

Geschäftszeit

Montag 10 bis 14 Uhr
Mittwoch 15 bis 19 Uhr

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

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Stadterneuerung
z. H. Herrn Pfohl
PF 120 020
01001 Dresden

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen
16gse011

03. März 2016

Planung und Untersuchung zur Anbindung der Marienbrücke an den Elberadweg auf Neustädter Seite

Sehr geehrter Herr Pfohl,

seit vielen Jahren steht der ADFC Dresden e. V. auf dem Standpunkt, dass die bessere Anbindung der Elbrücken an den rechtselbischen und linkselbischen Elberadweg eine hohe Priorität bei den Planungen und Baumaßnahmen der Stadtverwaltung Dresden haben muss.

Uns wurde bekannt, dass die Stadtverwaltung Dresden eine Untersuchung zu der Frage in Auftrag geben möchte, wie die Marienbrücke auf Neustädter Seite besser an den Elberadweg angebunden werden kann. Aus diesem Anlass bitten wir darum, die nachfolgenden Überlegungen bei der Variantenprüfung zu beachten:

I. Gegenwärtige Situation:

Gegenwärtig besteht die Verbindung zwischen dem Elberadweg und der Marienbrücke

- über die Uferstraße und
- über die Fußgängertreppe auf der Westseite der Marienbrücke.

Beim kurzen Weg über die Fußgängertreppe müssen die Fahrräder getragen werden. Die Installation von Schieberinnen wird vom Straßen- und Tiefbauamt abgelehnt, weil dies ein Hindernis für sehbehinderte Fußgänger sein könnte.

Der Radverkehr, der vom Elberadweg über die Uferstraße auf die Marienbrücke in stadteinwärtige Richtung fährt, kann dies ohne erhebliche Hindernisse tun. Eine Gefährdung besteht aber durch Fahrradgegenverkehr

- im unübersichtlichen Bereich an der Kreuzung Leipziger Straße/Antonstraße,
- an Engstellen auf der Neustädter Rampe und
- auf Altstädter Seite an der Einmündung der Magdeburger Straße in die Könnertitzstraße.

Für den Radverkehr, der von der Altstädter Seite in stadtauswärtiger Richtung in zulässiger Weise auf der östlichen Seite der Marienbrücke fährt, gibt es nur relativ unkomfortable Wegstrecken, und zwar:

- das Absteigen nach der Brückenquerung, um als Fußgänger die Fahrbahn zu queren und die Fußgängertreppe zu erreichen, oder
- das Absteigen an der Fußgängerampel an der Kreuzung Leipziger Straße/Antonstraße, um von dort zur Uferstraße zu gelangen.

Bankverbindung

LKG Sachsen ZN KD Bank
BIC GENODED1DKD
IBAN DE68 3506 0190 1624 7800 15

Steuernummer

202/140/17726

Das Befahren der „Kleinen Marienbrücke“ und die weiträumige Umfahrung des Palaisgartens am Japanischen Palais ist auf Grund der sehr viel längeren Wegstrecke keine attraktive alternative Route.

Das Fehlen einer attraktiven und relativ kurzen Verbindung zwischen der Ostseite der Marienbrücke und dem Elberadweg ist als wesentliche Ursache für den Fahrradgegenverkehr auf der Westseite der Marienbrücke einzustufen. Dieser Fahrradgegenverkehr bringt für die Radfahrenden in beiden Fahrtrichtungen erhebliche Unfallrisiken an den Verkehrsknoten und an den Engstellen mit sich.

II. Zukünftige Gestaltungsmöglichkeiten:

Folgende verkehrstechnische Gestaltungsvarianten sind möglich:

II.1. Rampe zwischen der Eisenbahnbrücke und der Marienbrücke:

Das Gelände zwischen der Eisenbahnbrücke und der Marienbrücke nördlich des Elberadweges könnte für die Anlage einer Rampe genutzt werden (ähnlich den Rampen am Neustädter Brückenkopf der Waldschlösschenbrücke).

Je nach Länge und Steigung/Gefälle sind unterschiedliche Ausführungen einer solchen Rampe denkbar. Die Rampe an dieser Stelle würde eine komfortable Wegeverkürzung im Vergleich zur Fahrt über die Uferstraße bewirken.

Falls eine solche Rampe in Höhe des südlichen Endes der Straßenbahn-Haltestelle endet, könnten dort auch Radfahrende, die von der Altstädter Seite kommen, die Fahrbahn von der östlichen zur westlichen Seite der Marienbrücke queren, um zu dieser Rampe zu gelangen. Bei der Fahrbahnquerung wäre allerdings besondere Vorsicht gegenüber dem Kfz-Verkehr erforderlich.

Eine Rampe zwischen der Eisenbahnbrücke und der Marienbrücke würde allerdings auch die Attraktivität der westlichen Seite der Marienbrücke für Fahrradgegenverkehr erhöhen.

II.2. Rampe zwischen der Kleinen Marienbrücke und dem Elberadweg:

Verkehrstechnisch kann eine Radverkehrsrampe unmittelbar neben der Kleinen Marienbrücke eingerichtet werden, die dicht neben der Kleinen Marienbrücke an den Elberadweg anschließt. Hier ist ein erheblicher Höhenunterschied zu überwinden, der nach unserer Messung 5,60 m beträgt.

Die gegenwärtige Treppe zwischen Elberadweg und Palaisgarten hat eine Höhe von 0,90 m. Zwischen dem Geländeniveau des Palaisgartens und dem optimalen Anbindungspunkt auf der Kleinen Marienbrücke beträgt der Höhenunterschied 4,70 m.

Die konkrete Ausgestaltung der Rampe ist u. a. durch Anforderungen an die Steigung bzw. das Gefälle bedingt. Die obere Anbindung der Rampe an die Kleine Marienbrücke könnte im Abstand von 100 m nördlich des Elberadweges erfolgen. Der aufwärts fahrende Radverkehr könnte von dort sowohl zur Antonstraße als auch über die Kleine Marienbrücke zum Palaisplatz geführt werden.

Verkehrstechnisch würde eine Rampe an dieser Stelle eine erhebliche Wegeverkürzung für Radfahrende bewirken, die stadtauswärts auf der östlichen Seite der Marienbrücke fahren und zum Elberadweg gelangen wollen. Für den Radverkehr, der gegenwärtig die westliche Seite der Marienbrücke in Gegenrichtung benutzt, würde die Rampe am Palaisgarten das Benutzen der Ostseite der Marienbrücke deutlich attraktiver machen.

II.3. Herstellung einer Wegeverbindung am Japanischen Palais:

Die Wegeverbindung auf der Westseite des Japanischen Palais zwischen der Großen Meißner Straße und dem Elberadweg könnte verbessert werden, indem in der direkten

Verlängerung ein Durchbruch der Mauer am Elberadweg durchgeführt und dort eine Rampe eingerichtet wird, welche gleichermaßen auch Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Fußgänger herstellen würde.

Der Weg von der Kleinen Marienbrücke über die Große Meißner Straße bis zu diesem Weg auf der Westseite des Japanischen Palais wäre aber relativ lang und damit eher unattraktiv.

II.4. Vergleich der Varianten:

Grundsätzlich halten wir die Einrichtung von Fahrradrampen auf beiden Seiten der Marienbrücke auf Neustädter Seite für erforderlich, um diese Elbquerung attraktiver für den Radverkehr zu gestalten.

Als verkehrstechnisch besonders effektiv und attraktiv ist der Bau einer Radverkehrsrampe auf der östlichen Seite der Marienbrücke direkt neben der Kleinen Marienbrücke zu bewerten. Diese Anbindung sollte bei der Planung Priorität erhalten, um den bisherigen Fahrrad-Gegenverkehr auf der Westseite der Marienbrücke zukünftig zu vermeiden.

Allerdings ist hier ein Konfliktpotential mit dem Denkmalschutz hinsichtlich des Eingriffs in die Grünanlagen des Palaisgartens und hinsichtlich des erforderlichen Durchbruchs der Mauer am Elberadweg zur Herstellung einer Rampe gegeben.

Dieses Konfliktpotential sollte jedoch einer offenen Diskussion und Bewertung unter Abwägung aller Belange zugänglich sein. Zu beachten sind folgende Umstände:

Der Bau einer Radverkehrsrampe direkt neben der Kleinen Marienbrücke würde in der Randlage des Palaisgartens stattfinden und den Charakter der Parkanlage nicht wesentlich beeinträchtigen. Sämtliche Gehwege innerhalb der Parkanlage können erhalten bleiben und würden weiterhin ausschließlich durch Fußgänger genutzt werden.

Die Eingriffe in den gegenwärtigen Bestand der Bepflanzung der Parkanlagen können relativ gering gehalten werden, indem die Radverkehrsrampe geständert errichtet wird, also nicht auf einem Erdwall, sondern auf Pfeilern mit ausreichend stabilen unterirdischen Fundamenten. Nach Errichtung der Rampe können in unmittelbarer Nähe der Rampe Ersatzpflanzungen stattfinden. Auch die Rampenanlage selbst könnte zumindest im Bereich der Stützpfeiler und außen an den Geländern begrünt werden und damit unauffällig in die Pflanzenwelt der Parkanlage eingefügt werden.

Der Durchbruch der Mauer im Bereich der Parkanlage zur Einrichtung einer Zufahrtsrampe erscheint insofern vertretbar, als es in unmittelbarer Nähe bereits den Mauerdurchbruch für eine Treppe gibt. Denkbar ist auch, die Rampe in diesem unteren Bereich am Mauerdurchbruch gleichermaßen für die barrierefreie Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Fußgänger zwischen Palaisgarten und Elberadweg anzubieten.

Für die Einrichtung einer Radverkehrsrampe an der Kleinen Marienbrücke spricht nicht nur die erhebliche Wegeverkürzung für den stadtauswärtigen Radverkehr auf der Marienbrücke, sondern auch der zu erwartende Effekt der Vermeidung von Fahrradgegenverkehr auf der Westseite der Marienbrücke. Zu erwarten ist zum Beispiel, dass Radfahrende, die aus der Friedrichstadt auf der Magdeburger Straße zur Könnertitzstraße kommen, sich bereits an diesem Verkehrsknoten auf die Ostseite der Straßenführung zur Marienbrücke begeben, weil sie nach dem Überfahren der Brücke auf der östlichen Brückenseite den Anschluss von der Kleinen Marienbrücke an den Elberadweg erreichen werden.

Die Bedeutung der Wegebeziehungen über die Marienbrücke hängt auch davon ab, welche anderen Möglichkeiten der Querung der Elbe zur Verfügung stehen. Da allerdings westlich der Marienbrücke bis auf Weiteres keine weitere nahe Möglichkeit der Elbquerung zur Verfügung steht, hat die Verbesserung der Anbindung der Marienbrücke an den Elberadweg auf Neustädter Seite sowohl kurzfristig als auch langfristig einen hohen Stellenwert.

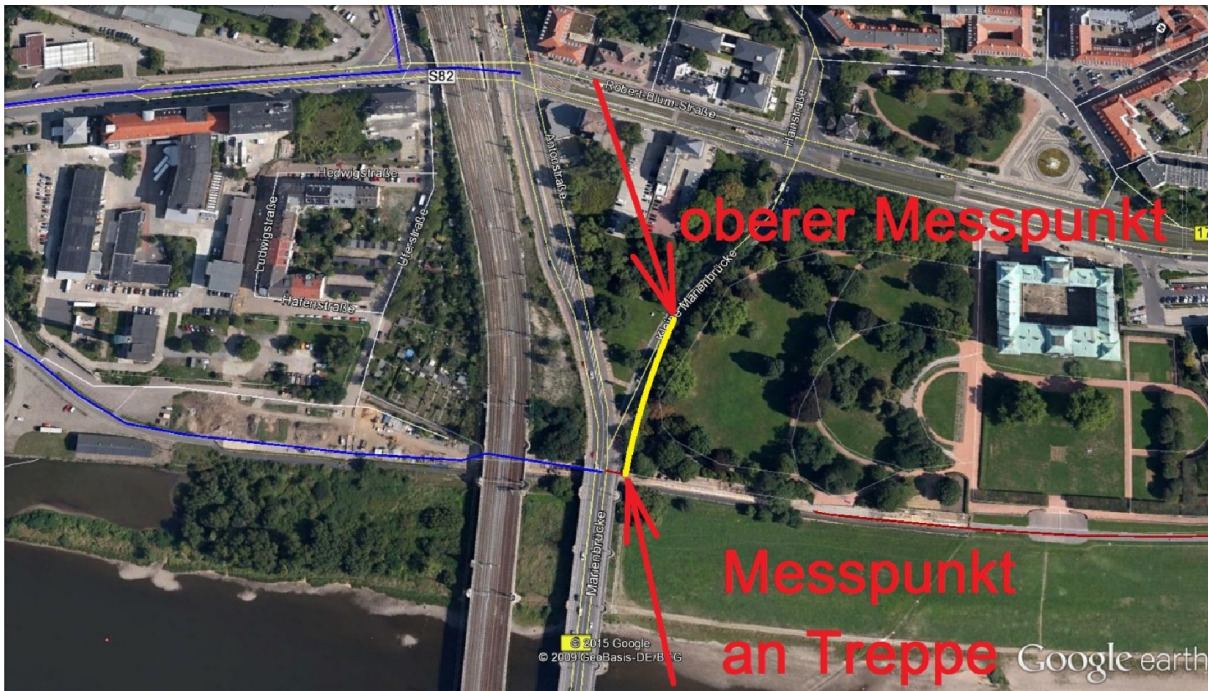
III. Bitte um Beteiligung am weiteren Planungsprozess:

Der ADFC Dresden e. V. bittet das Stadtplanungsamt darum, am weiteren Planungsprozess zur Anbindung der Marienbrücke an den rechtselbischen Elberadweg im Wege des fachlichen Informationsaustausches beteiligt zu werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Spitzner
Vorstand ADFC Dresden e. V.

Anlage: 4 Abbildungen



Vorschlag für die Radverkehrsrampe an der Kleinen Marienbrücke.



Blick auf die Lage der vorgeschlagenen Rampe am Rand des Palaisgartens (oberer Messpunkt 4,70 m über Palaisgarten).



Vorschlag für den Ort der oberen Anbindung der Rampe neben der Kleinen Marienbrücke (4,70 m über Palaisgarten).



Höhenunterschied an der Treppe zwischen Elberadweg und Palaisgarten (0,90 m).