



Vorlage Nr.: V0212/09
Datum:

Vorlage

Beratungsfolge			
Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	17.11.2009	nicht öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Langebrück		öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich	beratend
Stadtrat		öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Verkehrsbauvorhaben Hauptstraße Langebrück

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat stimmt der Vorplanung zur Verkehrsbaumaßnahme Hauptstraße in Langebrück gemäß Lageplan vom Mai 2008 (Anlage 2) zu.
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass die Maßnahme planungsrechtlich durch ein Genehmigungs-/bzw. Planfeststellungsverfahren gesichert werden soll.
3. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsverlauf werden dem Ausschuss Stadtentwicklung und Bau und dem Ortschaftsrat Langebrück zur Kenntnis gegeben.
4. Das Bauvorhaben soll nach Maßgabe des Haushaltplanes der Landeshauptstadt Dresden voraussichtlich in Abschnitten ab 2011 umgesetzt werden.

bereits gefasste Beschlüsse:

- GV242/1993 vom 21.04.1993
- Gestaltungssatzung vom 30.08.1995

aufzuhebende Beschlüsse:

keine

Finanzielle Auswirkungen:

* HH-Stelle/Finanzposition:	6300.950.2200 (Ausgaben) Straßenneben- netz 6300.361.2200 (Einnahmen) Straßenneben- netz
* einmalige Kosten bzw. Ausgaben:	2.560 TEUR
* laufende Kosten bzw. Ausgaben:	3 TEUR
* zu erwartende Erträge bzw. Einnahmen zur Ausgabendeckung:	1.000 TEUR
* jährliche Belastung bzw. Folgekosten gem. § 10 KomHVO:	

Begründung:**1. Ausgangslage**

Die Hauptstraße in Langebrück führt nach Grünberg, einem Ortsteil von Ottendorf-Okrilla. Sie ist als Kreisstraße (K 6211) klassifiziert. Ein Abzweig führt als Hauptverkehrsstraße zum Dresdner Ortsteil Schönborn. Gegenwärtig nutzen bis ca. 1.800 Kfz/24 h davon rund 9 % Schwerlastverkehr diese Trasse. Sowohl Grünberg als auch Schönberg ist über die Hauptstraße per Regionalbuslinie 308 mit Langebrück verbunden (im Takt 60 min bzw. in Spitzenzeiten 30 min).

Der Straßenzustand bedarf dringend einer Sanierung. Mit der anstehenden Straßenbaumaßnahme sollen die Anlagen für die Stadtentwässerung erneuert und erweitert werden.

Für den Fußgängerverkehr fehlen durchgängige Gehbahnen, wenn vorhanden, entspricht die Breite nicht den Regelwerken. Der Straßenzug wird durch ländliche Bebauung geprägt, die den Verkehrsraum teilweise stark einengt (bis auf etwa 5,50 m Breite).

Die Haltestellen eignen sich nicht für mobilitätseingeschränkte Personen.

Das Baurecht und damit der Erwerb von privaten Flächen muss durch ein Planverfahren hergestellt werden.

2. Zielsetzung

Die Baumaßnahme beinhaltet folgende Ziele:

- Erhöhung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- behindertengerechter Ausbau der Bushaltestellen
- Erhalt der denkmalgeschützten Substanz
- Gestaltung eines dem städtebaulichen Charakter angemessenen Verkehrsraumes

3. Planungsrechtliche Situation

Im Verkehrskonzept und dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) wird eine Verkehrsberuhigung des Ortskernes Langebrück durch die Umfahrung über Klotzscher Straße – Lessingstraße (Umlegung der Staatsstraße S 180) vorgesehen. Die ungünstige Geometrie des Knotenpunktes Hauptstraße/Güterbahnhofstraße/Liegauer Straße führt zur Überlegung, auch die Kreisstraße K 6211 über die Klotzscher Straße zur Hauptstraße zu lenken. Damit kann der Abschnitt Dresdner Straße – Hauptstraße zwischen Dresdner Straße/Bruhmstraße und Hauptstraße/Klotzscher Straße in seiner Verkehrsbedeutung reduziert werden.

Das Gesamtensemble, mit dem dörflichen Charakter an der Hauptstraße wird durch eine Erhaltungssatzung (H-10) und eine Gestaltungssatzung (G-06) geschützt. Der Denkmalschutz sichert eine Reihe der straßenbegleitenden Gebäude einschließlich der vorhandenen Einfriedungen.

Für den Bereich der Hauptstraße zwischen Kirchstraße und Bergweg wurde ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 220 gefasst. Dieses Bauleitverfahren ruht gegenwärtig. Etwa das gleiche Gebiet wird durch die Erhaltungssatzung H-10 und die Gestaltungssatzung G-06 überdeckt. Den sensiblen Umgang mit der Struktur des Raumes bei der Verkehrswegeplanung schreiben diese Satzungen vor.

4. Konzept

Die gewählten Ausbauquerschnitte wurden auf die künftige Bedeutung und Verkehrsbelastung der einzelnen Straßenabschnitte des Verkehrszuges abgestimmt. Für die Hauptstraße zwischen Anbindung der Klotzscher Straße und Planungsende (Abschnitt 2 und 3) wird eine Fahrbahnbreite von 6 m festgelegt, die mit eingeschränktem Bewegungsraum die Busbegegnung zulässt. Für eine einseitige Gehbahn wurde von einem Mindestregelwert mit 2,00 m Breite ausgegangen (siehe Querschnitt 1). Die öffentliche Beleuchtung sollte vorzugsweise in der Gehbahnrücklage eingeordnet werden.

Für den Teil der Hauptstraße zwischen Kirchstraße und Klotzscher Straße (Abschnitt 1) wird die Umwidmung zur Ortsdurchfahrt im Zusammenhang mit einer Umlegung der Kreisstraße K 6211 geprüft. Der Abzweig nach Schönborn (Abschnitt 4) ist als Hauptverkehrsstraße klassifiziert. Für diese Verkehrsbaumaßnahmen (Abschnitt 1 und 4) wird ein Querschnitt festgelegt, der von teilweise überfahrener Gehbahn ausgeht (siehe Querschnitt 2).

In allen Abschnitten befinden sich enge Bereiche, in denen die oben genannten Mindestmaße nicht durchsetzbar sind. Hier werden gezielt Engstellen ausgewiesen, die durch eine geeignete Gestaltung die Vorfahrt einer Fahrtrichtung regeln. Für die Engstellen wird die Fahrbahnbreite mit 3,50 m und eine Gehbahn von mindestens 1,50 m Breite festgesetzt.

Die Haltestellen für den Busverkehr werden barrierefrei (Regelmaß 20 m Länge) ausgebaut. Die landwärtige Haltestelle „Am Spritzenhaus“ soll um ca. 30 m verschoben werden.

Der Straßenquerschnitt mit Gehbahn endet an der nördlichen Verbindung der Hauptstraße zur Kirchstraße in Höhe des Gebäudes Nr. 81. Die Querschnittsänderung wird durch eine Engstelle unterstrichen. Damit werden die Fahrzeuge aus Richtung Grünberg zur Langsamfahrt durch den Ortsbereich animiert. Gleichfalls dient die Engstelle der Querung für Fußgänger/Fußgängerinnen. Der auf der Verkehrsinsel befindliche Baum soll erhalten bleiben.

In landwärtige Richtung bis zur Stadtgrenze erfolgt der Ausbau der Fahrbahn mit 6 m Breite.

Der Abzweig von der Hauptstraße nach Schönborn erhält einen bis zu 5 m breiten Asphaltbelag und einen anders befestigten Seitenstreifen (z. B. Pflaster), der vom Fußgänger/Fußgängerin genutzt werden kann, jedoch gleichzeitig der Begegnung zweier Busse

oder Lkw dient. Die Engstelle am denkmalgeschütztem Objekt Gebäude Nr. 70 wird ebenfalls mit 3,50 m Fahrbahnbreite ausgewiesen.

Das gekennzeichnete Planungsende kann je nach bautechnischem Erfordernis mit gleicher Querschnittsgestaltung auch weiter in Richtung Stadtgrenze als künftiges Bauende verschoben bzw. angepasst werden.

Infolge der prognostizierten Abnahme der Belegung im Querschnitt von 1.800 auf 1.500 Kfz/24 h wirkt sich die Maßnahme auch in den zu verbreiternden Bereichen schalltechnisch nicht negativ aus. Die Drosselung der Geschwindigkeit an den Engstellen und die Erneuerung des Fahrbahnbelages erzielt lärmindernde Wirkung.

5. Alternativen

Varianten, die in der Vorplanung nicht weiter verfolgt worden:

- o Querschnitt nach RAS 06 mit einer Gesamtbreite von 9,50 m (davon 6,50 m Fahrbahn für uneingeschränkte Begegnung Bus/Bus, 2,50 m Gehbahn und 0,50 m Breite des seitlichen Sicherheitsraumes).
 - nicht vertretbare Eingriffe in Grundstücke und denkmalgeschützte Anlagen (Mauern)
 - verstärkte Lärm- und Abgasbelastung der Anlieger durch Verringerung des Abstandes der Verkehrsanlage vom Gebäude
 - Eingriffe in Großgrün der Vorgärten
- o Einbahnstraßensystem unter Nutzung der Kirchstraße (Gesamtbreite je 6 m)
 - Verkehrsbelastung beider Straßen, teilweise stärkere Belastung durch Mehrwege bedingt durch Einbahnstraßenregelung (besonders für Anlieger/Anliegerinnen)
 - Lärm- und Abgasbelastung auch für die Kirchstraße
 - teilweiser bereits erfolgter Neubau der Kirchstraße ist an neue Nutzung anzupassen bzw. umzugestalten
- o Gestaltung einer Verkehrsfläche nach Shared Space (Gesamtbreite 7,70 m)
 - niveaugleiche Fläche mit Untergliederung durch verschiedene Straßenbeläge bietet zu wenig Schutz für Fußgänger/Fußgängerinnen, da im Begegnungsfall der Gesamtstraßenraum von großen Fahrzeugen benutzt wird
 - dem Fußgänger/Fußgängerin vorbehaltene Flächen werden häufig zur Belieferung oder zur Abstellung von Fahrzeugen genutzt und damit die Fußgänger/Fußgängerinnen verdrängt

6. Verfahrensbeteiligte

Die Planung wurde mit folgenden Ämtern und Planungsbeteiligten abgestimmt.

- | | |
|--|---|
| - Straßen- und Tiefbauamt | grundsätzliche Zustimmung, Förderung wurde von Landesdirektion Dresden in Aussicht gestellt |
| - Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft | Zustimmung |
| - Umweltamt | Zustimmung, mit Hinweis zu den erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen |
| - Amt für Kultur und Denkmalschutz | Hinweise zum Denkmalschutz wurden beachtet |
| - Verwaltungsstelle Langebrück | zur Information |
| - Stadtentwässerung Dresden | gemeinsamer Bau angestrebt |
| - Regionalverkehr Dresden GmbH | zur Information |

7. Sicherheitsaudit

Der Sicherheitsauditbericht weist auf die Gestaltung der konkreten baulichen Ausbildung des Querschnittes 2 (siehe Anlage 3 Blatt 2) hin. Die Sicherheit der Fußgänger/Fußgängerinnen auf dem Seitenstreifen kann durch Modifizierung der Bordhöhe oder gestalterischer Elemente (Farbe, Material u. ä.) hergestellt werden.

Die Hinweise zur Verbesserung des Verkehrsablaufes wurden im Lageplan aufgenommen (z. B. geänderter Bordverlauf).

8. Kosten

Die Gesamtkosten für die Baumaßnahme werden mit 2.560 TEUR geschätzt.

Davon entfallen auf

Grunderwerb	100 TEUR
Straßenbau + Entwässerung	1.520 TEUR
Ingenieurbauwerke	670 TEUR
Ausgleichsmaßnahmen	50 TEUR
Öffentliche Beleuchtung	110 TEUR
Sonstiges	110 TEUR

Eine detaillierte Aufstellung aller Kosten erfolgt in der Entwurfsplanung.

Bei einer abschnittswisen Realisierung der Baumaßnahme wird folgende Unterteilung vorgeschlagen:

Abschnitt 1: Hauptstraße zwischen Kirchstraße und Klotzscher Straße	620 TEUR
Abschnitt 2: Hauptstraße zwischen Klotzscher Straße und Verbindung zur Kirchstraße (Haus-Nr. 81)	1.100 TEUR
Abschnitt 3: Hauptstraße zwischen Verbindung zur Kirchstraße (Haus-Nr. 81) und Planungsende	440 TEUR
Abschnitt 4: Abzweig nach Schönborn bis Planungsende	400 TEUR

9. Finanzierung und Umsetzung

Die Maßnahme ist im Bereich zwischen Einmündung Klotzscher Straße und Planungsende in Richtung Grünberg (Abschnitt 2 und 3) förderfähig. Zum gegebenen Zeitpunkt wird durch den Maßnahmeträger ein Fördermittelantrag gestellt.

Die Umsetzung der Planung ist zurzeit im mittelfristigen Finanzplan für 2011 - 2013 enthalten

Anlagenverzeichnis:

Übersichtsplan	Anlage 1	
Lagepläne	Anlage 2	(2 Blätter)
Regelquerschnitte	Anlage 3	(2 Blätter)
klassifiziertes Straßennetz	Anlage 4	