINMAL rechts der Rechtsabbiegespur geführt, was das Gegenteil des Sinns von Abbiegespuren (die Sortierung nach Fahrtrichtungen) darstellt und auch immer wieder zu schweren Unfällen führt. WIEDER EINMAL ist der Überholabstand von KFZ bei „normaler“ Spurnutzung deutlich geringer, als wie er von Gerichten regelmäßig als angemessen eingestuft wird (also ca. 1,50 m). Gerade an solchen Stellen wird den KFZ-Führern ein zu geringer Überholabstand als ausreichend suggeriert. Wie viele Radfahrer müssen sich noch schwer verletzen, bis dieser nachgewiesenermaßen gefährliche Unfug endlich unterlassen wird oder bis zumindest die Radfahrervertretung ADFC derartige Sachen nicht mehr als Errungenschaft feiert? R. Weg

Kein schlechtes Omen: 13 Jahre IG Radverkehr

Der Vorgänger des ADFC Dresden e.V., die vor der Wende gegründete IG Radverkehr, wird 13 Jahre alt. Deshalb wird der Offene Treff am 1. Mittwoch im Juli (05.07.) zu einer kleinen Radtour ins Stadtgebiet mit Picknick umfunktioniert. Picknickutensilien sind selber mitzubringen! Mitkommen kann jede(r), und natürlich hoffen wir auf rege Beteiligung der „alten Hasen“! Und dann heißt es: Ja, damals, vor der Wende...



Juni

Do, 01. bis So 04.
Mehrtagesradtour auf dem Spreeradweg

Donnerstag, 01.
 09.00 Auer bei Moritzburg, Gasthof : Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V.: Fahrt ins Blaue - ca. 70 km

Montag, 05.
 18.00 Umweltzentrum: Abendradeln

Mittwoch, 07.
 8.30 Palaisteich, 09.00 Volkshaus Laubegast: Senioren-Radtour Helfenberger Grund - Schönfeld - Bonnewitz

Mittwoch, 07.
 19.00 Umweltzentrum: Offenes Treffen der Ortsgruppe

Sonntag, 11. 8.00
 08.00 Umweltzentrum: Radtour über Hohnstein - Hinterhermsdorf in die Böhmisches Schweiz, zurück über Bad Schandau (ca. 130 km) Personalausweis ! Leiter: R. Risack (421 0012)

Sonntag 18. 5.15
 05.15 Nürnberger Ei / 06.00 Kaufpark Nickern: Erzgebirgstour Fichtelberg - Zschopautal - Flöha (Extremtour, ca. 200 km) Personalausweis ! Leiter D. Rohark (254 2194)

Sonntag, 18.
 07.30 Dresden Hbf, Schalterhalle Radwanderung des Radfahrer- und Wandervereins Dresden e.V. von Cottbus zum Rosengarten Forst (ca. 50 Rad-km), Zugfahrt bis / ab Cottbus

Montag, 19.
 18.00 Umweltzentrum Abendradeln

Montag, 19.
 19.30 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra DIA-Vortrag: Fahrradtrekking im Erzgebirge und der Sächs. Schweiz

Mittwoch, 21.
 09.00 Volkshaus Laubegast, 9.30 Palaisteich: ADFC-Senioren-Radtour nach Tharandt zum Forstbotanischen Garten

Mittwoch, 21.
 19.00 Umweltzentrum: Aktiventreffen

Fr, 23. bis So, 25.
Sternfahrt des ADFC Sachsen nach Thallwitz (Mulde) Touren ab Dresden, ca. 130 km (Treff Sonnabend 7.30 Uhr Umweltzentrum) und ab Bf Dahlen, ca. 35 km (Start Sonnabend gegen 10 Uhr - neuer Fahrplan!)

Sonnabend, 24.
 09.00 Radrennbahn Heidenau: 17. Heidenauer Radtourenfahrt

Montag, 26.
 18.00 Umweltzentrum: Abendradeln

Juli

Sonnabend, 01.
 14.00 Umweltzentrum: zügige Nachmittagstour Dresdner Heide - Pirna - Elberadweg (ca. 75 km), Leiter: F. Mölle (401 3814)

Montag, 03.
 18.00 Umweltzentrum Abendradeln

Mittwoch, 05.
 19.00 Umweltzentrum: Offenes Treffen der Ortsgruppe

Montag, 10.
 18.00 Umweltzentrum: Abendradeln (Liegeradler-treff)

Montag, 10.
 19.45 Pfarrhof Leubnitz-Neuostra: DIA-Vortrag, Radwandern auf dem Mulderadweg von Schöneck nach Dessau

Montag, 17.
 18.00 Umweltzentrum: Abendradeln

Mittwoch, 19.
 19.00 Umweltzentrum: Aktiventreffen



Ventilchinesisch

Sie wollen einen Ersatzschlauch kaufen - und ihr Händler legt ihnen gleich 3 Versionen derselben Größe auf den Ladentisch? Keine Angst - dieser Minutip klärt sie auf! Das **Blitz- oder Dunlopventil (1)** ist sicher ein alter Bekannter, aber für moderne Räder nicht zu empfehlen. An Mountainbikes ist das **Autoventil (2)** sehr verbreitet, mit dem auch an der Tankstelle Luft geholt werden kann! An Renn- oder Trekkingrädern findet sich das **Slaverandventil (3)**, welches mittels passender Adapter „tankstellentauglich“ gemacht werden kann. Ersatzventile bzw. Einsätze gibt es für alle 3 Ventilarten, beim Autoventil sollte gleich eine spezielle Ventilkappe besorgt werden, mit der der Einsatz heraus- oder auch festgeschraubt werden kann.

Auch beim Slaverandventil ist beim Aufpumpen und Ventilkappe abdrehen zu beachten, daß der Einsatz nicht locker

StVO-Kurs verschoben

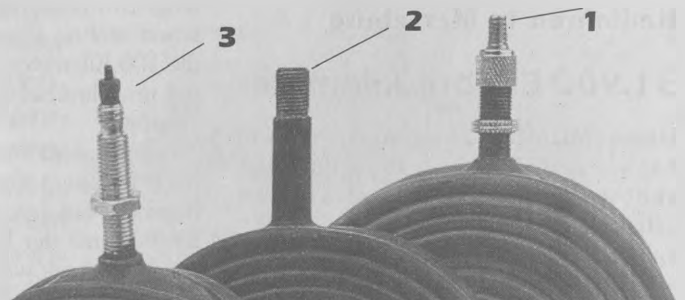
Der zusammen mit der Volkshochschule geplante Kurs „Auf rechtem Radweg - die StVO“ muß leider kurzfristig um eine Woche und einen Tag auf Donnerstag, den 08.06. verschoben werden. Treff ist um 19.00 Uhr in der Reichenbachstraße 12 im Bildungszentrum der VHS. Für eine Exkursion sollte der folgende Samstag freigehalten werden, Näheres wird zusammen mit den Teilnehmern am Donnerstag besprochen.

wird. Keinesfalls ist dieser mit einer Zange wieder festzudrehen, sondern mit einem kleinen Plastikwerkzeug, das den Ersatzzeinsätzen beiliegt.

Luftpumpen lassen sich oft umrüsten: Der kleinere Durchmesser passt für Ventile 1 und 3, der größere für das Autoventil.

Ersatzteile findet man beim Fachhändler oder in den Fachabteilungen der Kaufhäuser.

dr



Speiche

Informationen des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs Dresden e.V.

Anschrift:
 Umweltzentrum Dresden,
 Schützengasse 16, 01067 Dresden
 Tel. 0351 / 49 43 321
 Fax 0351 / 49 43 400
<http://adfc-dresden.home.pages.de>

Redaktion:
 AG Technik, Speiche & Design
 verantwortlich i. S. d. P. G.: Daniel Rohark (dr)

Vertrieb: Ute Hultsch

Erscheinen: 10 mal jährlich

Preis: im Jahresabo DM 10,- incl. Zustellung

Bankverbindung:
 Kto-Nr. 343 05 1659, Stadtparkasse Dresden (BLZ 850 551 42), ADFC Dresden

Redaktionsschluß für die nächste Ausgabe: der 4. Montag im Monat

Namentlich gezeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wieder. Nachdruck unter Angabe der Quelle erwünscht.

Geschäftsstelle im Umweltzentrum (UWZ), Schützengasse 16, 2. Stock: Mo 8-10 Uhr, Mi 15-19 Uhr

Fahrradbibliothek bei Johannes Meusel, Wilhelm-Franke-Straße 26: z. Zt. nur telefonische Beratung! Tel./Fax 0351/4721920,
 e-Mail: meusel@ngi.de,
 Neu! Internet (WWW): <http://www.fahrradbibliothek.de>