



Kesselsdorfer Straße

zwischen Rudolf-Renner-Straße und Julius-Vahlteich-Straße

Bürgerdialog



Dresden.
DIE STADT



Landeshauptstadt Dresden
Amt für Stadtplanung und Mobilität

04. Juli 2022

Ablauf der Veranstaltung

- Begrüßung und Vorstellung
 - Einführung
- Ausgangssituation und verkehrsplanerische Rahmenbedingungen
- Städtebauliche Rahmenbedingungen
- Planungsziele
- Planungskonzept
 - verkehrliche Lösungsansätze
 - Gestaltung und Begrünung
- Diskussion
- Zusammenfassung und Abschluss

Begrüßung und Vorstellung

Amt für Stadtplanung und Mobilität

- Dirk Bräuer
- Jens-Uwe Schade/Matthias Menzel
- Stephanie Mau/Marcus Hesse

Dresdner Verkehrsbetriebe AG

- Daniela Bartsch

Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur

- Anna Willkommen

IBK Dresden GmbH

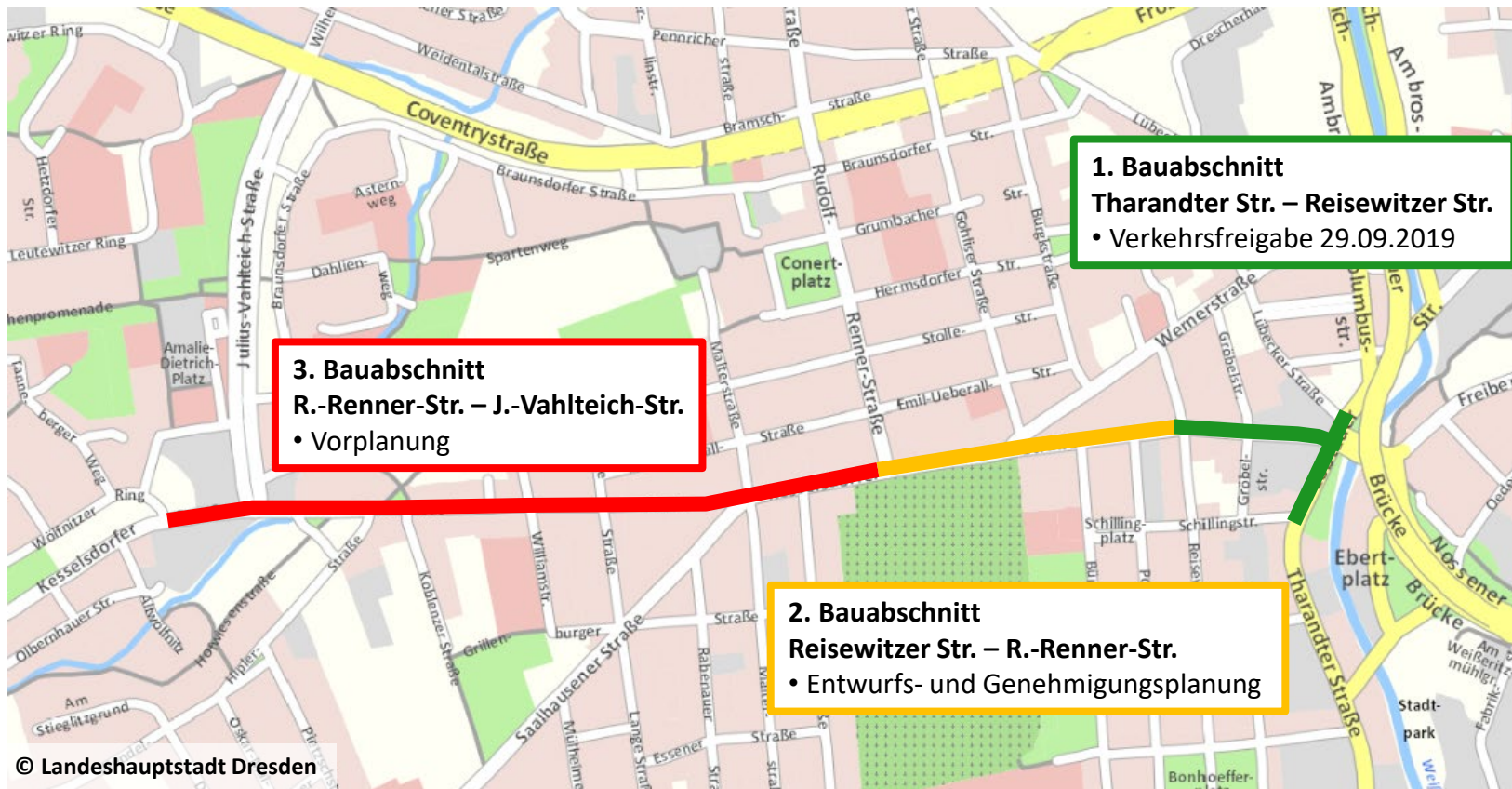
- Julia Einert

Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft

- Barbara Kemnitz

Ausgangssituation und verkehrsplanerische Rahmenbedingungen

Bauabschnitte Kesselsdorfer Straße

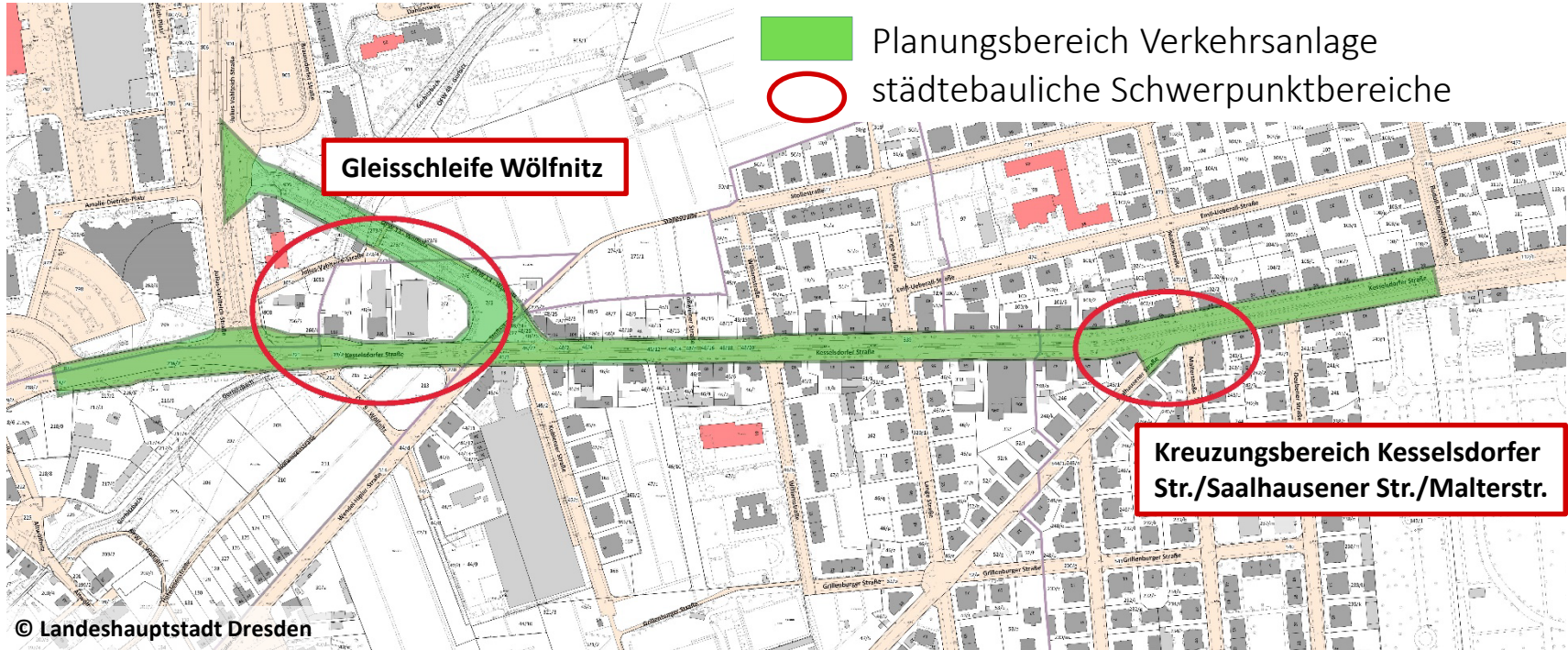


Veranlassung

- der bauliche Zustand der Gleisanlagen der Straßenbahn erfordert eine umfassende Erneuerung
 - Kesselsdorfer Straße + Gleisschleife Wölfnitz
- Streckenabschnitt ist noch nicht für den Einsatz der neuen 2,65 m breiten Stadtbahnwagen ausgelegt
 - geplanter Einsatz der neuen Stadtbahn auf den Linien 2, 3, 4 und 7 (Linie 7 nachfragestärkste Straßenbahnlinie)
 - Zulaufstrecke zum Betriebshof Gorbitz
- Haltestellen noch nicht barrierefrei
- fehlende Radverkehrsanlagen
- Defizite in Straßenraumgestaltung und Aufenthaltsqualität

Planungsgebiet

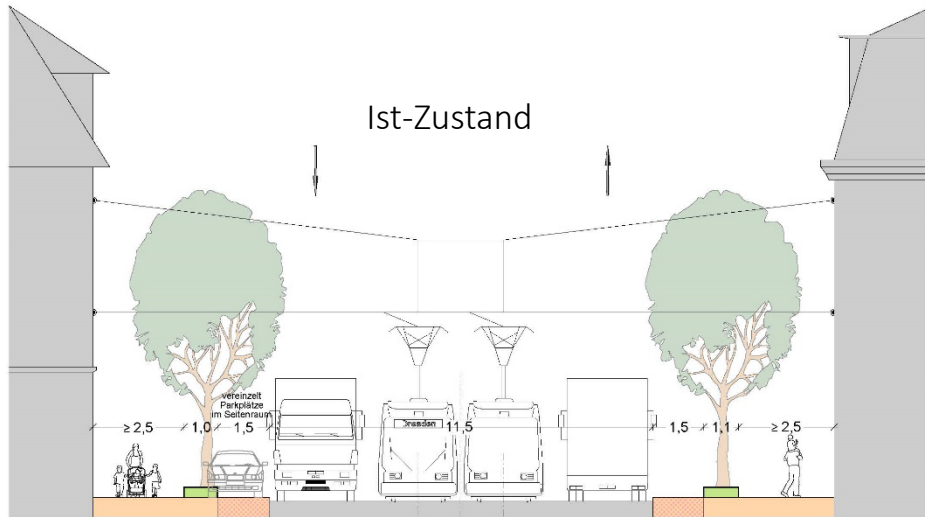
3. Bauabschnitt Kesselsdorfer Straße



Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Verkehrsraum

- Länge des Bauabschnitts: ca. 1.000 m
- Straßenraum 21,5 – 22,5 m breit



© Landeshauptstadt Dresden



© Landeshauptstadt Dresden

Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Kraftfahrzeug-Verkehr (Kfz-Verkehr)

- die Sperrung im Bereich der Zentralhaltestelle hat zu einem Rückgang des Kfz-Verkehrs um circa 25 Prozent auf der Kesselsdorfer Straße geführt
- bis 2035 wird der Verkehr um weitere 6 - 14 Prozent abnehmen

	Zählung 2015/2016 (vor Fertigstellung 1. BA)	Zählung 2019 (nach Fertigstellung 1. BA)	Prognose 2035 (nach Fertigstellung 1. – 3. BA)
Kesselsdorfer Str.	12.700 – 18.200	9.200 – 15.100	7.900 – 14.200
Saalhausener Str.	5.200	4.200	5.000
Wendel-Hipler-Str.	-	2.700	3.300
Julius-Vahlteich-Str.	9.300	10.200	11.300

Ausgangssituation und Rahmenbedingungen Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

■ ÖPNV aktuell:

- zwei Straßenbahnlinien (6, 7) und eine Buslinie (333)
- circa 16 Fahrten je Stunde und Richtung
- circa 20.000 Fahrgäste/Tag
- Strecke noch nicht tauglich für neue Stadtbahnwagen

■ ÖPNV Prognose:

- perspektivisch dritte Straßenbahnlinie angedacht
- Linie 7 in Hauptverkehrszeit im 7,5-Minuten-Takt
- circa 22 Fahrten je Stunde und Richtung
- circa 25.000 Fahrgäste/Tag



Ausgangssituation und Rahmenbedingungen Radverkehr

- innerstädtische Hauptradroute (IR III)
- im Ist-Zustand bis zu 150 Radfahrende/Spitzenstunde (Zählung 10/2019)
- keine Radverkehrsanlagen, Gehwege abschnittsweise für den Radverkehr freigegeben
- Radverkehrskonzept Maßnahmen 670 + 680: → Einordnung von Radverkehrsanlagen



Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Fußverkehr

- Gehwegbereiche mit Nutzungsüberlagerungen
 - freigegeben für Radverkehr, Kurzzeitparken
 - Aufsteller und Geschäftsauslagen, Fahrradabstellanlagen, sonstige Einbauten
 - Baumstandorte mit Betoneinfassungen
- fehlende sichere Querungsmöglichkeiten (z. B. Lange Straße)



Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

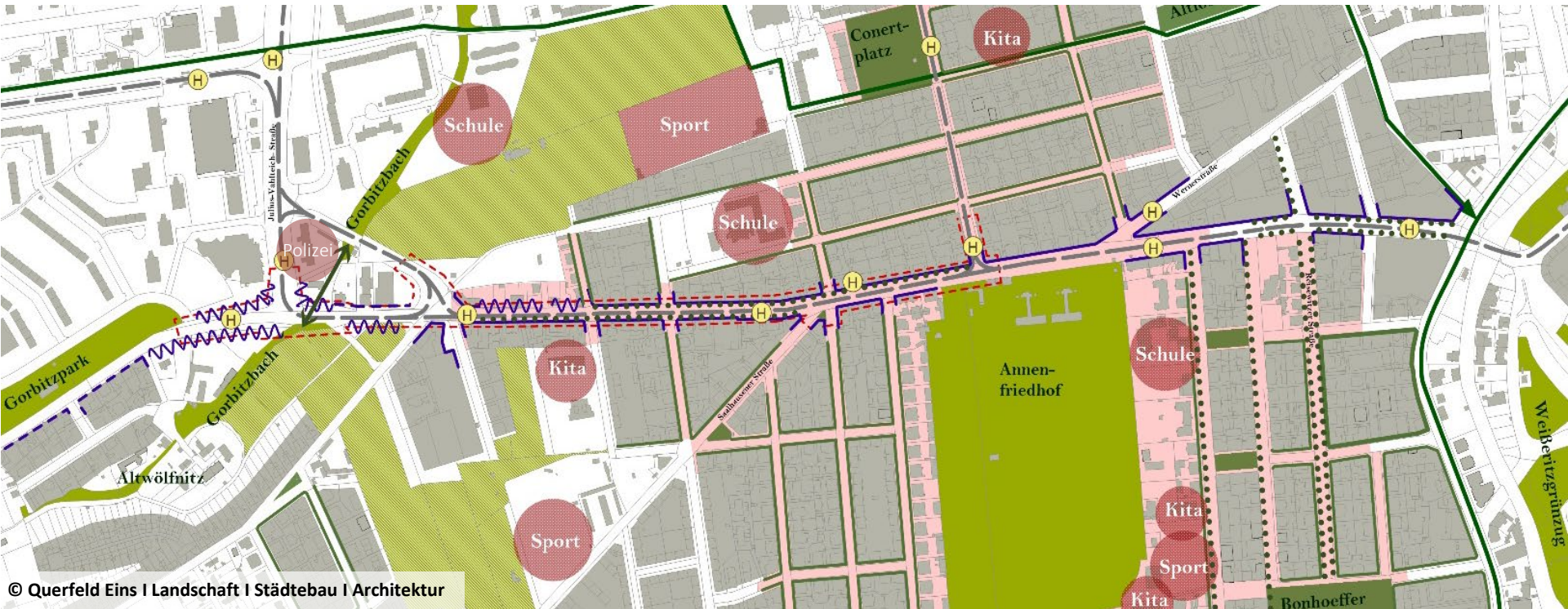
Parken/Andienung/Entsorgung

- 14 Kurzzeitstellplätze im Seitenraum
- Andienung/Erschließung über öffentlichen Straßenraum und angrenzende Grundstücke
- Entsorgung von der Fahrbahn aus



Städtebauliche Rahmenbedingungen

Städtebauliche Einordnung



© Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur

- | | | | | |
|--|---|---|---|---|
|  Fehlende bauliche Kante |  Grünflächen |  "grüne" Plätze |  Bearbeitungsgebiet |  grüne Vorgärten |
|  bauliche Kante |  Kleingärten |  Denkmalschutzgebiet |  Baumreihen |  öffentliche Einrichtung |
| | | |  Straßenbahnlinie | |

Charakteristik Straßenraum



Straßenabschnitt mit Vorgarten und einseitiger Baumreihe



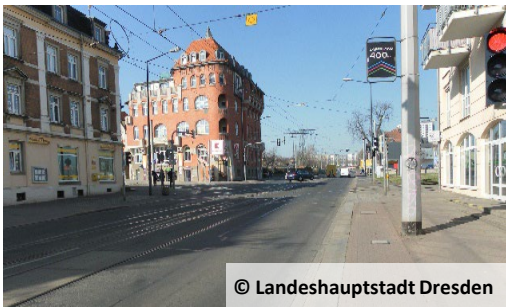
Straßenabschnitt mit platzartiger Aufweitung Ecke Saalhausener Straße



Straßenabschnitt mit durchgehendem Alleecharakter



Straßenabschnitt mit sich auflösender Raumkante ab Roßweiner Straße, Baumreihe nur einseitig



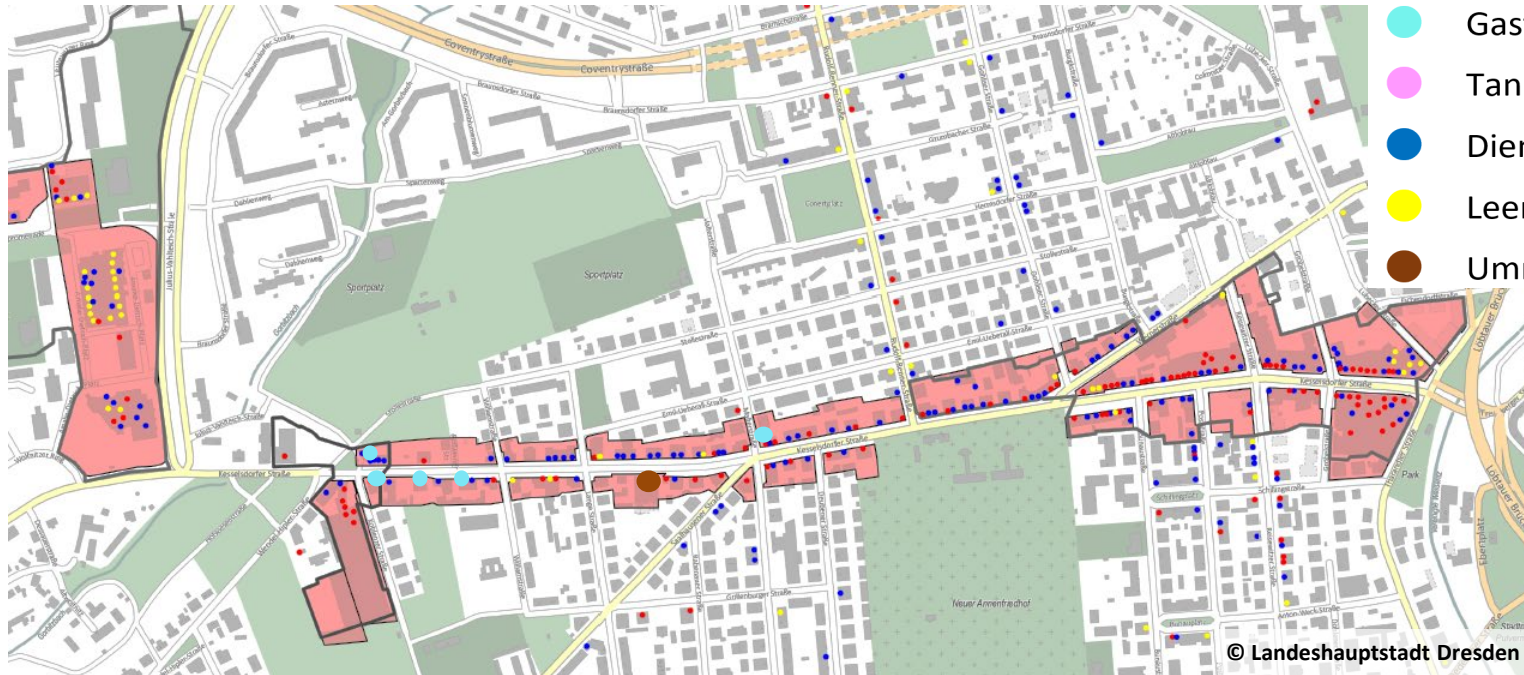
Straßenabschnitt mit platzartiger Aufweitung im Bereich Kaufland und Gleisschleife



Fehlende bauliche Fassung im Bereich Kreuzung Julius-Vahlteich-Straße, Baumreihen fehlend

Funktion Ortsteilzentrum Löbtau

Wohnnahes Zentrum



Einzelhandelsstandorte

- Einzelhandel
- Gastronomie
- Tankstelle
- Dienstleistungen
- Leerstand
- Umnutzung, Abriss

Zentrenkonzept der Landeshauptstadt Dresden (Auszug)

Bestandssituation Nutzungen



© Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur



In Richtung Gorbitz verändern sich die Nutzungen vom Einzelhandel, welcher vor allem von Laufkundschaft lebt, hin zu spezifischen Geschäften wie Autohandel und -werkstatt, sowie Großmärkten, welche eher per Auto frequentiert werden.



© Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur



Rahmenbedingung Denkmalschutz



Denkmalschutzsatzung



Einzeldenkmale



Sachgesamtheit



3. BA Kesselsdorfer Straße



2. BA Kesselsdorfer Straße

Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Bäume

- circa 90 Bäume, überwiegend im Straßenraum zwischen Koblenzer Straße und Rudolf-Renner-Straße
- Kegel-Feldahorn, Alter 30 Jahre, gute Vitalität
- kleine Baumscheiben (= Boden um das untere Ende eines Baumstamms) mit erhöhten Betoneinfassungen



Städtebauliche Analyse

- Kesselsdorfer Straße als „Herz“ des Denkmalschutzgebietes Löbtau
- frei stehende und überwiegend prägende historische Gebäude, charakteristische Klinkerfassaden, mit einheitlicher Bauflucht entlang der Kesselsdorfer Straße
- traditionelle gewerbliche Nutzung der Erdgeschosse, jedoch zunehmend fehlende Funktion als Ortsteilzentrum (Dominanz Dienstleistungen anstelle Einzelhandel/Gastronomie)
- geringe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes/fehlende Ausstattung
- fehlende stadträumliche Vernetzung/fehlende Fußgängerquerungen (u. a. Lange Straße)
- Dominanz motorisierter Individualverkehr/keine attraktiven Radverkehrsanlagen
- Grünstrukturen/Kleingärten bilden die stadträumliche Zäsur zwischen Gorbitz und Löbtau

Planungsziele

Allgemeine Planungsziele

- Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden durch die Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs und die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
- Erhalt und Stärkung des historischen Straßenraumcharakters
- Stärkung der Funktion des Ortsteilzentrums
- Stärkung von Orientierung und Sicherheit im Stadtraum/barrierefreie Gestaltung für alle Verkehrsteilnehmenden
- Verbesserung der Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten des öffentlichen Raumes
- Verbesserung des Stadtklimas

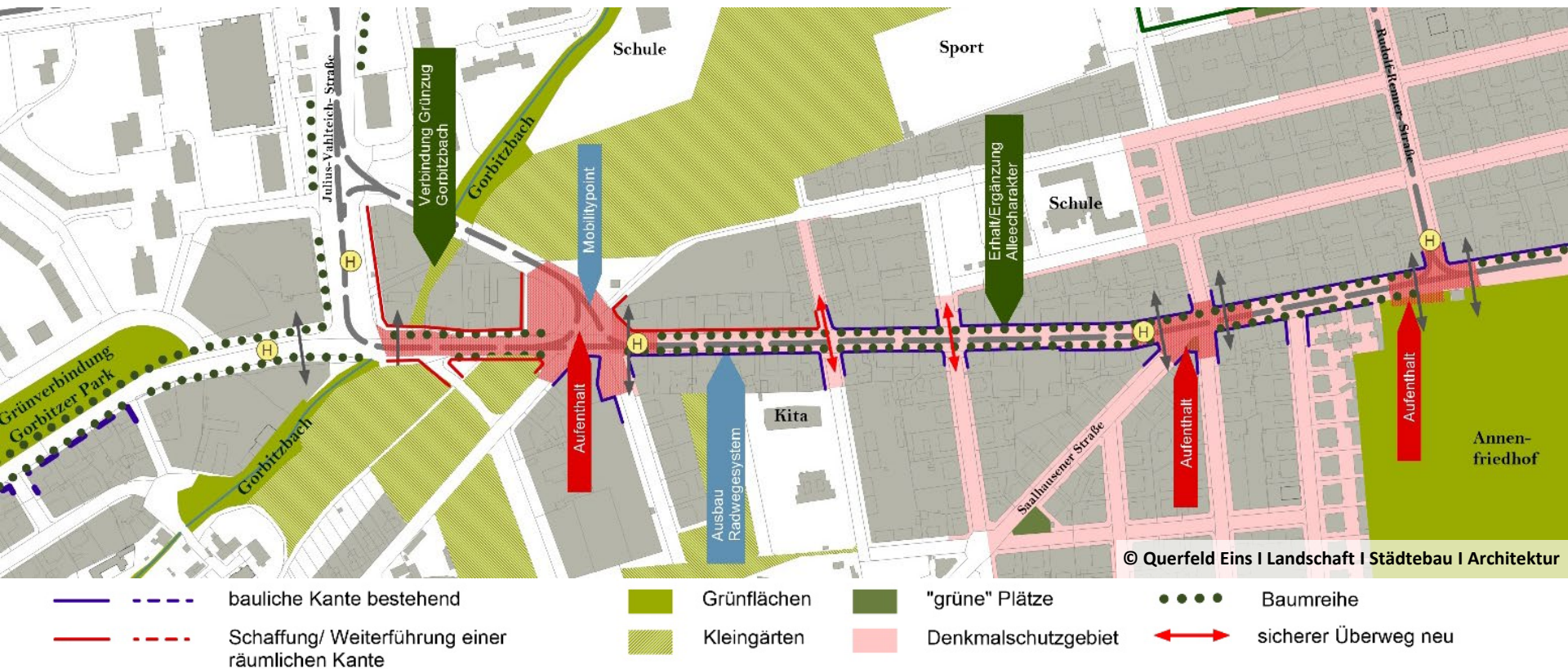
Verkehrsplanerische Ziele

- grundhafte Erneuerung der Fahrbahnen, Gleisanlagen und Gehwege
- Herstellung 3-Meter-Gleisachsabstand für Straßenbahn
- barrierefreier Ausbau der Haltestellen Malterstraße, Koblenzer Straße, Gleisschleife Wölfnitz
- behinderungsarmer ÖPNV bei angemessener Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer
- regel- und bedarfsgerechte Radverkehrsanlagen

Städtebauliche Ziele der Straßenraumgestaltung

- Differenzierte Gestaltung und Ausstattung der Seitenräume zur Stärkung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität
- Aufwertung der Platz- und Grünfläche Saalhausener Straße „Scharfe Ecke“ und Gleisschleife Wölfnitz
- Barrierefreie Oberflächen- und Haltestellengestaltung
- Schaffung bedarfsgerechter Fußgängerquerungen/fußgängerfreundliche Gestaltung von Kreuzungen und Einmündungen
- Erhalt und Ergänzung der Baumallee (Umsetzung Straßenbaumkonzept Dresden)
- Vergrößerung und hochwertige Begrünung der Baumscheiben
- Entsiegelung und Regenwassermanagement

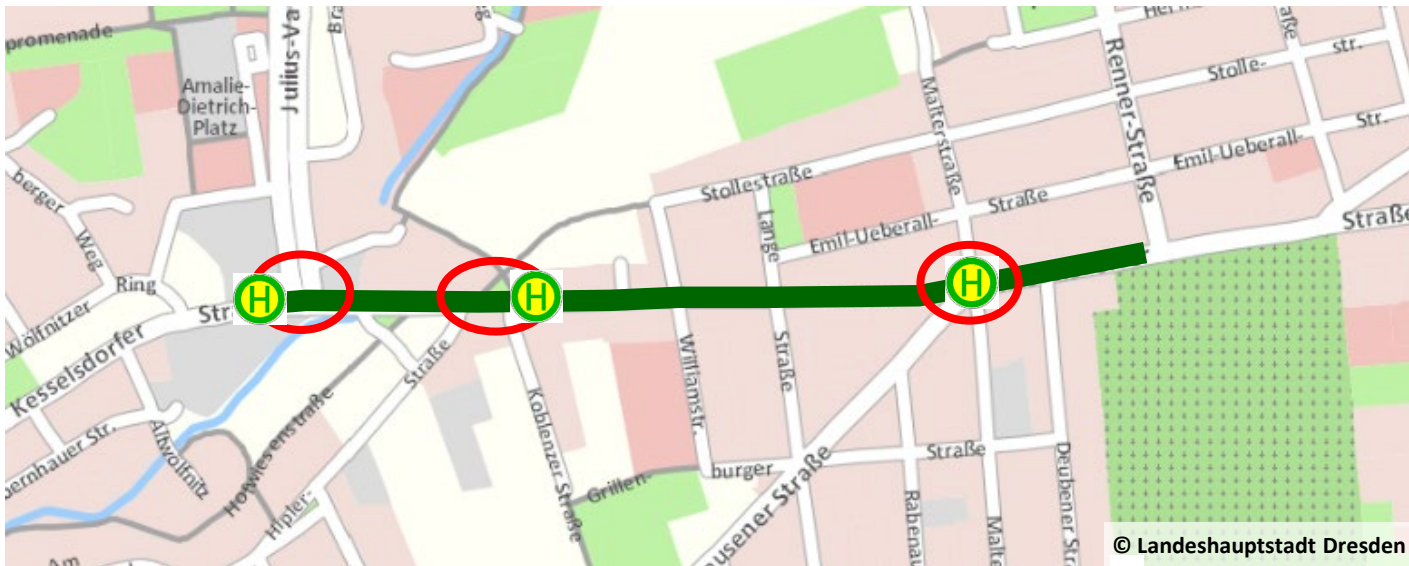
Ziele der Straßenraumgestaltung



Planungskonzept

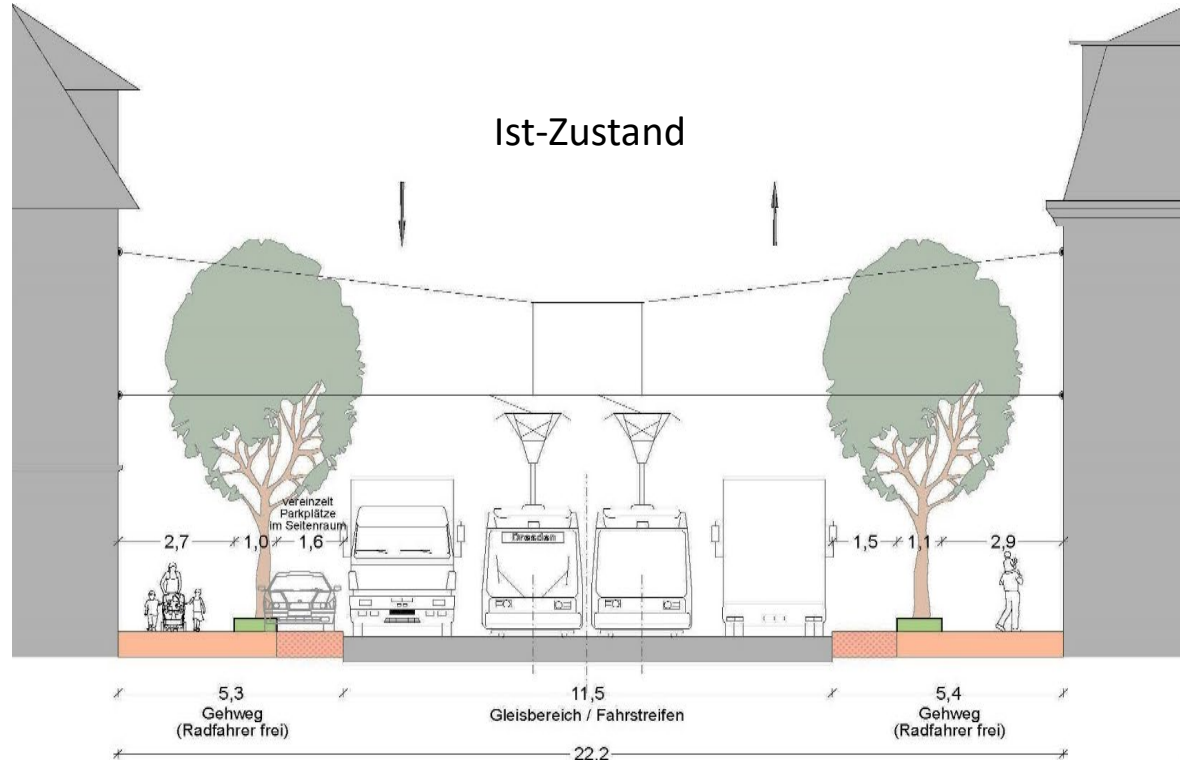
Planungskonzept bestehend aus 3 Teilen:

1. Grundquerschnitt (Aufteilung und Funktionen des zur Verfügung stehenden Straßenraums)
2. Kreuzungen und Einmündungen (Abbiegespuren, Signalisierung)
3. Haltestellen (Lage, Haltestellenform, Barrierefreiheit)



Planungskonzept

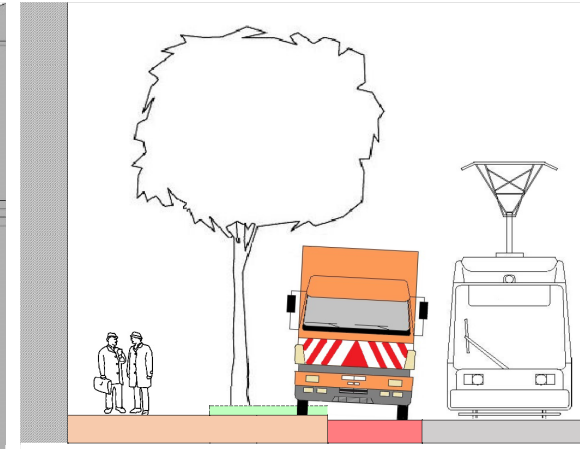
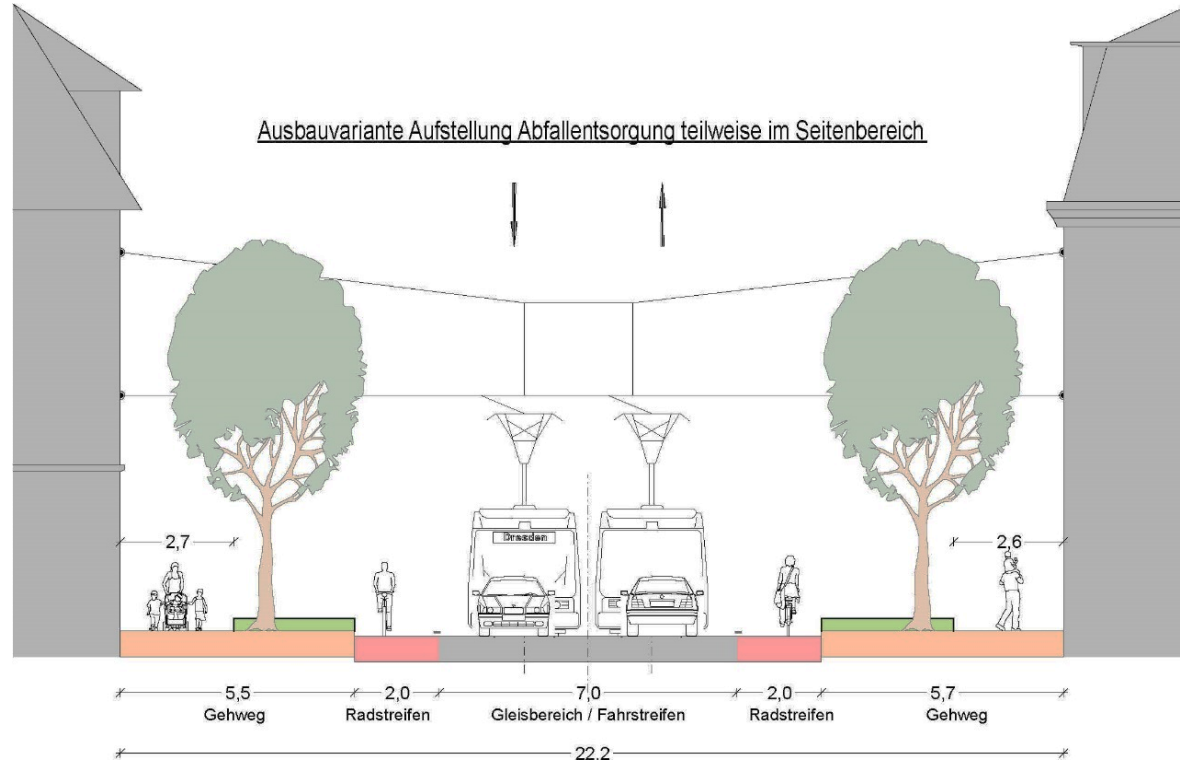
Grundquerschnitt Bestand



© Landeshauptstadt Dresden

Planungskonzept

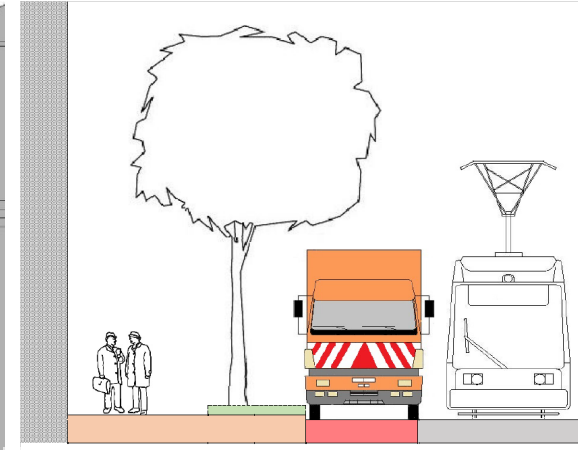
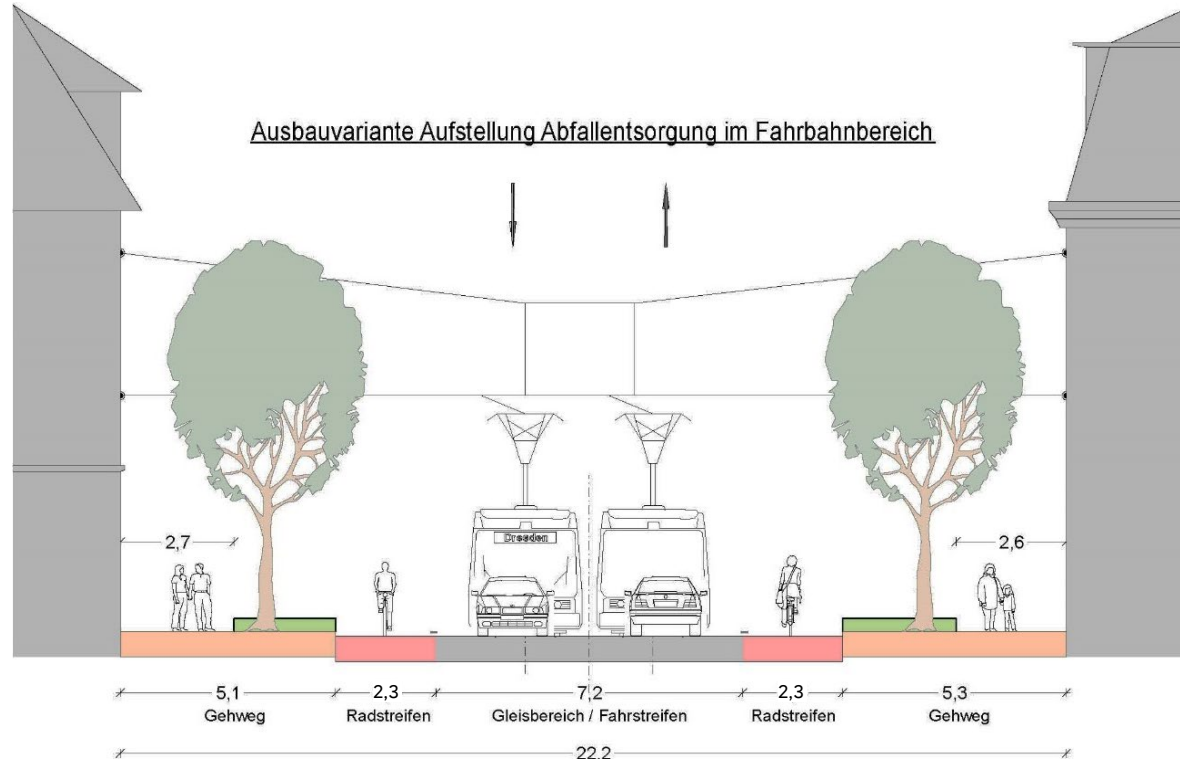
Grundquerschnitt Planung



© Landeshauptstadt Dresden

Planungskonzept

Grundquerschnitt Planung



© Landeshauptstadt Dresden

Planungskonzept Haltestellen

■ Zielvorstellungen Barrierefreiheit

- ➔ Länge 45 Meter
- ➔ Lage in Geraden

■ Haltestellenformen

- ➔ angehobene Fahrbahn
- ➔ angehobene Radfahrbahn



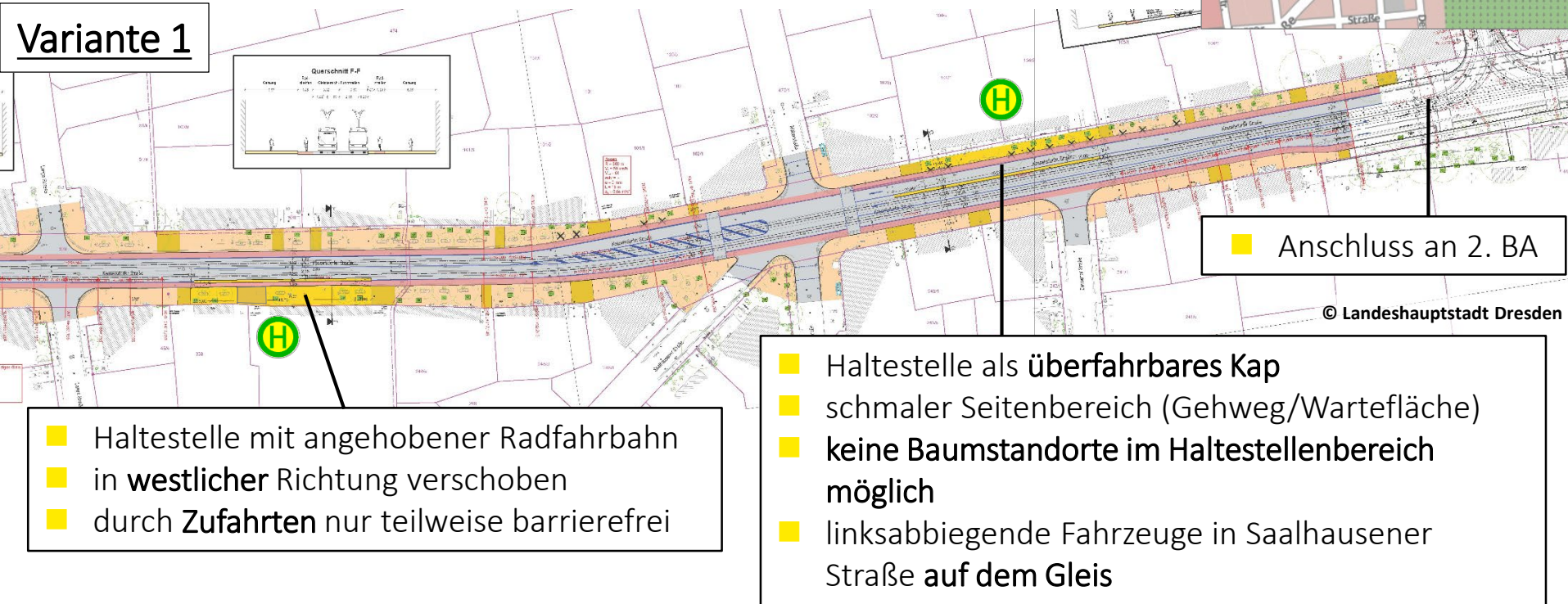
Beispiel Haltestelle mit angehobener Fahrbahn



Beispiel Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn

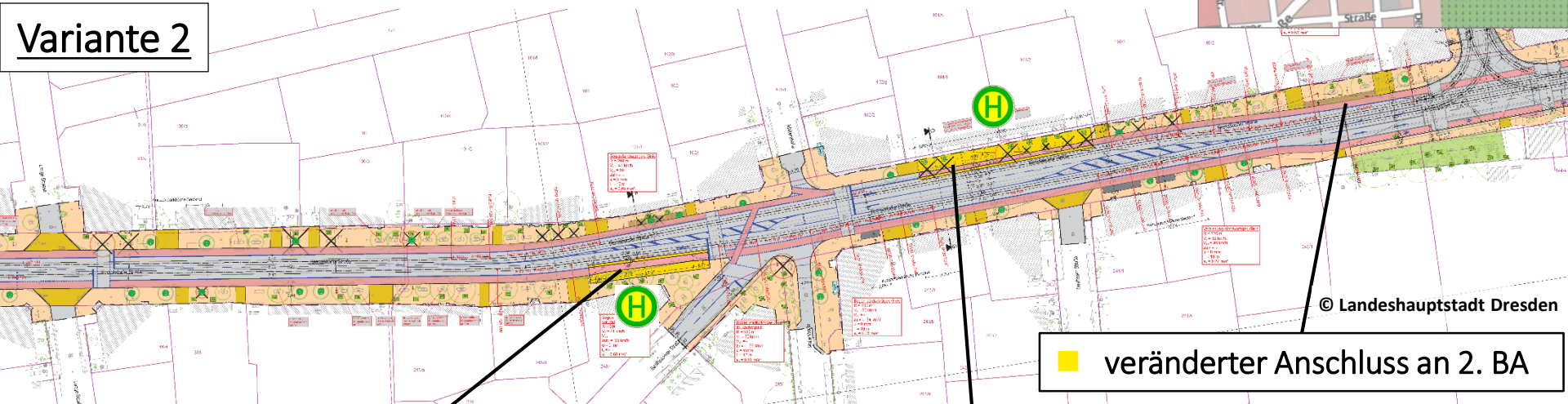
Planungskonzept Saalhausener Straße

Variante 1



Planungskonzept Saalhausener Straße

Variante 2



© Landeshauptstadt Dresden

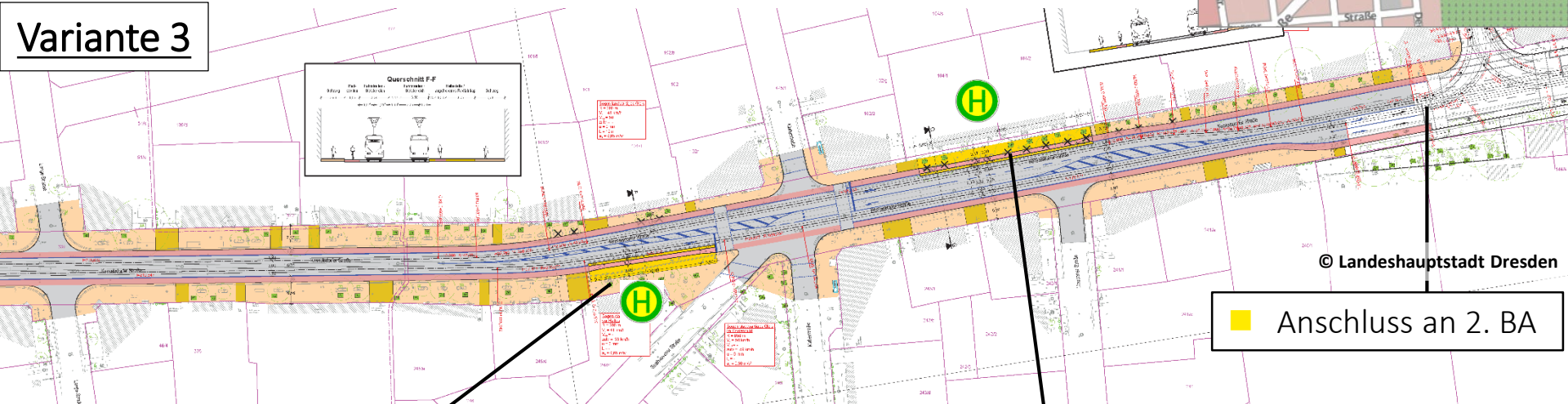
■ veränderter Anschluss an 2. BA

- Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn
- in **östlicher** Richtung verschoben
- durch **Kurvenlage** nur teilweise barrierefrei

- Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn
- linksabbiegende Fahrzeuge zwischen den Gleisen

Planungskonzept Saalhausener Straße

Variante 3



© Landeshauptstadt Dresden

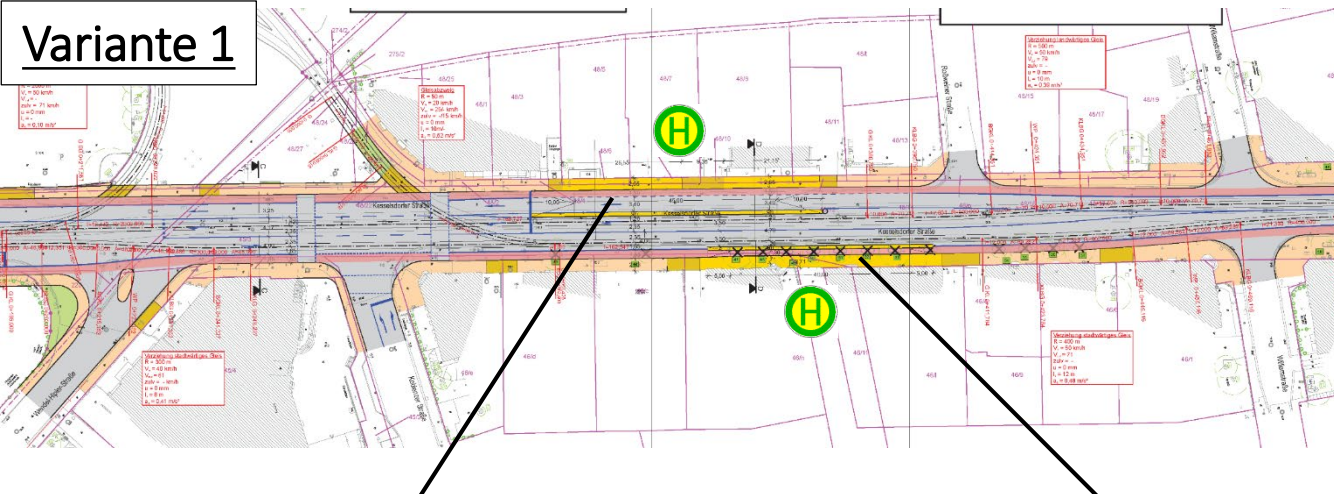
■ Anschluss an 2. BA

- Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn
- in **östlicher** Richtung verschoben
- durch **Kurvenlage** nur teilweise barrierefrei

- Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn

Planungskonzept Koblenzer Straße

Variante 1



- Haltestelle mit angehobener **Fahrbahn**
- **sehr schmaler Seitenbereich**
(Gehweg/Wartefläche)

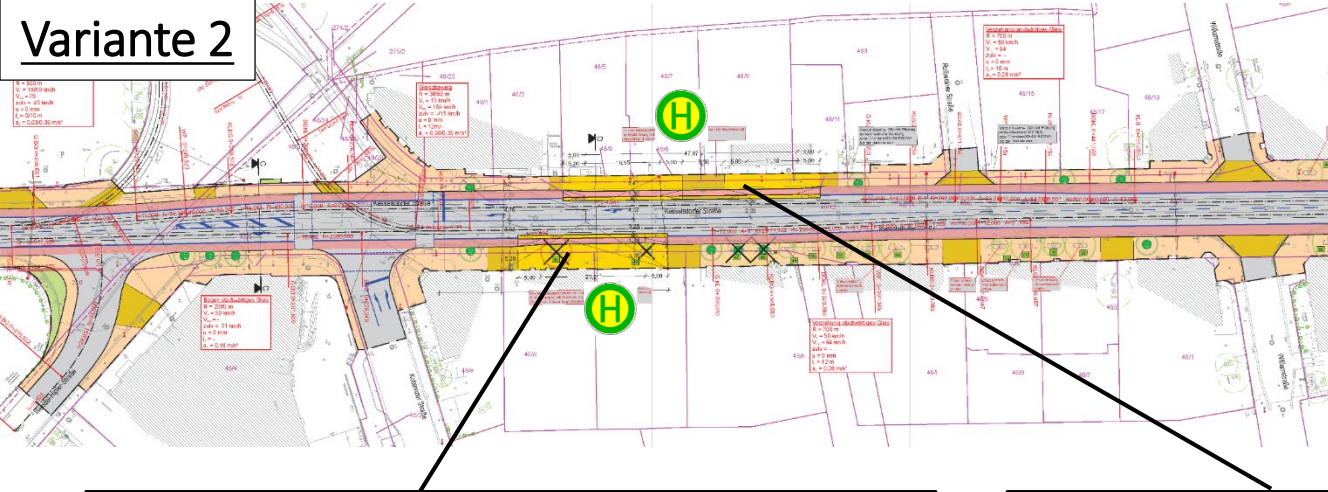
- Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn
- **in östlicher Richtung verschoben**
- schmaler Seitenbereich (Gehweg/Wartefläche)



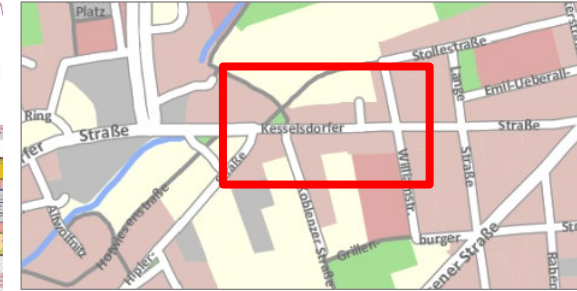
© Landeshauptstadt Dresden

Planungskonzept Koblenzer Straße

Variante 2



- Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn
- durch Zufahrten **nur teilweise barrierefrei**
- Anpassung der Ausfahrt aus der Gleisschleife erforderlich

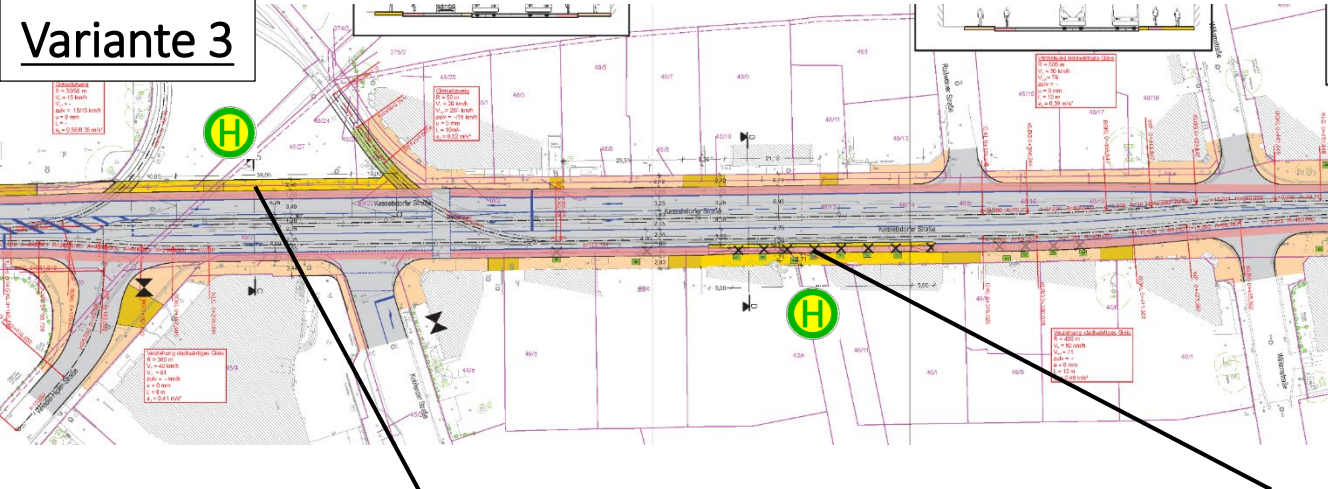


© Landeshauptstadt Dresden

- Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn
- durch Zufahrten **nur teilweise barrierefrei**

Planungskonzept Koblenzer Straße

Variante 3



- Haltestelle als überfahrbares Kap
- in westlicher Richtung verschoben
- sehr schmaler Seitenbereich (Gehweg/Wartefläche)

- Haltestelle mit angehobener Radfahrbahn
- in östlicher Richtung verschoben
- schmaler Seitenbereich (Gehweg/Wartefläche)



© Landeshauptstadt Dresden

Planungskonzept Julius-Vahlteich-Straße

Variante 1

- Haltestellen beidseitig Busbuchten
- Rückbau der Rechtsabbiegespur in den Wölfnitzer Ring
- Rückbau der vorhandenen stadtwärtigen Busbucht



- Fahrspur neben dem Gleis in stadtwärtiger Richtung

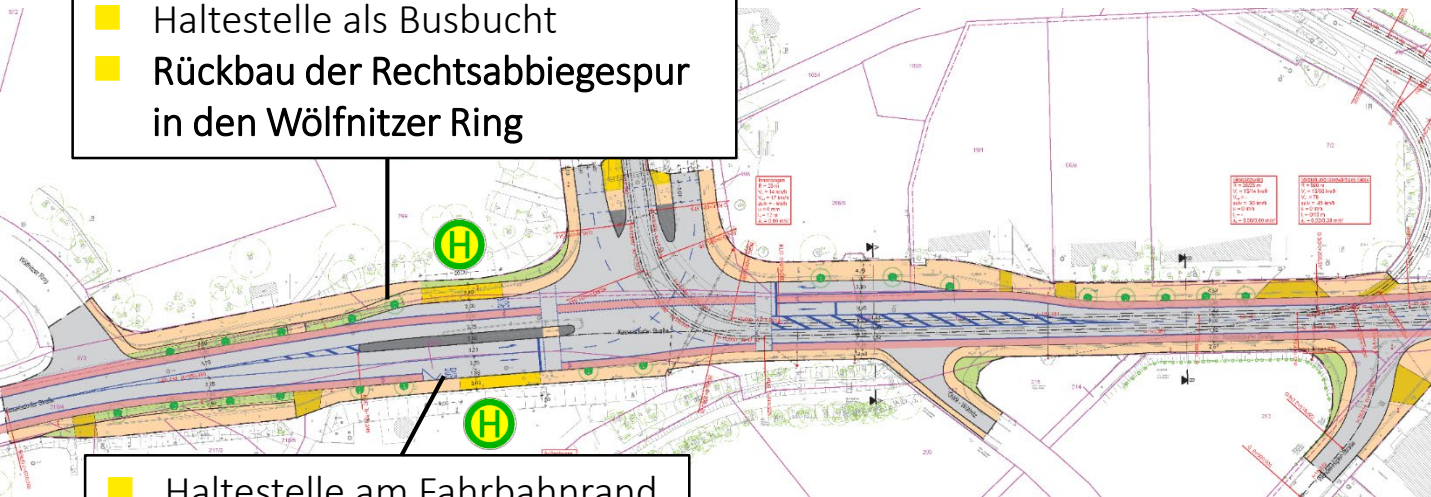


© Landeshauptstadt Dresden

Planungskonzept Julius-Vahlteich-Straße

Variante 2

- Haltestelle als Busbucht
- Rückbau der Rechtsabbiegespur in den Wölfnitzer Ring

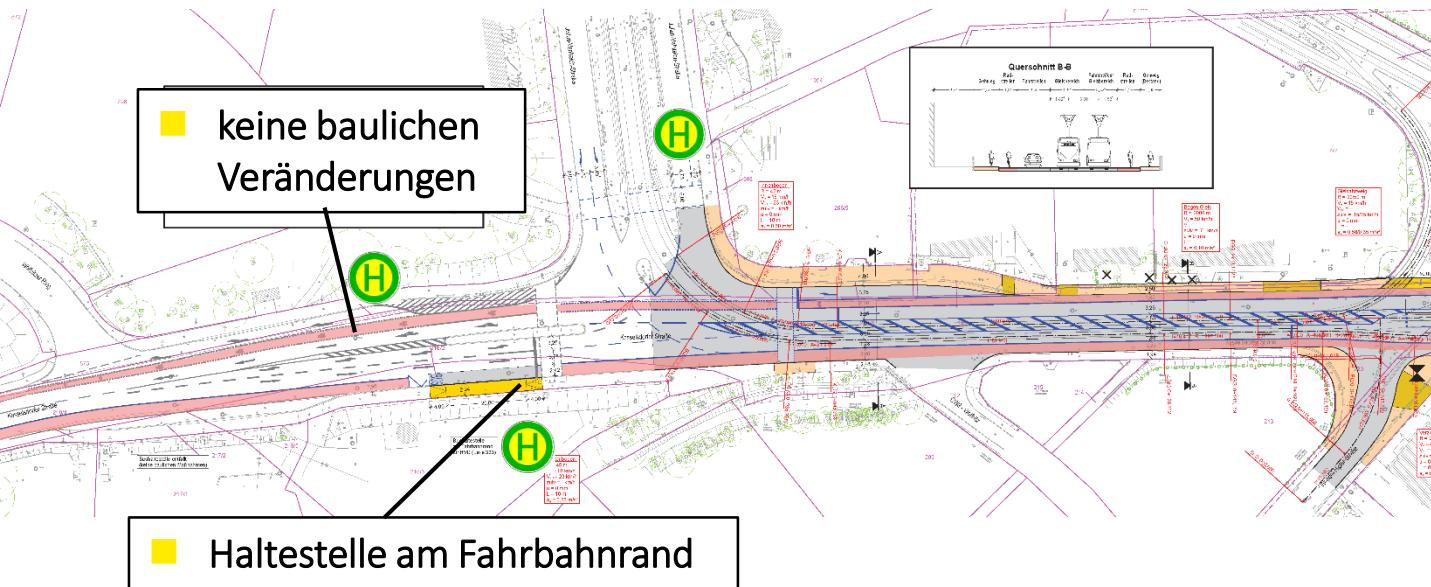


© Landeshauptstadt Dresden

- Haltestelle am Fahrbahnrand
- Rückbau der vorhandenen stadtwärtigen Busbucht

Planungskonzept Julius-Vahlteich-Straße

Variante 3



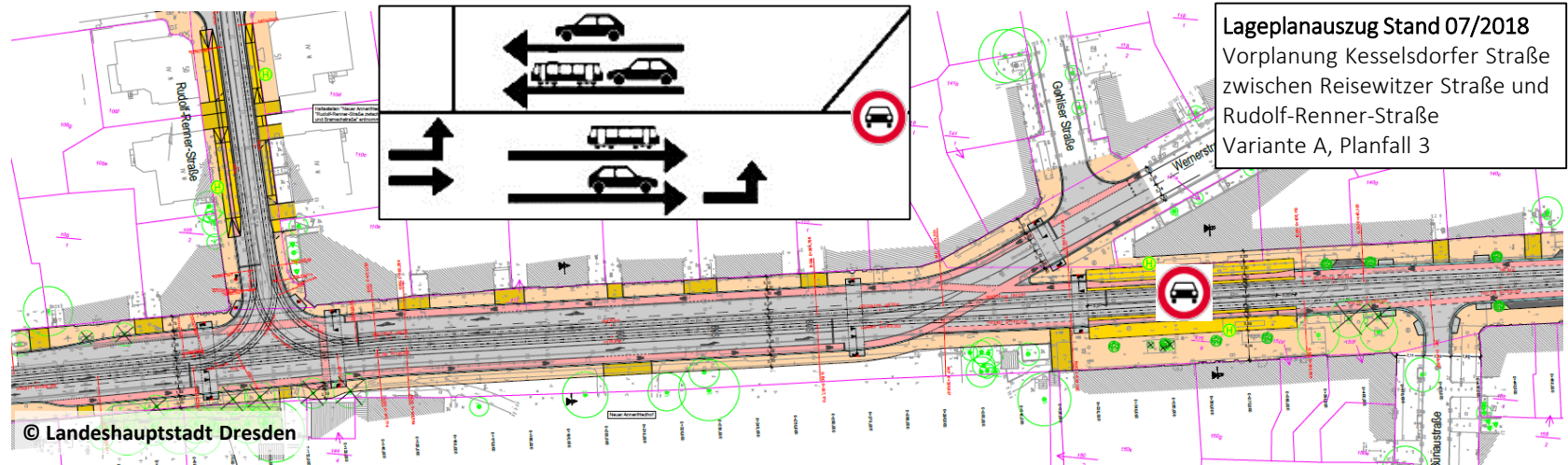
© Landeshauptstadt Dresden

Planungskonzept

Anschluss Kesselsdorfer Straße 2. BA

Vorzugsvariante gemäß Stadtratsbeschluss vom 22.11.2018

- Sperrung der Kesselsdorfer Str. für den Kfz-Verkehr im Abschnitt zwischen Wernerstraße und Bünastraße
- **vierstreifige** Verkehrsführung zwischen Rudolf-Renner- und Wernerstraße



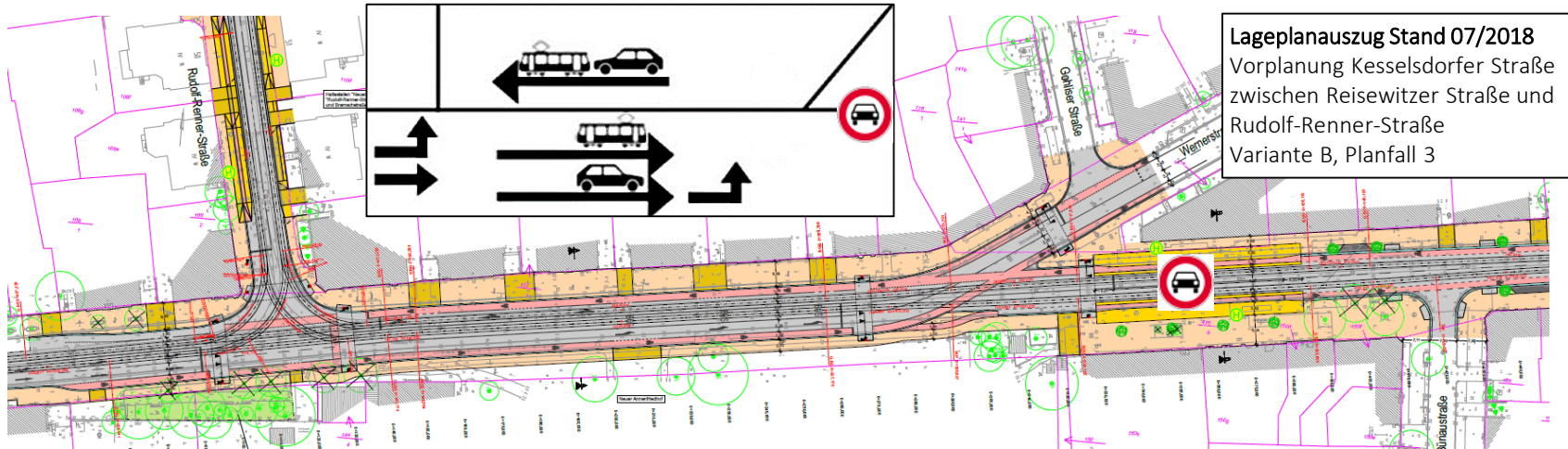
Planungskonzept

Anschluss Kesselsdorfer Straße 2. BA



Alternativvariante

- **dreistreifige** Verkehrsführung zwischen Rudolf-Renner-Straße und Wernerstraße mit einer gemeinsamen Fahrspur Straßenbahn/Kfz in landwärtiger Richtung
- nochmalige Prüfung im Rahmen der Vorplanung des 3. BA



Gleisschleife Wölfnitz

Planungsziele



- Dreigleisigkeit wird beibehalten
- Busbefahrbarkeit/Integration Busendpunkt
- Barrierefreiheit der Haltestellen
- städtebauliche Entwicklung in Innenfläche zwischen Kesselsdorfer Straße, Julius-Vahlteich-Straße und Endhaltestellen
- Offenlegung Gorbitzbach und Stärkung des Grünzuges
- Verbesserung der Wegebeziehungen

Gleisschleife Wölfnitz

Naturräumliche Einordnung

„Masterplan Grünzug Cottaer Bogen“ (Auszug), 2010

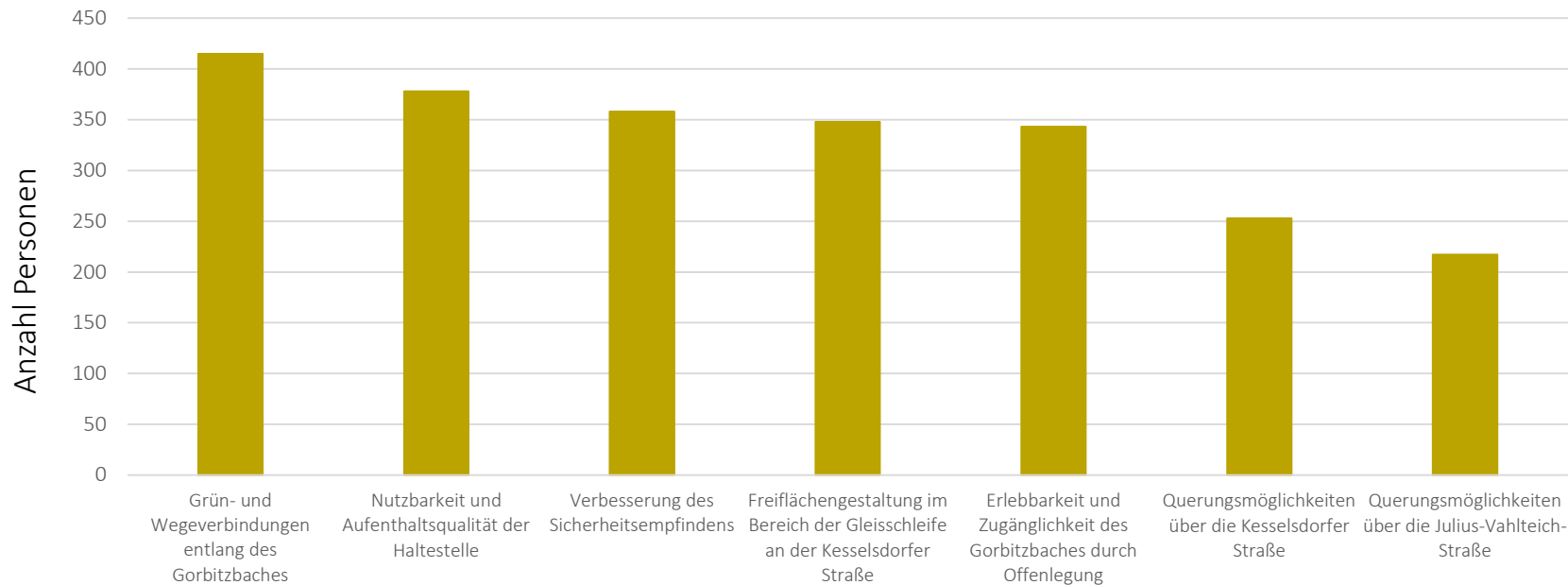
Landschaftsarchitektur Frase / Dr. Braun & Barth Architekten



Legende

- Kernbereich
- eingeschränkt zugängliche Flächen (Kita, Sport, Bad, Theater.....)
- Abgrenzung Grünzug
- Hauptweg
- Wegeverbindungen
- Spiel und Aufenthaltsbereiche
- Querungshilfen Hauptverkehrsstrassen
- Besondere Orte
- Haltepunkt S-Bahn
- Gewässer

Gewünschte Verbesserungen für das Umfeld der Gleisschleife Wölfnitz



Online – Bürgerbefragung vom 1. bis 29. April 2022
An der Befragung nahmen insgesamt 641 Personen teil.

Weitere Hinweise und Anregungen für die Entwicklung des Umfeldes der Gleisschleife Wölfnitz

Defizite

- Verschmutzungen
- zu wenig Bäume
- fehlende Aufenthaltsqualität
- negatives Sicherheitsempfinden
- alkoholisierte, laute Personen
- ungenügendes Wegenetz
- kein Schutz vor Regen und Sonne
- nahegelegenes Kess Center

Wünsche für Verkehr/Freiraum

- Umgestaltung der Rad- und Fußverbindungen
- moderne, barrierefreie Haltestellen
- Beleuchtung
- P&R-Angebot (Parkhaus, Fahrradstellplätze)
- Mülleimer
- Begrünung
- Tempo 30-Zone
- Skatepark, Sportgelegenheiten, Spielplätze
- Wiederbelebung Einzelhandel
- Mehrgenerationenangebote

56 von 641 (8,7 Prozent) Teilnehmern beantworteten die Frage.

Gestaltung und Begrünung

Ergänzung Baumpflanzungen

Baumbestand Feldahorne



Erhalt und Weiterführung der bestehenden Allee



Aktueller Baumbestand



Neupflanzung

© Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur

Querschnittsgestaltung



© Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur

Querschnittsgestaltung Materialwahl



Abb. 1 Beispiel Pflanzstreifen
Bepflanzung mit pflegeextensiven,
klimaangepassten
Staudenmischpflanzungen

© <https://landzine.com>



Abb. 3 Baumscheiben
Baumscheiben der
bestehenden Bäume werden z. B.
durch Stahlkante neu gefasst

© <https://traumgarten.nrw>



**Abb. 2 Funktions- und
Aufmerksamkeitsstreifen**
Granit-Kleinpflaster und
Mosaikpflaster

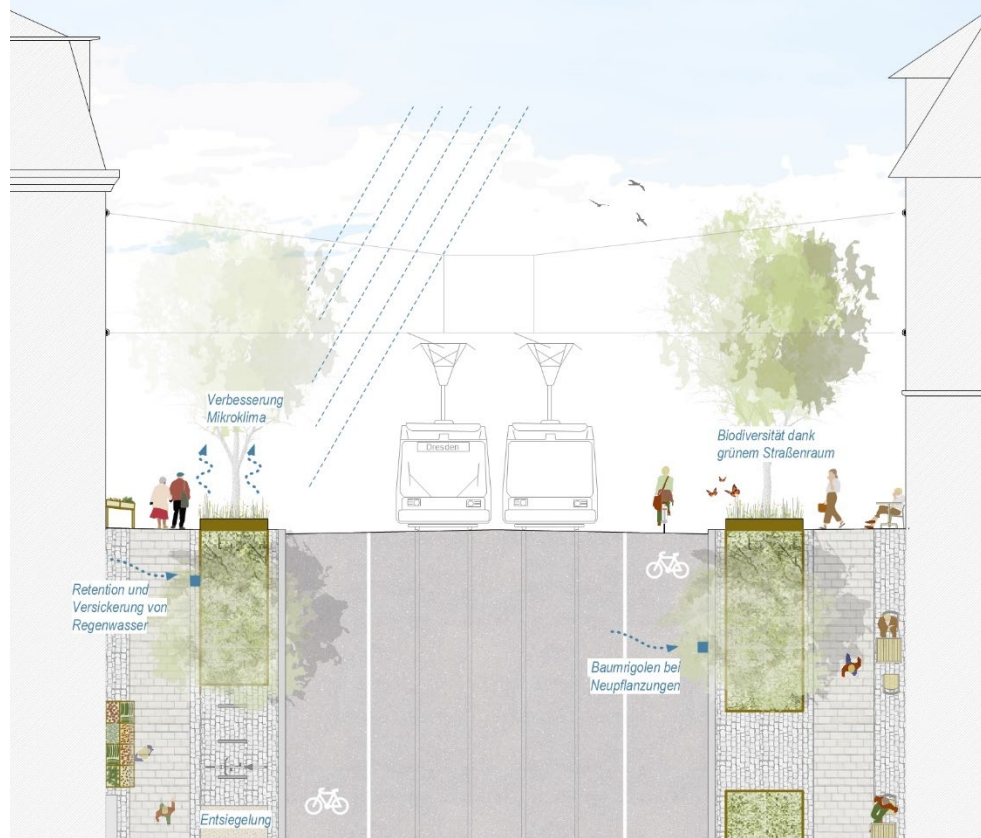
© Landeshauptstadt Dresden



Abb. 4 Barrierefreie Lauflinie
Kleinformatische Betonplatten,
mit Natursteinvorsatz,
in Anlehnung
an Bauabschnitt 1 und 2

© <https://freiraum-kennedy.de>

Klimaangepasste Straßenraumgestaltung



© Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur

- Weitgehender Erhalt der bestehenden Baumallee
- Ergänzung der Baumpflanzungen zu einer möglichst durchgehenden Allee
- Vergrößerung der bestehenden Baumscheiben und artenreiche Begrünung
- Entsiegelung von Flächen
- Nachhaltiger Umgang mit Regenwasser durch Baumrigolen bei Neupflanzungen und Entwässerung der Fußwege in die Grünflächen



Abb. 1 Baumrigolen nach System Stockholm: Einleitung von Straßenabflüssen in die Pflanzgrube gemäß der Stockholm Solution (ohne Maßstab)

Straßenraumgestaltung - Ausstattung



Hängeleuchte



Rautengeländer traditionell Vierkantstahl



Lehnenbank und Hockerbank
Stahl/Holz



Standpapierkorb
Stahlblech



Poller
Rundrohr



Fahrradanlehnbügel
Flachstahl

Ausstattung gemäß Gestaltungshandbuch Stadt Dresden

© Landeshauptstadt Dresden

Gestaltung „Scharfe Ecke“

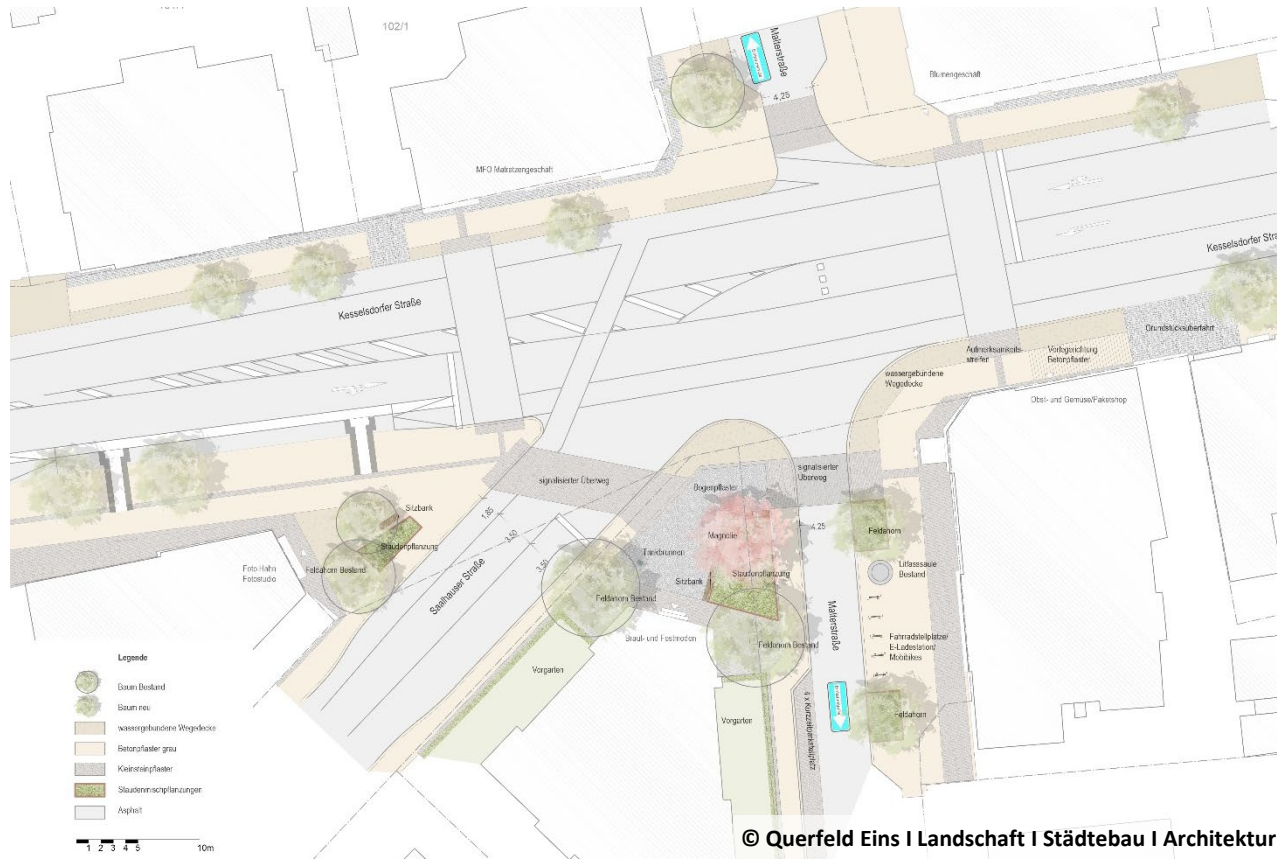


„Scharfe Ecke“

Platzartige Aufweitung

Saalhausener Straße, Malterstraße

„Scharfe Ecke“ Variante 1



Verkehrsführung Malterstraße

- Verringerung des Querschnittes auf ein Minimum und damit Erweiterung der Platzfläche
- Ampelübergang Malterstraße muss hier erhalten bleiben
- Aufwertung der Platzfläche durch hochwertigen Belag
- Entsiegelung durch zentral liegende Pflanzfläche mit Sitzbank
- Ausstattung mit Trinkbrunnen
- Wenn möglich, Erhalt der Bestandsbäume und Ergänzung um eine attraktive, klimaresistente Baumart als Kontrast zum Feldahorn

„Scharfe Ecke“ Variante 1



Abb. 1 und Abb. 2. Kobushi Magnolie als Akzent zwischen den bestehenden Ahornbäumen



Abb. 3 und Abb. 4 Staudenbeet mit Staudenmischpflanzung und Sitzbank



Abb. 5



Abb. 6 Segmentbogenpflaster



Abb. 7



Abb. 8 Begrünte Baumscheiben

Quellen:

Abb. 1 <https://www.vdberk.de>

Abb. 2 <https://pixabay.com>

Abb. 3 <https://www.stauden-ehrdardt.de>

Abb. 4 <https://i.pinimg.com>

Abb. 5 <https://www.durchgeblueht.de>

Abb. 6 und Abb. 7 Fotos Anna Willkommen

Abb. 8 <https://www.durlacher.de>

Legende

- Baum Bestand
- Baum neu
- wassergebundene Wegedecke
- Betonpflaster grau
- Kiesstraßpflaster
- Straßenmischpflaster
- Asphalt

Skizzenplan

10m

© Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur

- Erweiterung Platzfläche durch Einbeziehung der Fahrbahn
- Sperrung für Kfz-Verkehr (mit Wendemöglichkeit), Durchfahrt für Radverkehr
- Entsiegelung der Platzfläche mit wassergebundener Wegedecke
- Ausstattung mit kommunikativen Sitzmöbeln und Trinkbrunnen
- Wenn möglich, Erhalt der Bestandsbäume und Ergänzung um eine attraktive, klimaresistente Baumart als Kontrast zum Feldahorn

„Scharfe Ecke“ Variante 2



„Scharfe Ecke“ Variante 2



Abb. 1 Offener Platz mit wassergebundener Wegedecke



Abb. 2



Abb. 3 Zierkirsche als Akzent zwischen den bestehenden Ahornbäumen



Abb. 4 Staudenmischpflanzung



Abb. 5 Kommunikationsfördernde Möblierung



Abb. 6 Begrünte Baumscheiben

Quellen:

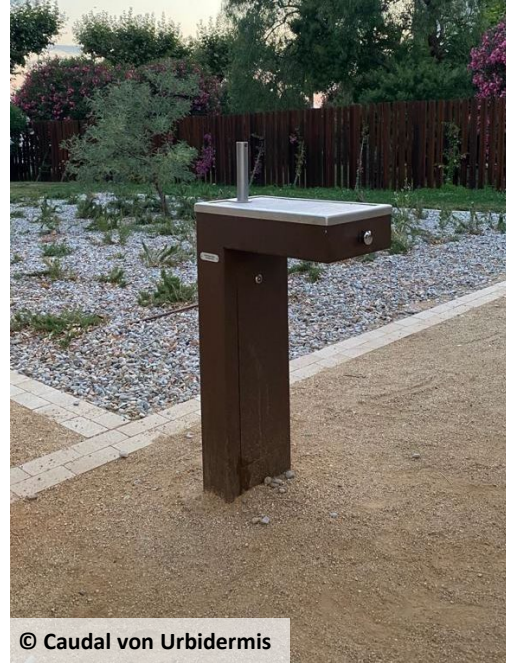
- Abb. 1 <https://www.ladplus.de>
- Abb. 2 <https://www.vdberk.com>
- Abb. 3 <https://www.ebben.nl>
- Abb. 4 <https://www.stauden-ehrhardt.de>
- Abb. 5 <https://extra-ag.ch>
- Abb. 6 <https://www.durlacher.de>

Plätze Ausstattung



© Landeshauptstadt Dresden

Ausstattung gemäß Gestaltungshandbuch
Landeshauptstadt Dresden



© Caudal von Urbidermis

Trinkbrunnen



© Querfeld Eins | Landschaft | Städtebau | Architektur

Litfasssäule Bestand

Ausblick

- Konkretisierung und Bewertung der Planungsvarianten
- Fertigstellung der Vorplanung
- Vorstellung und Diskussion der Vorplanung in Stadtbezirksbeirat, Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften
- Ziel: Stadtratsbeschluss 2023



Vielen Dank für Ihre Teilnahme



© Landeshauptstadt Dresden



Kontakt:

Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Verkehrsanlagenplanung

verkehrsanlagenplanung@dresden.de