

Verkehrlicher Rahmenplan für das Kerngebiet der Äußeren Neustadt Dresden Fortschreibung

Beschluss

des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden vom 14.04.2011
(Beschluss-Nr. V0783/10)



April 2011



Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

Verkehrlicher Rahmenplan für die Äußere Neustadt

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	3
2	Grundsatzziele und Prioritäten der Verkehrsentwicklung im Gebiet Äußere Neustadt	5
3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	7
3.1	Ziele	7
3.2	Einbindung in das Gesamtnetz	7
3.3	Gebietserschließung	8
3.4	Maßnahmen	9
4	Straßennetz	9
4.1	Ziele	9
4.2	Einbindung in das Gesamtnetz / Hauptverkehrsstraßen	10
4.3	Gebietserschließung / Sammelstraßen, Anliegerstraßen	10
4.4	Maßnahmen	14
5	Ruhender Verkehr	15
5.1	Ziele	15
5.2	Einbindung in die Gesamtparkraumplanung	16
5.3	Gebietserschließung	16
	Stellplätze im öffentlichen Straßenraum	17
	Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraumes	17
5.4	Maßnahmen	18
6	Lieferverkehr und Reisebusverkehr	19
6.1	Ziele	19
6.2	Einbindung in das Gesamtsystem	19
	Lieferverkehr	19
	Reisebusverkehr	19
6.3	Gebietserschließung	20
	Lieferverkehr	20
	Reisebusverkehr	20
6.4	Maßnahmen	21
7	Fahrradverkehr	21
7.1	Ziele	21
7.2	Einbindung in das Gesamtnetz	21
7.3	Gebietserschließung	22
7.4	Maßnahmen	23
8	Fußgängerverkehr	24
8.1	Ziele	24
8.2	Einbindung in das Gesamtnetz	24
8.3	Gebietserschließung	25
8.4	Maßnahmen	25
9	Straßenraumgestaltung	26
10	Zusammenfassung	27

Verzeichnis der Pläne

- Plan 1: geplantes ÖPNV-Netz
- Plan 2: geplantes ÖPNV-Netz mit angrenzenden ÖPNV-Achsen und Verknüpfungspunkten
- Plan 3: Planung Straßenklassifizierung, Abbiegebeziehungen, Behindertenstellplätze und Standorte Parkieranlagen
- Plan 4: Planung Verkehrsberuhigung
- Plan 5: Planung Fußgänger- und Radverkehr

Anlagenverzeichnis

- Anlage A1: Einbindung der Äußeren Neustadt in das geplante Streckennetz Eisenbahn / Straßenbahn (Auszug aus INSEK)
- Anlage A2: Wichtige Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs (Auszug aus INSEK)
- Anlage B: Einbindung der Äußeren Neustadt in das geplante Hauptverkehrsstraßennetz (Auszug aus INSEK)
- Anlage C: Einbindung der Äußeren Neustadt in das geplante Fahrradverkehrsnetz / Radwegenetz (Auszug aus Verkehrskonzept 1994)

1 Einleitung

Der verkehrliche Rahmenplan für die Äußere Neustadt Dresden ist in die gesamtstädtische Verkehrsplanung eingebunden.

Er soll neben dem städtebaulichen Erneuerungskonzept als Grundlage für die planmäßige Umsetzung der städtebaulich und verkehrlich relevanten Maßnahmen im betrachteten Gebiet dienen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden formulierte mit seinem Beschluss zum Parkraumbewirtschaftungskonzept und zum verkehrlichen Rahmenplan für die Äußere Neustadt Dresden (Beschluss-Nr. V0567-SR14-05) vom 9. Juni 2005 Anforderungen an die Fortschreibung des Rahmenplanes. Dies betraf folgende Schwerpunkte:

- Erstellung eines Konzeptes zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs;
- Untersuchungen inwieweit ein größerer Anteil an Einbahnstraßen realisiert werden kann;
- Untersuchungen inwieweit mehr eigene Fahrstreifen für Radfahrer ausgewiesen werden können;
- Erweiterung des Umfanges an verkehrsberuhigenden Maßnahmen;
- Realisierung von weiteren Stellplätzen für Behinderte.

Im Rahmen der Fortschreibung wurden diese Schwerpunkte detailliert untersucht. Zur Problematik Verkehrsberuhigung und Vermeidung von Durchgangsverkehr wurde eine umfangreiche Kordonenerhebung durchgeführt. Das Ergebnis bildet für das gesamte Planungsgebiet Verlauf und Größe der Durchgangsverkehre ab. In den Kapiteln zum motorisierten Individualverkehr und zum Radverkehr sind auszugsweise Informationen dazu enthalten.

Durch verschiedene Gremien bzw. Aktionen wurden weitere Anregungen in die Fortschreibung des verkehrlichen Rahmenplanes eingebracht. Hervorzuheben sind dabei:

- die 1. Bürgerwerkstatt zur Fortschreibung des Erneuerungskonzeptes der Äußeren Neustadt (Ende Oktober 2005);
- die Vorstellungen aus den Reihen des Gewerbe- und Kulturvereins Äußere Neustadt (Oktober/November 2005);
- der Beschluss des Ortsbeirates Neustadt zu Grundsätzen und Perspektiven der Verkehrsplanung in der Äußeren Neustadt vom 7. Dezember 2005;
- Anträge der Stadtratsfraktion Bündnis 90/Die Grünen zu verkehrlichen Belangen im Gebiet vom 20. Juni 2006:
 - A0270 – Fahrradstraße Alaunstraße,
 - A0271 – Schaffung einer attraktiven Fahrradverbindung zwischen Elbradweg und Dresdner Heide,
 - A0272 – Unfallschwerpunkte beseitigen – Verkehrssicherheit erhöhen,
 - A0273 – Verkehrsberuhigung Äußere Neustadt,
- die 2. Bürgerwerkstatt zur Fortschreibung des Erneuerungskonzeptes und des verkehrlichen Rahmenplanes der Äußeren Neustadt (vom 23. bis 25. März 2007, im Vorfeld der Bürgerwerkstatt fand bereits ein Workshop mit Vertreterinnen und Vertretern unterschiedlicher Interessengruppen und Parteien im Ortsbeirat Neustadt statt),

- zwei Einwohnerversammlungen, in denen die erzielten Ergebnisse der Bürgerwerkstatt vorgestellt und diskutiert wurden (am 25. April 2007 und am 7. Mai 2007),
- abschließende Vorstellung der Überarbeitungsergebnisse in der Bürgerversammlung am 24. Juni 2008,
- Beschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bau vom 5. November 2008 zur Spielstraße nördliche Prießnitzstraße (Beschluss-Nr. A0674-SB80-08),
- die Ergebnisse der Bürgerumfrage (2008) und des Workshops (27. Februar 2009) zur Umgestaltung des Martin-Luther-Platzes.

Alle Hinweise, Anregungen und Forderungen wurden im Planungsprozess untersucht, bewertet und abgewogen. Unter Beachtung der sehr speziellen Bedingungen im Kerngebiet der Äußeren Neustadt und der jeweils resultierenden Konsequenzen erfolgte eine Berücksichtigung der Vorschläge. Die Ergebnisse finden sich in den vorgeschlagenen Maßnahmen wieder.

Weiterhin berücksichtigt der Rahmenplan zur Verdeutlichung der Einbindung in die Gesamtstadt Ergebnisse und Aussagen von Planungen bzw. Konzepten, zu denen bereits Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden zu verzeichnen sind. Insbesondere sind hier eingeflossen:

- Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, Nr. 2126-80-94 vom 27./28. Januar 1994 und Fortschreibung des Verkehrskonzeptes;
- Parkraumkonzept Innenstadt Dresden Stadtratsbeschluss Nr. 2605-67-97 vom 4. Dezember 1997;
- Städtebauliches Erneuerungskonzept für das Sanierungsgebiet Äußere Neustadt, Stadtratsbeschluss Nr. 17-2-1999 vom 16. September 1999;
- P+R-Konzept für die Landeshauptstadt Dresden Stadtratsbeschluss Nr. 1087-26-2001 vom 22. März 2001;
- Handlungskonzept Verkehr, Stadtratsbeschluss Nr. A 323-32-2001 vom 27. September 2001;
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK), Stadtratsbeschluss Nr. V 1697-39-2002 vom 7. Februar 2002;
- Fußwegekonzeption für die Dresdner Innenstadt, Stadtratsbeschluss Nr. V 3252-SR-03 vom 16. Oktober 2003;
- Fortschreibung des Verkehrskonzeptes/Konzept zum Reisebuspark-/leitsystem für die Landeshauptstadt Dresden, Stadtratsbeschluss Nr. V 3955-SR77-04 vom 27. Mai 2004;
- Reisebuspark-/leitsystem für die Landeshauptstadt Dresden – Evaluierung, Stadtratsbeschluss Nr. V 1223-SB37-06 vom 5. Juli 2006;
- Neuorganisation des Busliniennetzes in der Landeshauptstadt Dresden, Stadtratsbeschluss Nr. V 3118-SR83-09 vom 25. Juni 2009.

In die Erarbeitung des Rahmenplanes sind bereits Teilergebnisse aus der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes für die Innenstadt als Teil der Planungen zum Fahrradverkehrskonzept für Dresden (Stadtratsbeschluss Nr. A0049-SR10-05 vom 17.03.2005) und Zielstellungen des Luftreinhalte- und Aktionsplans eingeflossen, der am 29.05.2008 in Kraft getreten ist. Gesamtstädtische Maßnahmen beziehen sich dabei auf

- die Verbesserung der Fahrzeugflotte;
- Verbesserung der Infrastrukturqualität;
- Verkehrsorganisation und Verkehrsmanagement.

Viele vorgeschlagene Maßnahmen insbesondere zur Verkehrsberuhigung haben ein großes Potenzial hinsichtlich der Lärminderung. Der sich hier in Bearbeitung befindliche Teilgebiets-Lärmaktionsplan für das Untersuchungsgebiet Äußere Neustadt Dresden enthält dem entsprechend identische Maßnahmenvorschläge.

Bei den Detailplanungen wurden bereits bekannte Zielstellungen u. a. aus dem Entwurf des Sanierungskonzeptes und des INSEK mit detaillierten Planungsabsichten untersetzt und ergänzt.

Mit der jeweiligen Einbindung in den gesamtstädtischen Zusammenhang (siehe aktualisierte Übersichtspläne aus dem INSEK und dem Verkehrskonzept in den Anlagen A 1, A 2, B und C) und den gebietsbezogenen Detailplanungen (Plan 1 bis 5) zeigt dieser verkehrliche Rahmenplan die Koordinierung der verkehrskonzeptionellen Planungen zu öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), motorisiertem Individualverkehr (MIV) einschließlich des ruhenden Verkehrs, touristischem Reisebusverkehr und Lieferverkehr, Radverkehr sowie Fußgängerverkehr mit den städtebaulichen Entwicklungszielen im Sanierungsgebiet Äußere Neustadt.

An dieser Stelle wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass die Einbindung in das Verkehrssystem der Landeshauptstadt Dresden, dargestellt in den Anlagen A 1 bis C, innerhalb des Rahmenplanes nur nachrichtlichen Charakter hat. Diese Inhalte und die Planungen dazu werden in der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes bzw. innerhalb der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes der Landeshauptstadt Dresden behandelt.

⇒ Zum Status bzw. zur Einordnung eines verkehrlichen Rahmenplanes in den Planungs- und Stadtentwicklungsprozess sei angemerkt, dass er ein aus verkehrswissenschaftlicher Sicht auf der Grundlage bekannter Rahmenbedingungen erarbeiteter, abgestimmter und durch die Willensbekundung des Stadtrates politisch anerkannter Plan ist, der eine verkehrliche Entwicklungsrichtung vorgibt. Es ist nicht das Anliegen eines verkehrlichen Rahmenplanes, für jedes verkehrliche Problem bereits detaillierte und abgestimmte Lösungen parat zu haben. Dies muss den entsprechenden Detailplanungen vorbehalten bleiben.

2 Grundsatzziele und Prioritäten der Verkehrsentwicklung im Gebiet Äußere Neustadt

Die verkehrskonzeptionelle Entwicklung des Teilraumes „Äußere Neustadt“ ordnet sich ein in die **Ziele** der Dresdner Verkehrspolitik, festgeschrieben im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden von 1994 und fortgeschrieben im Integrierten Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Dresden von 2002.

Die Ziele der Dresdner Verkehrspolitik stehen unter dem Leitmotiv:

„Umwelt bewahren - Mobilität sichern – Wirtschaft fördern“.

Bezogen auf das verkehrliche Entwicklungskonzept der Äußeren Neustadt wird orientiert auf die:

- Ausprägung und Qualifizierung eines umweltverträglichen Gebietsverkehrs, d. h. die Verkehrsbelastung, die Verkehrsbewältigung und die Verkehrsinfrastruktur dürfen Mensch, Natur und historische Bausubstanz der Äußeren Neustadt nicht unzumutbar beeinträchtigen oder gefährden.
- Ausprägung und Fortentwicklung eines sozial orientierten bzw. sozial gerechten Gebietsverkehrs, d. h. im Mittelpunkt stehen die Bedürfnisse der Einwohnerinnen und Einwohner der Äußeren Neustadt sowie ihrer Gäste hinsichtlich deren Anforderungen an:
 - die Sicherung ihrer individuellen räumlichen und zeitlichen Mobilität;
 - die Sicherung und Steigerung der Wirtschaftskraft des Gebietes;
 - die gebietsverträgliche Nah- und Fernerreichbarkeit;
 - das optimale Nutzen und die bedarfsgerechte Entwicklung des in der Äußeren Neustadt historisch gewachsenen Verkehrsgefüges;
 - die Sicherheit, die Leichtigkeit und die Ordnung des Gebietsverkehrs in all seinen Erscheinungsformen.
- Ausprägung und Fortentwicklung eines wirtschafts- bzw. gewerbefördernden und -integrierenden Verkehrsregimes, d. h. dass der Mikrostandort Äußere Neustadt zur Entwicklung und Entfaltung seiner Potenziale insbesondere eines effizienten Mobilitäts- und Verkehrsmanagements für die Beförderung von Personen und den Transport von Gütern bedarf.

Darauf aufbauend orientieren sich die **Prioritäten** der Verkehrsentwicklung in der Äußeren Neustadt im **Personenverkehr** auf:

1. den Erhalt und die qualitative Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs; dabei ist die Attraktivität des gebietsbezogenen Straßenbahnsystems ein besonderer Anspruch;
2. die Förderung der Attraktivität und des Erlebniswertes des Fußgänger- und Fahrradverkehrs sowie die Erleichterung der Verkehrsteilnahme von Behinderten;
3. der gebietsschonende Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr, insbesondere das Verhindern von so genannten Schleichverkehren und das Organisieren eines auf breite Akzeptanz orientierten Parkregimes;
4. die Durchsetzung einer hohen Verkehrssicherheit;
5. die Verbesserung des Erlebniswertes städtischer Platz- und Straßenräume;
6. die Verbesserung des Wohnumfeldes durch verkehrsberuhigende Maßnahmen.

im **Wirtschaftsverkehr** auf:

1. den Erhalt und die Verbesserung der Erreichbarkeit des Gebietes;
2. die Schaffung und Sicherung einer dem Gebiet der Äußeren Neustadt angemessenen Infrastruktur und eines entsprechenden Verkehrsmanagements für den notwendigen Wirtschafts- bzw. Geschäftsverkehr im Gebiet.

Gemäß den Zielstellungen der Fortschreibung des städtebaulichen Erneuerungskonzeptes und eingebettet in die gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplanung soll auch aus verkehrlicher Sicht der historisch gewachsene und auch heute im gesamtstädtischen Kontext angemessene Charakter der Äußeren Neustadt als ein Gebiet mit einer kleinteiligen Mischung von Wohn- und Gewerbenutzungen bewahrt und befördert werden.

Auf die Schwerpunkte der gebietsbezogenen Verkehrsentwicklung und die Einbindung in das gesamtstädtische Verkehrsnetz wird jeweils unterschieden nach Verkehrsart in den folgenden Kapiteln eingegangen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist behindertengerecht zu gestalten. Dies soll Grundsatz bei Neubau und Rekonstruktion sein und durch planmäßigen Umbau vorhandener Anlagen schrittweise ergänzt werden.

3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

siehe dazu Pläne 1 und 2 sowie Anlagen A 1 und A 2

3.1 Ziele

Ein zukünftig hochwertiger, kundenfreundlicher und wirtschaftlicher ÖPNV, der für eine nachhaltige Bewältigung der Mobilität unverzichtbar ist, erfordert im Bereich der Äußeren Neustadt vor allem eine qualitative Verbesserung der vorhandenen Straßenbahnstrecken. Damit soll die Straßenbahn auch in Zukunft den Hauptanteil im ÖPNV bewältigen.

Bei der Aufwertung des vorhandenen Netzes sind vorrangig Verbesserungen an Knotenpunktszufahrten und Haltestellen zu erreichen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Streckenabschnitte mit erheblichen gegenseitigen Behinderungen zwischen ÖPNV und Kfz-Verkehr (keine volle Fahrspur neben dem Gleis und/oder Linksabbieger auf dem Gleis) von Bedeutung. Das betrifft vor allem:

- Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Proschhübelstraße und
- Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Radeberger Straße.

Die Aufwertungsmaßnahmen beinhalten sanierte Gleisanlagen, einen störungsfreien/störungsarmen Fahrweg sowie behindertengerechte, d. h. nutzerfreundliche und sichere Haltestellen.

3.2 Einbindung in das Gesamtnetz

Das Gebiet der Äußeren Neustadt wird durch wichtige ÖPNV-Strecken tangiert bzw. durchfahren.

Das betrifft folgende Strecken:

- Straßenbahn Königsbrücker Straße (radiale Verbindung sowohl nach Norden als auch nach Süden, Anbindung an das Zentrum);
- Straßenbahn Rothenburger Straße/Görlitzer Straße/Bischofsweg (tangentielle Verbindung nach Südosten und Nordwesten, Anbindung der neuen S-Bahn-Station Bischofsplatz);
- Straßenbahn Bautzner Straße (radiale Verbindung nach Osten, tangentielle Verbindung nach Osten und Südosten, Anbindung an den nächstgelegenen Fernbahnhof Dresden-Neustadt sowie an das Zentrum);
- Eisenbahnstrecke Dresden - Meißen mit geplanter neuer S-Bahn Station Bischofsplatz (S-Bahn S 1 Meißen - Dresden - Pirna - Schöna);
- Eisenbahnstrecke Dresden - Görlitz mit geplanter neuer S-Bahn Station Albertstadt am Olbrichtplatz (S-Bahn S 2 Pirna - Dresden - Dresden-Flughafen);
- Bus Stauffenbergallee (tangentielle Verbindung nach Nordwesten und der geplanten Verlängerung nach Südosten).

Insgesamt ist mit den genannten Strecken eine sehr gute Einbindung in das ÖPNV-Netz gegeben, die durch die Vielzahl möglicher Direktverbindungen in andere Stadtteile deutlich wird.

Die beschriebene Netzeinbindung wird in den Planausschnitten aus dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept zum Streckennetz Eisenbahn/Straßenbahn (Anlage A 1) und zu wichtigen Verknüpfungspunkten des öffentlichen Verkehrs (Anlage A 2) verdeutlicht. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass der dargestellte Stand aus dem Jahre 2002 (Beschluss INSEK) durch den Baufortschritt bzw. durch nachfolgende Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden in einigen Punkten bezogen auf den Planausschnitt nicht mehr dem aktuellen Stand entspricht. Die wesentlichen Änderungen sind ebenfalls in der Anlage A 1 aufgelistet.

3.3 Gebieterschließung

Die ÖPNV-Haupterschließung erfolgt durch die Straßenbahn.

Zur Bewertung der räumlichen Gebieterschließung werden die Einzugsbereiche der Haltestellen so dimensioniert, dass die bequeme fußläufige Erreichbarkeit ein wichtiger Bestandteil des Angebotes ist. Dabei differieren die Einzugsbereiche abhängig von der Bedeutung des Verkehrssystems und von der räumlichen Stadtstruktur. Für die S-Bahn beträgt der Radius 600 m (ca. 10 Minuten Fußweg), für die Straßenbahn in Gebieten hoher Nutzungsintensität 300 m (ca. 5 Minuten Fußweg), ansonsten 400 m und für den Bus generell 300 m. Diese Werte entsprechen dem Nahverkehrsplan. Die Äußere Neustadt ist im Bereich Albertplatz - Königsbrücker Straße - Bischofsweg - Prießnitzstraße - Bautzner Straße durch eine hohe Nutzungsintensität gekennzeichnet, so dass hier für die Straßenbahn 300 m angesetzt werden.

Die Straßenbahnhaltestellen ergeben auf Basis der beschriebenen Einzugsradien entlang der von der Straßenbahn befahrenen Straßenabschnitte eine durchgehende und gute räumliche Erschließung (vgl. Plan 1).

Mit der geplanten S-Bahn-Station Bischofsplatz verbessert sich für die nordwestlichen Gebiete der Äußeren Neustadt der Zugang zur Eisenbahn.

In unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet liegen der Bahnhof Dresden-Neustadt, die geplante S-Bahn Station Albertstadt und die mit einer Buslinie befahrene Stauffenbergallee (vgl. Plan 2). Der Bahnhof Dresden-Neustadt ist als Fernbahnhof einer der wichtigsten Verknüpfungspunkte in der Landeshauptstadt Dresden. Die geplante S-Bahn-Station Albertstadt verbessert die Zugänglichkeit zur Eisenbahn in Richtung Flughafen/Dresden-Klotzsche. Die tangentielle Buslinie auf der Stauffenbergallee ergänzt die Erschließung im nördlichen Bereich der Äußeren Neustadt und des angrenzenden Gebietes.

Auch mit Einbeziehung des Busverkehrs auf der Stauffenbergallee ist der nördliche und nordöstliche Bereich nur unvollständig erschlossen. Eine neue Bushaltestelle in unmittelbarer Nähe der Garnisonkirche, die in den Plänen 1 und 2 ausgewiesen ist, wird zur Verbesserung der Situation beitragen. Diese Haltestelle ist als mittelfristige Maßnahme im geplanten Busliniennetz der Landeshauptstadt Dresden enthalten. Die Beschlussfassung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden erfolgte am 25. Juni 2009. Sichere Zugänge zu dieser Haltestelle von der Neustadt und der Dresdner Heide sind sicherzustellen.

Zur vorhandenen Erschließungslücke im Bereich Prießnitzstraße/Nordstraße wurde gemeinsam mit der Dresdner Verkehrsbetriebe AG eine Quartierbusuntersuchung hinsichtlich der Linienführung, der Netzeinbindung und der verkehrlichen Sinnfälligkeit (Nutzung) durchgeführt. Diese ergab, dass wegen der Lage und der Gestaltung der vorhandenen Straßen, der vielfältigen Quellen und Ziele, der Bevölkerungsstruktur sowie der vorhandenen Straßenbahnanbindung die Einrichtung einer Quartierbuslinie gegenwärtig nicht sinnvoll ist.

Sollte sich an der gegenwärtigen Situation grundlegend etwas ändern (Parkhaus an der Peripherie, Neuordnung des Wohngefüges, Straßensanierung) ist die Einführung eines Quartiersbusses für die Neustadt erneut zu prüfen.

Im Gegensatz zur räumlichen Erschließung ist die Qualität der ÖPNV-Verkehrsanlagen im Plangebiet größtenteils als unbefriedigend zu bezeichnen. Bei den Haltestellen konnten zwar schon die wichtige Umsteigehaltestelle Albertplatz sowie die Haltestelle Alaunplatz behindertengerecht, d. h. damit auch sicher und bequem, umgebaut werden. Die anderen Haltestellen weisen jedoch noch keine nutzerfreundliche Gestaltung auf. Bei den anstehenden Umgestaltungsmaßnahmen zur Königsbrücker Straße, zum Bischofsplatz und zur Bautzner Straße wird ein behindertengerechter Ausbau der Haltestellen vorgesehen. In den Plänen 1 und 2 sind diese Haltestellen in der neuen Lage entsprechend dem gegenwärtigen Planungsstand dargestellt. Die anderen Straßenbahnhaltestellen werden perspektivisch nutzerfreundlich umgebaut. Um die Bedingungen an der Haltestelle Görlitzer Straße kurzfristig zu verbessern, sollen verkehrstechnische bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen geprüft werden.

Die Reisezeiten der Straßenbahn sind im Plangebiet nicht konkurrenzfähig. Das resultiert aus den häufigen Behinderungen der Straßenbahn durch den Kfz-Verkehr und teilweise dem schlechten Gleiszustand. Hier ist Handlungsbedarf gegeben. Die anstehenden Umgestaltungsmaßnahmen zur Königsbrücker Straße und zur Bautzner Straße beinhalten eine wesentliche Aufwertung des ÖPNV, so dass sich die Reisezeiten, die Pünktlichkeit und die Zugänglichkeit spürbar verbessern werden.

3.4 Maßnahmen

- mittelfristige Einrichtung einer zusätzlichen Bushaltestelle auf der Stauffenbergallee;
- Verbesserungen für das Ein- und Aussteigen an der Haltestelle Görlitzer Straße durch verkehrstechnische bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen;
- behindertengerechte, nutzerfreundliche und sichere Gestaltung der Haltestellen einschließlich der Zuwegung im Untersuchungsgebiet im Zuge geplanter Verkehrsbauvorhaben;
- Abbau von gegenseitigen Behinderungen von ÖPNV und anderen Verkehrsarten zur Verbesserung der Reisezeiten durch die Herstellung von eigenen Gleisbereichen, separaten Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr oder signaltechnische Bevorrechtigung im Zuge geplanter Verkehrsbauvorhaben;
- Errichtung neuer S-Bahn-Stationen am Bischofsplatz (im Bau) und am Olbrichtplatz;
- offensive Vermarktung des guten ÖPNV-Angebotes (z. B. durchgehender Nachtverkehr) in den kulturellen und gastronomischen Einrichtungen.

4 Straßennetz

siehe dazu Pläne 3 und 4 sowie Anlage B

4.1 Ziele

Der fließende Kfz-Verkehr ist entsprechend den Kategorien Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Anliegerstraßen durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu ordnen. Die Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche und verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche bzw. Tempo-30/20-Zonen soll zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur besseren Verträglichkeit von Anwohner-, Besucher- und Lieferverkehr beitragen. Dabei ist der Lieferverkehr, der sich aus den Funktionen Handel, Dienstleistung, Gastronomie und Kultur ergibt, im erforderlichen Umfang zu sichern.

- Verstetigung des Verkehrsflusses auf den Hauptverkehrsstraßen, wobei hier ebenso auf den mobilen Individualverkehr zu achten ist wie auf den ÖPNV, den Radverkehr sowie den (querenden) und die Straßen begleitenden Fußgängerverkehr;
- Ordnen des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs zur Minderung der Konflikte mit Wohn-, Erholungs- und Freizeitfunktionen (Wohnen, Wohnumfeld, Grün- und Freiflächen, Kinderspielplätze);

- die Erreichbarkeit der im städtebaulichen Erneuerungskonzept verankerten Standorte für Parkierungsanlagen ist weitestgehend ohne Mehrbelastung von Anliegerstraßen zu sichern;
- der Begegnungsfall Lkw/Lkw ist auf den Hauptverkehrsstraßen zu gewährleisten;
- Ausbau der flächenhaften Verkehrsberuhigung und Minimierung des gebietsfremden Durchgangsverkehrs auf den Sammel- und Anliegerstraßen;
- Reduzieren des Kfz-Verkehrs in den vom Wohnen dominierten Bereichen (Wohnstraßen).

Als Zielnetz für die weiteren Planungen wird aufbauend auf dem geplanten Hauptverkehrsstraßennetz des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes und des städtebaulichen Erneuerungskonzeptes folgende Straßenhierarchie zugrunde gelegt:

Hauptverkehrsstraßen:	Königsbrücker Straße, Bautzner Straße, (Bischofsweg Ost - Abstufung zur Sammelstraße);
Sammelstraßen:	Bischofsweg, Görlitzer Straße, Rothenburger Straße, Louisenstraße, Prießnitzstraße zwischen Louisenstraße und Bautzner Straße;
Anliegerstraßen:	Alaunstraße, Böhmisches Straße, Förstereistraße, Frühlingstraße, Hohnsteiner Straße, Jordanstraße, Kamenzer Straße, Kathari- nenstraße, Martin-Luther-Platz, Martin-Luther-Straße, Nordstraße, Paulstraße, Prießnitzstraße zwischen Louisenstraße und Bischofs- weg, Pulsnitzer Straße, Schönfelder Straße, Sebnitzer Straße, Seifhennersdorfer Straße, Talstraße, Timaeusstraße.

4.2 Einbindung in das Gesamtnetz / Hauptverkehrsstraßen

Das Gebiet wird im Westen (Königsbrücker Straße) und im Süden (Bautzner Straße) von zwei Hauptverkehrsstraßen mit mittigem Gleiskörper der Straßenbahn tangiert. Beide treffen auf den Albertplatz, der für alle Verkehrsarten eine große Bedeutung als Verkehrsknoten aufweist. Sowohl die Bautzner Straße als auch die Königsbrücker Straße dienen einerseits hauptsächlich dem großräumigen Binnenverkehr mit Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz und andererseits übernehmen sie auch Sammelstraßenfunktionen für das Gebiet der Äußeren Neustadt.

Der Bischofsweg verläuft im Norden des betrachteten Gebietes. Er stellt neben der Stauffenbergallee und der Bautzner Straße die dritte Ost-West-Verbindung im Ortsamtsbereich Dresden-Neustadt dar.

Ein verhältnismäßig hohes Verkehrsaufkommen auf dem Bischofsweg Ost (ca. 10 000 Kfz/24h) mit einem Durchgangsverkehrsanteil von ca. 1/3 (3 600 Kfz/24h) erzeugt eine Trennwirkung zwischen dem Kernbereich der Äußeren Neustadt und dem als Erholungsbereich dienenden Alaunplatz. Wichtige geplante Radverkehrsrouten kreuzen den Bischofsweg.

Im Zusammenhang mit der verkehrlichen Aufwertung der Stauffenbergallee wird eingeschätzt, dass eine dritte leistungsfähige Ost-West-Verbindung für den Durchgangsverkehr nicht mehr erforderlich ist. Eine Abstufung dieser Hauptverkehrsstraße (Bischofsweg) zur Sammelstraße mit flankierenden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung kann erfolgen.

4.3 Gebieterschließung / Sammelstraßen, Anliegerstraßen

Die Äußere Neustadt wird von zwei Sammelstraßen zentral erschlossen. Jeweils leicht gedreht im Uhrzeigersinn verlaufen in Nord-Süd-Richtung die Görlitzer Straße und die Rothenburger Straße mit der Straßenbahntrasse in Mittellage sowie in Süd-West-Richtung der Abschnitt Prießnitzstraße zwischen Louisenstraße und Bautzner Straße sowie die Louisenstraße.

Die verbleibenden Straßen im Gebiet sind der Klassifizierung Anliegerstraßen zugeordnet. Diese sollen im Wesentlichen nur dem Anliegerverkehr (Bewohner, Einkäufer, Besucher und Beschäftigte) dienen (siehe Plan 3).

In folgenden Straßen ist eine durchgehende oder abschnittsweise Einbahnstraßenregelung vorhanden (siehe auch Pläne 3 und 4): Alaunstraße, Böhmisches Straße, Förstereistraße, Frühlingstraße, Jordanstraße, Kamenzer Straße, Louisenstraße, Martin-Luther-Platz, Martin-Luther-Straße, Pulsnitzer Straße, Seifhennersdorfer Straße, Timaeusstraße. Die Kamenzer Straße zwischen Schönfelder Straße und Louisenstraße sowie die Förstereistraße zwischen Jordanstraße und Bischofsweg wurden im Jahr 2006 zugunsten eines geordneten Verkehrsablaufes als echte Einbahnstraßen ausgebildet.

Bis auf die Paulstraße gibt es flächendeckend die Tempo-30-Regelung oder verkehrsberuhigte Bereiche (siehe dazu auch Plan 4).

Die Görlitzer Straße und die Rothenburger Straße sind auf Grund der hier verlaufenden Straßenbahntrasse als Vorfahrtsstraßen ausgebildet. Auch der Bischofsweg ist Vorfahrtsstraße.

In einer planungsbegleitenden Verkehrserhebung (Erhebungsdatum: Dienstag, der 30.05.2006) wurden weitere Eckdaten zum motorisierten Individualverkehr ermittelt:

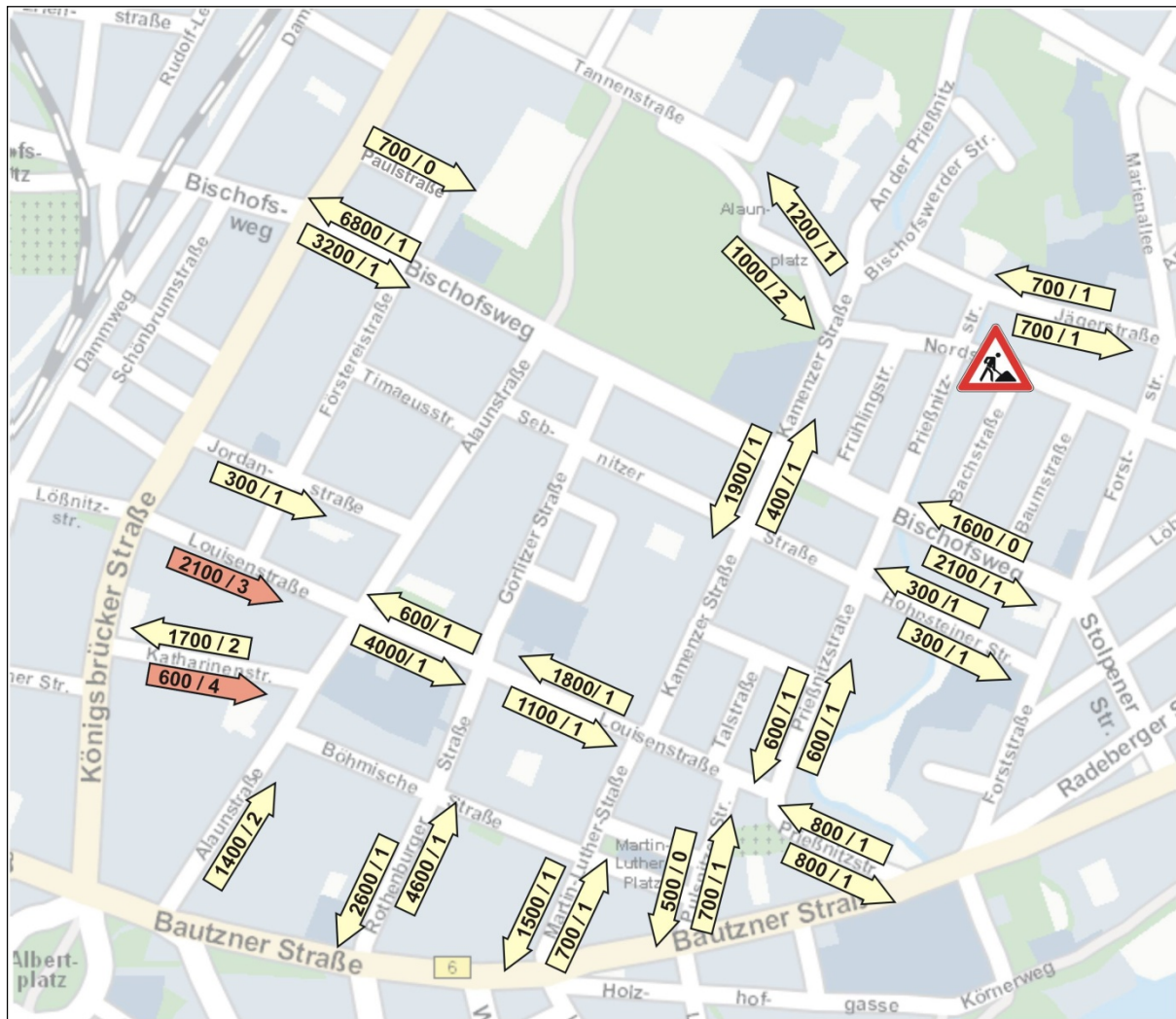


Abbildung 1: Verkehrsbelastung pro Richtung – Kfz/24h/Prozent SV (Quelle: Kordonenerhebung Äußere Neustadt 2006)
Die roten Pfeile kennzeichnen Straßenabschnitte mit höherem Schwerverkehrsaufkommen (SV).

Insgesamt wurden etwa 37 000 Ein- und Ausfahrten pro Tag in das Untersuchungsgebiet festgestellt. Allein am Standort Bischofsweg/Königsbrücker Straße, dem aufkommensstärksten Standort, wurden etwa 10 000 Ein- und Ausfahrten/24h erfasst.

Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einschließlich der Bewohnerparkregelung war zum Zeitpunkt der Verkehrserhebung noch nicht verkehrswirksam (erst ab November 2006).

Die Auswertung des Verkehrs bezogen auf die Tageszeit ergab deutlich weniger Ein- und Ausfahrten am Vormittag als am Nachmittag. Dies ist auf einen gestiegenen Zielverkehr am Nachmittag zurückzuführen. Die Vermutung eines Zusammenhangs zwischen zurück fließendem Berufsverkehr der Anwohner und dem Besucherverkehr konnte somit bestätigt werden. Ein nicht unerheblicher Parksuchverkehr wurde festgestellt (siehe Tabelle 1).

Verkehre	Anzahl Kfz			Kfz/24 h
	Vormittag	Nachmittag	Vor- & Nachmittag	
Quellverkehr	2 202	2 497	4 699	8 609
Zielverkehr	1 829	2 939	4 816	8 823
Durchgangsverkehr	1 942	2 218	4 160	7 621
Parksuchverkehr	125	163	288	528

Tabelle 1: Übersicht Verkehre (Quelle: Kordonenerhebung Äußere Neustadt)

Der Vergleich mit ausgewählten Ergebnissen von Knotenpunktszählungen des Straßen- und Tiefbauamtes aus dem Jahr 2008 ergaben keine signifikanten Änderungen der Verkehrsbelastung. Einzelne Zählraten deuten auf einen geringfügigen Rückgang der Werte im Vergleich zum Jahr 2006 hin (ca. 10 %).

Darüber hinaus ergab die Untersuchung aus dem Jahr 2006, dass sich die Verkehre zu je einem Drittel auf Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehre verteilen. Vier wesentliche Routenverläufe für den Durchgangsverkehr wurden dabei identifiziert, wobei die meist befahrene Route mit 2.010 Kfz/24h von der Rothenburger Straße über den Bischofsweg auf die Königsbrücker Straße verläuft (siehe Abb. 2).

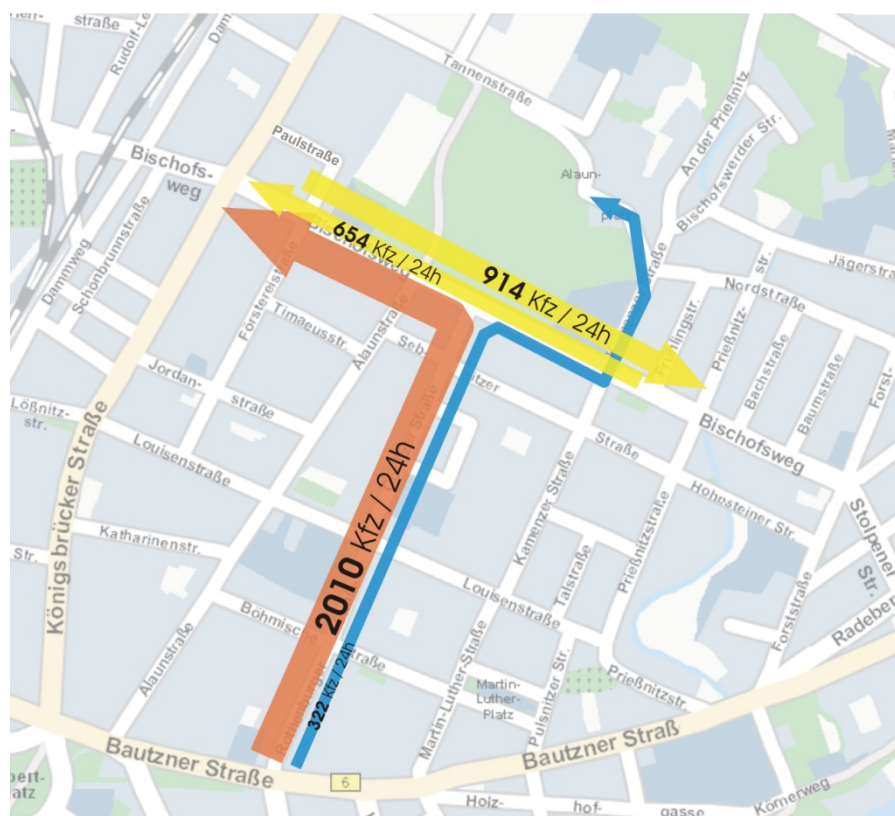


Abbildung 2: Durchgangsverkehr stadtauswärts – Kfz/24 h (Quelle: Kordonenerhebung Äußere Neustadt, 2006)

Ein vermuteter ähnlich hoher Durchgangsverkehr in der gegenläufigen Nord-Süd-Richtung konnte nicht bestätigt werden (siehe Abbildung 3).

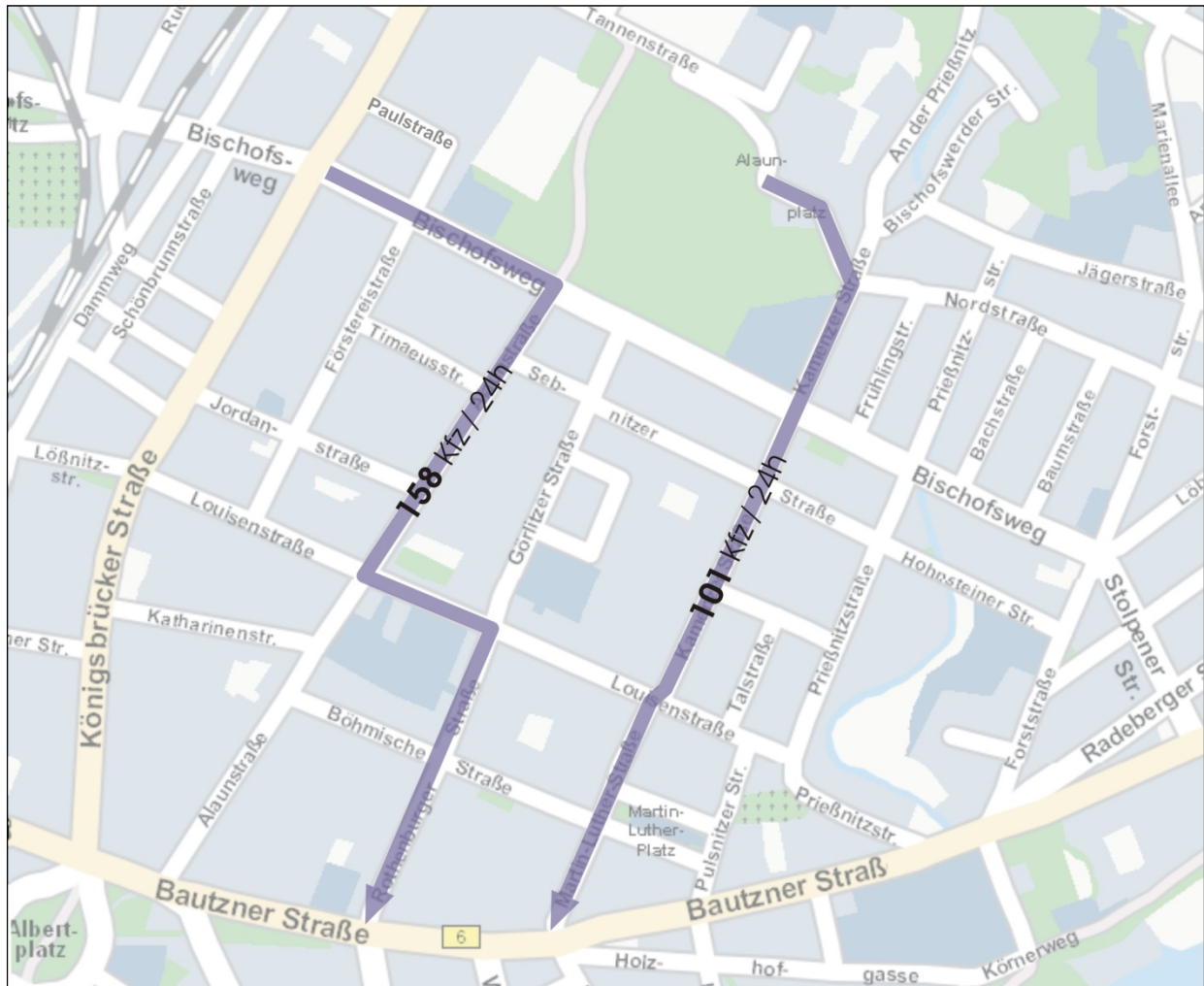


Abbildung 3: Durchgangsverkehr stadteinwärts – Kfz/24 h (Quelle: Kordonerhebung Äußere Neustadt, 2006)

In Auswertung der Erhebungsergebnisse zum Verkehrsaufkommen in Verbindung mit dem Anliegen der Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Lärminderung wird konform mit dem Anliegen des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden im Fortschreibungsbeschluss ein Handlungsbedarf hinsichtlich einer weiteren Geschwindigkeitssenkung in den sensiblen Straßenräumen der Äußeren Neustadt abgeleitet. Auch im Ergebnis von repräsentativen Befragungen der Bewohner und Gewerbetreibenden wird die Notwendigkeit einer weiteren Verkehrsberuhigung reflektiert (Studien zur Sozialstruktur und Wohnortbindung und zu den Wirtschaftspotenzialen in der Äußeren Neustadt aus dem Jahr 2005/2002, Büro SAS). Eine ursprünglich angedachte partielle Erweiterung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches auf die komplette Alaustraße und große Teile der Louisenstraße wurde aus folgenden Gründen auf den gesamten Kernbereich mit Beibehaltung der Vorfahrts- und Tempo-30-Regelung im Zuge der Straßenbahntrasse in der Rothenburger Straße/ Gölitzer Straße/Bischofsweg sowie dem östlichen Abschnitt des Bischofsweges ausgeweitet:

- hohe Homogenität des Kerngebietes der Äußeren Neustadt mit nahezu flächenhaft verteilter Gewerbenutzung in hoher Dichte bei paralleler Wohnnutzung;
- die einheitliche Verkehrsregelung unterstreicht den Charakter als zusammenhängendes Gebiet;
- Begreifbarkeit der Verkehrsregelung;
- Einsparung von Beschilderung;
- Lärminderung (s. a. Teilgebiets-Lärmaktionsplan) und Erhöhung der Verkehrssicherheit;
- Minderung der Attraktivität für den Durchgangsverkehr.

Eine ursprünglich vorgesehene Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches der östlichen Böhmisches Straße um den nördlichen Abschnitt der Martin-Luther-Straße und den Martin-Luther-Platz musste aus mehreren Gründen verworfen werden.

Unter Beachtung des Denkmalschutzes und des städtebaulichen Ensembles (Erhaltungssatzung) ist eine niveaugleiche Gestaltung eines großen Teils des Martin-Luther-Platzes nicht möglich. Weiterhin verläuft über den betrachteten Abschnitt der Martin-Luther-Straße eine Fahrradhauptroute, ein verkehrsberuhigter Bereich mit Schrittfahrgebot wäre hier deutlich attraktivitätsmindernd. Diese Zielstellungen entsprechen auch dem Ergebnis des Bürgerworkshops zur Gestaltung des Martin-Luther-Platzes vom 27.02.2009. Aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gründen muss auf Fahrbahnverswenkungen in der Martin-Luther-Straße verzichtet werden.

Weiterhin wird im Sinne einer Verkehrsberuhigung und der Vermeidung von Umwegfahrten vorgeschlagen, die Einbahnstraßenregelung im westlichen Abschnitt der Louisenstraße aufzuheben.

Folgende Argumente sprechen dafür:

- flexiblere Ver- und Anbindung auch des zentralen Bereiches der Äußeren Neustadt mit den umgebenden Stadträumen und an das tangierende Straßennetz;
- bessere Erreichbarkeit der Ziele im Bereich Louisenstraße West ohne aufwändige Umwegfahrten;
- Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten als generelles Problem in Einbahnstraßen;
- Einsparung von Beschilderung;
- der künftige Nutzeffekt der westlich weiterführenden Löbnitzstraße erhöht sich, d. h. der in Verlängerung der Mittelachse der Äußeren Neustadt vorhandene Straßenraum wird „optimal“ ausgenutzt;
- die Anliegerstraße Förstereistraße und der Straßenabschnitt der Alaunstraße vor der „Scheune“ werden deutlich entlastet.

4.4 Maßnahmen

- Abstufung des Bischofsweges von einer Hauptverkehrsstraße zur Sammelstraße;
- Untersuchung zur Durchgangsverkehrsreduzierung auf der Hauptrelation Rothenburger Straße – Bischofsweg durch Veränderung des nördlichen Brückenkopfes der Albertbrücke;
- Aufheben der Einbahnstraßenregelung im westlichen Abschnitt der Louisenstraße;
- Ausdehnung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches als Tempo-20-Zone auf das gesamte Untersuchungsgebiet zwischen Jägerstraße, Prießnitzstraße, Bautzner Straße und Königsbrücker Straße auch als wesentliche Maßnahme zur Lärminderung im Gebiet (Ausnahmen: Vorfahrtsstraße Rothenburger Straße/Görlitzer Straße und Bischofsweg);
- die Einrichtung der Tempo-20-Regelung ist in der Paulstraße anhand des tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeitsniveaus zu prüfen und ggf. zu ergänzen;
- in ausgewählten Bereichen sind weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen umzusetzen: So werden in der Seifhennersdorfer Straße (bereits vorhanden) und in der Böhmisches Straße zwischen Rothenburger und Martin-Luther-Straße verkehrsberuhigte Bereiche (Z326-40) geschaffen. Die Böhmisches Straße wird im genannten Abschnitt als niveaugleiche Mischverkehrsfläche ausgebildet.
- im Knotenpunktsbereich Bautzner Straße/Weintraubenstraße ist als Option ein 4-armiger lichtsignal geregelter Knoten geplant, um die sich nördlich im Quartier befindliche Entwicklungsfläche

che (ca. 7 300 m²) zzgl. der ausgewiesenen Fläche mit Zwischennutzung (6 600 m²) und hier vorgesehene Parkierungseinrichtung(en) belastungsarm für das Gebiet der Äußeren Neustadt an die Bautzner Straße und damit an das Hauptverkehrsstraßennetz anbinden zu können, Ausformung und mögliche Abbiegebeziehungen sind in den Planungen zur Straßenraumneugestaltung der Bautzner Straße als Variante berücksichtigt.

- Die Umgestaltung der Bautzner Straße und der Königsbrücker Straße soll der Verstetigung des Verkehrsablaufes dienen.

5 Ruhender Verkehr

siehe dazu Plan 3

5.1 Ziele

Der ruhende Verkehr erfährt im Zuge der Entwicklung des Verkehrssystems und dem Wegfall vieler Interimsparkflächen eine zunehmende Bedeutung. Seine Planung erfolgt mit der Zielstellung, die Stadt als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie als Einkaufs-, Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Touristenzentrum zu erhalten und zu verbessern.

Innerstädtischer Parkraum ist ein knappes Gut. Auf Grund von in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte nur beschränkt zur Verfügung stehenden Flächen in Verbindung mit städtebaulichen Ansprüchen können Stellplätze nicht für alle Nutzergruppen an jedem Ort in gewünschter Anzahl zur Verfügung gestellt werden.

Deshalb soll die Parkraumplanung für die Äußere Neustadt unter folgenden Zielstellungen erfolgen:

- Abbau des Stellplatzdefizits;
- Absicherung des Parkraumbedarfs für Anwohner und der Stellplätze für Behinderte;
- Abdeckung des erforderlichen Bedarfs für den Wirtschaftsverkehr;
- Bereitstellung von Stellplätzen für den Einkaufs-, Freizeit- und Besucherverkehr entsprechend den städtebaulichen und verkehrlichen Möglichkeiten;
- eingeschränkte Bereitstellung von Stellplätzen für Berufs- und Ausbildungsverkehr.

Ziele der Parkraumplanung sind weiterhin:

- Verminderung des Parksuchverkehrs;
- umfeldverträgliche Einordnung größerer Parkieranlagen zur Minimierung der Verkehrsbelastung;
- Vermeidung von Behinderungen der anderen Verkehrsarten (ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr, Ver- und Entsorgungsverkehr);
- Erleichterungen für den Liefer- und Entsorgungsverkehr;
- Rückgewinnung von Flächen im öffentlichen Raum (Innenhofbegrünung, Straßenraumgestaltung);
- im Zuge der Parkraumbewirtschaftung erkennbare freie Kapazitäten im öffentlichen Straßenraum sollen zugunsten anderer Nutzergruppen (Fußgänger, Radfahrer) umgestaltet werden.

5.2 Einbindung in die Gesamtparkraumplanung

Das Spektrum der gesamstädtischen Parkraumplanung reicht von Maßnahmen zur Reduzierung der Parkraumnachfrage (Verkehrsverlagerung) und zur Steuerung des Parkraumangebotes über Maßnahmen zur optimalen Nutzung des vorhandenen Parkraumes (Parkraummanagement) bis hin zu partiellen Aktivitäten zur Erweiterung des Parkraumangebotes.

Parkraumkonzepte dienen der planmäßigen Vorbereitung einer optimalen Auslastung der vorhandenen Parkmöglichkeiten im öffentlichen Verkehrsraum. Über eine Bilanzierung von Parkraumangebot und -nachfrage können sie gleichzeitig je nach Dichte der Parkraumnachfrage Standorte für die Schaffung von notwendigen Parkierungsanlagen ausweisen.

Sind sehr viele unterschiedliche Nutzeransprüche bei sehr hohem Parkdruck zu berücksichtigen, werden für diese Bereiche darüber hinaus Parkraumbewirtschaftungskonzepte erstellt, welche im Detail geeignete Bewirtschaftungsmaßnahmen aufzeigen.

Das Parkraummanagement umfasst neben der Gesamtheit der planerischen, baulichen, verkehrsorganisatorischen Maßnahmen auch die Organisation der Parkraumbewirtschaftung sowie die begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Parkraumplanung bezieht sich in der Regel auf abgegrenzte städtische Teilgebiete, so auch in Dresden. Eine isolierte Betrachtung ist dennoch nicht möglich, da immer Wechselbeziehungen mit benachbarten Gebieten (u. a. Verdrängungsreaktionen) zu verzeichnen sind. Folgende Parkraumkonzepte bzw. -planungen haben dabei einen direkten bzw. indirekten Einfluss auf das Kerngebiet der Äußeren Neustadt:

- Parkraumkonzept Innenstadt Dresden, Stadtratsbeschluss Nr. 2605-67-97 vom 4. Dezember 1997;
- Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Äußere Neustadt Dresden, Stadtratsbeschluss Nr. V0567-SR14-05 vom 9. Juni 2005;
- Parkraumbewirtschaftungskonzept für die Innere Neustadt Dresden (in Bearbeitung);
- Parkraumkonzept für die Radeberger Vorstadt (in Vorbereitung);
- Parkraumkonzept für den Bereich zwischen Königsbrücker Straße, Antonstraße, Bahnanlagen und Bischofsweg (in Bearbeitung).

Im Sinne der Verkehrsverlagerung und der damit einhergehenden Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr in Richtung Äußere Neustadt ist auch die Umsetzung und Weiterentwicklung des vom Stadtrat beschlossenen P+R-Konzeptes für die Landeshauptstadt Dresden (Stadtratsbeschluss-Nr. 1087-26-2001 vom 22. März 2001) als wichtiger Bestandteil im Gesamtverkehrsgesamgefüge zügig voranzubringen. Dabei haben u. a. die vorhandenen P+R-Anlagen Bühlau, Klotzsche und Kaditz sowie die geplanten Heller/Industriegelände, Grenzstraße, Langebrück und Weißig eine größere Bedeutung für die Äußere Neustadt.

Die Parkgebührenordnung der Landeshauptstadt Dresden regelt die Höhe der im öffentlich gewidmeten Verkehrsraum erhobenen Parkgebühren im Gebiet.

Die Einordnung der Äußeren Neustadt in das System einer effizienten und permanenten Parkraumüberwachung ist neben der damit verbundenen Pflege der gesamstädtischen Parkkultur die Basis für die Umsetzung und die Wirksamkeit der Maßnahmen für den ruhenden Verkehr.

5.3 Gebieterschließung

Zur gebietsbezogenen Parkraumplanung und -bewirtschaftung haben in den vergangenen Jahren umfangreiche Aktivitäten mit einer umfassenden Bürgerbeteiligung stattgefunden. Das Parkraumbewirtschaftungskonzept wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 9. Juni 2005 beschlossen.

Entsprechend der Ergebnisse von regelmäßigen Erhebungen der Parkraumsituation nach der Einführung der Parkraumbewirtschaftung im IV. Quartal 2006 (Aktivitäten zur Evaluierung) und dem Meinungsbild der deutlichen Mehrheit der Bewohner, die eine Bewohnerparkkarte in Anspruch nehmen, ist eine positive Bilanz der Bewohnerparkregelung zu ziehen. Eine umfassende Evaluierung mit der Ableitung von Handlungsempfehlungen wird im Rahmen einer studentischen Arbeit (Diplomarbeit oder Praktikumsarbeit) im Jahr 2010 durchgeführt.

Derzeit stehen im Untersuchungsgebiet ca. 3 700 Stellplätze, davon ca. 2 050 Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und 1 650 private Stellplätze zur Verfügung. Dies reicht nicht zur Abdeckung des derzeitigen Bedarfs, der bei ca. 5 500* Stellplätzen liegt. Aufgrund des abnehmenden Wohnungsleerstandes, der sich verändernden Sozial- und Wohnstruktur sowie partieller Nutzungsverdichtung und Baulückenschließung wird der Bedarf an Stellplätzen weiter zunehmen und im Jahr 2010 bei über 6 100* Stellplätzen liegen. Das bedeutet, dass in den kommenden Jahren für die Bedarfsdeckung zusätzlich Standorte (Parkplätze, Tiefgaragen, Parkhäuser) für max. 2 400 Pkw-Stellplätze ausgewiesen werden müssten. Die verkehrlichen Vorteile einer geringeren Motorisierung im Vergleich zum übrigen Stadtgebiet kommen durch die sehr hohe Nutzungsdichte sowie durch den statistisch nicht erfassten sehr hohen Anteil an auswärts gemeldeten Pkw nicht zur Geltung. Bei den Bewohnern des Gebietes sind ca. 30 % bis 40 % Pkw mit auswärtigem Kennzeichen nachgewiesen.

* Inwieweit die prognostizierte Stellplatzanzahl zukünftig erforderlich sein wird, hängt von der Entwicklung verschiedener Randbedingungen ab. Dabei kommt nicht zuletzt den Haus- und Wohnungseigentümern sowie den Bewohnern und Gewerbetreibenden eine wichtige Rolle zu, wie sie die Lagegunst und den hohen Versorgungsgrad des Stadtviertels nutzen, um die Chancen eines autoarmen Wohnens zu kommunizieren und voranzutreiben.

Die Maßnahmen für den ruhenden Verkehr sollen zur langfristigen Sicherung und Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität beitragen.

Stellplätze im öffentlichen Straßenraum

Im Hinblick auf das knappe Flächen- und Stellplatzangebot im Sanierungsgebiet Äußere Neustadt wird öffentlicher Straßenraum auch zukünftig für das Parken genutzt werden. Konflikte mit anderen Funktionen (Fußgänger-, Fahrradverkehr, fließender Kfz-Verkehr, Aufenthalt, Kommunikation, Handel und Gewerbe) sind dabei nicht zu umgehen. Andere Nutzungen sind bei Straßenumbaumaßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Die Größenordnung des Wegfalls von straßenbegleitenden Stellplätzen wird dabei auch von den Nutzergewohnheiten der Neustädter selbst und neu entstehenden Parkraumkapazitäten beeinflusst.

Gehwegparken ist infolge der überwiegend geringen Gehwegbreiten und der damit verbundenen Beeinträchtigung und Gefährdung des Fußgängerverkehrs nicht vorgesehen. Ordnungswidriges Gehwegparken ist durch bauliche und ordnungsrechtliche Maßnahmen zu unterbinden.

Durch die Bewirtschaftungsform „Parken im Mischprinzip“ ist ein gebührenpflichtiges Parken für Besucher, Einkäufer und ggf. für Beschäftigte gewährleistet. Für Bewohner mit Bewohnerparkkarte ist die Nutzung dieser gebührenpflichtigen Stellplätze gebührenfrei. Auf einem Teil der gebührenpflichtigen Stellplätze im öffentlichen Straßenraum (ca. 1/20) gewährt die Bewohnerparkkarte keine Parkgebührenbefreiung, um insbesondere in den Abendstunden anderen Nutzergruppen von den Bewohnern nicht in Anspruch genommenen Parkraum anbieten zu können.

Stellplätze außerhalb des öffentlichen Straßenraumes

Bevorzugte Standorte für Tiefgaragen, Parkdecks und Parkhäuser (Parkieranlagen) sollen neu zu bebauende Flächen an der Peripherie des Gebietes sein.

- **Parkierungsanlagen vorrangig für Besucherinnen und Besucher**
Zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im Gebiet sind die Stellplätze für Besucher vorrangig an der Peripherie anzuordnen. Dabei kommt den Anlagen an der Königsbrücker und an der Bautzner Straße eine große Bedeutung zu. Weitere Anlagen außerhalb des Sanierungsgebietes werden angestrebt, beispielsweise im Bereich Königsbrücker Straße/Lößnitzstraße.
- **Parkierungsanlagen vorrangig für Bewohnerinnen und Bewohner**
Im Bereich der Quartiere mit hohem Bewohnerparkanteil sind zur Deckung des Stellplatzdefizites und zur Entlastung des Straßenraums Parkierungsanlagen vorrangig für diese Nutzergruppe zu errichten. Mögliche Standorte sind die zurzeit unbebauten, aber zur Bebauung vorgesehenen Flächen. Dabei ist kurz- bis mittelfristig ein Zuwachs von ca. 1 000 Stellplätzen und langfristig von maximal 2 400 Stellplätzen zu kalkulieren.

Mit den im Plan 3 ausgewiesenen Parkplätzen, Tiefgaragen und Parkhäusern, die in der nachfolgenden Tabelle aufgelistet sind, können ca. 2 100 bis 2 500 neue Stellplätze realisiert werden. Die jeweils möglichen Kapazitäten sind der Legende im genannten Plan zu entnehmen. Die tabellarische Auflistung entspricht einer Prioritätenreihung aus verkehrlicher Sicht.

Tiefgaragen

Alaunstraße
Alaunplatz
Bautzner Straße/Prießnitzstraße

Parkhäuser

Bautzner Straße
Königsbrücker Straße
Bischofsweg
Prießnitzstraße (Parkpalette)
Katharinenstraße (Option)
Albertcenter (Option)

Parkplätze

Königsbrücker Straße
Böhmische Straße*

* nur für Bewohnerinnen und Bewohner

Bis auf den Bewohnerparkplatz an der Böhmischen Straße (26 Stellplätze) stellen alle ebenerdigen öffentlichen Parkplätze im Gebiet Interimsnutzungen dar. Weitere Interimsnutzungen zur zwischenzeitlichen Verbesserung der Parksituation auf unbebauten Grundstücken sind möglich.

Ebenerdige oberirdische Stellplätze in Innenhöfen beeinträchtigen die Wohnruhe, belasten die Luft und stellen eine Flächenkonkurrenz zu Erholungsfunktionen im nahen Wohnumfeld dar. Deshalb kann der Errichtung von Stellplätzen in Wohninnenhöfen nur dann zugestimmt werden, wenn ein ausreichend großer Abstand zu den Wohnungen vorhanden ist, die ökologischen Belange (Grünanlage), die Grundflächenzahl (GRZ) und die Nebenanlagen (wie Spielplatz, Fahrradabstellplatz, Müllstandort) gesichert sind.

5.4 Maßnahmen

- weitere regelmäßige Kontrolle zur Wirksamkeit der getroffenen Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen, ggf. ist korrigierend einzugreifen (umfassende Evaluierung im Jahr 2010);
- Förderung der ausgewiesenen Standorte für Parkierungsanlagen (entsprechend Plan 3 zur Parkraumbewirtschaftung und tabellarischer Übersicht);
- Bereitstellung von Behindertenstellplätzen im öffentlichen Straßenraum nach Bedarf und an Nachfrageschwerpunkten (siehe Plan 3), Gewährleistung eines Anteils von Behindertenstellplätzen in neu entstehenden öffentlichen Parkierungsanlagen in Höhe von 3 %;
- als Interimslösung bis zum Bau von Parkhäusern oder Tiefgaragen können auf derzeit unbebauten Grundstücken provisorische Pkw-Stellplätze eingerichtet werden;
- Prüfung der Einführung des Bewohnerparkens in den angrenzenden Gebieten;
- weitere Umsetzung des P+R-Konzeptes, insbesondere zeitnahe Realisierung der Standorte Heller/Industriegelände und Langebrück;

- Gewährleistung einer regelmäßigen Parkraumüberwachung;
- weitgehende Vermeidung von Nutzungsverdichtung mit hohem Stellplatzbedarf innerhalb des Gebietes.

6 Liefer-, Entsorgungs- und Reisebusverkehr

6.1 Ziele

Grundlegende Zielstellung ist es, den Dresdner Rahmenbedingungen angepasste Wege und Lösungen zur Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs und Reisebusverkehrs in ihren unterschiedlichen Facetten anzubieten, die auf Effektivität, Innovation, Integration und gute Voraussetzungen für zukunftsorientierte Investitionen in die gewerbliche und touristische Infrastruktur setzen.

- Verbesserungen für Liefer- und Dienstleistungsverkehr in hochbelasteten Geschäftsstraßen;
- Sicherung und Verbesserung der An- und Abfahrtswege für Entsorgungsfahrzeuge; Gewährleistung einer geordneten Entsorgung;
- Sicherung der Gewerbefunktion durch die Gewährleistung einer guten Erreichbarkeit und die Berücksichtigung von Lieferzonen;
- Sicherung der touristischen Funktionen durch die Situierung von Parkmöglichkeiten für Reisebusse und Schaffung von attraktiven Gehwegverbindungen;
- Vermeidung von problematischen Suchfahrten der Reisebusse im Interesse der Touristen sowie des Dresdner Stadtverkehrs;
- Gewährleistung eines geordneten, sicheren Aus- und Einsteigens für die Reisenden an touristischen Schwerpunktbereichen;
- Unterbindung des Falschparkens von Reisebussen und Lieferfahrzeugen.

6.2 Einbindung in das Gesamtsystem

Lieferverkehr

Maßgebenden Einfluss auf die Entwicklung des Lieferverkehrs als ein Teil des Wirtschaftsverkehrs haben u. a. die derzeitige wirtschaftliche Situation, aktuelle verkehrs- und wirtschaftspolitische Entscheidungen sowie die Zielvorstellungen und Erwartungshaltungen von Investoren und bereits niedergelassener Wirtschafts-, Handels-, Handwerks- und Dienstleistungsgewerbe.

Mit der Einführung des Lkw-Führungskonzeptes als Teil des Luftreinhalteplanes der Landeshauptstadt Dresden sollen alle Lkw-Verkehre großräumig um sensible innerstädtische Bereiche herumgeführt werden. Der geringe Schwerverkehrsanteil auf den Straßen der Äußeren Neustadt ist ein Indiz dafür, dass der Stadtteil auf Grund der engen Straßenräume für den Lkw-Durchgangsverkehr nicht attraktiv ist.

Reisebusverkehr

Das Konzept zum Reisebuspark-/leitsystem für die Landeshauptstadt Dresden (Stadtratsbeschluss Nr. V3955-SR77-04 vom 27. Mai 2004) enthält eine Reihe von Standorten, die dem touristischen Verkehr mit Reisebussen zielbezogen auf die Innenstadt und weitere touristische Schwerpunktbereiche dienen sollen. Dabei wurde berücksichtigt, dass die Reisebusse ohne Umwegfahrten und unter Meidung sensibler Stadtbereiche zielgerichtet zu den Aus- und Einsteigeplätzen geführt und dann weiter zu den in der Nähe befindlichen Abstellplätzen speziell für Reisebusse gelangen können.

Der zentrale Empfangsbereich an der Straße Am Zwingerteich wirkt auch für die Äußere Neustadt.

Die Äußere Neustadt ist mit gebietsbezogenen unterschiedlich definierten Systembestandteilen wie Reisebuspark- und -abstellplätzen sowie Wegweisung in das Reisebusparkleitsystem eingebunden.

Bei längeren Tagesaufenthalten auch im Bereich der Äußeren Neustadt steht den Busfahrern und ggf. im Fahrzeug zurückbleibenden Reisenden der zentrale Reisebusabstellplatz an der Pieschner Allee/Marienbrücke zur Verfügung.

Die Möglichkeit des Busparkens vor der Pfunds Molkerei ist im Rahmen der Planung zur Bautzner Straße zu diskutieren. Ggf. müssen künftig Reisebusbesucher dieser Einrichtung längere Fußwege in Kauf nehmen.

Im Rahmen der Evaluierung des Reisebusparkleitsystems wurden die Standorte der Äußeren Neustadt bestätigt (Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden vom 5.Juli 2006, Nr. V1223-SB37-06). Sie sollen planmäßig weiterentwickelt werden.

Das Reisebusparkleitsystem ist auch bezogen auf das Umfeld der Äußeren Neustadt offen für weitere Standorte, insbesondere für Reisebusparkplätze sowie Reisebushalteplätze. Darin eingeschlossen sind die Suche und das Ausweisen von Interimsanlagen der genannten Bestandteile auf geeigneten Flächen, die derzeit noch nicht anderweitigen Nutzungen zugeführt sind.

6.3 Gebieterschließung

Lieferverkehr

Derzeit gibt es bereits eine größere Anzahl von Liefer- bzw. Ladezonen im Gebiet. Die Einführung der Parkraumbewirtschaftung hat sich positiv auf die Gewährleistung der Andienung von Geschäften und Gewerbeeinrichtungen ausgewirkt.

Neben den bestehenden Anliefermöglichkeiten können weitere sinnvoll situierte und zeitlich begrenzte Be- und Entladebereiche eingerichtet werden. Diese müssen jedoch räumlich und zeitlich auf ein mit anderen Nutzungen (z. B. Parken und Aufenthalt) abgestimmtes Maß beschränkt werden.

Reisebusverkehr

Folgende Standorte des Reisebuspark-/leitsystems haben eine Bedeutung für das Gebiet:

<u>Reisebusparkplätze</u>	Radeberger Straße	(4 Stellplätze, bereits vorhanden);
	Glacisstraße/Georgenstraße	(2 Stellplätze);
	Bischofsweg	(2 Stellplätze).

Bis auf den Bischofsweg sind die Standorte sowohl für das 2 - 5-stündige Parken als auch für das Entlassen und Aufnehmen von Touristen vorgesehen. Am Standort Bischofsweg soll nur ein Aus- und Einsteigen mit einer kürzeren Verweildauer ermöglicht werden. Diese Reisebuspark- und halteplätze sollen nach Möglichkeit ausreichend schattige Flächen aufweisen. Bei Bedarf ist Begrünung (Straßenbäume) vorzusehen bzw. nachzurüsten.

<u>Reisebusabstellplatz</u>	Tannenstraße	(7 Stellplätze).
-----------------------------	--------------	------------------

Der Abstellplatz ist für einen längeren bis ganztägigen Aufenthalt der Reisebusse vorgesehen.

6.4 Maßnahmen

- Einrichtung von weiteren zeitlich begrenzten Be- und Entladebereichen für den Lieferverkehr nach Bedarf und mit Rücksicht auf andere Nutzungen;
- Einrichtung und/oder Qualifizierung der geplanten bzw. bereits vorhandenen Standorte bzw. Anlagen des Reisebuspark-/leitsystems auf der Basis regelmäßiger Beobachtungen vor Ort;
- ggf. Umwidmung des geplanten Standortes Bischofsweg in einen Reisebushalteplatz, d. h. Busse würden dann nur noch zum Zwecke des Ein- und Aussteigens halten;
- je nach Akzeptanz des Standortes Tannenstraße sind hier weitere Maßnahmen zur Qualifizierung und Ausstattung zu untersuchen;
- Installieren einer statischen Wegweisung für Reisebusse.

7 Fahrradverkehr

siehe dazu Plan 5 und Anlage C

7.1 Ziele

- Förderung des Radverkehrs als eine Hauptform der Mobilität in der Äußeren Neustadt;
- Schaffung von attraktiven Verkehrsanlagen für Radfahrer sowie von ausreichend Fahrradabstellmöglichkeiten;
- Weiterentwicklung des bestehenden Radverkehrshaupttroutennetzes;
- qualitative Verbesserung der Anbindung der Äußeren Neustadt an das Haupttroutennetz;
- Entwicklung eines B+R-Systems;
- Erhöhung der Verkehrssicherheit.

7.2 Einbindung in das Gesamtnetz

Das geplante Radwegenetz der Äußeren Neustadt Dresden ordnet sich, wie in der Anlage C dargestellt ist, in das gesamtstädtische Netz ein. Es ist zu beachten, dass der dargestellte Plan zum Radverkehr die derzeitige Beschlusslage darstellt (Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden, Beschluss der Stadtverordnetenversammlung, Nr. 2126-80-94 vom 27./28. Januar 1994). Er wird jedoch gegenwärtig im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und in Umsetzung des Stadtratsbeschlusses „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden“ (Beschluss-Nr. A0049-SR10-05) **grundlegend** überarbeitet.

Künftig werden Haupttrouten ausgewiesen, die der großräumigen Erschließung des Stadtgebietes und der möglichst geradlinigen Verbindung von Ortsteilzentren sowie exponierten Quellen und Zielen dienen. Dabei sind einzelne Routen hinsichtlich ihrer Einstufung als Haupt- oder Verbindungsrouten noch in der Diskussion. Sie verstehen sich als Strecken, auf denen mit besonderen baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen kurz- bis mittelfristig eine hohe Verkehrssicherheit für Radfahrer gewährleistet werden soll. Ergänzt werden sie durch überregionale Radverkehrsrouten wie z. B. den Elbradweg. Dieses geplante Netz wird im Stadtteil durch Verbindungsrouten verdichtet.

Bedeutung für die Äußere Neustadt haben die Nord-Süd-Verbindungen entlang der Königsbrücker Straße und der Lessingstraße/Martin-Luther-Straße/Kamenzer Straße und die drei Ost-West-Verbindungen (über die Stauffenbergallee, die Bautzner Straße und über den Elbradweg).

Zur Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsarten ist parallel zum P+R-System auch das B+R-System auszubauen. Grundlage für die Abschätzung der benötigten Größenordnungen bildet das Kapitel B+R im P+R-Konzept der Landeshauptstadt Dresden. Darüber hinaus sind weitere Bedarfsermittlungen erforderlich. Relevant

für Systemkomponenten bezogen auf die Äußere Neustadt sind dabei die Standorte Albertplatz, Bahnhof Dresden-Neustadt und Bischofsplatz mit der künftigen S-Bahn-Station.

7.3 Gebieterschließung

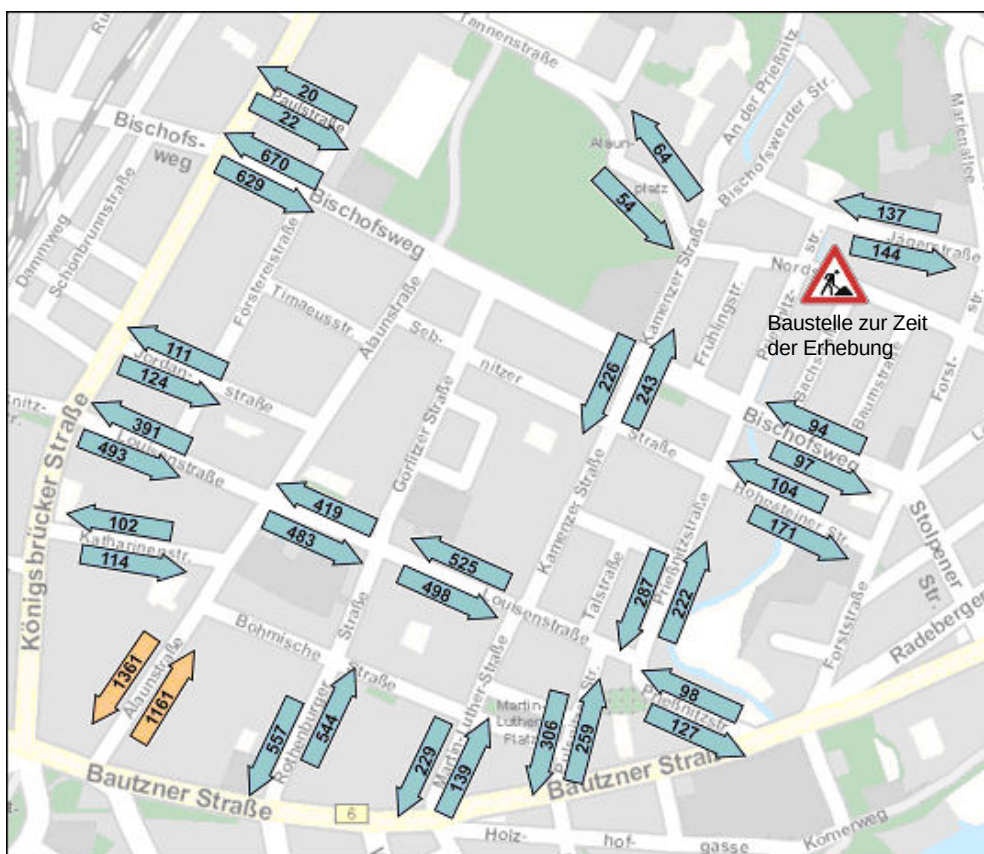
Die Hauptrouten und die Verbindungsrouten des Radverkehrs im Gebiet der Äußeren Neustadt sind detailliert im Plan 5 dargestellt. Weiterhin sind die vorhandenen bzw. geplanten B+R-Standorte Albertplatz und Bischofsplatz dargestellt. Die Anzahl der Fahrradabstellmöglichkeiten ist regelmäßig dem Bedarf anzupassen und jeweils darüber hinaus ein Teil als Angebot zu berücksichtigen.

Die flächendeckend vorhandene Verkehrsberuhigung im Straßennetz, hier als Tempo-20-Zone vorgesehen, gewährleistet eine konfliktarme Führung des Radverkehrs. Die Vielzahl von Einbahnstraßenregelungen im Gebiet wird schrittweise auf eine Freigabe in Gegenrichtung für Radfahrer überprüft. Mit der geplanten Straßenraumgestaltung und den umgesetzten Maßnahmen des Parkraumbewirtschaftungskonzeptes sowie einer regelmäßigen Kontrolle des Parkregimes durch den GVD wird auch für den Radverkehr eine entscheidende Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden.

In der planungsbegleitenden Verkehrserhebung wurden weitere Eckdaten zum Radverkehr ermittelt:

Insgesamt wurden in den 8 Stunden der Erhebung 8 322 Ein- und Ausfahrten an den Grenzen des Untersuchungsgebietes erfasst. Allein am Standort Alaunstraße, dem aufkommensstärksten Standort, wurden 2 522 Ein- und Ausfahrten/8 h gezählt.

Für die Hochrechnung zum DTV (24 h) für Fahrräder liegen keine Faktoren vor. Deshalb erfolgt die Darstellung bezogen auf 8 Stunden - zwei Zeitintervalle von je vier Stunden. Die Abbildung 4 zeigt die Anzahl der Fahrräder aller Ein- und Ausfahrzählstellen sowie Binnenzählstellen.

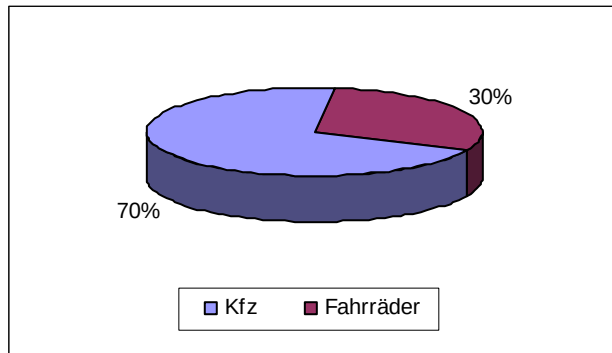


In der Abbildung wird das Fahrrad-aufkommen an der Alaunstraße deutlich. Sowohl in ein-fahrender als auch ausfahrender Rich-tung sind jeweils über 1 000 Fahrrä-der zu verzeichnen. Neben der Rothen-burger Straße ist sie die Süd-Nord-Verbindung in der Äußeren Neustadt.

Abbildung 4:
Verkehrsaufkommen
Fahrräder,
am 30. Mai 2006,
6 - 10 Uhr u. 15 - 19 Uhr
(Quelle: Kordonenerhebung
Äußere Neustadt)

Über 500 Fahrradfahrer ein- und auswärts wiesen der Bischofsweg/Königsbrücker Straße und der Rothenburger Straße auf. Die Louisenstraße als Ost-West Verbindung spielt dabei eine geringere Rolle als der Bischofsweg.

Im Hinblick auf die tageszeitabhängige Verteilung wurde ebenso wie bei den Kfz festgestellt, dass am Nachmittag mehr Fahrräder die Ein- und Ausfahrzählstellen passiert haben als am Vormittag.



Im weiteren Vergleich mit den Kfz zeigt sich, dass im Betrachtungszeitraum der Verkehr in der Äußeren Neustadt fast zu einem Drittel von Fahrrädern erzeugt wurde. Pkw und Lkw wurden zu einer Gruppe zusammengefasst, da der Lkw-Anteil kaum ein Prozent beträgt.

Abbildung 5: Anteil Fahrräder/Kfz in Prozent

Ausschlaggebend für diese Verkehrsmittelwahl sind u. a. die schwierige Parkplatzsituation, die Grundeinstellung der Bewohner zum Fahrradfahren und der erreichbare Anteil an Bewohnern ohne eigenen Pkw.

7.4 Maßnahmen

- im Rahmen der Entwicklung und Qualifizierung des Haupttroutennetzes Radverkehr Einbindung der Netzelemente der Äußeren Neustadt entsprechend Plan 5;
- Schaffung von sicheren Radverkehrsquerungen über die Bautzner Straße im Verlauf der Hauptroute Lessingstraße/Martin-Luther-Straße und der Verbindungsrouten Glacisstraße/Alaunstraße;
- bedarfsabhängiger und planmäßiger Ausbau der gebietsbezogenen B+R-Standorte im Zuge der Entwicklung und Qualifizierung des B+R-Systems für die Landeshauptstadt Dresden;
- an den Haupttrouten Bautzner Straße und Königsbrücker Straße sind beidseitige straßenbegleitende Radverkehrsanlagen auszubilden;
- hinsichtlich der starken Belegung des Straßenzuges Rothenburger Straße/Görlitzer Straße Prüfung von Verlagerungsmöglichkeiten von Radverkehrsanteilen auf parallele Achsen;
- Realisierung einer weitestgehend fahrradfreundlichen Fahrbahnoberfläche, auf den Verbindungsrouten (z. B. Alaunstraße) im Straßenraum grundsätzlich Asphaltbelag (im Einzelfall sind denkmalpflegerische Forderungen zu bewerten);
- Freigabe der Gegenrichtung aller Einbahnstraßen für Radfahrer wo möglich;
- die unter dem Abschnitt Fußgängerverkehr genannten Fußwegverbindungen und Passagen sind, soweit möglich, auch für den Radfahrverkehr zu erschließen;
- ferner soll der Fahrradverkehr durch die Einrichtung von Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum und in den Innenhöfen gefördert werden, die vorhandenen Standorte werden je nach Bedarf und finanziellen Möglichkeiten ergänzt;
- Aufstellung von Fahrradabstellanlagen an geeigneten Standorten als bauliche Maßnahme zur Verhinderung des Zuparkens von Gehwegbereichen;

8 Fußgängerverkehr

siehe dazu Plan 5

8.1 Ziele

- vorrangig sind die Anforderungen von schwächeren Verkehrsteilnehmern an die Verkehrsanlagen, insbesondere die Schulwegsicherung und die behindertengerechte Gestaltung, zu berücksichtigen;
- Schaffung eines zusammenhängenden und engmaschigen Wegenetzes von attraktiven Verkehrsanlagen einschließlich sicherer Quermöglichkeiten für Fußgänger;
- Schaffung von ausreichend dimensionierten Querungshilfen an den Hauptverkehrs-, Sammel- und Anliegerstraßen zum leichteren und sicheren Kreuzen der Fahrbahn;
- das Erscheinungsbild der Wege und Aufenthaltsbereiche (Sauberkeit und Sicherheit, Ruhebänke usw.) ist stetig zu verbessern;
- Vermeidung von Umwegen und Minimierung der Trennwirkung von Straßen;
- Sicherung ausreichend breiter Gehwegflächen durch bauliche Maßnahmen;
- Verhinderung des ordnungswidrigen Parkens oder der zweckentfremdenden Nutzung von Anlagen des Fußgängerverkehrs;
- Verknüpfung des städtischen Gehwegenetzes mit dem regionalen und überregionalen Wanderwegenetz;
- Realisierung von weiteren Aufenthaltsbereichen durch Nutzung von Brachflächen;
- Intensivierung der Öffentlichkeitsarbeit.

8.2 Einbindung in das Gesamtnetz

Die Grundanforderungen an die verkehrsartenspezifischen Netze sind weitestgehend identisch. Auch der Fußgängerverkehr beansprucht ein schlüssiges Netz mit guter Orientierbarkeit, funktionsorientierter Abstufung und entsprechender Gestaltung der Netzelemente. Wegenetze des Fußgängerverkehrs sollten darüber hinaus besonders engmaschig und in ihrer Anlage qualitativ hochwertig sein. Die Wege sollten kurze und direkte Verbindungen bieten. Diese Aussagen gelten vergleichbar auch für Überquerungsmöglichkeiten der Fahrbahn.

Ein weiterer Grundsatz der Planung von Anlagen des Fußgängerverkehrs ist die Aufenthaltsfunktion dieser Bereiche. Während Fahrbahnen der Verkehrsabwicklung dienen, haben Gehwege auch soziale Funktionen, die sich aus den Bedürfnissen nach Kommunikation, Kinderspiel, Einkaufen oder ähnlichem ergeben. Diese Nutzungsansprüche werden in ihrer Intensität aus der Umfeldbebauung bestimmt und haben entscheidenden Einfluss auf den Querungsbedarf.

Die Fußgängerverkehrsanlagen der Äußeren Neustadt ordnen sich in das Gesamtgehwegenetz der Landeshauptstadt Dresden ein. Die Antonstraße und die Bautzner Straße bilden die Grenze zum Planungsgebiet der Fußwegekonzeption für die Dresdner Innenstadt (Stadtratsbeschluss Nr. V 3252-SR-03 vom 4. September 2003). Bedeutende Fußgängerachsen erstrecken sich von der Altstadt kommend über die Hauptstraße und Königstraße sowie den Albertplatz bis in die Äußere Neustadt. Die vielfältigen fußläufig zu absolvierenden Wegeverbindungen und deren attraktive und verkehrssichere Gestaltung sind Grundanliegen der gebietsübergreifenden Planungen. Trennwirkungen durch Hauptverkehrsstraßen sind zu minimieren. Dabei sind unter Beachtung der tatsächlichen Fußgängerströme Wegeverbindungen aufzunehmen und so zu realisieren, dass geringe Verluste durch Umwege zu verzeichnen sind. Ergänzt werden diese durch attraktive Angebote insbesondere in Richtung von Zielorten, die der Freizeitgestaltung dienen.

Defizite im Verkehrsraum können für Fußgänger folgende Auswirkungen haben: Sicherheitsdefizite, Reisezeitverluste, Qualitätsverluste für das Wohnumfeld, Verkehrsängste oder Meidung von städtischen Bereichen bzw. Straßenabschnitten. Gesamtstädtisch sind diese Defizite bei den Fußgängerverkehrsanlagen schrittweise abzubauen.

8.3 Gebieterschließung

Auf Grund der hohen Nutzungsdichte (Wohnen, Gewerbe, Freizeit) und des Verkehrsmittelwahlverhaltens der Bewohner ist im Gebiet ein vergleichsweise hohes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen. Dies muss in den Planungen entsprechend berücksichtigt und gefördert werden.

Vordringlicher Gegenstand der Betrachtung waren im Rahmen der Konzeption Fragen der Verkehrssicherheit und der Qualität des zu Fuß Gehens.

Die einzelnen Planungen sind verkehrliche Lösungsansätze, die zu einem großen Teil bereits Ergebnisse von Planungen und Abstimmungen mit den Bürgern reflektieren. Städtebaulich-gestalterische Belange und denkmalpflegerische Aspekte sind davon nicht zu trennen, können aber erst in weiteren Planungsschritten qualifiziert Berücksichtigung finden.

Verschiedene Problempunkte konnten mittlerweile durch Umbaumaßnahmen gelöst werden. Dies verdeutlicht, dass eine Konzeption wie diese nur als fortlaufender Prozess verstanden werden kann.

8.4 Maßnahmen

- Planung der Fußgängeranlagen entsprechend Plan 5;
- ausreichend breite Gehwege an Hauptverkehrsstraßen, die deren Geschäftsstraßencharakter mit hohem Fußgängeraufkommen entsprechen;
- die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer an Hauptverkehrsstraßen sind vorwiegend mit Lichtsignalanlagen zu sichern (siehe Plan 5);
- Schaffung von Querungshilfen an den Sammel- und Anliegerstraßen in Form von vorgezogenen Seitenräumen (wie z. B. Görlitzer Straße im Bereich Kunsthof) und vorgezogenen Warteflächen (Gehwegnasen) an den Knotenpunkten;
- weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung mit den Schwerpunkt Tempo-20-Regelung und teilweiser baulicher Umgestaltung (u. a. Martin-Luther-Platz), Letzteres i. d. R. mit einer Reduzierung der Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum (siehe auch Abschnitt 4.4) verbunden;
- die Akzeptanz der Querungsstellen an signalgesicherten Kreuzungsbereichen ist durch möglichst geringe Wartezeiten und ausreichende Freigabezeiten zu sichern;
- Schaffung eines Systems aus blockquerenden Gehwegverbindungen wie:
 - Prießnitzgehweg, Passage Prießnitzstraße/Bautzner Straße (Pfunds Molkerei),
 - Passage Görlitzer Straße/Louisenstraße (Panama) - tlw. vorhanden,
 - Passage Louisenstraße/Böhmische Straße (Nordbad) - vorhanden,
 - Passage Böhmische Straße/Bautzner Straße (Loge) - vorhanden,
 - Passage Böhmische Straße /Bautzner Straße (Block 25) – zur Lage siehe Plan 5,
 - Passage Katharinenstraße/Bautzner Straße (Block 21),
 - Passage Louisenstraße/Katharinenstraße (Block 20),
 - Passage Alaunstraße/Königsbrücker Straße - vorhanden,
 - Passage Paulstraße/Alaunplatz;
- ausreichende Kontrolle der Parkordnung, um Behinderungen auf Gehwegen und Querungsstellen weitestgehend zu vermeiden;
- Plateauanhebungen zur Minderung der Geschwindigkeiten des motorisierten Verkehrs und zur optischen Hervorhebung von Knotenpunkten mit querendem und abbiegenden Verkehr;

- Verbesserung der Querungssicherheit am Albertplatz auf der Rechtsabbiegespur Albertstraße in Richtung Bautzner Straße (ggf. Einrichtung eines lichtsignalgeregelten Überganges oder Einrichtung eines Fußgängerüberweges/Zebrastrifen).

Im Rahmen der weiteren Planung und Umsetzung des Sanierungskonzeptes ist zu prüfen, inwieweit die geplanten Blockquerungen auf den überwiegend privaten Grundstücken und mit Rücksicht auf Bewohner und Gewerbetreibende realisierbar sind.

9 Straßenraumgestaltung

Die Äußere Neustadt ist eines der größten, geschlossen bebauten und überwiegend in seiner überkommenen Baustruktur erhaltenen gründerzeitlichen Stadtviertel der Stadt Dresden. Das Gebiet, das eine typische Stadterweiterung des ausgehenden 19. Jahrhunderts darstellt, ist durch ein rasterförmig ausgebildetes Straßensystem und eine geschlossene Quartierbebauung gekennzeichnet. Die städtebauliche und ortsbildprägende Eigenart des Gebietes zeigt sich darüber hinaus in den gestalterischen Eigenschaften. Trotz Differenzierung in der Gestaltung und formaler Vielfalt der einzelnen Gebäude wird ein einheitlicher Gesamteindruck und eine qualitätsvolle erhaltenswerte Stadtgestalt durch wesentliche Kriterien wie horizontale und vertikale Fassadengliederungen, Typik der Dachausbildung, charakteristische Fenstergliederungen, verzierende Fassadenelemente vermittelt.

Die für das Gebiet geltende Erhaltungssatzung § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB für die "Dresdner Äußere Neustadt" (Dresdner Amtsblatt Nr. 6/95 vom 9. Februar 1995) zielt im Einzelnen auf die Erhaltung der städtebaulichen Struktur und der städtebaulichen Eigenart der vorhandenen Bausubstanz einschließlich originaler Gestaltungselemente, der Nutzung sowie die Einflussnahme auf bauliche Veränderungen im Gebiet, die wesentliche Auswirkungen auf die städtebaulichen Besonderheiten des Gebietes erkennen lassen.

Ausgehend von den Zielen der Erhaltungssatzung ist somit nicht nur der Erhalt des vorhandenen historischen Stadtgrundrisses sowie der überkommenen Gestaltungsformen von Bedeutung, sondern es werden im Sinne eines gesamtheitlichen Erscheinungsbildes der Äußeren Neustadt ebenso an die Gestaltung des öffentlichen Raumes erhöhte Anforderungen gestellt.

Bei der baulichen Umgestaltung von Anliegerstraßen in den verkehrberuhigten Bereichen sind die Belange der nichtmotorisierten Nutzung gegenüber der Kfz-Nutzung zu priorisieren.

Die nachfolgend aufgeführten Kriterien sind den Straßenplanungen und -baumaßnahmen innerhalb des Erhaltungssatzungsgebietes "Dresdner Äußere Neustadt" zu Grunde zu legen:

Kriterien:

Straßenführung und -profil:

Der auf der historischen Bebauungs- und Erschließungsstruktur basierende Charakter der Straßen soll beibehalten werden. Geradlinige Bordführungen sollen beibehalten werden, wenn Belange der Verkehrssicherheit und der Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner dem nicht entgegenstehen. Aus diesem Grund ist auch nichts gegen bauliche Einengungen von Straßen einzuwenden, wenn es sich dabei um eine ansprechende Gestaltung handelt.

Das zum charakteristischen Erscheinungsbild der Äußeren Neustadt gehörende typische Straßenprofil mit einem symmetrischen Querschnitt ist nach Möglichkeit zu erhalten. Wenn beiderseits erhöhte Gehwege aus Gründen der Verkehrsorganisation (Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen) nicht möglich sind, so ist durch entsprechend unterschiedliche Beläge optisch an historische Formen des Straßenbaues anzuschließen.

Geometrie und Oberflächen:

Fahrbahnbreiten sind auf das verkehrstechnisch notwendige Maß zu reduzieren. Die Einordnung von Stellplätzen, die vorzugsweise symmetrisch im Straßenraum und als Längsparker auszubilden sind, ist in Abhängigkeit von der jeweiligen geometrischen Situation auf Grund des Parkdruckes in der Äußeren Neustadt zu maximieren.

Beim Ausbau und bei der Umgestaltung des Straßenraumes sind die Funktionen als Hauptverkehrsstraße, Sammelstraße bzw. Anliegerstraße zugrunde zu legen. Vor dem Hintergrund des Erfordernisses der Reduzierung der Lärmemissionen ist bei Hauptverkehrsstraßen und Sammelstraßen für die Fahrbahn ein Asphaltbelag, der beiderseitig mit einer Pflasterschnur aus Naturstein-Großpflaster gefasst werden kann, vorgesehen.

Wenn möglich soll der stadtbildprägende Straßenbelag (Natursteingroßpflaster) erhalten bleiben. Davon ausgenommen sind jedoch Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen oder hoher Bedeutung für den Radverkehr, die bei Umbau oder Sanierung mit einer Asphaltdecke oder einem vergleichbaren ebenen Belag versehen werden sollen.

Bei den Anliegerstraßen soll als Fahrbahnbelag, sofern das Großpflaster nicht erhalten werden kann bzw. soll, Kleinpflaster zum Einsatz kommen. Die Gehwege sind entsprechend ihrer ursprünglichen Gestaltung mit großformatigen Granitplatten und Granitbordsteinen auszubilden. Kleinflächige Ergänzungen sind soweit erforderlich einseitig (Gebäudeseite) und mit Kleinpflaster auszuführen. Stellplätze sind zur Gliederung der einzelnen Funktionsbereiche in Natursteinpflaster auszubilden. Grundsätzlich sollte bei der Wahl der Oberflächenmaterialien auf die Reduzierung der Anzahl der Materialien sowie typische Materialien (Granitpflaster) orientiert werden.

Bepflanzungen und Einbauten:

Durch die hohen Nutzungsansprüche und die klare Gliederung des Straßenraumes der Äußeren Neustadt (Erhalt von Blickbeziehungen) ist straßenbegleitendes Grün grundsätzlich nur im Nebenstraßennetz vorzusehen. Ausnahmen stellen die Bautzner Straße und die Königsbrücker Straße dar, die als Hauptverkehrsstraßen eingestuft wichtige ökologische Verbindungen darstellen und deshalb alleesartig (beidseitig) bepflanzt werden sollen.

In folgenden Straßen sind kleinkronige Bäume in den Straßenraum einzuordnen: Katharinenstraße, Martin-Luther-Straße (südlicher Teil), Prießnitzstraße, Sebnitzer Straße, Hohnsteiner Straße, Schönfelder Straße.

Des Weiteren sind zusätzliche Standorte zum Aufstellen von Wertstoffcontainern zu erschließen und die vorhandenen teilweise provisorisch eingerichteten Standplätze geeignet umzugestalten.

Die Wertstoffcontainer sind nach Möglichkeit als Unterfluranlagen vorzusehen.

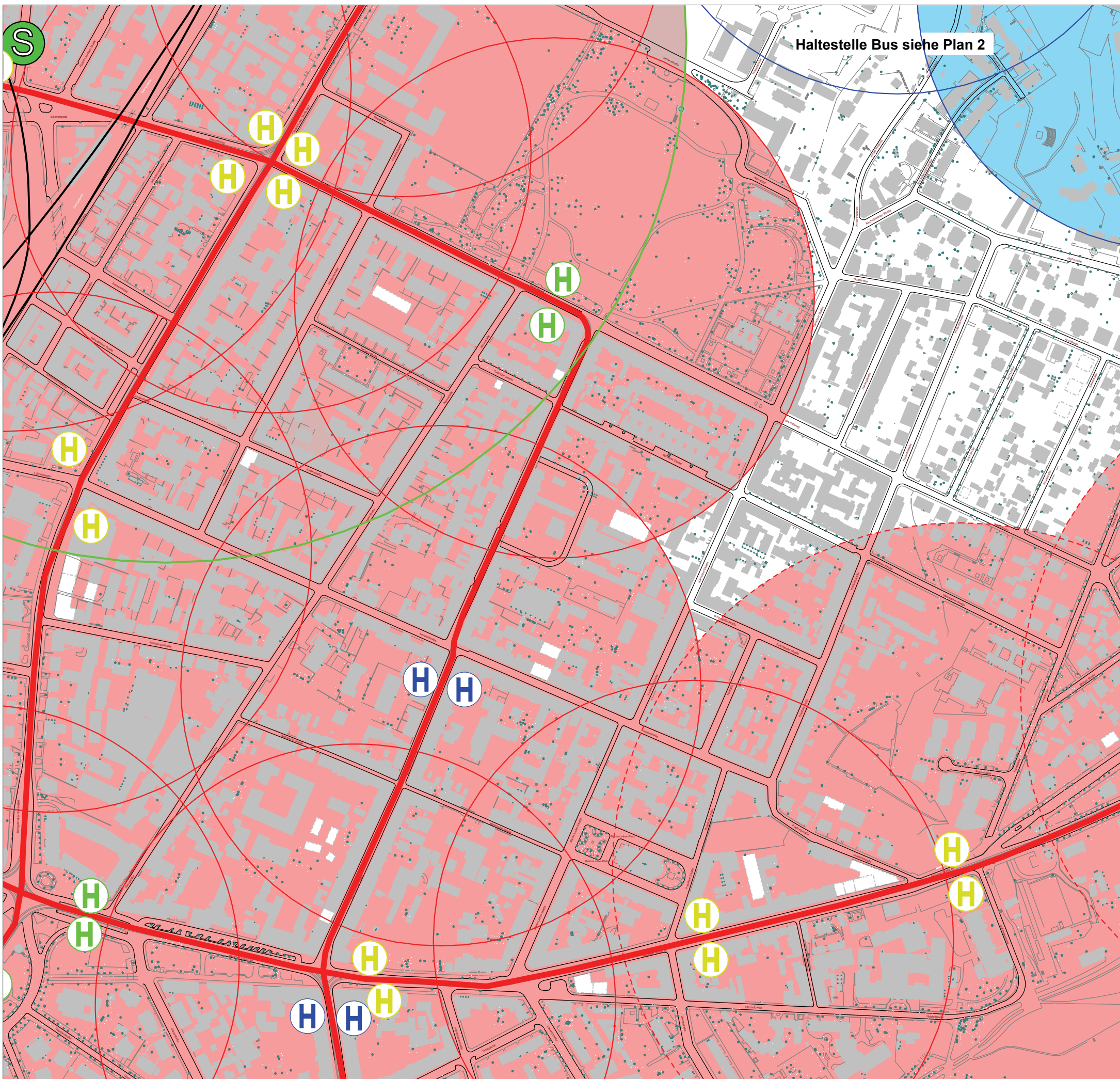
10 Zusammenfassung

Infolge des durch die Nutzungsverdichtung induzierten Verkehrsaufkommens manifestieren sich die Konflikte zwischen ruhendem und fließendem Verkehr, zwischen den Verkehrsarten Fußgänger-, Radfahrer-, ÖPNV und Kfz-Verkehr sowie zwischen dem Verkehrsaufkommen der Bewohner, der Einkäufer und der Besucher. Das Ordnen und Reduzieren des Kfz-Verkehrs auf ein verträgliches Maß ist daher dringend geboten.

Beim Ausbau und bei der Umgestaltung des Straßenraumes sind besonders Fußgängerverkehr in Verbindung mit dem ÖPNV und Radfahrverkehr zu berücksichtigen. Eine Schlüsselstellung beim Ordnen und Reduzieren des Kfz-Verkehrs und damit zur Verbesserung der Möglichkeiten des Fußgänger- und Radfahrverkehrs nimmt dabei die Schaffung von Quartierparkierungsanlagen im Gebiet vorrangig für die Bewohner und von Parkierungsanlagen an der Peripherie vorrangig für die Besucher ein.

Die Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum und eine regelmäßige Kontrolle gewährleisten insbesondere tagsüber eine Minderung der Parkraumüberlastung. Weitere Aktivitäten zur Verbesserung der Situation im ruhenden Verkehr schaffen Freiräume für Fußgänger, Fahrradverkehr, Aufenthalt, Kommunikation, Handel und Gewerbe. Verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie Tempo-20-Regelungen und verkehrsberuhigte Bereiche sollen dies unterstützen.

Dieser verkehrliche Rahmenplan soll eine Grundlage dafür sein.



Landeshauptstadt
Dresden

Plan 1

Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Beschluss
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden
vom 14. April 2011 (Beschluss-Nr. V0783/10)

geplantes ÖPNV- Netz

- Eisenbahn
- neue S-Bahn-Station Bischofsplatz
- Straßenbahn
- nutzerfreundliche und behindertengerechte Haltestelle vorhanden
- nutzerfreundliche und behindertengerechte Haltestelle in Verbindung mit Straßenbaumaßnahmen geplant
- sonstige Haltestelle (perspektivisch behindertengerechter Ausbau)

Haltestelleneinzugsbereiche

- S-Bahn 600 m
- Straßenbahn 300 m - hohe Nutzungsintensität
- 400 m - mittlere Nutzungsintensität
- Bus

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

Bearbeitungsstand: Januar 2010



Landeshauptstadt
Dresden

Plan 2

Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Beschluss
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden
vom 14. April 2011 (Beschluss-Nr. V0783/10)

geplantes ÖPNV- Netz mit angrenzender
ÖPNV-Achsen und Verknüpfungspunkten

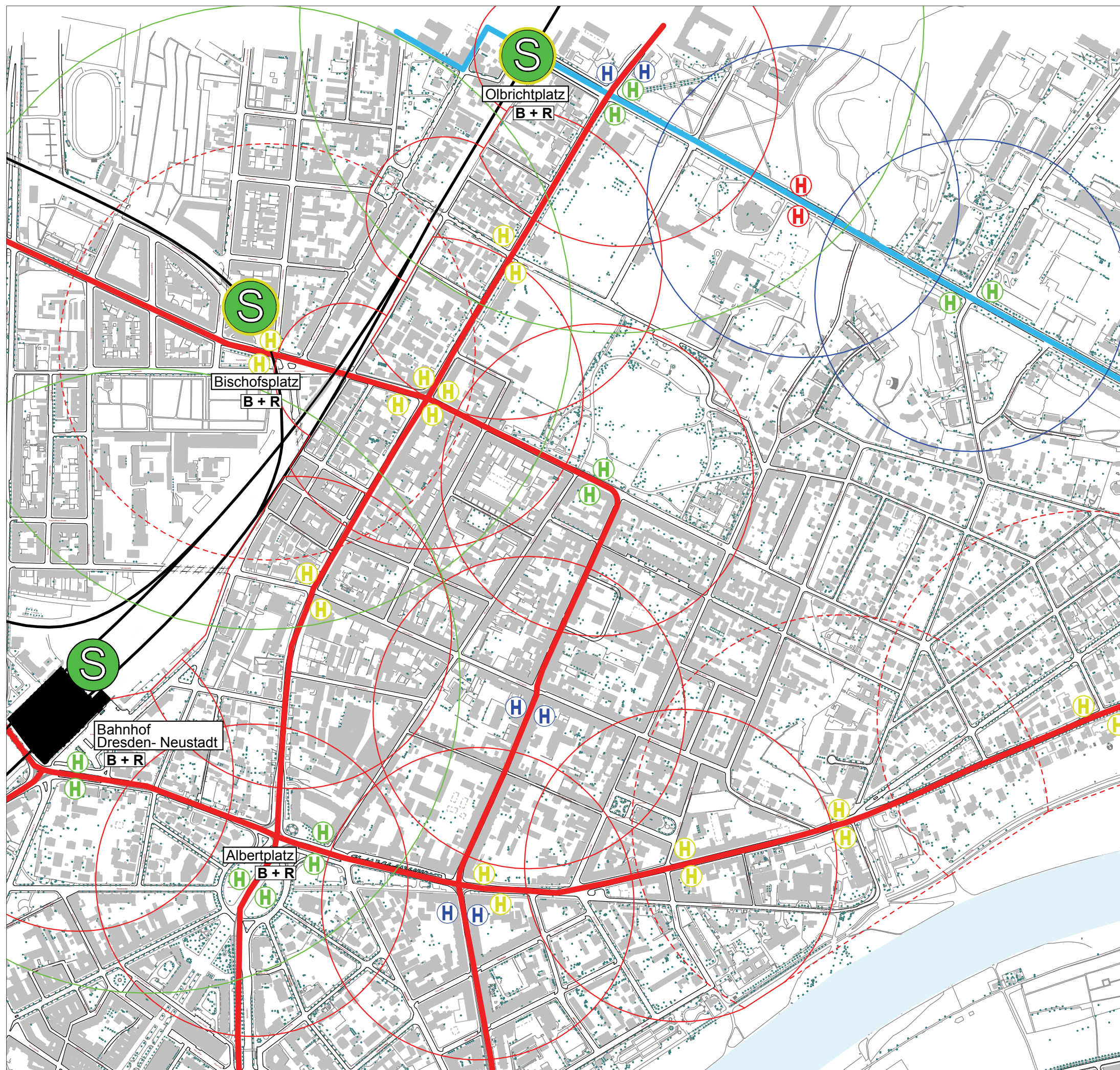
- Eisenbahn
- bestehende S-Bahn-Station
- geplante S-Bahn-Station
- Straßenbahn
- Bus
- nutzerfreundliche und behindertengerechte Haltestelle vorhanden
- nutzerfreundliche und behindertengerechte Haltestelle in Verbindung mit Straßenbaumaßnahmen geplant
- sonstige Haltestelle
- geplante Haltestelle

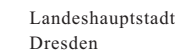
Haltestelleneinzugsbereiche

- S-Bahn 600 m
- Straßenbahn 300 m - hohe Nutzungsintensität
- 400 m - mittlere Nutzungsintensität
- Bus 300 m
- Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen ÖPNV / Eisenbahn

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

Bearbeitungsstand: Januar 2010





Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Beschluss
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden
vom 14. April 2011 (Beschluss-Nr. V0783/10)

Planung
Straßenklassifizierung,
Abbiegebeziehungen,
Behindertenstellplätze und
Standorte Parkieranlagen

Staatsstraße

sonstige Hauptverkehrsstraße

Sammelstraße

Anliegerstraße

Einbahnstraße

Abbiegebeziehungen Bestand mit Planung

Behindertenparkplatz

Standorte Parkierungsanlagen

Erklärung

Symbolik

Kapazität in
Pkw-Stellplätzen

Parkhausstandort
Zusatz TG = Tiefgarage

 TG

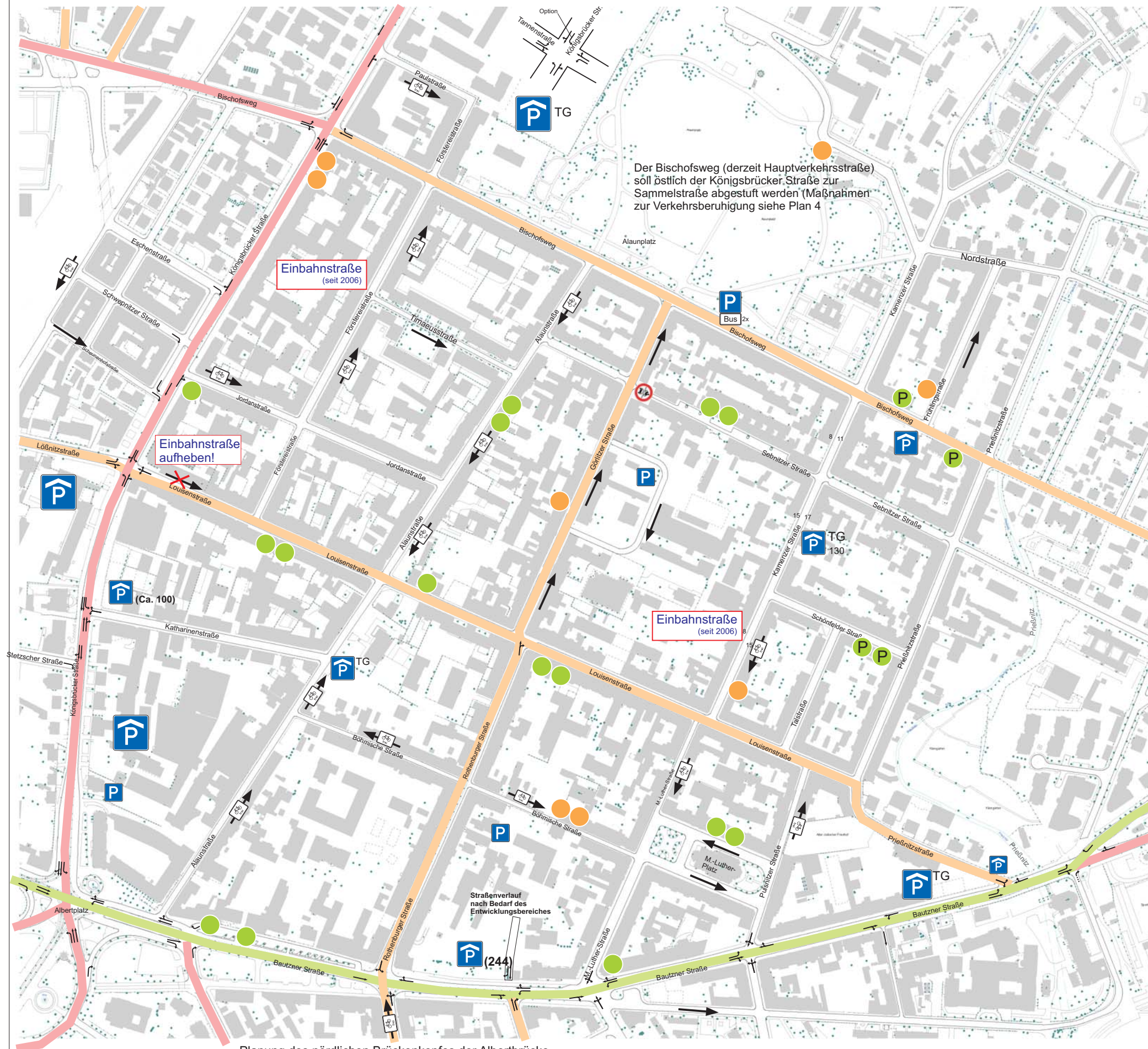
Option

Parkplatzstandort

Parkhaus/Tiefgarage
im Bestand

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

April 2011



Planung des nördlichen Brückenkopfes der Albertbrücke hinsichtlich der Reduzierung von Durchgangsverkehr in Richtung Hoyerswerdaer Straße-Rothener Straße



Landeshauptstadt
Dresden

Plan 4

Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Beschluss
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden
vom 14. April 2011 (Beschluss-Nr. V0783/10)

Planung
Verkehrsberuhigung

Tempo 30
Vorfahrtsregelung rechts vor links



Tempo 30
Vorfahrtsstraße



Tempo 20
(verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)



Verkehrsberuhigter Bereich



Untersuchungsbedarf zur Plateau-
anhebung im Knotenpunktsbereich
zur Geschwindigkeitsdämpfung



Einbahnstraße



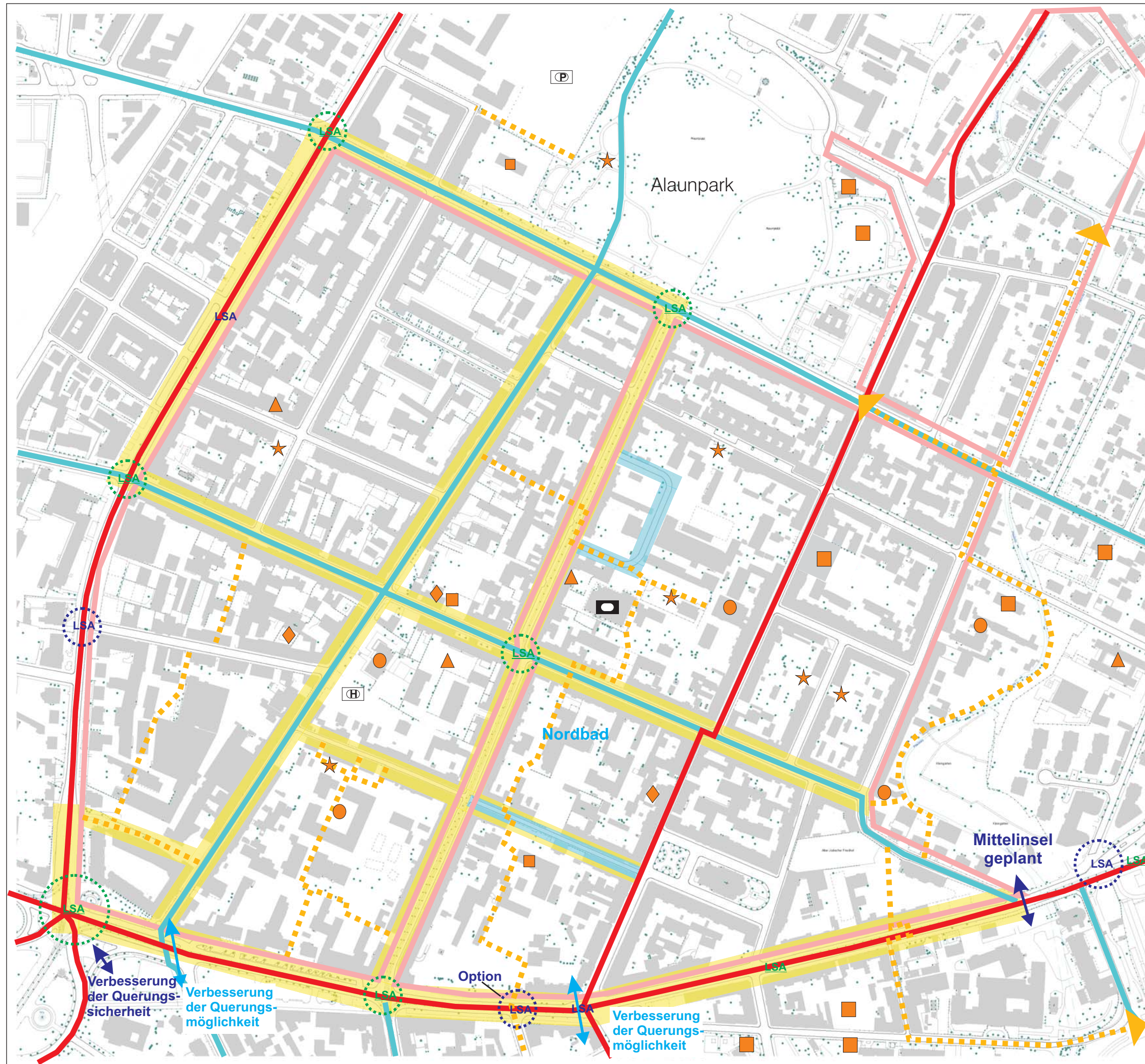
für Radfahrer in
Gegenrichtung frei

Abbiegebeziehungen
Bestand mit Planung



Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

April 2011



Landeshauptstadt
Dresden

Plan 5

Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Beschluss
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden
vom 14. April 2011 (Beschluss-Nr. V0783/10)

Planung Fußgänger- und Radverkehr

- Hauptroute Radverkehr
- Verbindungsroute Radverkehr

Ausstattungsstandard für Fußgänger
an allen Knotenpunkten und Einmündungen
Bordabsenkungen mit Aufmerksamkeitsfeldern

Querungshilfen für Fußgänger an den
Hauptfußgängerachsen
(i. d. R. Fahrbahneinengung u. Bordabsenkung)

Lichtsignal-gesicherte Überquerungsanlage für Fußgänger

- LSA vorhanden
- LSA geplant

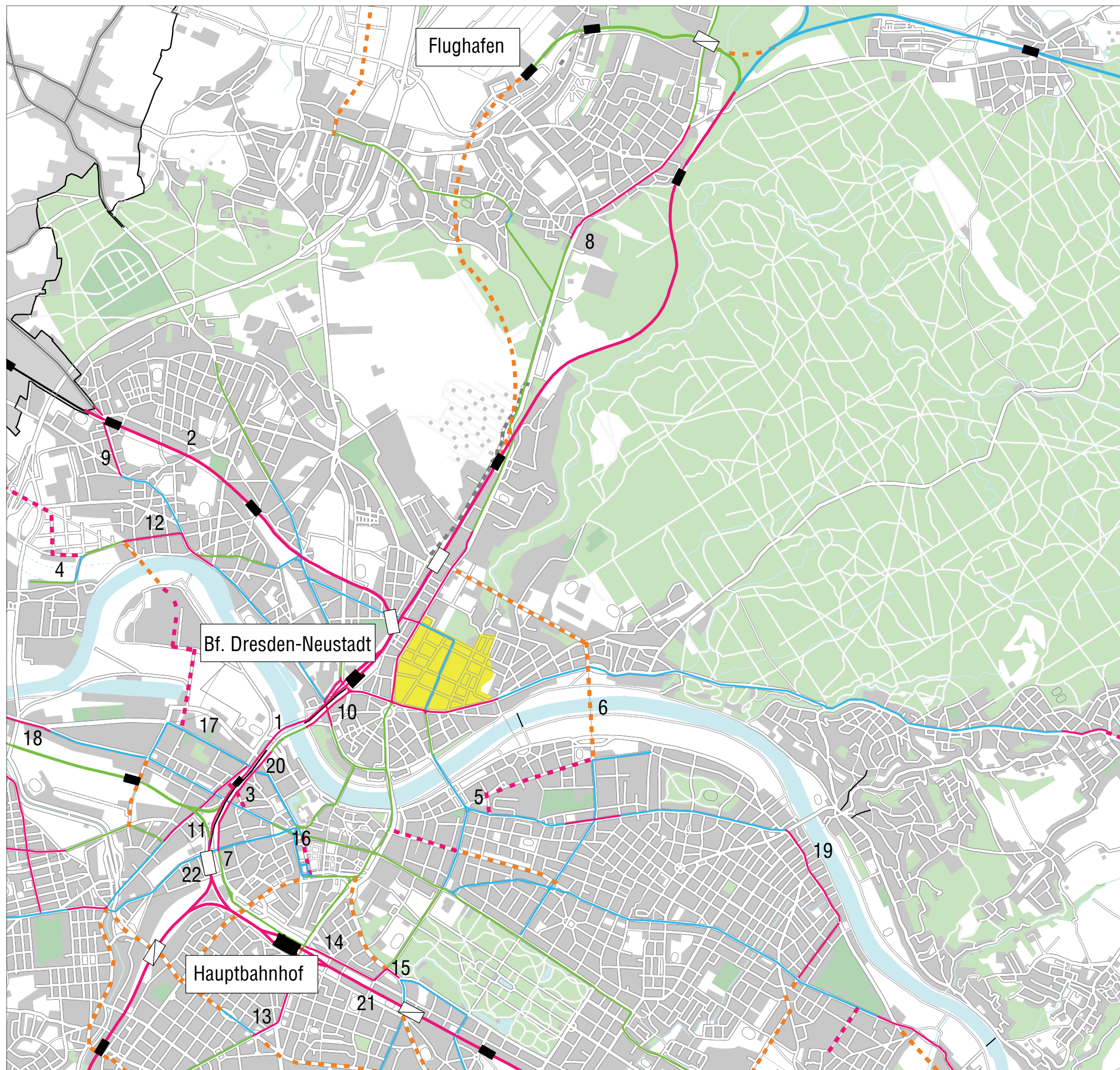
vollsignal-gesicherter Knotenpunkt mit Überquerungs-
anlage für Fußgänger und Bordabsenkungen

- LSA vorhanden
- LSA geplant

- Kindertageseinrichtung
- ▲ Schule
- ◆ Kinder- und Jugendeinrichtung
- ★ Spielplatz
- andere soziokulturelle Einrichtung
- ◼ Sporthalle
- ◻ Sportplatz (P)/Sporthalle (H) geplant
- Schwerpunktbereich Fußgängerverkehr
- ▶ Herstellung/Aufwertung einer Wegeverbindung
- Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)
- Verkehrsberuhigter Bereich

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

April 2011



Landeshauptstadt
Dresden

Anlage A 1

Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Einbindung der Äußeren Neustadt in das
geplante Streckennetz Eisenbahn / Straßenbahn
(Auszug aus INSEK)

Bestandsnetz

- bereits aufgewertete Netzabschnitte bzw.
Netzabschnitte in ausreichender Qualität
- Netzabschnitte mit geplanten wesentlichen
Verbesserungen bis 2015
- sonstige Netzabschnitte

Neubau

- Realisierung bis 2015
- Option / Trassenfreihaltung
- Bergbahn, Fähre vorhanden
- Wiedereinrichtung Fähre
- Hauptverkehrsstraßennetz Bestand

--- geplante Hauptverkehrsstraßen

■ Untersuchungsgebiet

**Stand INSEK 2002 mit Änderungen infolge Baufortschritt bzw.
neuer Beschlusslage im dargestellten Planausschnitt**

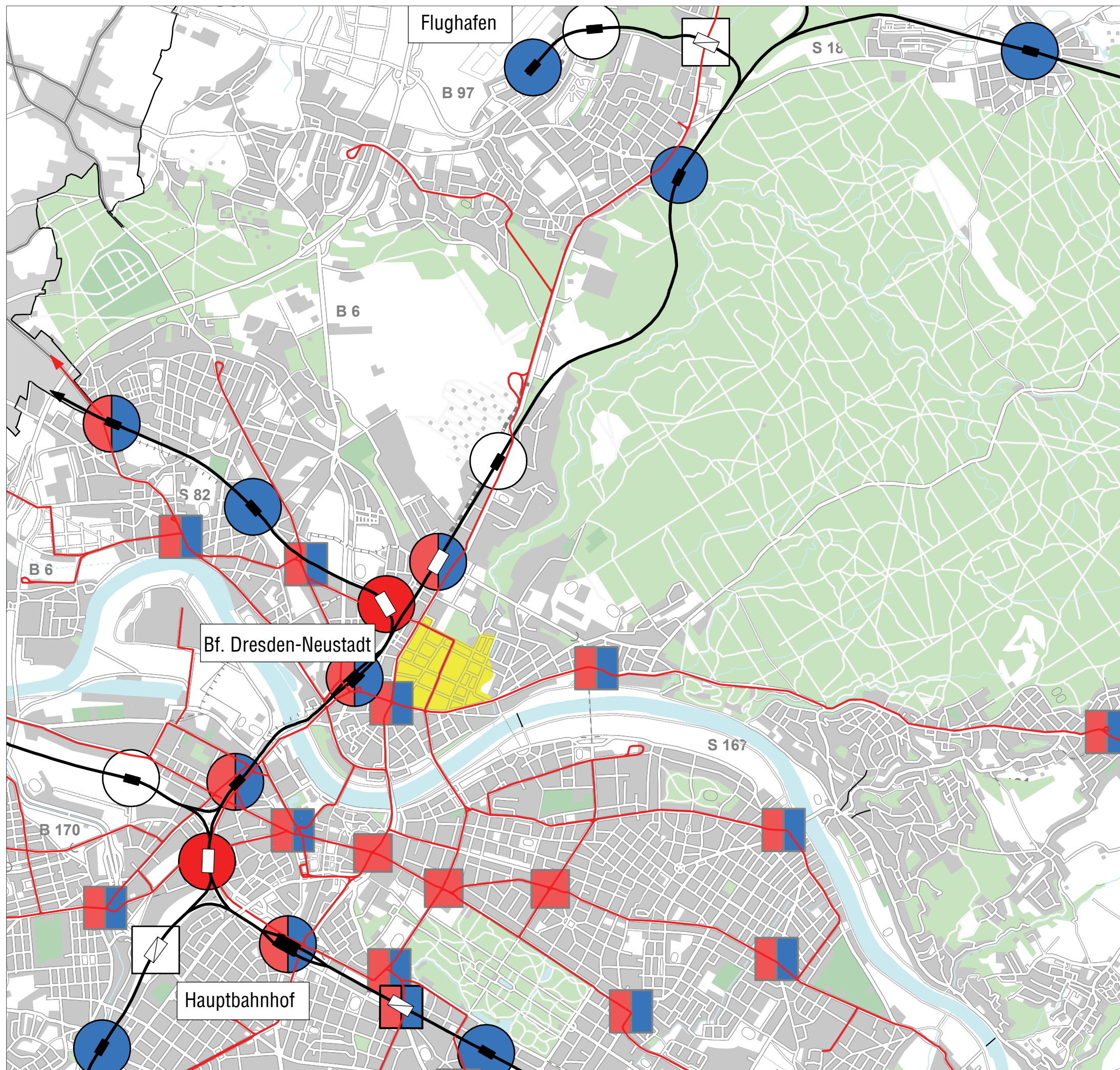
- 1 Abschnitt (Eisenbahn) Bf Dresden-Neustadt - Hbf - Stadtgrenze (S1)
einschließlich Errichtung der neuen S-Bahn Station Freiburger Straße
ist abgeschlossen
- 2 Abschnitt Dresden-Neustadt-Stadtgrenze (-Meißen)
mit neuer Station Bischofsplatz in Bau
- 3 Straßenbahn-Neubaustrecke Jahnstraße (Verknüpfung am
Bf Dresden-Mitte mit der Eisenbahn) ist in Betrieb
- 4 Straßenbahn-Neubaustrecke Kaditz-Mickten einschließlich
Gleisschleife Riegelplatz ist in Betrieb, Übigau eingestellt
- 5 veränderte Trassierung der geplanten Straßenbahn-Neubaustrecke
Johannstadt Nord (Pfothenhauer Straße) gemäß Stadtratsbeschuß
V 3395-SR65-03 vom 25.09.2003
- 6 optionale Straßenbahn-Neubaustrecke Waldschlößchenbrücke gemäß
Stadtratsbeschuß V 1937-43-2002 vom 02.05.2002 wird nicht mehr verfolgt
- 7 veränderte Einordnung Station Nossener Brücke
(neu: Realisierung 2015)

fertiggestellte Eisenbahn- und Straßenbahnanlagen

- 8 Infineon - Karl-Marx-Straße
- 9 Leipziger Straße (letzter Abschnitt in Bau)
- 10 Antonstraße
- 11 Weißeritzstraße/Löbtauer Straße
- 12 Sternstraße
- 13 Fritz- Löffler- Straße
- 14 Wiener Straße/ Gellertstraße
- 15 Lennéplatz mit Anbindungen
- 16 Wallstraße/ Postplatz
- 17 Friedrichstraße
- 18 Hamburger Straße
- 19 Tolkewitzer Straße (abschnittsweise)
- 20 Könnertstraße
- 21 S- Bahn Pirna - Dresden Hbf
- 22 S- Bahn- Station Freiburger Straße

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

Bearbeitungsstand:
Januar 2002 / 15.10.2002
aktualisiert: Januar 2010



Landeshauptstadt
Dresden

Anlage A 2

Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Wichtige Verknüpfungspunkte
des öffentlichen Verkehrs
(Auszug aus INSEK)

- Eisenbahn mit Station
- Straßenbahn (geplantes Netz 2015)
- vorhandene bzw. bis 2015 geplante Eisenbahnstation
- Eisenbahnstation als Option

Wichtige Verknüpfungspunkte

- Verknüpfungen mit bzw. innerhalb Straßenbahnnetz
- Verknüpfung mit bzw. zwischen Straßenbahn- und Busnetz
- Verknüpfung mit bzw. innerhalb Busnetz

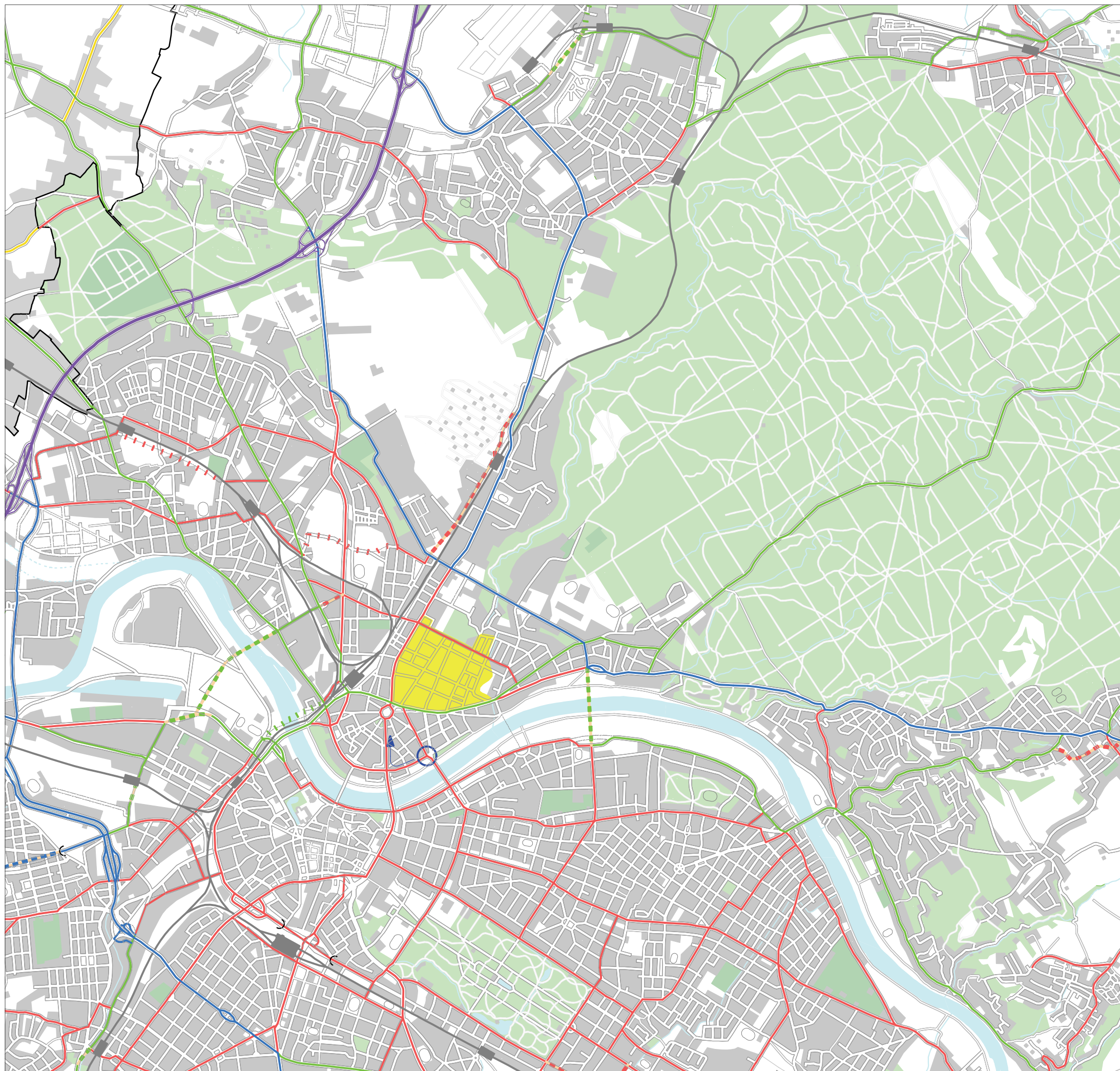
- Bergbahn, Fähre
- Hauptverkehrsstraßennetz Bestand
- geplante Hauptverkehrsstraßen

■ Untersuchungsgebiet

Zu den Änderungen im Streckennetz infolge Baufortschritt
bzw. neuer Beschlusslage siehe Anlage A 1.

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

Bearbeitungsstand:
Januar 2002 / 15.10.2002
aktualisiert: Januar 2010



Landeshauptstadt
Dresden

Anlage B

Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Einbindung der Äußeren Neustadt in
das geplante Hauptverkehrsstraßennetz
(Auszug aus INSEK)

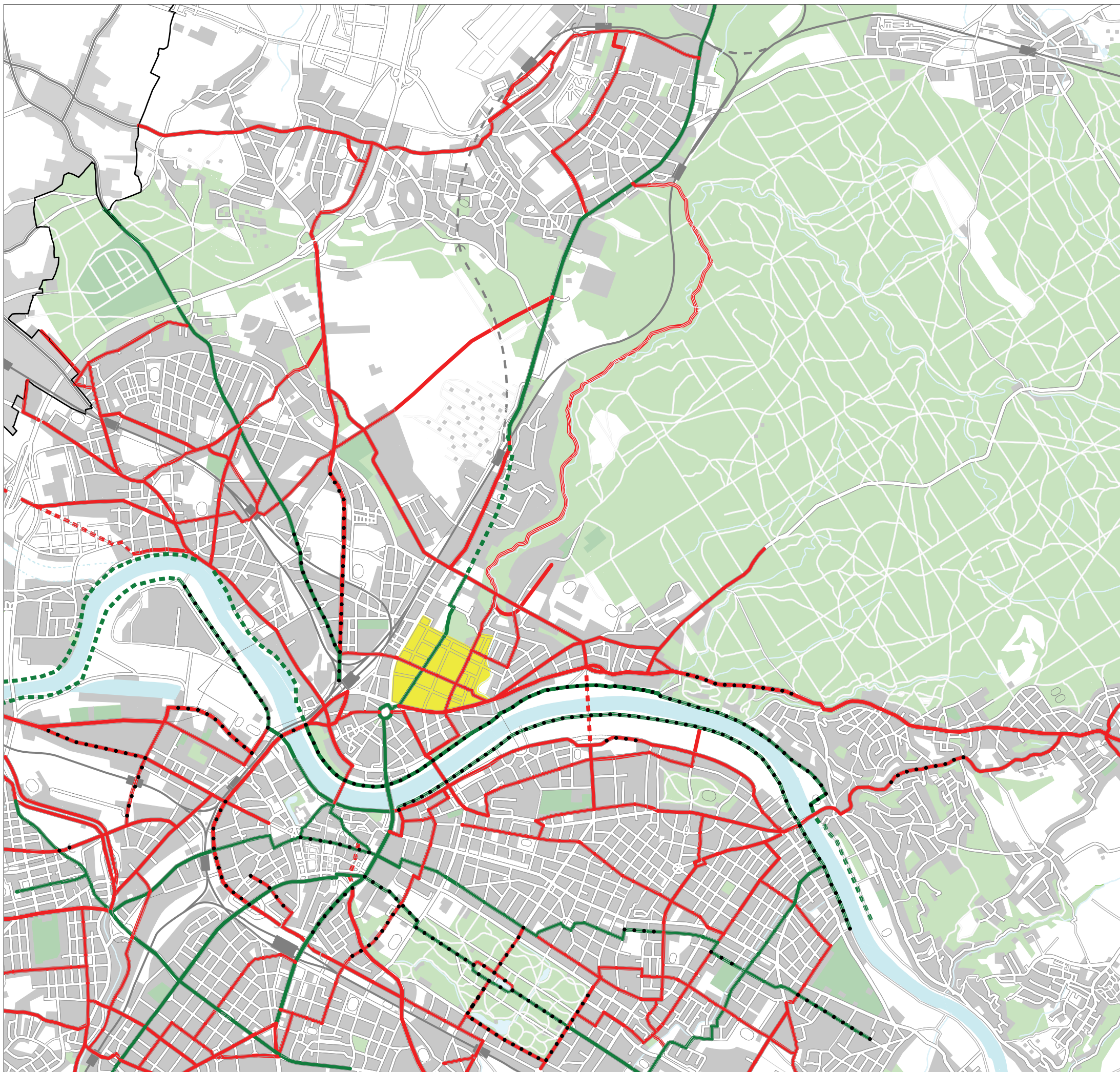
-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Staatsstraße
-  Kreisstraße (außerhalb Stadtgebiet)
-  Hauptverkehrsstraße
-  Planung / Vorzugsvariante
-  Option
-  S-Bahn mit Station
-  Tunnelstrecke
-  Untersuchungsgebiet

-  Maßnahmeschwerpunkt
Verminderung Durchgangsverkehr

Der Plan dokumentiert die Beschlusslage zum
Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt Dresden.
Er wird gegenwärtig im Rahmen der Fortschreibung
des Verkehrskonzeptes überarbeitet.

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

Bearbeitungsstand:
Januar 2002 / 15.10.2002
aktualisiert: Januar 2010



Landeshauptstadt
Dresden

Anlage C

Verkehrlicher Rahmenplan Äußere Neustadt

Einbindung der Äußeren Neustadt in das
geplante Fahrradverkehrsnetz / Radwegenetz
(Auszug Verkehrskonzept 1994)

- bereits vorhandene und baulich noch herzustellende Fahrradverbindungen
- - - geplante Strecken
- vorhandene separate Radverkehrsflächen
- - - geplante separate Radverkehrsstrecken
- großräumige Radverkehrsverbindungen
- Untersuchungsgebiet

Der Plan dokumentiert die Beschlusslage zum
Radverkehrsnetz der Landeshauptstadt Dresden.
Er wird gegenwärtig im Rahmen der Fortschreibung
des Verkehrskonzeptes grundlegend überarbeitet.

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt

Bearbeitungsstand:
Verkehrskonzept 1994