



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

FDP/FB-Fraktion  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Herrn Stadtrat  
Holger Zastrow

GZ: (OB) GB 6

Datum: - 6. FEB. 2017

Albertstraße – Querungsmöglichkeit und Neueinrichtung Radwege  
mAF0183/16

Sehr geehrter Herr Zastrow,

Ihre mündliche Anfrage aus der Stadtratssitzung vom 15. Dezember 2016 beantworte ich wie folgt:

„Meine Frage betrifft die Albertstraße, an der vor einigen Wochen der alte Fußgängerüberweg am Archivplatz abgerissen wurde und an der zwischen Albertplatz und Carolaplatz Radwege eingerichtet werden sollen. Der Fußgängerüberweg war ja schon lange gesperrt und Fußgänger konnten nur flinken Schrittes die Straße überqueren. Auf Antrag der FDP/Freien Bürger hat der Stadtrat die unverzügliche Einrichtung einer ebenerdigen Querungsmöglichkeit beschlossen. Der Abriss fand wie gesagt statt, die Einrichtung einer Querungsmöglichkeit für Fußgänger ist aber erst für das Jahr 2017 vorgesehen. Nach Medienberichten soll im kommenden Jahr auch eine Autospur an der Albertstraße entfallen und als Radweg eingerichtet werden, obwohl der kaum genutzte Fußweg überbreit ist bzw. mit der benachbarten Sarrasanistraße und Metzger Straße auf der anderen Seite der Straßenbahnlinie genügend Platz für Radwege wäre.“

1. Wann konkret wird die Querungsmöglichkeit für Fußgänger in Höhe des Archivplatzes eingerichtet? Warum dauert die Einrichtung trotz klarem Stadtratsbeschluss so lange?“

Die mit Informationsvorlage V1238/16 (Sitzung am 24. August 2016) dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr zur Kenntnis gegebenen Unterlagen sind Grundlage für die weitere Planung im Straßen- und Tiefbauamt. Hierzu erfolgt gegenwärtig die Zusammenstellung der fachspezifischen Anforderungen für die Tiefbauleistungen sowie die technische Ausrüstung. Insbesondere waren Detailabstimmungen mit der DVB AG hinsichtlich der Querung der Gleisanlagen und der erforderlichen Sicherungs- und Anlagentechnik erforderlich. Die finanziellen Mittel für die Realisierung des Bauvorhabens sind für 2017 im Haushalt des Straßen- und Tiefbauamtes eingestellt.

**2. „Auf Grundlage welches Beschlusses des Stadtrates erfolgt die Umgestaltung der Albertstraße? Wie rechtfertigt die Stadtverwaltung den Rückbau einer Hauptverkehrsstraße mit 25.000 – 27.000 Autos am Tag?“**

Die Integration von Radverkehrsanlagen im Zuge der Albertstraße ist aufgrund ihrer Bedeutung als Hauptradroute für den Radverkehr (Kategorie IR II, Nord-Süd-Verbindung) Gegenstand verschiedener verkehrs- und stadtplanerischer Untersuchungen (u. a. Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, Radverkehrskonzept, Rahmenplan Nr. 715.2 – Innere Neustadt). Die grundsätzliche Leistungsfähigkeit einer dreistreifigen Straßenraumaufteilung (zwei Fahrstreifen Richtung Carolaplatz, ein Fahrstreifen Richtung Albertplatz) ist gegeben und wurde im Vorfeld verkehrstechnisch untersucht.

**3. „Welche Alternativen zur Einrichtung der in den Medien gezeigten Radwege wurden im Bereich der Albertstraße geprüft und mit welchem Ergebnis?“**

Im Bestand wird der Radverkehr vom Carolaplatz kommend bis zum Albertplatz (in Höhe Rechtsabbieger in die Bautzner Straße) auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg (VKZ 240) geführt. Diese Führungsform ist für eine Hauptradroute ungeeignet. Die vom Kfz-Verkehr abgesetzte Führung führt in den Kreuzungsbereichen aufgrund der schlechten Erkennbarkeit zudem zu verkehrssicherheitsrelevanten Konflikten mit abbiegenden Fahrzeugen. Dem Radverkehr in Richtung Carolaplatz steht im Bestand keine straßenbegleitende Radverkehrsanlage zur Verfügung.

Im Rahmen der verkehrsplanerischen Untersuchung zur Berücksichtigung funktionaler Anlagen für den Radverkehr erfolgte eine Variantenbetrachtung zur möglichen Führung im Straßenraum (Radfahrstreifen) bzw. im Seitenraum (Radwege).

Lösungsansätze, welche eine Beibehaltung der bestehenden vierstreifigen Straßenraumaufteilung für den Kfz-Verkehr berücksichtigten, bedingen unabhängig von der Führungsform erhebliche Eingriffe in die bestehenden Seitenräume (z. B. Straßenbegleitgrün, Haltestellenbereiche). Im Ergebnis wurde die Einordnung von Radfahrstreifen zulasten einer Kfz-Spur (in Richtung Albertplatz) verkehrsplanerisch untersucht und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit der Albertstraße geprüft. Gegenwärtig erfolgen die Abstimmungen zur Umgestaltung der angrenzenden Verkehrsknoten (Carolaplatz und Albertplatz Süd).

Die von Ihnen angesprochenen Visualisierungen, die in manchen Medien abgedruckt wurden, stammen nicht aus dem Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften, sondern es handelt sich hierbei um eine ältere Visualisierung des ADFC. Diese entspricht nicht den geplanten Abmessungen, sondern stellt eine eigene Vorstellung des Verbandes dar, welche von übergroßen Spuren für den Radverkehr ausgeht. Warum diese zu Illustrationszwecken durch manche Medien genutzt wurde, bleibt fraglich.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert