

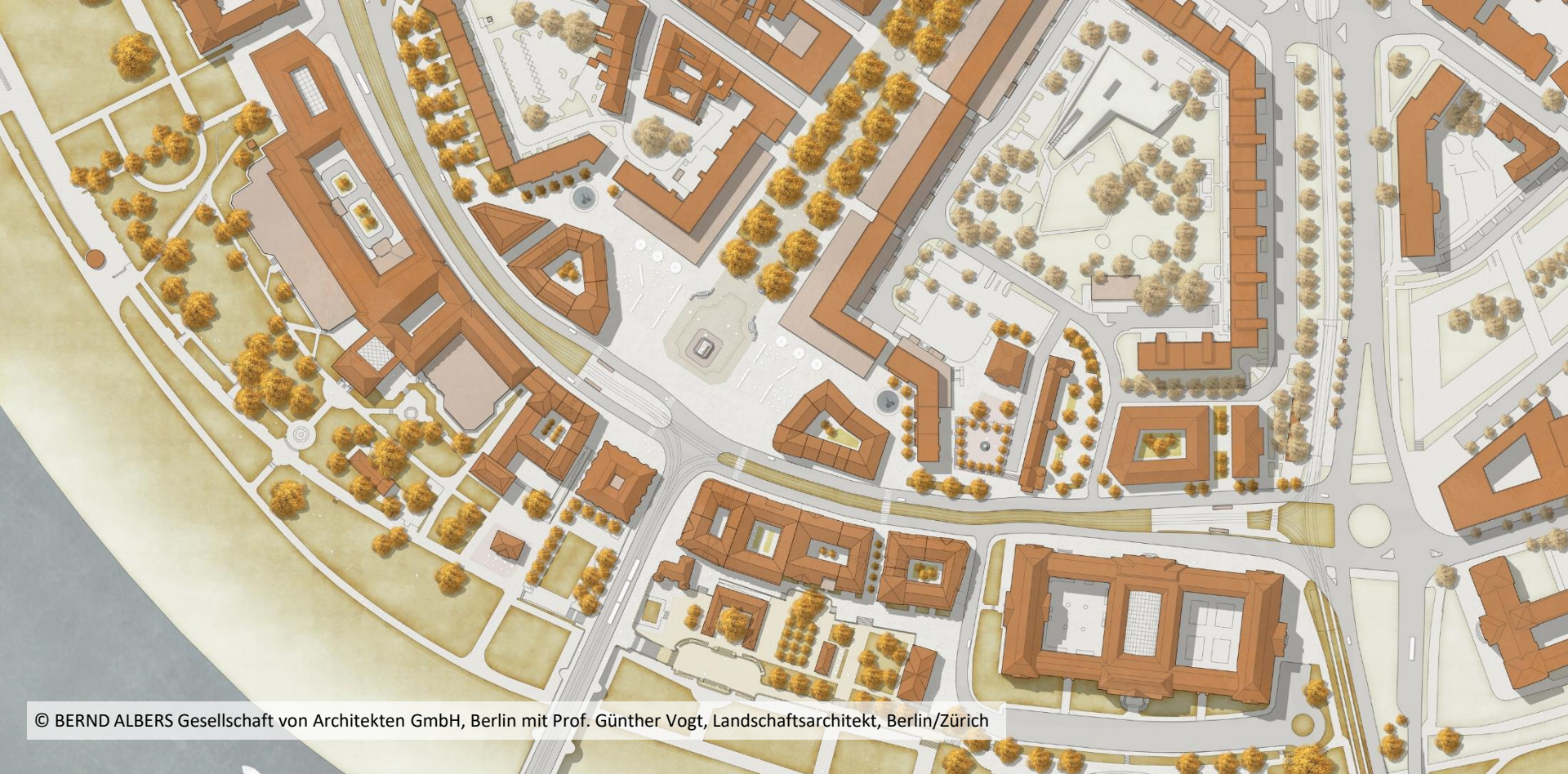


Dresden.
Dresdner

V2759/24

Wettbewerb „Königsufer/Neustädter Markt“
Prüfaufträge zur Straßenraumgestaltung
Große Meißner Straße und Köpckestraße

Ausgangssituation



© BERND ALBERS Gesellschaft von Architekten GmbH, Berlin mit Prof. Günther Vogt, Landschaftsarchitekt, Berlin/Zürich

Ausgangssituation

- Stadtratsbeschluss zum Wettbewerbsergebnis „Königsufer/Neustädter Markt“ vom 16. Juli 2020
- Weiterentwicklung des Entwurfs erforderlich
 - Anpassung der Bebauung des Königsufers
 - Zurückstellung der Bebauung des Neustädter Marktes
 - Prüfaufträge Straßenraum Große Meißner Straße und Köpckestraße
 - Ergänzung der Kulturdenkmalliste Freistaat Sachsen

Prüfaufträge

Straßenraum Große Meißner Straße und Köpckestraße

Bestand



Engstellen im Gehweg (Jägerhof)



Fehlende Anlagen für den Radverkehr



Markantes Straßengrün

© SHP Ingenieure



Mangelhafter baulicher Zustand der Hochbeete

Prüfaufträge

- Machbarkeitsuntersuchung zur Verlagerung der Straßenbahn in den Seitenraum und unterirdischen Führung des Kfz-Durchgangsverkehrs (Tunnel)
- Aktualisierung der verkehrsplanerischen Untersuchung (VPU) für den Prognosehorizont 2035
- Neuorganisation des bestehenden Straßenraums zur Einordnung straßenbegleitender Radverkehrsanlagen

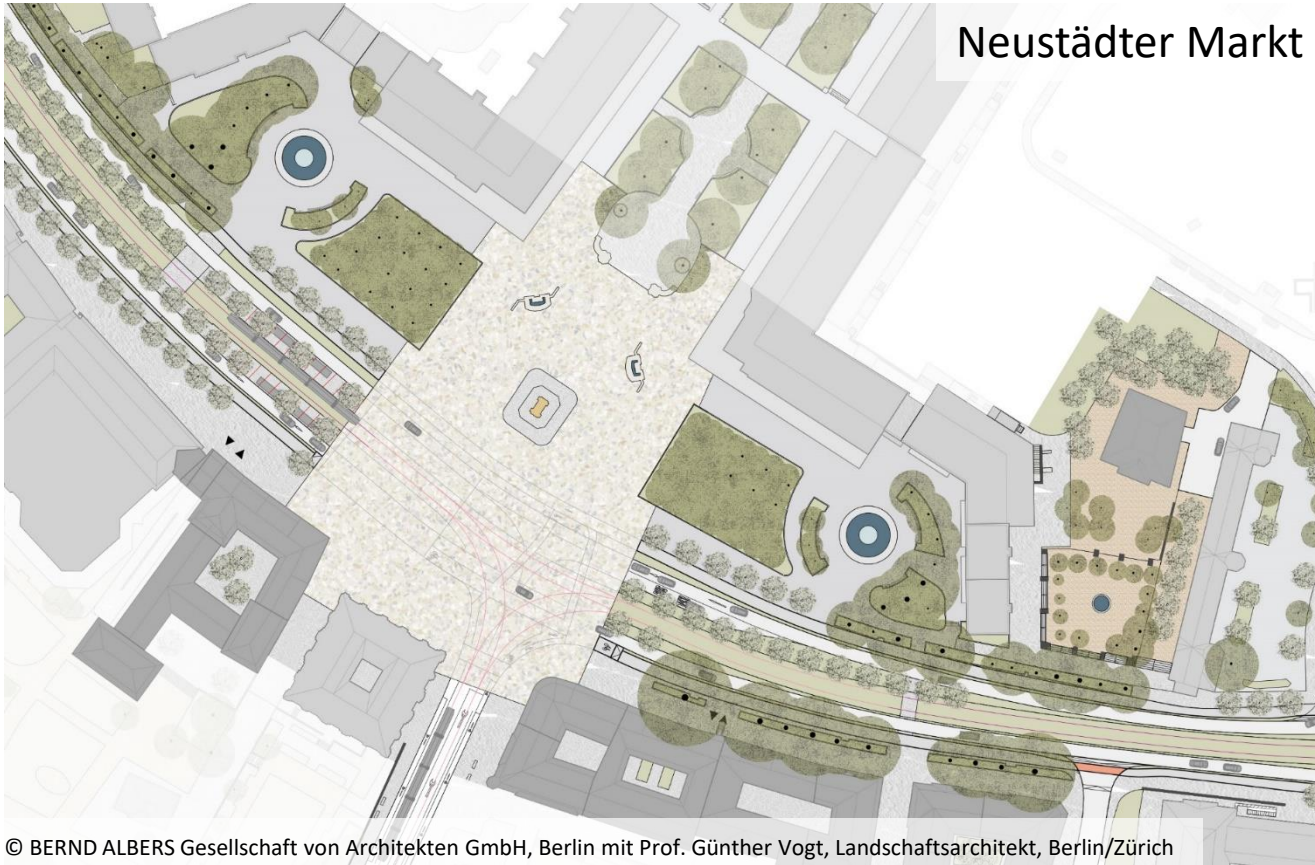
Prüfergebnis

Gestaltungsansätze

Gestaltungsansätze

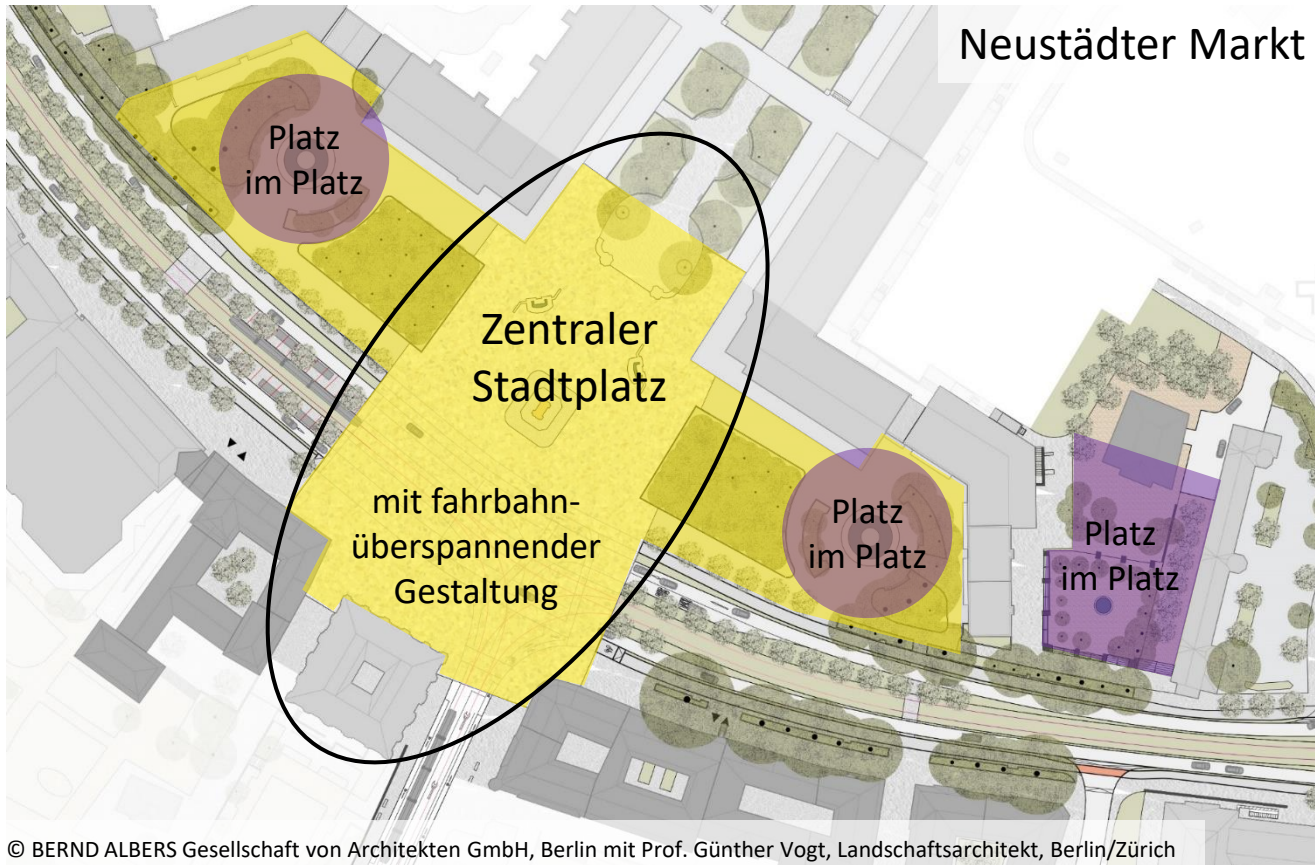
- stadträumliche Sequenzierung des Straßenraums durch Platzfolge (Palaisplatz, Neustädter Markt und Carolaplatz)
- Revitalisierung der Platzbereiche entsprechend der denkmalpflegerischen Zielstellung (in Erarbeitung)
- fahrbahnüberspannende Platzgestaltung zur Herstellung historischer Platzfiguren

Neustädter Markt



© BERND ALBERS Gesellschaft von Architekten GmbH, Berlin mit Prof. Günther Vogt, Landschaftsarchitekt, Berlin/Zürich

Neustädter Markt



Neustädter Markt



Platzfläche Neustädter Markt
„Platz im Platz“

„Fahrbahnüberspannende Gestaltung“ –
Gestalterische Integration der
Verkehrsflächen

Vorfäche
Blockhaus

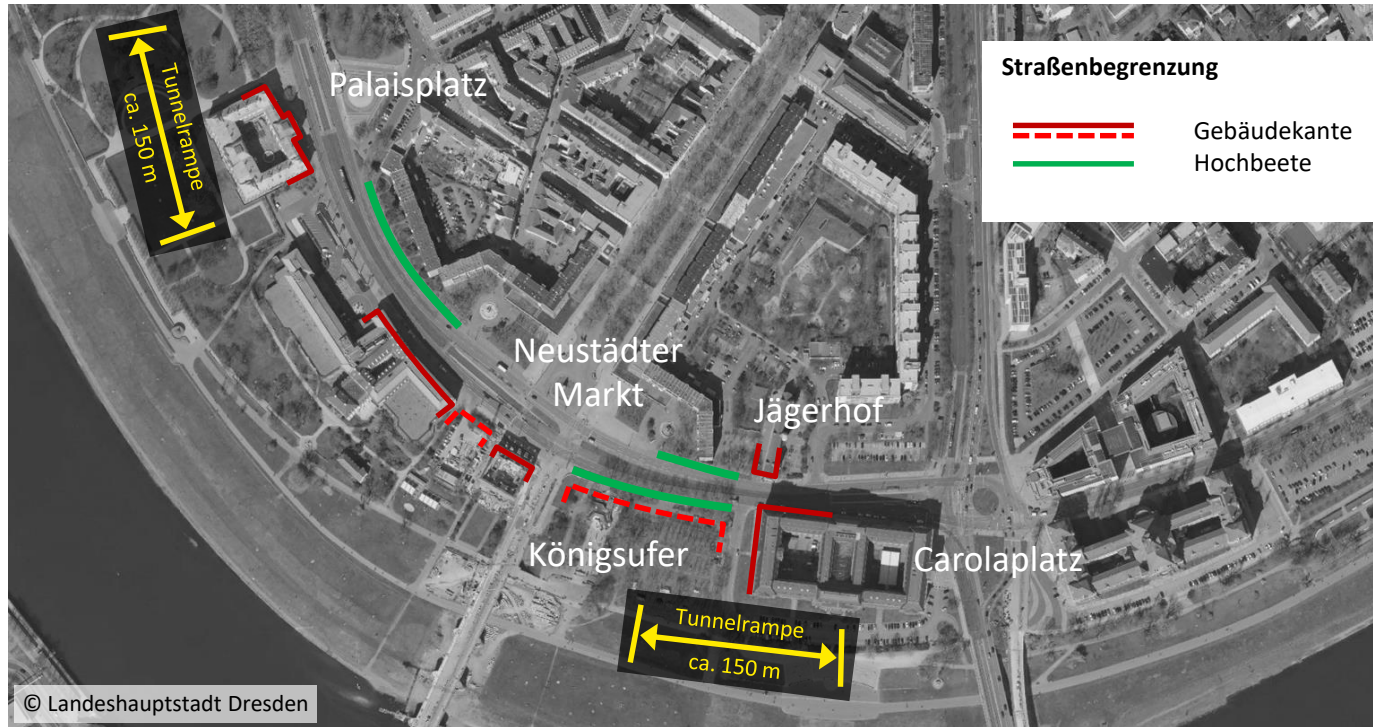
Köpckestraße in Höhe Wiesentorstraße mit Blick zum Carolaplatz

© BERND ALBERS Gesellschaft von Architekten GmbH, Berlin mit Prof. Günther Vogt, Landschaftsarchitekt, Berlin/Zürich

Prüfergebnis

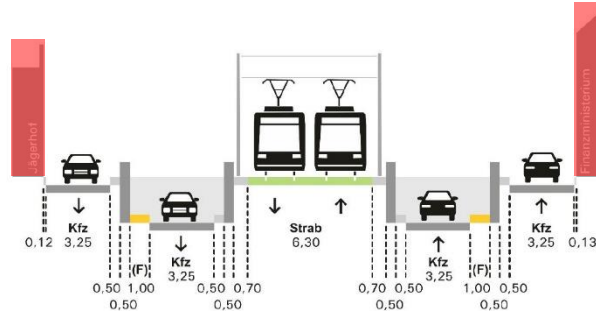
Tunnel

Einordnung der Tunnelrampen



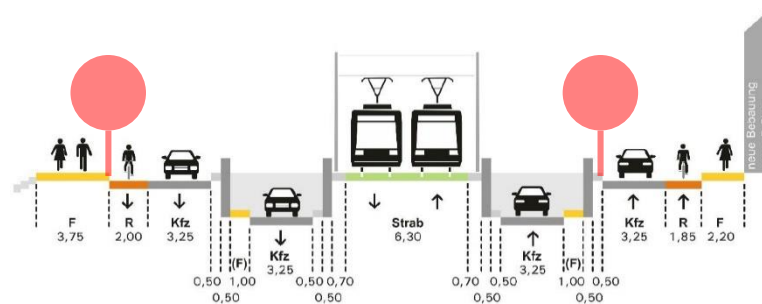
Tunnelrampen (Boulevard)

■ in Höhe Jägerhof



Tunnelrampen in Höhe Jägerhof stadträumlich nicht umsetzbar

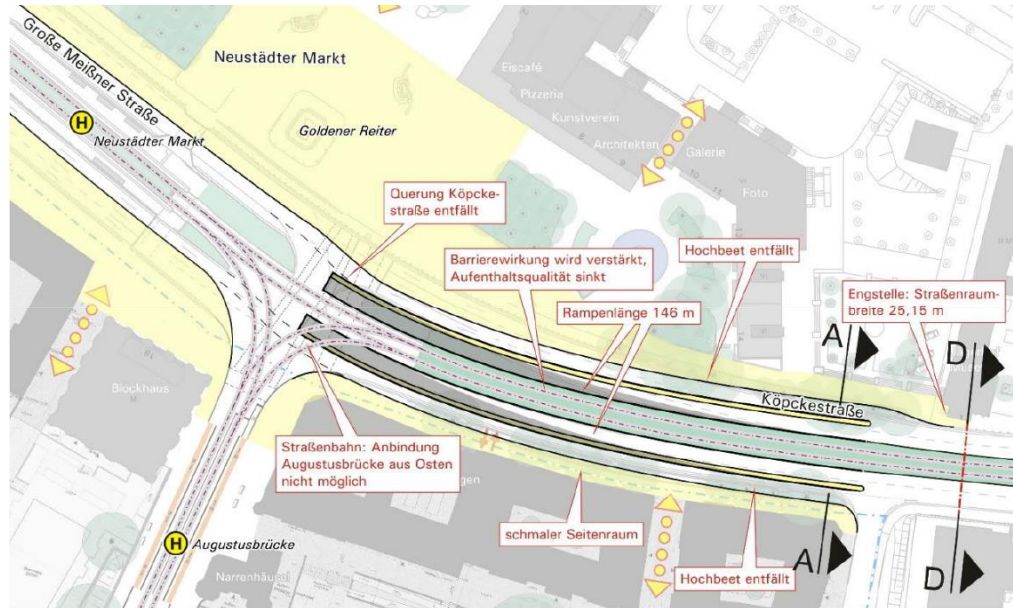
■ in Höhe Wiesentorstraße



Tunnelrampen in Höhe Köpckestraße nicht ohne Entfall der Alleebäume umsetzbar

© SHP Ingenieure

Alternative Tunnelrampen westlich Jägerhof



© SHP Ingenieure

Tunnelrampen in Höhe Neustädter Markt überlagern Gleisdreieck und Fußgängerquerung auf östlicher Platzseite

Tunnelrampen in Höhe Köpckestraße nicht ohne Entfall der Alleebäume umsetzbar

Fazit Tunnel

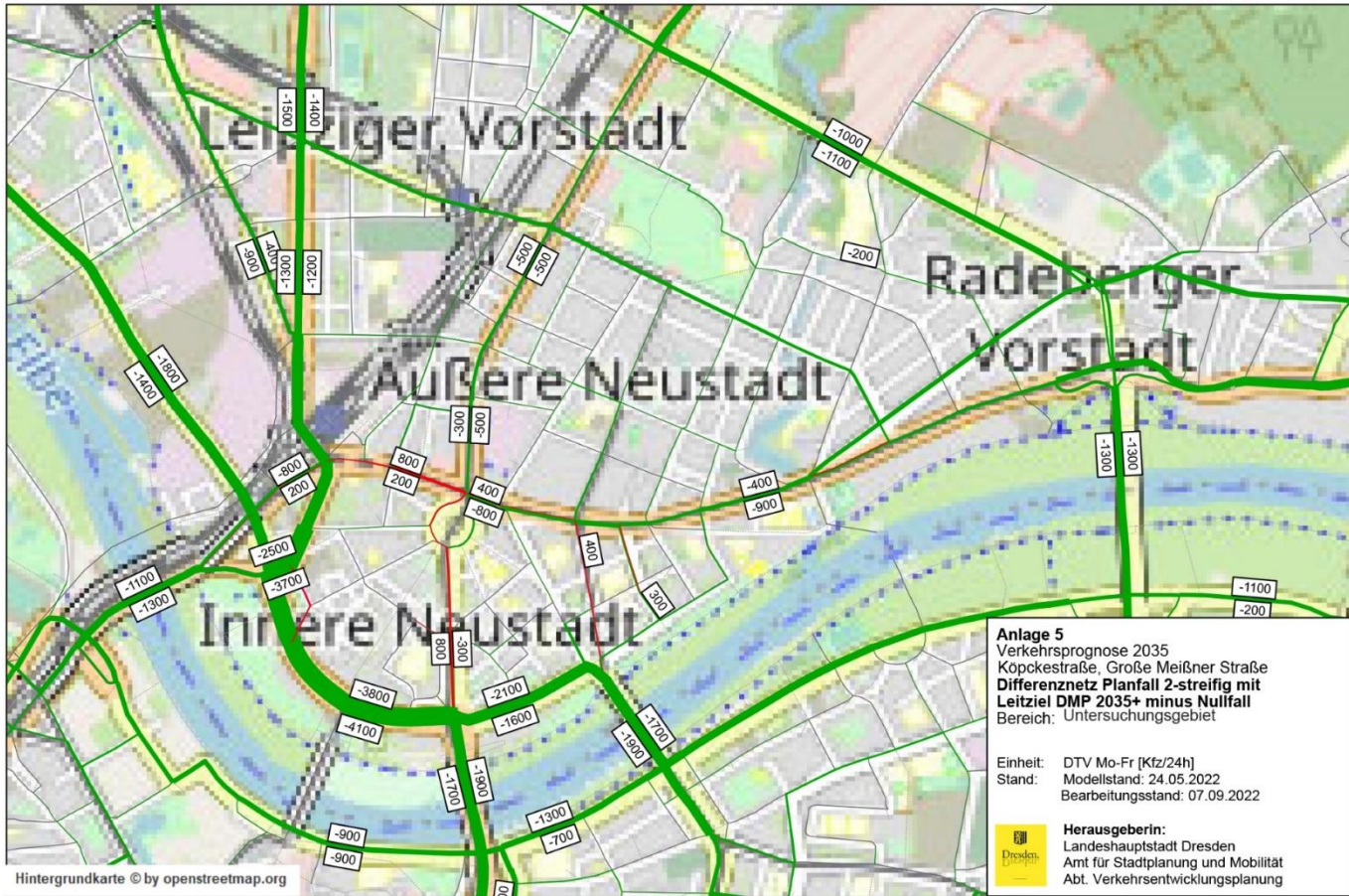
- Einordnung der Tunnelrampen nicht möglich
 - Eingriffe in bestehende Kultur- und Gartendenkmale
 - Erhöhung der Barrierewirkung im Bereich der Tunnelrampen
 - erhebliche Investitions- und Unterhaltungsaufwände ohne maßgeblichen verkehrlichen Nutzen
- parallele ebenerdige Verkehrsanlage für ÖPNV, Radverkehr sowie Ver- und Entsorgung weiterhin erforderlich

Prüfergebnis

verkehrsplanerische Untersuchung (VPU)

Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU)

- Modellprognose berücksichtigt Leitziele des DMP 2035+
- VPU zeigt Veränderungen im umliegenden Wegenetz
 - deutliche Abnahme der Verkehrsmengen auf den Verkehrszügen Große Meißner Straße – Köpckestraße (-30 %), Hainstraße (-30 %) und Wigardstraße (-20 %)
 - geringfügige Verlagerung der Kfz-Verkehrsströme und Zunahme der Verkehrsmengen auf den Verkehrszügen Antonstraße (+6 %) und Albertstraße (+3 %)



© LHD

Fazit VPU

- Dresdner Mobilitätsplans 2035+ ermöglicht Zielerreichung durch Neuorganisation des bestehenden Straßenraums
 - deutliche Verkehrsentlastung auf der Achse Große Meißner Straße und Köpckestraße
 - Vermeidung maßgeblicher Verkehrsverlagerungen und -zunahmen in angrenzenden Straßen
 - gestalterische Aufwertung der zentralen Platzbereiche
- Tunnel für Durchgangsverkehr nicht erforderlich

Prüfergebnis

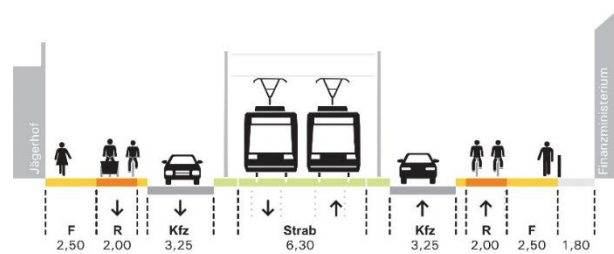
Neuorganisation des bestehenden Straßenraums

Neuorganisation Straßenraum

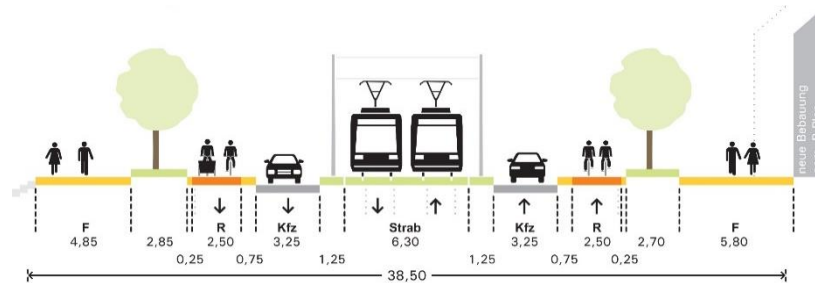
- Kfz-Verkehrsmengen erfordern räumliche Trennung des Radverkehrs aus Gründen der Verkehrssicherheit
 - Führung auf der Fahrbahn (Radfahrstreifen)
 - Führung im Seitenraum (Radweg)
- Bedeutung im ÖPNV-Wegenetz und funktionale Integration von Haltestellen erfordern separate Gleisanlagen
- Verbesserung der Querbarkeit durch Abbau Barrierewirkung

Straßenraumaufteilung Boulevard

- in Höhe Jägerhof



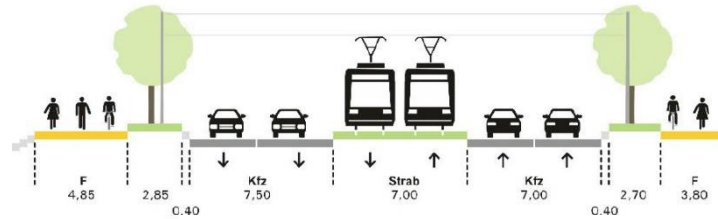
- in Höhe Wiesentorstraße



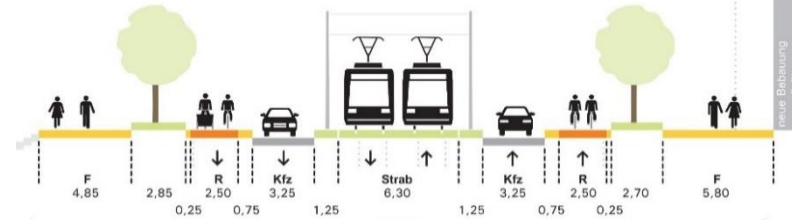
© SHP Ingenieure

Variantenvergleich

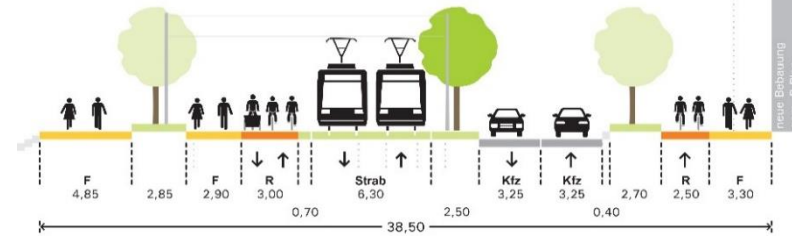
■ Bestand



■ Boulevard



■ Promenade



Vorzug Boulevard:

Minimierung der erforderlichen baulichen Eingriffe in Gleisanlage

© SHP Ingenieure

Zusammenfassung

- Tunnel zur Erreichung der Planungsziele nicht erforderlich, im Straßenraum ohnehin nicht umsetzbar
- Neuorganisation des bestehenden Straßenraums ermöglicht
 - Verbleib der Straßenbahn in Mittellage (Boulevard) zur Minimierung erforderlicher baulicher Eingriffe
 - Einordnung straßenbegleitender Radverkehrsanlagen durch Zweistreifigkeit der Großen Meißner Straße – Köpckestraße
 - gestalterische Aufwertung der Platzbereiche

Zusammenfassung

- Machbarkeitsstudie zeigt Perspektive für zukünftige Entwicklung des Stadtraums und der Verkehrsanlage
 - eigenständige Entwicklung des Königsufers gewährleistet (B-Plan Nr. 3018, Dresden-Innere Neustadt Nr. 9, Königsufer)
- angestrebter Stadtratsbeschluss für Ergebnis der Prüfaufträge (V2754/24) als Grundlage einer stufenweise Umsetzung
 - Verbesserung Verkehrssicherheit für Fußgänger- und Radverkehr
 - gestalterische Aufwertung der Stadtplätze

Boulevard



Köpckestraße in Höhe Wiesentorstraße mit Blick zum Carolaplatz

© BERND ALBERS Gesellschaft von Architekten GmbH, Berlin mit Prof. Günther Vogt, Landschaftsarchitekt, Berlin/Zürich



Dresden.
Dresdner

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit