

Vorlage Nr.: V2759/24
Datum: 26. März 2024

Vorlage

Beratungsfolge	<i>Plandatum</i>		
Leitungskonferenz	26.03.2024	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	08.04.2024	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	24.04.2024	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Stadtbezirksbeirat Neustadt	06.05.2024	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	29.05.2024	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	13.06.2024	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg

Gegenstand:

Wettbewerb "Königsufer/Neustädter Markt" – Prüfaufträge zur Straßenraumgestaltung Große Meißner Straße und Köpckestraße

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt die Machbarkeitsuntersuchung zur Straßenraumveränderung, orientiert am Wettbewerbsergebnis „Königsufer/Neustädter Markt“, entsprechend Anlage 3.
2. Der Stadtrat bestätigt den Gestaltungsansatz „Boulevard“ als Vorzugsvariante für die weiterführenden Planungen zur Neuordnung des Straßenraums.

bereits gefasste Beschlüsse:

V3266/19 vom 16. Juli 2020

aufzuhebende Beschlüsse:

keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis: keine

Investiv:

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO (einschließlich Abschreibungen):

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

Produkt:

Kostenart:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:

Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:

Verkehrswert:

Bemerkungen:

Klimacheck:**Klimacheck Treibhausgasemissionen**

Keine THG-Relevanz /	Erhebliche Verschlechterung --	Geringfügige Verschlechterung -	Neutral 0	Geringfügige Verbesserung +	Erhebliche Verbesserung ++
-------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	--------------	--------------------------------	-------------------------------

Hinweise zum Ergebnis „Klimacheck THG“	Optimierungspotenzial „THG“

Klimacheck Stadtklima

Keine Stadtklima-Relevanz /	Erhebliche Verschlechterung --	Geringfügige Verschlechterung -	Neutral 0	Geringfügige Verbesserung +	Erhebliche Verbesserung ++
--------------------------------	-----------------------------------	------------------------------------	--------------	--------------------------------	-------------------------------

Hinweise zum Ergebnis „Klimacheck Stadtklima“	Optimierungspotenzial „Stadtklima“
Es ist von einer wirkungsvollen Minderung des Eingriffes auszugehen. Ab der Planungsphase Erstellung Entwurfs-/Genehmigungsplanung werden die klimatischen Belange innerhalb der Umweltprüfung weiter präzisiert.	<ul style="list-style-type: none"> • Rückhalt und Nutzung des Niederschlagswassers zur Bewässerung der Vegetation, insbesondere der Straßenbäume (z. B. Bewässerungsrinnen, Baumringle, Installation von Baumringen) • Optimieren der Materialien hinsichtlich Versickerung und Aufheizeffekten • Verschattung von Aufenthaltsbereichen und Gehwegen

Begründung:**1. Ausgangssituation**

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 16. Juli 2020 (SR/14/2020 zu V3266/19) das Ergebnis des Wettbewerbs „Königsufer/Neustädter Markt“ grundsätzlich bestätigt und Prüfgegenstände im Zuge der weiteren Bearbeitung in sachlich und räumlich abgegrenzten Teilgebieten benannt. Der Entwurf des 1. Preisträgers wurde durch BERND ALBERS Gesellschaft von Architekten GmbH, Berlin mit Prof. Günther Vogt, Landschaftsarchitekt, Berlin/Zürich erstellt (vgl. Anlage 1).

Die Bearbeitung der Prüfaufträge für den Teilbereich Große Meißner Straße – Köpckestraße erfolgte im Rahmen einer städtebaulich-verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung unter Beteiligung der Preisträger sowie des Planungsbüros SHP Ingenieure GbR, Hannover. Aufgrund der sachlichen und räumlichen Zusammenhänge mit angrenzenden Teilbereichen erfolgte die Untersuchung auf Grundlage einer städtebaulich-landschaftsplanerischen Fortschreibung des Wettbewerbsentwurfes und unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich fortgeschriebenen Kulturdenkmalliste des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen (vgl. Anlage 2).

2. Prüfgegenstände

Für den Straßenzug Große Meißner Straße – Köpckestraße sind durch den Stadtrat nachfolgende Prüfgegenstände benannt:

- a) Der Stadtrat bekräftigt seinen Beschluss, die MIV-Rechtsabbiegespur vor dem Blockhaus auf die Augustusbrücke und die Rechtsabbiegespur ab Höhe Goldener Reiter in Richtung Palaisplatz anderen Zwecken zuzuordnen. Zusätzlich soll die nicht erforderliche Linksabbiegespur vor der Augustusbrücke vom Carolaplatz her anderen Zwecken zugeordnet und der Verzicht auf die straßenbegleitenden Parkplätze auf der südlichen Seite der Großen Meißner Straße geprüft werden.
- b) Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2017 über die derzeitige und prognostizierte Belastung mit MIV zwischen Carolaplatz und kleiner Marienbrücke samt den Knotenpunkten und der Auswirkungen im weiteren Netz soll aktualisiert und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften vorgelegt werden.
- c) Es wird außerdem geprüft, ob regelgerechte Radverkehrsanlagen in beide Richtungen neben der bisherigen Variante mit vier Fahrstreifen für den MIV oder nur unter Inanspruchnahme bisher für den MIV zur Verfügung stehenden Raums errichtet werden können. Für die Engstelle Jägerhof/Finanzministerium sind gegebenenfalls Sonderlösungen vorzuschlagen.
- d) Die technische Möglichkeit und die Kosten zur Verlegung der Straßenbahntrasse ab dem Carolaplatz bis zur Kleinen Marienbrücke von der Straßenmitte an die Nordseite werden untersucht. Dabei soll auch die Notwendigkeit von Eingriffen in die Hochbeete an der Nordseite zwischen Jägerhof und Neustädter Markt oder auf der Südseite von Finanzministerium bis Augustusbrücke geprüft werden. Beidseitige Radverkehrsanlagen sind in der Planung vorzusehen, für den MIV sollen jeweils entweder eine überbreite Fahrspur oder einen zweistreifigen Ausbau mit Mindestmaßen untersucht und die Durchlassfähigkeit für alle Verkehrsträger vergleichend bewertet werden.
- e) Es sollen die technischen Möglichkeiten für eine unterirdische Verlegung des Verkehrszuges große Meißner Straße/Köpckestraße (Tunnellösung) vertieft geprüft werden. Dabei sollen insbesondere auch Aussagen zu Bedingungen für eine technische Umsetzbarkeit, zu Kosten für Erstellung und Unterhaltung, zu verkehrlichen Auswirkungen bei Hochwasserereignissen bis HQ100, zum überirdischen Andienungsverkehr (Königsufer), zur Rad- und Fußwegeführung, zu Auswirkungen für Stadtgrün und Ökologie sowie zum Lärmschutz getroffen werden. Des Weiteren soll in diesem Zusammenhang auch die Errichtung einer Tiefgarage unter dem Palaisplatz geprüft werden.

Die Ergebnisse der verkehrlichen Prüfung sind dem Stadtrat nach einer Öffentlichkeitsbeteiligung zur Beschlussfassung vorzulegen.

3. Machbarkeitsuntersuchung

Gestaltungsansätze zur Neuordnung des Straßenraumes am Neustädter Markt

Mit der Umgestaltung der Großen Meißner Straße und Köpckestraße wird angestrebt, die Barrierewirkung der Verkehrsanlage zu reduzieren und eine stadträumliche Vernetzung der Bau-

strukturen und öffentlichen Räume insbesondere in den die drei Plätze Palaisplatz, Neustädter Markt und Carolaplatz verbindenden Abschnitten Große Meißner Straße und Köpckestraße/Königsufer zu erreichen. Der funktional gestaltete Verkehrsraum soll zu einem attraktiven, in den Straßenabschnitten baulich, in den Platzabschnitten durch Elemente der Freiraumplanung gefassten Stadtraum transformiert werden. Die bezogen auf den historischen Stadtgrundriss unmaßstäblichen Verkehrsflächen sollen in den angrenzenden, kleinteilig strukturierten Stadtraum der Inneren Neustadt städtebaulich integriert werden, um die Platzabfolge, vor allem aber den Neustädter Markt als lebendigen Stadtplatz zu revitalisieren.

Die Grundlage für die Neuordnung des Straßenraumes bildet der Entwurf des Wettbewerbssiegers BERND ALBERS Gesellschaft von Architekten GmbH, Berlin mit Prof. Günther Vogt, Landschaftsarchitekt, Berlin/Zürich. Auf Grundlage des Stadtratsbeschlusses zum Wettbewerbsergebnis ist der Siegerentwurf fortzuschreiben und die Entwicklung der Baufelder 4, 5 und 6 auf der Platzfläche des Neustädter Marktes vorerst zurückzustellen (vgl. Beschlusspunkt 4 und 5). Durch die zwischenzeitlich erfolgte Unterschutzstellung der Platzfläche „Neustädter Markt“ gemäß § 2 SächsDSchG ist ein eingeschränktes Veränderungspotential gemessen an der (noch nicht vorliegenden) denkmalschutzfachlichen Zielstellung gegeben. Insbesondere sind die straßenbegleitenden Hochbeete und vorhandenen Gehölze zu erhalten und in die Querschnittsgestaltung des Straßenraumes zu integrieren. Die Platzfigur des Neustädter Marktes und die prägnanten Ausstattungselemente sind zu erhalten.

Zur Gestaltung der Verkehrsflächen sehen die Entwurfsverfasser vor, die städtebauliche Maßstäblichkeit und die Bezüge zur historischen Platzfigur durch eine **fahrbahnüberspannende Platzgestaltung** im Bereich des Neustädter Marktes und des Palaisplatzes herzustellen.

Eine Darstellung der Gestaltungsansätze für den platzverbindenden Verkehrsraum ist in Anlage 3.1 enthalten.

Verkehrsprognose 2035

Auf Basis des Prognosehorizontes 2035 wurde eine verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) für nachfolgende Grundvarianten erstellt:

- Projektnullfall
 - vierstreifiger Straßenzug Große Meißner Straße – Köpckestraße
 - Verkehrsorganisation wie Bestand
- Planfall Zweistreifigkeit
 - zweistreifiger Straßenzug Große Meißner Straße – Köpckestraße
 - separate Radverkehrsanlagen
- Planfall Zweistreifigkeit mit MS-Leitziel (Dresdner Mobilitätsplan 2035+)
 - wie Planfall Zweistreifigkeit
 - 75 Prozent für Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV am Dresdner Stadtverkehr

Die Zweistreifigkeit des Verkehrszuges Große Meißner Straße – Köpckestraße führt gegenüber dem Projektnullfall zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen auf andere Routen. Davon betroffen ist insbesondere die Relation Albertstraße – Antonstraße. Gleichzeitig führt eine Abnahme der Verkehrsmengen im Bereich des Neustädter Marktes zu einer Reduzierung der Verkehrsmengen auf den zuführenden Strecken, insbesondere der Hainstraße und der Wigardstraße.

Unter Ansatz der Leitziele des Dresdner Mobilitätsplanes 2035+ wird für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) ein Anteil von 75 Prozent am Modal Split des Stadtverkehrs für den Zeithorizont 2035 unterstellt. Auch in dieser Variante nimmt die Verkehrsmenge auf der Großen Meißner Straße – Köpckestraße sowie auf den zuführenden Straßen gegenüber dem Projektnullfall deutlich ab. Die Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf anderen Routen fällt aufgrund des geringeren Kfz-Anteils am Modal Split jedoch deutlich niedriger aus.

Die Ergebnisse der verkehrsplanerischen Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose 2035 sind in Anlage 3.2 enthalten.

Straßenräumliche Einordnung der Radverkehrsanlagen und der Straßenbahn

Die Vorauswahl regelgerechter Radverkehrsanlagen im Zuge der Großen Meißner Straße – Köpckestraße weist für die prognostizierten Kfz-Verkehrsmengen aus Gründen der Verkehrssicherheit die Notwendigkeit einer räumlichen Trennung des Radverkehrs vom Kraftfahrzeugverkehr aus. Diese räumliche Trennung ist mittels Radfahrstreifen oder separaten Radwegen möglich. Auch für den ÖPNV besitzt entsprechend der Bedeutung der Relation Große Meißner Straße – Köpckestraße, insbesondere im Havariefall (Brückensperrung Marien-, Augustus- oder Carolabrücke) und einer angestrebten Erhöhung des Modal Split-Anteils für den ÖPNV eine separate Führung der Straßenbahn den Vorzug.

Das Planungsziel der städtebaulich-freiraumplanerischen Fortschreibung des Wettbewerbsentwurfes ist die stadträumliche Integration der Verkehrsflächen. Eine Erweiterung der bestehenden Verkehrsflächen zur Integration von Radverkehrsanlagen konterkariert dieses Planungsziel und wäre nur unter Eingriff in die bestehenden Hochbeete und damit in geschützte Kultur- und Gartendenkmale sowie dem Verlust des vitalen, stadtraumprägenden Baumbestandes möglich. Auch im Bereich der städtebaulichen Engstelle in Höhe Sächsisches Staatsministerium der Finanzen/Jägerhof ist eine Erweiterung der bestehenden Verkehrsflächen nur unter Eingriff in die bestehenden Kulturdenkmale möglich.

Unter Beibehaltung einer straßenräumlichen Mittellage der Straßenbahn und Erhalt der straßenbegleitenden Hochbeete ist die Einordnung von beidseitigen Radverkehrsanlagen nur neben einstreifigen Richtungsfahrbahnen möglich, welche durch einen besonderen Bahnkörper getrennt sind. Dieser als **Boulevard** bezeichnete Lösungsansatz ermöglicht eine weitestgehende Berücksichtigung der bestehenden Gleis- und Straßeninfrastruktur. Mit dem Ziel einer baulichen Fassung des Straßenraumes zugunsten einer einheitlichen Gestaltung der Seitenräume sieht das städtebaulich-verkehrliche Planungskonzept eine bauliche Ausbildung als Radwege vor.

Die Zielstellung einer straßenräumlichen Seitenlage der Straßenbahn und Erhalt der straßenbegleitenden Hochbeete führt zu einer zweistreifigen Straßenführung südlich des besonderen Bahnkörpers. Dieser als **Promenade** bezeichnete Lösungsansatz bedingt eine grundhafte Umgestaltung der bestehenden Gleis- und Straßeninfrastruktur, um die Durchgängigkeit der geplanten Verkehrsanlagen zu erreichen. In Richtung Carolaplatz wird der Radverkehr auch in dieser Variante über einen straßenbegleitenden Radweg geführt. Der Planungsansatz sieht nördlich des besonderen Bahnkörpers die Ausbildung einer Promenade für den Fußgänger- und Radverkehr vor.

In den zentralen Platzbereichen soll der fließende Verkehr zugunsten einer Sequenzierung des Straßenraumes gestalterisch in eine fahrbahnüberspannende Platzgestaltung integriert und

über Geschwindigkeitsreduzierung verkehrsverträglich abgewickelt werden. In beiden Ansätzen sind bauliche Anpassungen der Verkehrsorganisation am Palaisplatz und Carolaplatz erforderlich. Mit Blick auf eine kurzfristige Verbesserung der Verkehrssicherheit (z. B. im Bereich Palaisplatz) und Radverkehrsführung im Zuge der Großen Meißner und Köpckestraße bietet ausschließlich der Boulevardansatz Möglichkeiten zur bestandsnahen Umsetzung.

Aus den genannten Gründen wird der Lösungsansatz **Boulevard** als Grundlage für die zukünftige Planung weiterverfolgt. Davon ausgehend ist die Untersuchung von Maßnahmen vorgesehen, die vorgezogen werden können.

Die vorliegende Untersuchung trifft noch keine konkreten Aussagen zur Gradiente und zur abschnittsweise unterschiedlichen Ausbildung der Verkehrsanlagen im städtebaulich unterschiedlich zu behandelnden Kontext der Straßen- und Platzabschnitte. Diese Durcharbeitung ist späteren Planungsphasen in Reaktion auf die ebenfalls noch zu entwickelnden hochbaulichen Ansätze vorbehalten.

Eine Darstellung der straßenräumlichen Möglichkeiten der Einordnung der Straßenbahn und Radverkehrsanlagen ist in Anlage 3.3 enthalten.

Tunnellösung

Aufbauend auf den Ergebnissen der Fortschreibung zum Rahmenplan Nr. 715.2, Dresden - Innere Neustadt aus 2014 von Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH, Dortmund wurde die Einordnung einer Tunnelrampe zwischen Neustädter Markt und Carolaplatz geprüft. Die erforderliche Rampenlänge von ca. 150 m resultiert in einer lagemäßigen Betroffenheit der stadträumlich maßgeblichen Engstelle zwischen dem Sächsischem Staatsministerium der Finanzen/ Jägerhof. Diese ist auch nicht durch eine Verschiebung der Tunnelrampe nach Westen bzw. Osten auszuschließen. In beiden Fällen entsteht zusätzlich eine lagemäßige Überlappung mit dem Neustädter Markt bzw. mit dem Carolaplatz inklusive der Gleisabzweige der Straßenbahn.

Eine stadträumliche Integration sicherer und funktionaler Verkehrsräume für Fußgänger- und Radverkehr, Straßenbahn, Kfz-Erschließungsverkehr (oberirdisch) und Kfz-Durchgangsverkehr (unterirdisch) erfordert flächenmäßige Eingriffe in vorhandene Kulturdenkmale (z. B. Staatsministerium für Finanzen, Jägerhof), Gartendenkmale (z. B. Neustädter Markt, Köpckestraße, Platzfläche Jägerhof) sowie die Sachgesamtheit Neustädter Markt. Diese Betroffenheit ist unabhängig von einer Einordnung der Straßenbahn in Mittel- bzw. Seitenlage.

Aufgrund der ermittelten erheblichen stadträumlichen und denkmalpflegerischen negativen Auswirkungen der baulichen Einordnung von Tunnelrampen im Bereich östlich des Neustädter Marktes ist die Sinnfälligkeit einer unterirdischen Verlegung des Verkehrszuges Große Meißner Straße – Köpckestraße nicht gegeben.

Aus netzkonzeptioneller Sicht erzeugt die Einordnung einer unterirdischen Führung zwischen Palaisplatz und Carolaplatz keine verkehrlichen Vorteile, da die relevanten Quell-Ziel-Beziehungen außerhalb des Wirkungsraumes liegen. Durch den weiterhin erforderlichen Erschließungsbedarf der angrenzenden Bebauung (vor allem auf der Südseite) entsteht eine ebenerdige, parallele Infrastruktur. Die notwendige Verknüpfung beider Verkehrsanlagen führt insbesondere in den stadträumlich und denkmalpflegerisch sensiblen Platzbereichen zu einer zusätzlichen Flächenversiegelung aufgrund der erforderlichen Ver- und Entflechtung von Ver-

kehrsströmen.

Die vertiefende Betrachtung hat sich im Ergebnis der ersten Stufe der Machbarkeitsuntersuchung mit negativem Prüfergebnis als nicht zielführend gezeigt und wurde abgebrochen. Eine vertiefende Betrachtung der Auswirkungen im Bereich westlich des Neustädter Marktes (Palaisplatz) erfolgte nicht.

Eine Darstellung der lagemäßigen und stadträumlichen Einordnung einer unterirdischen Verlegung des Kfz-Durchgangsverkehrs ist in Anlage 3.4 enthalten.

4. Prüfergebnisse

zu a) Die straßenräumliche Umgestaltung der bestehenden Kfz-Rechtsabbiegestreifen am Neustädter Markt und am Palaisplatz sowie der bestehenden Pkw-Stellflächen im Zuge der Großen Meißner Straße ist in den Varianten Boulevard und Promenade im Rahmen einer grundhaften Sanierung der Großen Meißner Straße – Köpckestraße oder auch einer Anpassung an die künftigen hochbaulichen Weiterentwicklungen dieser Abschnitte möglich.

Die straßenräumliche Umgestaltung des bestehenden Kfz-Linksabbiegestreifens am Neustädter Markt ist in der Variante Promenade im Rahmen einer grundhaften Sanierung der Großen Meißner Straße – Köpckestraße möglich.

In der Variante Boulevard ergibt sich aufgrund des besonderen Bahnkörpers die Notwendigkeit zum Erhalt des bestehenden Linksabbiegestreifens am Neustädter Markt. Dieser ist zur Gewährleistung einer Befahrung der Augustusbrücke für Sonder- und Linienverkehr sowie für eine Wendemöglichkeit erforderlich.

zu b) Eine verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) für den Prognosehorizont 2035 wurde erstellt und ist Bestandteil dieser Beschlussvorlage (Anlage 3.2).

zu c) Regelgerechte Radverkehrsanlagen können im Zuge der Großen Meißner Straße – Köpckestraße nur im Rahmen einer Neuordnung der bestehenden Verkehrsorganisation für den Kfz-Verkehr realisiert werden. Die Auswirkungen einer Zweistreifigkeit wurde im Rahmen der VPU untersucht. Unter Ansatz der Leitziele des Dresdner Mobilitätsplanes 2035+ ist dieser Planungsansatz ohne maßgebliche Verkehrsverlagerungen auf andere Routen möglich.

zu d) Die Einordnung der Straßenbahn in Mittellage (Boulevard) und nördlicher Seitenlage (Promenade) ist unter Beachtung der städtebaulichen und denkmalpflegerischen Vorgaben ohne Eingriffe in bestehende Kultur- und Gartendenkmale sowie Sachgesamtheiten möglich.

Für beide Varianten sind weiterführende Untersuchungen an den angrenzenden Knotenpunkten Palaisplatz und Carolaplatz sowie hinsichtlich einer Reaktion auf die noch zu konkretisierenden hochbaulichen Weiterentwicklungen der begleitenden Bebauung der beiden Straßenabschnitte im Rahmen der weiteren Planung erforderlich.

zu e) Die lagemäßige und stadträumliche Einordnung einer unterirdischen Verlegung des Kfz-Durchgangsverkehrs (Tunnellösung) ist unter Beachtung der stadträumlichen und denkmalpflegerischen Planungsvorgaben nicht möglich.

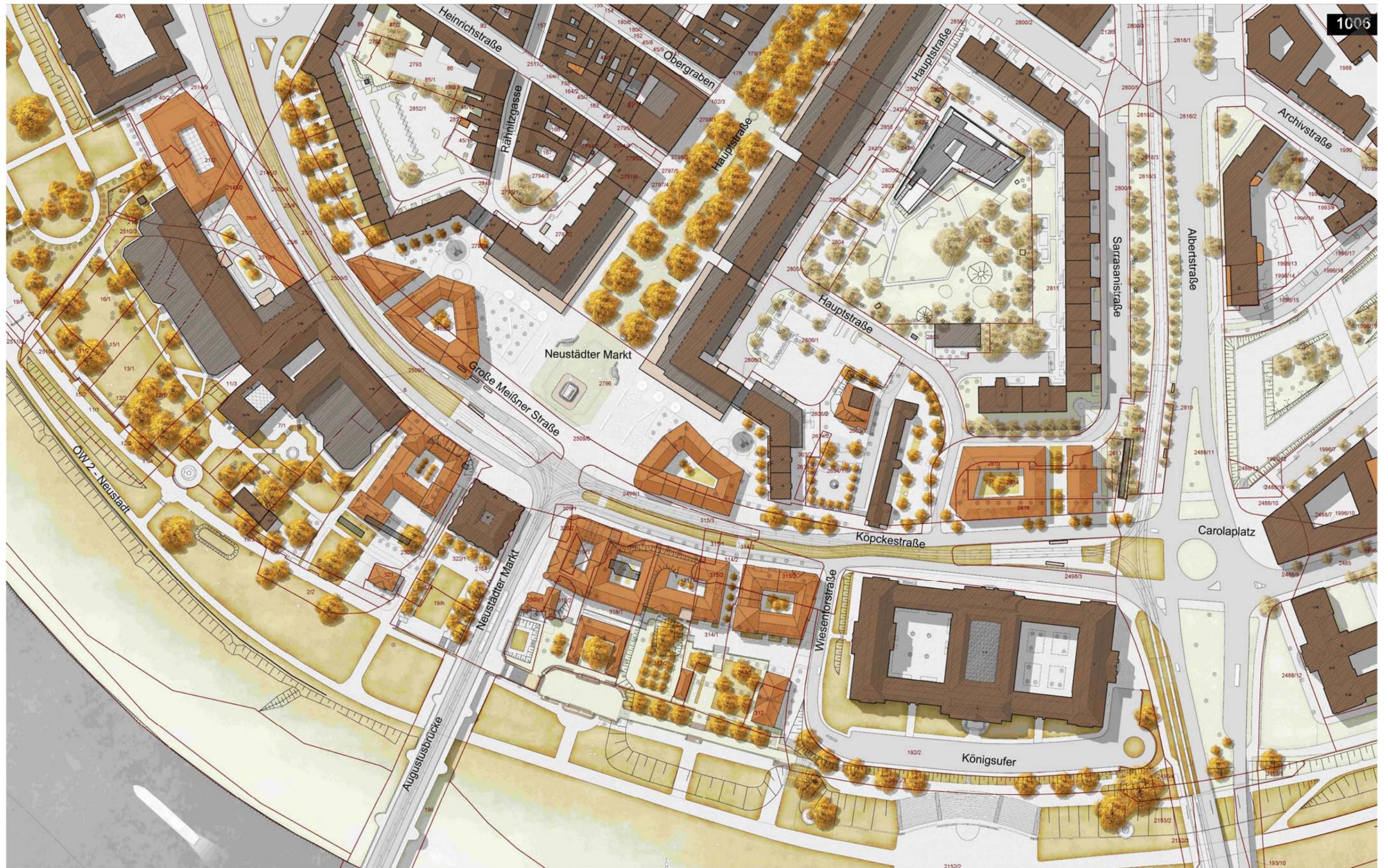
In der Gesamtabwägung aller Prüfgegenstände ergibt sich ein Vorzug der Variante **Boulevard** als Grundlage der Neuordnung des Straßenraumes.

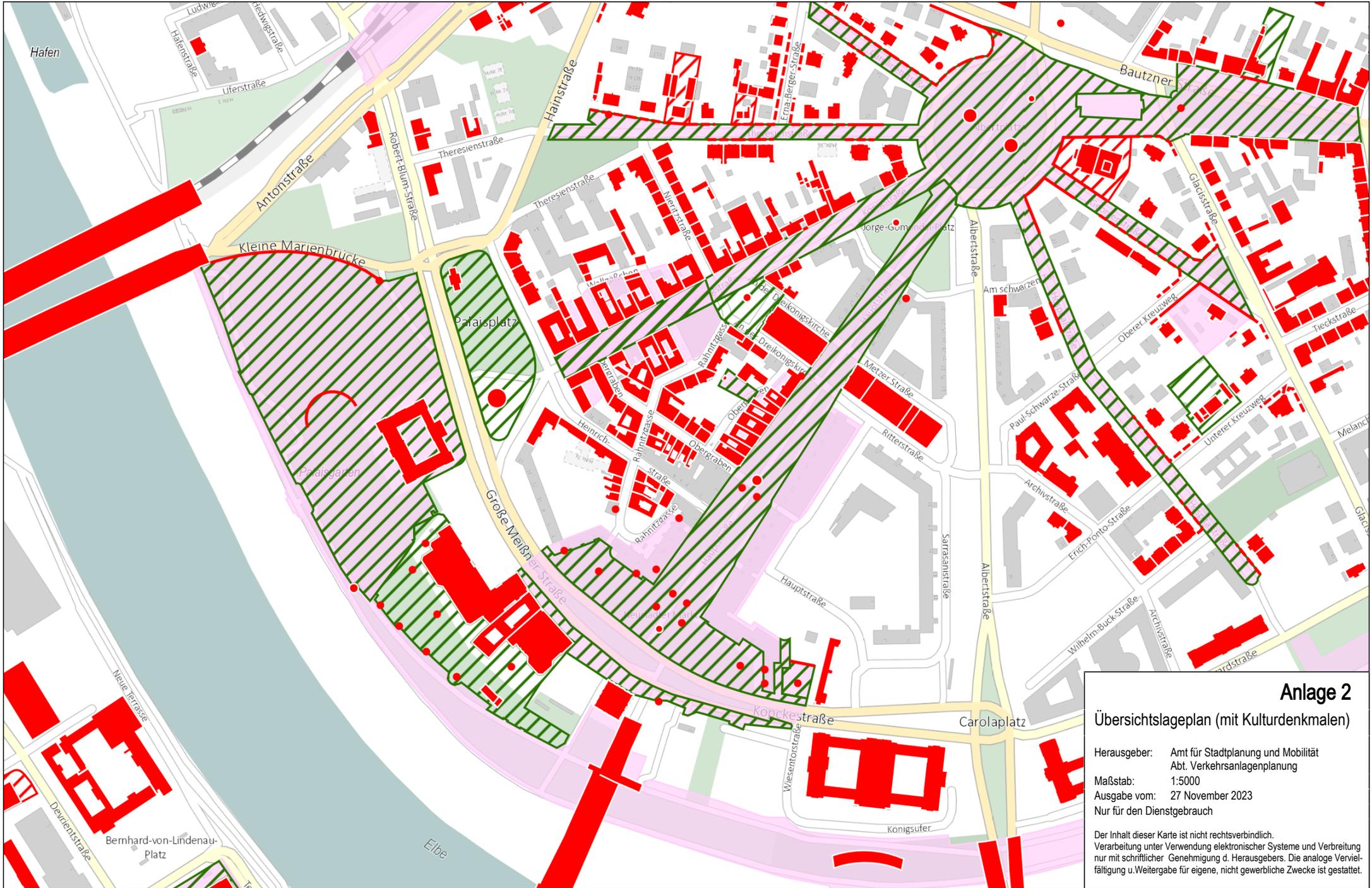
Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 Wettbewerbsergebnis
- Anlage 2 Übersicht Denkmalliste (Neustädter Markt)
- Anlage 3.1 Gestaltungsansätze zur Neuordnung des Straßenraumes am Neustädter Markt
- Anlage 3.2 Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose 2035
- Anlage 3.3 Prüfergebnis zur straßenräumlichen Einordnung der Straßenbahn und Radverkehrsanlagen
- Anlage 3.4 Prüfergebnis zur unterirdischen Verlegung des Kfz-Durchgangsverkehrs (Tunnellösung)

Dirk Hilbert

Überlagerung von Wettbewerbsergebnis und Bestand





Anlage 2

Übersichtslageplan (mit Kulturdenkmalen)

Herausgeber: Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abt. Verkehrsanlagenplanung

Maßstab: 1:5000

Ausgabe vom: 27. November 2023

Nur für den Dienstgebrauch

Der Inhalt dieser Karte ist nicht rechtsverbindlich.
Verarbeitung unter Verwendung elektronischer Systeme und Verbreitung
nur mit schriftlicher Genehmigung d. Herausgebers. Die analoge Vervielfältigung u. Weitergabe für eigene, nicht gewerbliche Zwecke ist gestattet.

Neustädter Markt

Fahrbahnüberspannende Gestaltung der Platzfläche
Sequenzierung des Straßenraums



Analyse Stadtraum Neustädter Markt



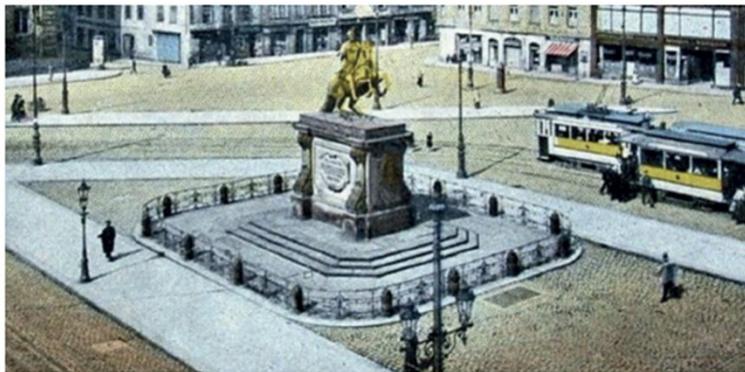
Neustädter Markt 1901

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

Stadtplätze Prinzip „Platz im Platz“



Klosterplatz, Einsiedeln (Projekt Vogt)



Neustädter Markt 1921

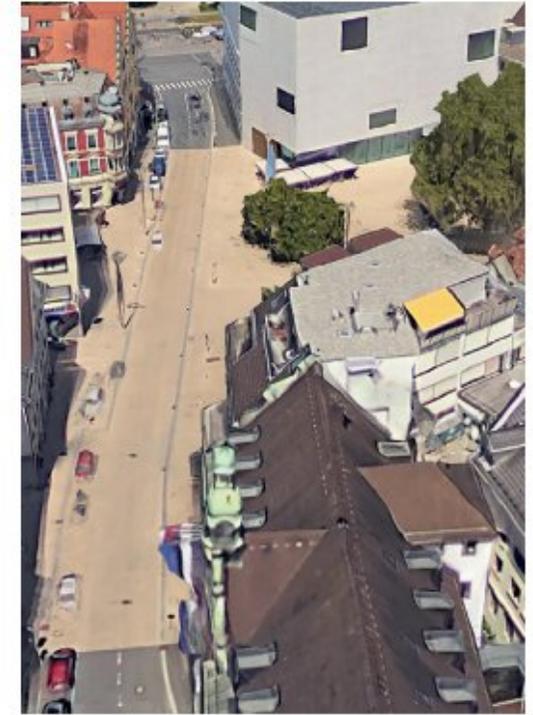


Palaisplatz 1003

Stadtplätze „Fahrbahnüberspannende Gestaltung“

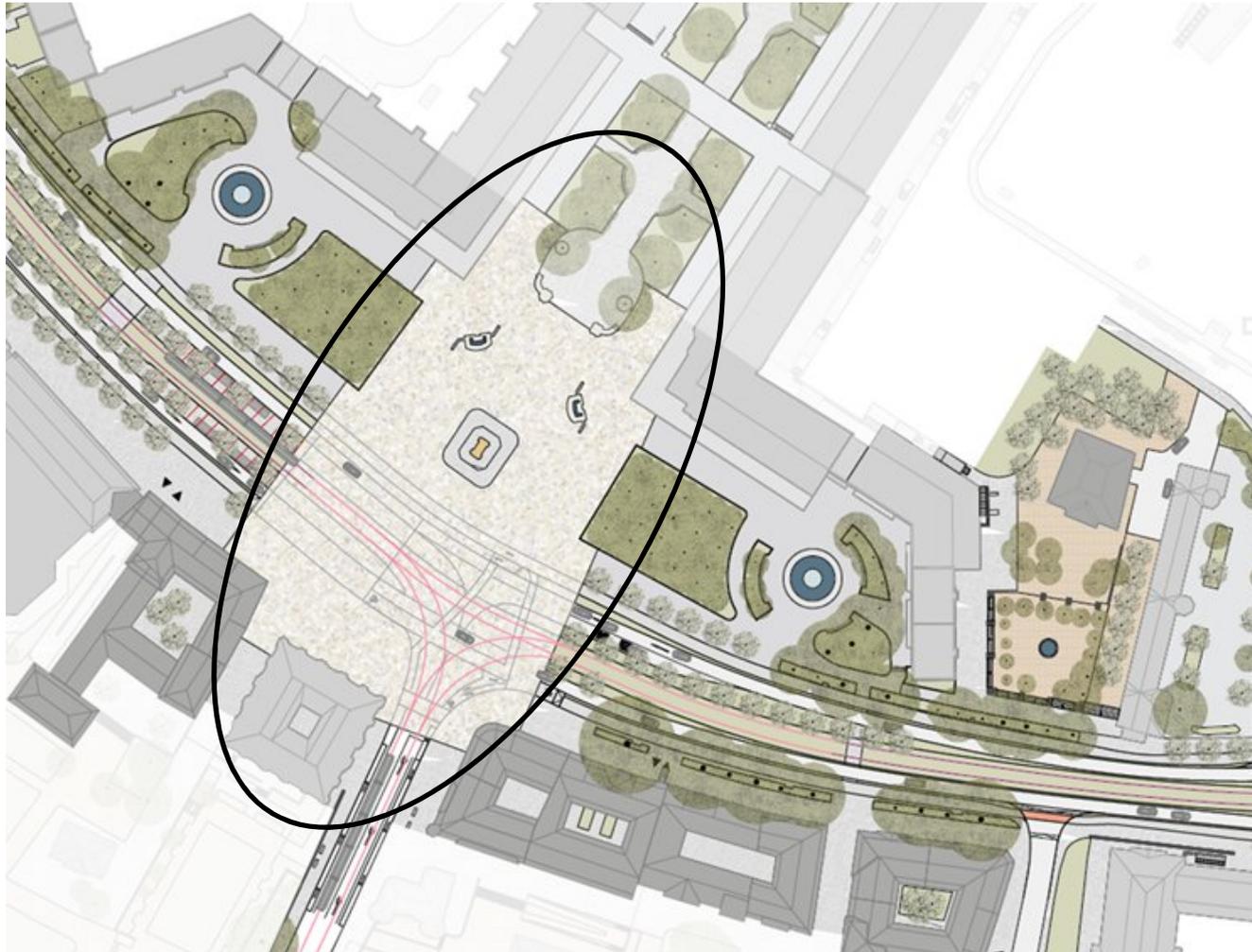


Place Vendome, Paris



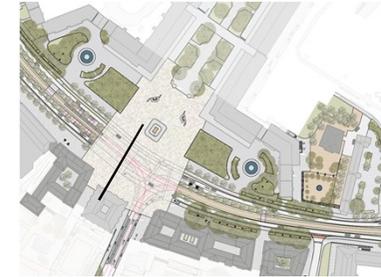
Kornmarkt, Bregenz (Projekt Vogt)

Neustädter Markt – **Fahrbahnüberspannende Gestaltung**



Schnittansicht

Neustädter Markt, Blickrichtung Carolaplatz



Fahrbahnüberspannende, niveaugleiche Platzgestaltung
Straßenbahn in Mittellage

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

Schnittansicht

Neustädter Markt, Blickrichtung Carolaplatz



Fahrbahnüberspannende, niveaugleiche Platzgestaltung,
Straßenbahn in Seitenlage

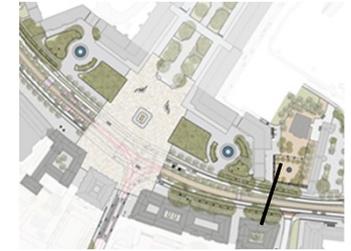
Schnittansicht

Blütenbrunnenplatz – Bebauung Königsufer-
Straßenbahn in Mittellage „Boulevard“



Schnittansicht

Blütenbrunnenplatz - Bebauung Königsufer
Straßenbahn in Seitenlage „Promenade“



Schnittansicht

Jägerhof - Finanzministerium

Straßenbahn in Mittellage „Boulevard“



Schnittansicht Jägerhof - Finanzministerium Straßenbahn in Seitenlage „Promenade“



Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau und Verkehr |
Amt für Stadtplanung und Mobilität | Abt. Verkehrsentwicklungsplanung |
SG Grundlagen der Verkehrsentwicklung



Dresden.
Dresdener

Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2035

Untersuchung für den Bereich:

**Große Meißner Straße, Köpckestraße,
Albertstraße, Antonstraße**
(Projektnullfall und 2 Projektplanfälle)

Projekt:	Prüfung der 2-Streifigkeit der Großen Meißner Straße und der Köpckestraße VPU 2035-37
Anforderung:	61.7 (Herr Zschoge)
Bearbeitungsstand:	14.12.2023
Modell:	Prognose IVM 2035, Stand vom 24.05.2022
Bei Rückfragen:	Herr Rietschel/Herr Fiedler jrietschel@dresden.de, Tel.: (03 51) 4 88 34 46

Inhaltsverzeichnis

1.	Zielstellung und Aufgabe.....	3
2.	Methodik und Randbedingungen	3
3.	Ergebnisse	4
4.	Spitzenstundenanteil	6
5.	Anmerkungen zum Verkehrsmodell	6

Verzeichnis der Anlagen

Anlage 1:	Verkehrsprognose 2035, Verkehrsmengen im Projektnullfall, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 2:	Verkehrsprognose 2035, Verkehrsmengen im Planfall 2-streifig, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 3:	Verkehrsprognose 2035, Verkehrsmengen im Planfall 2-streifig mit Leitzielen DMP2035+, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 4:	Verkehrsprognose 2035, Differenznetz Planfall 2-streifig minus Projektnullfall, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 5:	Verkehrsprognose 2035, Differenznetz Planfall 2-streifig mit Leitzielen DMP 2035+ minus Projektnullfall, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 6:	Verkehrsprognose 2035, Knotenströme im Planfall 2-streifig, Kfz/24 h DTVw5
Anlage 7:	Verkehrsprognose 2035, Knotenströme im Planfall 2-streifig mit Leitzielen DMP 2035+ Kfz/24 h DTVw5
Anlage 8:	Grundlagen und Rahmenbedingungen des Integrierten Verkehrsmodells 2035 der Landeshauptstadt Dresden
Anlage 9:	Aktuelle Tageshochrechnungsfaktoren des Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV)
Anlage 10:	Aktuelle Stundenanteile bzw. Tagesganglinien des Kfz-Verkehrs

1. Zielstellung und Aufgabe

Die vorliegende verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) zur Großen Meißner Straße und zur Köpckestraße hat das Ziel, für den zeitlichen Horizont des Jahres 2035 auf Basis des aktuellen integrierten Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Dresden die zu erwartenden werktäglichen Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr in Kfz/24h (DTV_{w5}) darzustellen.

Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich dabei auf die Große Meißner Straße bzw. Köpckestraße die Albertstraße, die Antonstraße sowie das nachgelagerte Straßennetz.

Laut Aufgabenstellung wurden die Verkehrsmengen für den

- **Projektnullfall:** mit 4-Streifigkeit der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße wie im Bestand,
- **Planfall 2-Streifigkeit:** 2-Streifigkeit der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße zugunsten der Einordnung von Radverkehrsanlagen sowie Führung der Straßenbahn in Mittellage,
- **Planfall 2-Streifigkeit mit Modal-Split nach Leitziele DMP 2035+:** wie Planfall 2-Streifigkeit, zudem Anteil (Modal Split) des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr und ÖPNV) am Binnenverkehr mit 75 Prozent und im Pendlerverkehr mit 50%.

2. Methodik und Randbedingungen

Im **Projektnullfall** gelten für das Untersuchungsgebiet unter anderem folgende, wichtige verkehrliche sowie strukturelle Rahmenbedingungen:

- 4-Streifigkeit der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße wie im Bestand sowie Verkehrsorganisation an den Knotenpunkten Carolaplatz und Hainstraße/Große Meißner Straße wie im Bestand,
- Strukturdaten und Verkehrsnachfrage des Prognosehorizonts 2035.

Für den **Planfall 2-Streifigkeit** gelten folgende verkehrliche Rahmenbedingungen:

wie **Projektnullfall**, aber:

- 2-Streifigkeit Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße zugunsten der Einordnung von beidseitigen Radverkehrsanlagen mit Anpassung der Spurkonfiguration an den Knotenpunkten Carolaplatz und Hainstraße/Große Meißner Straße,
- Führung der Straßenbahn in Mittellage.

Der **Planfall 2-Streifigkeit mit Modal-Split nach Leitziele DMP 2035+** geht von folgenden verkehrlichen Rahmenbedingungen aus:

- wie **Planfall 2-Streifigkeit**, zudem
- Entsprechend der Leitziele des Dresdner Mobilitätsplanes 2035+ erreichen der Fuß und Radverkehr sowie der ÖPNV bis 2035 einen Anteil von 75 Prozent am Dresdner Stadtverkehr (Binnenverkehr) und von 50% im Quell- und Zielverkehr der Ein- und Auspendler

Für den Ansatz der Einhaltung der Modal-Split-Ziele wurden die Matrizen der Verkehrsnachfrage für das Stadtgebiet und das Umland jeweils getrennt für die Nachfragesegmente des Personenverkehrs mit Pkw und des Wirtschaftsverkehrs mit Pkw (nicht aber den Wirtschaftsverkehr mit Lkw) und für jeden Verkehrsbezirk in gleicher Weise so angepasst, dass die Nachfrage im Kfz-Verkehr dann im Binnen-

verkehr und im Quell-Ziel-Verkehr die Zielmarke 25% Kfz-Verkehr bzw. 50% Kfz-Verkehr erreicht. Damit wurde hier ein vereinfachter, pauschaler Ansatz umgesetzt, der in dieser Näherung den lokalen Effekt einer solchen Zielerreichung beschreiben kann.

Zudem gelten die aktuellen Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2035 (siehe Anlage 8).

3. Ergebnisse

Die Verkehrsbelastungen für den Prognosehorizont 2035 für den **Projektnullfall**, den **Planfall 2-Streifigkeit** den **Planfall 2-Streifigkeit mit Leitzielen DMP 2035+** sowie die entsprechenden **Differenznetze Planfall minus Nullfall** sind in den **Anlagen 1 bis 5** dargestellt.

Die knotenstromfeine Darstellung der Verkehrsmengen im **Planfall 2-Streifigkeit** und im **Planfall 2-Streifigkeit mit Leitzielen DMP 2035+** ist in den **Anlagen 6 bis 7** enthalten.

Zudem sind die Anteile des Schwerverkehrs (SV>3,5t) dargestellt.

Fahrzeuge des ÖPNV (Busse, Straßenbahnen) sind hier nicht berücksichtigt, sondern müssen bei DVB AG bzw. VVO abgefragt werden.

Wichtige verkehrliche Zusammenhänge aus der VPU:

In der folgenden Tabelle sind zusätzliche ausgewählte Verkehrsmengen im **Projektnullfall**, im **Planfall 2-Streifigkeit** und im **Planfall 2-streifigkeit mit Leitzielen DMP 2035+** dargestellt.

Querschnitt	Nullfall 2035	Planfall 2-Streifigkeit	Differenz zu Nullfall [%]	Planfall 2-Streifigkeit mit Leitzielen	Differenz zu Nullfall [%]
Köpckestraße: Querschnitt westlich Carolaplatz	26.800	19.900	-6.900 (-26%)	18.800	-8.000 (-30%)
Antonstraße: Querschnitt westlich Albertplatz	16.100	19.500	+3.400 (+21%)	17.100	+1.000 (+6%)
Albertstraße: Querschnitt nördlich Carolaplatz	17.600	20.000	+2.400 (+14%)	18.100	+500 (+3%)
Hansastraße: Querschnitt nördlich Schlesischer Platz	29.900	29.300	-600 (-2%)	26.500	-3.400 (-11%)
Wigardstraße: Querschnitt östlich Carolaplatz	12.000	9.700	-2.300 (-19%)	8.300	-3.700 (-31%)
Glacistraße: Querschnitt südlich Bautzner Straße	2.600	3.000	+400 (+15%)	2.300	-300 (-12%)

Der **Planfall 2-Streifigkeit** geht von einer 2-Streifigkeit der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße mit Führung der Straßenbahn in Mittellage aus. Gegenüber dem Nullfall mit 4-streifiger Fahrbahn sinkt die Kapazität auf dieser Strecke und ein Teil des ursprünglichen Verkehrs dieser Strecke verlagert sich auf andere Routen. Davon betroffen ist insbesondere die Relation Albertstraße – Antonstraße/ Albertplatz.

Zunehmende Verkehrsmengen zeigen sich auf:

- Antonstraße mit bis zu + 3.400 Kfz (+21%),
- Albertstraße mit bis zu + 2.400 Kfz (+14 %) sowie
- Hoyerswerdaer Straße mit 1.200 (+24%)

Neben einer Abnahme des Verkehrs auf der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße sinkt die Verkehrsmenge auch auf den zuführenden Strecken, insbesondere der Hainstraße und der Wigardstraße.

Abnehmende Verkehrsmengen zeigen sich auf:

- der Hainstraße mit bis zu -6.000 Kfz (-30 %),
- der Wigardstraße mit -2.300 Kfz (-19 %) sowie
- der Carolabrücke mit -1.200 Kfz (-33 %).

Im **Planfall 2-Streifigkeit mit Leitziele DMP 2035+** enthält die baulichen Maßnahmen des **Planfalls 2-Streifigkeit**. Zudem wird entsprechend der Leitziele des Dresdner Mobilitätsplanes 2035+ für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) ein Anteil (Modal Split) von 75 Prozent am Stadtverkehr für den Zeithorizont 2035 sowie im Quell- und Zielverkehr der Ein- und Auspendler von 50% entsprechend der beschriebenen Methodik unterstellt.

Auch im **Planfall 2-Streifigkeit mit Leitziele DMP 2035+** nimmt aufgrund der **2-Streifigkeit** die Verkehrsbelegung auf der Großen Meißner Straße bzw. Köpckestraße sowie den zuführenden Straßen Wigardstraße und Hainstraße deutlich ab. Die Verlagerung des Verkehrs auf andere Routen fällt dagegen aufgrund des geringeren Kfz-Anteils am Modal Split deutlich niedriger aus. Insbesondere im Bereich Antonstraße/ Albertplatz sind keine starken Zunahmen mehr sichtbar. Der Verkehr in den entsprechenden Relationen wird dann weiter von der Großen Meißner/ Köpckestraße in zweistreifiger Konfiguration aufgenommen.

Als Anlagen sind zudem:

- die Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2035,
- die aktuellen Umrechnungsfaktoren der Verkehrsanteile der Wochentage sowie
- die aktuellen stundenfeinen Tagesganglinien-Typen des Werktagsverkehrs (Erkenntnisse jeweils auf Basis ortsspezifischer Erhebungen aus den Pegelzählstellen)

enthalten. Diese bilden gemeinsam mit den Werten des DTV_w aus der vorliegenden VPU die Grundlage für die Verkehrsmengenermittlung für verkehrstechnische Untersuchungen, Schalluntersuchungen, mikroskopische Simulationen und andere.

4. Spitzenstundenanteil

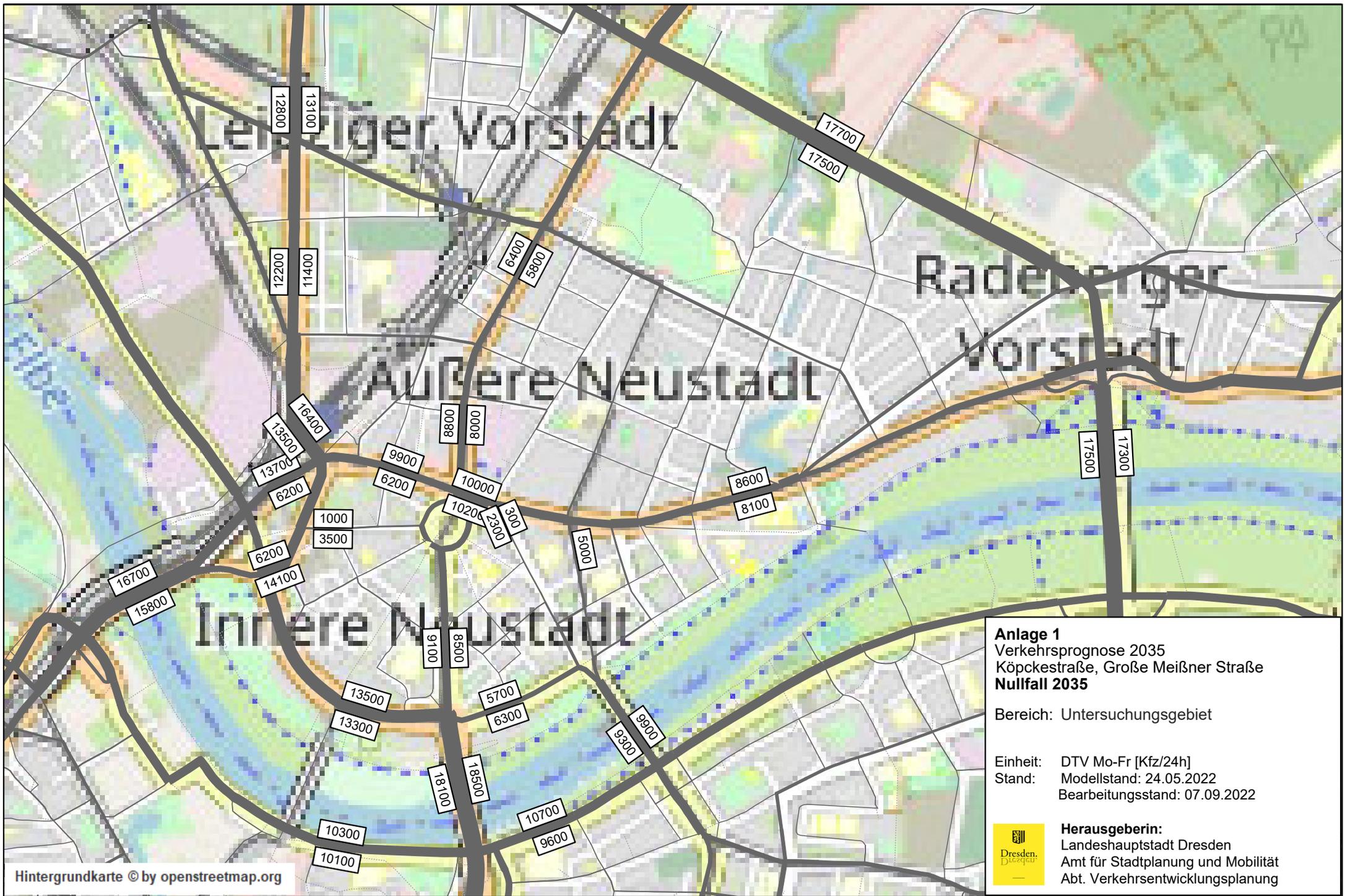
Für die Bewertung der Verkehrsqualität ist entscheidend, welchen Anteil am Tagesverkehr die am stärksten belastete Stunde des Werktages (Spitzenstundenanteil) aufweist. Zur Ermittlung des allgemeinen Spitzenstundenanteils für das Straßennetz der Landeshauptstadt Dresden dienen die auf Basis der automatisierten Pegelzählstellen ermittelten Tagesganglinien mit den jeweiligen Stundengruppen (siehe Anlage).

Bei verkehrstechnischen Dimensionierungen insbesondere an Hauptnetzknotten ist es möglich, dass dieser gesamtstädtische Spitzenstundenwert für eine aussagefähige und belastbare Berechnung nicht ausreicht, da lokale Besonderheiten wie differenzierte Lastrichtungsspitzen vorliegen. Dann empfiehlt es sich, lokale Spitzenstundenanteile zu verwenden, die idealerweise am besagten Knotten oder dessen aktuellen Umfeld erhoben wurden. Zur Erhebung dieser Anteile ist eine werktägliche Knottenstromerfassung über mindestens 24 Stunden gemäß Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) erforderlich. Die so ermittelten Anteile sind dann entweder als Spitzenstundenanteil für den Gesamtknotten oder als jeweils knottenstromfeine Anteile auf die ermittelten Prognosewerte (DTVw5) anzuwenden.

5. Anmerkungen zum Verkehrsmodell

Die vorliegenden Angaben sind dem aktuellen Stand des integrierten Verkehrsmodells 2013/2035 der Landeshauptstadt Dresden entnommen. Dieses Modell bildet entsprechend des aktuellen Standes der Technik zuverlässig die intermodalen Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehrsangebot und Nachfrage über alle Verkehrsträger hinweg ab. Auf Grundlage umfassender analytischer Erkenntnisse werden die komplexen Entscheidungsmuster von Personen und Wirtschaftsverkehren nachgebildet und berechnet. Analog zu analytischen Betrachtungen unterliegen aber auch die Aussagen makroskopischer Verkehrsmodelle generell methodischen Unschärfen. Die dargestellten Ergebnisse im Prognosehorizont 2035 sind das Ergebnis rationaler Entscheidungsprozesse in der verkehrlich-strukturellen Nachfrage innerhalb eines 15-jährigen Betrachtungszeitraums.

Aufgrund der methodischen Grenzen makroskopischer Verkehrsmodelle sind insbesondere Aussagen zu Verkehrsbelastungen von unter 1.000 Kfz/ 24h (betrifft insbesondere das Nebenstraßennetz) nur äußerst eingeschränkt möglich. Solche Werte unterliegen besonders starken statistischen Schwankungen. Bei baulichen, verkehrlichen und umwelttechnischen Dimensionierungen sollte deshalb aus verkehrsplanerischer Sicht eine werktägliche Mindestverkehrsmenge von 1.000 Kfz sowie 2% SV im Querschnitt angesetzt werden, falls keine weiteren lokalen Erkenntnisse zu Verkehrsmengen vorliegen.

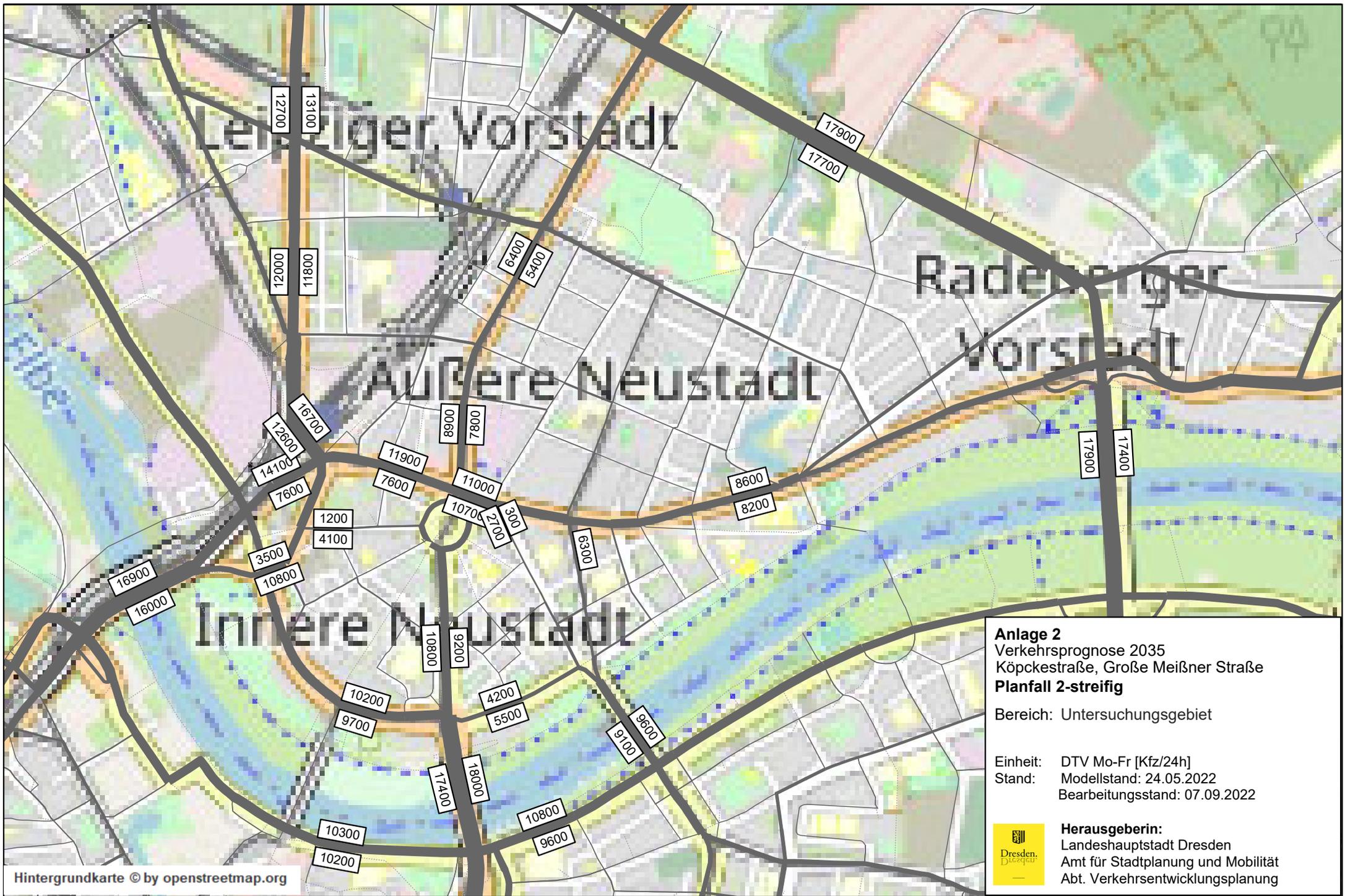


Anlage 1
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
 Nullfall 2035

Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



Hintergrundkarte © by openstreetmap.org

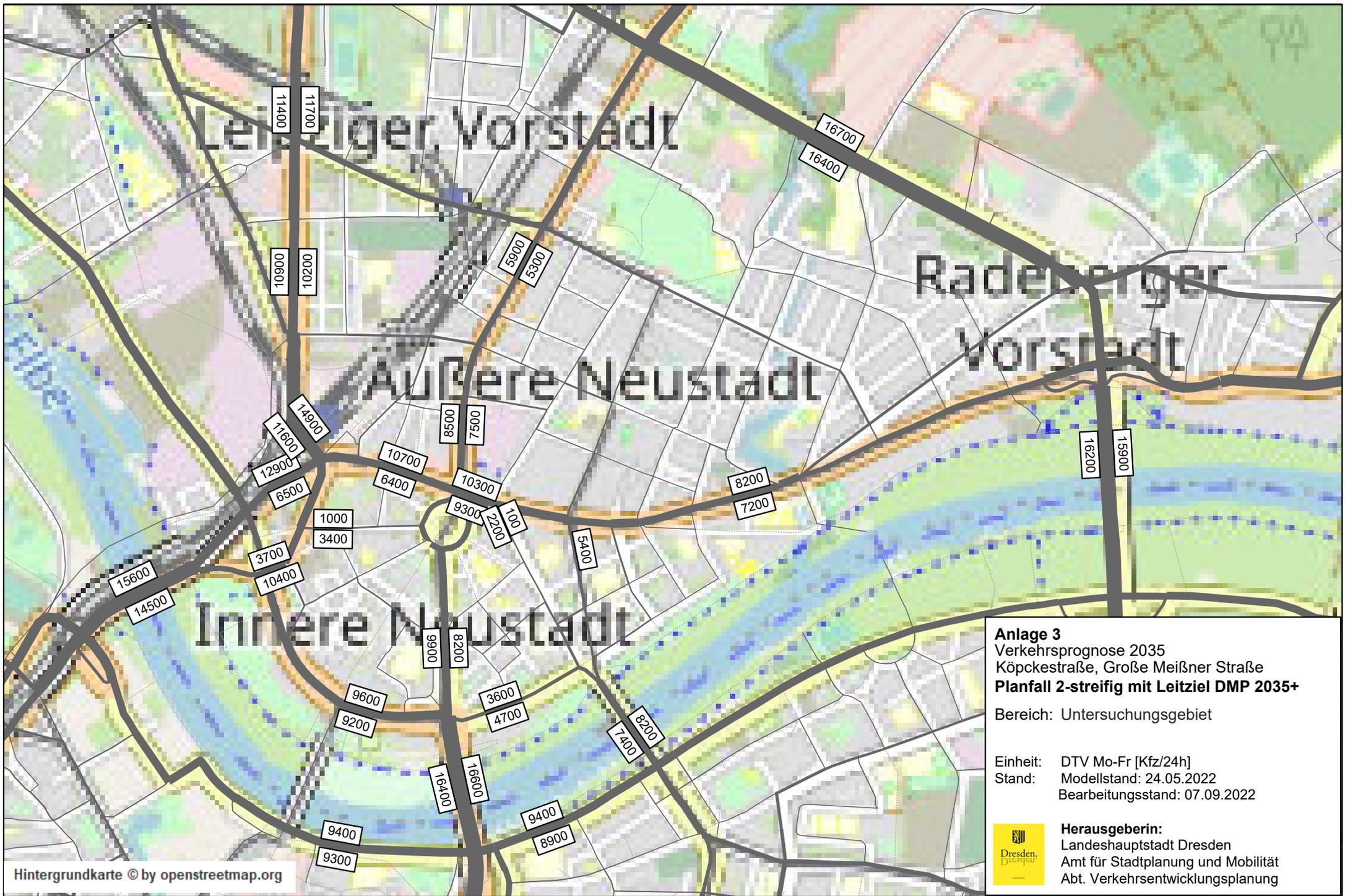
Anlage 2
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
Planfall 2-streifig

Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung





Leitziger Vorstadt

Radeberger Vorstadt

Außere Neustadt

Innere Neustadt

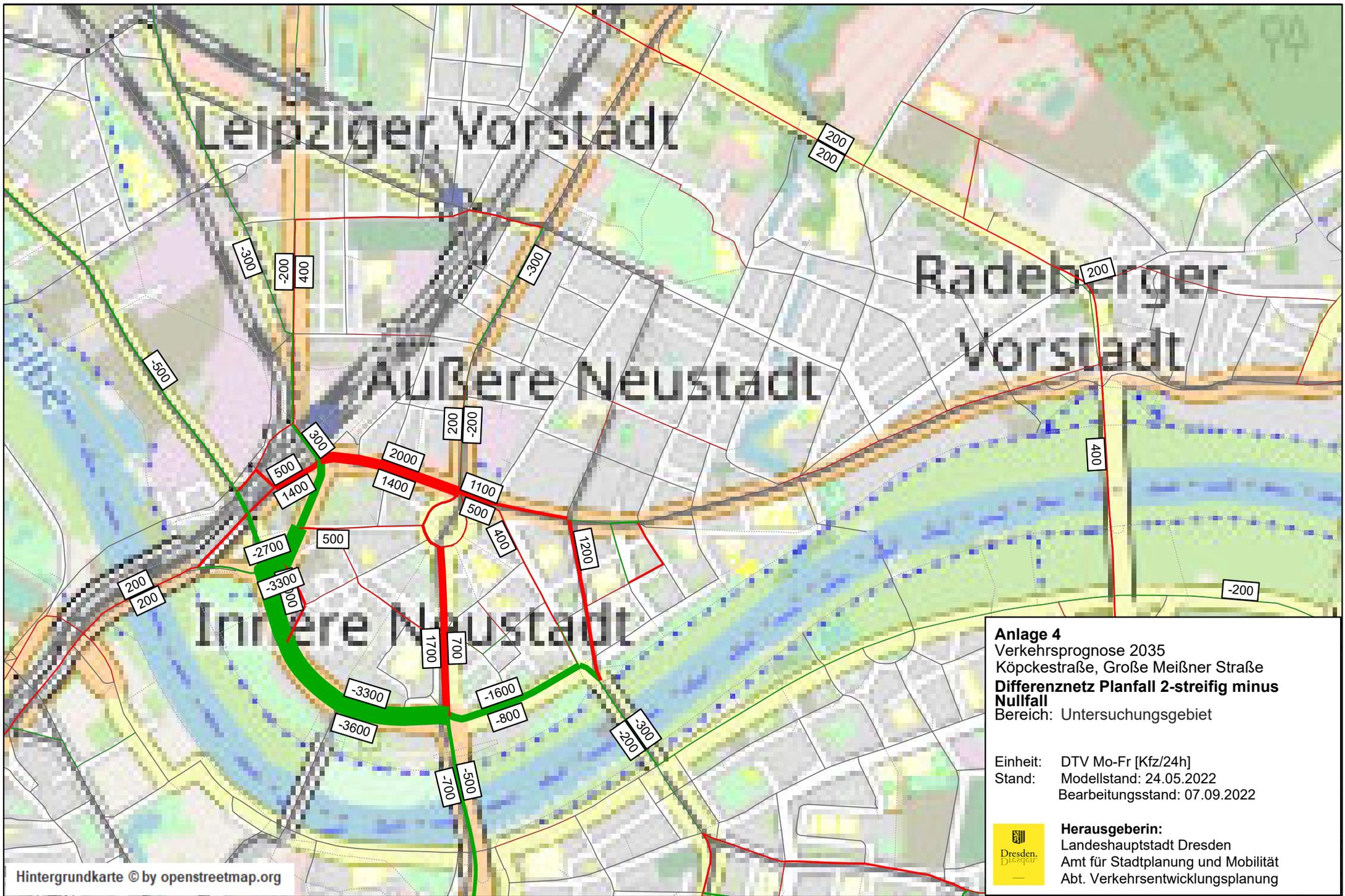
Anlage 3
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
Planfall 2-streifig mit Leitziel DMP 2035+

Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

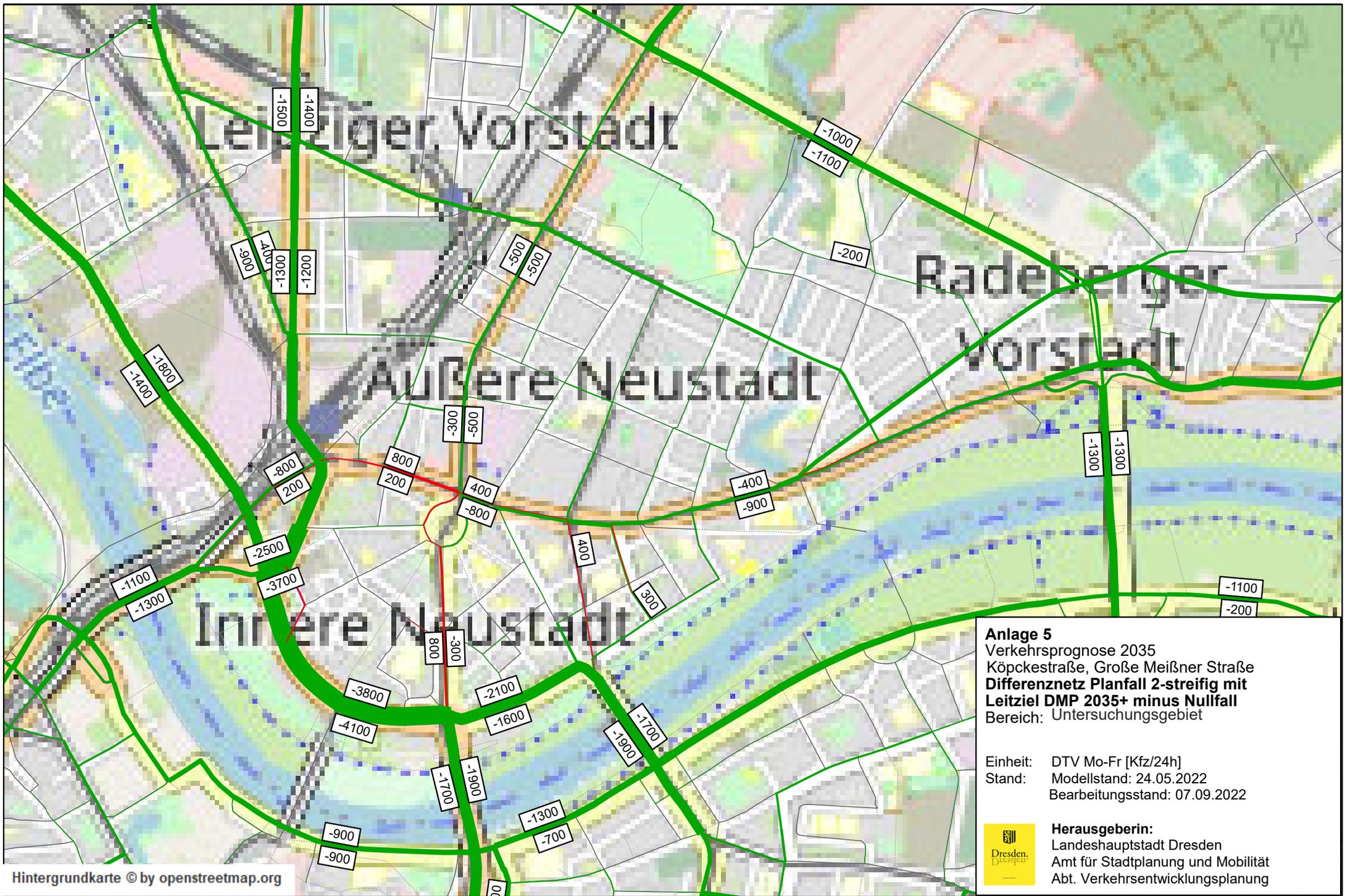




Anlage 4
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
Differenznetz Planfall 2-streifig minus Nullfall
 Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

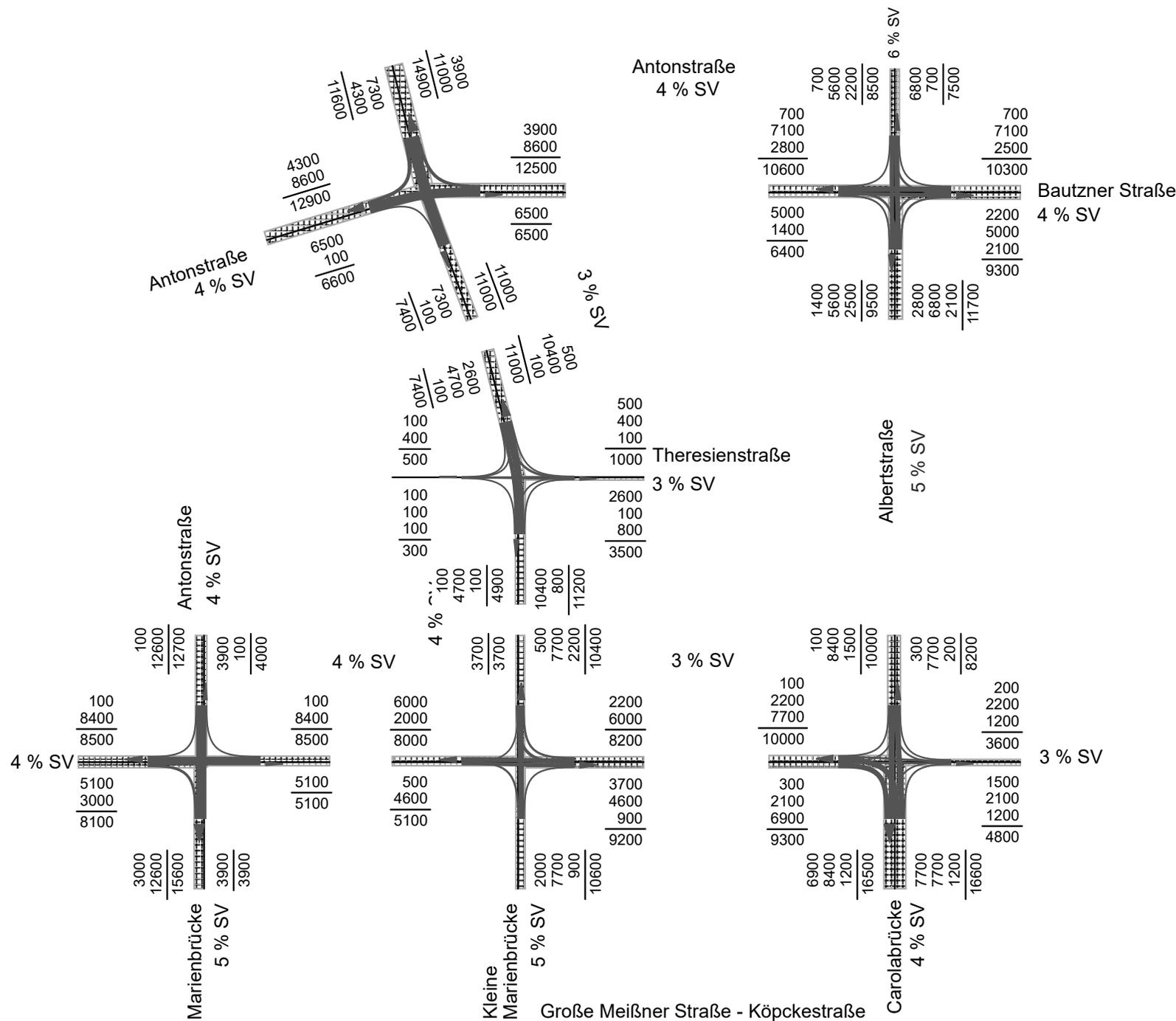


Anlage 5
 Verkehrsprognose 2035
 Köpckestraße, Große Meißner Straße
**Differenznetz Planfall 2-streifig mit
 Leitziel DMP 2035+ minus Nullfall**
 Bereich: Untersuchungsgebiet

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung





Anlage 7
 Verkehrsprognose 2035
 Große Meißner Straße, Köpckestraße
Planfall 2-streifig mit Leitziel DMP 2035+

Bereich: Große Meißner Straße, Köpckestraße

Einheit: DTV Mo-Fr [Kfz/24h]
 Stand: Modellstand: 24.05.2022
 Bearbeitungsstand: 07.09.2022

Herausgeberin:
 Landeshauptstadt Dresden
 Amt für Stadtplanung und Mobilität
 Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

SV = Schwerverkehrsanteil (>3,5t; DTV Mo-Fr) ohne Linienbusverkehr

Grundlagen und Rahmenbedingungen der Verkehrsprognose 2035

Die Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2035 werden auf der Grundlage einer verkehrsplanerischen Modellrechnung, dem „Integrierten Verkehrsmodell Dresden 2018/2035“ erarbeitet. Das Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Die ableitbaren Wegebeziehungen werden in einem definierten Untersuchungsraum simuliert.

Den *Untersuchungsraum* bilden die Landeshauptstadt Dresden (Planungsgebiet PG) und der Verdichtungsraum „Oberes Elbtal“ (erweitertes Planungsgebiet ePG) einschließlich einer erweiterten Umlandzone (UL). Die Grenzen des Untersuchungsraumes liegen bis etwa 60 km außerhalb des Stadtgebietes. Sie wurden so gewählt, dass der überwiegende Teil der auf Dresden wirkenden verkehrlichen Einflüsse im Verkehrsmodell Berücksichtigung findet. Verkehrsströme von weiter außerhalb sind gesondert integriert. Der Untersuchungsraum ist in mehr als 1023 Verkehrszellen gegliedert, davon entfallen etwa 610 auf das Stadtgebiet Dresden.

Das *Netzmodell* enthält alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. Alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2030 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2018 bis zum Prognosejahr 2035 voraussichtlich verkehrswirksam werden, sind eingearbeitet. Dazu zählen u.a.:

- Fertigstellung S 177n Pirna – Radeberg – BAB 4,
- Neubau Teilstück E.-Ambros-Ufer stadtwärts im Bereich Altcotta mit zweiter Richtungsfahrbahn,
- Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen bis zum 3. Bauabschnitt,
- zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude,
- Sperrung der Augustusbrücke für Kfz,
- vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta,
- 1. Ausbaustufe (zweistreifig) Königsbrücker Straße Nord von Olbrichtplatz bis Brücke Industriegelände,
- zweistreifiger Ausbau Stauffenbergallee West
- zweistreifiger Ausbau Königsbrücker Straße Süd zwischen Albertplatz und Olbrichtplatz,
- Neubau der AS Weixdorf an die A 4 und Anbindung zum Gewerbegebiet Promigberg,
- Neubau östliche Verlängerung Tiergartenstraße zur Liebstädter Straße,
- Neubau Verlängerung Liebstädter Straße zur Reicker Straße,
- Umsetzung Stadtbahnprogramm (TP 1 bis 2) und S-Bahn-Ausbau (Takt und Haltestellen),
- Ergänzung Stadtbahn 2020 zwischen Strehlen und Pohlandplatz (Linie 14 Leutewitz – Tolkewitz)
- Ausbau Elberadweg, Sanierung und Attraktivierung Fuß/Rad,
- Schwerverkehrsverbot im Durchgangsverkehr,

Die *Strukturdaten* sind wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2035 prognostiziert. Sämtliche Strukturdaten - Einwohner (in Altersklassen), Arbeitsplätze, Verkaufsflächen und weitere - waren für jede einzelne Verkehrszelle bereit zu stellen. Dieser Prozess vollzog sich für das Dresdner Stadtgebiet unter maßgebender Beteiligung der Kommunalen Statistikstelle, des Stadtplanungsamtes sowie weiterer Fachämter der Landeshauptstadt Dresden. Die Strukturdaten des Umlandes beruhen maßgeblich auf dem Landesverkehrsmodell Sachsen, der 7. regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Statistischen Landesamtes, Prognosen für die Erlebnisregion Dresden sowie weiterer Angaben.

Eckdaten der prognostizierten Entwicklung (Angaben gerundet, Bearbeitungsstand: April 2021):

	Analyse 2018			Prognose 2035		
	Dresden*	Umland	Gesamt	Dresden*	Umland	Gesamt
Einwohner, gesamt	566.400	747.600	1.314.000	584.400	695.700	1.280.100
Arbeitsplätze, gesamt	336.900	350.100	687.000	343.200	301.700	644.900
Verkaufsflächen [m²]	934.100	1.324.800	2.258.900	969.300	1.324.800	2.294.100

Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben.

*Angaben für Dresden mit Haupt- und Nebenwohnern



Umrechnungsfaktoren Verkehrsanteile Wochentage

Datenbasis : **Mittelwerte 2019**
 44 Pegelzählstellen gesamtes Stadtgebiet DD

Fahrzeuge bis 3,5t

(Pkw, PkwA, Kt, Krad, Son)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,16	x 1,02	x 0,84	x 0,63
DTVw	x 0,87		x 0,88	x 0,72	x 0,54
DTVu	x 0,98	x 1,14		x 0,82	x 0,62
DTVsa	x 1,16	x 1,38	x 1,22		x 0,75
DTVso	x 1,37	x 1,84	x 1,62	x 1,33	

Fahrzeuge größer 3,5t (SV)

(Lkw, LkwA, Bus, Lz)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,34	x 1,19	x 0,41	x 0,25
DTVw	x 0,74		x 0,88	x 0,31	x 0,19
DTVu	x 0,84	x 1,13		x 0,35	x 0,21
DTVsa	x 2,42	x 3,26	x 2,88		x 0,60
DTVso	x 4,01	x 5,39	x 4,76	x 1,65	

Die Umrechnung von Samstag- und Sonntagwerten auf Wochenbelegungen sollte nur in Ausnahmefällen erfolgen.

DTV	DTV	alle Tage des Jahres
DTVw	Werktag	alle Tage Montag bis Freitag außer Ferientage und Feiertage
DTVu	Ferien	alle Ferientage
DTVsa	Samstag	alle Samstage außer Feiertage
DTVso	Sonntag	alle Sonntage einschließlich Feiertage



Umrechnungsfaktoren Verkehrsanteile Wochentage

Datenbasis : **Mittelwerte 2019**
44 Pegelzählstellen gesamtes Stadtgebiet DD

Fahrzeuge größer 3,5t (Lkw1) (Lkw, Bus)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,32	x 1,18	x 0,46	0,30
DTVw	x 0,76		x 0,89	x 0,35	x 0,23
DTVu	x 0,85	x 1,12		x 0,39	x 0,25
DTVsa	x 2,18	x 2,88	x 2,57		x 0,65
DTVso	x 3,34	x 4,41	x 3,93	x 2,34	

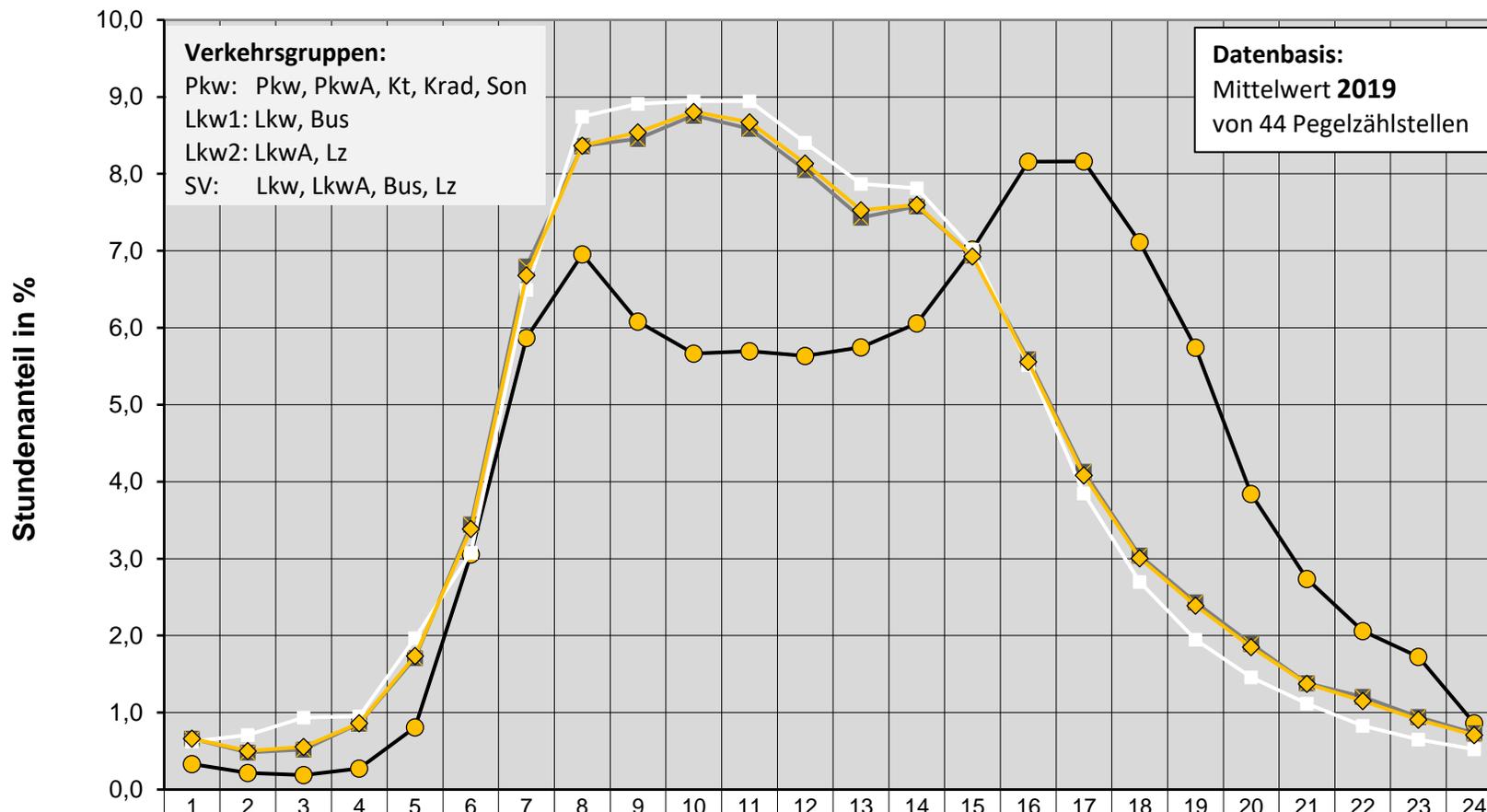
Fahrzeuge größer 3,5t (Lkw2) (LkwA, Lz)

	DTV	DTVw	DTVu	DTVsa	DTVso
Ausgangswert					
DTV		x 1,41	x 1,22	x 0,29	0,11
DTVw	x 0,71		x 0,87	x 0,21	x 0,08
DTVu	x 0,82	x 1,16		x 0,24	x 0,09
DTVsa	x 3,46	x 4,88	x 4,22		x 0,38
DTVso	x 9,00	x 12,68	x 10,98	x 6,77	

Die Umrechnung von Samstag- und Sonntagwerten auf Wochenbelegungen sollte nur in Ausnahmefällen erfolgen.

DTV	DTV	alle Tage des Jahres
DTVw	Werktag	alle Tage Montag bis Freitag außer Ferientage und Feiertage
DTVu	Ferien	alle Ferientage
DTVsa	Samstag	alle Samstage außer Feiertage
DTVso	Sonntag	alle Sonntage einschließlich Feiertage

Tagesganglinien Mo-Fr der Verkehrsgruppen Stadtgebiet LH Dresden

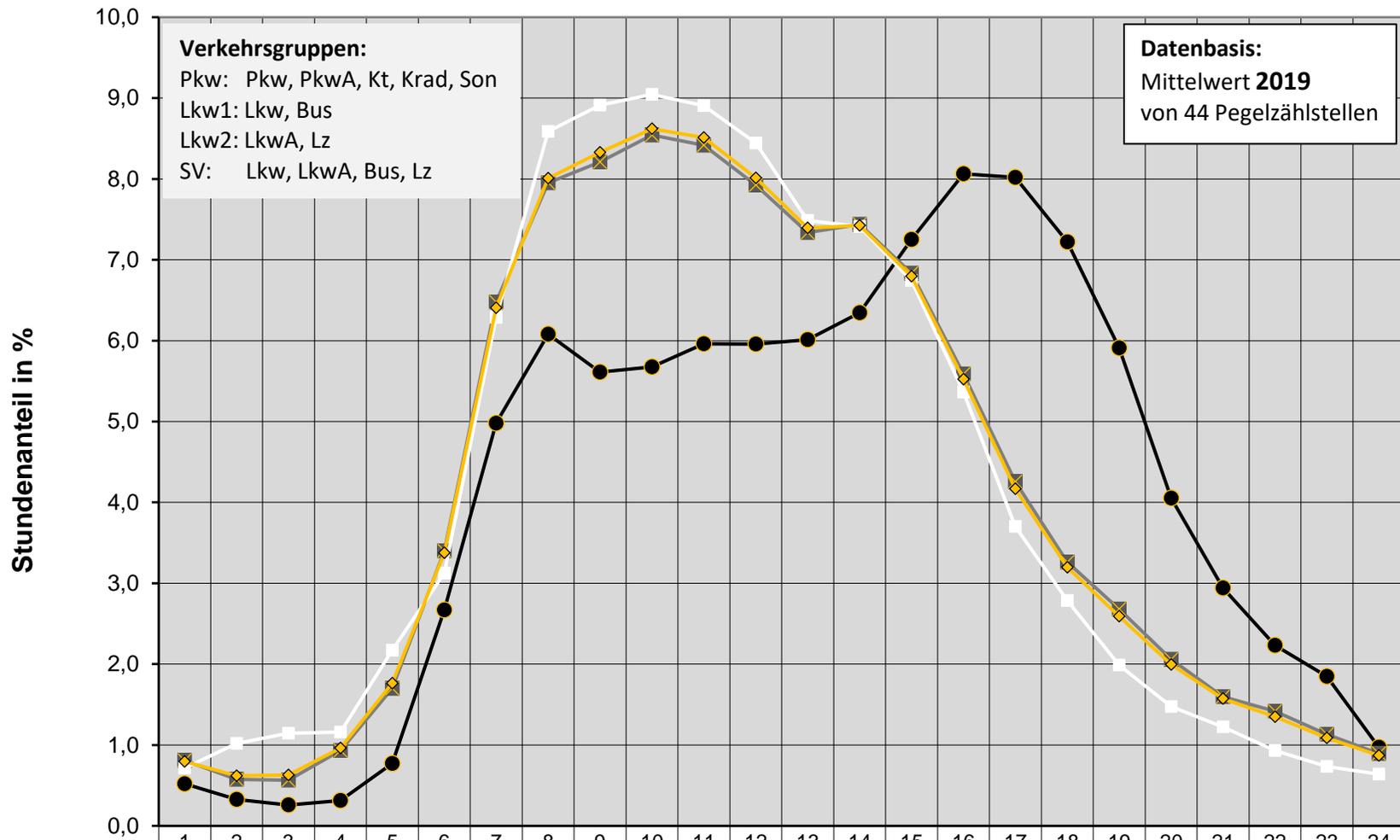


Verkehrsgruppen:
Pkw: Pkw, PkwA, Kt, Krad, Son
Lkw1: Lkw, Bus
Lkw2: LkwA, Lz
SV: Lkw, LkwA, Bus, Lz

Datenbasis:
Mittelwert **2019**
von 44 Pegelzählstellen

● TGw_PKW (Mo-Fr)	0,33	0,22	0,19	0,27	0,81	3,06	5,87	6,96	6,08	5,66	5,69	5,63	5,75	6,06	7,02	8,16	8,16	7,11	5,74	3,84	2,74	2,06	1,73	0,86
■ TGw_LKW1 (Mo-Fr)	0,66	0,48	0,52	0,86	1,71	3,44	6,80	8,36	8,46	8,76	8,59	8,05	7,43	7,58	6,94	5,59	4,13	3,04	2,43	1,89	1,38	1,21	0,94	0,73
□ TGw_LKW2 (Mo-Fr)	0,63	0,71	0,93	0,95	1,97	3,08	6,49	8,75	8,91	8,95	8,94	8,41	7,87	7,81	7,02	5,51	3,85	2,70	1,95	1,46	1,12	0,83	0,65	0,52
◆ TGw_SV (Mo-Fr)	0,66	0,50	0,56	0,86	1,74	3,39	6,68	8,37	8,54	8,81	8,67	8,14	7,53	7,60	6,93	5,56	4,08	3,01	2,39	1,85	1,37	1,15	0,91	0,71

Tagesganglinien Mo-So der Verkehrsgruppen Stadtgebiet LH Dresden



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
● TGw_PKW (Mo-So)	0,52	0,33	0,26	0,31	0,77	2,67	4,98	6,08	5,61	5,68	5,96	5,96	6,01	6,35	7,25	8,06	8,02	7,22	5,91	4,05	2,94	2,23	1,85	0,97
■ TGw_LKW1 (Mo-So)	0,81	0,58	0,56	0,93	1,70	3,40	6,48	7,95	8,21	8,54	8,42	7,92	7,34	7,44	6,83	5,59	4,26	3,26	2,68	2,06	1,60	1,42	1,13	0,90
□ TGw_LKW2 (Mo-So)	0,71	1,02	1,15	1,16	2,17	3,13	6,29	8,59	8,91	9,05	8,91	8,44	7,49	7,41	6,74	5,36	3,70	2,79	1,99	1,48	1,22	0,93	0,74	0,64
◆ TGw_SV (Mo-So)	0,80	0,62	0,63	0,96	1,76	3,38	6,40	8,01	8,33	8,62	8,51	8,01	7,39	7,43	6,80	5,52	4,17	3,20	2,59	2,00	1,57	1,35	1,09	0,87

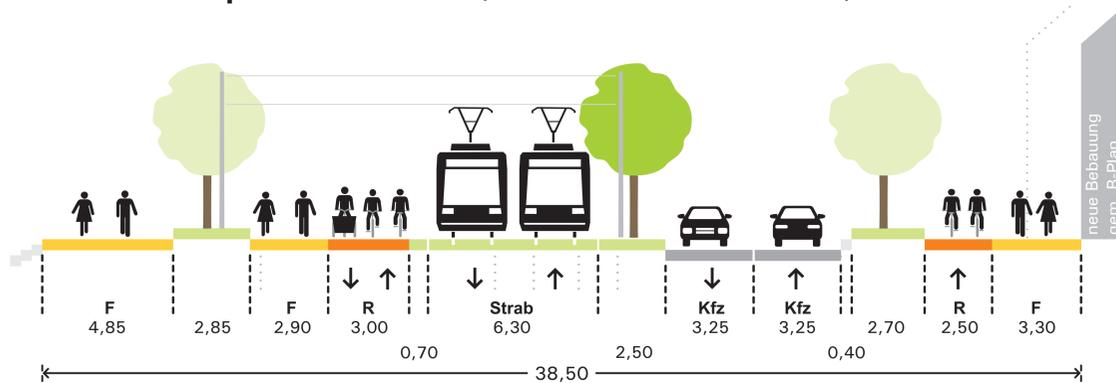
DRESDEN - VERKEHRSPLANERISCHE STUDIE GROSSE MEISSNER STRASSE / KÖPCKESTRASSE

Vertiefungsvariante 1 - Straßenbahn in nördlicher Seitenlage

Stand 03.06.2022

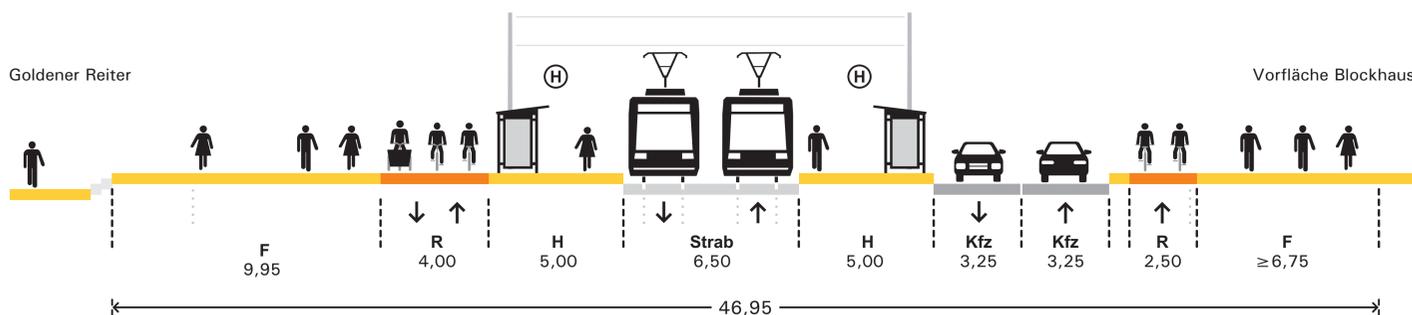


Straßenraumquerschnitt A-A (Höhe Wiesentorstraße)



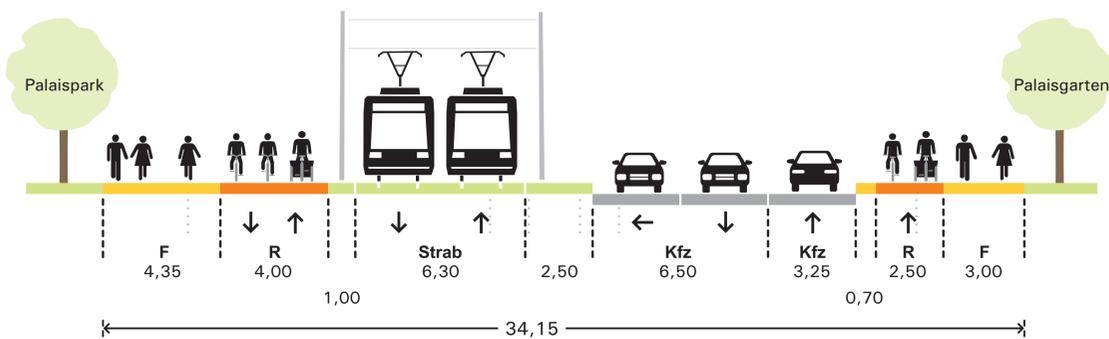
- Zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt
- Eigenständige Geh- und Radwege
- Promenade im nördlichen Seitenraum
- Multifunktionsstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahn (hier: Baumpflanzungen, Mast-/ÖB-Standorte und Querungshilfe)
- grüner Bahnkörper
- Anpassung der Gleis- und Bordlage
- Hochbeete ggf. punktuell unterbrechen, um beide Gehwegbereiche zu verknüpfen und die Erschließung durch den Radverkehr sicherzustellen ("nur" auf Promenade erforderlich)

Straßenraumquerschnitt B-B (nördlich Augustusbrücke)



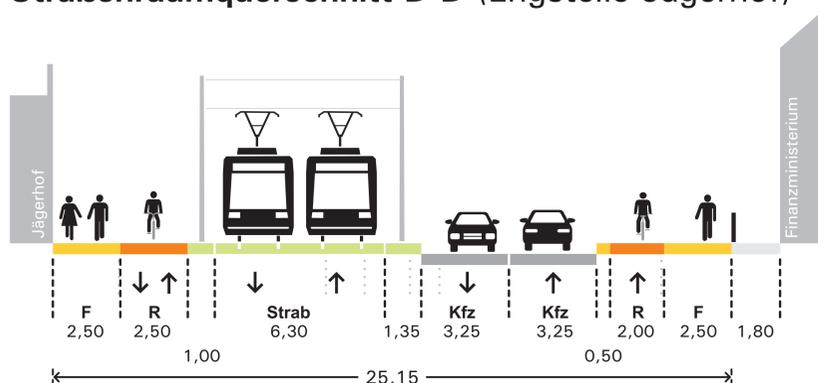
- Zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt
- Abbiegestreifen Richtung Augustusbrücke entfällt
- Eigenständige Geh- und Radwege
- Promenade im nördlichen mit Seitenraum
- Multifunktionsstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahn (hier: Haltestelle, Mast-/ÖB-Standorte)
- beidseitig Potenzial für Baumpflanzungen
- Erhalt der Gleislage

Straßenraumquerschnitt C-C (Höhe Palaispark/-garten)



- Zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt (zzgl. Abbiegestreifen)
- Eigenständige Geh- und Radwege
- Promenade im nördlichen Seitenraum
- grüner Bahnkörper
- Multifunktionsstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahn (hier: optische Verknüpfung der Parkanlagen durch begrünten Mittelstreifen, Mast-/ÖB-Standorte)
- Anpassung der Gleislage und der Bordlage

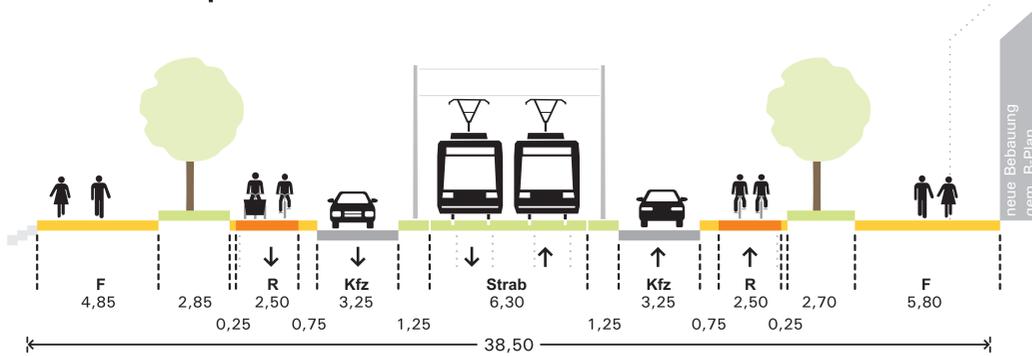
Straßenraumquerschnitt D-D (Engstelle Jägerhof)



- Zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt
- Eigenständige Geh- und Radwege
- grüner Bahnkörper
- Multifunktionsstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahn (hier: sehr schmal, nur Aufnahme Mast-/ÖB-Standorte)
- Anpassung der Gleislage und der Bordlage

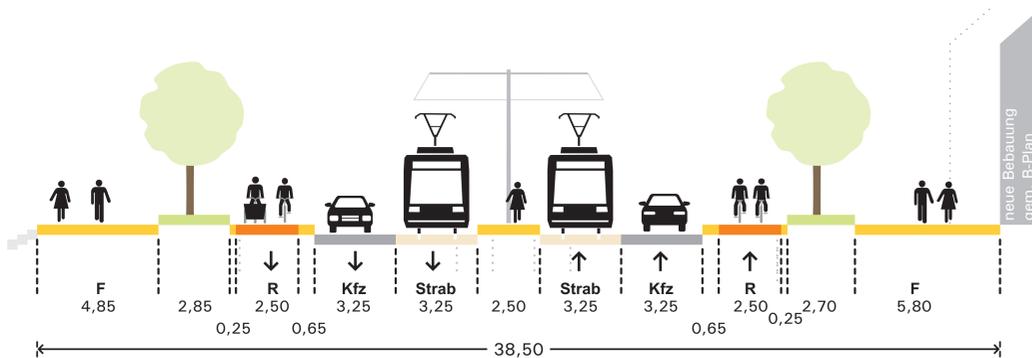


Straßenraumquerschnitt A-A (Höhe Wiesentorstraße)



Variante 1

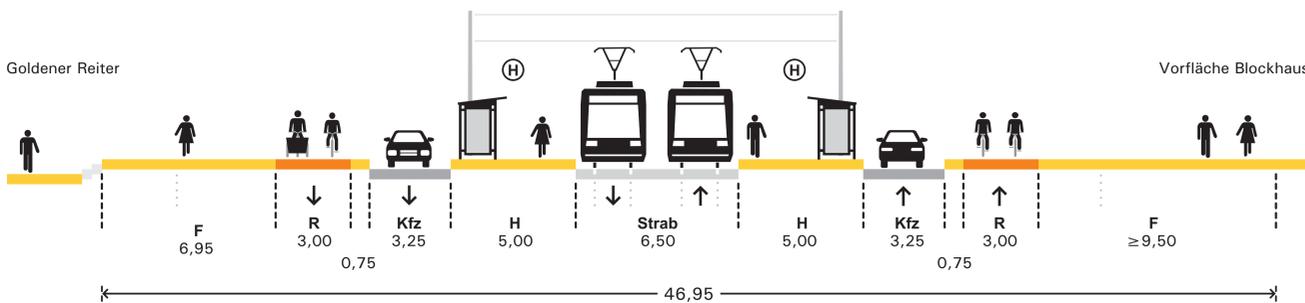
- Einstreifige Richtungsfahrbahnen
- Eigenständige Geh- und Radwege
- Multifunktionsstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahnen (hier: sehr schmal, nur Aufnahme der Oberleitungsmasten)
- grüner Bahnkörper
- Anpassung der Gleis- und Bordlage
- Hochbeete beidseitig ggf. punktuell unterbrechen, um die Erschließung durch den Fuß- und Radverkehr sicherzustellen



Variante 2

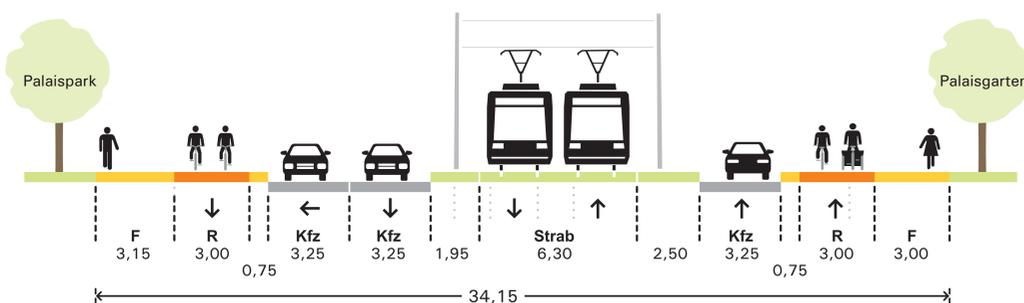
- Einstreifige Richtungsfahrbahnen
- Eigenständige Geh- und Radwege
- Multifunktionsstreifen in Straßenraummitte (hier: Querungshilfe, Aufnahme Mast-/ÖB-Standorte)
- grüner Bahnkörper
- Anpassung der Gleis- und Bordlage
- Hochbeete beidseitig ggf. punktuell unterbrechen, um die Erschließung durch den Fuß- und Radverkehr sicherzustellen

Straßenraumquerschnitt B-B (nördlich Augustusbrücke)



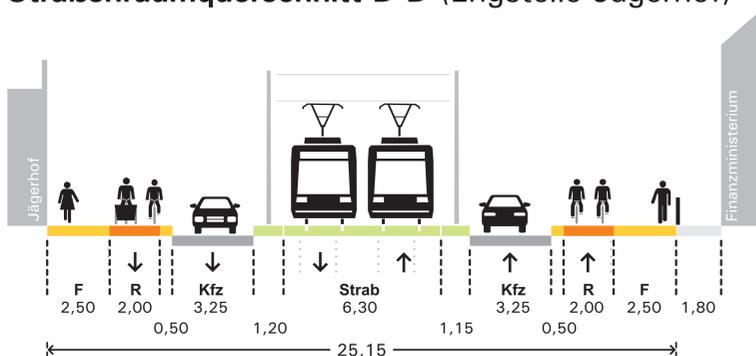
- Einstreifige Richtungsfahrbahnen
- Abbiegestreifen Richtung Augustusbrücke entfällt
- Eigenständige Geh- und Radwege
- Große Verbreiterung der Gehwege
- Potenzial Baumpflanzungen
- Multifunktionsstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahnen (hier: Haltestelle, Mast-/ÖB-Standorte)
- Anpassung der Bordlage

Straßenraumquerschnitt C-C (Höhe Palaispark/-garten)



- Einstreifige Richtungsfahrbahnen (zzgl. Abbiegestreifen)
- Eigenständige Geh- und Radwege
- grüner Bahnkörper
- Multifunktionsstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahnen (hier: optische Verknüpfung der Parkanlagen durch begrünten Mittelstreifen, Mast-/ÖB-Standorte)
- Anpassung der Gleis- und Bordlage

Straßenraumquerschnitt D-D (Engstelle Jägerhof)



- Einstreifige Richtungsfahrbahnen
- Eigenständige Geh- und Radwege
- grüner Bahnkörper
- Multifunktionsstreifen zwischen Bahnkörper und Fahrbahnen (hier: sehr schmal, nur Aufnahme Mast-/ÖB-Standorte)
- Anpassung der Gleis- und Bordlage

Rückblick – Untersuchung 2014



Fazit der Studie

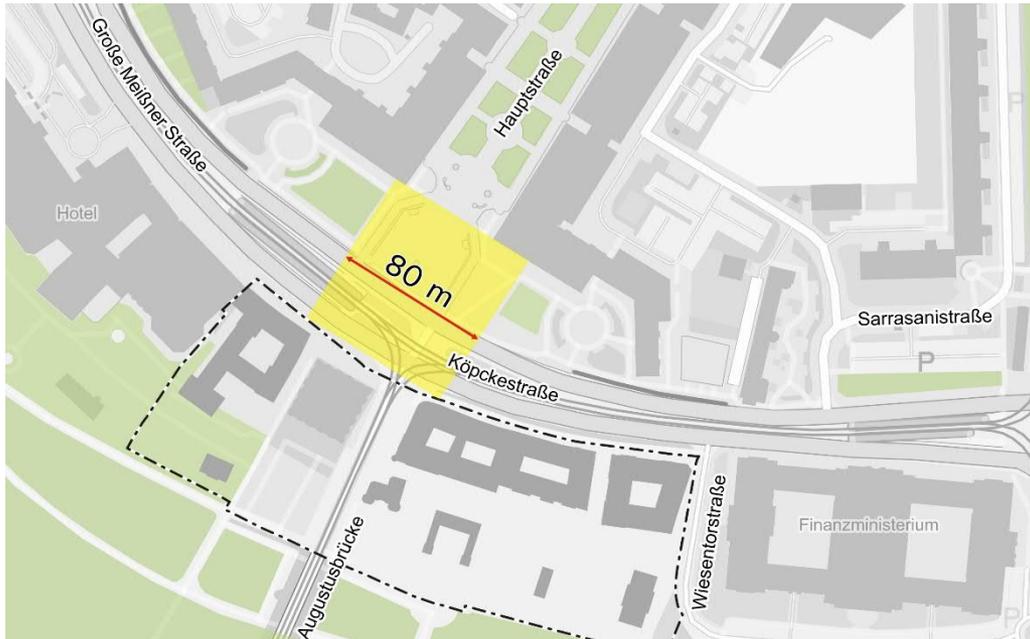
- Aus städtebaulicher Sicht kann die Autotunnellösung nicht vertreten werden.
- Ca. 560 m lange autofreie Strecke wird gegen ca. 220 m Rampenlängen an sensiblen, historischen Stellen erkauf.
- Die Teilbereiche am Finanzministerium und Jägerhof sowie am Japanischen Palais [...] gilt es aufzuwerten und nicht zusätzlich durch große Rampenbauwerke zu belasten.

Quelle: Pesch Partner, Dortmund, 2014

Unterirdische Führung des Kfz-Verkehr

Idee

- Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Bereich Neumarkt
 - Dadurch komfortablere Querung der Großen-Meißner-Straße/Köpckestraße
- ➔ Bessere Verknüpfung von Neustadt und Altstadt im Zuge der Achse Hauptstraße/Augustusbrücke für Fuß- und Radverkehr

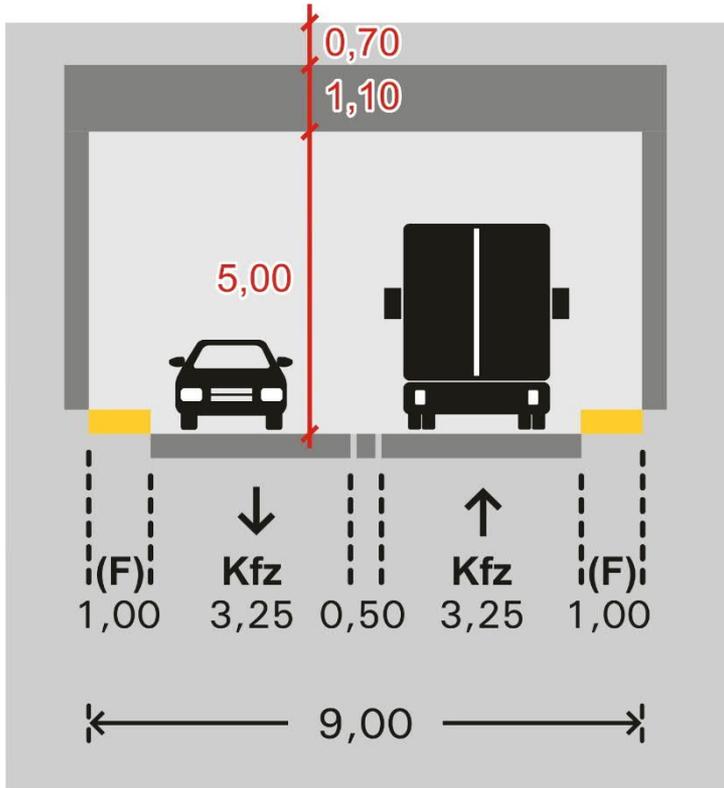


Unterführung statt Tunnel

- Länge < 80 m
- Geringere Anforderungen an Belüftung, Brandschutz ...

Unterirdische Führung des Kfz-Verkehr

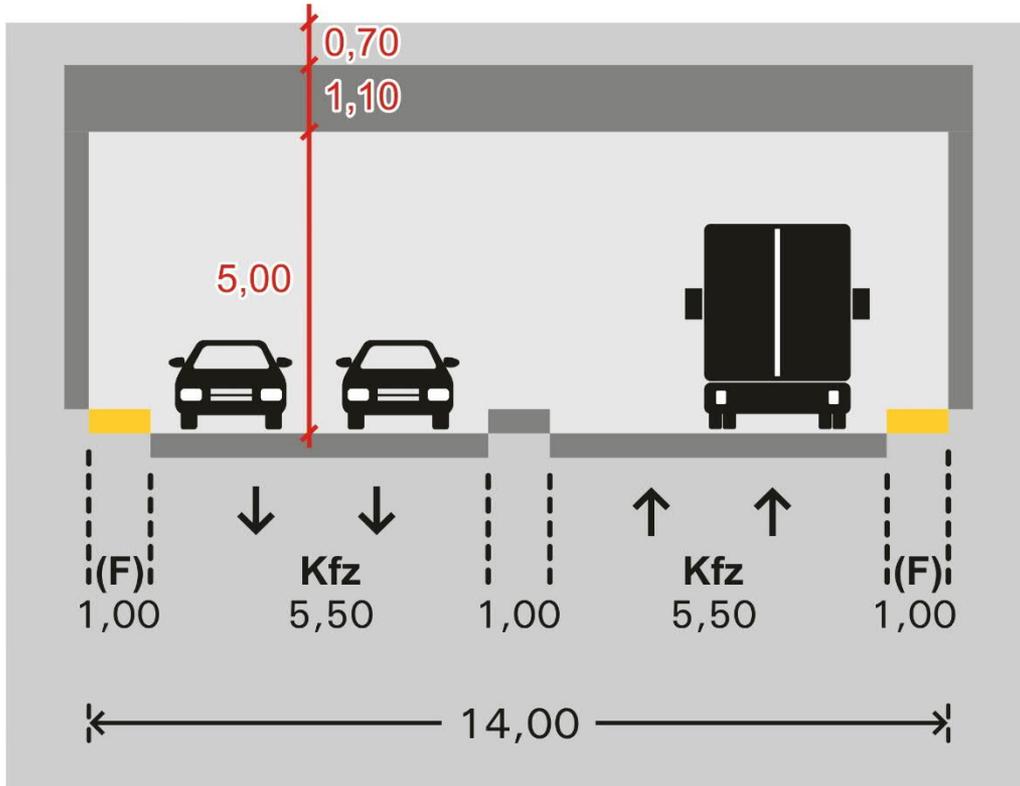
Tunnelquerschnitt – Zweistreifiger Fahrbahnquerschnitt



- Mitteltrennung: Doppelmarkierung
- Beidseitig Notgehwege
- Lichter Raum 4,50 m
(0,50 m Raum für Leuchten etc. → 5,00 m)

Unterirdische Führung des Kfz-Verkehr

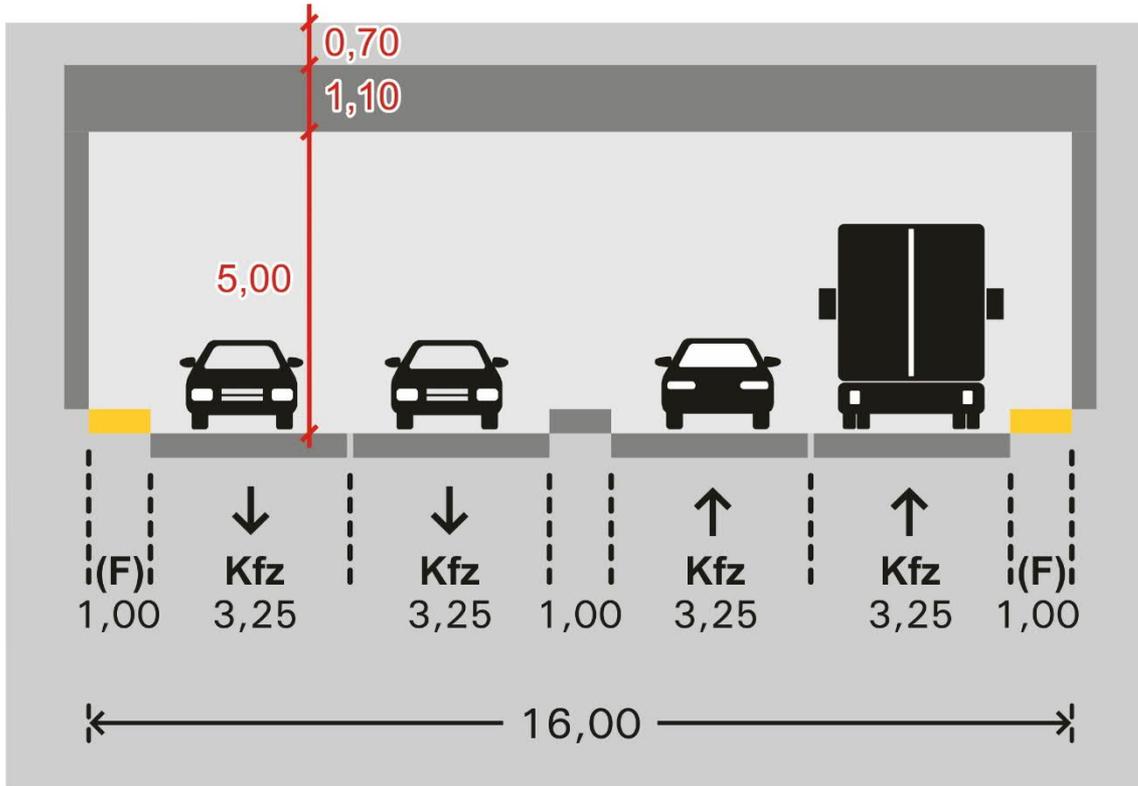
Tunnelquerschnitt – Überbreite Richtungsfahrbahnen



- Mitteltrennung: Mittelstreifen
- Beidseitig Notgehwege
- Lichter Raum 4,50 m

Unterirdische Führung des Kfz-Verkehr

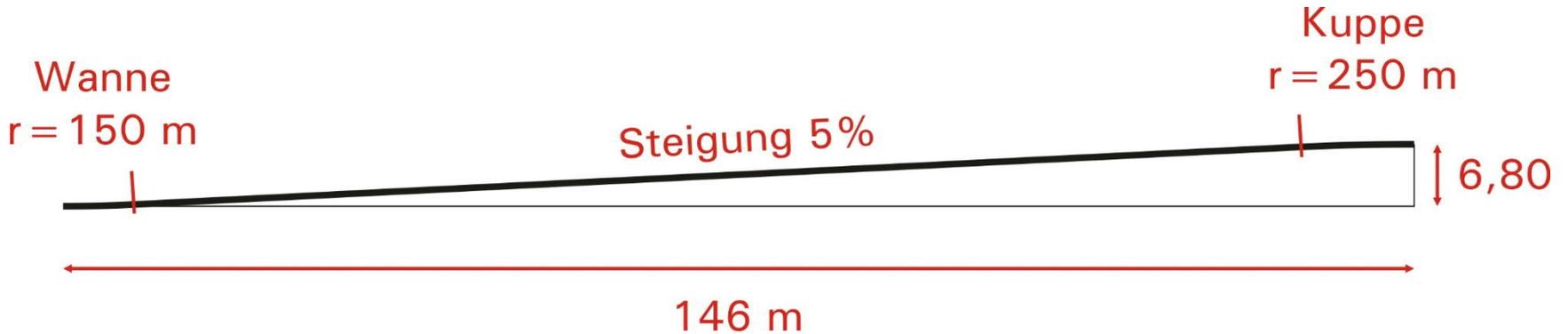
Tunnelquerschnitt – Zweistreifige Richtungsfahrbahnen



- Mitteltrennung: Mittelstreifen
- Beidseitig Notgehwege
- Lichter Raum 4,50 m

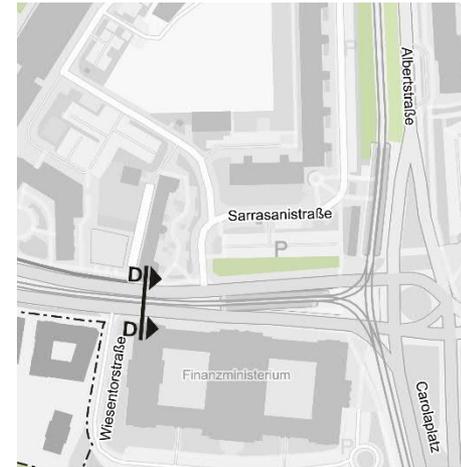
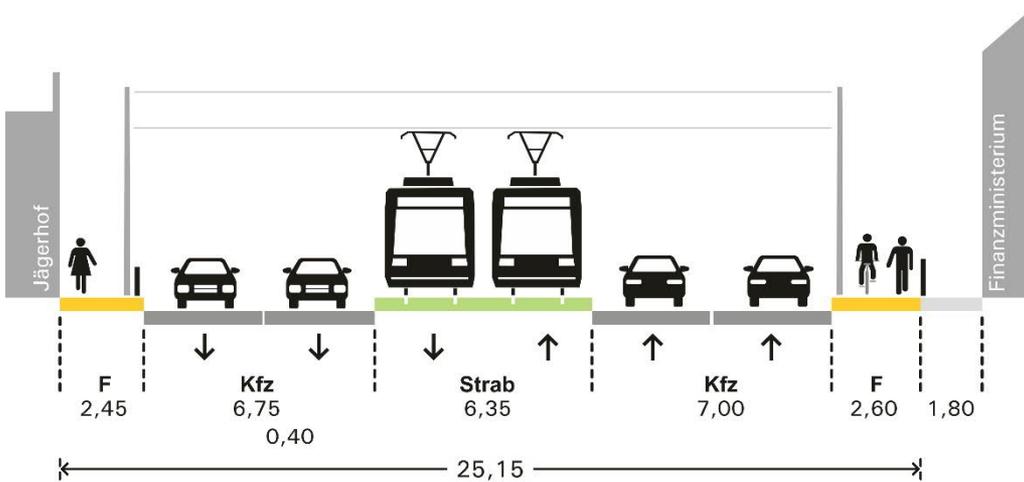
Unterirdische Führung des Kfz-Verkehr

Längenentwicklung Rampe



- Rampenlänge unabhängig, ob Tunnel ($> 80 \text{ m}$) oder Unterführung ($< 80 \text{ m}$)

Straßenraumquerschnitt D-D (Höhe Jägerhof, Engstelle)



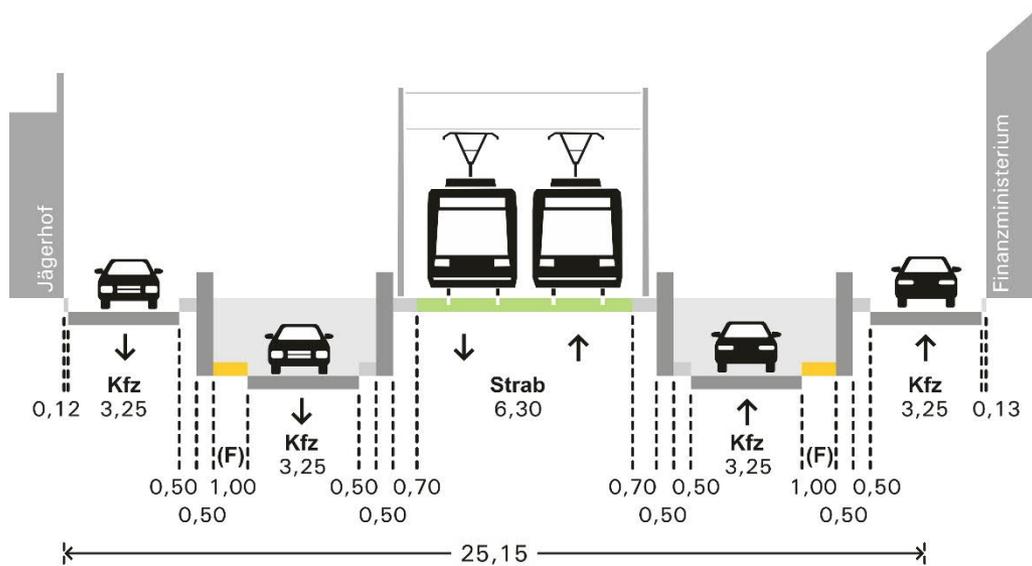
Bestandssituation

- Zweistreifige Richtungsfahrbahnen
- Begrünter Bahnkörper in Fahrbahnmitte
- Gehwege mit Mindestmaßen
- Kein Angebot für Radverkehr
- Geringe Aufenthaltsqualität, beengte Situation vor Gebäuden

Zielformulierung (Stand 03.11.2021)

- **Schaffung von Radverkehrsanlagen** und Herstellung der Abschlüsse
- Ausbau Radabstellmöglichkeiten und Bike + Ride
- Stärkung der Querbeziehung Altstadt – Neustadt
- **Verbesserung der Querbarkeit**
- **Abbau von Barrieren**
- **Komfortable Gehwege**
- Erhalt der Verkehrsqualität der Straßenbahn
- **Reduzierung der Dominanz des Kfz-Verkehrs/der Fahrbahn**
- Herabstufung nördlicher Palaisplatz zu Tempo 30-Zone?
- Integration bestehender Begrünung
- **Schaffung hochwertiger, erlebbarer Stadträume**

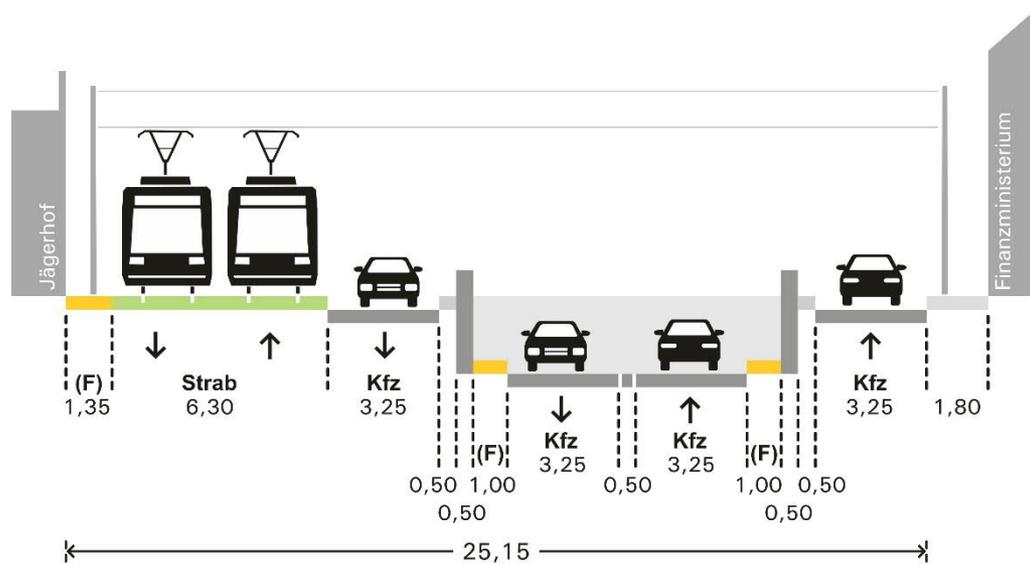
Straßenraumquerschnitt D-D (Höhe Jägerhof, Engstelle)



Tunnel zweistreifig, Straßenbahn in Mittellage

- Keine Geh- und Radwege im Bereich der Engstelle möglich
- Eingriff in Vorfläche Finanzministerium
- Fazit: Rampenbeginn erst westlich Jägerhof möglich

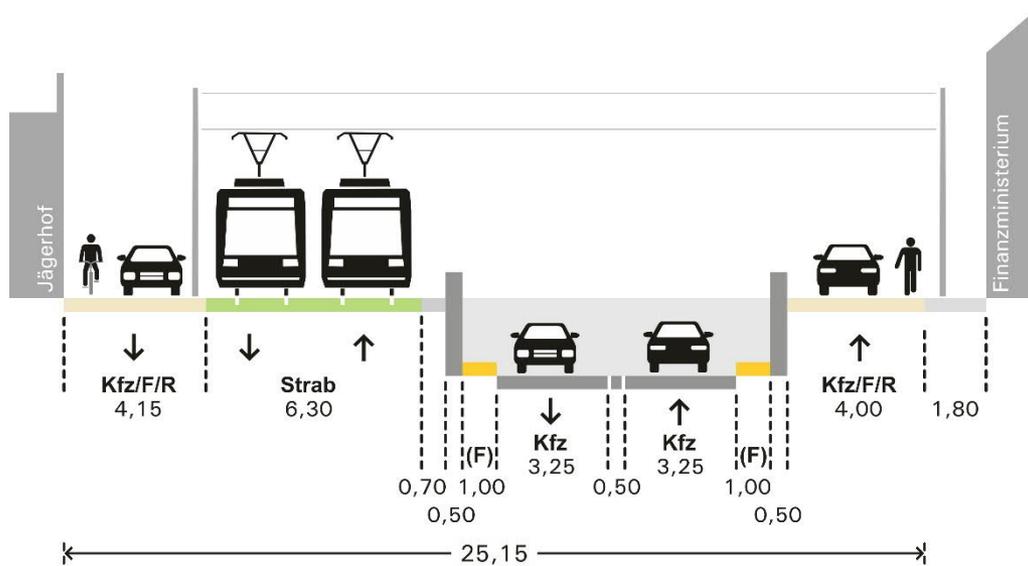
Straßenraumquerschnitt D-D (Höhe Jägerhof, Engstelle)



Tunnel zweistreifig, Straßenbahn in Seitenlage

- Keine Geh- und Radwege im Bereich der Engstelle möglich
- Fazit: Rampenbeginn erst westlich Jägerhof möglich

Straßenraumquerschnitt D-D (Höhe Jägerhof, Engstelle)

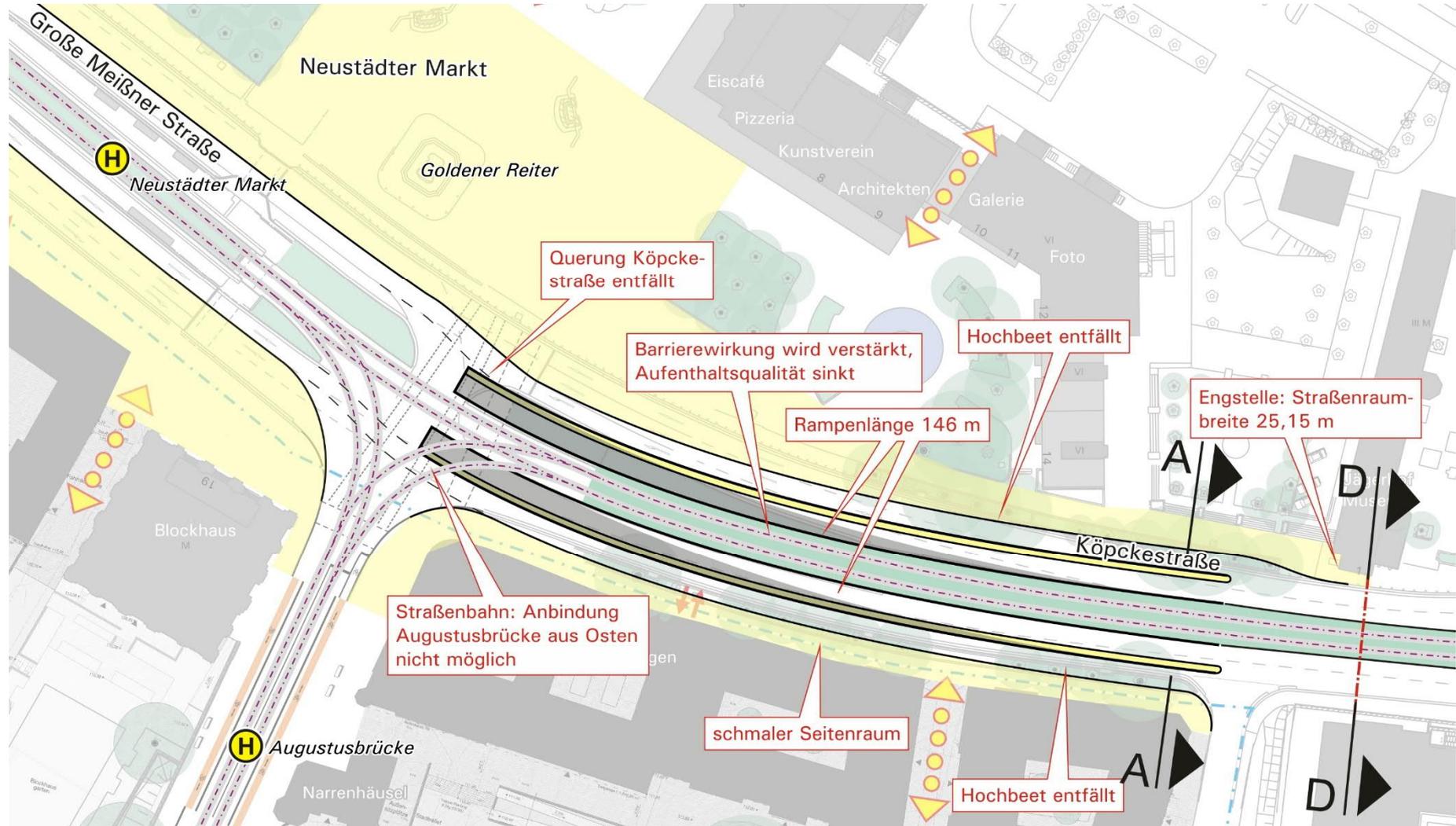


Tunnel zweistreifig, Straßenbahn in Seitenlage, oberirdisch nur Erschließung

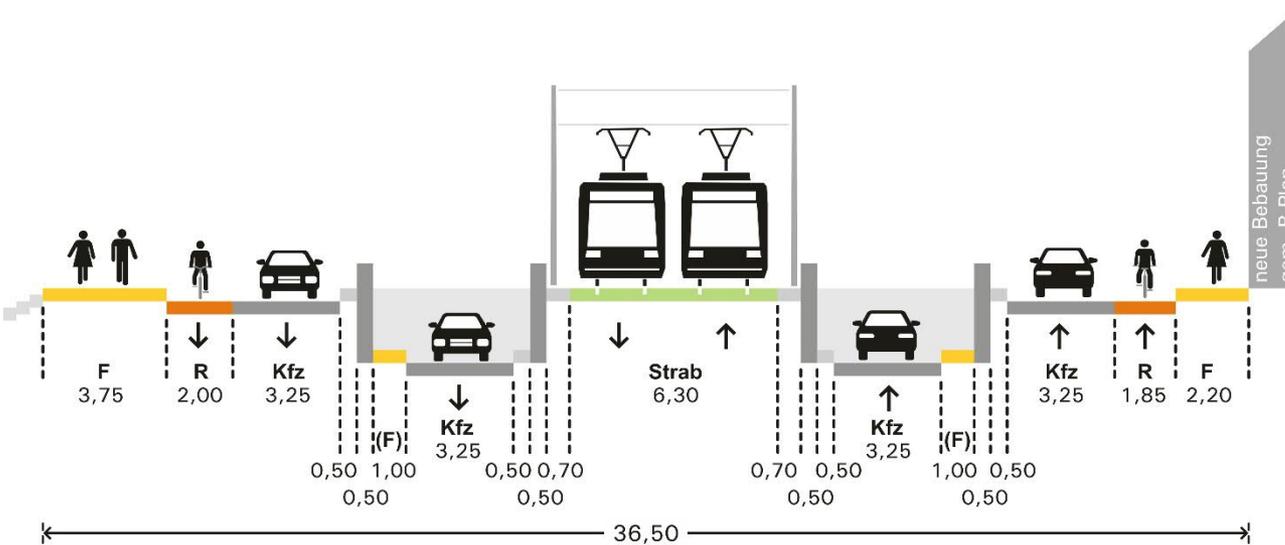
- Mischflächen zur Erschließung der Gebäude
- Nur sehr geringe Verkehrsmengen abwickelbar
- Erreichbarkeit Feuerwehr problematisch
- Fazit: Rampenbeginn erst westlich Jägerhof möglich

Integration Tunnelportale (exemplarisch Straßenbahn in Mittellage)

Auswirkungen auf den Stadtgrundriss



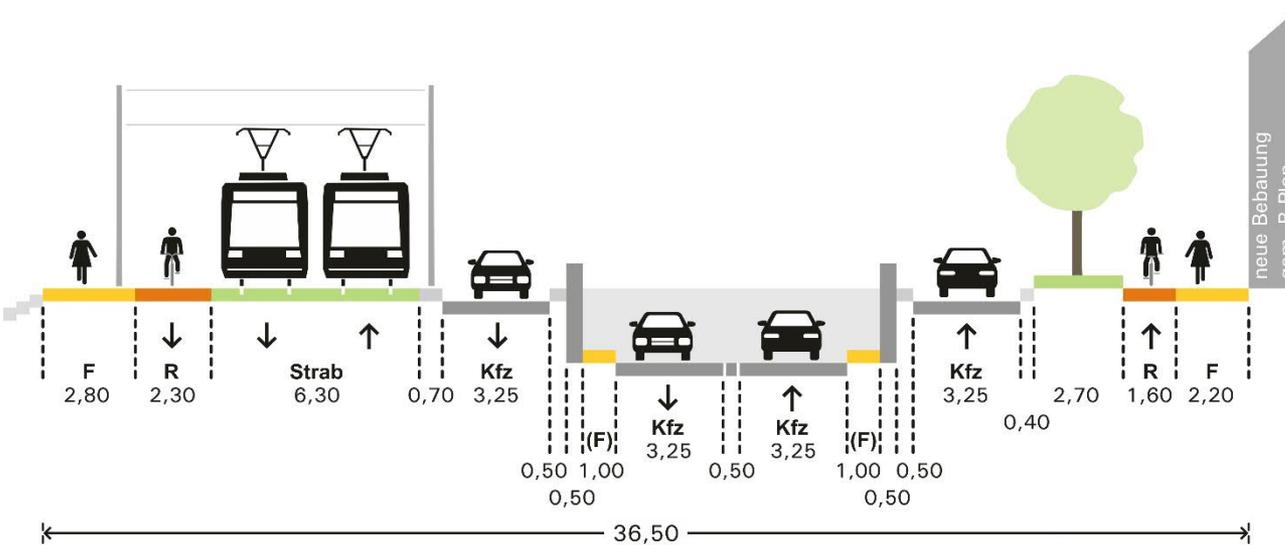
Straßenraumquerschnitt A-A (Höhe Wiesentorstraße)



Tunnelportale mit Straßenbahn in Mittellage

- Schaffung von Radverkehrsanlagen (Mindestmaße)
- Gehweg auf Südseite untermaßig
- Querung unmöglich
- Verstärkung der Barrierewirkung
- Dominanz des Kfz-Verkehrs/der Fahrbahn nimmt zu
- Bestandsgrün/Hochbeete entfallen

Straßenraumquerschnitt A-A (Höhe Wiesentorstraße)



Tunnelportale mit Straßenbahn in Seitenlage

- Schaffung von Radverkehrsanlagen (Südseite Mindestmaß)
- Gehweg auf Südseite untermaßig
- Querung unmöglich
- Verstärkung der Barrierewirkung
- Dominanz des Kfz-Verkehrs/der Fahrbahn nimmt zu
- Bestandsgrün/Hochbeet auf der Nordseite entfällt

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/014/2020)

Sitzung am: 16.07.2020

Beschluss zu: V3266/19

Gegenstand:

Wettbewerbsergebnis "Königsufer/Neustädter Markt"

Beschluss:

1. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, den Entwurf des 1. Preisträgers des Wettbewerbsverfahrens „Königsufer/Neustädter Markt“ der weiteren Bearbeitung des Rahmenplanes Nr. 715.2 zugrunde zu legen (vgl. Anlage 1 und 4 der Vorlage). Dabei ist die Empfehlung der Jury zum Wettbewerbsverfahren Königsufer/Neustädter Markt zu berücksichtigen: „Die Jury empfiehlt der Ausloberin, den Entwurf des 1. Preisträgers bei der Erarbeitung des Rahmenplanes zugrunde zu legen. Da das Ergebnis des Ideenwettbewerbs ein Anfang eines langen Entwicklungsprozesses ist, empfiehlt das Preisgericht, alle drei Preisträger an der weiteren Planung angemessen einzubinden.“
2. Die weitere Bearbeitung ist in sachlichen und räumlichen Teilabschnitten vorzunehmen. Die Baufelder 1, 2 und 3 (vgl. Anlage 2 der Vorlage) sind mit den Eigentümern auf Basis des Wettbewerbsergebnisses weiter zu entwickeln. Nutzungsarten und Architekturen sind in Qualifizierungsverfahren unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu konkretisieren.
 - a. Der Siegerentwurf gestaltet überzeugend den gewünschten landschaftlichen Übergang zwischen der Elbe zur Bebauung Köpckestraße/ Meißner Straße. Die Erhaltung und Inszenierung der alten Platanen wird ausdrücklich begrüßt. Bei der weiteren Planung soll größerer Wert auf eine erlebbare Durchlässigkeit und die Sichtbeziehungen zur Altstadt (Kuppel der Frauenkirche) gelegt werden. Die stadträumliche Fassung des Platzes darf dabei nicht in Frage gestellt werden.
 - b. Der grundsätzliche Entwurf des 1. Preisträgers für das Baufeld 1 soll um Elemente des 2. Preisträgers angereichert werden. Dabei ist vor allem die kleinteilige Fassadengestaltung aufzunehmen, die sowohl straßenseitig als auch von der Uferansicht her erlebbar sein soll.

- c. Dabei sind die im Krieg zerstörten barocken Bürgerhäuser zwischen Bellevue und Blockhaus als Leitbauten so weit wie möglich am historischen Vorbild orientiert zu rekonstruieren, wie dies auch im Wettbewerbsbeitrag des 1. Preisträgers angelegt ist.
 - d. Für die Bebauung im westlichen Teil des Wettbewerbsumgriffes (Baufeld 3, Hotel Bellevue) soll der Entwurf des 1. Preisträgers hinsichtlich Fassadengliederung und Kubatur weiter qualifiziert werden.
 - e. Die Fassade der nördlichen Bebauung des Hotels Bellevue gegenüber dem Japanischen Palais ist soweit nach Süden abzurücken, dass die Südfassade des Japanischen Palais zur Geltung kommen und ein attraktiver Durchgangsraum zur Elbe mit Baumbestand entstehen kann. Es wird angeregt, den langen geraden Baukörper vor dem Hotel Bellevue (gemäß dem 1. Preis) zu differenzieren, indem er etwa polygonal dem gekrümmten Verlauf der Großen Meißner Straße angepasst wird und/oder indem er angemessen gegliedert bzw. unterteilt wird. Ideal wäre eine Parzellierung.
 - f. Alternativ ist für das Baufeld 3 (Hotel Bellevue) der Entwurf des 2. Preisträgers hinsichtlich Machbarkeit im Zusammenhang mit der Verkehrsuntersuchung (in Punkt 5) zu prüfen und ggf. weiter zu qualifizieren.
 - g. Die weitere Bearbeitung ist in sachlichen und räumlichen Teilabschnitten vorzunehmen. Dabei sind die Instrumente von Architekturwettbewerben, Bebauungsplänen und Gestaltungs-satzungen anzuwenden. Funktional ist ein Nutzungsmix unter Berücksichtigung der etablierten Veranstaltungen am Elbufer zu entwickeln. Öffentliche Nutzungen sind vorzusehen. Aufgabenstellungen zu weiteren Wettbewerben u. ä. sind vor Veröffentlichung/Auslobung dem Ausschuss für Stadtentwicklung vorzustellen. Dabei ist auch eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorzusehen. Den so Beteiligten ist Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Abgabe von Anregungen zu geben.
 - h. Alle Wettbewerbsbeiträge konzentrieren sich auf den Neustädter Markt und auf das Bau-feld zwischen der Augustusbrücke und dem Finanzministerium. Die Entwürfe verlieren sowohl östlich als auch westlich an Planungstiefe. Dementsprechend ist für den Carola-platz ein weiterer städtebaulicher Wettbewerb unter Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Anlieger vorzunehmen. Für den Palaisplatz ist dies zu erwägen.
3. Das Bebauungsplanverfahren Nr. 3018, Dresden – Innere Neustadt Nr. 9, Königsufer wird begleitend zu den städtebaulichen Planungen fortgeführt. Der Geltungsbereich ist sachge-recht den jeweiligen Planungsabschnitten anzupassen.
 4. Die Bebauung im nördlichen Abschnitt des Siegerentwurfes (Baufelder 4, 5 und 6) wird zu-rückgestellt, für den Neustädter Markt wird stattdessen eine freiraumplanerische Qualifizie-rung in Varianten erarbeitet und öffentlich diskutiert. Dabei sind die Brunnen an ihren Plät-zen zu belassen, eine Verschiebung ist ausgeschlossen. Angestrebt wird für den Neustädter Markt eine Gestaltung als öffentlicher Freiraum und Veranstaltungsfläche mit hoher Aufent-haltsqualität. Eine stärkere Begrünung ist zu prüfen. Die beschädigten Gehwegplatten sind zu sanieren. Die funktionale Instandsetzung des derzeit stillgelegten Brunnens ist vorzusehen.
 5. Parallel ist der Straßenzug Große Meißner Straße/Köpckestraße bezüglich seiner Straßen-raum-veränderung, orientiert am Wettbewerbsergebnis, zu prüfen (vgl. Anlage 5) und das

Prüfergebnis dem Stadtrat zur Beschlussfassung nach einer Öffentlichkeitsbeteiligung vorzulegen. Es besteht weitgehend Einigkeit, dass der Verkehrszug Große Meißner Straße/Köpckestraße im Bestand die Innere Neustadt vom Elbufer abschneidet und deshalb eine Verlagerung des Verkehrs zur Reduzierung des Straßenquerschnittes wünschenswert ist.

- a. Der Stadtrat bekräftigt seinen Beschluss, die MIV-Rechtsabbiegespur vor dem Blockhaus auf die Augustusbrücke und die Rechtsabbiegespur ab Höhe Goldener Reiter in Richtung Palaisplatz anderen Zwecken zuzuordnen. Zusätzlich soll die nicht erforderliche Linksabbiegespur vor der Augustusbrücke vom Carolaplatz her anderen Zwecken zugeordnet und der Verzicht auf die straßenbegleitenden Parkplätze auf der südlichen Seite der Großen Meißner Straße geprüft werden.
- b. Die Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2017 über die derzeitige und prognostizierte Belastung mit MIV zwischen Carolaplatz und kleiner Marienbrücke samt den Knotenpunkten und der Auswirkungen im weiteren Netz soll aktualisiert und dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften vorgelegt werden.
- c. Es wird außerdem geprüft, ob regelgerechte Radverkehrsanlagen in beide Richtungen neben der bisherigen Variante mit vier Fahrstreifen für den MIV oder nur unter Inanspruchnahme bisher für den MIV zur Verfügung stehenden Raums errichtet werden können. Für die Engstelle Jägerhof/Finanzministerium sind gegebenenfalls Sonderlösungen vorzuschlagen.
- d. Die technische Möglichkeit und die Kosten zur Verlegung der Straßenbahntrasse ab dem Carolaplatz bis zur Kleinen Marienbrücke von der Straßenmitte an die Nordseite werden untersucht. Dabei soll auch die Notwendigkeit von Eingriffen in die Hochbeete an der Nordseite zwischen Jägerhof und Neustädter Markt oder auf der Südseite von Finanzministerium bis Augustusbrücke geprüft werden. Beidseitige Radverkehrsanlagen sind in der Planung vorzusehen, für den MIV sollen jeweils entweder eine überbreite Fahrspur oder einen zweistreifigen Ausbau mit Mindestmaßen untersucht und die Durchlassfähigkeit für alle Verkehrsträger vergleichend bewertet werden.
- e. Es sollen die technischen Möglichkeiten für eine unterirdische Verlegung des Verkehrszuges große Meißner Straße/ Köpckestraße (Tunnellösung) vertieft geprüft werden. Dabei sollen insbesondere auch Aussagen zu Bedingungen für eine technische Umsetzbarkeit, zu Kosten für Erstellung und Unterhaltung, zu verkehrlichen Auswirkungen bei Hochwasserereignissen bis HQ 100, zum überirdischen Andienungsverkehr (Königsufer), zur Rad- und Fußwegeführung, zu Auswirkungen für Stadtgrün und Ökologie sowie zum Lärmschutz getroffen werden. Des Weiteren soll in diesem Zusammenhang auch die Errichtung einer Tiefgarage unter dem Palaisplatz geprüft werden.

6. Es soll geprüft werden, ob eine Fläche für einen Info-Pavillon der Gesellschaft Historischer Neumarkt Dresden e. V. zur Verfügung gestellt werden kann.

Dresden, 21. JULI 2020



Detlef Sittel
Vorsitzender