



Vorlage Nr.: V2736/14  
Datum: 12. März 2014

## Vorlage

<b>Beratungsfolge</b>			
Dienstberatung der Oberbürgermeisterin		nicht öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Pieschen		öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich	beratend
Stadtrat		öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB Stadtentwicklung**

### **Gegenstand:**

Verkehrsbaumaßnahme „Haltestelle Liststraße/Großenhainer Straße mit Gleisdreieck Harkortstraße,,

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat bestätigt den Planungsentwurf für die Verkehrsbaumaßnahme Haltestelle Liststraße/Großenhainer Straße mit Gleisdreieck Harkortstraße gemäß Anlage 2 der Vorlage (Lageplan Variante 1 mit Querschnitt vom August 2013).
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass diese Maßnahme planungsrechtlich durch ein Planrechtsverfahren gesichert werden soll.
3. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss Stadtentwicklung und Bau sowie dem Ortsbeirat Pieschen zur Kenntnis gegeben.
4. Der Stadtrat beschließt, den Beschluss V3316-SB80-03 vom 18. Juni 2003 aufzuheben.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

- V3316-SB80-03 vom 18. Juni 2003

**aufzuhebende Beschlüsse:**

- V3316-SB80-03 vom 18. Juni 2003

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:****Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik

(einschließlich Abschreibungen):

**Konsumtiv:**

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

Produkt:

Kostenart:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Teilergebnishaushalt 12, Produktbereich 54  
10.100.54.3.0.01 – Bereitstellung von Ver-  
kehrsflächen an Staatsstraßen

42210000 - Unterhaltg. unbewegl. Anlagen  
42711000 - Bes. Aufw. Öffentl. Beleuchtung

12 326 Euro/a - Betrieb + Unterhaltung

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

**Deckungsnachweis:**

PSP-Element:

Kostenart:

**Begründung:****1. Veranlassung**

Die Gleisanlagen im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Liststraße sowie in den angrenzenden Gleisabschnitten in der Großenhainer Straße sind auf einer Gesamtlänge von ca. 540 m dringend erneuerungsbedürftig (Übersichtsplan, Anlage 1). Vorrangig betrifft das die Weichen und Gleisbögen in Höhe der Einmündung Harkortstraße, die ständig einem hohen Verschleiß unterliegen. Die derzeit vorhandenen Straßenbahn- und Bushaltestellen sind nicht barrierefrei ausgebildet und entsprechen nicht den zu stellenden Nutzungsanforderungen.

## 2. Ausgangssituation

### ▪ Defizite

Die Straßenbahngleisanlagen weisen noch nicht den erforderlichen Achsabstand von 3,00 m auf, der für breitere Fahrzeuge zur Erhöhung der Beförderungsqualität und Kapazität notwendig ist. Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht und barrierefrei nutzbar, und infolge der nicht ausreichenden Nutzlänge ist zwischen den beiden verkehrenden Straßenbahnlinien keine Anschlussvermittlung möglich. Die Umsteiger müssen dadurch zum Teil zusätzliche Wartezeiten in Kauf nehmen.

Die Busse verkehren infolge der nicht vorhandenen Profilmfreiheit im Haltestellenbereich auf den Kfz-Fahrbahnen und behindern während des Haltestellenaufenthalts in stadtwärtiger Richtung wegen der fehlenden Überholmöglichkeit zeitweise den gleichgerichteten Kfz-Verkehr spürbar. Umsteigende ÖPNV-Fahrgäste müssen die Richtungsfahrbahnen der Großenhainer Straße überqueren.

Diese Mängel bedingen eine dringende Erneuerung der gesamten Straßenbahngleisanlagen inkl. der Gleisabzweige zur Harkortstraße sowie die anforderungsgerechte Neugestaltung der Haltestellenanlagen zur Schaffung eines barrierefreien und leistungsfähigen Verknüpfungspunkts für den Straßenbahn- und Busverkehr entsprechend dem Stand der Technik und der einschlägigen Vorschriften, insbesondere den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ 2003) und der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06).

### ▪ Städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen

Das Planungsgebiet befindet sich nordwestlich des Dresdner Stadtzentrums im Stadtteil Pieschen-Nord. Die Großenhainer Straße ist als Staatsstraße S 179 klassifiziert und fungiert als eine innerörtlich angebaute Hauptverkehrsstraße mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Sie verbindet den Stadtring („26-er Ring“) bzw. die Bundesstraße 170 im Bereich des Bahnhofs Dresden-Neustadt mit den nordwestlich liegenden Stadtgebieten und führt stadtauswärts weiter über die Autobahnanschlussstelle „Wilder Mann“ nach Boxdorf und Moritzburg.

Der Planungsraum liegt in einem inhomogen bebauten Stadtgebiet mit überwiegender Mischnutzung von Wohnen und Gewerbe. Südlich der Liststraße ist die Westseite der Großenhainer Straße durch eine straßennahe Wohnbebauung gekennzeichnet. Nördlich der Liststraße grenzt im Areal zwischen der Harkortstraße, Liststraße und Großenhainer Straße eine Fläche an, die sich im Wirkungsbereich des Bebauungsplans Nr. 191 Dresden-Neustadt Nr. 18 „Liststraße/Harkortstraße“ befindet. Für den Bebauungsplan existiert bisher ein Aufstellungsbeschluss.

Im Planungsbereich sind neben Anlagen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf Teilabschnitten der Großenhainer Straße auch Radverkehrsanlagen in Form eines 1,60 m breiten Radfahrstreifens an der Ostseite und eines baulich abgesetzten 1,40 m breiten Radwegs an der Westseite vorhanden. An die Radführungen schließen sich außen Gehwege mit weitgehend anforderungsgerechten Oberflächenbelägen aus Betonpflaster an.

Die Straßenbahnhaltestelle „Liststraße“ mit Warteinseln in Mittellage wird von den Straßenbahnlinien 3 und 13, die sich hier treffen und jeweils im 10-Minuten-Takt verkehren, frequentiert. Die im Bestand außen am Fahrbahnrand befindlichen Bushaltestellen werden von der kombinierten Linie 81/328 sowie den Linien 326, 457 und 458 bedient.

An den Einmündungsbereichen der Großenhainer Straße mit der Liststraße sowie Fritz-Reuter-Straße/Kunzstraße befinden sich Knotenpunkt-Lichtsignalanlagen (LSA) mit gesicherten Fußgängerquerungen und am Gleisdreieck mit der Harkortstraße eine durch die Straßenbahnen anforderungsgesteuerte Haltlicht-LSA. Für den MIV steht ein durchgehender Fahrstreifen zur Verfügung - abschnittsweise sind zusätzliche Abbiegestreifen vorrangig für Linksabbieger eingeordnet.

Im Planungsabschnitt befindet sich die Eisenbahnüberführung (EÜ) Großenhainer Straße im Zuge der Bahnstrecke Leipzig - Dresden, die derzeit durch die DB Netz AG umgebaut wird.

#### ▪ **Verkehrsbelastung im Bestand und Prognose 2025, ÖPNV-Fahrgastzahlen**

Die vom Juni 2013 aktuell verfügbaren Verkehrsbelastungen liegen im durch die Einmündungen Harkortstraße und Fritz-Reuter-Straße begrenzten Planungsabschnitt im Querschnitt zwischen 21.270 Kfz/24 h und 22.500 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil unter 3 Prozent.

Für den Prognosehorizont 2025 liegt die berechnete Verkehrsbelastung im Querschnitt bei 4 bis 5 Prozent SV-Anteil zwischen 22.250 Kfz/24 h und 24.550 Kfz/24 h.

Die Haltestelle „Liststraße“ weist ein Fahrgastaufkommen von ca. 6.200 ÖPNV-Fahrgästen pro Tag auf, davon sind rund 300 Umsteiger zwischen Straßenbahn und Bus. Etwa 480 Fahrgäste täglich steigen zwischen den beiden Straßenbahnlinien um.

#### **Planungsrechtliche Situation**

Die Großenhainer Straße ist im integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK), im Flächennutzungsplan und im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2025plus als Staatsstraße S 179 enthalten und bleibt somit Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes der Landeshauptstadt.

Die geplanten Baumaßnahmen beinhalten Lageänderungen an den Straßenbahngleisen und Anpassungen im Verlauf der stadtwärtigen Straßenfahrbahn und der an diese angrenzenden Seitenbereiche inkl. Teilumbauten an den bestehenden LSA.

Die erheblichen baulichen Eingriffe bedingen ein entsprechendes Planrechtsverfahren, das zum gegebenen Zeitpunkt bei der zuständigen Behörde zu beantragen ist.

Der bereits am 18. Juni 2003 durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau zur „Herstellung eines zusätzlichen Fahrstreifens auf der Großenhainer Straße zwischen Harkortstraße und Liststraße in stadtwärtiger Richtung“ gefasste Beschluss ist unter Beachtung der aktuellen Planung zu bewerten.

### **3. Zielsetzung**

Die Baumaßnahme verfolgt als Hauptziel die Teilerneuerung einer bestehenden Verkehrsanlage, um zustandsbedingte bauliche Defizite der Straßenbahngleisanlagen und vorhandene Nutzungs- und Attraktivitätseinschränkungen insbesondere für die ÖPNV-Fahrgäste, aber auch für den Rad- und Kfz-Verkehr, wirksam kompensieren zu können.

Mit der Umsetzung der Planung werden im Einzelnen die folgenden Ziele angestrebt:

- Herstellung einer anforderungsgerechten Gesamtverkehrsanlage
- Erneuerung der Straßenbahngleisanlagen mit vergrößertem Achsabstand
- Erhöhung der Attraktivität für die ÖPNV-Nutzer

- Schaffung von barrierefreien und nutzerfreundlichen Haltestellen
- Gewährleistung der Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Sicherstellung eines möglichst homogenen Verkehrsablaufs zwischen MIV und ÖPNV
- Qualitätsverbesserung der Radverkehrsanlagen

#### 4. Planungskonzept (Anlagen 2 und 3)

Durch die Realisierung des nachstehend erläuterten Planungskonzepts wird der Charakter der vorhandenen Verkehrsanlage nicht grundlegend verändert. Die geplanten baulichen Anpassungen beinhalten die unbedingt notwendigen Umbaumaßnahmen an den Straßenbahngleisen inklusive der Haltestellen für Busse und Straßenbahnen sowie in stadtwärtiger Fahrtrichtung die Erneuerung des Kfz-Fahstreifens zwischen Harkortstraße und Liststraße und der Radverkehrsanlage (Schutzstreifen).

Damit ist eine funktionsfähige und verkehrssichere Verkehrsanlage bei moderaten Eingriffen in das Umfeld gegeben. Die Planung (Variante 1 vgl. Anlage 2) kann als Folgemaßnahme des Haltestellenausbaus betrachtet werden, so dass eine Finanzierung über die ÖPNV-Fördermittel und Eigenmittel der DVB AG möglich wird.

Als Variante wurde eine verbreiterte stadtwärtige Fahrbahn einbezogen (Variante 2 vgl. Anlage 3), deren Mehraufwand seitens der Landeshauptstadt Dresden zu tragen wäre.

##### ▪ **Erneuerung der Straßenbahngleisanlagen und Herstellung eines barrierefreien ÖPNV-Verknüpfungspunkts**

Inhalt der Planung ist im Wesentlichen die Erneuerung sowie der Umbau der vorhandenen Haltestelle „Liststraße“ zu einem leistungsfähigen und barrierefreien Verknüpfungspunkt für den Straßenbahn- und Busverkehr. Der Gleisachsabstand wird entsprechend den Anforderungen durch die künftige Stadtbahnwageneneration auf 3,00 m verbreitert. Im Bereich der neuen Haltestellen ist eine Aufweitung des Gleisachsabstandes notwendig, um die Befahrung durch Busse zu ermöglichen. Damit können die bisher in der stadtwärtigen Fahrbahn haltenden Busse außerhalb der Kfz-Fahstreifen in der Straßenbahnhaltstelle halten. Es entfallen sowohl die Behinderungen für den Kfz-Verkehr als auch das Queren der Fahrbahn durch umsteigende Fahrgäste. Die Haltestellennutzlänge wird auf 67 m vergrößert, die Breite wird mit je 3,35 m geplant. Die Lage und Länge der Haltestelle entspricht der Vorzugsvariante der Vorplanung aus dem Jahr 2008.

Damit die Regionalbusse die neue Haltestelle nutzen können, ist eine Ansteuerung der betreffenden Signalanlagen notwendig. Dazu ist die Kommunikation zwischen dem vorhandenen Regio-RBL des VVO und den betreffenden Signalanlagen hard- und softwareseitig zu ermöglichen.

Folge der beschriebenen Veränderungen ist eine Aufweitung der Verkehrsanlage in Richtung Westen. Die östliche (landwärtige) Fahrbahn bleibt erhalten.

Am neuen nördlichen Ende der Haltestelleninseln wird die an der Ostseite der Großenhainer Straße vorhandene Bushaldebucht zugunsten einer neuen Fußgängerquerung verkürzt und künftig während der Nachtstunden als Halteplatz für Anruflinientaxis der Buslinie 81 genutzt.

In der Anlage 4 sind die nach dem komplexen Haltestellenumbau konzipierten veränderten Buslinienführungen inklusive der Ersatzverkehre als Übersichtsplan dargestellt.

##### ▪ **Straßenraumgestaltung und Verkehrsablauf**

Die beiden Varianten unterscheiden sich im Bereich Haltestelle im Zuge der stadtwärtigen Fahrbahn einschließlich der Anschlussbereiche. Mit Realisierung des Ausbausvorschlags

gemäß Variante 1 wird die heutige Fahrstreifenbreite zuzüglich eines neuen Schutzstreifens für den Radverkehr wiederhergestellt. Die Alternativvariante zwei weist stadtwärts einen überbreiten Fahrstreifen, der das Nebeneinanderfahren von 2 Pkw gestattet, zuzüglich eines Schutzstreifens auf. Dadurch vergrößert sich bei dieser Variante die Straßenraumbreite gegenüber Variante 1 um 2,15 m. Die kürzlich umgestaltete Freifläche neben dem westlichen Gehweg wird hier nicht verändert.

Ein weiterer Unterschied besteht in der Länge des stadtwärtigen Schutzstreifens im Zuge der Großenhainer Straße. Während dieser in Variante 1 vor der Liststraße endet, wird er in Variante 2 mit den erforderlichen geometrischen Anpassungen bis hinter die Kunzstraße geführt. Der zwischen List- und Kunzstraße verlaufende Gehweg ist dabei baulich umzugestalten.

Die im Zusammenhang mit dem Umbau der Eisenbahnüberführung Großenhainer Straße geänderte Verkehrsführung (Unterbindung des Linksabbiegens von der Großenhainer Straße in die Harkortstraße) wird beibehalten. Die Linksabbieger werden weiterhin über die Liststraße bzw. als Wender nördlich der Eisenbahnüberführung in Höhe Riesaer Straße geführt.

Durch die Bordanpassung im Bereich der Einmündung Riesaer Straße und die damit verbesserten Sichtbeziehungen wird der bestehende Konflikt zwischen rechtsabbiegenden Kfz und dem auf dem Gehweg der Großenhainer Straße aus der Harkortstraße kommenden sowie in Richtung Norden in falscher Fahrtrichtung fahrenden Radverkehr entschärft.

Der Radius für den Gleisbogen Harkortstraße - Großenhainer Straße Süd muss für die Einordnung der längeren Haltestelleninsel deutlich verringert werden. Daraus resultiert eine entsprechende Anpassung der Rechtsabbiegespur aus der Harkortstraße in die Großenhainer Straße. Diese wird mit einer Breite von 4,50 m und unter Berücksichtigung der Einordnung einer zusätzlichen Fußgängerquerungsinsel angelegt.

Mit dem Vorhaben erfolgt eine signaltechnische Neuausstattung der Einmündung Großenhainer Straße/Harkortstraße (Bahnübergang für den Abzweig Großenhainer Straße Nord-Harkortstraße und Fußgänger-LSA über das Gleisdreieck) sowie eine Anpassung der vorhandenen LSA Großenhainer Straße/Liststraße an die neuen Gegebenheiten.

#### ▪ **Fußgänger- und Radverkehr**

Der Fußgängerverkehr erhält im Haltestellenbereich an der Westseite der Großenhainer Straße zwischen Harkortstraße und Liststraße einen mindestens 2,50 m breiten neuen Gehweg, der an den Knotenpunkten und weiteren Querungsstellen mit entsprechenden Bordabsenkungen ausgestattet wird. Die Oberflächen und Breiten der übrigen Gehwegbereiche verbleiben im Wesentlichen im derzeitigen Bestand.

Die Führung des Radverkehrs ist im betrachteten Planungsabschnitt durchgängig in Form von Schutzstreifen mit einer Breite von 1,60 m (Ostseite Großenhainer Straße) bzw. 1,85 m (Westseite Großenhainer Straße) vorgesehen. Im Verbreiterungsbereich der stadtwärtigen Großenhainer Straße wird der Schutzstreifen baulich neu hergestellt und kann perspektivisch optional auch als Radfahrstreifen ausgewiesen werden.

Im Bereich der Eisenbahnüberführung und des landwärtigen Fahrstreifens erfolgt eine Neuordnung des Querschnittes mittels Markierung. Für die in die Liststraße linksabbiegenden Radfahrer wird im Zuge der Lichtsignalanlage eine gesicherte Querungsmöglichkeit angeboten.

## ▪ **Lärmschutz und Grunderwerb**

Im Rahmen der Entwurfsplanung ist für das Vorhaben in einem schalltechnischen Gutachten zu untersuchen, ob die erheblichen baulichen Eingriffe zu einer wesentlichen Änderung der Lärmsituation gemäß 16. BImSchV führen und entsprechende passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Um in der Liststraße die aus dem erhöhten Verkehrsaufkommen resultierende höhere Lärmbelastung für die Wohnbebauung zu reduzieren, soll auf der gesamten Straßenlänge ein Deckentausch in der Weise erfolgen, dass auf einer Breite von bis zu 8 m das vorhandene Großpflaster durch eine Asphaltdecke ersetzt wird. An den Fahrbahnrändern verbleibt beidseitig ein Pflasterstreifen von mindestens 2,00 m Breite als Parkstreifen. Die Straßenrauminstandsetzung in der Liststraße ist ohnehin durch eine temporäre Umleitungsführung sowie mit dem Ziel einer attraktiveren Radverkehrsführung notwendig. Die Finanzierung der dafür erforderlichen etwa 64.000 Euro ist noch zu klären.

Für die grundhafte Instandsetzung der Verkehrsanlagen ist kein Grunderwerb erforderlich.

## ▪ **Ergebnisse der Verkehrssimulation (Anlage 5)**

Für die konzipierten Verkehrsanlagen wurde die Leistungsfähigkeit mittels durchgeführter verkehrstechnischer Untersuchungen in Form von Verkehrssimulationen nachgewiesen. Die Ermittlung der Verkehrsqualitäten erfolgte für den Bestand auf der Basis von im Mai 2013 durch ein Planungsbüro erhobenen Verkehrszahlen, die sich geringfügig von den im Juni 2013 ermittelten Verkehrsbelegungen (siehe unter Punkt 2 der Vorlage) unterscheiden.

Aus der beiliegenden Anlage 5 gehen die LSA-Verlustzeiten in den verschiedenen Knotenpunktzufahrten sowie die Qualitätsstufen im Verkehrsablauf („Level of Service“/LOS-Stufen) für den MIV und ÖPNV hervor. In der vergleichenden Darstellung sind die Verlustzeiten für die Zustände Bestand und Prognose 2025, Varianten 1 und 2, angegeben.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass beide Varianten eine signifikante Erhöhung der Verkehrsqualitäten und Verbesserung des Verkehrsablaufs gegenüber dem Bestand bewirken.

Für den derzeitigen Zustand wurden an den 10 Messquerschnitten Verkehrsqualitäten entsprechend der LOS-Stufen D (4x), E (4x) und sogar F (2x) ermittelt.

Demgegenüber verbessert sich in der Prognose 2025, Variante 1, die Verkehrsqualität auf die LOS-Stufen C (4x), D (2x) und E (4x). Für die Prognose 2025, Variante 2, wurden bei der Ermittlung der Verkehrsqualität die LOS-Stufen der Werte A (1x), B (2x), C (4x) und E (3x) festgestellt. Das Auftreten der LOS-Stufe E ist vorrangig den sehr langen Umlaufzeiten an der Lichtsignalanlage Großenhainer Straße/Liststraße geschuldet.

Die LOS-Stufe F (Überlastung) trat in den beiden Planungsvarianten 1 und 2 nicht mehr auf. Bezüglich der Verringerung der Wartezeiten bzw. LSA-Verlustzeiten beträgt die Verbesserung der Variante 2 gegenüber der Variante 1 für die am stärksten belastete Verkehrsrelation (Großenhainer Straße) zwischen 8 und 28 Sekunden je Fahrzeug.

Im Variantenvergleich liegt der Durchschnitt der Verkehrsqualitäten bei Variante 2 (LOS-Stufe C) um eine Position besser als bei Variante 1 (Stufe D).

Dieser Effekt ist auf den stadtwärts in der Großenhainer Straße zwischen Harkortstraße und Liststraße in der Alternativvariante 2 konzipierten überbreiten Fahrstreifen zurückzuführen, der insbesondere in der Zufahrt Harkortstraße und weiterführend in südlicher Richtung zu einem flüssigeren Verkehrsablauf führt.

Analog zu den vorstehend erläuterten Verkehrsqualitäten fallen in etwa die im Rahmen der Verkehrssimulationen ermittelten Ergebnisse bezüglich der Rückstaulängen für die Zustände Bestand und Prognose 2025, Varianten 1 und 2, aus.

Die für den ÖPNV errechneten Qualitätsstufen liegen für die betrachteten Zustände Bestand und Prognose 2025, Varianten 1 und 2, sämtlich im Bereich der LOS-Stufen A und B.

## 5. Variantenvergleich und Fazit

Die Planungsvarianten 1 und 2 unterscheiden sich im Bauaufwand, weiteren Aufwendungen und sonstigen Auswirkungen hinsichtlich der:

- Maßnahmen am Leitungsbestand
- Grundstückseingriffe und Flächenver- bzw. -entsiegelung
- Anzahl der erforderlichen Baumfällungen
- Länge der stadtwärtigen Radverkehrsanlage
- Breite der stadtwärtigen Fahrbahn Großenhainer Straße von Harkortstraße bis Liststraße
- Verkehrsqualität für den MIV

### Fazit:

Die Variante 1 hat gegenüber Variante 2 den Vorteil, dass der Umverlegungsaufwand an Versorgungsleitungen niedriger ausfällt, Grundstückseingriffe vermieden werden können, mehr Flächen in der Gesamtbilanz entsiegelt werden, zwei Baumfällungen verzichtbar sind, sich die Querungslänge und Konfliktfläche für den Fußgänger- und Radverkehr beim Kreuzen der Großenhainer Straße verringert und die Breite des westlichen Gehwegs zwischen Liststraße und Kunzstraße beibehalten werden kann. Zudem sind durch die Landeshauptstadt keine finanziellen Mittel erforderlich, da die Straßenbaumaßnahmen eine Folge des Haltestellenausbaus sind.

Aus verkehrlicher Sicht sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse der durchgeführten Verkehrssimulationen ist Variante 2 als die etwas günstigere Lösung anzusehen.

Bei Bestätigung der Ausbauvariante 1 ist der Beschluss vom 18. Juni 2003 zur „Herstellung eines zusätzlichen Fahrstreifens auf der Großenhainer Straße zwischen Harkortstraße und Liststraße in stadtwärtiger Richtung“ aufzuheben, der vor dem Hintergrund erheblich höherer Verkehrsbelastungsannahmen gefasst wurde.

## 6. Planungsbeteiligte

Die für die Umgestaltung der Haltestelle Liststraße/Großenhainer Straße mit Gleisdreieck Harkortstraße erarbeiteten Vorplanungsvarianten wurden abgestimmt mit:

- Stadtplanungsamt
- Straßen- und Tiefbauamt
- Umweltamt
- Amt für Stadtgrün u. Abfallwirtschaft
- Ortsamt Pieschen
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG (nachrichtlich RVD)
- Deutsche Bahn ProjektBau
- Landesamt für Denkmalpflege



## 7. Sicherheitsaudit

Für die Planung gibt es ein Sicherheitsaudit. Daraus kann geschlussfolgert werden, dass die Verkehrsanlage den Anforderungen an die Verkehrssicherheit sowie dem Stand der Technik entspricht. Die in dem Audit erfolgten Anmerkungen wurden geprüft und - soweit möglich - unmittelbar in die Planungsunterlagen eingearbeitet bzw. werden diese im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen sowie bei der Bauausführung berücksichtigt.

## 8. Kosten/Finanzierung

Die Gesamtinvestitionskosten inklusive Deckentausch Liststraße betragen für die grundhafte Umgestaltung gemäß der vorgeschlagenen Variante 1 nach Anlage 2 ca. 3,18 Mio. Euro, die komplett durch die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) getragen werden.

Diese unterteilen sich wie folgt:

Gleisbau einschließlich Haltestelle	2,10 Mio. Euro
Straßenbau einschließlich LSA und Öffentliche Beleuchtung	0,49 Mio. Euro
Deckentausch Liststraße	0,06 Mio. Euro
Leitungsverlegungen	0,24 Mio. Euro
Planungskosten	0,29 Mio. Euro

Ein durch den Straßenbaulastträger Straßen- und Tiefbauamt zu erbringender Baukostenanteil erübrigt sich in diesem Fall.

Demgegenüber belaufen sich die Investitionskosten für die alternative Variante 2 gemäß Anlage 3 (überbreiter Fahrstreifen stadtwärts) auf ca. 3,43 Mio. Euro.

Diese unterteilen sich wie folgt:

Gleisbau einschließlich Haltestelle	2,10 Mio. Euro
Straßenbau einschließlich LSA und Öffentliche Beleuchtung	0,68 Mio. Euro
Deckentausch Liststraße	0,06 Mio. Euro
Leitungsverlegungen	0,28 Mio. Euro
Planungskosten	0,31 Mio. Euro

Davon beträgt der Baukostenanteil für den Straßenbaulastträger Straßen- und Tiefbauamt etwa 0,25 Mio. Euro.

Investitionskosten für eine Straßenraumerweiterung (Fahrbahnverbreiterung entsprechend Variante 2) im Planungsbereich der Großenhainer Straße sind derzeit im Haushalt der Stadt nicht eingestellt und auch mittelfristig kann eine Finanzierung der straßenbaulichen Leistungen durch die Stadt voraussichtlich nicht gesichert werden.

## 9. Förderung/Eigenmittel

Zwecks Förderung des Bauvorhabens ist durch die Dresdner Verkehrsbetriebe AG zum gegebenen Zeitpunkt bei der zuständigen Behörde ein Förderantrag zu stellen.

**Anlagenverzeichnis:**

- Anlage 1      Übersichtslageplan (ohne Maßstab)
- Anlage 2      Lageplan Vorplanung Variante 1 im Maßstab 1 : 500
- Anlage 3      Lageplan Vorplanung Variante 2 im Maßstab 1 : 500
- Anlage 4      Übersicht Busführung nach dem Ausbau (ohne Maßstab)
- Anlage 5      Simulationsergebnisse Verkehrsqualität Bestand, Varianten 1 und 2

Helma Orosz