

**Vermerk****Antworten auf den im Vorfeld der Bürgerversammlung am 4. Februar 2013 im Ortsamt Loschwitz durch Einwohner, Vereine und Stadträte eingebrachten Fragenkatalog**

- **Thema: Straßenbauvorhaben der Dresdner Verkehrsbetriebe AG „Bestandsnahe Sanierung Bautzner Straße/Bautzner Landstraße“**
- **Fragen nach der künftigen Ausbaulösung für die Bautzner Landstraße, dem Planungsstand und den erforderlichen Grundstückseingriffen**
- **Sollen diese Straßen zukünftig so ausgebaut werden, dass sie den Anforderungen auch der übrigen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, Autoverkehr) gerecht werden?**
- **Ist ein weiterer Ausbau der Bautzner Landstraße über die Veränderung der Gleismittenabstände geplant? Wenn ja, wann, in welcher Weise, in welcher Breite?**

Antwort:

Für einen grundhaften Ausbau der Bautzner Landstraße liegen aus dem Zeitraum 2007 bis 2010 Vorplanungen in Varianten vor, die eine Umgestaltung des Straßenraums unter Beachtung verschiedener Verkehrsraumanforderungen in variabler Form und Wichtung berücksichtigen. Die Planungsvarianten beinhalten neben der Einordnung der für den Straßenbahn- und Kfz-Verkehr erforderlichen Verkehrsräume auch die Herstellung von anforderungsgerechten Gehwegen sowie Radverkehrsanlagen.

Die Planungen sehen einerseits aus Platzgründen ein gemeinsames Befahren des Gleisbereichs durch den Straßenbahn- und Kfz-Verkehr und andererseits die Herstellung eines profilfreien Fahrstreifens für den MIV neben der straßenbündigen Straßenbahngleisstrasse vor. Vorwiegend aus Letzterem resultiert für Teilabschnitte der Bautzner Landstraße ein teilweise erheblicher Flächenerwerb mit dem entsprechend vorzunehmenden Grunderwerb.

- **Pünktlichkeit der Linie 11 (Behinderung durch Autoverkehr, Weitere Verspätung durch verbreiterte Straßenbahnen?)**

Antwort:

Die bemängelte häufige Unpünktlichkeit der Linie 11 müssen wir im Grundsatz leider (DVB AG) bestätigen. Die genannten Ursachen beziehen sich jedoch nicht auf den hier in Rede stehenden Abschnitt Grundstraße bis Neubühlauer Straße. Die Befürchtung von neuen Verspätungen in diesem Abschnitt teilen wir nicht. Abschnittsweise wird auch dort ein Vorbeifahren der Straßenbahn an stehenden Lkw möglich sein. Mögliche Behinderungen durch langsam fahrende Fahrzeuge oder Müllfahrzeuge treten erfahrungsgemäß selten auf und haben im Gegensatz zu einer Vielzahl von Linksabbiegern auf dem Gleis keine erheblichen Auswirkungen auf die Pünktlichkeit der Straßenbahn.

- **Wie fahren die zukünftigen breiteren Wagen durch die heutigen barrierefreien Haltestellenbereiche?**

Antwort:

Über die Konfiguration der neuen, etwa ab 2020 zu beschaffenden Stadtbahnfahrzeuge ist noch nicht abschließend entschieden. Die derzeit fachlich diskutierte Vorzugslösung ist ein Fahrzeug mit einer maximalen Breite von 2,65 m, die in Höhe der Einstiege auf 2,30 m verjüngt wird. Solche Fahrzeuge sind bereits heute Stand der Technik und werden z. B. in diesem Jahr bei der Rostocker Straßenbahn eingeführt, wo hinsichtlich der Infrastruktur tech-

nisch vergleichbare Verhältnisse wie in Dresden bestehen. Die vorhandenen, barrierefreien Haltestellen sollen nicht umgebaut werden, auch aufgrund des anzunehmenden langen Umstellungszeitraums. Insofern kann von einem Attraktivitätsverlust keine Rede sein. Im Gegenteil werden die deutlich verbesserten Platzverhältnisse in den breiteren Fahrzeugen die Attraktivität für die Fahrgäste steigern, indem mehr Sitzplätze, aber auch Stellplatz für Kinderwagen, Fahrräder, Rollstühle und Rollatoren zur Verfügung stehen werden.

- **Was bedeutet der Ausbau der Gleise für Großraumwagen der DVB für die betroffenen Straßen?**

Antwort:

Der Fahrraum eines 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeugs wird einschließlich aller Sicherheitszuschläge eine maximale Breite von 3,15 m aufweisen. Ein Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr hat auf Hauptnetzstraßen eine Regelbreite von 3,25 m. Insofern wird die Straßenbahn auch künftig nie maßgebend für die Breite einer Straße sein.

- **Frage nach der Umgestaltung der Kreuzung Bautzner Landstraße/Grundstraße/Weißenberger Straße im Rahmen der Gleisbaumaßnahme**
- **Im Bereich der Kreuzung Bautzner Landstraße, Grund- und Weißenberger Straße ist es in der Vergangenheit öfters zu Verkehrsunfällen gekommen. Durch die vorgesehenen Umgehungsmaßnahmen wird die Kreuzung zusätzlich unterschiedlich angefahren werden.  
Ist im Rahmen der Gleisbaumaßnahme eine Umgestaltung der Kreuzung vorgesehen?  
Wenn ja, wer ist für die Planung verantwortlich und wird diese den Einwohnern vor Beginn der Baumaßnahme vorgestellt?**

Antwort:

Im Bereich der Kreuzung Bautzner Landstraße/Grundstraße/Weißenberger Straße werden im Zusammenhang mit der Gleisbaumaßnahme nur die Straßenbahngleise erneuert. Eine weitergehende Umgestaltung des Knotenpunkts wird Bestandteil einer eigenständigen Planung sein, die der Bürgerschaft vorgestellt und mit ihr erörtert werden wird. Vor einer baulichen Umsetzung ist ein politischer Beschluss zu fassen und ein nachfolgendes Planrechtsverfahren zu absolvieren, in dem die Öffentlichkeit nochmals einbezogen wird.

- **Muss im Zuge des Ausbaus der Straßenbahnlinie 11 der Bereich um die Mordgrundbrücke beim Vergrößern des Gleismittenabstandes verändert werden? Wenn ja, wie? Wenn ja, gibt es Überlegungen zur zwischenzeitlichen Kompensation solange der Bereich noch nicht umgebaut ist?**

Antwort:

Für den Bereich um die Mordgrundbrücke liegt seit Juli 2007 eine abgeschlossene Vorplanung vor, die infolge der Herstellung von barrierefreien Haltestellen mit angehobenen Kfz-Fahrbahnen und von Radverkehrsanlagen eine Straßenraumerweiterung inklusive der Verbreiterung der Brücke über den Mordgrundbach erfordert. Bei einem Zwischenausbau, der nur die Erneuerung der Straßenbahngleise mit vergrößertem Gleisachsabstand beinhalten würde, ist keine Aufweitung des Bereiches um die Mordgrundbrücke notwendig. Auf der westlichen Seite vor der Mordgrundbrücke sind seitens der Dresdner Verkehrsbetriebe AG barrierefreie Haltestellen geplant. Aus diesem Grund wäre eine Aufweitung der Verkehrsanlage vor der Brücke notwendig. Gegenwärtig hat die Dresdner Verkehrsbetriebe AG keinen

Handlungsbedarf bezüglich einer in diesem Bereich erforderlichen Gleiserneuerung angezeigt.

- **Welche gesetzlichen Regelungen/Verordnungen/Richtlinien gibt es bezüglich einer Mindestfahrspurbreite bei Bundesstraßen innerhalb/außerhalb geschlossener Ortschaften und in wie weit haben diese nachträgliche Auswirkungen auf den geplanten Gleisabstand von 3 m?**

Antwort:

Die Regelbreite eines Fahrstreifens beträgt in Hauptnetzstraßen 3,25 m. Der Fahrraum eines 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeugs wird einschließlich aller Sicherheitszuschläge eine maximale Breite von 3,15 m (heute 2,95 m) aufweisen. Insofern gibt es keine Auswirkungen auf einen Gleisachsabstand von 3,00 m.

- **Auf Grund welcher gesetzlichen Regelungen/Verordnungen/Richtlinien dürfen die DVB AG den vorhandenen öffentlichen Verkehrsraum über die Maßen für sich in Anspruch nehmen und dabei den MIV, nicht Schienengebundenen ÖPNV und kommunalen Kraftverkehr erheblich behindern?**

Antwort:

Die Straßenbahn der DVB AG ist laut Straßenbenutzungsvertrag Sondernutzer der Straße mit allen darin verankerten Rechten und Pflichten. Eine übermäßige Inanspruchnahme durch eine alle 10 Minuten verkehrende Straßenbahn können wir nicht erkennen. Im Übrigen ist die DVB AG durch die Landeshauptstadt Dresden mit der Erbringung von Nahverkehrsdienstleistungen für die Bevölkerung in eben diesem Umfang betraut.

- **Warum gibt es kein Planfeststellungsverfahren, gleichwohl öffentliche und private Interessen und Belange, wie Lärm-, Staub- und Abgasbelastungen (Feinstaubbelastung, Umweltzone), Beeinträchtigungen ökologischer und ökonomischer Art, erheblich beeinflusst werden?**

Antwort:

Die DVB AG hat das Vorhaben Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Neubühlauer Straße am 14.05.2012 bei der Landesdirektion Sachsen zur Genehmigung nach § 28 Personenbeförderungsgesetz eingereicht. Über die anzuwendende Form des Planrechtsverfahrens entscheidet allein die Planfeststellungsbehörde nach Maßgabe der tatsächlichen Betroffenheiten.

- **Warum werden zur Sicherung der Haltestellen Schaltvarianten von Ampeln genutzt, die auch den Verkehr in der anderen Fahrtrichtung beeinflussen?**

Antwort:

In dem Planungsabschnitt zwischen Grundstraße und Neubühlauer Straße befinden sich zwei Lichtzeichenanlagen (LZA) zur Sicherung des querenden Fußgängerverkehrs. Die LZA an der Hegereiterstraße wird auch zur Absicherung des Fahrgastwechsels der Straßenbahn im landwärtigen Haltestellenbereich mit genutzt. In der bundesweit geltenden Richtlinie RiLSA ist festgelegt, dass an Fußgänger-LZA stets für beide Richtungen gleichzeitig auf „rot“ und anschließend für Fußgänger auf „grün“ zu schalten ist. Das ist auch sinnvoll, da sowohl

Fußgänger als auch ein- und aussteigende Fahrgäste die Straße auf ihrer gesamten Breite sicher queren möchten.

- **Warum erhielt genau in diesem Bereich die DVB die Genehmigung den Gleisbereich zu erweitern ohne Planfeststellungsverfahren?  
Gibt es einen Beschluss des Stadtrates, der aus dem „ist zu prüfen“ ein Muss gemacht hat?**

Antwort:

Die DVB AG hat das Vorhaben Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Neubühlauer Straße am 14.05.2012 bei der Landesdirektion Sachsen zur Planfeststellung nach § 28 Personenbeförderungsgesetz eingereicht. Über die anzuwendende Form des Planrechtsverfahrens entscheidet allein die Planfeststellungsbehörde nach Maßgabe der tatsächlichen Betroffenheiten.

Die Erweiterung des Gleisachsabstands von 2,55 m auf 3,00 m folgt dem durch die Dresdner Stadtverordnetenversammlung im Jahr 1994 gefassten Grundsatzbeschluss, in Zukunft Stadtbahnwagen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m einzusetzen. Seitdem wurden rund zwei Drittel des Straßenbahngleisnetzes mit dem erforderlichen Achsabstand von 3,00 m neu gebaut.

Langfristig ist für das gesamte Gleisnetz der Dresdner Straßenbahn der Einsatz von breiteren Stadtbahnwagen vorgesehen und notwendig. Unter Bezug auf die vorhandenen Fahrgastzahlen gehört die Linie 11 zu den drei wichtigsten Straßenbahnlinien.

- **Warum findet dieser erweiterte Eingriff in die Privatsphäre der Anlieger statt, ohne Planung und dessen öffentlichen Diskussion?**

Antwort:

Die DVB AG hat das Vorhaben Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Neubühlauer Straße am 14.05.2012 bei der Landesdirektion Sachsen zur Genehmigung nach § 28 Personenbeförderungsgesetz eingereicht. Dem war eine Vorstellung der Maßnahme im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau am 09.05.2012 vorausgegangen, wo es keine Einwände gegen die unerheblichen Änderungen (Erweiterung des Gleisachsabstandes um 40 ... 45 cm) im Rahmen des dringend notwendigen Gleisumbaus gab. Über die anzuwendende Form des Planrechtsverfahrens entscheidet allein die Planfeststellungsbehörde nach Maßgabe der tatsächlichen Betroffenheiten. Eine öffentliche Diskussion des Vorhabens hat auf den Ortsbeiratssitzungen des OBR Loschwitz am 14.11. und 12.12.2012 stattgefunden, obwohl ein „Eingriff in die Privatsphäre der Anlieger“ resp. private Betroffenheiten für den Vorhabenträger nicht erkennbar sind.

- **Welche Konsequenzen hat die Gleiserweiterung auf die Durchlassfähigkeit und auf den weiteren Ausbau der Bautzner Landstraße sowie auf die anliegenden Grundstücksgrenzen?**

Antwort:

Die Aufweitung des Gleisachsabstandes auf 3,00 m hat keinerlei Konsequenzen auf Grundstücksgrenzen. Die Regelbreite einer Fahrspur beträgt bei Bundesstraßen 3,50 m. Der Fahrraum eines künftigen 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeugs wird einschließlich aller Sicherheitszuschläge eine maximale Breite von 3,15 m (heute 2,95 m) aufweisen. Die Durch-

lassfähigkeit der Bautzner Landstraße wird sich nach der Gleissanierung verbessern, da die Straßenbahn dann wieder mit maximal 50 km/h statt jetzt 10 ... 20 km/h im fließenden Verkehr mitschwimmen kann.

- **Welche Ausweich- und Parkmöglichkeiten sind für die Anlieger der Umgehungsstraßen vorgesehen?**

Antwort:

Soweit hier die Umleitungsstrecken während der Baumaßnahme gemeint sind, wird es vor Beginn der jeweiligen Umleitung individuelle Informationen der betroffenen Anlieger geben.

- **Warum werden die fehlenden Fußwege an der Bautzner Landstraße zwischen Weißenberger und Neubühlauer Straße im Rahmen der Straßenbaumaßnahme nicht mit realisiert?**

Antwort:

Es handelt sich um eine reine Gleisbaumaßnahme einschl. erforderlicher Tiefbauarbeiten der Versorgungsunternehmen. Da kein Ausbau der Straße erfolgt - hierfür gibt es keine beschlossene Planung - kann auch kein Bau heute nicht vorhandener Fußwege erfolgen. Ebenso ist ein Bau barrierefreier Haltestellen ohne eine Ausbauplanung leider nicht möglich.

- **Bei der Vorstellung des Vorhabens war von behindertengerechter Ausführung der Haltestellen die Rede. Wenn später breitere Straßenbahn in die Haltestelle einfahren sollen, müssen alle Haltestellen erneut umgebaut werden. Wird dies bei der jetzt vorgesehenen Fahrbahngestaltung durch die DVB bereits beachtet? Wenn der Fahrzeugpark gewechselt wird, werden sicher über einen längeren Zeitraum beide Systeme, Normal- und Breitvariante, zum Einsatz kommen?**

Antwort:

Über die Konfiguration der neuen, etwa ab 2020 zu beschaffenden Stadtbahnfahrzeuge ist noch nicht abschließend entschieden. Die derzeit fachlich diskutierte Vorzugslösung ist ein Fahrzeug mit einer maximalen Breite von 2,65 m, die in Höhe der Einstiege auf 2,30 m verjüngt wird. Solche Fahrzeuge sind bereits heute Stand der Technik und werden z.B. in diesem Jahr bei der Rostocker Straßenbahn eingeführt, wo hinsichtlich der Infrastruktur technisch vergleichbare Verhältnisse wie in Dresden bestehen. Die vorhandenen, barrierefreien Haltestellen sollen nicht umgebaut werden, auch aufgrund des anzunehmenden langen Umstellungszeitraums. Insofern kann von einem Attraktivitätsverlust keine Rede sein. Im Gegenteil werden die deutlich verbesserten Platzverhältnisse in den breiteren Fahrzeugen die Attraktivität für die Fahrgäste steigern, indem mehr Sitzplätze, aber auch Stellplatz für Kinderwagen, Fahrräder, Rollstühle und Rollatoren zur Verfügung stehen werden.

- **Wie wird dann das sichere Aussteigen gewährleistet?**

Antwort:

Ein sicheres Aus- und Einsteigen wird bereits heute an der Haltestelle Hegereiterstraße und künftig auch an der Haltestelle Neubühlauer Straße durch eine sogenannte „Dynamische Zeitinsel“ gewährleistet, indem während des Fahrgastwechsels jeweils hinter der Straßenbahn ein rotes Lichtzeichen für den Individualverkehr geschaltet wird.

- **Wer wird die Mehrkosten für erweiterte Inbesitznahme von Privatland, Haltestellenumbauten, Provisorien, etc., bezahlen? Und wie hoch wird am Ende der Nutzen für die Stadt sein bzw. um wie viel wird der Fahrpreis sinken, wenn irgendwann die breiteren Straßenbahnwagen zum Tragen kommen?**

Antwort:

Durch den Umbau der Gleisanlagen entstehen keine Mehrkosten gegenüber der ohnehin dringend erforderlichen Erneuerung der Gleise. Weitere Maßnahmen sind nicht geplant. Privatland wird nicht in Anspruch genommen.

- **Welche Maßnahmen plant die Stadt, um den Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs in Bühlau durchzusetzen?**

Antwort:

Die für einen Umbau des Ullersdorfer Platzes und die Straßenraumumgestaltung im Zuge der Bautzner Landstraße bisher vorliegenden Planungsvarianten berücksichtigen in der erforderlichen Form die Anforderungen des ÖPNV. Das bedeutet, dass künftig der Verkehrsablauf des Straßenbahn- und Busverkehrs weitgehend ungehindert stattfinden kann und auch barrierefreie Haltestellen errichtet werden sollen.

Bis zur baulichen Umsetzung der Planungen, wofür noch kein Zeitraum fixiert werden kann, wird laufend versucht, mittels verkehrsorganisatorischer Maßnahmen sowie Anpassungen von LSA-Steuerungen den Verkehrsablauf zu optimieren und flüssiger zu gestalten.

Beispielhaft seien hier die im Umfeld des Ullersdorfer Platzes befindlichen anforderungs-gesteuerten LSA genannt, die durch Eingriffe von Straßenbahnen und Bussen ein zügigeres und verkehrssicheres Passieren ermöglichen können.

- **Wie weit ist der Planungsstand zum Umbau des Ullersdorfer Platzes? Ist dabei eine Kreisverkehrslösung angedacht?**

Antwort:

Die für den Ullersdorfer Platz vorliegenden Konzeptvarianten umfassen unter anderem verschiedene Kreisverkehrs- und auch lichtsignalgeregelte Knotenpunktslösungen mit unterschiedlicher Gleistrassenführung.

- **Wann erfolgt die Verlängerung der Straßenbahnlinie nach Weißig oder ist eine Zwischenlösung vorgesehen mit Wendeschleife nach der Rossendorfer Straße (Planungsvarianten wurde bereits schon vor Jahren im OBR vorgestellt)? Wie verläuft die evtl. geplante Trasse nach Weißig?**

Antwort:

Im Zusammenhang mit der bevorstehenden Trassenuntersuchung einer Streckenverlängerung der Straßenbahn nach Dresden-Weißig (Stadtbahn 2020) wird demnächst eine Neubewertung der Verkehrslösungen am Ullersdorfer Platz erfolgen. Die Ergebnisse werden anschließend den Gremien unter Einbeziehung der Öffentlichkeit zur Beratung vorgelegt.

Es liegen verschiedene Planungskonzepte sowohl mit Erhalt oder Umbau der Straßenbahngleisschleife am vorhandenen Standort als auch mit deren landwärtigen Verschiebung (Lage im LSG) bzw. Neueinordnung im Ortsteil Dresden-Weißig vor. Diese sind nicht durch den Stadtrat beraten worden.