



Vorlage Nr.: V2673/13
Datum: 21. März 2014

Vorlage

Beratungsfolge

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

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Sanierungsgebiet Dresden S 6/1, Dresden-Löbtau - Straßenraumgestaltung Poststraße

Beschlussvorschlag:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bestätigt die Vorplanung zur Straßenraumgestaltung der Poststraße zwischen Kesselsdorfer Straße und Bonhoefferplatz.
2. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau beschließt die Fortführung der Planung der Variante IV entsprechend Anlage 3 einschließlich der Erneuerung der öffentlichen Beleuchtung nach historischem Vorbild mit elektrisch betriebenen Leuchtmitteln sowie die Realisierung der Straßenbaumaßnahme in Bauabschnitten entsprechend der zur Verfügung stehenden Fördermittel.
3. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau nimmt zur Kenntnis, dass die Finanzierung der weiteren Planung und die Realisierung des Vorhabens durch Städtebaufördermittel im Rahmen der weiteren Erfüllung der Sanierungsziele im Sanierungsgebiet Dresden-Löbtau in den Jahren 2013 bis 2017 erfolgt.

bereits gefasste Beschlüsse:

- V1204-34-96 vom 14. März 1996 (Konzeption zum Erhalt der historischen Dresdner Gasbeleuchtung)
- V3788-89-1999 vom 18. März 1999 (Satzung für das Denkmalschutzgebiet Löbtau)
- V3315-SR61-03 vom 26. Juni 2003 (Änderungssatzung zur Erweiterung des Sanierungsgebietes zum S 6/1 Dresden-Löbtau)
- A0640/12 vom 9. Oktober 2012 (Konzept zur Erhaltung der historischen Gaslaternen fortschreiben – Straßen behutsam erneuern – Quartierscharakter bewahren)
- A0632/12 vom 13. Dezember 2012 (Bewahrung des historischen Gebietscharakters in Blasewitz und Striesen)
- V2021/12 vom 20. Juni 2013 (Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept Dresden 2030)
- V2103/13 vom 11. Juli 2013 (Aktionsplan der Landeshauptstadt Dresden zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention)

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	9
Projekt/PSP-Element:	70.610006.705, TI.61212.A66.V, TI.61212.A66.B
Kostenart:	68110000 – Invest. Zuwendung vom Land 68810000 – Ausgleichsbeträge 78520000 – Tiefbaumaßnahmen
Investitionszeitraum/-jahr:	2013 bis 2017
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	2013 bis 2015
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	396.800 Euro/2013 davon 44.600 Euro anteilig für 1. und 2. BA 595.000 Euro/2014 328.200 Euro/2015 180.000 Euro/2017

Laufende Einzahlungen/jährlich:
 Laufende Auszahlungen/jährlich:
 Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik
 (einschließlich Abschreibungen):

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	Teilergebnishaushalt 12, Produktbereich 54
Produkt:	10.100.54.1.0.01 – Bereitstellung von Verkehrsflächen bei Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen
Kostenart:	42210000 – Unterhaltg. unbewegl. Anlagen 42711000 – Bes. Aufw. Öffentl. Beleuchtung
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	24.562 Euro/a – Ertrag aus Aufslg. SoPo
Laufender Aufwand/jährlich:	38.507 Euro/a – Abschreibung <u>17.005 Euro/a</u> – Betrieb + Unterhaltung 55.512 Euro/a – Gesamtsumme

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

106.577 Euro/2015 – außerordentliche AfA

Deckungsnachweis:

PSP-Element:
Kostenart:

Begründung:

Die Landeshauptstadt Dresden bekennt sich ausdrücklich zur Gleichberechtigung der Geschlechter im Sinne des Gender Mainstreaming. Soweit der Schreibstil dem nicht offensichtlich Rechnung trägt, dient dies ausschließlich einem besseren Lesefluss und hat keinesfalls eine diskriminierende Intention. Die Straßenraumgestaltungsmaßnahme Poststraße ist geeignet, die Ziele des Gender Mainstreaming zu erreichen.

1. Allgemeines Erfordernis und Zielstellung

Die Poststraße liegt im Sanierungsgebiet Löbtau S 6/1 und im Denkmalschutzgebiet Löbtau. Sie weist zum Teil noch die markanten Gestaltungsmerkmale ihrer Entstehungszeit auf. Dazu zählen die Befestigung der Fahrbahn mit Großpflaster und der Gehwege mit Klein- und Mosaikpflaster sowie eine gasbetriebene historische Beleuchtung mit Kandelabern. Der Zustand der Verkehrsflächen und der vorhandene Leitungsbestand machen einen grundhaften Ausbau der Straße auf der gesamten Länge von etwa 500 m erforderlich.

Das Schadbild der Straße ist gekennzeichnet durch starke Unebenheiten, sehr große Fugen und Setzungen in der Fahrbahn, durch Unebenheiten, Materialverschleiß sowie uneinheitliche Materialien und Gestaltung in den Gehbahnen, durch Funktionsmängel an der Straßenentwässerung, durch verschlissene Beleuchtungsanlagen mit ungenügender Ausleuchtung und durch abschnittsweise fehlenden Baumbestand.

Die Aufwertung der Poststraße ist die letzte Straßenraumgestaltung im Sanierungsgebiet Löbtau. Seit 1994 konnten im Sanierungsgebiet eine Vielzahl von Erneuerungszielen zur Behebung von städtebaulichen, funktionalen und strukturellen Missständen realisiert werden. Die klassischen Ziele zur Sanierung des gründerzeitlichen Wohngebäudebestandes werden durch die Aufwertung von ungenutzten Grundstücken, die Neuordnung in den gewerblichen Bereichen, durch Abbruchmaßnahmen von nicht- bzw. mindergenutzten Hintergebäuden, die Schaffung von privaten und öffentlichen Grün- und Freiflächen sowie die Stärkung des Stadtteilzentrums ergänzt. Ebenfalls sind Erneuerungen im Erschließungsbereich und die Aufwertung der Straßenräume bedeutsam, wobei eine Entlastung der Wohngebiete vom Durchgangsverkehr sowie Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Form der Ordnung des ruhenden Verkehrs und eine Verbesserung des Straßen- und Gehwegzustandes erfolgen sollten.

Für das Sanierungsgebiet liegen die Ergebnisse der „Schalltechnischen Untersuchung nach § 47 a Bundes-Immissionsschutzgesetz für Löbtau“ vor. Darin werden erhebliche schädliche Umwelteinwirkungen insbesondere durch Straßenverkehrslärm festgestellt. Große Lärmkonflikte mit Immissionswertüberschreitungen zwischen 10 und 15 dB treten unter anderem auf den gepflasterten Straßen an den Häuserfronten mit unmittelbarer Lage zur Straße auf.

In Folge dieser Missstände wurde die aufwertende Umgestaltung des Straßenzuges Poststraße zur Realisierung in den Jahren ab 2013 bis 2017 finanziell in den Haushalt eingeordnet. Es ist vorgesehen, dafür Städtebaufördermittel und Ausgleichsbeiträge (entsprechend § 154 Baugesetzbuch) einzusetzen.

2. Aufgabenstellung

Die Umgebungsbebauung der Poststraße ist durch Mehrfamilienhäuser aus der Gründerzeit gekennzeichnet. Gewerbebetriebe sind nur in geringem Umfang in Form von Verkaufsräumen, Gastronomie und Büros vorhanden. Durch diese relativ einheitliche Bebauung erhält das Viertel seinen typischen Charakter und wirkt als Stadtteil sehr geschlossen. Typisch sind auch die durchgrüneten Stadtplätze, die die Bebauung auflockern. Durch den geplanten Straßenausbau gilt es, dies zu unterstreichen.

Die Poststraße dient der Erschließung der anliegenden Bebauung, wobei eine direkte Anbindung an die Kesselsdorfer Straße als Geschäftsstraße besteht. Über mehrere Kreuzungen bzw. Einmündungen sammelt die Poststraße auch den Erschließungsverkehr der Schillingstraße mit Schillingplatz und der Anton-Weck-Straße mit Bünauplatz.

Ziel des Ausbaus der Poststraße ist die Herstellung eines funktionsgemäßen und regelgerechten Straßenquerschnitts, der sowohl die erforderlichen Mindestbreiten für die Fahrbahn aufweist als auch die Fahrgeschwindigkeit dämpft. Die Gestaltung soll sich an den bereits im Sanierungsgebiet fertiggestellten Straßen sowie am Gestaltungshandbuch „Öffentlicher Raum in Dresden“ orientieren. Durch geplante Lärminderungsmaßnahmen soll die Wohnqualität in den überwiegend aufwendig sanierten Häusern erhöht werden. In Folge des hohen Bedarfs an Stellplätzen aufgrund des nur begrenzt möglichen Angebotes auf den Grundstücken kommt der Erhaltung einer möglichst hohen Stellplatzzahl eine besondere Bedeutung zu.

Durch eine klare Verkehrsraumgestaltung soll die Verkehrssicherheit der Fußgänger, insbesondere der Schüler (die Poststraße ist Teil des Schulwegnetzes) erhöht werden. Dazu gehört auch die Herstellung behindertengerechter Bordabsenkungen. Ein ebener Belag ermöglicht die Nutzung der Straße auch für den Radverkehr in einer angemessenen Qualität. Da sich die Poststraße im Denkmalschutzgebiet befindet, wird eine denkmalgerechte Aufwertung des Wohnumfeldes durch die Gestaltung des Straßenraums, die Wahl der eingesetzten Materialien sowie die Pflanzung von Bäumen mit alleeartigem Charakter angestrebt. Die geplante einheitliche Gestaltung des Verkehrsraumes unter Berücksichtigung angrenzender fertiggestellter Bereiche wird den Charakter des Stadtteils unterstreichen. Die Umgestaltung soll im vorhandenen Straßenraum und ohne Grunderwerb vorgenommen werden.

Die Beleuchtungsanlagen sind verschlissen und müssen erneuert werden. Für die zukünftigen Anlagen sind die technischen Vorgaben zur Ausleuchtung öffentlicher Verkehrsflächen entsprechend des Standes der Technik, die gestalterischen Anforderungen und die Forderungen des Denkmalschutzes sowie der Stadtratsbeschluss zur Erhaltung der historischen Gasbeleuchtung zu beachten. Ebenfalls sind die vorhandenen Defizite der Schulwegsicherheit, der Lärmemission und der barrierefreien Gestaltung abzubauen.

Zurzeit wird die Straße zwischen dem Schillingplatz und dem Bonhoefferplatz mit gasbetriebenen historischen Kandelabern beleuchtet. Entsprechend der Forderungen des Denkmalschutzes soll die Beleuchtungsart des Bestandes weiter erhalten bleiben (V0533/10). Im etwa 140 m langen Abschnitt zwischen der Kesselsdorfer Straße und dem Schillingplatz erfolgt die Beleuchtung über elektrisch betriebene technische Leuchten.

3. Variantenuntersuchungen

Hinsichtlich der Straßenraumgestaltung erfolgte die Untersuchung mehrerer Varianten, bei denen u. a. die Erhaltung von vorhandenen Baumstandorten sowie der Umgang mit der vorhandenen Gasbeleuchtung betrachtet wurden. Weiterhin erfolgte die Prüfung der Möglichkeiten zur Anordnung neuer Baumstandorte im Zuge der Poststraße. Durch den hohen Parkdruck im öffentlichen Verkehrsraum auf der Poststraße und nicht bestehender Alternativen

im unmittelbaren Umfeld wurde die Erhaltung einer maximalen Stellplatzanzahl eine wichtige Planungsprämisse.

Es wurden 4 Planungsvarianten (vgl. Anlage 2: Variantenübersicht) erarbeitet, wobei die Variante 4 die Vorzugsvariante darstellt.

Grundsätzlich berücksichtigen alle Varianten:

Die Fahrbahn soll zukünftig eine Asphaltoberfläche erhalten. Innerhalb der Pkw-Stellplätze wird das vorhandene gebietstypische Großpflaster wieder eingebaut. Auf den Gehwegen werden in Anlehnung an umliegende Straßen Betonplatten mit gestrahlter Oberfläche sowie im Bereich von Grundstückszufahrten geschnittenes Pflaster eingesetzt.

Im Zusammenhang mit den abschnittsweise ungünstigen Neigungsverhältnissen auf der Poststraße werden für die Abführung des Oberflächenwassers teilweise Gerinnestreifen als Pendelrinnen erforderlich.

Unter Berücksichtigung der Platzverhältnisse, des vorhandenen Leitungsbestandes im unterirdischen Bauraum und der vorhandenen Bäume in den angrenzenden Grundstücken werden neue Baumstandorte eingeordnet.

3.1 Variante 1

Variante 1 (siehe Anlage 3, Variante 1) kann wie folgt beschrieben werden:

- Fahrbahnbreite: durchgängig 6,00 m über den gesamten Planungsabschnitt
- Unsymmetrische Gestaltung des Querschnittes
- Einseitige Anordnung von Querparkflächen auf der westlichen Seite im Abschnitt zwischen Schillingplatz und Bonhoefferplatz, die durch vorhandene bzw. neue Baumstandorte unterbrochen werden
- Einseitige Anordnung von Längsparkern auf der östlichen Seite im Abschnitt zwischen Kesselsdorfer Straße und ca. 70 m nach Einmündung der Schillingstraße einschließlich Einordnung von Baumstandorten
- Erneuerung der vorhandenen elektrischen Beleuchtungsanlage zwischen Kesselsdorfer Straße und Schillingplatz
- Erhalt der vorhandenen Gasbeleuchtung in unveränderter Lage zwischen Schillingplatz und Bonhoefferplatz
- Keine ausreichende Ausleuchtung der Verkehrsanlage im Bereich der Gasbeleuchtung
- Beidseitige Anordnung von Gehwegen in einer Breite zwischen 2,50 m und 3,00 m
- Einseitige Anordnung einer durchgehenden neuen Baumreihe auf der Westseite bzw. von neuen Bäumen im Bereich der Längsparker
- Keine Baumfällungen; jedoch im Bereich der Herstellung der Querparkstellplätze Konflikte mit vorhandenen Wurzeln sehr wahrscheinlich
- Baumbilanz: keine Fällungen, 17 Baumerhaltungen, 16 Neupflanzungen
- Stellplatzanzahl: 97 Stück
- Geschätzte Baukosten: 0,902 Mio. Euro.

3.2 Variante 2

Variante 2 kann wie folgt beschrieben werden:

- Fahrbahnbreite: zwischen 5,50 m und 6,00 m
- Symmetrische Gestaltung des Querschnittes, dadurch variierende Fahrbahnbreiten mit Baumfällungen und Eingriff in vorhandene Beleuchtungsanlage
- Beidseitige Anordnung von Längsparkstreifen
- Beidseitige Anordnung von Grünstreifen mit Baumpflanzungen (Breite 1 m bis 1,5 m), was

- abschnittsweise Umverlegung einer Trinkwasserleitung erfordert
- Zwischen den Baumstandorten beidseitig versetzte Anordnung von neuen Leuchten mit elektrischen Kandelabern im Abstand von ca. 35 m
- Ausreichende Ausleuchtung gegeben
- Beidseitige Anordnung von jeweils 2,50 m breiten Gehwegen
- Baumbilanz: 15 Fällungen, 2 Baumerhaltungen, 53 Neupflanzungen
- Stellplatzanzahl: 103 Stück
- Geschätzte Baukosten: 1,048 Mio. Euro.

3.3 Variante 3

Variante 3 kann wie folgt beschrieben werden:

- Fahrbahnbreite: zwischen 5,50 m und 6,00 m
- Unsymmetrische Gestaltung des Querschnittes
- Verschiebung der Fahrbahnachse und damit der Fahrbahnränder; dadurch teilweise Erhaltung der vorhandenen Leuchtstandorte, bzw. teilweises Versetzen dieser in geringer Entfernung
- keine ausreichende Ausleuchtung der Verkehrsanlage im Bereich der Gasbeleuchtung
- Anordnung der Stellplätze in Form von Längs- und Querparkern zwischen Kesseldorfer Straße und ca. 70 m nach der Einmündung Schillingstraße bzw. im Anschluss beidseitig Längsparker (ähnlich Variante 2)
- Beidseitige Anordnung von Gehwegen mit einer Breite größer 2,50 m
- Zwischen Baubeginn und Schillingstraße teilweise Erhaltung der vorhandenen Bäume sowie beidseitig Neupflanzungen; im Anschluss können wegen Verschiebung der Fahrbahnachse nur einseitig Bäume neu gepflanzt werden
- Baumbilanz: 9 Fällungen, 8 Baumerhaltungen, 26 Neupflanzungen
- Stellplatzanzahl: 112 Stück
- Geschätzte Baukosten: 1,039 Mio. Euro.

3.4 Variante 4 (Vorzugsvariante; siehe Anlage 3, Variante 4)

Die Variante 4 (siehe Anlage 3, Variante 4) ist das Ergebnis der Vorstellung und Diskussion der Varianten 1 bis 3 gegenüber den Trägern öffentlicher Belange.

Dabei sind folgende Grundsätze eingeflossen:

Die Variante 4 stellte eine Kombination und Optimierung der Variante 3 im Abschnitt Kesseldorfer Straße bis Schillingstraße sowie der Variante 2 zwischen Schillingstraße und Bonhoefferplatz dar. Darüber hinaus soll die Ausbildung größerer Pflanzgruben, die zum Teil begehbar sein werden, erfolgen.

- Ausreichende Ausleuchtung der Verkehrsanlage mit 28 elektrifizierten historischen Kandelabern in beidseitiger Anordnung, alle 15 m versetzt
- Baumbilanz: 9 Fällungen, 8 Baumerhaltungen, 47 Neupflanzungen
- Stellplatzanzahl: 112 Stück
- Geschätzte Baukosten: 1,075 Mio. Euro

Die Variante 4 (Vorzugsvariante) ist im gesamten Straßenzug Poststraße gestalterisch ausgewogen und an die Umgebung angepasst.

Den denkmalschutzrechtlichen Belangen gemäß der Vorlage V1204-34-1996 zum Erhalt der historischen Gasbeleuchtung kann auch bei Variante 4 aufgrund der Herstellung der neuen Beleuchtungsanlage unter Verwendung historischer, jedoch elektrifizierter Kandelaber ohne dem Leuchtmedium Gas nicht vollständig entsprochen werden. Die Vorgaben aus den anderen aufgeführten planungsrelevanten Vorgaben bzw. politischen Beschlüssen bezüglich Ver-

kehrsaufbau und -qualität für die vorhandenen Verkehrsarten werden bei der Variante 4 erfüllt.

Hinsichtlich der Herstellung einer neuen Straßenbeleuchtungsanlage, die die aktuellen straßenbautechnischen sowie umweltrelevanten Ansprüche berücksichtigt, konnte in der durchgeführten Variantenuntersuchung kein abgewogenes Ergebnis erarbeitet werden, das die Interessen des Denkmalschutzes vollständig erfüllt, da Änderungen an der bestehenden Gasbeleuchtungsanlage prinzipiell abgelehnt werden.

4. Straßenbeleuchtung

4.1 Gegenwärtiger Zustand und widersprüchliche Anforderungen an die Straßenbeleuchtungsanlage

Auf der Poststraße sind zurzeit zwei unterschiedliche Beleuchtungssysteme installiert. Zwischen der Kesselsdorfer Straße und dem Schillingplatz ist eine ältere verschlissene elektrische Beleuchtungsanlage mit technischen Leuchten vorhanden. Zwischen dem Schillingplatz und dem Bonhoefferplatz auf einer Länge von ungefähr 350 m ist noch eine historische gasbetriebene Beleuchtungsanlage mit historischen Kandelabern in Betrieb.

Die Straßenbeleuchtung zwischen Kesselsdorfer Straße und Schillingplatz soll durch eine neue Beleuchtungsanlage mit elektrischen Kandelabern ersetzt werden. Hierfür wurde die Zustimmung des Denkmalschutzamtes in Aussicht gestellt. Der Fortführung dieser Ausbauvariante auf dem folgenden Straßenabschnitt stimmt das Denkmalschutzamt jedoch nicht zu.

Entsprechend der Satzung der Landeshauptstadt Dresden für das Denkmalschutzgebiet Löbtau vom 18. März 1999 und dem Konzept zur „Erhaltung der historischen Gasbeleuchtung in Dresden als technisches Denkmal“ vom Oktober 2010 (V0533/10) genießt die vorhandene gasbetriebene Beleuchtungsanlage Bestandsschutz.

Das Amt für Kultur und Denkmalschutz als Träger öffentlicher Belange lehnt eine elektrische Beleuchtungsanlage mit Verwendung historischer, jedoch elektrifizierter Kandelaber (Vorzugsvariante) bzw. auch eine Nachverdichtung der historischen Beleuchtungsanlage mit elektrifizierten Kandelabern unter der Hinnahme von sicherheitsrelevanten Risiken für alle Verkehrsteilnehmer sowie ohne der Abwägung von wirtschaftlichen und Klimaschutzrechtlichen Aspekten ab.

Andererseits ist aber der Aspekt von hoher Bedeutung, dass Anwohner in ihrem unmittelbaren Wohnumfeld öffentliche Verkehrsanlagen erwarten, die zu ihrer eigenen Sicherheit eine den technischen Normen entsprechende Beleuchtung besitzen.

Die Poststraße ist Bestandteil des Straßennetzes und verläuft in einem Wohngebiet, in dem viele ältere Menschen sowie Familien mit Kindern wohnen, wodurch die Sicherheit von Schulwegen besonderes Augenmerk besitzt. Gleichzeitig ist auch den Bedürfnissen aller anderen vorhandenen Verkehrsteilnehmer bezüglich der sicheren Nutzung des öffentlichen Verkehrsraumes Rechnung zu tragen. Dieses kann in den Dämmerungs- und Nachtstunden nur durch eine gleichmäßige Ausleuchtung der gesamten Verkehrsfläche erreicht werden, um beispielsweise ein rechtzeitiges Erkennen von Fußgängern, die die Fahrbahn queren, zu ermöglichen. Diese erforderlichen Lichtverhältnisse können mit einer gasbetriebenen Beleuchtungsanlage nicht erreicht werden.

Die bei der Planung von Straßenbaumaßnahmen zu beachtenden Regelwerke und Vorschriften gehen davon aus, dass nach der Erneuerung einer Verkehrsanlage diese den jeweils aktuellen Nutzungsansprüchen aller Verkehrsteilnehmer mit einer hohen Verkehrssicherheit sowie der Beachtung wirtschaftlicher und umweltrelevanter Prämissen entspricht.

Der Straßenbaulastträger steht in der Pflicht, verkehrssichere Verkehrsanlagen unter Beachtung wirtschaftlicher und umweltrelevanter Kriterien für alle Verkehrsteilnehmer anzubieten.

Aus diesem Grunde kann das Straßen- und Tiefbauamt sicherheitsrelevante Risiken, die bei einem Erhalt der vorhandenen Beleuchtungsanlage aus Gaskandelabern auf der Poststraße entstehen würden, nicht mittragen.

4.2 Abwägender Vergleich von historischer Gasbeleuchtung und elektrisch betriebener Beleuchtung

Der Denkmalschutz im Gebiet Löbtau erstreckt sich auf das vorhandene Erscheinungsbild der Straßen und Plätze einschließlich ihrer Ausstattung und straßenbegleitenden Bepflanzung. Bezüglich der Straßenbeleuchtung ist der ursprüngliche Bestand heute nicht mehr vollständig vorhanden.

Im Zusammenhang mit komplexen Straßenbaumaßnahmen im Sanierungsgebiet Dresden-Löbtau wurde bereits in den vergangenen Jahren begonnen, mit Zustimmung des Amtes für Kultur und Denkmalschutz verschlissene gasbetriebene Straßenbeleuchtungen durch elektrifizierte Anlagen zu ersetzen, wobei die Kandelaber aufgearbeitet und einem Wiedereinsatz zugeführt wurden. In diesen Straßenzügen wurden dadurch die Voraussetzungen für qualitativ hohe und sichere Nutzungsansprüche für alle Verkehrsteilnehmer geschaffen (siehe Anlage 4: Leuchtkörper).

Darüber hinaus werden die vorhandenen Gasleuchten auf der Poststraße bereits seit längerer Zeit nicht mehr in der ursprünglichen Weise betrieben. Sie sind mit elektrisch betriebenen Dämmerungsschaltern ausgerüstet, die den historischen Laternenanzünder ersetzen. Dadurch ist bereits heute die Komplexität des technischen Gasmehanismus zum historischen Original nicht mehr vollständig gegeben.

Das unter Schutz gestellte Wohnviertel Löbtau wird in Zukunft nur dann als Denkmal Bestand haben, wenn es weiter bewohn- und bewirtschaftbar bleibt. Seit der Zeit der Errichtung der Gasbeleuchtung haben sich Verkehrsgewohnheiten und Verkehrsbedürfnisse grundlegend gewandelt. Es die Pflicht der Verwaltung, die öffentlichen Anlagen den neuen Ansprüchen gemäß zu gestalten. Nur dadurch kann die Vitalität historischer unter Denkmalschutz stehender Viertel auch erhalten bzw. wiederbelebt werden. Nicht zuletzt spiegelt sich das in den Forderungen der Bewohner dieser Gebiete gegenüber der Verwaltung wieder. In diesem Zusammenhang dient die zeitgemäße Erneuerung der Verkehrsanlagen insbesondere dem Denkmalschutz.

Bei der Betreibung einer Gasbeleuchtung auf Straßen in der heutigen Zeit ist zu beachten, dass diese eine unwirtschaftliche und klimaschutzbedenkliche Methode zur Ausleuchtung des öffentlichen Verkehrsraumes darstellt. Die gegenwärtig noch verwendeten Gasglühkörper von Gasbeleuchtungsanlagen können bei Weitem nicht bezüglich Lichtausbeute, Lichtstrom und Lebensdauer einer elektrischen Beleuchtung Stand halten. Der Betriebs- und Unterhaltungsaufwand bei Gasbeleuchtung ist erheblich höher gegenüber einer elektrischen Anlage. So besitzen Gasleuchten einen etwa 4-fach höherer Wartungsaufwand aufgrund der geringen Haltbarkeit der Glühkörper sowie einen 5-fach höheren Energiebedarf, was sich in den Kosten für Betrieb und Wartung von 537 Euro/Jahr gegenüber elektrischen Leuchten von 170 Euro/Jahr widerspiegelt.

Aufgrund der nur begrenzten Haltbarkeit der Batterien müssen in Dresden u. a. jährlich ca. 2.000 Batterien gewechselt und einer Aufbereitung zugeführt werden, was zur bereits vorhandenen Umweltbelastung durch den bestehenden nicht unerheblichen CO₂ Ausstoß von Gasleuchten hinzuzurechnen ist.

Die Helligkeit einer Gasleuchte beträgt nur ein Achtzigstel gegenüber einer modernen, dem

Stand der Technik entsprechenden elektrischen Leuchte mit einer Lichtausbeute bis zu 130 lm/W. Dadurch ist eine ausreichende Ausleuchtung öffentlicher Verkehrsräume bei Beibehaltung von vorhandenen Gasleuchten bzw. mit einer gestalterisch sinnvollen und wirtschaftlichen Erweiterung nicht gegeben.

Im Arbeitsblatt G 510 „Gasstraßenbeleuchtung, lichttechnische Grundlagen, Planung, Bau und Betrieb“ des Deutschen Vereines des Gas- und Wasserfaches e. V. (DVGW) wird unter Kapitel 1 „Geltungsbereiche“ ausgeführt, dass für die Planung von Gasstraßenbeleuchtungsanlagen die DIN EN 13201 „Beleuchtung von Straßen, Wegen und Plätzen“ mit zu berücksichtigen ist. Darin ist festgeschrieben, dass für die Planung der Öffentlichen Straßenbeleuchtung hinsichtlich der Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs unabhängig vom Energieträger, die gleichen technischen Parameter einzuhalten sind.

Die aktuellen technischen Vorgaben für die öffentliche Beleuchtung von Straßenverkehrsflächen in den zu beachtenden Regelwerken und Vorschriften können auf der Poststraße beim Festhalten an der vorhandenen Gasbeleuchtungsanlage, einem Versetzen bzw. der Anordnung neuer Leuchtenstandorte (was im Übrigen dem zum Erhalt von Kulturdenkmälern ausgerichteten Denkmalschutzgesetz widerspricht) bei Weitem nicht erreicht werden.

Eine annähernd entsprechende Ausleuchtung des Verkehrsraumes durch Gasleuchten würde auf der Poststraße im Ergebnis einer im Rahmen der Planung durchgeführten Bestimmung von Lichtmastabständen Leuchtenabstände unter 10 m erfordern, was aus gestalterischer Sicht sowie wirtschaftlichen Aspekten nicht weiterverfolgt werden kann.

Bei einem Erhalt der historischen Gasbeleuchtungsanlage auf der Poststraße an den vorhandenen Standorten innerhalb des Straßenquerschnittes kann die Mindestbreite für Gehwege von 2,00 m (Regelbreite 2,50 m) auf der Ostseite (z. Z. nur 1,75 m Durchgangsbreite) nicht umgesetzt werden. Weiterhin wäre eine sinnvolle Anordnung von Parkstellflächen sowie Standorten für Baumneuanpflanzungen nicht möglich.

Im Ergebnis der angeführten Argumente bezüglich eines Erhalts der Gasbeleuchtungsanlage in der bestehenden Form ist die Planung einer Neugestaltung des Straßenraumes auf der Poststraße unter Beachtung verkehrs- und städtebaulicher Prämissen nur mit einer elektrifizierten Beleuchtungsanlage sinnvoll, zielführend und wirtschaftlich.

4.3 Zusammenfassung

Im Rahmen der Vorplanung wurden 3 Varianten zur Umgestaltung des Straßenraumes auf der Poststraße untersucht. In Auswertung dieser wurde die Variante 4 als Vorzugslösung erstellt, welche bereits die Hinweise von Trägern öffentlicher Belange enthält. Ihr gebührt der Vorzug aus den folgenden Gründen:

- Es wird eine optimale Aufteilung der Verkehrsfläche unter Beachtung des Gebietscharakters erreicht.
- Die technischen Anforderungen zur Ausleuchtung des öffentlichen Verkehrsraums werden erfüllt.
- Klimaschutzrelevante Belange werden berücksichtigt.
- Forderungen für die Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Menschen werden durchgängig umgesetzt.
- Die Verkehrssicherheit kann am deutlichsten verbessert werden.
- Die Straßenraumumgestaltung kann stadtgestalterisch als hochwertig charakterisiert werden.

In der Vorzugslösung konnten jedoch wie auch bei den anderen untersuchten Lösungen die denkmalpflegerischen Belange hinsichtlich des Erhalts der historischen Beleuchtungsanlage im Bestand mit dem Leuchtmedium Gas nicht berücksichtigt werden.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen Vor- und Nachteile der untersuchten Varianten.

Bewertungskriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
Breite Fahrbahn Kfz-Verkehr	++	+	+	+
Verkehrsberuhigung	o	+	+	+
Fußgängerverkehr	++	++	++	++
Ruhender Verkehr	o	+	++	++
Erhaltung Baumbestand/ Neupflanzungen	o	+	o	++
Straßenraumgestaltung	o	++	+	++
Berücksichtigung Denkmalschutz	++	+	+	+
Verkehrssicherheit	o	+	+	++

Bewertung: ++ sehr günstig
 + günstig
 o mäßig
 -- ungünstig

Die Vorzugsvariante weist eine klare Struktur im Straßenraum auf, welche durch eine gleichmäßige und durchgängige Aufteilung des Straßenquerschnitts unter Beachtung von Denkmalschutzbelangen unterstrichen wird. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und im Sinne der Vitalität des Wohngebietes in seiner erhaltenswerten Struktur ist der vollständige Schutz der historischen Gasbeleuchtung hinsichtlich Leuchtmittel aufgegeben worden. Der Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit sowie guten Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer wurde bei der Vorzugsvariante gegenüber dem Erhalt der vorhandenen, in ihrer Ausleuchtung ungenügenden, unterhaltungsmäßig teuren sowie nicht umweltschonenden Gasbeleuchtung zugunsten einer Beleuchtungsanlage bestehend aus elektrisch betriebenen Leuchten mit wiederaufgearbeiteten historischen Kandelabern der Vorzug gegeben. Durch beidseitig angeordnete Baumstandorte und öffentliche Beleuchtung nach historischem Vorbild, als auch der Parkstreifen für Längsstellplätze, wird der Charakter des Straßenzugs und somit auch des Wohnumfeldes mit der Gründerzeitbebauung aufgewertet.

Damit kann auf der Poststraße den technischen Anforderungen zur Ausleuchtung öffentlicher Verkehrsflächen und den allgemeinen Vorgaben zur Verkehrssicherheit sowie der Ordnung und Sicherheit für den öffentlichen Verkehrsraum im Ganzen entsprochen werden. Weiterhin kann dem integrierten Energie- und Klimaschutzgesetz der Stadt Dresden als auch dem Aktionsplan der Landeshauptstadt zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen werden.

Außerdem geht das geplante Straßenbauvorhaben auf der Poststraße in seiner Form der Straßenraumaufteilung konform mit anderen innerhalb des Sanierungsgebietes bereits durchgeführten Umgestaltungsmaßnahmen, bei denen die öffentliche Beleuchtungsanlage unter Erhalt der historischen Leuchtmasten elektrisch erneuert wurden.

Bei einer Ablehnung der Vorzugsvariante wird der Straßenbaulastträger die Straßenbaumaßnahme Poststraße nicht realisieren können. Um seiner Verkehrssicherungspflicht gerecht zu werden, stimmt dieser nur einer durchgängigen Beleuchtung mit elektrisch betriebenen Kandelabern zu. Sofern die vorhandene Gasbeleuchtung erhalten bleiben soll, ist die Neugestaltung des Straßenraumes nicht möglich und die Nutzbarkeit der Straße kann alternativ nur durch einen Deckentausch, welcher jedoch entsprechend den Fördervorschriften nicht förderwürdig ist, erhalten werden.

Wird die Umgestaltung der Poststraße im Förderzeitraum des Sanierungsverfahrens Löbtau bis 2017/18 nicht umgesetzt, können die zur Verfügung stehenden Fördermittel i. H. v. ca. 710 T Euro (als 2/3-Förderanteil) beim Fördermittelgeber nicht abgerechnet und eine Rück- bzw. Teilrückzahlung durch die Landeshauptstadt Dresden nicht ausgeschlossen werden.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Lageplan Straßenraumumgestaltung Poststraße im Sanierungsgebiet Löbtau
Anlage 2	Variantenübersicht
Anlage 3	Planung Poststraße, Arbeitsstand Vorplanung (Variante 1, Variante 4)
Anlage 4	Leuchtkörper (Fotodokumentation)

Helma Orosz