



Vorlage Nr.: V2241/13
Datum: 22. Mai 2013

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	nicht öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Cotta	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	nicht öffentlich	beratend
Stadtrat	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Vorplanung Äußerer Stadtring West Hauptabschnitt 5, Hamburger Straße zwischen Warthaer Straße und Haltepunkt Cotta

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt die geänderte Vorplanung „Hamburger Straße zwischen Warthaer Straße und Haltepunkt Cotta“ gemäß Anlage 2 als Grundlage für die weitere Planung.
2. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau zur Beschlussfassung vorgelegt und dem Ortsbeirat Cotta zur Kenntnis gegeben.

bereits gefasste Beschlüsse:

- V3367-SR64-03 vom 16. September 2003
- V0245/09 vom 10. Dezember 2009
- V1898/12 vom 10. Januar 2013

aufzuhebende Beschlüsse:

- V3367-SR64-03 vom 16. September 2003

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	12
Projekt/PSP-Element:	TI.22111
Kostenart:	
Investitionszeitraum/-jahr:	2014/2015
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	9.600.000 Euro/2014 – 2015
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	16.000.000 Euro/2013 – 2015
Laufende Einzahlungen/jährlich:	
Laufende Auszahlungen/jährlich:	
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen):	

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	12
Produkt:	10.100.54.4.0.01 Bereitstellung von Verkehrsflächen bei Bundesstraßen
Kostenart:	
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	
Laufender Aufwand/jährlich:	56.666 Euro Unterhaltung
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	40.682 Euro Restbuchwert/2015

Deckungsnachweis:

PSP-Element:
Kostenart:

Begründung:**1. Ausgangslage**

Der Stadtrat hat mit Beschluss V3367-SR64-03 vom 16. September 2003 für den Abschnitt der Hamburger Straße zwischen Weißeritzbrücke und Warthaer Straße die Vorplanung aus dem Jahr 2002/2003 als Grundlage für die weitere Planung bestätigt. Diese Planung sah einen vierstreifigen Ausbau der Hamburger Straße mit separatem Bahnkörper der Straßenbahn in Mittellage, die Einrichtung einer Haltestelle mit Inselbahnsteigen am Haltepunkt Cotta sowie eine speziell im Bereich zwischen Eisenbahnüberführung und Weißeritzbrücke deutlich begradigte Linienführung vor.

Mit dem Haushaltsbeschluss V1898/12 vom 10. Januar 2013 erging unter Punkt V.22.e) die Aufforderung an die Verwaltung, einen kostengünstigeren Ausbau der Hamburger Straße zu prüfen. Stadt und Deutsche Bahn AG suchten gemeinsam nach einer wirtschaftlicheren Lösung.

Die nun vorliegende überarbeitete Vorplanung geht von einem mehr am Bestand orientierten Ausbau aus und berücksichtigt zudem Veränderungen der Randbedingungen, zum Beispiel durch die Errichtung des EDEKA-Marktes am Standort der ehemaligen Brauerei.

Die Hamburger Straße ist in diesem Abschnitt Teil der Bundesstraße B 6 und Teil des Vorrangnetzes für Großraum- und Schwerverkehrstransporte. Fahrbahnen und Gehwege sind in mäßigem bis schlechten Zustand. Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Die Eisenbahnüberführung hat teilweise eine nur eingeschränkte Durchfahrtshöhe von 4 m. Die Verkehrsbelastung des Kfz-Verkehrs in Bestand und Prognose liegt bei ca. 28 000 Kfz/24 h. Derzeit befahren die Straßenbahnlinie 1 und die Buslinie 94 den Streckenabschnitt.

Der Zustand der Eisenbahnüberführung am Haltepunkt Cotta hat sich stark verschlechtert. Seitens der DB AG wurde gegenüber der Landeshauptstadt Dresden im März 2013 angezeigt, dass bereits im September 2013 die Lager an den Pendelstützen ausgewechselt werden sollen und im August 2014 der Einbau einer Hilfsbrücke erfolgen muss, um die Befahrbarkeit der Brücke zu gewährleisten. Der Hilfsbrückeneinbau soll so erfolgen, dass die Konstruktion dem späteren Neubau nicht im Wege steht. Insofern ergibt sich ein dringender Entscheidungsbedarf für die zukünftige Gestaltung der Verkehrsanlage der Hamburger Straße.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung verläuft unter der stadtwärtigen Fahrbahn ein großer Mischwasserkanal (DN 2400/2200) der Stadtentwässerung Dresden in sehr geringer Tiefe.

2. Zielsetzung

Mit der Realisierung der Verkehrsbaumaßnahme wird eine im Vergleich zur bisherigen Lösung hinsichtlich Bau- und Kostenaufwand, Grunderwerb und Platzbedarf reduzierte Ausbauplanung angestrebt. Dies betrifft die Verkehrsanlage insgesamt und speziell die sehr aufwands- und kostenintensive Gestaltung im Bereich der Eisenbahnüberführung am Haltepunkt Cotta.

Im Einzelnen sollen folgende Planungsziele erreicht werden:

- grundhafte Erneuerung der Fahrbahnen, Gehbahnen und der Gleisinfrastruktur,
- Erhöhung der Erschließungsfunktion der Straßenbahn durch Einordnung einer zusätzlichen Haltestelle in Höhe des Haltepunktes Cotta, Verknüpfung von Straßenbahn und Regionalbahn mit geringen Umsteigewegen,
- Gewährleistung eines behinderungsarmen ÖPNV und einer ausreichender Durchlassfähigkeit für alle Verkehrsarten,
- Verbesserung für den Radverkehr durch Einordnung gesonderter Radverkehrsanlagen,
- Einordnung von straßenbegleitenden Baumpflanzungen,
- Verringerung der Umweltbelastungen durch Einbau eines Asphaltbelages und Verstärkung des Verkehrsflusses,
- Umsetzung der Festsetzungen des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans Nr. 675 Dresden Cotta zur Erschließung des Einkaufszentrums Hamburger Straße.

3. Planungskonzept

Das Planungskonzept (siehe Anlage 2) sieht einen vierstreifigen Ausbau der Hamburger Straße mit befahrbarem Straßenbahngleiskörper in Mittellage vor. Der Übergang vom separaten auf den befahrbaren Gleiskörper erfolgt in Richtung Land signalisiert westlich der Brücke über die Weißeritz mit Vorrang für den ÖPNV.

Unter der Eisenbahnüberführung am Haltepunkt Cotta wird eine gemeinsame Haltestelle für Straßenbahnen und Busse als angehobene Fahrbahn eingeordnet. Der Gleisbereich ist auch hier durchgehend für Kfz befahrbar. Die Haltestelle soll zukünftig eine Verknüpfung von Straßenbahn und Regionalbahn ermöglichen. Für eine flexible Weiterentwicklung des Busnetzes ist eine optionale Bushaltestelle in der Bahnstraße vorgesehen.

Die Eisenbahnüberführung wird als Zweifeldbrücke vorgesehen. Zur Gewährleistung der erforderlichen Durchfahrtshöhen für den Schwerlastverkehr ist eine Absenkung der Straßengradiente im Bereich der Eisenbahnüberführung um ca. 60 cm erforderlich, wobei eine Beibehaltung der jetzigen Brückenunterkante zugrunde gelegt wird. Eine Anhebung der Brücke und damit der Bahnstrecke der DB AG ist nicht, bzw. nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand möglich.

Der Großraum- und Schwerlastverkehr wird in diesem Abschnitt über die nördliche Fahrspur geführt, welche dafür inklusive des Radstreifens eine Breite von 6 m erhalten muss.

Am Knotenpunkt Hamburger Straße/Warthaer Straße/Cossebauder Straße werden die im Durchführungsvertrag zum Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 675, Dresden- Cotta, Einkaufszentrum Hamburger Straße getroffenen Festsetzungen zur Erschließung des EDEKA-Marktes umgesetzt. Dies sind die Einordnung einer Linksabbiegespur aus landwärtiger Richtung und einer Rechtsabbiegespur aus stadtwärtiger Richtung. Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt muss umgebaut werden. Dabei sind die Anforderungen an die Beschleunigung des ÖPNV zu beachten.

Die Einmündung Bahnstraße wird mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet, welche zum einen auch ein Linksabbiegen aus der Bahnstraße ermöglicht, zum anderen die Querungsbedingungen für den Fußgängerverkehr vom/zum Haltepunkt Cotta und EDEKA-Markt verbessert und die Haltestelle signaltechnisch sichert.

Eine neue Lichtsignalanlage ist am Knotenpunkt in Höhe Hotel „Mercure“ geplant. Diese bezieht sowohl die Erschließungsstraße am Hotel als auch eine neue Anbindung für die Gewerbeflächen südlich der Hamburger Straße ein.

Die geplanten Veränderungen an der Verkehrsanlage machen umfangreiche Umverlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen notwendig. Besonders betroffen ist davon ein großer Abwassersammler der Stadtentwässerung Dresden. Auf Grund der geringen Überdeckung und der erforderlichen Absenkung der Straßengradiente im Bereich der Eisenbahnüberführung muss der Mischwasserkanal DN 2400/2200 verlegt und die Querung der Hamburger Straße durch den Kanal östlich oder westlich der Brücke neu eingeordnet werden.

Die vorhandenen Fahrleitungs- und Straßenbeleuchtungsanlagen werden durch eine kombinierte Anlage ersetzt.

Der Radverkehr wird beidseitig der Hamburger Straße auf Radfahrstreifen geführt, welche an Bauanfang und Bauende jeweils in die vorhandenen Radverkehrsanlagen übergeleitet werden.

Straßenbegleitende Baumpflanzungen werden in landwärtiger Richtung zwischen Weißeritzbrücke und Zufahrt EDEKA-Markt, in stadtwärtiger Richtung zwischen Bahnstraße und Weißeritzbrücke vorgesehen. Mögliche Anzahl und Standorte der Baumpflanzungen sind unter

Berücksichtigung des ober- und unterirdischen Bauraums im Rahmen der weiteren Planung zu konkretisieren.

4. Alternativvarianten

Für den Abschnitt zwischen Eisenbahnüberführung und Weißeritzbrücke wurde eine Variante untersucht, bei welcher die Linienführung weitgehend der vorhandenen Trassierung folgt (Anlage 3). Dadurch ergibt sich im Bereich zwischen Eisenbahnbrücke und Weißeritzbrücke hinsichtlich der Gleistrassierung für die Straßenbahn lediglich eine Entwurfsgeschwindigkeit von 30 – 40 km/h, was auch Auswirkungen auf den nachfolgenden Kfz-Verkehr haben kann. Vorteil der Variante ist ein geringerer Flächenbedarf und daraus resultierend ein geringerer erforderlicher Grunderwerb für die Verkehrsbaumaßnahme. Seitens der DVB AG wird diese Variante abgelehnt und bei einem grundhaften Ausbau der Hamburger Straße die Gewährleistung einer zulässigen Geschwindigkeit von 50km/h für alle Stadtbahntypen gefordert.

Alternativ zur Gestaltung der Eisenbahnüberführung als Zweifeldbrücke wurde eine Lösung als Einfeldbrücke untersucht (Anlage 4). Diese ermöglicht gegenüber der Zweifeldbrücke einen etwas geringeren Straßenquerschnitt im Brückenbereich, bedingt im Gegenzug aber eine etwas größere Gradientenabsenkung (ca. 80 cm) und daraus resultierend in Richtung Warthaer Straße eine größere Längsneigung der Straße (ca. 6 Prozent). Zudem ergeben sich ungünstigere Bedingungen für Fußgängerquerungen, da es keine Mittelinsel als Zwischenaufstellung gibt. Die Führung von Großraum- und Schwerverkehrstransporten würde bei einer Einfeldbrücke im Gleisbereich erfolgen.

Auf Grund der vielfältigen gegenseitigen Abhängigkeiten hinsichtlich technischen Details sowie der Bautechnologien und -abläufe kann eine endgültige Entscheidung zu einer Ein- oder Zweifeldbrückenlösung voraussichtlich erst nach Fertigstellung und Abstimmung der Entwurfsplanungen für die Hamburger Straße durch die Landeshauptstadt Dresden und die Eisenbahnüberführung durch die Deutsche Bahn AG getroffen werden.

5. Verfahrensbeteiligte

Folgende Ämter und Planungsbeteiligte wurden in die Erarbeitung der Vorplanung einbezogen:

- Straßen- und Tiefbauamt
- Stadtplanungsamt
- Umweltamt
- Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft
- Ortsamt Cotta
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Stadtentwässerung Dresden

- DREWAG
- Deutsche Bahn AG

Dem Planungskonzept gemäß Anlage 2 wurde von allen Verfahrensbeteiligten grundsätzlich zugestimmt.

6. Kosten

Die Gesamtinvestitionskosten für das Vorhaben betragen nach dem gegenwärtigen Bearbeitungsstand ca. 22 Mio. Euro.

Eine Kostenteilung mit der Deutschen Bahn AG nach Eisenbahnkreuzungsgesetz und mit der DVB AG nach Straßenbenutzungsvertrag wird erst mit der Entwurfsplanung verhandelt. Anschließend werden Ablösezahlungen und Vorteilsausgleich ermittelt.

Für den städtischen Anteil an den Gesamtkosten sind Ausgaben in Höhe von 16 Mio. Euro vorbehaltlich der Fördermitteleinnahmen von 9,6 Mio. Euro im Haushalt verfügbar.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Übersichtsplan im Maßstab 1 : 7.500
Anlage 2	Lageplan im Maßstab 1 : 500
Anlage 3	Lageplan Alternativvariante im Maßstab 1 : 500
Anlage 4	Lageplanausschnitt Einfeldbrücke im Maßstab 1 : 500
Anlage 5	Prinzipquerschnitte

Helma Orosz