

Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



Home Artikel Kommentare Themen Hilfe Kontakt

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

Die Mär vom fließenden Verkehr

Dienstag, 26. Oktober 2010

Verkehrsströme auf der Neustädter Seite

Staus und Schleichverkehre konzentrieren sich auf Neustädter Seite primär auf das Areal, das von Bautzner Straße, Radeberger Straße, Charlottenstraße, Heideparkstraße und Fischhausstraße begrenzt wird. In Stoßzeiten kommt es zusätzlich zu Beeinträchtigungen bis zum Albertplatz, bis zu den Elbschlössern und bis zum Olbrichtplatz.

Die Staugefahr in diesem Bereich mit den bekannten Folgen für die Wohngebiete der Äußeren Neustadt, des Preußischen Viertels und die westlichen Ausläufer von Loschwitz wird durch drei besondere Gefahrenpunkte unnötig erhöht:

Gefahrenpunkt eins befindet sich stadtwärts auf Höhe der Jägerstraße. Hier müssen die aus Richtung Weißer Hirsch kommenden Fahrzeuge, wenn sie auf die WSB auffahren wollen, eine 180°-Wende vollziehen und dafür sowohl die Gleise der Straßenbahn als auch die landwärtige Geradeausspur überqueren. Was das bei einem Zehnminutentakt der Straßenbahn und dem schon heute fast ununterbrochen rollenden Geradeausverkehr für die Fahrzeuglenker/innen bedeutet, muss nicht weiter erläutert werden. Eine geplante Ampelanlage verschärft die Situation noch, zumal der stadt- und landwärts rollende Verkehr trotz WSB nicht geringer wird.

Fahrzeuge, die von der WSB Richtung Weißer Hirsch, Radeberg und Äußere Neustadt abfahren, gelangen am Ende des Osttunnels zu *Gefahrenpunkt zwei*. Die Tunnelfahrbahn mündet nämlich direkt auf die rechte Linksabbiegerspur Richtung Radeberg. Autofahrer/innen, die zum Weißen Hirsch bzw. nach Bühlau wollen, müssen also nach rechts auf die landwärtige Geradeausspur wechseln. Auf Grund der starken Belegung dieser Trasse mit aus Richtung Albertplatz kommenden Fahrzeugen, sind Konflikte vorprogrammiert, weil die/der aus dem Tunnel Ausfahrende erst kurz vor Ultimo die reale Verkehrslage erfassen kann und darüber hinaus mit dem Wechsel von rechts nach links rechnen muss.

Gefahrenpunkt drei der artistischen Trassenführung stellt die westliche Auffahrt auf die WSB dar, weil die aus Richtung Äußere Neustadt/Bühlau kommenden Autofahrer/innen die aus dem Haupttunnel ausfahrenden Fahrzeuge viel zu spät sehen. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass für diese eine Wartespur vorgesehen ist, weil der Neustädter Brückenkonflikt breiter geplant wurde als die Brücke selbst.

Monat

ODER

Text suchen



ODER

Schlagwort

ODER

Thema

NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

neustaurter Brückenkopf etwas breiter geplant wurde als die Brücke selbst.

Bei einem meiner Besuche des Informationspunktes der Stadtverwaltung sprach ich mit dem an diesem Nachmittag diensttuenden Mitarbeiter über diese Probleme. Laut Aussage der zuständigen Verkehrsexperten dürfte es weder Staus und Schleichverkehr noch Gefahrenpunkte geben, meinte er, gestand aber ein, dass wohl erst die Praxis die Funktionsfähigkeit der Trassenführung erweisen werde.

Lesen Sie weiter auf Seite: [1](#) [2](#) [3](#) [4](#) [nächste](#) »

Dieser Artikel wurde zuletzt am 22.10.2012 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Schlagworte: [Albertbrücke](#) [BautznerStraße](#)

KOMMENTARE ABONNIEREN

3 Kommentare zu diesem Artikel

Welch ein Wunder! Mit einem Tunnel würde alles besser!

... schrieb Frank am Donnerstag, dem 28.10.2010, um 19:12 Uhr.

Ich wollte ja hier keine Kommentare mehr hinterlassen und möchte genau deshalb klarstellen: Das war ein anderer Frank!

... schrieb [Frank](#) am Donnerstag, dem 28.10.2010, um 22:21 Uhr.

... und möchte genau deshalb klarstellen: Das war ein anderer Frank!

Dann war das wohl mal wieder Konstantin Neven DuMont?

Aber sei's drum; mit dem Tunnel wird nicht alles besser, denn der Tunnel war und ist ein Kompromissangebot. Immerhin wird durch ihn die Schönheit des Elbtals nicht zerstört. Aber das scheint weder den einen noch den anderen Frank zu interessieren. Der Unterschied zwischen beiden dürfte ohnehin vernachlässigbar sein.

... schrieb WilhelmFriedemann am Freitag, dem 29.10.2010, um 10:52 Uhr.

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

SCHLAGWORTE

[13.Februar](#) [Albertbrücke](#) [Aufgelesen](#)
[BautznerStraße](#) [Bürgerbegehren](#)
[Datenschutz](#) [Demokratie](#)
[Denkmalschutz](#)
[DresdensErben](#) [Elbhang](#)
[Elbtunnel](#) [Elbwiesen](#)
[Hochwasserschutz](#)
[KieswerkSöbrigen](#) [Kulturpalast](#)
[KönigsbrückerStraße](#)
[Landesregierung](#) [Landtag](#)
[Musikmetropole](#) [NetzwerkStadtforen](#)
[Neumarkt](#) [Parkschließung](#)
[Stadtbild](#)
[Stadtentwicklung](#) [Stadtrat](#)
[Stadtverwaltung](#)
[Waldschlößchenbrücke](#)
[Welterbe](#)

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · [Kontakt](#)