



vertraulich

Dissidenten-Fraktion  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Mitglied des Stadtrates  
Dr. Martin Schulte-Wissermann

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

GZ: (OB) 6 66.63

Datum: 24. MRZ. 2023

**Nachfragen zu AF2520/22 bzgl. Umwandlung von Teilen der Fahrstreifen als Radfahrstreifen auf der Antonstraße**  
AF2844/23

Sehr geehrter Herr Dr. Schulte-Wissermann,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

**„Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt hat der Stadtrat 2010 als „kurzfristige Maßnahme“ beschlossen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Vermeidung von Konflikten den Rad- und Fußverkehr auf der Antonstraße zu trennen und im Bereich der äußeren Fahrstreifen Radfahrstreifen anzulegen (Maßnahme 21 Radverkehrskonzept Innenstadt, V0277/09).**

In der Antwort zu AF2520/22 führen Sie aus, dass umfassende Planungen erforderlich wären, um die bekannten Defizite für den Fußgänger- und Fahrradverkehr abzustellen. Nur durch solche umfassenden (und teuren) Planungen sei eine sichere Radverkehrsführung realisierbar.

In der Zwischenzeit gab es jedoch aufgrund einer Baumaßnahme am Albertplatz eine provisorische und scheinbar unaufwendige Umwidmung der Verkehrsfläche der Antonstraße, welche man auch als 'kollateralen Verkehrsversuch' deklarieren könnte: Zwischen 10. Oktober und Ende Dezember 2022 wurden begleitend zu einer Baumaßnahme der Dresdner Verkehrsbetriebe die äußeren Bereiche der Fahrstreifen der Antonstraße zwischen Albertplatz und Turnerweg für den motorisierten Verkehr gesperrt. Meinen Beobachtungen zur Folge schien diese Umwidmung der Verkehrsfläche grundsätzlich über einen längeren Zeitraum möglich gewesen zu sein, ohne dass sich dramatische Behinderungen für den MIV und die Straßenbahn ergeben hätten.

- 1. Liegen der Stadtverwaltung Daten vor, die darauf hinweisen, dass sich die Sperrung der äußeren Bereiche der Fahrstreifen der Antonstraße zwischen Albertplatz und Turnerweg auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit negativ ausgewirkt haben?“**

Nein, der Stadtverwaltung liegen keine Daten vor, die darauf hinweisen, dass sich die bauzeitlich punktuelle Verdrängung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die Gleise des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) negativ auf Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit ausgewirkt haben. Es

wurden auch keine Daten erhoben. Vor Ort war zu beobachten, dass durch den Individualverkehr die Markierung oft ignoriert und überfahren wurde.

**2. „Sind der Stadtverwaltung Verkehrsunfälle bekannt, die auf die Einengung der Fahrstreifen zurückzuführen sind?“**

Der Straßenverkehrsbehörde sind keine Unfälle auf der Antonstraße in Höhe der temporären Haltestellen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) in dem Zeitraum Oktober bis Dezember des Jahres 2022 bekannt.

**3. „Wurde der Stadtverwaltung seitens der DVB signalisiert, dass die Straßenbahn durch die Einengung des Fahrbahnbereichs in diesem Abschnitt behindert oder blockiert wurde?“**

Seitens der DVB gab es keine Rückmeldungen zu Behinderungen des Straßenbahnverkehrs. Die Fahrstreifeneinziehung war jedoch auch Wunsch der DVB zum Schutz der Fahrgäste an der bauzeitlichen Haltestelle.

**4. „Unter welchen Umständen lässt sich eine vergleichbare Verschiebung des motorisierten Verkehrs für die Einrichtung eines Radfahrstreifens dauerhaft realisieren? Wenn Sie weiterhin die Einrichtung eines dauerhaften Radfahrstreifens im heutigen Straßenprofil für nicht möglich erachten, wäre denn ein Verkehrsversuch mit temporären Radstreifen möglich? Könnte/würde dies die Verwaltung von sich aus erledigen, oder bedürfte es dafür einen Beschluss des Stadtrats?“**

Der Bauzustand auf der Antonstraße konnte nur realisiert werden, weil die Straßenbahnlinie 3 auf der Antonstraße nicht verkehrte. Somit entfiel der Verflechtungsvorgang zwischen vom Albertplatz links abbiegenden Straßenbahnen mit dem Kraftfahrzeugverkehr. Damit kann die Situation während des Bauzustands nicht auf eine Situation mit einem dauerhaften Radfahrstreifen übertragen werden.

Der Verflechtungsbereich für den Kraftfahrzeugverkehr in den Gleisbereich nach dem Knotenpunkt sollte so bemessen sein, dass kein Rückstau zur Lichtzeichenanlage Albertplatz entsteht. Die Länge der Fahrstreifen nach dem Knotenpunkt ist abhängig von der geschalteten Grünzeit der zuführenden Verkehrsströme, um ein sicheres Verflechten des Kraftfahrzeugverkehrs zu gewährleisten. Inwiefern die sich aus der derzeitigen Signalisierung ergebende Verflechtungslänge reicht, um die Situation für Rad- und Fußverkehr zwischen Albertplatz und Simmelcenter zu verbessern, bedarf einer näheren Untersuchung.

Ein Verkehrsversuch kann, erst dann durchgeführt werden, wenn eine verkehrsrechtlich anordnungsfähige Verkehrsführung geplant wurde. Generell ist für einen Verkehrsversuch kein Stadtratsbeschluss notwendig.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert