

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

Landeshauptstadt Dresden
Straßen- und Tiefbauamt Leitung
Herr Professor Reinhard Koettnitz
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club Dresden e.V.

Bischofsweg 38
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
16gse069

18. September 2016

Auswertung nach Freigabe der Albertbrücke am 5.9.2016

Sehr geehrter Herr Professor Koettnitz,

nachdem die Albertbrücke nun eröffnet ist und mehrere Tage Erfahrungen mit dem jetzigen Bauzustand gesammelt werden konnten, möchten wir die Gelegenheit nutzen, einige dort vorhandene Problemstellungen für den Radverkehr an Sie heranzutragen und um Abhilfe zu bitten. Sie basieren auf Beobachtungen unserer Aktiven, aber auch auf Meldungen an uns aus der Öffentlichkeit.

1. Wie bereits im Planfeststellungsverfahren von uns vorgetragen, sind die Radwege auf der Albertbrücke angesichts der Radverkehrsmengen von ca. 10.000 Radfahrenden pro Tag mit jeweils 1,60 m deutlich zu schmal bemessen. Dieses Breitenmaß stellt nach ERA das Mindestmaß bei neuen Anlagen bei geringem Radverkehr dar. Da z.T. über 1.000 Radfahrende pro Stunde zu verzeichnen sind, ist der Einsatzbereich für geringen Radverkehr (vgl. Tabelle 24 der ERA 2010) um ein Vielfaches übertroffen. Es gibt angesichts der relativ geringen Kfz-Mengen und den zweistreifigen Richtungsfahrbahnen keine objektive Gefahrenlage auf der Fahrbahn für den Radverkehr. Daher bitten wir, die Benutzungspflicht der Radwege auf der Brücke aufzuheben. Eine kürzliche Zählung des ADFC am 9.9.2016 hat für die Spitzenstunde sogar ergeben, dass ein Viertel mehr Radverkehr als Autoverkehr die Brücke passiert. Auf den Radwegen sehen wir bei den Radverkehrsmengen eine deutliche Gefahrenlage (zu enges Überholen, Mitbenutzung Sicherheitsraum und Gehweg). Am fehlenden Zugang zum Elberadweg westlich auf Altstädter Seite hat sich nichts geändert. Wir rechnen daher wie in der Vergangenheit mit erheblichem illegalen Fahrrad-Gegenverkehr auf der Brücke, wodurch sich die Probleme weiter verschärfen. Der Radverkehr auf der Fahrbahn könnte zusätzlich durch Anordnung von Tempo 30 auf den jeweils rechten Fahrspuren gesichert werden, was zu einer stärkeren Nutzung der linken Fahrspuren durch Kfz und damit einer gewissen Entmischung führen würde.
2. Der Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn neben den Radwegen auf der Albertbrücke wurde nicht abmarkiert. Auf der Waldschlößchenbrücke ist er dagegen abmarkiert. Warum diese unterschiedlichen Verfahrensweisen? Unserer Auffassung nach sollte er noch nachmarkiert werden. Dies betrifft ebenfalls die Radwege der Knotenabfahrten.
3. Nach wie vor können wir keine Übereinstimmung zwischen der in der Planfeststellung vorgegebenen Breite des Bereiches zwischen Fahrbahn und Gehweg auf der Albertbrücke von 2,10 m und unseren

Messungen der gebauten Breite feststellen. Auch bei Berücksichtigung der von Ihrem Amt benannten Bordschräge, die nach unseren Messungen etwa 3 cm ausmacht, bleibt die Breite mehrere Zentimeter unter dem geforderten Maß. Wurde die Brücke so abgenommen? Mit welchem Messergebnis Ihrerseits?

4. Zwischen Radweg und Gehweg auf der Albertbrücke wurde bisher kein Begrenzungsstreifen eingerichtet, der nach ERA und RASt gefordert ist. Dieser soll visuell durch Kontrastunterschiede auch für Sehbehinderte deutlich erkennbar und tastbar sein. Wird dieser Begrenzungsstreifen noch eingerichtet? Wenn nein, warum nicht?
5. Mit dem fehlenden Begrenzungsstreifen in Zusammenhang steht ein uns von Nutzern benanntes Problem, dass nämlich der sich entwickelnde Bord zwischen Radweg und Gehweg an den Rampen der Radwegenden zu spät erkannt wird. Meldungen an uns zufolge haben sich bereits zahlreiche Stütze wegen dieser Borde ereignet, darunter wurden auch zwei Notarztsätze genannt. Liegen auch Ihnen Angaben zu derartigen Unfällen vor und planen Sie bereits Abhilfe?
6. Während an der Brückenauffahrt Richtung Neustadt das Z 241 StVO seitlich steht, steht es in Richtung Altstadt mittig zwischen Rad- und Gehweg und engt den Raum noch weiter ein. Warum dieser Unterschied bei an sich gleichen Situationen?
7. An der östlichen Brückenabfahrt zum Neustädter Elberadweg erschwert ein quer über den Weg schlecht verlegtes Plastikrohr die Fahrt und birgt Sturzgefahren.
8. Die Radzählstelle in Richtung Neustadt liegt leider so, dass Radfahrende, welche direkt zum Neustädter Elberadweg abbiegen, nicht erfasst werden. Die Zählwerte geben damit nicht die Anzahl der Brückennutzer mit dem Rad wieder.
9. In diesem Zusammenhang ist uns aufgefallen, dass die Zählleinrichtungen offenbar nicht exakt arbeiten und auf beiden Seiten zu wenig Radverkehr zählen. Eine Stundenzählung des ADFC Dresden und anschließender Vergleich mit den von der Stadt ausgewiesenen Stundenwerten ergab, dass die Werte der Stadt etwa 20 % niedriger waren. Haben Sie solche Abweichungen auch festgestellt? Ist Ihrerseits noch eine Kalibrierung geplant, wären wir danach gerne bereit, unsere Zählung zu wiederholen.
10. Wie bereits auch in der Presse berichtet ist die Verbindung von der Brücke in Richtung Glacisstraße nicht radfahrgerecht. Es fehlen Aufstellflächen. Teilweise werden die Fahrbahnen für direktes Abbiegen genutzt, teilweise auf den Gehwegen gewartet und an der ersten Fußgängerampel gequert. Welche Vorschläge Ihrerseits gibt es, um die Situation zu verbessern?
11. Warum gibt es im Carusufer zwei Kfz-Aufstellstreifen, aber keine Schutzstreifen für den Radverkehr?
12. Wer mit dem Rad aus Richtung Carusufer auf die Brücke fährt, sieht zwar einen baulichen Radweg und ein die Benutzungspflicht anordnendes Zeichen, kann diesen Weg wegen Kanten jedoch gar nicht erreichen. Wie ist hier das legale Verkehrsverhalten für Radfahrende? Soll auf der Kfz-Spur bis zur Brücke gefahren werden? Und warum sollte dann dort der Radweg benutzt werden - ist der gleiche Kfz-Strom plötzlich gefährlicher?
13. Der in der Glacisstraße auf die Brücke zuführende Schutzstreifen endet an einer Haltlinie auf gleicher Höhe mit der Kfz-Fahrstreifen. Standard ist jedoch ein Vorziehen der Haltlinie des Schutzstreifens um mindestens 3 m, besser 5 m vor die des Kfz-Verkehrs, um einen besseren Schutz vor rechtsabbiegenden Kfz zu haben. Warum wurde dies nicht realisiert?
14. Aus Richtung Wigardstraße kommend führt der Radfahrstreifen auf eine Lichtsignalanlage zu, welche für Kraftfahrzeuge sicher ihren Sinn hat, für den Radverkehr jedoch nicht. Weil es an dieser Stelle keine Fußgängerfurt gibt, ist der einzige Konfliktstrom für den Radverkehr der in gleicher Richtung (Brücke) fahrende Radverkehr vom Carusufer bzw. der Hoyerswerdaer Straße, d.h. es geht um einen Verflechtungsvorgang. Dies rechtfertigt keine Lichtsignalregelung. An anderen Stellen werden derartige Konstellationen auch nicht signalisiert, wie z.B. an der Molenbrücke (hier sogar mit kreuzenden Strömen). Wir fordern daher, dem Radverkehr an dieser Stelle keine Wartepflicht aufzuerlegen, sondern ihn sich frei mit dem Strom aus den anderen Richtungen verflechten zu lassen.

15. Warum gibt es auf der Neustädter Seite direkt am Beginn der Brücke, wo die ersten Signalquerschnitte liegen, keine Furt für Fußgänger? Der Bedarf ist nach unserer Beobachtung vorhanden.
16. Vor dem Landgericht wird der Radverkehr von der Brücke kommend auf einen zwar nicht benutzungspflichtigen, jedoch in sehr schlechtem Zustand befindlichen baulichen Radweg geführt (Granitplatten mit Kanten und Versätzen). Die Markierung zur sicheren Überleitung auf die Fahrbahn für Radfahrende, die dieses Radwegangebot der Stadt nicht nutzen und stattdessen auf dem Asphalt der Fahrbahn fahren möchten, fehlt. Diese wäre nachzumarkieren. Besser erscheint uns allerdings der Rückbau dieses kurzen baulichen Radwegs zugunsten eines Radfahrstreifens.
17. Am Güntzplatz wurde südwärts dankenswerterweise ein Radfahrstreifen eingerichtet. Am Gehweg am Eliasfriedhof steht jedoch ein Zeichen 240 StVO, d.h. der Radverkehr muss den Gehweg mitbenutzen und darf den Radfahrstreifen nicht befahren. Warum das?
18. Gegenwärtig starten die Arbeiten zum Wiederaufbau der kleinen Verbindungsbrücke zwischen Albertbrücke und der Grünfläche vor der Staatskanzlei. Dadurch ist die Auffahrt vom Elbradweg (Königsufer) zur Wigardstraße und Albertbrücke gesperrt. Eine Umleitung ist, trotz der Verpflichtung aus der VwV-StVO (vgl. zu § 41, II.), nicht ausgeschildert. In der Praxis ist zu beobachten, dass der Radverkehr, um die Brücke überhaupt nutzen zu können, die nordwestliche Auffahrt nutzt und dann auf dem Radweg in der falschen Richtung ankommt. Dies schafft durch das Linksfahren zusätzliche Gefahren. Zudem ist am Königsufer der absperrende Bauzaun ohne weitere Kennzeichnung mitten über den Weg gezogen, die Wahrscheinlichkeit, dass nachts jemand dagegen fährt, ist hoch. Wie ist das Sperr- und Umleitungskonzept für diese Baustelle? Warum wird nicht an die positive Praxis der letzten Jahre, die Albertbrücke trotz Baumaßnahmen für den Radverkehr offen zu halten, angeknüpft?
19. Auf der Altstädter Seite in Richtung Brücke (kurz vor der Einmündung Florian-Geyer-Straße) ragen am Mast der Kfz-Wegweisung angebrachte Verkehrszeichen in den Lichtraum des Fußgängerverkehrs (vgl. VwV-StVO zu §§ 39 – 43, Nr. 13 a). Wir bitten darum, auch die Sicherheit des Fußgängerverkehrs zu beachten und die Zeichen umzumontieren. Gleiche Probleme gibt es an der Zufahrt Käthe-Kollwitz-Ufer (Z 237 StVO) und an der Brückenabfahrt Richtung Hoyerswerdaer Straße (Hinweisschild zum Linksabbiegen für den Radverkehr).

Über eine baldige Antwort Ihrerseits und baldige Verbesserungen an den benannten Stellen würden wir uns freuen.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen