

Protokoll zur Einwohnerversammlung am 14. Februar 2013 zum Thema „Umbau der Straßenbahngleise im Zuge der B 6 - Bautzner Straße und Bautzner Landstraße durch die Dresdner Verkehrsbetriebe AG“

- Schriftliche Beantwortung der gestellten Fragen

Auf Wiedergabe allgemeiner Anmerkungen und Fragen wurde verzichtet, weil der Stadtrat gemäß § 22 SächsGemO lediglich die Vorschläge und Anregungen behandeln soll.

Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger:

1. Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG soll die Taktung des Schienenersatzverkehrs vor allem in Spitzenzeiten an den Bedarf anpassen.

Die DVB AG hat ein ureigenes Interesse, ihre Kunden gewissenhaft zu behandeln. Deswegen wird der Ersatzverkehr nicht nur im 10-min-Takt gefahren, sondern in den Tagesspitzen auf einen 5-min-Takt verdichtet.

2. Die Parksituation für Touristenbusse an der Pfund's Molkerei soll im Rahmen der Baumaßnahme verbessert werden.

Nach der Sanierung ist durch eine Optimierung der Gleisgeometrie und die Verschiebung in Richtung Süden eine ausreichend breiter Fahrstreifen in diesem Bereich vorhanden, sodass die Straßenbahn durch Touristenbusse im Bereich Pfund's Molkerei nicht mehr behindert wird. Damit entschärft sich die Situation auf der Bautzner Straße. Die Schaffung von Busparkplätzen im Bereich des Hundertwasserareals wird derzeit durch die Stadt geprüft.

3. Für dauerhaft und temporär wegfallende Parkplätze soll Ersatz geschaffen werden.

Entlang der Bautzner Straße fallen dauerhaft keine Parkierungsflächen weg, da das Parken an Bundesstraßen ohnehin untersagt ist. Das Gehwegparken war bisher nicht erlaubt. Am Pferdekopfbrunnen werden nach der Umgestaltung des Platzbereiches, die auch zum Ziel hat, den dort vorhandenen wilden ruhenden Verkehr zu ordnen, weniger Fahrzeuge parken können. Ersatz dafür wurde im neu gebauten Parkhaus Bautzner Straße 33 - 35 geschaffen.

Während der Bauzeit wird es vorübergehend in den für den Umleitungsverkehr genutzten Straßen Einschränkungen des ruhenden Verkehrs geben. Für den Bauabschnitt zwischen der Hoyerswerdaer Straße und der Martin-Luther-Straße bzw. bis zur Prießnitzstraße steht als Ersatz ebenfalls das neu errichtete Parkhaus zur Verfügung. Für die anderen Bauabschnitte des DVB AG-Gleisbauvorhabens gibt es keine Ersatzflächen.

4. Im Rahmen der Baumaßnahme sollen auch die Fußwege mit saniert werden.

Im Bereich des grundhaften Ausbaus der Bautzner Straße zwischen der Hoyerswerdaer Straße und der Martin-Luther-Straße werden auch die Gehwege grundhaft erneuert.

In den Bereichen, in denen nur die Gleise erneuert werden, ist ein Gehwegbau nicht vorgesehen. Es bestehen keine Gefahrenstellen, sodass eine Sanierung derzeit nicht vordergründig erforderlich und daher auch nicht vorgesehen ist.

5. Es wird angeregt, verschiedene Dämpfungsmöglichkeiten zur Verhinderung der Schwingungen der Straßenbahnen zu prüfen.

Die DVB AG baut auf der Bautzner Straße eine Feste Fahrbahn. Diese stellt ein schwingungsarmes Oberbausystem dar. Mit der Einführung der Niederflurfahrzeuge wurde durch den Einsatz einer zusätzlichen Primärfederung in den Fahrwerken der Schwingungseintrag durch die ungefederten Massen in den Untergrund, im Vergleich zu den älteren Tatra Fahrzeugen, wesentlich verbessert.

Mit der Sanierung des Oberbaus wird auch die Gleislage so verbessert, dass die Straßenbahn bezüglich Schwingungen fast nicht mehr wahrnehmbar ist.

6. Die Baumallee im zweiten Bauabschnitt soll im Zuge der Baumaßnahme lückenlos wiederhergestellt werden. Hierfür sollen Ersatzpflanzungen vorgenommen werden.

Über mögliche Ersatzpflanzungen wird nach dem Abschluss der Baumaßnahmen entschieden.

7. Für die Baumaßnahmen wird die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens einschließlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung angeregt.

Für alle Bauabschnitte wurden bei der Landesdirektion Sachsen und in Abstimmung mit dieser Behörde Planrechtsverfahren beantragt. Die Landesdirektion hat die Korrektheit der Verfahren nochmals bestätigt. Vor Beantragung des Planrechts wurde durch das Umweltamt jeweils eine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt. Für alle Bauabschnitte wurde festgestellt, dass die Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei dieser Maßnahme nicht gegeben ist.

8. Kritisiert wird die fehlende Gesamtplanung für die künftige Gestaltung der B 6 (Bautzner Straße/Bautzner Landstraße). Den Bürgerinnen und Bürgern soll die diese im Rahmen einer erneuten Bürgerversammlung vorgestellt werden.

Planungen dazu befinden sich aktuell nicht in der Bearbeitung. Sofern dazu in den nächsten Jahren entsprechende Planungsstände vorliegen, werden diese den Bürgern vorgestellt.

9. Für die betroffenen Anlieger der Straße innerhalb der Bauabschnitte, insbesondere Gewerbetreibende und Arztpraxen, muss die Zuwegung und Zufahrt während der gesamten Bauzeit abgesichert werden. Ist dies nicht möglich, ist eine finanzielle Entschädigung zu prüfen.

Während der Bauzeit lassen sich Einschränkungen für viele betroffene Anlieger nicht vermeiden. Der Bauherr und die Baufirmen werden aber ihr Möglichstes tun, um die Einschränkungen der betroffenen Anlieger so gering wie möglich zu halten. Während der Bauzeit werden deshalb mit den Anliegern individuelle Lösungen abgestimmt und wenn notwendig Provisorien geschaffen, um eine Andienung zu ermöglichen.

10. Die Verkleidung unter den Sitzen der Straßenbahnen sollte entfernt und die Sitze mit einem breiteren Abstand zueinander angeordnet werden, um ein bequemerer Sitzen zu ermöglichen.

Den Raum hinter der Verkleidung unter den Sitzen der Straßenbahn nehmen die Drehgestelle bzw. Fahrwerke der Straßenbahnfahrzeuge ein. Bei Niederflurfahrzeugen reichen diese Bauteile des Fahrzeugs bis in den Bereich des Fahrgastraumes. Die Verkleidung ist damit aus Gründen der Fahrgastsicherheit notwendig.

11. Um den Zuwachs von Fahrgästen abfedern zu können, wird angeregt, anstelle der Anschaffung der breiteren Straßenbahnzüge, die Bahnen künftig im 8-Minuten-Takt fahren zu lassen.

Ein dichter Takt bedeutet mehr Fahrpersonal und mehr Fahrzeuge und damit höhere Kosten. Unter unternehmerischen Gesichtspunkten sind diese Änderungen derzeit für die DVB AG nicht wirtschaftlich.

12. Bei der Planung der Umleitungen soll auch der mögliche Ausweichverkehr, insbesondere über die „Straße des Friedens“, Berücksichtigung finden.

Die Staffelsteinstraße und die Straße des Friedens kann man nicht als Umfahrung für einen möglichen Ausweichverkehr anbieten/beschildern, da diese auf 5 t begrenzt sind. Außerdem sind mehrere Stützmauern marode und die Fahrbahnoberfläche hat einen sehr schlechten Zustand.

13. Für den Schwerlastverkehr wird die Ausschilderung einer weiträumigen Umfahrung der Baustellenbereiche angeregt.

Es wird davon ausgegangen, dass hier als Schwerverkehr der Lkw-Verkehr gemeint ist. Es ist keine zusätzliche Beschilderung vorgesehen, da insbesondere für den Abschnitt in Höhe der Grundstraße keine alternative Streckenführung vorhanden ist und eine Beschilderung über Radeberg nach Dresden nicht sinnvoll erscheint.

14. Für die Dauer der Baumaßnahmen sollte die Einbahnstraßenregelung in der „Oybiner Straße“ aufgehoben werden.

Die Einbahnstraßenregelung für die Oybiner Straße kann wegen der beengten Fahrbahnverhältnisse, des schlechten Fahrbahnzustandes und des eingeschränkten Lichtraumprofils voraussichtlich nicht aufgehoben werden. Diese Straße ist auch nicht als Umleitung vorgesehen. Eine Anhörung der Straßeninspektion wäre erforderlich. Im Kreuzungsbereich Großschönauer Straße/Königsberger Straße stehen Poller, die den "Schleichverkehr" durch das Wohngebiet in Richtung Stadt über die Königsberger Straße und Neubühlauer Straße unterbinden.

15. Es wird vorgeschlagen, die Umleitung über die „Louis-Braille-Straße“ auf Fahrzeuge bis 3,5 t zu beschränken und die Umleitung der schwereren Fahrzeuge über die sehr gut ausgebaute Waldschlößchenstraße zu führen.

Eine Umleitungsführung des gesamten Verkehrs über die Waldschlößchenstraße in stadtwärtiger Richtung wurde abgelehnt, da sich der Linksabbiegeverkehr an der LSA Stauffenbergallee/Radeberger Straße mit dem Geradeausverkehr aus Richtung Königsbrücker Straße durchsetzen muss; also nicht konfliktfrei signalisiert wird. Dabei würde es zu längeren Wartezeiten und Stauerscheinungen des Umleitungsverkehrs kommen. Eine reine Verlängerung der Grünzeit für die Zufahrt Waldschlößchenstraße mit "Vollscheibe" bedeutet auch für den spursignalisierten Linksabbieger der Gegenrichtung mit linksabbiegender Busführung starke Einschränkungen.

Bei einer konfliktfreien Signalisierung des Linksabbiegeverkehrs müsste für den mittlerweile ebenfalls hohen Anteil Geradeausverkehr der Gegenrichtung eine starke Beschneidung der Grünzeit erfolgen, was ebenfalls als nicht vertretbar erscheint. An der Lichtsignalanlage Stauffenbergallee/ Radeberger Straße müsste bei Einrichtung einer Spursignalisierung der terminliche und finanzielle Faktor mitbetrachtet werden (neue Zwischenzeiten, anderer Phasenablauf mit Einschränkungen für Fußgänger und Gegenverkehr). Das betrifft sowohl Projektierung als auch Umsetzung.

Eine Trennung der Verkehrsarten im Zuge des Umleitungsverkehrs ist praktisch nicht durchsetzbar.

16. Für die Dauer der Umleitung wird vorgeschlagen, die „Neubühlauer Straße“ zur Einbahnstraße zu erklären, da diese Strecke durch ein Wohngebiet mit einer „Tempo-30-Zone“ führt.

Während der Umleitungsführung der stadtwärtigen Richtung der Bautzner Landstraße über die Neubühlauer Straße wird diese als Einbahnstraße beschildert. Gegebenenfalls muss dafür die derzeitige Tempo-30-Zonenregelung temporär durch ein Streckengebot „Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ ersetzt werden.

17. Der Luftreinhalteplan soll eingehalten werden.

Die Baumaßnahme steht nicht den Zielen der Luftreinhaltung entgegen.

18. Die Ampelregelung an der Grundstraße sollte so optimiert werden, dass die Straßenbahn ohne Wartezeit von der Gleisschleife bis zur „Grundstraße“ fahren kann, um die derzeit erheblichen Verspätungen bereits vor der ersten Haltestelle zu vermeiden.

Bei der heutigen Verkehrsregelung kann die Straßenbahn den Gleisbereich an der LSA Bautzner Landstraße/Grundstraße in stadtwärtiger Richtung freiräumen, d. h. der Linksabbieger in die Grundstraße erhält einen Räumfeil (Grüner Pfeil hinter der Konfliktfläche) und räumt den Haltestellenbereich. Damit kann die Straßenbahn in ihre Haltestelle einfahren und nach dem Fahrgastwechsel zügig weiterfahren. Bei einer Anmeldung der Straßenbahn an der Gleisschleife würde der landwärtige Verkehr der Bautzner Landstraße die ganze Zeit Rot haben und dann ebenfalls einen Stau verursachen.

19. Des Weiteren sei die Ampelregelung dahingehend zu prüfen, dass nach Verlassen des Straßenbahnzuges aus dem Haltestellenbereich, die Ampel für den Kfz-Verkehr auf „grün“ schaltet, um die lange Wartezeit zu verkürzen.

Die Signalisierung dient dem Schutz der Fahrgäste. Die Signale werden von den Türschließkontakten der Straßenbahn angesteuert. Die DVB AG arbeitet daran, die Zuverlässigkeit dieser Steuerung weiter zu verbessern, um die Wartezeit für den Individualverkehr zu verringern.

20. Der Wegfall des Park-and-Ride-Parkplatzes ist kritisiert worden, da die Plätze derzeit kaum ausreichend wären. Es wird dringend eine Alternativlösung angeregt.

Dieser Diskussionspunkt steht nicht im Zusammenhang mit der Baumaßnahme. Die Nutzung des P+R-Platzes ist derzeit uneingeschränkt möglich. Überlegungen zur Überbauung und Verlagerung befinden sich in der parlamentarischen Beratung.

21. An der Engstelle der Bautzner Landstraße zwischen Elisabethstraße und Grundstraße soll geprüft werden, ob tatsächlich entsprechende Vorschriften oder Beschlüsse vorliegen, welche die Einhaltung des Gleismittenabstandes von 3 m tatsächlich auch hier fordern.

Für den Einsatz eines 2,65 m breiten Stadtbahnwagens ist ein durchgehender Gleisachsabstand von 3 m notwendig. Einschlägige Grundlagen dafür sind die auf dem Personenbeförderungsgesetz basierende Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen sowie deren nachgeordnete Vorschriften. Der Ausbau der Gleisanlagen auf einen Gleisachsabstand von 3 m erfolgt kontinuierlich seit 1966 und soll bis etwa 2020 abgeschlossen sein. Der Verkehrsentwicklungsplan der LH Dresden von

1994 sieht einen Gleisachsabstand von 3 m für das Streckennetz der Dresdner Verkehrsbetriebe AG vor.

Im Bereich der Engstelle werden die Grenzmaße zwischen Straßenbahn und PKW an zwei Stellen um maximal 4 cm unterschritten. Aufgrund der verwendeten Bewegungszuschläge für die Straßenbahn von 50 cm entstehen durch die geringfügigen Unterschreitungen der Grenzwerte keine kritischen Situationen für das Nebeneinanderfahren von Straßenbahn und PKW.

22. Die Tragfähigkeit der Brücken (insbesondere der Mordgrundbrücke) soll dahingehend geprüft werden, ob diese die Straßenbahnzüge auch langfristig tragen können.

Die Tragfähigkeit und die Dauerhaftigkeit der Brücken im Zuge der Bautzner Straße und der Bautzner Landstraße sind nicht gegeben.

23. Es wird angeregt, die Straßenbahn an den entstehenden Engstellen eingleisig zu verlegen, damit für den Autoverkehr ausreichend Raum verbleibt.

Die eingleisige Führung der Straßenbahn im Straßenbereich ist aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht zulässig. Um die Straßenbahn eingleisig führen zu können, ist ein besonderer Bahnkörper erforderlich, welcher den Verkehrsraum der Bautzner Straße weiter einschränken würde. Zusätzlich müssten neben dem besonderen Bahnkörper volle Kfz-Fahstreifen hergestellt werden und diese Bereiche signalisiert werden. Das führt in den Ein- und Ausfahrbereichen zu Behinderungen von Straßenbahn und Individualverkehr.

24. Für künftige Baumaßnahmen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG wird eine frühzeitigere Einbeziehung der Öffentlichkeit gefordert.

Eine frühzeitige Einbeziehung und Information der Öffentlichkeit bei zukünftigen Baumaßnahmen ist auch nach Ansicht der Dresdner Verkehrsbetriebe AG sinnvoll und wichtig. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung geeignete Mittel und Wege abgestimmt werden.

25. Für die Planung der Verlängerung der Straßenbahnstrecke Linie 11 von Bühlau nach Weißig wird eine kurzfristige Realisierung sowie eine frühzeitige Informationsveranstaltung im Ortschaftsrat Schönfeld-Weißig angeregt.

Für diesen Abschnitt des Stadtbahnprogramms 2020 laufen derzeit Abstimmungen mit Bund als Fördermittelgeber. Mit einem Bau ist in den nächsten drei Jahren nicht zu rechnen. Die Vorplanung für diesen Abschnitt des Stadtbahnprogramms 2020 soll nach derzeitigem Stand im II. Quartal 2013 beginnen. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung für alle Stadtbahnabschnitte ist einer der Planungsgrundsätze. Die grundsätzliche Form dieser Beteiligung wurde bereits mit der Stadtverwaltung abgestimmt.

26. Die Bürgerinnen und Bürger glauben nicht, dass mit den Baumaßnahmen die bestehende Stauproblematik gelöst werden könne, da der Straßenbahnzug an Müllautos oder haltenden Lieferfahrzeugen nicht vorbei komme. Hierfür soll im Zuge der Baumaßnahmen eine Lösung gefunden werden.

Durch Müllabfuhr und haltende Lieferfahrzeuge entsteht eine temporäre Behinderung des Straßenbahnbetriebs, welche im Dresdner Netz an vielen Stellen vorkommt. In vielen dieser Fälle ist aber das langsame Vorbeifahren der Straßenbahn an stehenden Fahrzeugen möglich. Das gilt auch für die Bautzner Straße unter der Voraussetzung, dass der Fahrzeugführer das Fahrzeug entsprechend umsichtig am Straßenrand abstellt.

27. Weiterhin wird befürchtet, dass durch die Verringerung des Straßenraums für den Individualverkehr ein Vorbeifahren an der Bahn unmöglich wird, wodurch weiterer Stau beziehungsweise Stop-and-Go-Verkehr. Die dadurch befürchtete Erhöhung der Umweltbelastungen und damit verbundenen Gesundheitsbeeinträchtigungen für die Anwohner sowie entsprechende Lösungsmöglichkeiten sollen in entsprechenden Verfahren geprüft werden.

Die zustandsbedingten Langsamfahrstellen der Straßenbahn führen derzeit zu erheblichen Fahrzeiteinbußen im öffentlichen Personennahverkehr. Dadurch wird zurzeit in weiten Abschnitten der Autoverkehr ebenso behindert. Nach der Sanierung kann die Straßenbahn wieder mit 50 km/h fahren und ist damit kein Hindernis mehr. Mit einer Erhöhung der Umweltbelastungen sowie weiterer Stau und Stop-and-Go-Verkehr ist nach Ansicht der Dresdner Verkehrsbetriebe AG aus diesen Gründen nicht zu rechnen.

28. Unter Verweis auf das Stadtentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Dresden vom Februar 2002 wird die Prüfung angeregt, ob mit der vorgesehenen Verbreiterung des Gleismittenabstandes gegen das dort gesetzte Ziel verstoßen wird, Behinderungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr abzubauen.

Bereits heute sind die Fahrbahnbreiten auf der Bautzner Straße nicht regelgerecht. Durch die Verbreiterung des Gleismittenabstandes werden die Fahrbahnbreiten nur unmaßgeblich verändert. Das Vorbeifahren des Pkw an der Straßenbahn ist damit, bis auf einen kurzen Streckenabschnitt an der Nordstraße, auch nach der Sanierung möglich.

Die zustandsbedingten Langsamfahrstellen der Straßenbahn führen aber derzeit zu erheblichen Fahrzeiteinbußen und Mehrkosten im öffentlichen Personennahverkehr. Dadurch wird zurzeit in weiten Abschnitten der Autoverkehr ebenso behindert. Nach der Sanierung kann die Straßenbahn wieder mit 50 km/h fahren und ist damit kein Hindernis mehr. Damit dient die Sanierung nach Ansicht der Dresdner Verkehrsbetriebe AG dem Abbau von Behinderungen zwischen ÖPNV und Individualverkehr.