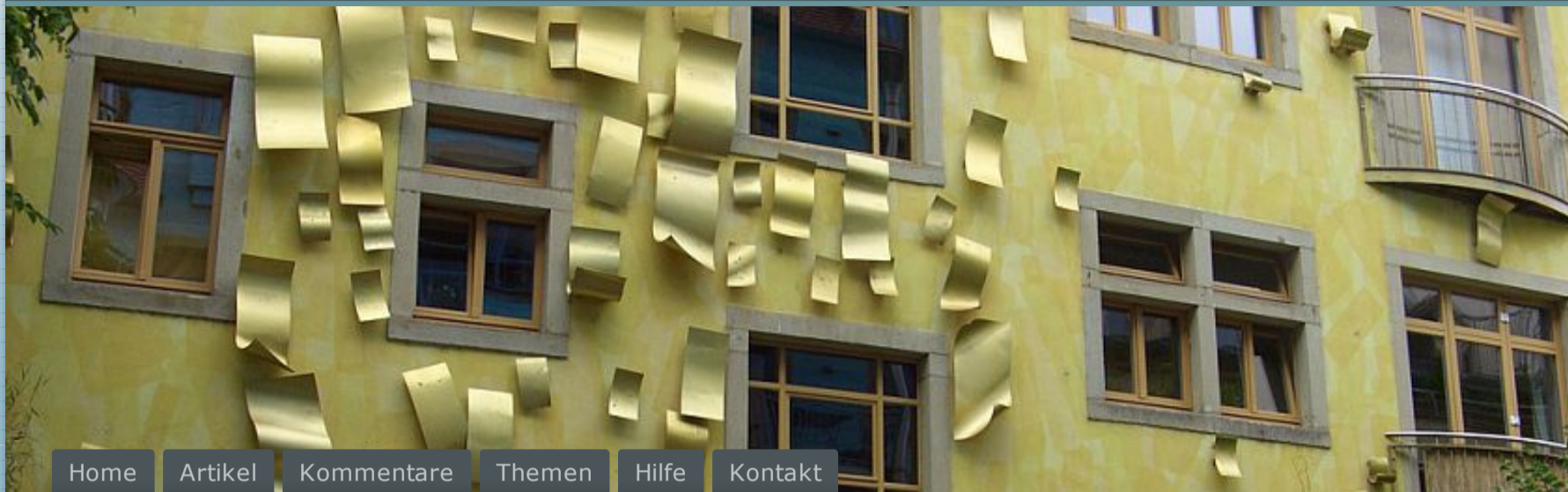


# Quo vadis, Dresden?

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 Altstädter Seite

Im Vergleich zu den zu erwartenden Auswirkungen der WSB auf den Verkehr in Johannstadt, Blasewitz, Striesen und Gruna nehmen sich die gerade beschriebenen Konflikte rund um das „Bautzener Ei“ geradezu bescheiden aus. Bereits am 02.05.2009 prophezeite die „Dresdner Morgenpost“, dass den Anwohnern in den genannten Wohnvierteln eine Autoflut drohe. Der damalige Stadtrat und jetzige Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Jan Mücke, widersprach und erklärte (S. 4): „Es wird keinen Schleichverkehr geben ... Wir müssen nur die Anschlüsse ordentlich ausbauen ...“

Schauen wir uns daher anderthalb Jahre später die Anschlussmöglichkeiten auf Altstädter Seite näher an. Die hier sichtbar werdenden Probleme sind vor allem eine Frage der Aufnahmefähigkeit der Straßenkreuzungen sowie der verkehrsaufnehmenden bzw. ableitenden Hauptverkehrsadern zwischen Altstädter Brückenrampe und Einmündung der Fetscherstraße in die Stübelallee.

Neuralgische Punkte sind vor allem die Kreuzungen Brückenabfahrt/Käthe-Kollwitz-Ufer, Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße, Pfotenhauerstraße/Fiedlerstraße, Blasewitzer Straße/Fetscherstraße, Fetscherplatz (Kreuzung von Fetscherstraße mit Striesener Straße und Borsbergstraße) und Fetscherstraße/Stübelallee, weil sie Verteilerfunktion haben.

Alle genannten Knotenpunkte können die ihnen zugedachte Verteilerfunktion für die Verdopplung der Verkehrsströme durch die WSB nicht wahrnehmen, weil Links- und Rechtsabbieger zu beachten sind und die anschließenden Hauptverkehrsadern den ab- und zufließenden Verkehr nicht bewältigen können. Die Folge: Die Fahrzeuge versuchen in die meist schmalen und verstopften Nebenstraßen auszuweichen.

Das Käthe-Kollwitz-Ufer mündet im Osten in den sackgassenartigen Verkehrsknoten Schillerplatz und im Westen in die Kreuzung Albertbrücke/Terrassenufer. Hier wie dort ist die Aufnahmefähigkeit bereits heute nahezu erreicht, zumal in beiden Richtungen Fahrzeuge aus den Nebenstraßen hinzukommen. Diese belastende Situation wird sich nach der Freigabe der WSB weiter verschärfen.

Ein besonders sensibler Bereich der Fetscherstraße ist der Abschnitt zwischen Pfotenhauerstraße und Fiedlerstraße. Zum Einen, weil sich auf der linken Seite das

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](#)

Universitätsklinikum mit dem Herzzentrum befindet, zum Anderen, weil die Rettungsfahrzeuge sowohl über die Pfortenhauerstraße als auch über die Fiedler- und Augsburgerstraße die einzelnen Kliniken anfahren. Die Erschütterungen, die der Fahrzeugstrom hervorruft, schaden vor allem den hoch empfindlichen Geräten des Herzzentrums, der Lärm und die Schadstoffemissionen treffen das medizinische Personal und die Patient/innen mit voller Wucht. Besonders, wenn es hier auf Grund des höheren Verkehrsaufkommens zu Staus kommt.

Neben dem Schillerplatz und der Kreuzung Albertbrücke/Terrassenufer werden der Fetscherplatz und die Einmündung der Fetscherstraße in die Stübelallee die größten Staufallen sein. Es ist daher davon auszugehen, dass es in dem Areal zwischen der Blasewitzer Straße, Augsburger Straße, Bergmannstraße, Zwinglistraße und Stübelallee zu Schleichverkehren in Größenordnungen kommen wird.

An der Einmündung der Fetscherstraße in die Stübelallee wird der Rückstau besonders dramatische Formen annehmen, da die Linksabbieger in Richtung Karcherallee und Bertolt-Brecht-Allee die Gleise der Straßenbahn überqueren müssen. Auf den Überfahrstreifen zwischen den beiden Gleisen finden aber nur maximal vier Fahrzeuge Platz. Außerdem muss der stadt- und landwärtige Geradeausverkehr beachtet werden. Diese besondere Situation behindert auch die Rechtsabbieger in die Stübelallee erheblich. Daher stellt die Einmündung nicht nur eine Staufalle, sondern auch eine extreme Gefahrenquelle dar.

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](#)

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

## SCHLAGWORTE

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

## 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.

„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