



Verkehrsclub Deutschland (VCD)
Ortsgruppe Dresden
Schützengasse 18
01067 Dresden

dresden@vcd.org

Sprecher: Karsten Imbrock
Treff: Jeden 2. Mittwoch im Monat

Stadtratsfraktionen der Landeshauptstadt Dresden

Dresden, den 21.01.2019

Stellungnahme der VCD Ortsgruppe zum Antrag A0517/18: „Straßenrückbau stoppen – Albertstraße bleibt vierspurig“

Sehr geehrte Damen und Herren,

am 24.01.2019 wird im Stadtrat über den Antrag A0517/18 abgestimmt. Dabei geht es um die Führung des Radverkehrs in der Albertstraße zwischen Carolaplatz und Albertplatz. Seit 2011 ist geplant die Straßenraumaufteilung zugunsten separater Radfahrstreifen in jeder Richtung anzupassen, um auf dieser wichtigen Alltagsradverbindung (IR III) im Hauptradnetz endlich sichere Radverkehrsanlagen zu schaffen. Mit dem Antrag A0517/18 soll dieser Beschluss nun gekippt werden. **Der VCD bekennt sich als Verband der Verkehrswende klar für die Anordnung von Radfahrstreifen auf der Albertstraße. Alle sachlich fundierten Argumente sprechen für die Ablehnung dieses Antrages.**

Im Bestand ist der Zustand der Radverkehrsanlagen und die Führung des Radverkehrs in beiden Richtungen mangelhaft. Hier bedarf es einer dringenden infrastrukturellen Anpassung, denn die Albertstraße ist eine Hauptverkehrsstraße, auch und gerade für Radfahrer. Der VCD kann die mit dem Antrag verfolgte Verhinderung der Umgestaltung nicht nachvollziehen. **Was soll mit dieser Anfrage bezweckt werden? Sollen Radfahrer lieber aufs Auto umsteigen und die Straßen noch voller werden?**

Fakt ist: Die Albertstraße ist aktuell ausschließlich dem Kfz-Verkehr überlassen und mit dem bestehenden Querschnitt überdimensioniert. Laut Themenstadtplan ist die Albertstraße mit einem durchschnittlich täglichen Verkehr (DTV) von 19 700 Kfz/Tag belegt. **Zwei Fahrspuren pro Richtung sind nach RSt06 Kap. 6.1.1.2 hierfür ausreichend.** Andere zweispurige Straßen in Dresden weisen eine ähnliche Verkehrsbelegung auf und sind in der öffentlichen Wahrnehmung absolut unauffällig:

Karcherallee mit 21800 Kfz/Tag (zwischen Königsteinstr und Tiergartenstraße)
Terrassenufer mit 21300 Kfz/Tag (Höhe Brühlsche Terrasse)
Käthe-Kollwitz-Ufer mit 20800 Kfz/Tag (Höhe Schubertstr.)
Winterbergstraße mit 21900 Kfz/Tag (Höhe Galopprennbahn)
Tharandter Str mit 20300 Kfz/Tag (Höhe Altplauen)

Er wird also auf der Albertstraße auch zweispurig laufen!

Mobilität
für Menschen

VCD Ortsgruppe Dresden
Umweltzentrum, Schützengasse 18, 01067 Dresden
Treff: Jeden 2. Mittwoch im Monat
Die VCD Ortsgruppe im Internet: <http://vcd-mitte.de/category/dresden/>

Die Einordnung der Albertstraße als zentraler, städtischer Defizitbereich findet sich in vielen verkehrs- und stadtplanerischen Untersuchungen wieder (u. a. Verkehrsentwicklungsplan 2025plus, Radverkehrskonzept, Rahmenplan Nr. 715.2 - Innere Neustadt). Das ergab eine Anfrage der FDP-Fraktion vom Dezember 2016. In der entsprechenden Antwort auf diese Anfrage **wird die grundsätzliche Leistungsfähigkeit einer dreispurigen Albertstraße bestätigt**. Gemäß den im Bauausschuss im Januar 2019 vorgestellten Fakten zur Planung der Radfahrstreifen **wird der Kfz-Verkehr im Schnitt nur eine Sekunde langsamer**. Autofahrer brauchen also keine Sorgen zu haben, jetzt im gefürchteten Dauerstau zu stehen.

Mit der Anordnung der Radfahrstreifen auf der Albertstraße werden mehrere Unfallschwerpunkte für Radfahrer beseitigt. Auf Höhe der Neustädter Markthalle werden in Richtung Carolaplatz Radfahrer vor der Markthalle auf die Metzger Straße entlassen. Diese Stelle ist schwer einsehbar. Aus der Metzger Straße rechnen Autofahrer nicht mit Radfahrern aus der kleinen Albertstraße. Auch die Kreuzung Metzger Straße/Ritterstraße ist für alle Verkehrsteilnehmer unübersichtlich. Durch Verlagerung des Radverkehrs auf die Albertstraße wird der Großteil des Radverkehrs aus dieser Gefahrenstelle herausgenommen.

Die Alternative den Seitenraum für die Führung des Radverkehr zu verwenden wurde durch die Verwaltung geprüft und mit nachvollziehbaren Argumenten klar verworfen. Die Seitenräume müssten bei dieser Alternative unter großen Aufwänden umgestaltet werden und bedingen erhebliche Eingriffe in die bestehenden Anordnungen der Parkplätze, des Stadtgrüns und der Haltestellen. **Die Radfahrstreifen auf der Albertstraße bringen demnach keine Nachteile, das Geld ist da.** Die Mittel aus dem Radverkehr wurden in der Vergangenheit zudem nicht mal nicht voll ausgeschöpft.

Die Anordnung der Radfahrstreifen auf der Albertstraße **eröffnen neue Möglichkeiten, die Seitenräume dieses zentralen, städtischen Defizitbereiches gezielt aufzuwerten**. So könnte durch gezielte Begrünung und Entsiegelung mehr Grün geschaffen werden, die Luft-, Aufenthalts- und Lebensqualität steigen und die Stadt zu mehr Klimaschutz beitragen.

Der im Antrag A0517/18 und in der Presse verwendete Begriff „Straßenrückbau“ ist irreführend und populistisch. Die Horrorvision vom Dauerstau, die sich angeblich bilden, wenn man den Platz für den Autoverkehr auf einzelnen Straßenzügen einschränkt, wird gern bemüht, aber sie hat sich bislang an keiner Stelle bewahrheitet. Niemand möchte Straßen, die existieren und unter Nutzung stehen, gezielt zurückbauen. Das soll mit der Albertstraße auch gar nicht passieren. **Wir müssen aber darüber diskutieren, ob das Verkehrsmodell einer autogerechten Stadt, bei dem der Begriff „Straße“ gleichbedeutend mit Fahrbahnen für Autos verwendet wird, noch zeitgemäß ist.** Viele Städte haben einen entgegengesetzten Weg eingeschlagen und liegen heute in den Rankings zur Lebensqualität ganz weit vorne. Das wäre doch auch was für Dresden, oder?

Wir würden uns freuen, mit ihnen in den Dialog zu treten. Kommen Sie doch mal bei unseren regelmäßigen Treffen vorbei oder melden Sie sich gern bei uns.

Bei Fragen, Hinweisen oder Kritikpunkten können Sie uns gerne unter den oben genannten Kontaktdaten erreichen. Wir freuen uns auf einen angeregten Austausch.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre VCD Ortsgruppe Dresden