Albertbrücke ist Dresdens größte Staufalle

Wer hier über die Elbe will, muss Geduld mitbringen. Selbst Fußgänger sind oft schneller. Die Verengung der Brücke hat Folgen für den gesamten Stadtverkehr – und noch wird gar nicht gebaut.

VON DENNI KLEIN

Die baufällige Albertbrücke hat sich seit ihrer Teilsperrung zu Dresdens größter Staufalle entwickelt. Keine fünf Stundenkilometer beträgt das Durchschnittstempo über die Brücke. Das bleibt nicht ohne Folgen für die umliegenden Kreuzungen: Ob Rosa-Luxemburg-Platz oder Sachsenplatz, hier geht im Berufsverkehr teils gar nichts mehr. Die aktuelle Reisezeit-Studie der TU Dresden ergab hier durchschnittliche Reisegeschwindigkeiten unter zwei Stundenkilometern. „Hier geht es phasenweise zu Fuß schneller voran“, sagt der Leiter des Straßen- und Tiefbauamts Reinhard Koettnitz. Die Albertbrücke ist so marode, dass die Fahrspuren eingeschränkt werden mussten. Seit das 2009 erfolgte, stehen früh und nachmittags Autos und Bahnen hier häufig im Stau.

► Problem 1: Engstelle „Brücke“ verursacht weiträumig Staus

Wenn ein so zentraler Verkehrsknotenpunkt, wie es diese Elbquerung für Dresden ist, verstopft, macht sich das auf fast allen wichtigen Dresdner Straßen bemerkbar. So bringt auch das Ausweichen etwa auf die Carolabrücke nicht viel, denn die Zufahrt vom Käthe-Kollwitz-Ufer über die Steinstraße und den Rathenauplatz zählen ebenfalls zu den Staufallen. Auch in Richtung Schillerplatz ist am Käthe-Kollwitz-Ufer besonders in den Nachmittagsstunden kaum ein Vorwärtkommen. „Stop and Go“ heißt es zwischen Goetheallee und dem Blauen Wunder, wo es im Schnitt nur mit zwei Stundenkilo-

metern voran geht. Auch auf Neustädter Seite wirkt sich die Albertbrücke großräumig aus. So gilt sie bei den Forschern auch als Mitverursacher für das Schnecken-tempo am Bahnhof Neustadt, am Albertplatz und auf der Bautzner Straße.

► Problem 2: In der Bauzeit wird es auf allen Brücken richtig eng

Die Probleme beim Queren der Elbe könnten sogar noch schlimmer werden, wenn die Albertbrücke saniert wird. In dieser Zeit soll sie für fast ein Jahr für den Autoverkehr gesperrt werden. Dann werden Au-

tofahrer einerseits auf die dann freigegebene Waldschlösschenbrücke ausweichen oder die Elbe an der Carolabrücke queren. Hier gehen die Verkehrsexperten der TU aber davon aus, dass die Brücke selbst das noch verkraften wird. Mit immerhin gut 23 Stundenkilometer Durchschnittstempo geht es hier meist gut voran.

► Problem 3: Kette an Baustellen lässt neue Staufallen erwarten

Bei der Waldschlösschenbrücke gibt es dagegen so manche Bedenken. Die mit vier Spuren über dem

Bedarf angelegte neue Elbquerung dürfte zusätzlichen Verkehr anziehen, da sie eine attraktive Verbindungsachse zwischen Nord und Ost darstellt. Doch vor allem im Dresdner Osten ist unklar, wie die 44 000 erwarteten Autos pro Tag vorankommen sollen. Dazu kommt, das weitere wichtige Achsen, wie die Borsberg-/Schandauer Straße, die Augsburgener Straße und die Fettscherstraße auch erst noch gebaut werden sollen. Hier hat es die Stadt nicht geschafft, die Straßen fertig zu sanieren, bevor die Waldschlösschenbrücke in Betrieb geht. So droht selbst in den Wohngebieten von Striesen und Johannstadt massiver Schleichverkehr.

► Problem 4: Rote Ampeln verschärfen Staugefahr

Neben den Baustellen sorgen rote Ampeln für die meisten Stauercheinungen. Der Zwangshalt und der häufig daraus resultierende Rückstau sorgten für 98,5 Prozent der Haltephasen bei den im September 2010 durchgeführten Messfahrten. Für die kompliziertesten Kreuzungen in Dresden werden an der TU intelligente Ampelsysteme erforscht. Diese könnten etwa die Straßen an den Bahnhöfen Mitte und Neustadt für alle Verkehrsteilnehmer entlasten.

Allerdings nimmt der Schwereverkehr nach Jahren des Rückgangs seit Freigabe der Autobahn A 17 auf den Stadtstraßen erstmals wieder zu, während die Zahl der Pkws seit 2007 stagniert und 2010 sogar sank. Weil das Geld für neue Straßenbahngleise fehlt, fahren auch die Bahnen seit Jahren nicht schneller. ► **Kommentar**

Staufallen und Rennstrecken

STAUFALLEN	
Straße	Tempo/kmh
1. Albertbrücke, Höhe Rosa-Luxemburg-Platz	1,7
2. Albertbrücke, Höhe Sachsenplatz	2,1
3. Käthe-Kollwitz-Ufer, Höhe Schillerplatz	2,1
4. St. Petersburger Straße, Höhe Georgplatz	3,1
5. Pillnitzer Straße, Höhe Rathenauplatz	3,5
6. St. Petersburger Straße, Höhe Pirnaischer Platz	3,9
7. Emerich-Ambros-Ufer, Höhe Altcotta	4,1
8. Grunaer Straße, Höhe Pirnaischer Platz	4,4
9. Flügelweg-Tunnel, Höhe Hamburger Straße	4,9
10. Könnerritzstraße, Höhe Maxstraße	5,0

RENNSTRECKEN	
Straße	Tempo/kmh
1. Königsbrücker Straße, Höhe Moritzburger Weg	63,7
2. Washingtonstraße, Höhe Werftstraße	61,0
3. Königsbrücker Landstraße, Höhe Karl-Marx-Straße	59,6
4. Teplitzer Straße, Höhe Zellescher Weg	59,2
5. Löbtauer Brücke, Höhe Emerich-Ambros-Ufer	58,9
6. Radeburger Straße, Höhe Stauffenbergallee	58,5
7. Meißner Landstraße, Höhe Alte Meißner Landstraße	57,7
8. Tunnel Wiener Straße	57,3
9. Stübelallee, Höhe VW-Manufaktur	57,0
10. Hansastraße, Höhe Eisenbahnstraße	56,6

Quelle: Reisezeitstudie TU Dresden