

Wesentliche Merkmale	Variante 5	Variante 7	Variante 7-modifiziert
Bereich 1: Albertplatz bis Katharinenstraße			
Straßenbahn	eigener Gleiskörper	eigener Gleiskörper	Kein eigener Gleiskörper
MIV	beidseitig zwei Fahrstreifen je 3,00 m	beidseitig ein Fahrstreifen je 3,50 m	beidseitig ein Fahrstreifen je 3,50 m
Knotenpunkte Zufahrt Albertplatz (Nord) Zufahrt Katharinenstr. (Süd)	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur, eine Geradeaus- und eine Linksabbiegespur neben dem Gleis eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausfahrspur	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur, eine Geradeaus- und eine Linksabbiegespur neben dem Gleis eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur, eine Geradeaus- und eine Linksabbiegespur neben dem Gleis eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausspur im Gleisbereich
Kfz-Belegung: IST 2008 PROGNOSE 2025	26.300 Kfz/24h 21.200 Kfz/24h	26.300 Kfz/24h 20.750 Kfz/24h	26.300 Kfz/24h 21.200 Kfz/24h
LSA	Katharinenstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Katharinenstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Katharinenstraße, Haltlichtanlage in Höhe Königsbrücker Str. 6a
Radfahrer	beidseitig Radfahrstreifen von 1,85 m; Radweg im Bereich nördliche Knotenzufahrt Albertplatz	beidseitig Radfahrstreifen von 1,85 m; Radweg im Bereich nördliche Knotenzufahrt Albertplatz	beidseitig Radfahrstreifen von 1,85 m; Radweg im Bereich nördliche Knotenzufahrt Albertplatz
Gehbahn	westliche Straßenseite 2,90-3,50 m incl. Baumscheiben, abschnittsweise 2,45 m (Albertplatz) 6,90-7,80 m incl. Grünstreifen (Stetzscher Str.); östliche Straßenseite 3,15-3,50 m incl. Baumscheiben, punktuell 6,30 m (Katharinenstraße)	westliche Straßenseite 2,50-3,30 m incl. Baumscheiben, abschnittsweise 3,15 m (Albertplatz); östliche Straßenseite 2,90-3,50 m incl. Baumscheiben, punktuell 5,60 m (Katharinenstraße)	westliche Straßenseite 2,50-3,30 m incl. Baumscheiben, abschnittsweise 3,15 m (Albertplatz); östliche Straßenseite 2,90-3,50 m incl. Baumscheiben, punktuell 5,60 m (Katharinenstraße)
Ruhender Verkehr	Parken und Anliefern: stadtwärtig 2 Stellplätze (Breite 2,50 m); - Entfall von 5 Stellflächen auf Privatgrundstück	Parken und Anliefern: stadtwärtig 5 Stellplätze (Breite 2,50 m) auf Privatgrundstück	Parken und Anliefern: stadtwärtig 5 Stellplätze (Breite 2,50 m) auf Privatgrundstück
Straßengrün	Baumerhalt: 38 Stck; Baumfällungen: 24 Stck; Neupflanzungen: 20 Stck	Baumerhalt: 43 Stck; Baumfällungen: 19 Stck; Neupflanzungen: 14 Stck	Baumerhalt: 43 Stck; Baumfällungen: 19 Stck; Neupflanzungen: 14 Stck

Wesentliche Merkmale	Variante 5	Variante 7	Variante 7-modifiziert
Bereich 2: Katharinen- bis Louisenstraße			
Straßenbahn	kein eigener Gleiskörper; Haltestelle Louisenstr./Löwenstr. Haltestellenkap landwärtig, zweispurig 6,00 m	kein eigener Gleiskörper; Haltestelle Louisenstr./Löwenstr. Haltestellenkap landwärtig, einspurig 3,50 m	kein eigener Gleiskörper; Haltestelle Louisenstr./Löwenstr. Haltestellenkap landwärtig, einspurig 3,50 m
MIV	beidseitig zwei Fahrstreifen je 3,00 m	beidseitig ein Fahrstreifen je 3,25 m	beidseitig ein Fahrstreifen je 3,25 m
Knotenpunkte Zufahrt Katharinenstr. (Nord) Zufahrt Louisenstr./Löbnitzstr. (Süd)	zwei Geradeausfahrspuren, eine LA-Spur im Gleisbereich eine Geradeaus-/Rechtsabbiegepur und eine Geradeausfahrspur, Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich	eine Geradeausfahrspur, eine LA-Spur im Gleisbereich eine Geradeaus-/Rechtsabbiegepur, Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich	eine Geradeausfahrspur, eine Geradeaus/Linksabbiegespur im Gleisbereich eine Geradeaus-/Rechtsabbiegepur, Geradeaus/Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich
Kfz-Belegung: IST 2008 PROGNOSE 2025	25.000 Kfz/24h 19.100 Kfz/24h	25.000 Kfz/24h 18.600 Kfz/24h	25.000 Kfz/24h 19.100 Kfz/24h
LSA	Katharinenstraße, Louisenstraße/Löbnitzstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Katharinenstraße, Louisenstraße/Löbnitzstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Katharinenstraße, Louisenstraße/Löbnitzstraße
Radfahrer	beidseitig Radfahrstreifen 1,85-2,35 m	beidseitig Radfahrstreifen 1,85-2,35 m	beidseitig Radfahrstreifen 1,85-2,35 m
Gehbahn	westliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben, abschnittsweise 6,30-7,80 m (Post); östliche Straßenseite 3,50-4,20 m incl. Baumscheiben, punktuell 2,30 m (Haus Kö 32) → Unterschreitung erforderliches Mindestmaß!	westliche Straßenseite 3,30-4,00 m incl. Baumscheiben; abschnittsweise 6,40 m (Post); östliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben, punktuell 3,00 m (Haus Kö 32)	westliche Straßenseite 3,30-4,00 m incl. Baumscheiben; abschnittsweise 6,40 m (Post); östliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben, punktuell 3,00 m (Haus Kö 32)
Haltestellen, Warteflächenbreiten	Louisenstr./Löbnitzstr. (Süd): 5,95-7,00 m	Louisenstr./Löbnitzstr. (Süd): 6,60-7,70 m,	Louisenstr./Löbnitzstr. (Süd): 6,60-7,70 m,
Ruhender Verkehr	Parken und Anliefern: landwärtig 8 Stellplätze (Breite 2,50 m)	Parken und Anliefern: stadt-/landwärtig 24 Stellplätze (Breite 2,50 m)	Parken und Anliefern: stadt-/landwärtig 24 Stellplätze (Breite 2,50 m)
Straßengrün	Baumerhalt: 12 Stck; Baumfällungen: 6 Stck; Neupflanzungen: 19 Stck	Baumerhalt: 13 Stck; Baumfällungen: 5 Stck; Neupflanzungen: 20 Stck	Baumerhalt: 13 Stck; Baumfällungen: 5 Stck; Neupflanzungen: 20 Stck

Wesentliche Merkmale	Variante 5	Variante 7	Variante 7-modifiziert
Bereich 3: Louisenstraße bis Bischofsweg			
Straßenbahn	kein eigener Gleiskörper; Hst. Louisenstr./Löbnitzstr. Haltestellenkap stadtwärtig zweispurig 6,00 m, Hst. Bischofsweg Haltestellenkap landwärtig zweispurig 6,00 m	kein eigener Gleiskörper; Hst. Louisenstr./Löbnitzstr. Haltestellenkap stadtwärtig einspurig 3,50 m, Hst. Bischofsweg Haltestellenkap landwärtig einspurig 3,50 m	kein eigener Gleiskörper; Hst. Louisenstr./Löbnitzstr. Haltestellenkap stadtwärtig einspurig 3,50 m, Hst. Bischofsweg Haltestellenkap landwärtig einspurig 3,50 m
MIV	beidseitig zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich	beidseitig überwiegend zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich	beidseitig überwiegend zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich
Knotenpunkte Zufahrt Louisenstr./Löbnitzstr. (Nord) Zufahrt Bischofsweg (Süd)	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausfahrspur, Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausfahrspur	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur, Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur, Geradeaus/Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur Geradeausspur im Gleisbereich
Kfz-Belegung: IST 2008 PROGNOSE 2025	23.500 Kfz/24h 18.000 Kfz/24h	23.500 Kfz/24h 16.750 Kfz/24h	23.500 Kfz/24h 18.000 Kfz/24h
LSA	Louisen-/Löbnitzstraße, Bischofsweg, F-LSA Eschenstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Louisen-/Löbnitzstraße, Bischofsweg, F-LSA Eschenstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Louisen-/Löbnitzstraße, Bischofsweg, F-LSA Eschenstraße
Radfahrer	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m
Gehbahn	westliche Straßenseite 3,00 - 5,90 m incl. Baumscheiben, punktuell 2,90 m (Löbnitzstraße) -> Unterschreitung erf. Mindestmaß! östliche Straßenseite 4,30-5,50 m incl. Baumscheiben	westliche Straßenseite 3,30 - 5,95 m incl. Baumscheiben, punktuell 8,70 - 9,90 m (Schauburg); östliche Straßenseite 4,00 - 4,70 m incl. Baumscheiben, punktuell 2,60 m (Lieferfläche)	westliche Straßenseite 3,30 - 5,95 m incl. Baumscheiben, punktuell 8,70 - 9,90 m (Schauburg); östliche Straßenseite 4,00 - 4,70 m incl. Baumscheiben, punktuell 2,60 m (Lieferfläche)
Haltestellen, Warteflächenbreiten	Hst. Louisenstr./Löbnitzstr. (Nord): 3,00 - 5,30 m, Hst Bischofsweg (Süd): 4,30 - 4,80 m	Hst Louisenstr./Löbnitzstr. (Nord): 6,80 - 8,50 m, Hst Bischofsweg (Süd): 5,50 - 5,90 m	Hst Louisenstr./Löbnitzstr. (Nord): 6,80 - 8,50 m, Hst Bischofsweg (Süd): 5,50 - 5,90 m
Ruhender Verkehr	Parken und Anliefern: stadt-/landwärtig 45 Stellplätze (Breite 2,50 m), Be-/Entladen auf Gehweg zwischen Länge 12,0 m, Breite 3,00 m Anlieferfläche platzbedingt nicht möglich (östliche Straßenseite vor REWE-Markt)	Parken und Anliefern: stadt-/landwärtig 39 Stellplätze (Breite 2,50 m), stadtwärtig 12 Stellplätze (Breite 2,00 m) Anlieferfläche mit separater Ausweisung Länge 15,0 m, Breite 3,00 m (östliche Straßenseite vor REWE-Markt)	Parken und Anliefern: stadt-/landwärtig 39 Stellplätze (Breite 2,50 m), stadtwärtig 12 Stellplätze (Breite 2,00 m) Anlieferfläche mit separater Ausweisung Länge 15,0 m, Breite 3,00 m (östliche Straßenseite vor REWE-Markt)
Verkehrsberuhigter Bereich		Bereich Eschen- bis Scheunenhofstraße im Seitenraum, mit Möglichkeit zur Andienung	Bereich Eschen- bis Scheunenhofstraße im Seitenraum, mit Möglichkeit zur Andienung
Straßengrün	Baumerhalt: 8 Stück; Baumfällungen: 8 Stück; Neupflanzungen: 29 Stück	Baumerhalt: 9 Stück; Baumfällungen: 7 Stück; Neupflanzungen: 34 Stück	Baumerhalt: 9 Stück; Baumfällungen: 7 Stück; Neupflanzungen: 34 Stück

Wesentliche Merkmale	Variante 5	Variante 7	Variante 7-modifiziert
Bereich 4: Bischofsweg bis Tannenstraße			
Straßenbahn	kein eigener Gleiskörper; Hst Bischofsweg Haltestellenkap stadtwärtig zweispurig 6,00 m, Hst Tannenstr. Haltestellenkap landwärtig zweispurig 6,00 m	kein eigener Gleiskörper; Hst Bischofsweg Haltestellenkap stadtwärtig einspurig 3,50 m, Hst Tannen Haltestellenkap landwärtig einspurig 3,50 m	kein eigener Gleiskörper; Hst Bischofsweg Haltestellenkap stadtwärtig einspurig 3,50 m, Hst Tannen Haltestellenkap landwärtig einspurig 3,50 m
MIV	beidseitig zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich	beidseitig überwiegend zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich	beidseitig überwiegend zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich
Knotenpunkte Zufahrt Bischofsweg Nord Zufahrt Tannenstr. (Süd)	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausfahrspur eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausfahrspur, Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausfahrspur tieferliegend im Gleisbereich eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur, Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausfahrspur tieferliegend im Gleisbereich eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur, Geradeaus/Linksabbiegespur tieferliegend im Gleisbereich
Kfz-Belegung: IST 2008 PROGNOSE 2025	21.300 Kfz/24h 21.550 Kfz/24h	21.300 Kfz/24h 21.050 Kfz/24h	21.300 Kfz/24h 21.550 Kfz/24h
LSA	Bischofsweg, Tannenstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Bischofsweg, Tannenstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Bischofsweg, Tannenstraße
Radfahrer	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m
Gehbahn	westliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben; östliche Straßenseite 4,00 - 4,10 m incl. Baumscheibe, abschnittsweise 4,30 - 4,90 m (Bischofsweg bis Paulstraße)	westliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben; östliche Straßenseite 4,00 - 4,10 m incl. Baumscheibe, abschnittsweise 4,30 - 4,90 m (Bischofsweg bis Paulstraße)	westliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben; östliche Straßenseite 4,00 - 4,10 m incl. Baumscheibe, abschnittsweise 4,30 - 4,90 m (Bischofsweg bis Paulstraße)
Haltestellen, Warteflächenbreiten	Hst Bischofsweg (Nord): 4,00 m, Hst Tannenstr. (Süd): 4,00 m	Hst Bischofsweg (Nord): 4,00 m, Hst Tannenstr. (Süd): 4,60 m	Hst Bischofsweg (Nord): 4,00 m, Hst Tannenstr. (Süd): 4,60 m
Ruhender Verkehr	Parken und Anliefern: landwärtig 15 Stellplätze (Breite 2,50 m) Anlieferfläche (separate Ausweisung): Länge 25,0 m, Breite 3,00 m	Parken und Anliefern: landwärtig 20 Stellplätze (Breite 2,50 m) Anlieferfläche (separate Ausweisung): Länge 25,0 m, Breite 3,00 m	Parken und Anliefern: landwärtig 20 Stellplätze (Breite 2,50 m) Anlieferfläche (separate Ausweisung): Länge 25,0 m, Breite 3,00 m
Straßengrün	Baumerhalt: 50 Stück; Baumfällungen: 44 Stück; Neupflanzungen: 28 Stück	Baumerhalt: 56 Stück; Baumfällungen: 38 Stück; Neupflanzungen: 28 Stück	Baumerhalt: 56 Stück; Baumfällungen: 38 Stück; Neupflanzungen: 28 Stück

Wesentliche Merkmale	Variante 5	Variante 7	Variante 7-modifiziert
Bereich 5: Tannenstraße bis Stauffenbergallee			
Straßenbahn	kein eigener Gleiskörper; Hst Tannenstr. Haltestellenkap stadtwärtig zweispurig 6,00 m	kein eigener Gleiskörper; Hst Tannenstr. Haltestellenkap stadtwärtig einspurig 3,50 m	kein eigener Gleiskörper; Hst Tannenstr. Haltestellenkap stadtwärtig einspurig 3,50 m
MIV	beidseitig zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich	beidseitig überwiegend zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich	beidseitig überwiegend zwei Fahrstreifen je 3,25 m, unter Mitbenutzung Gleisbereich
Knotenpunkte Zufahrt Tannenstr. (Nord)	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur und eine Geradeausfahrspur	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur	eine Geradeaus-/Rechtsabbiegespur eine Geradeausspur im Gleisbereich
Kfz-Belegung: IST 2008 PROGNOSE 2025	21.300 Kfz/24h 19.050 Kfz/24h	21.300 Kfz/24h 18.500 Kfz/24h	21.300 Kfz/24h 19.050 Kfz/24h
LSA	Tannenstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Tannenstraße mit Vorrangschaltung Straßenbahn	Tannenstraße
Radfahrer	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m	beidseitig Radfahrstreifen 1,85 - 2,35 m
Gehbahn	westliche Straßenseite 4,00 - 4.20 m incl. Baumscheiben; östliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben	westliche Straßenseite 4,00 - 4.20 m incl. Baumscheiben; östliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben	westliche Straßenseite 4,00 - 4.20 m incl. Baumscheiben; östliche Straßenseite 4,00 m incl. Baumscheiben
Haltestellen, Warteflächenbreiten	Hst Tannenstr. (Nord): 4,00 m	Hst Tannenstr. (Nord): 4,00 m	Hst Tannenstr. (Nord): 4,00 m
Ruhender Verkehr	Parken und Anliefern: landwärtig 30 Stellplätze (Breite 2,50 m)	Parken und Anliefern: landwärtig 32 Stellplätze (Breite 2,50 m)	Parken und Anliefern: landwärtig 32 Stellplätze (Breite 2,50 m)
Straßengrün	Baumerhalt: 24 Stück; ; Baumfällungen: 45 Stück; Neupflanzungen: 40 Stück	Baumerhalt: 27 Stück; Baumfällungen: 42 Stück; Neupflanzungen: 42 Stück	Baumerhalt: 27 Stück; Baumfällungen: 42 Stück; Neupflanzungen: 42 Stück

Wesentliche Merkmale	Variante 5	Variante 7	Variante 7-modifiziert
Bereich 1 bis 5: gesamte Baustrecke			
Leistungsfähigkeit	<p>LOS Nord >> Süd Süd >> Nord D 25,2 km/h D 26,0 km/h ÖPNV C 20,0 km/h D 18,3 km/h</p> <p>Besondere Sicherheitsanforderungen an die Dynamische-Zeit-Insel (DZI) erhöhen die Verlustzeiten und heben die Vorteile des zweistreifigen Ausbaus beim MIV teilweise auf. Der Öffentliche Verkehr kann auch nicht vom zweistreifigen Ausbau profitieren, wegen zusätzliche Verlustzeiten an DZI.</p>	<p>LOS Nord >> Süd Süd >> Nord D 25,3 km/h D 24,9 km/h ÖPNV B 22,3 km/h C 21,2 km/h</p> <p>MIV: zweite Geradeausspur am Knotenpunkt Bischofsweg (Zufahrt Nord) hebt LOS von Stufe F auf C (Bischofsweg) bzw. von F auf B (Tannenstr.)</p>	<p>LOS Nord >> Süd Süd >> Nord MIV Untersuchungen laufen noch Untersuchungen laufen noch ÖPNV</p> <p>MIV: Mischpuren Geradeaus/Links an den Knotenpunkten</p>
Lärm	<p>Aufgrund des Anbaus eines durchgehend zusätzlichen Fahrstreifens ist das Prüfkriterium der wesentlichen Änderung erfüllt, ein erheblicher baulicher Eingriff ist nicht mehr nachzuweisen. Entsprechend dem Prüfkriterium erfolgt der Vergleich der Beurteilungspegel mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Betroffenheiten: 116 Gebäude, 36 Außenwohnbereich</p>	<p>Der bestandsnahe Ausbau, bei dem es zu Verschiebungen der Fahrbahnränder u. a. durch den Anbau von Abbiegestreifen, Radfahrstreifen und Haltestellenbereichen kommt, stellt einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Der Vergleich der Beurteilungspegel Prognose Nullfall (ohne Ausbau) mit Prognose Planfall (mit Ausbau) erfüllt nur ausnahmsweise das Prüfkriterium für eine wesentliche Änderung. Betroffenheiten: keine</p>	<p>Aufgrund des Ausbau eines durchgehend zusätzlichen Fahrstreifens ist das Prüfkriterium der wesentlichen Änderung erfüllt, ein erheblicher baulicher Eingriff ist nicht mehr nachzuweisen. Entsprechend dem Prüfkriterium erfolgt der Vergleich der Beurteilungspegel mit den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Betroffenheiten: 116 Gebäude, 36 Außenwohnbereich</p>
Lufthygiene Gutachten	Oktober 2012, Prognosehorizont 2025, HBEFA 3.1	Oktober 2012, Prognosehorizont 2025, HBEFA 3.1	Untersuchungen wurden nicht beauftragt
Einhaltung Grenzwerte 2025 NO2/PM10	Ja sicher / wahrscheinlich	Ja sicher / wahrscheinlich	
Spitzenwerte NO2 2025	30 - 31 µg/m³	28 - 31 µg/m³	
Spitzenwerte PM10 2025	27 - 28 µg/m³	25 - 28 µg/m³	
Flächeninanspruchnahme	Gesamtfläche Verkehrsanlage (ohne LBP-Maßnahmen): ca. 59.760 m², Fläche Fahrbahn: 25.030 m²	Gesamtfläche Verkehrsanlage (ohne LBP-Maßnahmen): ca. 58.330 m², Fläche Fahrbahn: 21.970 m²	Gesamtfläche Verkehrsanlage (ohne LBP-Maßnahmen): ca. 58.330 m², Fläche Fahrbahn: 21.970 m²
Neuversiegelung	6.947 m²	6.297 m²	6.297 m²
Verlust an schützenswerten Gehölzen	Anzahl: 1 (Flutterulme) © entspricht nicht dem Gesetz der Eingriffsminimierung gemäß SächsNatSchG	Anzahl: 0	Anzahl: 0
Eingriffe in denkmalgeschützte Objekte bzw. Vorgärten	Anzahl: 14	Anzahl: 11	Anzahl: 11
Stadtbild/Stadtplanung	<p>Maximale Eingriffe/Verlust von geschützten, ortsbildprägenden Strukturen (§ 172 BauGB): - Vorgärten und Einfriedungen, - starke Überformung des geradlinigen Straßenverlaufs Reduzierung/Verlust von Seitenräumen als Bewegungs- und Aufenthaltsflächen, städtebaulich nicht vertretbare Barrierewirkung des Verkehrsraums (Maximale Einschränkungen für die Funktion als Ortsteilzentrum)</p>	<p>Abschnittsweise Eingriffe in geschützte, ortsbildprägende Strukturen (§ 172 BauGB): - Vorgärten und Einfriedungen, - abschnittsweise Verformung des geradlinigen Straßenverlaufs Reduzierung von Seitenräumen als Bewegungs- und Aufenthaltsflächen (teilweise Einschränkungen für die Funktion als Ortsteilzentrum)</p>	<p>Abschnittsweise Eingriffe in geschützte, ortsbildprägende Strukturen (§ 172 BauGB): - Vorgärten und Einfriedungen, - abschnittsweise Verformung des geradlinigen Straßenverlaufs Reduzierung von Seitenräumen als Bewegungs- und Aufenthaltsflächen (teilweise Einschränkungen für die Funktion als Ortsteilzentrum)</p>
Gesamtkosten	36,750 Mio. Euro	32,632 Mio. Euro	35,844 Mio. Euro
Gutachten zur Ausbildung zweistreifiger, überfahrbarer Haltestellenkaps für Straßenbahnen	<p>zweistreifige Haltestellenkaps an den Hst Louisenstr./Lößnitzstr., Bischofsweg und Tannenstr. geplant</p> <p>FAZIT Gutachten: Die Ausbildung der überfahrbaren Haltestellenkaps mit zwei Fahrstreifen führt zu nicht beherrschbaren Situationen im Verkehrsablauf mit erhöhtem Risiko für die Fahrgäste des ÖPNV. Dieses kann mit Hilfe technischer und administrativer Maßnahmen nicht signifikant reduziert werden. Ein solcher Systementwurf sollte wegen vorliegender Risikobewertungen und unter Berücksichtigung §3 BOStrab nicht zum Einsatz kommen.</p>	keine zweistreifigen Haltestellenkaps geplant	keine zweistreifigen Haltestellenkaps geplant

Wesentliche Merkmale	Variante 5	Variante 7	Variante 7-modifiziert
Stellungnahmen TÖB	<p>Ablehnung DVB AG, Polizei, Straßenverkehrsbehörde;</p> <p>Für die Gestaltung einer Straßenbahnhaltestelle mit angehobener Fahr-bahn und 2 Fahrstreifen gibt es derzeit keine gültige Zulassung durch die Technische Aufsichtsbehörde (SMWA) und keine Zustimmung der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Im Falle eines Ausfalles der Knotenpunkt-LSA kann die Haltestelle nicht bedient werden.</p>	mögliche Variante aus Sicht DVB AG, Polizei, Straßenverkehrsbehörde	Ablehnung durch die DVB AG und die Verkehrsbehörde , weiter TÖB stehen noch aus
Sicherheitsaudit	<p>FAZIT: Bei einem signaltechnisch ungesicherten Fahrgastwechsel über zwei Fahrstreifen besteht eine erhöhte Unfallgefahr, da der Fahrgast-wechsel im Sichtschatten von Fahrzeugen stattfindet, die sich im Haltestellenbereich befinden. Die Sichtbeziehungen zwischen ein- bzw. aussteigenden Personen und dem Kraftfahrzeugverkehr sind durch die Fahrzeuge auf dem jeweils anderen Fahrstreifen eingeschränkt. Die Konfliktwahrscheinlichkeit zwischen ÖPNV- Nutzern und dem MIV beim Überschreiten der Fahrbahn wird hierdurch deutlich erhöht.</p> <p>Es bestehen unbeherrschbare Konfliktsituationen im Längsverkehr bei Ausfall der Knotenpunkt-Signalanlagen im Bereich der Haltestellenausfahrten bzw. nachfolgenden Knotenbereiche durch Verschwenkung der Fahrstreifen auf den Gleisbereich und damit einhergehende unsignalisierte Fahrstreifenwechsel Straßenbahn/Kfz.</p> <p>Im Bereich Knotenpunkt Louisenstr./Lößnitzstr. verbleiben ungenügende Gehwegbreiten aufgrund vorhandener Bebauung und sich überlagernde Flächenansprüche aus dem Fußgängerlängsverkehr, aus der Aufstellfläche vor den Furten sowie den Zugängen zu den Geschäften.</p>	<p>FAZIT: Im Bereich Knotenpunkt Louisenstr./Lößnitzstr. verbleiben punktuell eingeschränkte Gehwegbreiten aufgrund vorhandener Bebauung (Haus-Nr. 32) und sich überlagernde Flächenansprüche aus dem Fußgängerlängsverkehr, aus der Aufstellfläche vor den Furten sowie den Zugängen zu den Geschäften.</p>	<p>FAZIT: Dauerhafte Beeinträchtigung (Störung) des Verkehrsablaufes von Straßenbahn und MIV durch die jeweils andere Verkehrsart. Aus Gründen der Verkehrssicherheit soll der Linksabbieger signaltechnisch gesichert (d.h. konfliktfrei) geführt werden. Eine signaltechnisch gesicherte Führung ist auf Grund der Mischspuren nicht möglich. Aus diesem Grund sind die Zufahrten in der Hauptrichtung (Königsbrücker Str.) getrennt zu signalisieren. Erfolgt dies nicht, ist die Mischspur Geradeaus/Links auf Grund des hohen Unfall- und Konfliktpotential zu ändern.</p>

Die rot gekennzeichneten Eintragungen stellen erhebliche Eingriffe in private Fläche und geschützte Objekte dar bzw. zeigen Unterschreitungen von vorgegebenen Richt- bzw. Grenzwerten an.

Abkürzungen:

LA	Linksabbieger
LSA	Lichtsignalanlage
F-LSA	Fußgänger-Lichtsignalanlage
Hst	Haltestelle
LOS	Level of service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
DZI	Dynamische Zeitinsel
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
HBEFA	Handbuch Emmissionsfaktoren für den Straßenverkehr