

Sächsische Zeitung

SZ-ONLINE.DE

Die Stadt plant das staufreie Dresden

Mit einem 400 Millionen Euro teuren Konzept sollen die Dresdner zum Umsteigen auf Bus, Bahn und Rad bewegt werden.

08.10.2013 Von Tobias Winzer



Eine von drei geplanten neuen Straßenbahnstrecken: Die Linie auf der Nürnberger Straße soll später einmal Löbtau mit Strehlen verbinden.
Visualisierung: virtual-architects.net

Breite Radfahrstreifen, frisch asphaltierte Straßen und eine Straßenbahn, die auf leisen Rasengleisen dahinrollt – auf der Nürnberger Straße planen die Stadt und die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) schon einmal den Verkehr der Zukunft. Ende 2019 soll die Linie in Betrieb gehen. Das Projekt ist ein Beispiel dafür, wie sich die Stadt das künftige Verkehrsnetz vorstellt. Für rund 400 Millionen Euro sollen in den kommenden zwölf Jahren Straßen, Gleisanlagen, Rad- und Fußwege so umgebaut werden, dass der Umstieg vom Auto auf Bus, Straßenbahn oder Rad für die Dresdner immer attraktiver wird.

Das jedenfalls geht aus dem sogenannten Verkehrsentwicklungsplan 2025 hervor, der ab dieser Woche in den politischen Gremien der Stadt diskutiert wird. Wenn der Stadtrat das Konzept Anfang 2014 verabschiedet, ist das eine wichtige Grundlage für anstehende Entscheidungen.

Autoverkehr: Neue Straßen und mehr Pendlerparkplätze

Die Verfasser des Verkehrsentwicklungsplans, ein Aachener und ein Dresdner Büro, sehen drei Leitlinien für den Auto- und Lasterverkehr der Zukunft: Die Fahrzeuge sollen aus den Wohngebieten geleitet werden, Gewerbegebiete sollen besser an große Zubringerstraße angeschlossen werden, und zusätzliche Pendlerparkplätze am Stadtrand sollen dafür sorgen, dass Autofahrer mit Bus und Straßenbahn in die Innenstadt fahren.

Neben den bereits beschlossenen, aber noch nicht umgesetzten Maßnahmen, wie der Ortsumfahrung in Cossebaude, sieht das Konzept Straßenneubauten in geringem Maß vor. So soll Weixdorf beispielsweise eine eigene Autobahn-Anschlussstelle bekommen und das Gewerbegebiet Sporbitz mit einer Querspange besser an die Bundesstraße und die Autobahn angebunden werden.

Zu den großen Leitlinien des Plans gehört aber auch: Autos sollen möglichst aus der Innenstadt und den Stadtteilzentren ferngehalten werden. Das Konzept sieht deshalb vor, in weiteren Stadtgebieten, wie in der Friedrichstadt und am Schillerplatz/Körnerplatz, Bewohnerparkzonen einzurichten. Um das Parken im Zentrum unattraktiv zu machen, sollen dort die Gebühren steigen. Stattdessen sind mehr Park+Ride-Parkplätze geplant, zum Beispiel an der Hamburger Straße oder an der Hansastrasse. Die Innenstadt hingegen wird in großen Teilen verkehrsberuhigt. Die Augustusbrücke soll gar komplett für Autos gesperrt werden.

Öffentlicher Nahverkehr: Neue Strecken und bessere Verknüpfung

Das Konzept unterstützt ausdrücklich den vorgesehenen Bau von drei neuen Straßenbahnverbindungen. Insgesamt sollen die Straßenbahnen im Berufsverkehr im Unter-zehn-Minuten-Takt fahren. Auf besonders nachgefragten Strecken wird der Einsatz von 60 Meter langen Doppel-Straßenbahnen geplant. Bei den Bussen schlagen die Verfasser des Verkehrskonzepts eine neue Linie zwischen Cossebaude und Radebeul über die Brücke Niederwartha vor.

Auch das S-Bahn-Angebot soll sich deutlich verbessern: An der Königsbrücker Landstraße in Klotzsche und am Richard-Strauss-Platz in der Nähe des Zoos soll es neue Haltestellen geben. Den größten Effekt verspricht man sich aber von der besseren Verknüpfung der Angebote. Diese neuen Umsteigepunkte sollen beispielsweise am Bischofsplatz, an der Nossener Brücke und in

Weißig entstehen. Große Priorität hat auch der Bau eines Busbahnhofs in der Nähe des Hauptbahnhofs.

Radverkehr: Bessere Radwege und mehr Abstellplätze

Vor allem auf Kurzstrecken wird der Radverkehr als umweltfreundliche Alternative eingeschätzt. Der Plan sieht deshalb vor, dass etliche Radwege neu gebaut werden: zum Beispiel an der Fetscherstraße, an der Großen Meißner Straße, am Schillerplatz/Körnerplatz oder über den Postplatz. Zudem soll der rechtselbische Radweg zwischen Loschwitz und Pillnitz so schnell wie möglich komplettiert werden. Zwischen Ostragehege und Altpieschen ist sogar eine Fährverbindung für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen – als Vorstufe für eine Brücke. Vorhandene Elbrücken sollen außerdem besser an den Elberadweg angebunden werden.

Im gesamten Stadtgebiet sind zusätzliche Fahrradständer geplant. An S-Bahn-Stationen und Bahnhöfen soll es Bike+Ride-Anlagen mit überdachten Stellplätzen und abschließbaren Helmhängern geben. Für den Hauptbahnhof und den Neustädter Bahnhof sind Radstationen geplant.

Fußgängerverkehr: Mehr Inseln und langsamere Autos

Wenn weniger Autos in der Innenstadt unterwegs sind, soll es auch für Fußgänger bequemer werden. Unter anderem sind mehr Grünphasen an Ampeln vorgesehen. Auf viel befahrenen innerstädtischen Straßen sind mehr Verkehrsinseln geplant. Barrieren für Behinderte, wie die Fußgängerbrücke über der Albertstraße, sollen abgerissen und durch ebenerdige Fußgängerüberwege ersetzt werden.

Artikel-URL: <http://www.sz-online.de/nachrichten/die-stadt-plant-das-staufreie-dresden-2680233.html>
