

ISUP Ingenieurbüro
für Systemberatung und Planung GmbH
Heinrichstraße 16
01097 DRESDEN
Tel.: 0351/ 5619-0, Fax: 0351/ 54583

**VERKEHRSERSCHLIESSUNG
ALTSTADT UND PHILHARMONIE
DRESDEN**

**2. Zwischenbericht
25.4.94**

Der vorliegende 2. Zwischenbericht versucht, die vorliegenden Teilbereichsplanungen in einem in sich schlüssigen Erschließungskonzept zusammenzuführen. Dabei wurden Kompromisse gefunden, die aus den Informationen und Bewertungen der Verfasser über vorhandene sektorale und teilsräumliche Lösungsansätze entwickelt wurden.

Der 2. Zwischenbericht soll im Sinne eines iterativen Verfahrens nochmals Gegenstand der Diskussion mit allen Beteiligten sein. Änderungsvorschläge sind für die Verfasser besonders dann hilfreich, wenn sie die Konsequenzen auf andere Sektoren oder Teilräume mit abwägen, die aus dem Gesamtkonzept ersichtlich sind.

Der Bericht enthält alle Teile des vorgesehenen Schlußberichtes im Entwurf. Ziffer 3. (Standort Philharmonie/ Kulturpalast) wurde unverändert aus dem 1. Zwischenbericht übernommen.

Verkehrerschließung
Altstadt und Philharmonie
Dresden

2. Zwischenbericht
25.4.94

Inhalt

Zusammenfassung

Einleitung

1. Gesamtkonzept Innenstadterschließung

1.1 Gesamtstädtische Zusammenhänge

1.2 Grundsätze der Innenstadterschließung

- 1.2.1 Sektorenerschließung mit Sackgassen oder Flächenhafte Dämpfung mit kleinteiliger Vernetzung (Plan 1)
- 1.2.2 Autofreie Bereiche, autoarme Bereiche
- 1.2.3 Unterirdische Erschließung und Anlieferung
- 1.2.4 Private Erschließung und Anlieferung
- 1.2.5 Anbindung an die Hauptverkehrsstraßen
- 1.2.6 Stellplätze, Tiefgaragen und Tiefgaragenzufahrten

1.3 Innenstadterschließung Dresden

- 1.3.1 Planungskonzept fließender MIV
- 1.3.2 Planungskonzept NMIV (Fußgänger- und Radverkehr)
- 1.3.3 Planungskonzept ÖPNV
- 1.3.4 Planungskonzept Ruhender Verkehr

1.4 Verkehrsmengenprognose

- 1.4.1 Strukturdaten und Randbedingungen
- 1.4.2 Verkehrsmittelwahl
- 1.4.3 Straßenbelastung
- 1.4.4 Vergleichende Bewertung mit anderen Erschließungssystemen

1.5 Gestaltung der Innenstadtstraßen

- 1.5.1 Anforderungen an die Straßengestaltung
- 1.5.2 Sanfte Trennung der Verkehrsarten in Sammelstraßen
- 1.5.2 Sanfte Trennung der Verkehrsarten in Sammelstraßen
- 1.5.3 Sanfte Trennung der Verkehrsarten in Anliegerstraßen

2. Erschließung einiger Teilbereiche

2.1 Gebiet Neumarkt

2.2 Gebiet WObA-Blocks (Weiße Gasse/ Gewandhausstraße)

2.3 Gebiet Altmarkt Süd

2.4 Gebiet Webergasse

2.5 Gebiet um das Taschenbergpalais

2.6 Gebiet Parkplatz

2.7 Wilsdrufferstraße

2.8 Gebiet St. Petersburger Straße/ Waisenhausstraße

3. Standort Philharmonie/ Kulturpalast

3.1 Grundsätzliche Wertung des Standortes

3.2 Spezifika der Verkehrsbedienung der Philharmonie

3.3 Forderungen an die Verkehrserschließung

3.3.1 Betrieblicher Verkehr

3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr, Taxis und Reisebusse

3.3.3 Besucherverkehr mit PKW

3.4 Mengengerüst

3.5 Bewertung der Varianten

4. Maßnahmenprogramm und zeitlicher Ablauf

Pläne und Anlagen

- (1) Grundsätzliche Alternativen Altstadterschließung (Schema)
- (2) Gesamterschließung Innenstadt (Übersicht)
- (3) Relative Verteilung der Verkehrsmengen (MIV)
- (4) Straßenbahn, Gleiskörper und Regelbreiten
- (5) Straßengestaltung, Anliegerstraße, Prinzip "sanfte Trennung"
- (6) Gestaltung und Verkehrslenkung
- (7) Ideenskizze Gestaltung und Verkehrslenkung Wilsdrufferstraße

Zusammenfassung

Die Ziele höchster Erreichbarkeit in dichten Stadtbereichen erfordern höchste bauliche Dichten, kleinteilige funktionale Mischung, sowie konsequente Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und restriktive Behandlung des MIV.

Nahezu alle Einzelbauvorhaben und Teilbereiche fordern für sich selbst höchste KFZ-Erreichbarkeit - jedoch nur von einer "Rück"-Seite. Die Addition dieser Forderungen würde ein MIV-Aufkommen erzeugen, daß in seiner Gesamtheit durch Umwege höher ist als nötig. Gleichzeitig würden die verbleibenden Autostraßen über die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit und Belastbarkeit befahren - und zwar umso stärker, je mehr autofreie Bereiche gefordert werden. Dabei sind weder die Privatisierung (z.B. WOBA-Innenhöfe) noch die Verlagerung in den Untergrund städtebaulich, verkehrlich und ökonomisch vertretbar.

Stattdessen wird eine Erschließung vorgeschlagen, die auch für den MIV kleinteilig vernetzt ist. Dadurch werden zwar mehr Straßen vom MIV belastet; organisatorische und gestalterische Maßnahmen sorgen jedoch für geringste Verkehrsmengen, umfeldverträgliche Abwicklung und Vorrang für Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Verkehr. Insgesamt wird die Forderung nach Verkehrsberuhigung so deutlich besser erfüllt - bei gleichzeitig besserer Erschließung für den notwendigen MIV. Unverzichtbare Voraussetzung ist dazu eine schlüssige Parkordnung.

Die Einordnung in ein derartiges Erschließungssystem erfordert nahezu in allen Teilbereichen eine Modifizierung der vorliegenden Planungsvorstellungen. Zum Einen muß vielfach die Forderung nach "Autofreiheit" aufgegeben werden, da sie letztlich mehr Verkehr erzeugt. Zum Zweiten müßte erreicht werden, daß Tiefgaragen nicht in den Quartieren, sondern in unmittelbarer Nähe der Verkehrsstraßen errichtet werden.

1. Einbindung Gesamtkonzept Innenstadterschließung

1.1 Gesamtstädtische Zusammenhänge

Ziel der städtischen Verkehrsplanung ist es, innerhalb und zwischen den Stadtbereichen höchste Erreichbarkeiten sicherzustellen und dabei gleichzeitig die geringsten Kosten, Lasten, und Beeinträchtigungen zu erzeugen.

Dabei spielt in innerstädtischen Bereichen die **Dichte** der Bebauung die Schlüsselrolle. Fußgängerverkehr, Radverkehr und Massenverkehr bieten in dem Maße höhere Erreichbarkeiten, je dichter die städtischen Bereiche bebaut sind, je näher die Ziele beieinander liegen. Je größer die Verdichtung um die ÖV-Haltestellen ist, umso effektiver kann der Massenverkehr angeboten werden. Beschränkungen der Dichte nach oben ergeben sich nicht aus verkehrlichen, sondern allenfalls aus städtebaulichen Gründen: Alle Einrichtungen benötigen zugehörige Freiflächen zur Belichtung und Belüftung sowie zur (zeitweisen) Ausweitung ihrer Funktion in den öffentlichen Bereich.

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes können diese ohnehin notwendigen Freiflächen mitbenutzen. Sonderflächen für Massenverkehr sind im Hinblick auf ihre Verkehrsleistung äußerst klein. Die Sonderflächen für den motorisierten Individualverkehr also reine Fahrbahnen und Parkplätze (für ruhenden und fließenden Verkehr) benötigen dagegen sehr viel Platz in Relation zu ihrer Leistungsfähigkeit. Sie müssen daher auf den Bedarf des unausweichlich Notwendigen beschränkt werden. Jedes Auseinanderrücken der Innenstadt zugunsten nicht notwendiger Autoverkehre schränkt die Erreichbarkeiten für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes überproportional ein, weil es die erforderlichen Dichten wieder verringert.

Zusätzlich zur Dichte ist die kleinteilige **Mischung** unterschiedlicher Funktionen maßgeblich für die Effektivität des Erschließungssystems. Neben der Forderung nach städtischer Erlebnisvielfalt ist die Funktionsmischung vor allem deshalb erforderlich, um eine Auslastung der Verkehrsinfrastruktur über 24 Stunden am Tag und 7 Tage die Woche sicherzustellen. Monofunktionale Teilbereiche führen zu Leerständen und freien Kapazitäten. Insbesondere ÖPNV-Systeme und Tiefgaragensysteme sind nur wirtschaftlich, wenn sie überlagernd genutzt werden können.

Die Verstärkung von städtebaulicher Dichte und Mischung ist somit unbestritten im Sinne höchster Erreichbarkeiten bei geringsten Belastungen. Die Zielsetzung hoher **Zentralität** kann dagegen sich widersprechende Forderungen haben. Einrichtungen, die nicht zwingend zusammengefaßt werden

müssen oder extrem spezialisiert sind, sollten eher aufgeteilt und auf untergeordnete Zentren verteilt werden, um kürzere Wege für die Benutzer zu ermöglichen ("Multizentralität").

Gute Erreichbarkeiten für das dünn besiedelte **Umland** wären nur über MIV realisierbar. Eine übertriebene MIV-Erschließung der Stadt aus dem Umland fördert aber gleichzeitig mittelfristig die Zersiedelung des Umlandes und die Verödung und Monostruktur der inneren Stadtbereiche.

Die Zentralität der Innenstadt von Dresden sollte sich daher insbesondere auf die nicht verteilbaren, hochspezialisierten Einrichtungen beziehen; dazu gehört zweifelsfrei eine Philharmonie.

Angemessen für die Erreichbarkeit des Zentrums der Landeshauptstadt ist daher insbesondere die Erreichbarkeit aus den Verdichtungskernen, Klein- und Mittelstädten Sachsens. Diese kann über differenzierte Massenverkehre hochqualifiziert und unschädlich sichergestellt werden. Dagegen muß die Zentralität in Bezug auf das dünn besiedelte unmittelbare Umland der Landeshauptstadt eher eingeschränkt gesehen werden; die Erreichbarkeit aus dem dünn besiedelten Umland könnte nur durch Massenverkehre mit relativ geringer Bedienungsqualität sowie über Park+Ride-Konzepte oder ähnliches sichergestellt werden.

Der notwendige, reduzierte MIV-Anteil am Gesamtverkehr der dicht bebauten Stadtteile sollte vorrangig den Wirtschaftsverkehren im allgemeineren Sinne dienen; dies bezieht sich auf Güter- und Personenverkehre.

Bei der kommunalen Verkehrsplanung muß nun berücksichtigt werden, daß der Autoverkehr für alle Verkehrszwecke bei der individuellen Entscheidung so überwältigende Vorteile für den einzelnen Nutzer hat, daß freiwillige Beschränkungen weder von der Wirtschaft noch von Privatleuten erwartet werden können. Ein ausgewogenes System hoher Erreichbarkeiten läßt sich daher nur durch konsequente und intensive Einflußnahme erreichen. Ohne kommunale Verkehrsplanung wächst die Autobenutzung in einem Maße, das nicht nur alle anderen Lebensbereiche, sondern auch die Autobenutzung selbst so beeinträchtigt, daß ihre ökonomischen Vorteile verloren gehen. Die kommunale Verkehrsplanung muß daher mit allen ihr zur Verfügung stehenden Mitteln die Verkehrsmittel des Umweltverbundes fördern und gleichzeitig deutliche Restriktionen für den motorisierten Individualverkehr vorsehen. Die Maßnahmen sind organisatorischer, infrastruktureller und fiskalischer Art. Die Maßnahmen müssen in der Innenstadt ansetzen, sie müssen aber auch die äußeren Stadtteile und das Umland betreffen. Der Verzicht auf eine derartige kommunale Verkehrsplanung beinhaltet die Gefahr massiver ökologischer und ökonomischer Einbrüche, da die Ziele höchster Erreichbarkeit bei geringsten Belastungen hochgradig gefährdet wären.

1.2 Grundsätze der Innenstadterschließung

Es besteht Einigkeit in der Zielsetzung, daß die Innenstadt innerhalb des Verkehrsstraßenringes Könnertstraße/ Ammonstraße/ Waisenhausstraße/ St.-Petersburger-Straße verkehrsberuhigt organisiert und ausgebaut werden soll. Eine eingeschränkte Befahrbarkeit soll überflüssige Fahrten - insbesondere Durchgangsverkehr - verhindern; gleichzeitig sind alle Innenstadtnutzungen auf ein gewisses Maß an KFZ-Andienung angewiesen. Untersucht man jede einzelne Nutzung, so wird regelmäßig ein Maß der KFZ-Bedienung gefordert, das in der Addition nicht erfüllbar ist. Dies gilt insbesondere, weil gleichzeitig eine hohe bauliche Dichte gefordert wird, die für gute Erreichbarkeiten zu Fuß und mit öffentlichen Verkehrsmitteln notwendig ist.

Als notwendiger Verkehr wird dabei angesehen:

- Keinerlei Durchgangsverkehr
- Quell- und Zielverkehre
 - Anwohner (zum Anwohnerparken und eigener Besuchsverkehr) im Umfang entsprechend der Stellplatzsatzung der Stadt Dresden
 - Besucher/ Touristen entsprechend den Nutzungsmöglichkeiten der verschiedenen kulturellen Einrichtungen (Kulturpalast, Philharmonie, Kirchen, Museen)
 - Einkaufsverkehr/ Dienstleistungskunden nur in eingeschränktem Maße (unter Berücksichtigung der beabsichtigten Teilzentrenentwicklung und damit Rückgang der notwendigen Behördengänge in das Zentrumsgebiet)
 - Wirtschaftsverkehr
 - PKW der Angestellten nur in sehr eingeschränktem Maße (entsprechend Stellplatzordnung)
 - Andienung in allen notwendigen Formen.

Die Besucherfreundlichkeit der Stadt sollte sich in der guten Erreichbarkeit aller kulturellen Einrichtungen dokumentieren. Das betrifft sowohl die Gestaltung des Verkehrssystems für Reisebusse als auch für Individualreisende.

Die konsequente Bevorrechtigung des Umweltverbundes mit der Prioritätenreihung Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr wird den Planungen zugrunde gelegt. Die sehr gute ÖPNV-Erschließung, insbesondere mit der Straßenbahn, sollte beibehalten werden bei gleichzeitiger qualitativer Verbesserung des Angebotes.

Bereits bekannte Wünsche von Investoren und deren Planungen wurden nach Möglichkeit berücksichtigt - etwa im Hinblick auf Fußgängerzonen, Garagenbauten oder Erschließungsrichtung.

Im Konfliktfall sind dabei in Einzelfällen Anpassungen an ein städtebauliches und verkehrliches Gesamtsystem unausweichlich.

1.2.1 Sektorenerschließung mit Sackgassen oder Flächenhafte Dämpfung mit kleinteiliger Vernetzung (s. Plan xy)

Bereits seit den 60er Jahren wird in der Praxis ein Prinzip in der Verkehrsberuhigung angewandt, das ein Gebiet in Sektoren aufteilt, die mit einem flüssig befahrbaren System von Sackstraßen und Schleifenstraßen erschlossen wird. Dabei entstehen rigide Netzdurchtrennungen jeweils in der Mitte des Gebietes und zwischen den Sektoren. Dieses System vermeidet zwar zuverlässig Durchgangsverkehr. Gleichzeitig werden aber für die notwendigen Ziel- und Quellverkehre erhebliche Umwege veranlaßt, sowohl auf den untergeordneten Straßen als auch auf den umgebenden Hauptverkehrsstraßen. Dies wird besonders deutlich bei Zielen und Quellen, die etwa in der Mitte des Gebietes liegen, hier also etwa bei der Bebauung um den Postplatz herum. Untersuchungen bei ähnlichen Fällen haben ergeben, daß hierdurch das Gesamtverkehrsaufkommen des notwendigen Verkehrs (ungeachtet dessen absoluter Größe) nahezu verdoppelt wird. Dies ist sowohl aus Gründen des Städtebaus, des städtischen Umweltschutzes, der Fußgänger- und Radfahrersicherheit als auch aus Gründen der Erschließung nicht akzeptabel. Es wird auch nicht durch die Tatsache gerechtfertigt, daß Durchgangsverkehre vollständig ausgeschlossen werden, da es auch noch andere Möglichkeiten gibt, die Durchgangsverkehre zumindest außerordentlich gering zu halten.

Diese Nachteile vermeidet ein System flächenhafter Dämpfung des KFZ-Verkehrs, bei gleichzeitig enger Vernetzung des Straßensystems auch für KFZ. Grundsätzlich sollten dabei möglichst keine Fahrbeziehungen verhindert werden, um die jeweils kürzest möglichen Wege zu erreichen. Die Vermeidung unnötiger Fahrten erfolgt durch kleinteilige Verlangsamung: Wo immer möglich, wird dem ÖPNV, den Fußgängern und den Radfahrern Vorrang eingeräumt. Die Fahrflächen werden äußerst eng gehalten, sodaß immer wieder Aufenthalte bei Abbiege- oder Anliefervorgängen oder beim Ausweichen vor Gegenverkehr erforderlich werden. Durch die direkte Wegführung wird jeweils der kürzeste Weg zur Hauptstraße gewährleistet; gleichzeitig werden die Wege, im Zuge der ohnehin auch an der Kapazitätsgrenze betriebenen Hauptstraßen, minimiert. Platzaufwendige Wendemöglichkeiten für größere Fahrzeuge sind vermeidbar; gleichzeitig sind die Erschließungsnotwendigkeiten bestmöglich erfüllt.

1.2.2 Autofreie Bereiche, autoarme Bereiche

Autofreie Bereiche ergeben sich nur noch aus überkommenen Leitbildern autoorientierter Städte mit weitgehender Trennung der Verkehrsarten. Bei flächenhafter Dämpfung sind vollständig

autofreie Bereiche eher nachteilig, da sie mehr Verkehr an anderer Stelle erzeugen. Sie sollten nur in Ausnahmefällen dort eingerichtet werden, wo sie aus übergeordneten städtebaulichen oder verkehrlichen Gründen unabweisbar erscheinen.

Eine Ausweitung der autofreien Bereiche führt außerdem in der Praxis zu einer Aufweichung des Begriffs Fußgängerzone: Es werden Sonderregelungen zur Erschließung erforderlich, die die Autofreiheit tatsächlich nicht gewährleisten. Gleichzeitig entwickeln sich die verbleibenden Autostraßen zu Grauzonen ("back alleys"), die scheinbar der städtebaulichen Sorge entzogen sind.

Die Detailbetrachtung aus der Sicht eines einzelnen Bauvorhabens führt regelmäßig zur Forderung nach Autofreiheit für ein größeres Umfeld, wobei die Erschließung von jeweils einer Seite für ausreichend erachtet wird. In der Addition entsteht hieraus jedoch das nicht schlüssige System einer strengen Sektorenerschließung mit seinen Rückläufigkeiten, Umwegen, und seiner im Grunde unstädtischen baumartigen Verkehrsstruktur.

Autonome Bereiche, die zwar grundsätzlich, jedoch nur mit geringsten Verkehrsmengen und Fahrgeschwindigkeiten befahrbar sind, können dagegen die städtebaulichen Zielsetzungen der Autofreiheit nahezu in gleicher Weise erfüllen - ohne die beschriebenen Nachteile. Natürlich erfordert dies eine Gestaltung und Organisation, die die notwendige geringe Verkehrsbedeutung in der Praxis auch sicherstellt.

Unterirdische Anlagen sind zweckmäßig und notwendig, um die angestrebten urbanen Dichten zu erhöhen und die notwendigen Freiflächen zu sichern. Ihre Kubatur sollte möglichst eng genutzt werden, da auch hier Probleme aufzutauchen: Ökologisch nicht unproblematisch sind die Grundwasser- und Bodenverhältnisse des Elbtals; außerdem müssen Aspekte der Bodendenkmalpflege berücksichtigt werden.

1.2.3 Unterirdische Erschließung und Anlieferung

Die Ziele der Verkehrsberuhigung werden allerdings nur scheinbar gelöst, wenn die Andienung - gelegentlich auch für LKW bis 3,50 m Höhe - unterirdisch angeboten wird. Dabei entstünden städtebaulich höchst unattraktive, vandalismusgefährdete, unterirdische Anlagen. Sie sind sehr teuer und gleichzeitig wenig intensiv genutzt; dies verstärkt den Druck auf rein kommerzielle Nutzungen und erschwert die Bemühungen der Stadtplanung, in der Innenstadt auch Wohnnutzung, sowie kulturelle, und andere nicht kommerzielle Nutzungen anzusiedeln und zu halten.

Dagegen ist die **oberirdische Andienung** auf Straßen und Gassen durchaus unproblematisch integrierbar und kann als Teil des städtischen Lebens angesehen werden. Dazu sollte sie räumlich und zeitlich möglichst breit verteilt werden. Damit liegen die "Anlieferflächen" direkt bei den Zielen, den Treppenhäusern. Und die meiste Zeit können sie - als attraktiver öffentlicher Straßenraum - anderweitig genutzt werden.

Die Andienung sollte daher oberirdisch abgewickelt werden. Die mit Abstand zweckmäßigste Nutzung unterirdischer Bauwerke ist das Abstellen von PKW. Hier müssen Standorte, städtebauliche Lösungen, sowie Finanzierungs- und Abrechnungsmodelle gefunden werden, die Bau und Betrieb der Anlagen für alle Nachfrager sicherstellen.

1.2.4 Private Erschließung und Anlieferung

Eigentümer von Baugrundstücken und Investoren auf größeren zusammenhängenden Bauflächen sind durchaus daran interessiert, die Feinerschließung - also Zuwege, Park- und Anlieferflächen - in eigener Regie durchzuführen und zu betreiben und die fremde Befahrbarkeit etwa durch Schranken zu verhindern.

Auch hierdurch werden einige Probleme nur scheinbar gelöst. Die Aufgabe der städtischen Zuständigkeit für diese Flächen kann langfristig zu einem Mißbrauch der Flächen führen: Private Eigentümer können etwa dort mehr Parkplätze zulassen, als die öffentliche Aufgabe der Freiflächensicherung erlauben würde; die Verteilung der Stellplätze und die Regeln der Befahrbarkeit könnte allgemeine Parksuchverkehre auslösen. Dies wäre von der Stadt kaum kontrollierbar und würde voraussichtlich nach kommerziellen Gesichtspunkten erfolgen. Angesichts der Freiflächenknappheit in der Innenstadt sind überlagernde Flächennutzungen (über den Tag und nur die Woche) höchst zweckmäßig; Einzeleinrichtungen lassen jedoch diese Flächen häufig rein funktional nutzen und zu großen Zeitanteilen brachliegen. Dies gilt schon für kleinere Anlieferhöfe, wie sie zum Beispiel im Zuge der Philharmonie vorgesehen sind. Es gilt noch in stärkerem Maße, wenn sie größere zusammenhängende Bauflächen und Blockinnenbereiche betrifft. Überlagernde Nutzungen sind auf öffentlichen Flächen eher möglich - gleich, ob sie als Straßen gewidmet oder Privatflächen in städtischem Besitz sind.

Auch und gerade die Blockinnenbereiche sind als ruhige, wohnungsnaher Freiflächen vielfach unverzichtbar; bei privater Zuständigkeit hat die Stadt mittelfristig keinen Einfluß auf die Menge und Verteilung der dort zu erwartenden Verkehre und Parkplätze.

1.2.5 Anbindung an die Hauptverkehrsstraßen

Die Planung von Hauptverkehrsstraßen geht meist davon aus, daß Kreuzungen und Einmündungen für den dort stattfindenden überquartierlichen Verkehr störend und schädlich sind. Sie versucht daher, die Anzahl der Anbindungen zu minimieren. Dies führt jedoch wieder zu Umwegen und mehr innerquartierlichem Verkehr, da die quartiersbezogenen Verkehre innerhalb des Quartiers auf wenige Anbindungen gebündelt werden müssen.

Stattdessen ist anzustreben, jede Möglichkeit einer Anbindung des Quartiers an die Hauptstraße zu nutzen, um insgesamt wieder die Wege zu minimieren. Hierdurch entstehen zwar möglicherweise erhöhte Schwierigkeiten im Fahrverlauf der Hauptverkehrsstraße. Zusätzliche Anbindungen verringern jedoch nicht die Mengenleistungsfähigkeit der Hauptverkehrsstraße, sodaß sie von daher unbedenklich sind. Es soll ja nicht die Menge der zu- und abfahrenden Fahrzeuge vergrößert werden; die Menge soll sich lediglich auf eine größere Zahl Anbindungen verteilen.

Kompromisse sind bei diesem Grundsatz nötig, wenn eine Straßenbahnstrecke mit Vorrang gequert werden muß, wie etwa bei der St. Petersburger Straße.

1.2.6 Stellplätze, Tiefgaragen und Tiefgaragenzufahrten

Städtebauliche Dichte und Freiflächenansprüche erfordern eine sehr weitgehende unterirdische Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Aus Kostengründen ist organisatorisch eine überlagernde Nutzung für unterschiedliche Zwecke anzustreben, die eine hohe Auslastung der Tiefgaragen gewährleistet. Dies ist besonders gut möglich, bei automatischen Anlagen, die gleichzeitig die problematische unterirdische Kubatur verringern und Probleme mit Vandalismus öffentlicher Sicherheit gar nicht erst entstehen lassen.

Entscheidend ist jedoch der Grundsatz, daß die überwiegende Menge aller Tiefgaragenplätze mit ihren Zufahrten an oder in unmittelbarer Nähe der umfahrenden Hauptverkehrsstraßen liegen. Nur dadurch kann ein Durchfahren der Innenstadt im angestrebten Umfang verhindert werden. So gesehen ist die Anlage der Tiefgarage am Taschenbergpalais als ein erheblicher Planungsfehler anzusehen.

Im inneren Bereich in größerer Entfernung zu den Hauptverkehrsstraßen sind allenfalls ganz wenige, sehr kleine Anlagen zuzulassen, die nur exklusiv genutzt werden und nicht für allgemeine Nutzer Zufahrbar sein dürfen.

Die Lösung der Stellplatz- und Garagenproblematik hat entscheidenden Einfluß im positiven oder negativen Sinn auf die Ziele der Sanierung und Verkehrsberuhigung der Innenstadt. Die bisherigen planerischen und ordnungsrechtlichen Ansätze der Stadt sind nicht ausreichend, um befriedigende Lösungen in Aussicht zu stellen - was allerdings auch in anderen Städten der Fall ist. Der weitgehende Neubeginn in Dresden bietet andererseits die Chance innovativer Lösungen, die auch finanziell abgesichert sind: Die Stadt verfügt über xy innerstädtische Parkplätze sowie xy Verpflichtungen nach der sächsischen Bauordnung; bei einem durchschnittlichen Marktwert von 40.000 DM/ Stellplatz entspricht das einem Finanzvolumen einer Größenordnung von xy Mrd. DM.

1.3 Innenstadterschließung, Zielkonzept (s. Plan 2)

Der beiliegende Plan zeigt eine Diskussionsgrundlage für die Gesamterschließung der Innenstadt. Als reine Fußgängerzonen sind lediglich der Bereich zwischen Zwinger/ Taschenbergpalais/ Schloß und Hofkirche sowie der Neumarkt aus städtebaulichen Gründen und die Verlängerung der Prager Straße zur Augustusbrücke als überquartierliche Fußgängerachse vorgesehen. Die dadurch erforderlich werdenden Netzdurchtrennungen werden als ausdrückliche Nachteile in Kauf genommen, da die beschriebenen Bereiche entsprechend hoch bewertet werden. In allen übrigen Bereichen werden feinteilige Vernetzungen mit sehr kleinen Straßen in verkehrsberuhigtem Ausbau und langsamer Befahrbarkeit vorgeschlagen. Deren Lösung muß im Detail jeweils noch diskutiert werden. Dies gilt v.a. für den Bereich Postplatz, den Bereich Webergasse, den Bereich Taschenbergpalais, den Bereich Neumarkt und den Bereich Schreiberbergasse. In allen Fällen ist besonders eine Abstimmung der geplanten baulichen Strukturen mit den Verkehrsanlagen zu bearbeiten. Dabei ist es nicht hilfreich, Lösungen ohne Straßenverbindungen zu untersuchen, da sie das Gesamterschließungskonzept nicht berücksichtigen.

Die in Kapitel 1.2 dargestellten Grundsätze werden im folgenden auf die Erschließung der Innenstadt von Dresden angewandt. Die Realisierung dieses Zielkonzeptes erfolgt mittelfristig in unterschiedlichen Zeitstufen in Abhängigkeit von den städtebaulichen und straßenbaulichen Prioritäten. Einige Hinweise zur zeitlichen Abfolge werden im Kapitel 4 gegeben. Sofern in Teilbereichen Interimslösungen erforderlich sind, wird bei der Beschreibung des Einzelbereiches darauf eingegangen.

Unbestritten sind die umliegenden Verkehrsstraßen St. Petersburger Straße, Waisenhausstraße, Budapester Straße und Ammonstraße. Das Straßennetz innerhalb dieses Quartiers ist möglichst vielfach vernetzt, entsprechend den stadträumlichen und straßenräumlichen Zielsetzungen, und die

Verkehrsmengen nehmen nach innen hin ab. Der Bereich mit den geringsten Verkehrsmengen liegt etwa in der Mitte, im Bereich des Postplatzes. Organisation und Bau dieses Innenstraßennetzes muß so erfolgen, daß der Komfort für den MIV durchaus stark eingeschränkt wird, damit nur notwendige Verkehre die Straßen benutzen. Die Straßenbahn hat grundsätzlich Vorrang vor allen anderen Verkehrsmittel. Weitgehende Vorrechte werden dem Fußgänger- und Radverkehr eingeräumt. Die verbleibenden, notwendigen Verkehre sind langsam und verträglich. Sie sind in allen Einzelstraßen so gering, daß sie grundsätzlich in den städtischen Erlebniszusammenhang integriert werden soll. Dies funktioniert um so besser, je weniger Straßen völlig verkehrsfrei sein müssen.

Sammelstraßencharakter haben die meisten Straßen, die direkt an die Verkehrsstraßen anschließen. Dies sind: Terrassenufer westlich Carolabrücke, Akademiestraße, Wilsdruffer Straße Ost bis Altmarkt, Kreuzstraße, Schulgasse, Wallstraße, sowie die Hauptzufahrten sinngemäß von Süden und Westen durch den westlichen Teil der Innenstadt.

Völlige Autofreiheit erscheint aus übergeordneten verkehrlichen Gesichtspunkten sinnvoll und notwendig für die Trasse Prager Straße Nord/ Schloßstraße. Es handelt sich um eine gesamtstädtische Fuß- und Radverbindung vom Hauptbahnhof bis in die Neustadt. Dabei ist es unbedenklich, daß diese Trasse mehrfach von Straßen gequert wird, die in unterschiedlichem Umfang auch vom MIV mitbenutzt wird. Ebenfalls als reine Fußgängerzone mit völliger Autofreiheit wird vorgeschlagen die Sophienstraße zwischen Zwinger, Schloß, Theaterplatz und katholischer Hofkirche. Das außergewöhnliche städtebauliche Ensemble dieses Bereiches rechtfertigt die Autofreiheit auch im Zusammenhang mit der Tatsache, daß dort keine Gebäude erschlossen werden müssen. Der Verzicht auf eine hier durchaus zweckmäßige MIV-Verbindung mit dem Nachteil, daß andere Straßen insgesamt dadurch höher belastet werden, wird hier ausdrücklich in Kauf genommen. Ebenfalls aus Gründen des Ensembleschutzes sollte die Verbindung Fürstenzug/ Neumarkt autofrei gehalten werden; auch hier handelt es sich um eine übergeordnete Fußgänger- und Radverbindung vom Zwingerteich über den Neumarkt bis in den Brühlschen Garten. Da insbesondere im Bereich Neumarkt kleinteilige Gebäudeerschließungen gefordert sind, sollte hier keine reine Fußgängerzone angeordnet werden, sondern die Erschließung in Anlieferzeiten zugelassen werden. Dies bedeutet im Vergleich zur herkömmlichen Anliegerstraße lediglich, daß notwendige Verkehre nicht über den ganzen Tag verteilt, sondern auf wenige Stunden konzentriert und massiert werden müssen.

Fragwürdig erscheinen die reinen Fußgängerzonen Münzgasse, Weiße Gasse, Gewandthausstraße, Webergasse und Seestraße. Sie sind zum Teil vorhanden, zum Teil von den Bauwerbern gewünscht. Grundsätzlich sollte eine stärkere Vernetzung angestrebt werden; dabei kann jedoch in gewissem Umfang auf die bestehenden Gewohnheiten Rücksicht genommen werden. Hierauf wird im

Zusammenhang mit der Beschreibung der Einzelquartiere eingegangen werden. Nicht verzichtbar sind eine Reihe von Verknüpfungen, die die Vernetzung zwischen den Einzelquartieren sicherstellen, etwa zwischen dem nördlichen und südlichen Bereich der Altstadt sowie dem östlichen und westlichen Teil der Innenstadt. Es wird vorgeschlagen, den Gesamtbereich innerhalb der Verkehrsstraßen mit einer einheitlichen Geschwindigkeitsbeschränkung zu belegen (als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 25 km/h). Dies erfolgt vor allen Dingen aus Gründen der leichten Verständlichkeit; de facto - Differenzierungen der Geschwindigkeiten ergeben sich automatisch aus der Straßengestaltung. Außerdem muß für die gesamte Innenstadt das Parken konsequent beschränkt werden, so daß keine Parksuchverkehre entstehen und die überwiegende Menge der Parkplätze nur an den Rändern im unmittelbaren Bereich der Verkehrsstraßen angefahren werden können.

1.3.1 Planungskonzept fließender MIV (Plan 3)

Aus 1.3 geht unmittelbar die beabsichtigte Organisation des MIV hervor. In Plan 3 sind schematisch die von außen nach innen abnehmenden Verkehrsmengen erkennbar; gleichzeitig zeigt Plan 3 das Prinzip der allseitigen Vernetzung und flächenhaften Dämpfung.

Alle Netzteile unterliegen starken Beschränkungen - durch die Parkregelung, durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen und durch den ständigen Vorrang für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Beschränkungen sollen im Detail unmittelbar aus der städtebaulichen Situation sowie aus der Verkehrs- und Straßenbausituation erkennbar werden. Damit werden sie für den MIV unmittelbar verständlich, akzeptabel und zumutbar. Die möglichst allseitige Vernetzung verhindert Umwege und ermöglicht den kürzesten Weg von und zu allen Zielen. Daher sollte auch auf Einbahnstraßen sowie Abbiegever- und Gebote möglichst weitgehend verzichtet werden.

Die Beschränkungen müssen so hoch sein, daß nicht notwendige Verkehre die Befahrung der Innenstadt meiden; die Entscheidung über die Notwendigkeit bleibt jedoch im Sinne der freien Wahl des Verkehrsmittels den Verkehrsteilnehmern selbst überlassen.

Die Beschränkungen sollen grundsätzlich und überall für alle Fahrzeuge und in gleicher Weise gelten. Eine bürokratische oder sonstige Aufteilung in berechnigte und "nichtberechnigte" unterbleibt. Dieser Grundsatz keine "Verkehre" auszugrenzen, ist entscheidend für die langfristige Akzeptanz des Systems. Es ist aber gleichzeitig Ausdruck für einen liberalen, offenen Charakter der Stadt, in der auch "Fremde" willkommen sind - besonders dann, wenn sie sich an die Spielregeln halten, die für alle Verkehrsteilnehmer gelten. Die zu erwartenden Verkehrsmengen sind in Kapitel 1.4 dargestellt. Die objektive Leistungsfähigkeit des MIV ist deutlich höher, als der "notwendige"

Verkehr entsprechend den Definitionsversuchen aus verkehrswissenschaftlichen Erklärungen. Sie ist jedoch niedriger, als sich aus den addierten Forderungen der einzelnen Bauvorhaben summieren würde.

1.3.2 Planungskonzept NMIV (Fußgänger- und Radverkehr)

Dem nichtmotorisierten Individualverkehr wird flächenhaft baulich und organisatorisch weitgehender Vorrang vor dem MIV eingeräumt.

Im Bereich der Sammelstraßen werden durch Fahrbahnen geringster Breite großzügige Bürgersteige im Gesamtverlauf möglich. Straßenquerungen sind gesichert mit Vorrang an den Einzelstellen, sowie relativ ungefährlich im Gesamtverlauf möglich. Dabei kommt das Gesamtrepertoire je nach Situation zur Anwendung: Einzelinseln mit Trennung in Richtungsfahrbahn, Zebarstreifen, LSA, sowie durchlaufende Inselstreifen.

Im Bereich der Anliegerstraßen wird eine Mischform zwischen Trennprinzip und Mischprinzip - die "sanfte" Trennung vorgeschlagen (vgl. Kap. 1.2). Hierbei bleiben durch äußerst schmale, leicht querbare Fahrgassen (MIV-Vorrangflächen) eher breite "Bürgersteige". Diese müssen allerdings bei seltenen Fahrvorgängen im Sinne der Mischfläche bei Fußgängervorrang mitbenutzt werden, jedoch mit äußerster Vorsicht und Schrittgeschwindigkeit. Hierdurch ist für Fußgänger weitgehend der gesamte Straßenraum gefahrlos und komfortabel mitbenutzbar, ohne daß notwendige Fahrvorgänge ausgeschlossen sind.

Für Fußgänger steht grundsätzlich auf einem äußerst dichten Netz der öffentliche Straßenraum mit hoher Qualität zur Verfügung. Durch den Verzicht auf spezifische "Fahr- oder Anlieferstraßen" entstehen keine Grauzonen ohne städtische Öffentlichkeit; derartige Zonen haben nicht unerhebliche Probleme im Hinblick auf Sicherheit und Vandalismus. Stattdessen wird überall eine verträgliche Überlagerung aller Straßenfunktionen angestrebt - einschließlich der mit dem Auto verbundenen, sodaß alle Straßenräume öffentlich, belebt und sicher sind.

Für Radfahrer sollten eigene Radwege nur entlang dem Verkehrsstraßenring vorgesehen werden; hier jedoch einseitig in beiden Richtungen, da die Straßenräume zu breit sind, um für gegenüberliegende Ziele die Seite zu wechseln.

Auf allen anderen Straßen innerhalb der Innenstadt muß der Radverkehr im wesentlichen den Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr zugeordnet werden. In den reinen Fußgängerzonen sollte, wenn ausreichend Breite zur Verfügung steht, ein Radweg markiert werden; auf den anderen

Fußgängerzonen sollte der Radverkehr in Schrittgeschwindigkeit freigegeben werden. Im Rahmen der Straßengestaltung sollten überall ausreichend ebene Flächen wie Plattenbeläge oder Asphaltstreifen für einen komfortablen Radverkehr vorgesehen werden. Dazu gehören auch Bordabsenkungen, dezentrale Fahrradabstellanlagen, Arkaden zum Unterstellen bei Schauern und andere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung.

Bei allen Maßnahmen, die dem Fußgänger- und Radverkehr dienen, muß bedacht werden, daß sie gleichzeitig die notwendigen Autoverkehre erleichtern, da weniger überflüssige Autofahrten unternommen werden. Daher muß auch immer wieder gesehen werden, daß die zentralen Maßnahmen zur Verbesserung von Fußgänger- und Radverkehr vor allem die Beschränkungen des Parkens auf der Straße und die Vermeidung zu hoher Fahrgeschwindigkeiten sind.

1.3.3 Planungskonzept ÖPNV (Ergänzungen ISUP)

Der ÖPNV - insbesondere die Straßenbahn - ist mit Abstand die wichtigste Säule des Personenverkehrs innerhalb der Innenstadt und für die Verknüpfung mit der Gesamtstadt. Für seine Funktionsfähigkeit ist die Leistungsfähigkeit und das Bedienungsangebot im Gesamtnetz maßgeblich - einschließlich der Anschlüsse an die Regional- und Fernverbindungen und einschließlich der Bedienungsqualitäten für periphere Gebiete und für Schwachlastzeiten.

Der Straßenbahnverkehr muß so organisiert werden, daß keine Verzögerungen eintreten, die nicht betriebsbedingt sind. Die Verträglichkeit mit den anderen Innenstadtfunktionen erfordert allerdings auf den Strecken Wilsdruffer Straße, Sophienstraße und Wallstraße Beschränkungen der Höchstgeschwindigkeit auf ca. 40 km/h; dies ist jedoch nahezu nicht reisezeitrelevant. Da die Innenstadtfächen außerordentlich wertvoll sind, ist ein eigener Gleiskörper nur dann gerechtfertigt, wenn er durch sehr hohe Zugfolgen intensiv genutzt wird. Bei weniger als drei Linien auf einer Strecke erscheint es zweckmäßig, den Gleiskörper hinter den Straßenbahnzügen auch durch MIV mitbenutzen zu lassen; es ist dann möglich und notwendig, durch eine entsprechende Vorrangsignalisierung sowie frühzeitigen Pfortneranlagen für den MIV dafür zu sorgen, daß keine Aufenthalte durch MIV-Stau entstehen.

Überlegungen zum Gleisachsabstand sind in Plan 4 niedergelegt. Aus städtebaulichen Gründen wird eine Wagenkastenbreite von 2,65 m abgelehnt. Außerdem würde ein Misch- und Übergangsbetrieb zu breiteren Einheiten nahezu unüberwindliche Schwierigkeiten machen. Im Hinblick auf die Verwendung von Niederflurwagen und die daraus resultierenden Bordabstände an gegenüberliegenden Haltestellen ergibt sich der Gleisachsabstand von 3,05 m. Dabei ist auch die

Mitbenutzung des Gleiskörpers von Kraftfahrzeugen nach StVZO möglich - sei es im Regelbetrieb, oder sei es in Ausnahmefällen für Notdienstfahrzeuge und ähnliches.

Das Streckennetz ist damit weitgehend langfristig festgelegt. Es muß gewisse Flexibilitäten im Hinblick auf zukünftige Zugfolgen und auch im Hinblick auf eine in Zukunft änderbare Linienführung haben. Daher sollte an einigen Kreuzungen Abbiegegleise vorgesehen werden, auch wenn diese entsprechend der gegenwärtigen Linienführung nicht benötigt werden. Dies sichert auch die Notwendigkeit von betriebs- oder havariebedingten Umleitungen. Eigene Havariestrecken sollten nicht vorgesehen werden. Es ist ökonomischer, durch redundante Betriebssysteme und effektive Wartung die Havariefälle auf ein Minimum zu reduzieren.

Die Straßenbahn dürfte in Zukunft ergänzt werden durch ein äußerst vielfältiges System von öffentlichen, halböffentlichen und privaten Bussen, Klein- und Expresbussen, Limousine-Service, Sammeltaxen und Taxen. Dazu gehören im Prinzip auch Charter- und Reisebusse für verschiedene Zwecke, die ebenfalls innerstädtischen Verkehr hochleistungsfähig bei großer Stadt- und Umweltverträglichkeit abwickeln. Diese Systeme können im Rahmen dieses Auftrags nicht im Einzelnen dargestellt werden; sie sprengen den Rahmen der Innenstadterschließung und müssen auch in Zukunft zu unterschiedlichen Betriebsbedingungen in der Innenstadt einsetzbar sein.

Kaum lösbar ist das Problem, daß der Busverkehr die nicht vermeidbaren Aufenthalte des MIV ebenfalls hat. Erleichterungen ergeben sich, wenn die Busse - etwa auf der Wallstraße und der Sophienstraße - die Gleiskörper mitbenutzen können. Bushaltestellen sollten nach Bedarf frei auf der MIV-Fahrbahn angeboten werden können. Die dadurch entstehenden Wartezeiten für den MIV können in Kauf genommen werden; gleichzeitig ergibt sich freie Fahrt für den Bus nach dem Halt. Leeraufenthalte von Bussen (Linienbusse und Reisebusse) müssen außerhalb der Innenstadt stattfinden; Entfernungen bis zu 2 km und mehr sind dabei durchaus zumutbar. Hierfür verbietet sich die Nähe des Bahnhofs, wie auch die Nähe von Straßenbahnhaltestellen, an denen eher eine Dichte Bebauung angesiedelt werden muß.

1.3.4 Planungskonzept Ruhender Verkehr

Zum Parkkonzept ist eine eigene Untersuchung in Arbeit; dieser soll nicht vorgegriffen werden. Dennoch scheinen einige Hinweise aus der Sicht der Innenstadterschließung notwendig: Zum Einen sind eine Reihe von Bemühungen zur Sanierung der Innenstadt weitgehend wertlos, wenn die Parkproblematik nicht gelöst wird; zum Zweiten werden Lösungsansätze politisch, rechtlich und planerisch äußerst widersprüchlich diskutiert.

Folgende Ziele eines Planungskonzeptes ruhender Verkehr können festgehalten werden:

- Die Stellplatzkosten sollen nach dem Verursacherprinzip und entsprechend der Gesetzeslage von den Nutzern gezahlt werden.
- Oberirdisch darf nur die städtebaulich vertretbare Menge von parkenden Fahrzeugen zugelassen werden; diese Menge ist in der Innenstadt außerordentlich gering, wenn man den Wert (und Preis) von Freiflächen und Bauflächen berücksichtigt und die Freizügigkeit des Fußgänger- und Radverkehrs fordert.
- Unterirdische Stellplätze können in der Menge angeboten werden, die nachgefragt wird, sofern die Nachfrager den tatsächlichen Preis zahlen.
- Das Kurzparken (Anliefern und Abholen) sollte weitgehend möglich sein; es gehört zweifelsfrei zur Gemeinschaftsaufgabe Verkehrsinfrastruktur, und zwar sowohl für Wohnungen, als auch für besondere Innenstadtnutzungen.
- Stellplatzanlagen sollten unmittelbar von den Verkehrsstraßen aus zugänglich sein; nur so kann Parksuchverkehr sowie Ziel- und Quellverkehr in die Tiefe der Innenstadt vermieden werden.

Dabei muß auf einige Widersprüche hingewiesen werden, die sich aus der gegenwärtigen bundesweiten Diskussion ergeben:

- Die kostenlose oder nahezu kostenlose Verteilung von Stellplätzen an Anwohner (Lizenzierung) subventioniert nicht das Wohnen in der Innenstadt sondern den Autobesitz in der Innenstadt. Dies ist kontraproduktiv.
- Die Erwartung der Anwohner und Besucher, überall billigst ihr Fahrzeug abstellen zu können, stammt aus Zeiten geringer Motorisierung. Daß bei Vollmotorisierung in Innenstädten nur Mangel verteilt werden kann, ist weder bei Bürgern noch im politischen Raum ausreichend bewußt.
- Weder die Gesetzeslage noch die planerische Praxis haben sich dieser Tatsache gestellt. Kostenloses Parken in der Garage und auch die Stellplatzvorschrift nach Bauordnung auf den Grundstücken leugnen, daß Stellplätze ein vermehrbares Wirtschaftsgut ist.
- Gerade bei Stellplätzen greift vielfach eine weitgehende verdeckte Subventionierung. Marktpreise von 80,- bis 100,- DM/ Monat stehen tatsächliche Kosten von 300,- bis 600,- DM pro Monat gegenüber.

Insgesamt erfolgt die Verteilung des vermehrbaren Wirtschaftsgutes "Stellplatz" rein nach sozialistischen Kriterien. Stellplätze gehören in dichten, städtischen Baugebieten mit guter ÖPNV-Versorgung nicht zur Grundversorgung der Bevölkerung, die hoheitlich zur Verfügung gestellt werden müßte. Viele damit verbundenen Mangelercheinungen und Fehlentwicklungen lassen sich auf dieses sozialistische Verteilungsmodell zurückführen. Diese Tatsache ist besonders in Dresden

wenig im Bewußtsein: Der Städtebau der Wiederaufbauphase nach dem Zweiten Weltkrieg hat ein innerstädtisches Parkplatzangebot geschaffen, das derzeit nahezu ohne Engpässe ist. Bei zunehmenden städtebaulichen Dichten im Rahmen der geplanten Sanierungen werden die Probleme verschärft auftreten. Daher sollten einige Ansatzpunkte vermerkt werden, die im Grunde lediglich auf marktwirtschaftlichen Grundsätze und klassischem Planungsrecht basieren.

- Erdgeschossig bzw. im öffentlichen Straßenraum sollten - vor allem im Umfeld höchster städtebaulicher Dichte um die Straßenbahnhaltstellen - nur Kurzparkplätze zur Anlieferung und Abholung von Waren und Personen möglich sein. Zweckmäßig erfolgt das ohne spezielle Flächenausweisung jeweils bedarfsorientiert vor der Haustür. Eine generelle Zulassung dürfte bis zu einer Parkzeit von etwa 15 Minuten nahezu überall unschädlich sein. Hierfür käme eine Zonenregelung "Eingeschränktes Halteverbot" oder mit Parkscheibe bzw. elektronische Parkscheibe mit automatischer Abbuchung/ 15 Minuten für die gesamte Innenstadt in Frage.
- Privatflächen sollten überhaupt nicht als Parkplätze zulässig sein, da ihr Mißbrauch öffentlich nicht kontrollierbar wäre. Allenfalls kommen Privatflächen in öffentlichem Besitz in Frage, da diese nicht den Straßen- und Wegegesetzen unterliegen und damit eine effektivere privatrechtliche Ahndung von Verstößen möglich ist.
- Für das Dauerparken von Bewohnern und Besuchern müssen im Rahmen der Bauleitplanung Tiefgaragenstandorts ausgewiesen werden. Die Zu- und Abfahrten hierfür müssen in unmittelbarer Nähe der Verkehrsstraßen liegen, so daß die inneren Quartiersstraßen nicht mehr als notwendig befahren werden.
- Es sollten verstärkt automatische, mechanische Stapelanlagen überlegt werden. Hierdurch wird die unterirdische Kubatur eingeschränkt, da weniger Rangierflächen nötig sind und eine höhere Auslastung gesichert ist. Es besteht keine Vandalismusgefahr in der Garage; die Nutzer bewegen sich nur im sicheren öffentlichen Straßenraum. Die Aufzugseinfahrten sind deutlich besser integrierbar als die Rampen von Tiefgaragen.
- Der Betrieb der Garagen sollte so privatwirtschaftlich betrieben werden, daß die Garagen Gewinn erzielen. Damit bietet sich für die Betriebsgesellschaft die Rechtsform einer Privatgesellschaft an, in der die Stadt Mehrheitseigner sein sollte, in der aber auch Privatpersonen Mitgesellschafter sein könnten. Diese Gesellschaft sollte gleichzeitig die Ablösebeträge verwalten sowie auch zuständig für die Überwachung und Ahndung des Falschparkens sein.

- Exklusive Garagen für Einzeleigentümer wird es schon aus wirtschaftlichen Gründen nur in wenigen Ausnahmefällen geben.

Hieraus ergeben sich eine Reihe von Schlußfolgerungen für die augenblickliche Planungspraxis:

- Bei Bauvorhaben sollten keine privaten Anlieferhöfe vorgesehen werden, sondern ein dichtes Netz öffentlicher Straßen und Gassen, in denen auch angeliefert werden darf.
- In der gesamten Innenstadt darf es keine kostenfreie Stellplätze geben.
- Auch die Anwohner müssen sich an die Tatsache gewöhnen, daß Parken in der Innenstadt teuer ist. Lizenzsysteme sind hierfür durchaus zweckmäßig, jedoch nur wenn sie zunehmend steigende Gebühren beinhalten.
- Alle zu errichtenden Tiefgaragen müssen einer gemeinschaftlichen, überlagernden Verfügung untergeordnet werden. Es darf - insbesondere in der Tiefe der Innenstadt - keine exklusive Zuordnung zu und Verfügung über Einzelstellplätze durch einzelne Eigentümer von Wohnungen, Praxen, Büros oder Läden, oder auch Gesamtbauträger geben.
- Die Stellplatzverpflichtung von Bauwerbern sollte eingehalten werden durch privatrechtliche Verpflichtung zur kostendeckende Teilnahme an Gemeinschaftsgaragen an geeigneter Stelle. Diese Verpflichtung könnte einige Jahre hinausgeschoben werden.
- Zentraler Aspekt aller Arten von Stellplatzregelungen ist eine konsequente Überwachung und Ahndung von Verstößen zur Sicherung der wenigen innerstädtischen Freiflächen.

Vorbereitung und Durchführung eines solchen Konzeptes erfordern erhebliche Innovationen im planerischen, juristischen und organisatorischen Bereich. Dresden bietet hierfür gute Voraussetzungen. Im Zuge der allmählichen Verdichtung der Innenstadt ist eine schrittweise, allmähliche Einführung möglich. Außerdem dürfte der besondere Stolz der Bürger auf die historische Innenstadt zu eine hohen Akzeptanz beitragen.

1.4 Verkehrsmengenprognose

1.5 Gestaltung der Innenstadtstraßen

Die straßen- und stadträumliche Konzeption kann sich weitgehend nach städtebaulichen Gesichtspunkten richten. Dabei sollte davon ausgegangen werden, daß alle Straßen und Gassen - wenn auch in geringem Umfang befahrbar sein werden. Grundsätzlich ist aus verkehrlicher Sicht eine starke innerstädtische Verdichtung günstig zu beurteilen; gleichzeitig wird der Verkehr erleichtert, wenn die erdgeschossigen, öffentlichen Flächen nicht zu knapp bemessen werden: Dann kann zur Straßenbenutzung für alle Ansprüche ein liberalerer Kompromiß gewählt werden. Arkaden mildern diesen Zielkonflikt.

Für die Oberflächen der Straßen kann im Rahmen dieser Untersuchung kein ausgearbeiteter Gestaltungsvorschlag für die gesamte Innenstadt gemacht werden. Allerdings müssen einige Grundprinzipien festgelegt werden. Das Konzept der flächenhaften Verkehrsberuhigung erfordert zwingend eine Gestaltung, die auf das Verkehrsverhalten wirkt: Nur bei Einhaltung dieser Grundsätze ist die angestrebte Dämpfung des MIV und der Vorrang für Fußgänger und Radfahrer realisierbar. Gerade wenn - wie zur Erschließung sinnvoll und notwendig - viele Straßen auch für den Autoverkehr befahrbar sein sollen, muß durch Gestaltung sichergestellt werden, daß in dieser Straße verträgliche Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsmengen nicht überschritten werden. Maßgeblich für das Verkehrsverhalten sind die StVO-Vorschriften und die Gestaltung. Die Gestaltung ist für einen langen Zeitraum konzipiert. Sie darf den derzeitigen Regeln der StVO nicht widersprechen; sie muß aber auch offen für eventuelle Änderungen der StVO sein, die in kürzeren Zeiträumen zu erwarten sind. Insofern sollte die Straßengestaltung weitgehend neutral gegenüber der Verkehrsregelung sein.

1.5.1 Anforderungen an die Straßengestaltung

Die Anforderungen unterschiedlicher Nutzer an Erschließungsstraßen sind in den EAE - Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen - aufgelistet. Straßenoberflächen sollten die Prioritäten für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes widerspiegeln. Damit sollten sie zur Geschwindigkeitsdämpfung des KFZ-Verkehrs beitragen.

Maßgeblich für die Befahrbarkeit ist allein Fahrgeometrie, nicht jedoch fahrdynamische Aspekte. Grundsätzlich sollten baulich alle Fahrbeziehungen möglich sein. Das Bemessungsfahrzeug ist dabei das 12 m Kommunalfahrzeug; dies sichert auch die Befahrbarkeit durch Feuerwehr, Notdienstfahrzeuge sowie alle notwendigen Liefervorgänge (diese jedoch unter erschwerten Bedingungen). In Einzelfällen kann nach Überprüfung auch die Zufahrbarkeit für ein 7 m Lieferfahrzeug ausreichen. Wünschenswert und für einige Nutzungen unabdingbar ist die

Zufahrbarkeit für den 18 m - Eurozug nach StVZO. Es ist zweckmäßig, möglichst alle Hauseingänge hiermit anfahrbar zu halten; allerdings müssen nicht alle Abbiegebeziehungen die entsprechenden Schleppkurven freihalten; für diese selten vorkommenden Fahrzeuge sind notfalls auch Umwege vertretbar.

Alle funktionalen Anforderungen müssen sich im Rahmen städtebaulich - stadtgestalterischer Anforderungen bewegen. Hierbei ist ein Maßstab anzulegen, der sich an den hohen Ansprüchen der Neubauvorhaben im Hochbaubereich orientieren muß. Materialien, Konstruktionen, Proportionen, Einrichtungen und Details sollten nur in höchster technischer und gestalterischer Qualität realisiert werden. Die Kosten der Straßenrenovierung sind außerordentlich gering im Vergleich zu den zugehörigen Gebäuderenovierungen. Bei finanziellen Engpässen sollten daher eher die Renovierung der Straße durch Provisorien hinausgeschoben werden; keineswegs verträglich ist ein nur durchschnittlicher Straßenbaustandard.

Aus der Geschichte der Straßengestaltung sind keine eindeutigen Vorgaben abzuleiten. Die Stadtansichten des Altmarktes und Neumarktes von Canaletto aus dem Jahre 1751 zeigen als Befestigung sehr sorgfältig verlegte, äußerst zurückhaltende und kaum strukturierte Steinplatten. Man muß allerdings davon ausgehen, daß zu diesem Zeitpunkt alle Altstadtstraßen befestigt waren.

Die überwiegende Anzahl der Straßen wurde erst zum Ende des neunzehnten Jahrhunderts in der Art befestigt, die heute noch das Straßenbild prägt. Breite Fahrbahnen wurden mit Großsteinpflaster befestigt; besonders charakteristisch für Dresden sind die nicht nur in der Innenstadt verwendeten überbreiten Granitborde sowie quer zur Gehrichtung verlegte, großformatige Granitgehwegplatten. Auch damals wurden bereits Asphaltfahrbahnen realisiert; kurioserweise erstmalig 1872 als besonderer Luxus in der Schloßstraße auf Wunsch der königlichen Familie aus Schallschutzgründen. Fußgängerflächen wurden teilweise mit klassizistischen Mosaikornamenten gepflastert.

Zwischen 1950 und 1990 wurden breite Asphaltfahrbahnen und großzügige Parkplätze angelegt, auf der anderen Seite wurde - sozusagen als notwendiges Pendant der autogerechten Stadt - großformatige Betonplatten ohne Borde im Stil "Fußgängerzone" verlegt. Punktweise Renovierungen nach 1990 spiegeln in der Regel keinen erkennbaren Gestaltungswillen, sondern allenfalls die Effektivität und gleichzeitig Beliebigkeit des europäischen Baustoffmarktes wider.

Als planungsrelevante Gestaltmerkmale scheint daher lediglich das Motiv der überbreiten Granitborde, der Granitgehwegplatten und das Granitgroßpflaster zu sein. Darüberhinaus sollten möglichst zurückhaltende, unpräntiöse Mittel gewählt werden, die sich der anspruchsvollen Architektur und dem Leben auf der Straße unterordnen.

1.5.2 Sanfte Trennung der Verkehrsarten in Sammelstraßen

Sammelstraßenfunktionen haben laut Plan 2 folgende Straßen:

- Terrassenufer einschließlich der Zufahrten von der Carolabrücke bis zur Augustusbrücke
- die Wilsdruffer Straße vom Pirnaischen Platz bis zum Altmarkt
- die Schulgasse
- die Wallstraße von der Waisenhausstraße bis kurz vor dem Wilsdruffer Tor

Maßgeblich für die Gestaltung ist das klassische Trennungsprinzip. Fahrbahn und Gehwege werden durch die typischen Dresdner überbreiten Granitborde getrennt. Für die Fahrbahnen sollen die Mindestmaße nach EAE angewendet werden. Dabei ist in Kurven das StVZO-Fahrzeug maßgeblich. Der Radverkehr soll auf der Fahrbahn abgewickelt werden; es ist denkbar, im Bereich der Fahrbahn einen Radfahrsvorrangstreifen abzumarkieren.

Die Fahrbahnen werden in der Regel in Asphalt ausgeführt. Für die Fußgängerflächen werden die großformatigen Dresdner Granitplatten vorgeschlagen, wenn es sich um stark längsgerichtete Gehwege handelt. Bei flächenhaften Aufbreitungen der Fußgängerbereiche kann die Gestaltung sich nach einem entsprechenden städtebaulichen Entwurf richten.

1.5.3 Sanfte Trennung von Verkehrsarten auf Anliegerstraßen

Bei verkehrsberuhigten Straßen stellt sich die Frage, ob und wie weit die Verkehrsarten auf jeweils eigenen Flächen abgewickelt werden sollen. In den engen Straßen der Altstadt ist eine vollständige Trennung kaum möglich. Sie ist aber auch nicht sinnvoll. Die angestrebten geringen Verkehrsmengen rechtfertigen die Mitbenutzung der Fahrflächen durch Fußgänger; andererseits bestehen nahezu überall Anliefernotwendigkeiten: Diese können durchaus für kurze Zeiträume auch auf sonst den Fußgängern vorbehaltenen Flächen stattfinden. Darüberhinaus ist bei richtiger Gestaltung das Mischprinzip geeignet, die Fahrgeschwindigkeiten tendenziell zu vermindern und die Verkehrsmengen gering zu halten.

Für die Anliegerstraßen in der Innenstadt Dresdens wird daher eine "sanfte Trennung" vorgeschlagen: Die traditionellen Borde begrenzen eine Hauptfahrfläche, in der die überwiegende Menge der Fahrvorgänge stattfindet. Bei Ausweichvorgängen können die etwa 4 - 6 cm hohen Borde überfahren werden und die Randflächen mitbenutzt werden. Damit ist auch bei schmalen Hauptfahrgassen keine Einbahnregelung erforderlich. Für Fußgänger entsteht ein erheblicher Platzgewinn. Die Fahrgeschwindigkeiten werden deutlich verringert, und städtebaulich wird

verdeutlicht, daß das Auto zwar geduldet ist, sich aber rücksichtsvoll unterordnen soll. Fahrzeugbegegnungen müssen nicht im Gesamtverlauf möglich sein. Einzelne Masten, Poller u.ä. in den Seitenbereichen können zusätzliche Engstellen und einspurige Stellen markieren oder besondere Fußgängerschutzbereiche abtrennen. Dieser Ausbau ist besonders wirksam zu Zeiten geringer Belastungen; zu den Hauptverkehrs- und Anlieferzeiten ist die Straßenraumaufteilung ohnehin weitgehend bedeutungslos.

Die Auswahl der Breiten (siehe Plan 5) erfolgt zum einen nach den angestrebten Verkehrsstärken - also von außen nach innen geringer werdend - und zum zweiten nach den Straßenraumbreiten, so daß zum Teil auch weiter außen die Beeinträchtigung des Autoverkehrs bewußt in Kauf genommen wird. An Kreuzungen und Einmündungen werden die Hauptfahrgassen entsprechend der Fahrgeometrie kleinerer Fahrzeuge (LFZ) gemessen. Im Belag sollten die notwendigen Schleppekurven für die jeweils größeren Bemessungsfahrzeuge angedeutet werden; die de facto - Mischung mit Abbiegern und kreuzenden Fußgängern wird dadurch verdeutlicht. Nach Möglichkeit sollte dem StVZO - Fahrzeug weitgehende Bewegungsfreiheit gesichert werden; wo dies nicht möglich ist, ist der 12 m LKW das Bemessungsfahrzeug. Radfahrer können sowohl die Hauptfahrgassen als auch die Randbereiche nutzen. Wenn Anlieferfahrzeuge im Weg sind, haben die Radfahrer genügend Möglichkeiten, an Absenkungen im Zuge von Einfahrten die Flächen zu wechseln. In Fußgängerbereichen dienen die Hauptfahrgassen als Radwege - ungeachtet, ob Anlieferzeiten ausgewiesen werden oder nicht. Damit liegt ein geschlossenes Netz von engmaschigen Radverbindungen vor, indem auch die Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgängerverkehr geringgehalten werden.

Technisch gesehen, handelt es sich um eine Übergangsform zwischen Mischungs- und Trennungsprinzip nach Ziff. 4.4.1 der EAE, bzw. um Mehrzweckstreifen nach Ziff. 5.2.1 der EAE.

Die Hauptfahrgassen sollten in der Regel in Asphalt vorgesehen werden. Wenn aus denkmalpflegerischen Gründen zwingend Großsteinpflaster geboten erscheint, sollten die daraus resultierenden Probleme für den Lärmschutz und den Radverkehr in Kauf genommen werden. In Straßenräumen mit ausreichender Breite und relativ höheren Verkehrsbelastungen - also in der Nähe der Sammelstraßen - können die Randbereiche neben der Hauptfahrgasse und neben dem überbreiten Bordstein einen zusätzlichen Asphaltstreifen von 0,6 m Breite erhalten. Dieser ist als besonderes Angebot für einen komfortablen Radverkehr zu verstehen. Ein Asphaltstreifen von 60 cm Breite dürfte auch aus denkmalpflegerischen Gründen in den meisten Straßen vertretbar sein.

Zwingende Verkehrsregelungen, insbesondere zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind Geschwindigkeits- und Stellplatzbeschränkungen (Übersichtlichkeit des Straßenraums). Empfohlen wird hierfür derzeit Tempo-30-Zone und eingeschränkte Halteverbotszone für die gesamte

Innenstadt. Mit Ausnahme der Park- und Geschwindigkeitsbeschränkung sollte der Straßenausbau weitestgehend neutral im Hinblick auf Regelungen nach StVO seien. Das heißt, daß alle Fahrbeziehungen und alle Abbiegebeziehungen zumindest baulich möglich sein sollten; auch spezielle Stellplätze oder Anlieferplätze sollten im Belag nicht erkennbar sein. Diese Forderung nach Neutralität ergibt sich aus den unterschiedlichen Planungshorizonten: Der Straßenausbau sollte für einen Zeitraum von 50 Jahren oder mehr Bestand haben können. Die Regelungen nach StVO - sogar die StVO selbst - ändert sich jedoch in erheblich kürzeren Abständen.

Derzeit wird vorgeschlagen, keinerlei Einbahnstraßenregelungen und keinerlei Abbiege- ver- und gebote auszuweisen. Als Vorfahrtsregelung gilt allgemein nach StVO rechts vor links; Ausnahmen sollten gemacht werden im Zuge von Buslinien und an Stellen, die einer Fahrtrichtung offensichtliche optische Vorfahrt einräumen. Die Ausweisung von Fußgängerzonen mit und ohne Anlieferzeiten ist aus Plan 6 ersichtlich. Es soll noch einmal dringend vor einer Ausweitung der Fußgängerzonen gewarnt werden: Auch das hier vorgeschlagene befahrbare Netz wickelt nur den unbedingt notwendigen Verkehr ab; mehr Fußgängerzonen führen zu Verkehrskonzentrationen an anderen Stellen.

Änderungen auch dieser Verkehrsregelungen sind flexibel möglich. Insgesamt basiert das vorgeschlagene Erschließungssystem in sehr geringem Maße auf Verkehrsregelungen; vielmehr versucht es, durch die Straßengestaltung ein verträgliches Miteinander der Verkehrsteilnehmer zu fördern. Geringe Geschwindigkeiten ermöglichen ein Arrangement der Verkehrsteilnehmer in der jeweiligen Straßen- und Verkehrssituation.

1.5.4 Materialien und Kontruktionen

Die vorliegende Untersuchung kann Einzelentwürfe für die Erschließungsanlagen nicht ersetzen, deswegen können detaillierte Angaben hier allgemein angedeutet werden. Generell sollten folgende Materialien zur Verwendung kommen:

- Fahrbahnen in Sammelstraßen und Hauptfahrgassen in Anliegerstraßen aus Asphalt, in Ausnahmefällen mit Großsteinpflaster
- Borde als überbreite Granitborde; Kanten leicht gerundet, so daß eine Überfahung durch PKW und LKW unschädlich möglich ist.
- Mehrzweckstreifen neben den Borden als 0,6 m breite Asphaltstreifen
- Bei Gehbahnen in längsgerichteten Straßenräumen stark querformatige Granitgroßplatten.
- Fußgängerflächen an Aufweitungen und Plätzen entsprechend dem städtebaulich orientierten Entwurf, z.B. Mosaikpflaster, Naturstein; zum Teil auch Großpflaster Naturstein.

Nahezu alle Flächen müssen für die Befahrung mit hohen Achslasten vorgesehen werden.

Besonderer Augenmerk ist auf das Design der Straßeneinrichtungen zu legen: Poller, Bänke, Leuchten, Masten, Baumschutzanlagen u.a. sind nicht nur nach technischen, sondern nach stadtgestalterischen Kriterien auszuwählen. Schaltkästen, Trafostationen, Telefonzellen u.ä. dürfen in keinem Fall zusätzlich im Straßenraum angeordnet werden. Eine Integration in die angrenzenden Gebäude ist zwingend notwendig.

Insgesamt sollte sich der Straßenentwurf in der Vielfalt von Materialien und Konstruktionen äußerst zurückhaltend geben. Gestaltungswille und Schmuckbedürfnis findet ausreichend Platz in der Architektur und der Belebung der Straßen; die nur wenig eingeschränkte allgemeine Baufreiheit in Verbindung mit einem funktionierenden europäischen Markt für Baumaterialien führt eher zu der Gefahr, daß die erstrebenswerte Vielfalt in allgemein belanglose Beliebigkeit umschlägt. Wenn hierfür die Straßen als einheitliche gestalterische Klammer einen Rahmen liefern, kann der Straßenentwurf Charakter und Identität der Stadt und der Innenstadt definieren, ohne daß dieser in Gleichförmigkeit und Schematismus umschlägt.

Höchste technische und gestalterische Ansprüche führen zu Preisen, die nicht unerheblich über den üblichen Straßenrenovierungskosten liegen. Dabei muß jedoch bedacht werden, daß die Kosten eher gering sind, in Relation zu den zugehörigen Hochbaurenovierungen, deren Vorfeld die jeweiligen Straßen sind. Auch wenn die öffentlichen Haushalte hierdurch zunächst überlastet erscheinen, sollten diese hohen Standards durchgesetzt werden.

Nach KAG sowie eventuell zusätzlich durch privatrechtliche Vereinbarungen sollten verstärkt die Grundbesitzer der anliegenden Gebäude für die Straßenrenovierung in Anspruch genommen werden. Hier können Erleichterungen durch eine zeitliche Streckung der Straßenrenovierung eingeräumt werden.

Ohnehin scheint eine frühzeitige Straßenrenovierung nicht sehr zweckmäßig. Die Hauptphase der Hochbaurenovierung sollte zunächst abgewartet werden, damit die überwiegende Zahl schwerer Baufahrzeuge, nicht die gerade renovierten Straßen allzusehr beschädigt. Darüberhinaus wird der endgültige Straßenbau bei aller Bemühung um Flexibilität nicht so vielseitig nutzbar sein; gerade viele Hoch- und Tiefbaubaustellen erfordern aber flexible Baustellenausweitungen und damit provisorische Verkehrsführungen im Straßenraum.

Wenn ein Straßenbaustandard, der nicht erheblich über dem Durchschnitt liegt, zeitweise nicht finanzierbar ist, so sollte eher mit billigsten Provisorien gearbeitet werden.

2. Erschließung einiger Teilbereiche

Das Gesamterschließungsschema muß in den Einzelbereichen umgesetzt werden. Je detaillierter die Betrachtung wird, umso detaillierter müssen auch die Planungsüberlegung für die Erschließung werden. Die Detailführung von Fahrbahnen und Fahrgassen kann vielfach flexibel den stadträumlichen Vorstellungen angepaßt werden; in einigen Fällen sind auch Varianten möglich, die nach städtebaulichen und verkehrlichen Kriterien diskutiert werden müssen.

Die grundsätzlichen Prinzipien der allseitigen Vernetzung der flächenhaften Dämpfung und der verträglichen Verteilung der KFZ-Verkehre auf viele Einzelstraßen in öffentlichen, vielfältig und gemischt genutzten Straßenräumen, dürfen aber dabei nicht verloren gehen.

2.1 Gebiet Neumarkt

Die Erschließungsplanung geht davon aus, daß in dem Gesamtgebiet um den Neumarkt der historische Stadtgrundriß rekonstruiert wird. Auch wenn die einzelnen Parzellen etwas größer werden sollen, wird es bei einer kleinteiligen Grundstücksstruktur bleiben, bei der einzelne Häuser erschlossen werden müssen. Damit dürfte auch die traditionelle Einheit von öffentlichem Straßenraum und Erschließungsfläche im Sinne der historischen Kontinuität zweckmäßig sein. Hiervon geht auch das Gesamtsystem aus. Die Straßen und Gassen bleiben für den notwendigen KFZ-Verkehr befahrbar; durch Beschränkung von Mengen- und Fahrgeschwindigkeiten und breite Verteilung soll er verträglich werden.

Alle Anbindungen an die Sankt Petersburger Straße haben Sammelstraßencharakter: Das Terrassenufer, die Akademiestraße und die Wilsdruffer Straße. Die Verkehrsbedeutung dieser Straßen nimmt in der Tiefe des Quartieres ab; in ihren östlichen Teilen haben sie nur noch Charakter von Anliegerstraßen. Von den Sammelstraßen aus sollen alle Anbindungen in das Quartier von und in alle Richtungen befahrbar sein.

Im Quartier selbst wird das historische dichte Netz von Anliegerstraßen und -gassen wieder hergestellt. Sie sind für alle Verkehrs- und Anliegerfunktionen offen; das Gestaltungsprinzip ist die sanfte Trennung (vgl. Kap. 1.5.2).

Vom Grundsatz her sollten alle Straßen und Gassen ganztätig und in allen Abbiegebeziehungen und -richtungen befahrbar sein. Vorrang für Fußgänger und Radfahrer sowie Vorrang für gebäudebezogene Funktionen sorgen für einen Ausgleich der Anforderungen. Wo immer aus

städtebaulichen Gründen vertretbar, sollte die erdgeschossige Erschließungsfläche durch Arkaden erweitert werden.

Zeitweise Fahrverbote scheinen empfehlenswert für den Mittelbereich des Neumarktes, Teile der Schloßstraße, sowie die Augustusstraße. Der notwendige Verkehr kann dort auf die Anlieferzeiten konzentriert werden (Fußgängerzone). Dies ermöglicht eine weitgehende Freiheit von Kraftfahrzeugen über weite Teile des Tages. Die Ausweisung derartiger Fußgängerzonen sollte jedoch die Vernetzung des Straßensystems ganztätig nicht völlig aufgeben. Die Gestaltung dieser Fußgängerzonen sollte ebenfalls die Ausweisung einer eigenen Fahrgasse berücksichtigen; während der Anlieferzeiten gilt sie als MIV-Fahrgasse; während der Sperrzeiten ("Fußgängerzone") dient sie als Radweg in beiden Richtungen. Damit kann das Konfliktfeld Radfahrer/ Fußgänger in Fußgängerzonen vermieden werden.

Zwischen Rampischer Straße und Landhausstraße werden zwei im historischen Grundriß nicht existierende Gassen in Nord-Süd-Richtung vorgeschlagen. Hierdurch können die Anliefervorgänge dieses Blocks räumlich auf eine größere Fläche verteilt werden; dadurch stören sie im Einzelfall weniger. Zum zweiten dienen diese Gassen der Vernetzung für kurze Wege, wenn die Umfahrt über den Neumarkt während großer Teile des Tages gesperrt werden soll. Zum dritten ermöglicht eine dieser Gassen den Wiederaufbau des Blocks, auch wenn zeitweise der derzeitige Bestand noch erhalten bleiben muß.

Die Entscheidung über die Moritzstraße kann allein aus städtebaulichen Gesichtspunkten getroffen werden. Die Moritzstraße ist für die Erschließung verwendbar; sie ist jedoch nicht notwendig.

Der nördliche Teil der Galeriestraße dient den Anliegern im nördlichen Anbau an den Kulturpalast. Um dort einen Wendepunkt zu vermeiden, sollte die Durchfahrt in Form einer Schleife ermöglicht werden. Dabei sollte kein spezieller Anlieferhof vorgesehen werden; vielmehr sollte diese Umfahrt überlagernd als städtische Gasse nutzbar sein. Eine Überdachung in Form einer Passage ist trotzdem zumindest teilweise möglich; eine Durchfahrt von 3,7 m wird für ausreichend erachtet.

Die Vernetzung mit den Nachbarquartieren erfolgt nach Osten über das Terrassenufer, die Kleine Brüdergasse sowie die Wilsdrufferstraße. Nach Süden ist die Querung der Wilsdrufferstraße möglich; zusätzliche Tordurchfahrten in den WOBA-Blocks bieten weitere Vernetzungsmöglichkeiten für kurze Wege.

Als Anbindung an das Terrassenufer steht nur die Brühlsche Gasse zur Verfügung. Da dies auch die einzige Verbindung zur Augustusbrücke darstellt, ist der Bereich Kulturpalast/ Galeriestraße äußerst schlecht nach Norden angebunden. Es sollte daher überlegt werden, ob eine Verknüpfung

über den Jüdenhof ganztägig befahrbar bleiben muß. Derartige Regelungen könnten auch versuchsweise für einen gewissen Zeitraum angeordnet oder rückgängig gemacht werden. Sie sind nur Teil der Verkehrsregelung und erfordern keine Änderung durch Baumaßnahmen.

Im Inneren des Gebietes sollten keine Tiefgaragen angeordnet werden. Ausnahmen können lediglich die eine oder andere kleine Anlage ohne öffentliche Zufahrte sein (maximal 5 Anlagen mit jeweils nicht mehr als 20 Stellplätzen). Erhebliche Mengen von Tiefgaragenplätzen müssen jedoch im unmittelbaren Bereich an der Sankt Petersburger Straße angeordnet werden. Der Bereich um die Brückenauffahrt zur Carolabrücke eignet sich hierfür besonders gut. Denkbar sind auch Anlagen, deren Rampen oder Aufzüge nicht mehr als 100 m von der St. Petersburger Straße entfernt liegen.

2.2 Gebiet WOBA-Blocks/ Weiße Gasse/ Gewandhausstraße

Im Bereich der WOBA-Blocks ist das traditionelle Prinzip der Dresdener Innenstadterschließung umgedreht: Die Straßenräume zwischen den Blocks sind zumindest teilweise Fußgängerzone oder haben keine Erschließungsbedeutung (Wilsdruffer Straße). Die KFZ-Erschließung erfolgt in den Blocks selbst durch eine schleifenförmige Sackgasse ohne Vernetzung. Die Freifläche außerhalb der Blocks ist öffentlich; die KFZ-Erschließung ist dagegen "privat"; die Größe der Blocks schränkt allerdings die Privatheit ein, nachbarschaftliche Zuständigkeit und Kontrolle ist nicht gewährleistet. Es entsteht eine schwer kontrollierbare Halböffentlichkeit. Die Blockinnenerschließung mischt sich mit blockbezogenen Frei- und Spielflächen: Deren Nutzbarkeit und Zugänglichkeit ist eingeschränkt.

Zielsetzung für dieses Gebiet ist es, die Erschließung nur somit zu ändern, daß sie im Gesamtnetz nicht zu Widersprüchen führt. Dies bedeutet, daß die Erschließungsstraßen dieses Gebietes zum einen in das restliche Straßennetz integriert werden müssen, und daß sie auch der im restlichen Innenstadtbereich geltenden Parkordnung unterworfen werden müssen. Denkbar wäre dazu die Lösung, die klassische Innenstadterschließung Dresdens wiederherzustellen, die im übrigen auch für fast alle europäische Städte üblich ist: Erschließung über multifunktionale Straßenräume und Privatisierung der Blockinnenbereiche als Freiflächen. Dies hätte jedoch eine sehr weitgehende Umorganisation der Hausgrundrisse zur Folge; außerdem müßten die Fußgängerzonen in der Weißen Gasse und der Gewandhausgasse aufgegeben werden, an die sich die Dresdner inzwischen gewöhnt haben und die zweifelsfrei auch Vorteile haben.

Stattdessen wird vorgeschlagen, die Blockerschließung aus dem inneren der Blocks beizubehalten. Diese Straßen sollten jedoch als verkehrsberuhigte Bereiche und Anliegerstraßen öffentlich werden

und außerdem durch zusätzliche Tordurchfahrten nach Norden entsprechend allen andern Altsadtquartieren und -gassen mit der Wilsdrufferstraße verknüpft werden.

Dabei verbleiben die Weiße Gasse und die Gewandhausstraße als reine Fußgängerzone ohne Anliefernotwendigkeiten. Die inneren Räume können in ihrer Zugänglichkeit und Nutzbarkeit für die Anlieger der Blocks privat oder gemeinschaftlich stark verbessert werden; insbesondere sollten erhebliche zusätzliche Stellplatzbeschränkungen in den inneren Anliegerstraßen diese Absicht fördern.

Als Sammelstraße für die WOBA-Blocks dient dann nicht nur die Kreuzstraße und (untergeordnet) die Schulgasse. Erhebliche Teile des notwendigen Verkehrs erreichen die Blocks über die Wilsdruffer Straße. Diese ist hierzu deutlich besser geeignet. Besonders bedeutend erscheint die Entlastung der Kreuzstraße, da die Kreuzstraße als übergeordnete Rad- und Fußgängerverbindung über die Lingner Allee, die Innenstadt mit dem Großen Garten verbindet.

Tiefgaragenrampen in diesem Bereich sind nur verträglich unmittelbar an der St. Petersburger Straße sowie im östlichsten Teil der Wilsdruffer Straße - jeweils integriert in Gebäude.

2.3 Gebiet Altmarkt Süd

Rathaus und geplante Neubebauung südlich des Altmarktes und der Kreuzkirche folgen wieder dem traditionellen Prinzip der Erschließung durch ein geschlossenes Netz multifunktional genutzter enger Gassen und Straßen. Haupterschließungs- und Sammelstraße ist die Schulstraße. Dort ist auch richtiger Weise in der Nähe der Verkehrsstraße Waisenhausstraße eine Tiefgaragenzufahrt vorgesehen. Diese Tiefgarage sollte nur für PKW befahrbar sein; die unterirdische Kubatur sollte gegebenenfalls durch automatisch/ mechanische Anlagen bestmöglich ausgenutzt werden. Denkbar wären auch weitere Zufahrten im Bereich nahe der Waisenhausstraße.

Die Anlieferung sollte nicht unbedingt nur an der Schulstraße erfolgen. Eine Verteilung auf möglichst viele Gassen des Gebietes ist insgesamt verträglicher. Wendenotwendigkeiten sollten vermieden werden. In besonders wichtigen Bereichen kann eine Konzentration der Verkehre auf Anlieferzeiten ("Fußgängerzone") in Kauf genommen werden.

Auch dieses Gebiet sollte in alle Richtungen über gering befahrene Anliegerstraßen vernetzt werden. Eine Verknüpfung nach Osten zum Gebiet um die Webergasse erscheint zweckmäßig zur Vernetzung und Vermeidung von Mehrverkehren auf Umwegen. Hierbei muß die Wertigkeit der Ostwestverbindung über die Südseite des Altmarktes zur Webergasse für Fußgänger und Radfahrer

abgewogen werden. Wenn auch die KFZ-Verknüpfung nicht so bedeutsam ist wie etwa südlich des Schlosses, so scheint sie dennoch so gut wie zweckmäßig, besonders weil hier Gesichtspunkte des Denkmalschutzes keine Rolle spielen.

2.4 Gebiet Webergasse

Auch hier sieht der städtebauliche Entwurf kleinteilige Blocks mit Einzelhäusern und einem engmaschigen, starkvernetzten System schmaler, relativ gleichwertiger Gassen vor. Entsprechend empfiehlt sich auch hier die Verteilung des notwendigen Verkehrs auf möglichst viele Gassen, bei gleichzeitig starker Stellplatzbeschränkung, so daß jede einzelne Gasse relativ gering belastet wird und der notwendige Verkehr damit verträglich abgewickelt werden kann. Die Randzeilen des Quartiers entlang der Wallstraße und der Wilsdruffer Straße sollten unmittelbar von diesen Straßen aus erfolgen, damit möglichst wenige Fahrzeuge in das Quartier - hineingezogen werden. Es sollten deswegen möglichst viele Treppenhäuser unmittelbar an der Wallstraße und an der Wilsdruffer Straße angeordnet werden. Die verbleibenden Erschließungen sollten möglichst viele Zu- und Abfahrten von allen Seiten haben. Dies bedeutet die Nutzung des südlichen Torbogens des verbleibenden WOBA-Blocks, mindestens eine Zufahrt von der Wilsdruffer Straße - auch zur Verneztung mit den nördlichen und östlichen Quartieren, sowie mehrere Zufahrten von der Wallstraße. Durch den Torbogen am Süden des Altmarktes sollte das Gebiet Webergasse mit den westlich anschließenden Quartieren vernetzt werden.

Anlieferzeiten entlang der Seestraße werden für sehr problematisch eingeschätzt. Zum einen ist die Trasse der Seestraße eine übergeordnete Fußgänger- und Radverbindung, die möglichst wenig beeinträchtigt werden sollte. Zum zweiten muß der südliche Torbogen des WOBA-Blocks ohnehin als Zufahrt dienen; es besteht somit keine Veranlassung, diese Zufahrt nicht auch zur Gebäudeanlieferung zu nutzen. Dem widerspricht auch nicht eine Erweiterung der Ladenflächen in die Tiefe des Blocks hinein.

Die Webergasse selbst kann nach der augenblicklichen Gebäudekonzeption nicht als reine Fußgängerzone konzipiert werden, da hier Treppenhäuser angeordnet sind. Denkbar ist die Ausweisung von Teilen der Webergasse als Fußgängerzone mit Anlieferzeiten; die Vernetzung der Erschließung innerhalb des Quartiers Webergasse zur Vermeidung von Wende- und Umwegfahrten muß jedoch erhalten bleiben.

Der südliche Teil der Wallstraße dient als Sammelstraße des Quartiers. Sie muß gleichzeitig als Erschließungsstraße auch für die westliche Bauzeile dienen, da die eigentliche Wall- und Grabenanlage völlig MIV-frei gehalten werden soll. Diese Erschließung kann nicht den eigenen

Gleiskörper der Straßenbahn kreuzen. Es wird deswegen vorgeschlagen, auch hier die Straßenbahn auf einem eigenen Gleiskörper in Mittellage zu legen. Die Treppenhäuser der westlichen Bauzeile sollten unmittelbar an die Wallstraße gelegt werden. Auf beiden Seiten der Wallstraße erscheint die Anlage von Arkaden zur Erweiterung der erdgeschossigen Erschließungsfläche zweckmäßig.

Tiefgaragenzufahrten sollten keinesfalls innerhalb des Gebietes angeordnet werden. Zweckmäßig sind Zufahrten im Bereich etwa maximal 100 m von der Waisenhausstraße entfernt. Keinesfalls dürfen Tiefgaragenzufahrten in der Nähe des Postplatzes angeordnet sein. Sie würden die Verkehrsberuhigung des Postplatzes nachhaltig und langfristig gefährden.

2.5 Gebiet um das Taschenbergpalais

Der Bereich zwischen Oper, Zwinger, Taschenbergpalais, Schloß und Hofkirche hat auch innerhalb der Altstadt eine nochmals hervorzuhebende historische Bedeutung, die die Aspekte der Denkmalpflege außerordentlich vorrangig macht. Dies begründet die Grundsatzentscheidung, im Zuge der Sophienstraße keinen MIV zuzulassen. Hierdurch werden zwar unerwünschte Umwege induziert; andererseits sind reduzierte Verkehrsmengen aufgrund der direkten Verbindung kaum realisierbar, wenn nicht zwischen Augustusbrücke und Postplatz tatsächlich eine Sperrung vorgesehen wird. Der Baufortschritt des Taschenbergpalais setzt im Wesentlichen zwei Festpunkte: Erstens soll die Vorfahrt auf die Nordseite an die Stelle der historischen Vorfahrt vorgesehen werden; gleichzeitig ist eine Verknüpfung dieser Vorfahrt mit den Tiefgaragenrampen zwischen Taschenbergpalais und Bürotel erforderlich. Auch diese Zufahrten sind bereits festgelegt. Daraus ergibt sich nahezu zwingend, daß der Komplex des Hotels von Süden von der Wilsdruffer Straße aus erschlossen wird. Derzeit kann dies noch über die Sophienstraße von der Südseite erfolgen. Nach Abriß des "Freßwürfels" und des direkt anschließenden Flachbaus sollte an dieser Stelle eine neue Zufahrt erstellt werden. Zweckmäßig für die Erleichterung der Zufahrt zu den Tiefgaragen wäre hier eine Tordurchfahrt durch das Bürotel. Sobald diese Zufahrt existiert, sollte der südliche Teil der Sophienstraße für den MIV gesperrt werden. Im späteren Verlauf sollte zusätzlich ein weiterer Parallelanschluß von der Wilsdruffer Straße weiter östlich vorgesehen werden, die dort geplanten Bauten können dann direkt von der Wilsdruffer Straße aus erschlossen werden. Die Hotelvorfahrt selbst kann als kurze Sackgasse über die Sophienstraße von Süden geleitet werden; dieses sichert, daß die Sophienstraße tatsächlich nur von sehr wenigen Fahrzeugen befahren wird; eine Verknüpfung nach Osten zur Kleinen Brüdergasse wird daher abgelehnt. Diese Verknüpfung sollte in Form einer verkehrsberuhigten Anliegerstraße jedoch über die Straße zwischen Taschenbergallee und Bürotel erfolgen. Hier sollte auch ein Anschluß an die westliche Innenstadt über den nördlichen Bereich des Postplatzes erhalten bleiben.

Im Gesamtbereich sollten keinesfalls weitere Tiefgaragen angeordnet werden. Bereits die vorhandene Tiefgarage beim Taschenbergpalais muß in der derzeitigen Größe als Planungsfehler bezeichnet werden. Es kann nicht ausgeschlossen werden, daß bei öffentlicher Zufahrbarkeit dieser Garage Parksuchverkehre in die Tiefe der Altstadt gelockt werden, die dann zu Durchgangsverkehr führen. Mit dem Betreiber sollte daher eine Regelung gefunden werden, die sicher stellt, daß nur gezielte, vorher gebuchte Parkplatzsucher zugelassen werden, jedoch keine öffentlich spontanen.

Semperoper und Italienisches Dörfchen können durch eine kurze Sackgasse vom Terrassenufer her angefahren werden; auch diese Straße darf, wie alle anderen Innenstadtstraßen nur Vorfahrt zum Ein- und Ausladen bzw. Ein- und Aussteigen sein, jedoch keine Parkplätze bieten.

2.6 Gebiet Postplatz

Für den Postplatz liegen konkrete Vorgaben aus dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes vor. Diese beinhalten erhebliche Neubaumaßnahmen und eine Neuinterpretation des Postplatzes in städtebaulicher Hinsicht.

Weitere Randbedingungen ergeben sich aus dem Straßenbahnknoten. Hier treffen sich Linien aus der Ostraallee, der Schweriner Straße, der Freiburger Straße, der Wallstraße, der Wilsdruffer Straße und der Sophienstraße. Funktional müssen der reibungslosen Abwicklung der Umsteigehaltestelle, dem Vorrang im Streckenverlauf, der Umwegfreiheit, dem Komfort von Haltestellen und deren Zugängen sowie den Not- und Betriebsgleisen hohe Priorität eingeräumt werden. Ein funktionierender Straßenbahnbetrieb ist die wichtigste Voraussetzung für eine Verkehrsberuhigung am Postplatz selbst, wie in der gesamten Innenstadt.

Im Netz des motorisierten Individualverkehrs ist der Postplatz der Bereich geringster Verkehrsmengen und geringster Fahrgeschwindigkeiten in der Mitte der Innenstadt. Es scheint jedoch aus stadträumlicher Sicht nicht zwingend, auf eine Verknüpfung der verschiedenen hier anstoßenden Stadtbereiche völlig zu verzichten, da dies erhebliche Umwege zur Folge hätte. Eine Verknüpfung der westlichen Radialen in der Nähe des Postplatzes sollte nicht nur über die H.-Lindner Straße erfolgen, sondern auch noch weiter östlich Verbindungen anbieten. Darüberhinaus erscheinen mindestens zwei Ost-West-Verbindungen nördlich und südlich des Postplatzes erforderlich. Hier sind Grenzen im Norden durch den Zwinger, sowie im Süden durch die geplanten Wall- und Grabenanlagen gegeben; daher müssen am südlichen und nördlichen Rad des Postplatzes Verbindungen geschaffen werden.

Geringfügige Verschiebungen dieser verkehrsberuhigten Anliegerstraßen sind weiterhin denkbar; bei der Detailbearbeitung sollte hier eine Anpassung der verkehrlichen und stadträumlichen Konzeption angestrebt werden. Es wird noch einmal darauf hingewiesen, daß diese Straßen keinesfalls für flüssige Innstadtdurchfahrten, sondern nur für kleinräumige Ziel- und Quellverkehre vorgesehen sind; grundsätzlich ist dort Vorrang für alle Straßenbahnlinien sowie Fußgängerquerungen vorzusehen. Auch ist nicht zu erwarten, daß dadurch in diesem Bereich Stauerscheinungen auftreten; diese müssen durch entsprechende Pfortneranlagen bereits weit im Vorfeld vermieden werden.

Im Bereich des Postplatzes dürfen daher auch keinerlei Parkplätze und Tiefgaragenplätze mit öffentlicher Abfahrmöglichkeit angelegt werden. Diese würden in unzumutbarem Maße allgemeine Verkehre in die Mitte der und durch die Innenstadt erzeugen.

2.7 Wilsdruffer Straße

Die stadträumliche Konzeption sieht eine erhebliche Verengung des unproportionierten Straßenraumes vor. Die Verengung tritt westlich des Altmarktes stärker hervor; dies ist auch verkehrlich logisch, da die Wilsdruffer Straße nur im östlichen Bereich Sammelstraßencharakter hat.

Es wird gegenüber dem jetzigen Zustand eine erhebliche Verkehrsberuhigung angestrebt; insbesondere der KFZ-Durchgangsverkehr sollte äußerst gering gehalten werden. Pfortneranlagen, Beeinträchtigungen im Gesamtverlauf, die sich aus dem Vorrang für ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr ergeben, sowie insgesamt keine geradlinige Durchfahrt zum Postplatz sind notwendige Maßnahmen hierzu.

Die Wilsdruffer Straße soll gleichzeitig durch die Anlage von Haltestreifen der Erschließung der angrenzenden Bebauung dienen. Gleichzeitig dient sie als Quartiersammelstraße der Zufahrt zu den naheliegenden Baugebieten. Alle Einmündungen sollten daher für alle Fahrtrichtungen zugelassen sein. Dabei ist auf den Straßenbahnvorrang zu achten. Höhere Verkehrsmengen im Bereich des östlichen Teiles der Straße müssen nicht flüssig abgewickelt werden; Haltenotwendigkeiten im Streckenverlauf durch einbiegende Fahrzeuge, Vorfahrt für straßenbahnquerende KFZ in den kurzen Zeitlücken der Straßenbahn, Fußgängervorrangstellen u.ä. können im westlichen Teilbereich intensiviert werden. Die Wilsdruffer Straße als Geschäftsstraße sollte auch von Fußgängern beidseitig erlebt und genutzt werden. Es sollten daher möglichst durchlaufend schmale Inseln für Fußgänger angeordnet werden, die die Einzelquerung der MIV-Fahrtrichtungen sowie des Straßenbahngleiskörpers ermöglicht.

Hier sei nochmals erwähnt, daß die südlichen WOBA-Blocks durch neue Tordurchfahrten von der Wilsdruffer Straße her angefahren werden sollten. Dies ist ein Beispiel für die vielfältigen Zusammenhänge und die Schlüssigkeit des Gesamtvorschlages. Im Zuge der Wilsdruffer Straße ist diese Zufahrt weitgehend unschädlich; sie entlastet jedoch ein Teilstück der St. Petersburger Straße für von Norden kommende Fahrzeuge; gleichzeitig entlastet sie die Kreuzstraße als Teil der übergeordneten Fußgänger-, Radfahrer- und Grünverbindung über die Lingner Allee zwischen Innenstadt und Großem Garten.

Für die Wilsdruffer Straße wird der Vorschlag diskutiert, die Straßenbahn auf der Nordseite zu führen und nur auf der Südseite MIV-Fahrbahnen vorzusehen. Dies hat den Vorteil, daß es im Gesamtsystem auch anderen einseitig geführten Trassen (z.B. St. Petersburger Straße) entspricht. Für die Straßenbahnrichtung nach Westen ist ein direkter Ein- und Ausstieg in eine breite Fußgängerzone vorteilhaft. Außerdem werden die städtebaulichen Unterschiede zwischen dem nördlichen und südlichen Teil der Altstadt deutlich. Dem stehen jedoch gravierende Nachteile entgegen. Die MIV-Fahrbahn Richtung Osten kann nicht zur Anlieferung der nördlichen Bauzeile verwendet werden. Die Anlieferung müßte über die Bürgersteige oder durch Belastung des Bereiches Taschenbergpalais, Kulturpalast und Neumarkt erfolgen. Die Nutzung der Wilsdruffer Straße als Sammelstraße für diese Gebiete wäre fraglich, da die Straßenbahnquerung erschwert wird; Die Wilsdruffer Straße ist jedoch aufgrund ihres Boulevardcharakters als Sammelstraße geeignet. Schließlich sind durchlaufende Querungsinseln wegen der vorzusehenden Straßenbahnhaltestellen und der Fußgängerverknüpfung der beiden Seiten ohnehin erforderlich. Erhebliche Probleme ergeben sich auch bei der Anbindung der Wilsdruffer Straße an den Pirnaischen Platz.

Es wird daher vorgeschlagen, im Zuge der Wilsdruffer Straße die Straßenbahn in Mittellage zu führen (Plan 7). Dies trägt der Tatsache Rechnung, daß die funktionalen Erschließungsnotwendigkeiten nördlich und südlich der Wilsdruffer Straße trotz der städtebaulichen Unterschiede durchaus ähnlich sind. Auch aus der Randbebauung lassen sich eher Ähnlichkeiten als Unterschiede ableiten. Sie bestehen aus Wiederaufbauten aus den 50er Jahren sowie aus neugeplanter Randbebauung in eher altstädtischem Maßstab im gesamten westlichen Teil und auf der Nordseite im östlichen Teil.

Bei dieser Konzeption ergeben sich folgende lichte Straßenraumbreiten: Östlicher Teil bis Altmarkt 29 m, Philharmonie/ Kulturpalast 29 m, westlicher Teil 22 m. Im Gesamtverlauf sollten beidseitig Arkaden oder zusätzliche Fußgängerflächen im Erdgeschoß vorgesehen werden. Tiefgaragenzufahrten erscheinen allenfalls im östlichen Bereich in einer Entfernung von maximal 100 m vom Pirnaischen Platz möglich.

2.8 Gebiet St. Petersburger Straße/ Waisenhausstraße

Auch hier liegen erste Skizzen vor; es sollen einige Aspekte angesprochen werden, die aus der Sicht der Innenstadterschließung zu Modifizierungen führen könnten. Obwohl nicht Gegenstand dieser Untersuchung, könnten Teilaspekte auch für den laufenden städtebaulichen Ideenwettbewerb Pirnaische Vorstadt von Bedeutung sein.

Unabhängig von den absoluten Verkehrsmengen sollte die Straße so konzipiert werden, daß sie gleichzeitig der Erschließung der anliegenden Randbebauung dient. Dies gilt insbesondere für die der Innenstadt abgewandte Seite.

Die Breite des Straßenraumes einschließlich des Glacisgürtels erfordert auf beiden Seiten Radwege in beiden Richtungen.

Alle Anschlüsse sollten höhengleich sowie direkt und umwegfrei auch für Linksabbieger von und in allen Fahrtrichtungen befahrbar sein. Die Abstände der lichtsignalgeregelten Knoten müssen ausreichende Aufstelllängen vorsehen. Ein konsequenter Rythmus für eine grüne Welle ist dagegen nachrangig: Als innerstädtische Hauptverkehrsstraße wird der Straßenzug unabhängig von seiner absoluten Kapazität immer über weite Teile des Tages an der Grenze der Überlastung betrieben werden; damit ist eine grüne Welle ohnehin nicht möglich. Auch die Hauptfußwegverbindungen müssen durch Lichtsignalanlagen geregelt werden: Dies betrifft insbesondere die Verbindung der Lingner Allee sowie der Prager Straße mit der Innenstadt. Die genaue Lage der lichtsignalgeregelten Knoten muß mit den Anschlüssen in die außerhalb der Innenstadt liegenden Quartiere abgestimmt werden. Dabei ist zu beachten, daß möglichst keine Umwegführungen für die Sammelstraßen in die Innenstadt selbst vorgesehen werden. Die derzeit vorgesehene Straßenbahntrasse durchschneidet den Grünzug so, daß die beidseitig gelegenen Grünflächen sehr schmale, langgestreckte Zuschnitte haben und damit nur begrenzt als Freiflächen für die Innenstadtbauung nutzbar sind. Es sollte überprüft werden, ob nicht eine engere Anlehnung an die MIV-Fahrbahnen besser nutzbare Grün- und Freiflächen ermöglicht.

Die wichtigste Maßnahme in diesem Bereich ist die Planung von möglichst vielen Tiefgarageneinfahrten im Gesamtverlauf und zwar in enger Anlehnung an die MIV-Fahrbahn von beiden Seiten. Der überwiegende Teil des Gesamtangebotes an Tiefgaragenplätzen sowohl für die Altstadt als auch für die Pirnaische Vorstadt muß in diesem Bereich angelegt werden. Die Probleme der Bodendenkmalpflege sowie der Grundwasserströme dürften hier zu der Forderung nach geringer unterirdischer Kubatur führen; dies legt den Bau von mechanisch-automatischen Kompaktanlagen nahe. Stellplatzverpflichtungen und Ablösebeträge von aktuellen Bauvorhaben können die Realisierung beschleunigen.

3. Standort Philharmonie/ Kulturpalast

3.1 Grundsätzliche Wertung des Standortes

3.2 Spezifika der Verkehrsbedienung der Philharmonie

3.3 Forderungen an die Verkehrserschließung

3.3.1 Betrieblicher Verkehr

3.3.2 Öffentlicher Personennahverkehr, Taxis und Reisebusse

3.3.3 Besucherverkehr mit PKW

3.4 Mengengerüst

3.5 Bewertung der Varianten

4. Maßnahmenprogramm und zeitlicher Ablauf

Das vorliegende Erschließungskonzept soll der Koordinierung von langfristigen Entwicklungszielen und kurzfristig geplanten Baumaßnahmen dienen. Es umfaßt Empfehlungen an unterschiedliche Maßnahmeträger und hat aufgrund der unterschiedlichen Planungsintensität verschiedene Planungs- und Realisierungshorizonte. Eigene Maßnahmen und Kostenstellen für das Erschließungskonzept sind nicht erforderlich; es ist jedoch eine planerische Koordination notwendig. Im folgenden können daher für den zeitlichen Ablauf auch nur grobe Prioritäten abgegeben werden, da die Realisierung vielfach von der städtebaulichen Erneuerung der Innenstadt abhängig ist.

- 1. Priorität: Straßenbahnbetrieb:

Die Straßenbahn bleibt das Rückgrat der Innenstadt. Eine Reduzierung über mehrere Jahre ist in Zukunft kaum wieder gut zu machen. Wichtigste Maßnahme sind die Beschleunigung an Lichtsignalanlagen und damit die Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit des Betriebes. Im Zuge der Baumaßnahmen und Gleisverlegungen sollten bewegliche Vorranganlagen ins Auge gefaßt werden.

- 2. Priorität: Stellplatz- und Tiefgaragenplanung

Die Realisierung der Tiefgaragen ist nicht vordringlich, da einstweilen ausreichend Frei- und Brachflächen zur Verfügung stehen. Aktuell notwendig sind jedoch entsprechende Verträge mit Bauwerbern, die planerische Vorgaben von Tiefgaragenstandorten und Ausführungen im Rahmen der Bauleitplanung und die allmähliche Gewöhnung an Kosten und Wege.

- **3. Priorität: Allmähliche Durchfahrtbeschränkung**

Derzeit induziert die flüssige Befahrbarkeit der Innenstadt sehr viele MIV-Fahrten. Im Zuge der baulichen Verdichtung entstehen Einschränkungen, die jedoch im Gesamtnetz eher zufällig wirken. Stattdessen sollten gezielte Fahrbeschränkungen vorgesehen werden; insbesondere sollte die Durchfahrt der Sophienstraße und der Wilsdruffer Straße durch Fußgängervorrangstellen, durch Geschwindigkeitsbeschränkungen und Straßenbahnvorrang eingeschränkt werden - jedoch ohne Vollsperrung.

- **4. Priorität: Insellösungen Straßenbau Anliegerstraßen**

In Bereichen fortgeschrittener Hochbaurenovierung sollten auch die zugehörigen Anliegerstraßen an einigen Stellen ihren Endaubau finden. Dadurch wird das gestalterische Konzept in Teilbereichen visualisierbar, erlebbar und fotografierbar. Funktion und Durchführung können für die geplante Fortführung beispielhaft nachgewiesen werden. Außerdem dürften einige endgültig gestaltete Teilbereiche auch für den politischen Rückhalt einer Fortsetzung der Innenstadtrestaurierung zweckmäßig sein.

- **5. Priorität**

Straßenumbau Gesamtkonzept

Dagegen ist der endgültige Straßenausbau in der Innenstadt nicht vordringlich. Zum einen bedeuten vielfältige Hoch- und Tiefbaurenovierungsmaßnahmen sehr intensive Inanspruchnahmen des Straßenraumes: Sie produziert lokale Umleitungen, Beanspruchung durch schwere Baustellenfahrzeuge und Baustelleneinrichtungen sowie flexible Straßenbaunutzungen. Der endgültige Straßenausbau mit hohem Standard würde darunter eher leiden. Auch bei Erneuerung der Versorgungsleitungen sollte daher zunächst die Oberfläche nur provisorisch erneuert werden. Außerdem müssen die städtischen Investitionen gestreckt werden. Auch wenn die privaten Anlieger zur Finanzierung mit herangezogen werden, dürfte ein auf später verlegter Straßenbau erhebliche Erleichterung für die Investoren bedeuten.