



Abteilung Stadtplanung Innenstadt
[Redacted]

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
GZ: (61.6)61.63b74.2ent
Bearbeiterin: [Redacted]
Telefon: [Redacted]
Sitz: [Redacted]
E-Mail: [Redacted]

Datum: 24.08.2020

Bebauungsplan Nr. 3052, Dresden-Altstadt II Nr. 33, Nicoleistraße
- Vorentwurf
- Stellungnahme der Abteilungen 61.6 und 61.7

Sehr geehrte [Redacted],

der Vorlage o. g. Bebauungsplanes wird aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich zugestimmt.

Die weitere Planung muss jedoch die Hinweise beider Abteilungen, jeweils vom 27.05.2020, berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

[Redacted]
Abteilungsleiter

Anlage
Stellungnahmen 61.6 und 61.7

61.0	Landeshauptstadt Dresden Stadtplanungsamt / 61 Nr.: 384 25. Sep. 2020 GZ:	bA	bE
61.1		bR	fR
61.2		zErl	zSt
61.3		zMz	zU
61.4		zK	zV
61.5		zA	Wgl
61.6		Kopie an	
61.7			
61.8			
Termin	WV:		

[Redacted] 30.09.2020

Muagc

Hausmitteilung



Dresden.
Dresdner

Stadtplanungsamt
Abteilung Verwaltung
SG Organisation u. Verfahrenssteuerung

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsanlagenplanung

GZ: 61.72

Bearbeiter: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

Sitz: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Datum: 27. Mai 2020

Bebauungsplan Nr. 3052, Dresden - Altstadt II Nr. 33, Nicolaistraße
- Entwurf zur frühzeitigen Beteiligung -

Stellungnahme zum B-Plan-Entwurf in der Fassung vom 24. April 2020 /Begründung vom 04. Mai 2020

Sehr geehrte [REDACTED],

zum Bebauungsplanentwurf in der Fassung vom 24. April 2020 nimmt die Abteilung Verkehrsanlagenplanung wie folgt Stellung.

Begründung vom 4 Mai 2020

Kapitel 4.3 Fachplanungen/Verkehrskonzept (VEP 2025+)

Die Straßenbahnoption Plauen – Stadtzentrum – Johannstadt mit dem Neubauabschnitt Striesenerstraße ist eine Maßnahme des Verkehrskonzeptes VEP 2025+ mit hoher Priorität und sollte u. E. auch in diesem Kapitel explizit erwähnt werden.

Kapitel 7.1.1 Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr

Für die Anbindung des Neubauabschnittes Striesener Straße an das bestehende Gleisnetz gibt es drei Varianten, wobei zum jetzigen frühen Planungsstadium keine Variante ausgeschlossen werden kann. Zwei Varianten berühren unmittelbar den Bebauungsplan 3052. Für die Trassenverläufe gibt es bereits erste konkrete Planungsansätze, sodass diese noch im laufenden Bauleitverfahren berücksichtigt werden können und sollten. Im Detail zeigen sich Konflikte zwischen B-Plan und Straßenbahnplanung, die eine spätere Umsetzung der Straßenbahnoption erschweren würden.

Erkennbare Konflikte zwischen Straßenbahnoption und Bauleitverfahren

Variante 1: geradlinige Führung entlang der Striesener Straße und direkte Anbindung an den Fetscherplatz bzw. die bestehende Gleistrasse Borsbergstraße

Bei Einordnung einer Straßenbahntrasse im Zuge der Striesener Straße kollidiert die daraus resultierende südliche Gehwegrücklage mit der geplanten nördlichen Baulinie. Die geplante Baulinie orientiert sich am bestehenden Bogenverlauf der Striesener Straße. Aufgrund der Gleistrassierung ist jedoch eine gegenüber dem Bestand großzügigere Bogentrassierung der Striesener Straße in diesem Bereich erforderlich. Die hieraus resultierenden Gehwegbreiten unterschreiten das zulässige Mindestmaß von 2,50 m, wobei hier u. E. deutlich attraktivere Gehwegbreiten angebracht wären. Die Mindestanforderungen an Gehweg und Warteflächen werden jedoch auch im Bereich der neu geplanten Haltestelle Fetscherplatz unterschritten, sodass durch unsere Abteilung für diese Variante der Anbindung der Gleistrasse Striesener Straße ggf. ein alternativer Straßenraumentwurf zu erarbeiten ist.

Variante 2: Führung Straßenbahn von der Striesener Straße entlang der westlichen Grenze des B-Plangebietes 3052 mit Einbindung in die Bestandgleisanlage in der Nicolaistraße

Bei der Lageplanbearbeitung dieser Variante hat sich gezeigt, dass aufgrund der zu beachtenden Durchgangsbreiten am Gleisbogen Nicolaistraße die Gleistrasse nahezu vollständig auf dem stark begrünten Nachbargrundstück liegen würde. Um für die Planung der Straßenbahn eine ausreichende Flexibilität bzgl. der Gleislage, Verkehrsraumaufteilung und Gestaltung zu ermöglichen, empfehlen wir auf die Ausweisung einer privaten Grünfläche entlang der westlichen Grundstücksgrenze zu verzichten und diesen Bereich als Verkehrsfläche auszuweisen sowie die südwestliche Gebäudeecke abzurunden.

Die benannten Änderungen können auch in der weiteren Planung berücksichtigt werden. Ebenfalls sind bei der weiteren Bearbeitung der schalltechnischen Betroffenheiten, die beiden Varianten der Straßenbahnführung zu beachten.

Mit freundlichen Grüßen



Abteilungsleiter