

# Bürgerinformation

Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Rossendorfer Straße  
inklusive Ullersdorfer Platz

Andreas Hoppe  
Leiter Verkehrsplanung

Dresden, 2017-10-26



Quelle: Foto SZ-Online 02.12.2015

**Wir bewegen Dresden.**

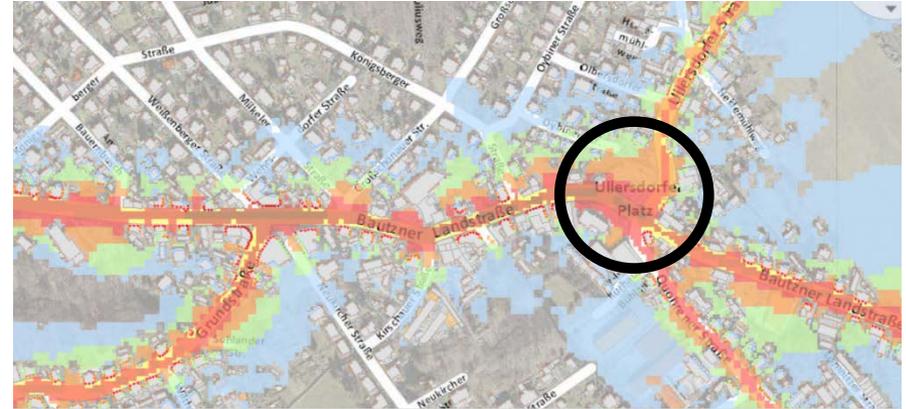


# Der Ullersdorfer Platz hat ein Verkehrsproblem.

(Quellen: 1 - Themenstadtplan LH Dresden)



Verkehrsmenge<sup>1</sup> (Kfz/24h)



Verkehrslärm<sup>1</sup> (Tag-Abend-Nacht)



Verkehrssicherheit

# Die heutige Situation am Ullersdorfer Platz wird seiner Bedeutung als ÖPNV-Verknüpfungspunkt keinesfalls gerecht.



## Ullersdorfer Platz:

- 1 Straßenbahnlinie
- 2 Stadtbus- und 5 Regionalbuslinien
- etwa 7.200 Ein- und Aussteiger pro Tag
- dabei etwa 3.100 Umsteiger pro Tag

## Defizite im ÖPNV heute:

- mangelnde Verkehrssicherheit
- schlechte Zugänglichkeit/ fehlende Barrierefreiheit
- unzureichende Verkehrsqualitäten
- unbefriedigende Umsteigequalitäten (Wegelängen, Orientierung, Anschlusssicherheit etc.)
- kein Park&Ride-Angebot, ungenügende Fahrradabstellmöglichkeiten

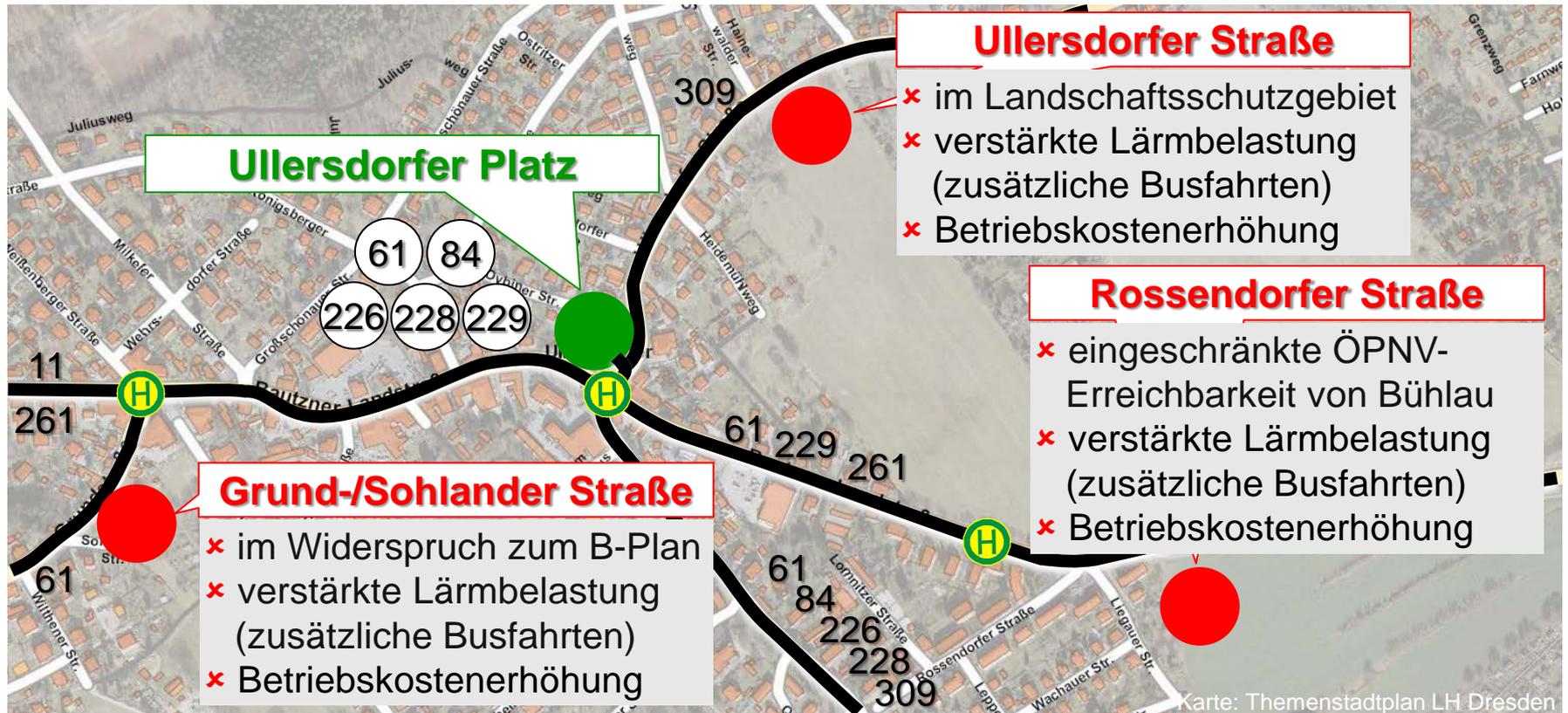
# Bei dem Ullersdorfer Platz als Stadtteilzentrum stehen städtebauliche und Verkehrsfunktionen im Widerspruch.

- hohe **städtebauliche Funktionen** (Stadtteilzentrum) mit dem Wunsch nach einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität
  - ↳ keine wesentlichen Eingriffe in die Grundstücke und den Platzcharakter
  - ↳ Reduzierung der Verkehrsbelastungen
  - ↳ städtebauliche Aufwertung

versus

- hohe **Verkehrsfunktionen** (Knoten mit Hauptverkehrsstraßen) mit der Notwendigkeit einer sicheren, zugänglichen (barrierefreien) und leistungsfähigen Verkehrsanlage
  - ↳ Berücksichtigung aller Verkehrsarten: Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und MIV
  - ↳ Ausweitung der Verkehrsflächen

Der Ullersdorfer Platz ist ungeachtet des Straßenbahndendpunkts weiterhin der zentrale Busendpunkt.



Alle anderen untersuchten Busendpunkte führen entweder nicht ins Ortsteilzentrum oder erfordern betrieblichen Mehraufwand sowie zusätzliche Flächeneingriffe und bedeuten zudem Mehrverkehr in Wohngebieten ohne einen vergleichbaren verkehrlichen Nutzen.

# Untersuchungsvarianten

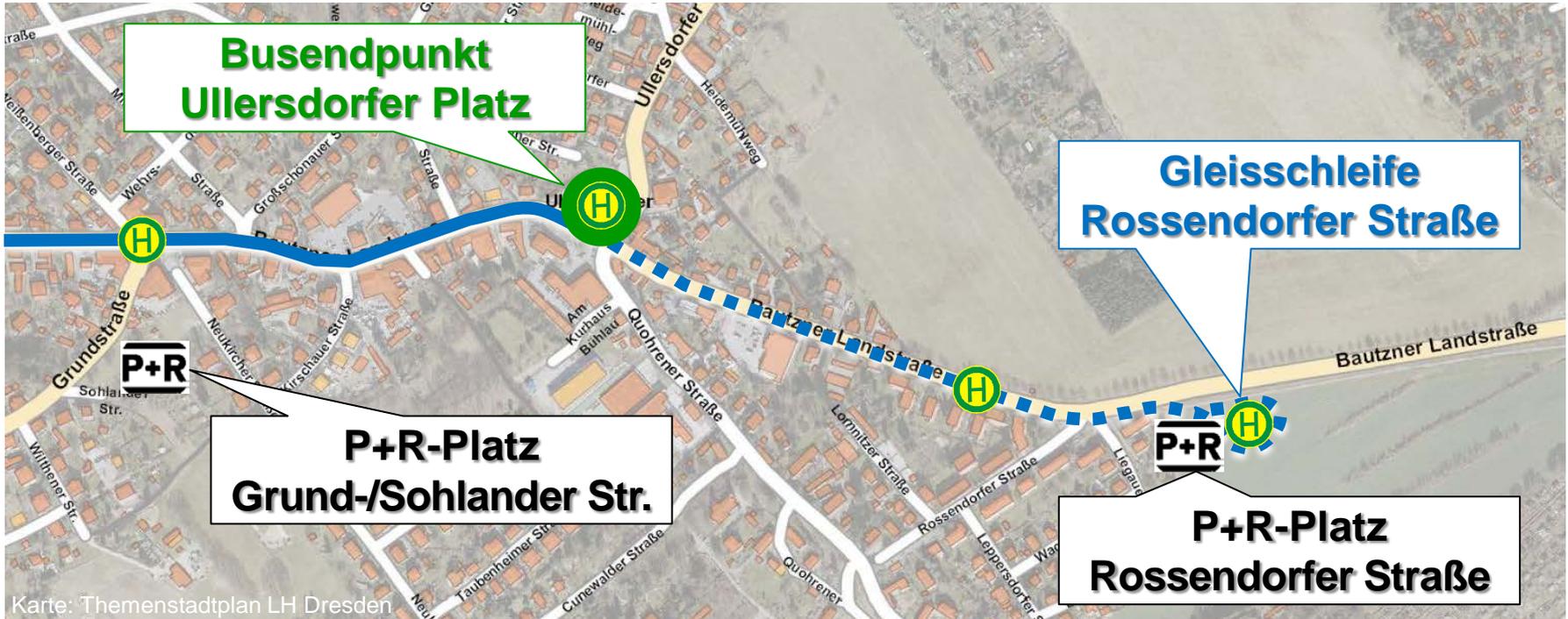
## Variante A – Gleisschleife am Ullersdorfer Platz



- Gleisschleife am Ullersdorfer Platz
- Busendpunkt am Ullersdorfer Platz
- P+R-Platz Grundstraße/Sohlander Straße (Bebauungsplan Nr. 3000)

# Untersuchungsvarianten

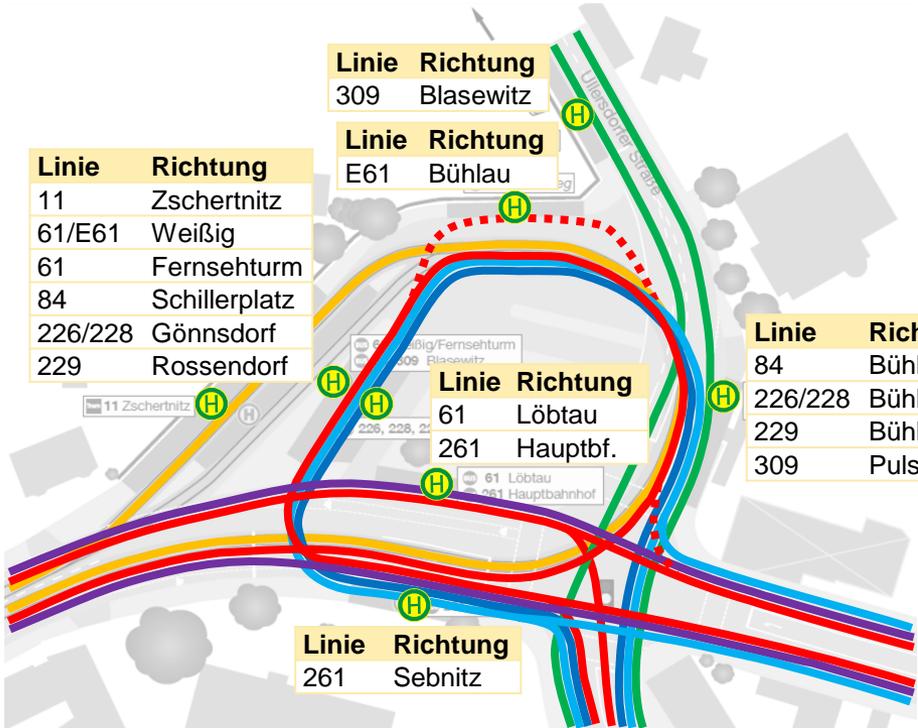
## Variante B – Gleisschleife östlich der Rossendorfer Straße



- Gleisschleife östlich der Rossendorfer Straße
- Busendpunkt am Ullersdorfer Platz
- P+R-Platz im Bereich der Gleisschleife
- P+R-Platz Grundstraße/Sohlander Straße (Bebauungsplan Nr. 3000)

# Zum Ullersdorfer Platz werden zwei Ausbauvarianten verglichen.

– mit und ohne Gleisschleife –

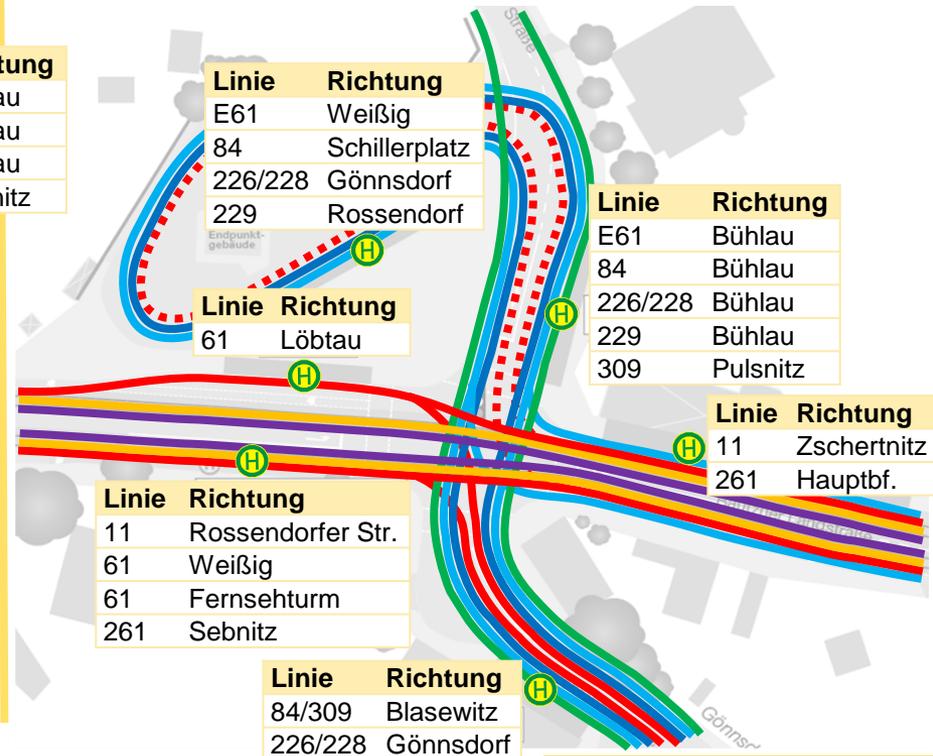


## Mit Gleisschleife

Alle ÖV-Fahrten kreuzen zum Zwecke der Anschlussgestaltung zwischen Straßenbahn und Bus den IV-Strom.

## Ohne Gleisschleife

Es befahren nur die Buslinien den Platzbereich, die hier enden. Alle übrigen Linien kreuzen den Knoten wie der IV-Strom.

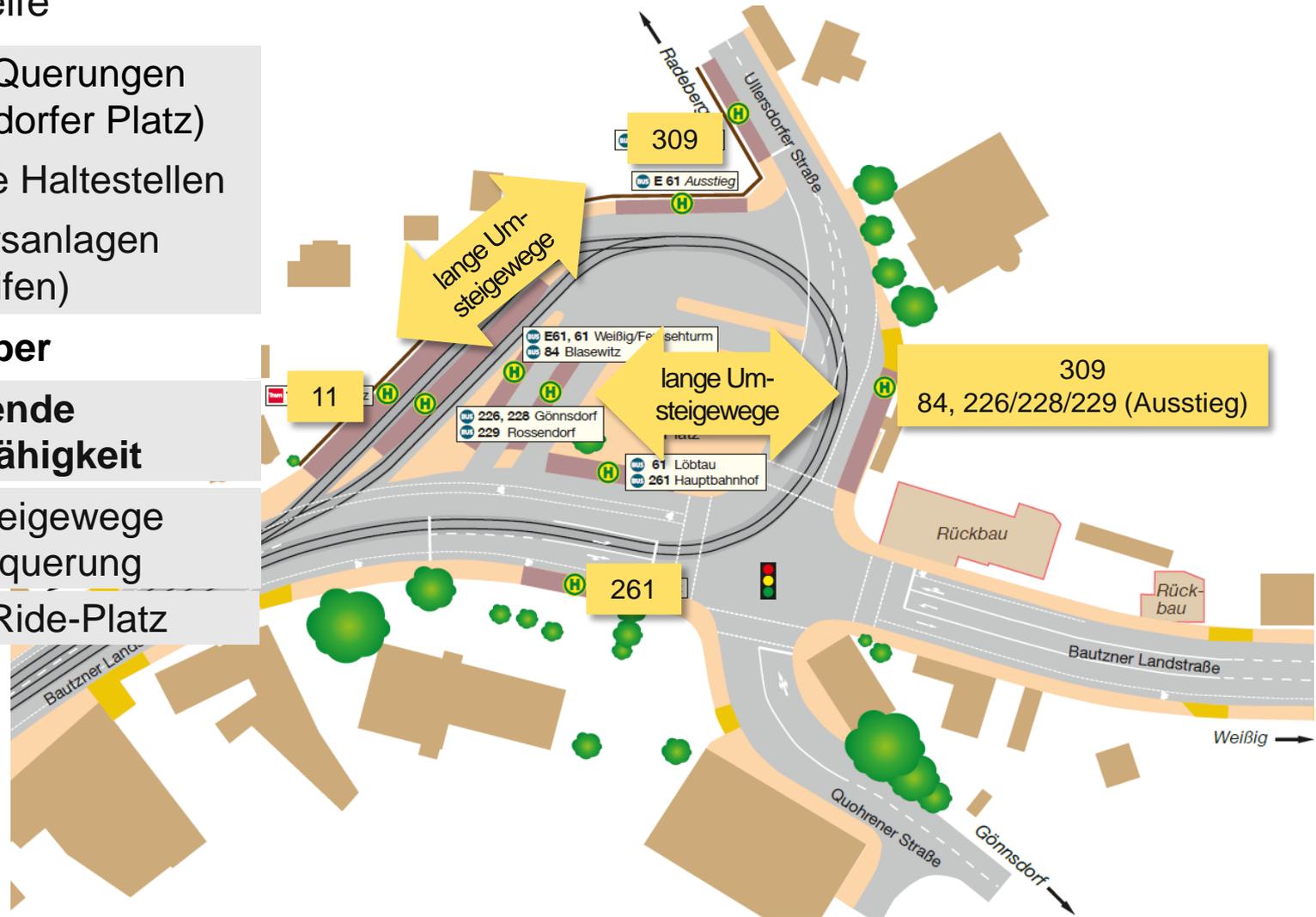


# Variante A – Planungsstand Knoten Ullersdorfer Platz mit Gleisschleife

- ✓ gesicherte Querungen (LSA Ullersdorfer Platz)
- ✓ barrierefreie Haltestellen
- ✓ Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen)

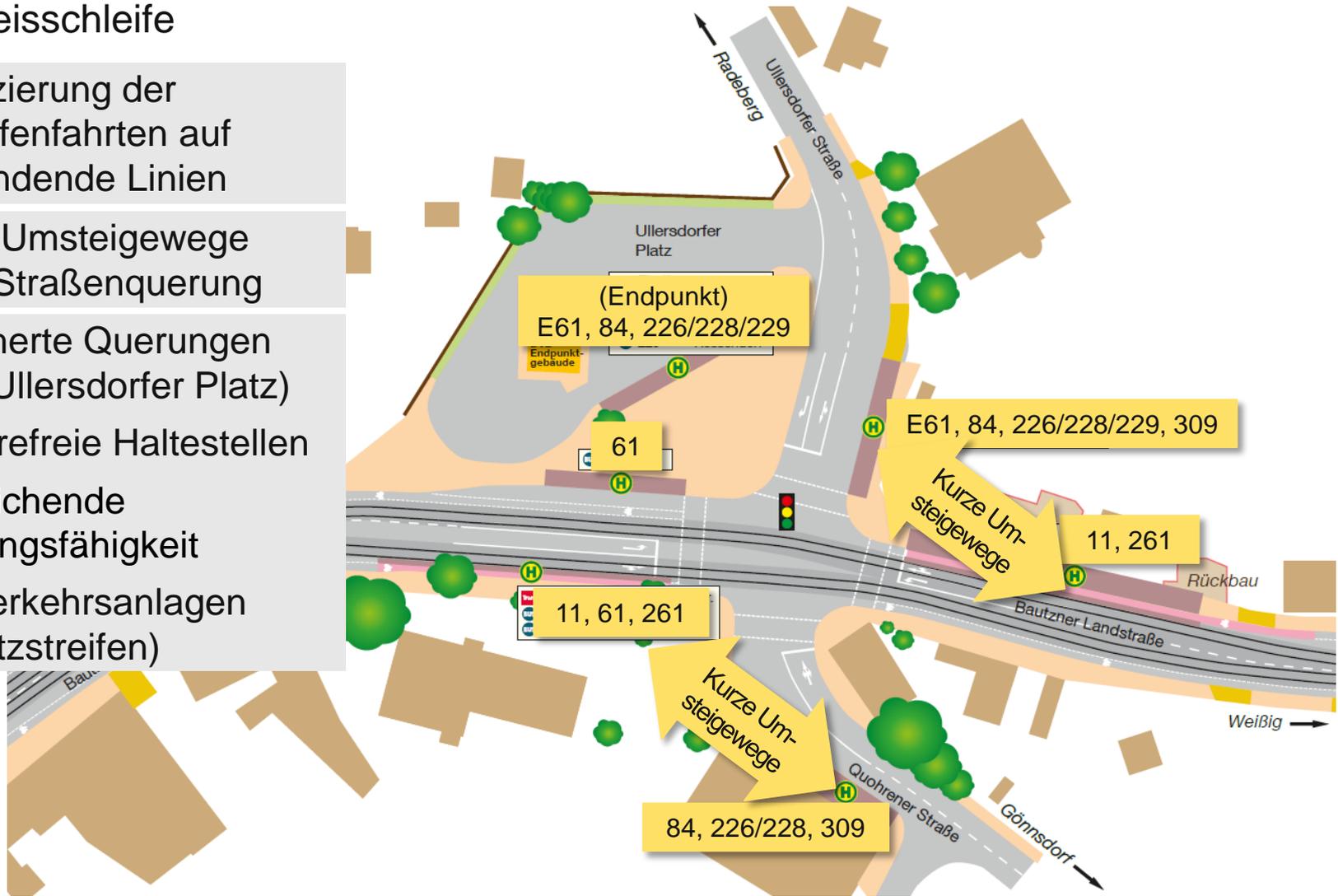
aber

- ✗ unzureichende Leistungsfähigkeit
- ✗ lange Umsteigewege mit Straßenquerung
- ✗ kein Park&Ride-Platz



# Variante B – Planungsstand Knoten Ullersdorfer Platz ohne Gleisschleife

- ✓ Reduzierung der Schleifenfahrten auf hier endende Linien
- ✓ kurze Umsteigewege ohne Straßenquerung
- ✓ gesicherte Querungen (LSA Ullersdorfer Platz)
- ✓ barrierefreie Haltestellen
- ✓ ausreichende Leistungsfähigkeit
- ✓ Radverkehrsanlagen (Schutzstreifen)



# Variante B – Planungsstand Gleisschleife Rossendorfer Straße

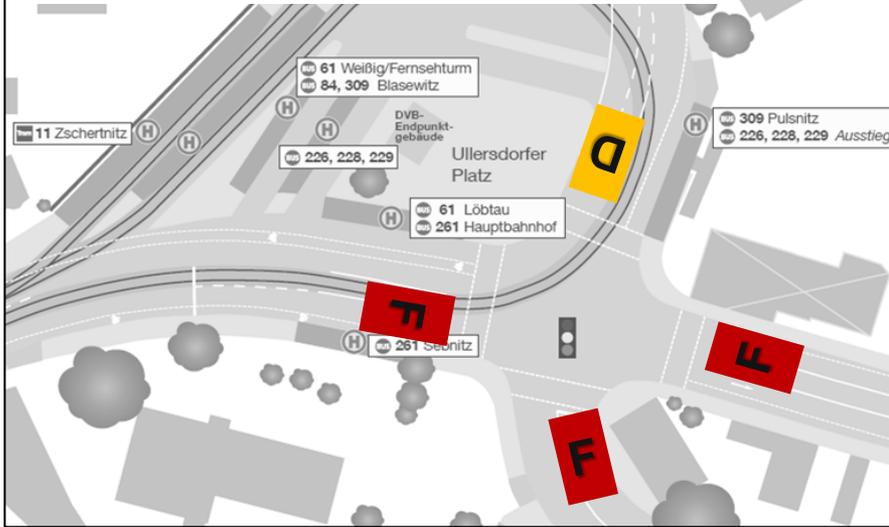
- ✓ mit Park&Ride und Bike&Ride
- ✓ mit Option der Verlängerung nach Weißig



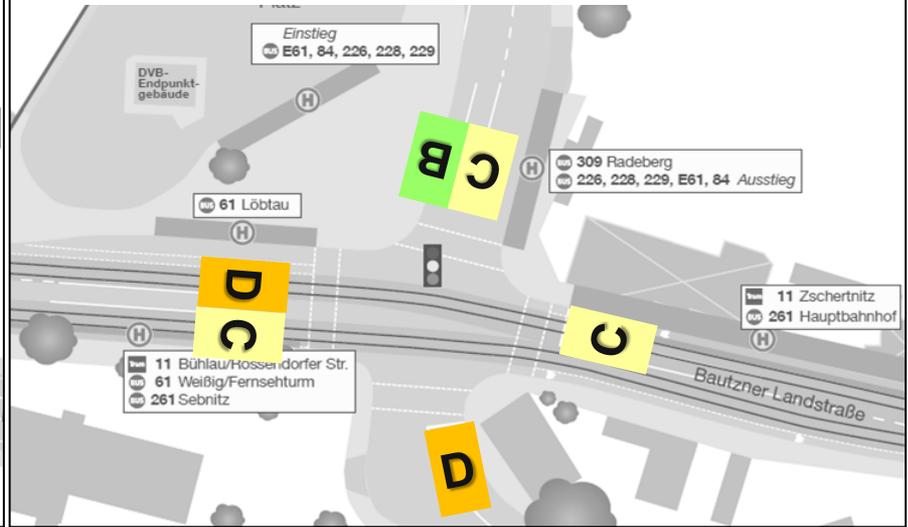
# Verkehrstechnische Untersuchung – Teil MIV (Arbeitsstand)

## Verkehrsqualitäten Ullersdorfer Platz

### Variante A – Ullersdorfer Platz mit Gleisschleife



### Variante B – Ullersdorfer Platz ohne Gleisschleife



Verkehrsqualität **A** **B** **C** **D** **E** **F**

Die verkehrstechnische Untersuchung ist gegenwärtig noch nicht abgeschlossen. Dennoch lassen die Ergebnisse eindeutig erkennen, dass ein Erhalt und Ausbau der Gleisschleife am Ullersdorfer Platz für den MIV im Zuge der Bundesstraße B6 nicht leistungsfähig (Verkehrsqualität F) und damit nicht genehmigungsfähig ist.

# Verkehrstechnische Untersuchung – Teil ÖPNV (Arbeitsstand)

## Verkehrsqualitäten Planungsabschnitt Grundstraße bis Rossendorfer Straße

	IST-Zustand	Variante A – Gleisschleife Ullersdorfer Platz	Variante B – Gleisschleife Rossendorfer Str.
<b>Linie 11</b>			
nach Bühlau	D	F	B
nach Zschertnitz	C	C	B
<b>Linie 61</b>			
nach Weißig	C	F	B
nach Fernsehturm	D	F	B
von Weißig	B	E	B
von Fernsehturm	C	E	C

Nur die Verlegung der Gleisschleife an die Rossendorfer Straße gewährleistet eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen auch beim ÖPNV. Ein Erhalt und Ausbau der Gleisschleife am Ullersdorfer Platz hätte hingegen empfindliche Reisezeitverlängerungen zur Folge mit einem Attraktivitätsverlust für den ÖPNV.

# Fazit – Planungsstand



- **Der Ullersdorfer Platz bietet unter den gegebenen städtebaulichen und verkehrlichen Funktionen keine Lösung** für mehr Sicherheit, mehr Lebens-, Aufenthalts- und Verkehrsqualität.
- **Lösungsansatz ist die Verlegung der Gleisschleife zur Rossendorfer Straße.**
- Zum heutigen Busendpunkt gibt es keinen funktionierenden Alternativstandort. **Demnach verbleibt der Busendpunkt am Ullersdorfer Platz.**
- **Mit der Verlegung der Gleisschleife an die Rossendorfer Straße wird ein Park&Ride-Platz mit einem direkten Übergang zur Straßenbahn möglich.**

14

Vielen Dank!



Fotoquelle: Wikimapia, 2017

Ihr Ansprechpartner:

Andreas Hoppe

Leiter Verkehrsplanung

Telefon: +49 351 857 1477

E-Mail: [andreas.hoppe@dvbag.de](mailto:andreas.hoppe@dvbag.de)

*Wir bewegen Dresden.*

