

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

Mitglieder des Ausschusses für Stadtentwicklung
und Bau per E-Mail

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

15sra075

3. November 2015

Sanierung der Brückenrampe der Augustusbrücke - Stellungnahme zur V0704/15

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ADFC Dresden begrüßt die Pläne zur besseren Anbindung der Augustusbrücke (Nordseite) an den Elberadweg, erhebt aber folgende Einwände:

Östliche Anbindung zum Elberadweg: zwingend erforderlich

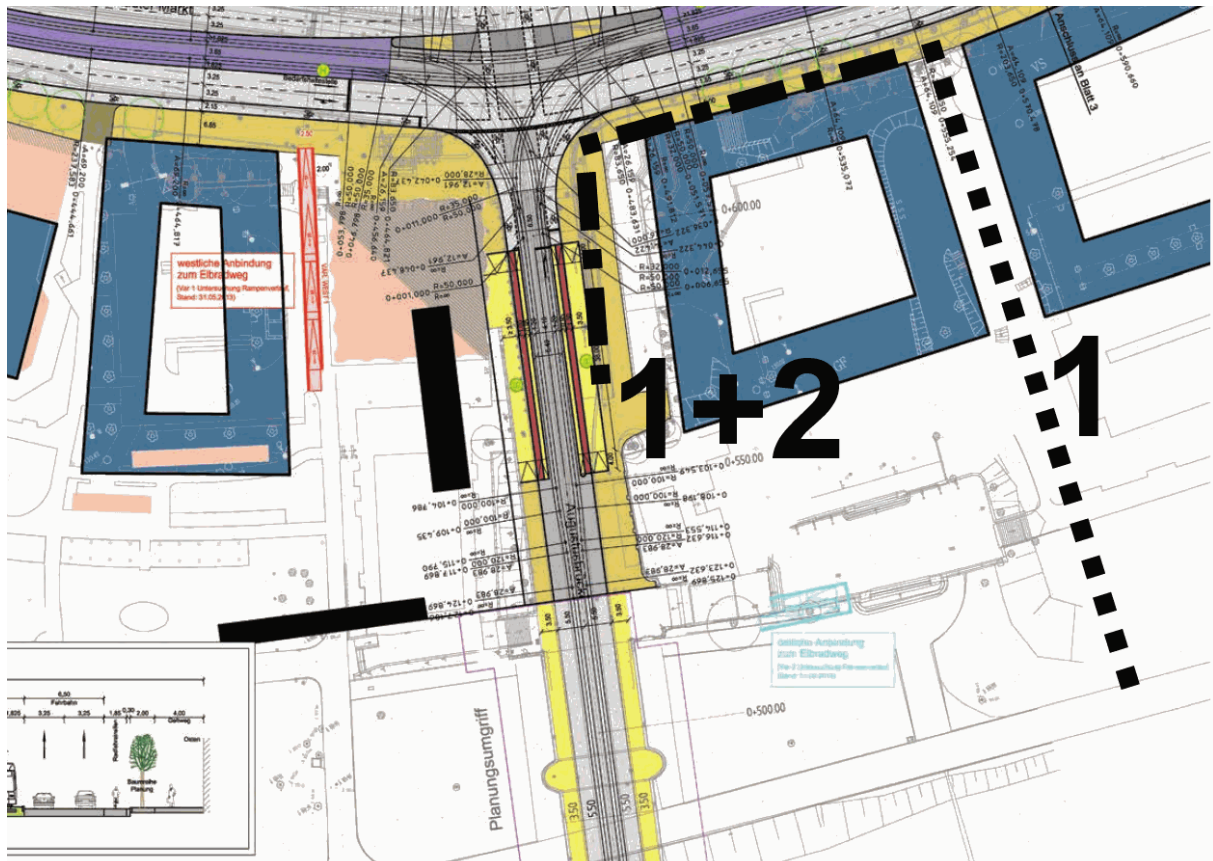
Die Beschlussvorlage sieht keine östliche Anbindung vor: „*Östlich des Brückenbauwerkes wurden alle untersuchten Varianten mit Verweis auf die besonderen bau- und gartendenkmalpflegerischen Schutzgüter verworfen. Diese Position sollte in Bezug auf die Teilhabe von mobilitätseingeschränkten Personen an der Nutzung dieser Anlagen hinterfragt werden.*“ (Seite 5 im Textteil). Der ADFC Dresden hält die Ablehnung aus bau- und gartendenkmalpflegerischen Gründen für haltlos. Hier ist es möglich, eine spiegelbildliche Situation zur anderen Seite zu schaffen, diese ist sinnvoll und würde keine Schutzgüter beeinträchtigen. Für mobilitätseingeschränkte Personen und Radfahrer würde die Attraktivität deutlich steigen.

Wir möchten weiter auf das Radverkehrskonzept 26er-Ring verweisen, dort nimmt die Anbindung der Brücke im Textteil (Kap. 7.2 S. 45/46 und Anlage 13, im Maßnahmeteil Punkt 3) breiten Raum ein. Die östliche Anbindung wird in Anlage 13 gefordert: „*Östliche Verbindung zwischen Elberadweg und Augustusbrücke/ Neustädter Markt herstellen, konkrete Führung ist zu prüfen (Potenziale bei Auflassung Fußgängertunnel vorhanden)*“

Eine städtebaulich zentrale Rolle spielt an dieser Stelle die parkartige Gestaltung des Königsufers aus den 20er und 30er Jahren. Die vorher unschöne „Hinterhofsituation“ wurde damals geordnet. Attraktive Grünanlagen und zwei großzügige Promenadenwege wurden angelegt. Die Belange des Radverkehrs und der Fußgänger nahmen breiten Raum ein - es sei auf die Anlagen im Bereich der Albertbrücke mit Treppen, Brücken und aufwändigen Rampen für den Radverkehr verwiesen, ebenso wurde der Garten des japanischen Palais seinerzeit zur Elbe geöffnet. Aus Sicht des ADFC bleibt unverständlich, warum an diese für Dresden so wichtigen Planungen nicht angeknüpft wird.

Es ergeben sich mehrere Möglichkeiten für die östliche Anbindung, je nachdem, ob das Narrenhäusl wieder aufgebaut wird:

1. Mit Narrenhäusl: Gasse zwischen den beiden, geplanten Gebäuden (siehe Karte). Sollte dort Blockrandbebauung wie vor der Zerstörung angestebt werden, ist eine Tordurchfahrt integrierbar.
2. Ohne Narrenhäusl: Verwendung der vorhandenen Rampe zum noch vorhandenen Fußgängertunnel und dann weiter zur Gasse zwischen den beiden geplanten Gebäuden



Aus Vorlage V0635/15 (Rahmenplan innere Neustadt) + ADFC-Vorschlag 1 bzw. 1+2

Westliche Anbindung zum Elberadweg: Wiederherstellung Blockhausgasse

Die Beschlussvorlage sieht eine 2,5m breiten Rampe neben einer 2m breiten Treppe vor. Statt Treppe und Rampe wäre die Wiederherstellung der Blockhausgasse städtebaulich sinnvoller - siehe Foto im Anhang.



Blockhausgasse 1917

Große Meißner Straße/ Köpckestraße

Radverkehrsanlagen sind hier aus verkehrsrechtlicher Sicht zwingend erforderlich (siehe ERA 2010, Tabelle 8 S. 18). Wir möchten auf die aktuelle Beschlusslage des Stadtrats verweisen. Das Radverkehrskonzept 26er Ring sieht die Anlage von Radfahrstreifen auf der Fahrbahn vor:

- Punkt 11: *Große Meißner Str. (zwischen Augustusbrücke und Kleiner Marienbrücke): im Bestand in östlicher Richtung Beschilderung „gemeinsamer Fuß-/Radweg“, in westlicher Richtung aufgrund der einmündenden Straßen keine zufriedenstellende Lösung im Bestand möglich, **bei Ausbau oder Sanierung des Bereiches beidseitig Radfahrstreifen vorsehen**, Kleinmaßnahme, Priorität 1, „Top 10“ (Hervorhebung durch ADFC)*
- Punkt 74_Plan: *Große Meißner Str. („Platzgestaltung Neustädter Markt“): vorhandene Planung mit Radfahrstreifen angemessen, Umsetzung empfohlen, Bereiche der Busstellplätze bei Detailplanung bezüglich möglichem Konfliktpotential beurteilen, Priorität 1*
- Punkt 46: *Köpckestr.: bei Ausbau oder Sanierung des Bereiches beidseitig Radfahrstreifen vorsehen, Priorität 2*

Wir fordern die Umsetzung dieser Punkte im Zuge der Planungen, mindestens im überplanten Bereich.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen