



Vorlage Nr.: V2898/14
Datum: 3. Juni 2014

Vorlage

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

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Bauvorhaben "Hochwasserschadensbeseitigung Prießnitzbrücke/Bautzner Straße"

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt den Planungsentwurf für das Bauvorhaben Hochwasserschadensbeseitigung Prießnitzbrücke/Bautzner Straße gemäß Anlage 3 der Vorlage (Lageplan Vorzugslösung Variante 2 mit Querschnitten vom März 2014).
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass diese Maßnahme planungsrechtlich durch ein Planrechtsverfahren gesichert werden soll.
3. Das Bauvorhaben soll unter Berücksichtigung der Haushaltbedingungen in der Landeshauptstadt voraussichtlich ab 2016 umgesetzt werden.
4. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss Stadtentwicklung und Bau zur Kenntnis gegeben.

bereits gefasste Beschlüsse:

- V2577/13 vom 12. Dezember 2013 „Wiederaufbauplan der Landeshauptstadt Dresden zum Juni-Hochwasser 2013“, Anlage 1, lfd. Nr. 168 Ersatzneubau Brücke B1022

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	12
Projekt/PSP-Element:	TI.31213 – B0122 Bautzner Str. JHW2013
Kostenart:	68110000 – Invest-zuw. v. Land 78520000 – Auszahlungen für Tiefbau
Investitionszeitraum/-jahr:	2016
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	1,499 Mio. Euro (2016)
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	2,330 Mio. Euro (2014 bis 2016) (dv. 1,499 Mio. Euro im Haushalt eingeordnet)

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

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	Teilergebnishaushalt 12, Produktbereich 54
Produkt:	10.100.54.4.0.01 – Bereitstellung von Verkehrsflächen an Bundesstraßen
Kostenart:	42210000 – Unterhaltg. unbewegl. Anlagen 42711000 – Bes. Aufw. Öffentl. Beleuchtung
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	25.958 Euro/a Auflösung Sonderposten
Laufender Aufwand/jährlich:	19.494 Euro/a Betrieb + Unterhaltung <u>55.208 Euro/a Abschreibung</u> 74.702 Euro/a Summe

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	71.379 Euro/2016 Restbuchwert

Deckungsnachweis:

PSP-Element:
 Kostenart:

Begründung:**1. Veranlassung**

Die Brücke (B0122) im Zuge der Bautzner Straße über die Prießnitz wurde durch das Hochwasser im Juni 2013 beschädigt. Im Rahmen des Wiederaufbauplanes ist die Brücke als Hochwasserschadensbeseitigungsmaßnahme (HWSB) durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr bestätigt worden. Zu den Schäden am Bauwerk sind die starke Durchfeuch-

tung und die deutliche Erweiterung der Schadstelle in Form von Rissen, sich lösenden Steinen und Fugenausbrüchen zu zählen. Diese Schäden führen zu einem eingeschränkten Tragverhalten der Brücke. Die Brücke soll im Zuge eines Ersatzneubaus an gleicher Stelle erneuert werden.

Auf Grund der hohen Verkehrsbedeutung der Bautzner Straße wird zusätzlich zum Ersatzneubau der Sperschatten genutzt, um die angrenzenden Straßenbereiche ebenfalls nach dem Stand der Technik zu erneuern und an die an den Straßenraum zu stellenden Anforderungen anzupassen. Wichtige Maßnahmebestandteile sind die barrierefreie Erneuerung der Straßenbahnhaltestelle „Diakonissenkrankenhaus“ sowie die Herstellung von Radverkehrsanlagen.

2. Ausgangssituation

Die an der Brücke und im Straßenraum vorhandenen Mängel bedingen eine dringende Erneuerung der gesamten Verkehrsanlage gemäß dem Stand der Technik. Die Gesamtlänge des beplanten Bereichs beträgt rund 400 m.

Die während der vergangenen Jahre gegebene Unfallsituation mit dem Schwerpunkt Einmündung Diakonissenweg erfordert eine Überprüfung der künftigen Gestaltung der beiden Teilknoten Diakonissenweg und Radeberger Straße.

▪ Städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Bautzner Straße passiert einen stadträumlich sehr wertvollen Bereich mit bedeutender, zum Teil denkmalgeschützter Villenarchitektur und Gründerzeitbebauung. Der Straßenraum westlich des Diakonissenwegs bzw. der Prießnitz durchquert das Sanierungsgebiet S-01 „Preußisches Viertel“. Der Planungsabschnitt zwischen Forststraße/Radeberger Straße und Stolpener Straße befindet sich im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung H-05 „Preußisches Viertel“ nach § 172 BauGB sowie im Denkmalschutzgebiet D9 „Preußisches Viertel“ (siehe Übersichtsplan Anlage 1). Mindestens sechs Gebäude sind in diesem Teilbereich als Kulturdenkmale gemäß Sächsischem Denkmalschutzgesetz geschützt.

Die Prießnitzbrücke und der beidseitig angrenzende Planungsabschnitt der Bautzner Straße liegt im Zuge einer Bundesstraße (B 6) mit vielfältigen verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen. Neben dem Fungieren als innerstädtische Verkehrsachse wird die Bautzner Straße durch eine Mischstruktur aus Einzelhandels-, Gewerbe-, Gastronomie- und Wohnnutzungen tangiert.

Die vorhandene Straßenraumbreite beträgt rund 20 m. Davon beträgt die Fahrbahnbreite etwa 12 m. Überwiegend östlich der Einmündung Radeberger Straße sind in den beidseitigen Gehwegen eine Vielzahl an Baumstandorten integriert. Radverkehrsanlagen existieren derzeit nicht.

Die Straßenbahngleisanlagen sind im Straßenabschnitt zwischen den Einmündungen Radeberger Straße und Prießnitzstraße inkl. Brücke über die Prießnitz zustandsbedingt erneuerungsbedürftig. Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht und nicht nutzerfreundlich.

Die in der Bautzner Straße tagsüber im 10 min-Takt verkehrende Straßenbahnlinie 11 wird straßenbündig annähernd in Fahrbahnmitte geführt. Der Gleisachsabstand beträgt im größten Teil des Planungsbereichs noch 2,55 m. Beidseitig angrenzend wurde in stadt- und landwärtiger Richtung der Gleisachsabstand im Jahr 2013 bereits auf 3,00 m erweitert.

▪ Verkehrsbelastung im Bestand und Prognose 2025, ÖPNV-Fahrgastzahlen

Die aus 2010/2011/2013 aktuell verfügbaren Kfz-Verkehrsbelastungen liegen in der Bautzner Straße im Querschnitt zwischen ca. 16.800 Kfz/24 h und 17.300 Kfz/24 h im Bereich Stolpener Straße – Radeberger Straße sowie zwischen ca. 26.100 und 27.700 Kfz/24 h im Bereich Radeberger Straße – Prießnitzstraße. Mit Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke hat sich hier augenscheinlich eine Verringerung der Kfz-Verkehrsbelastung ergeben, für die jedoch noch keine aktuellen Zahlen vorliegen.

Die für die Spitzenstunde ermittelten Radverkehrsbelegungen liegen im Planungsbereich derzeit zwischen rund 65 und 120 Fahrrädern/h.

Für den Prognosehorizont 2025 liegt die berechnete Verkehrsbelastung im Querschnitt bei jeweils 4 Prozent SV-Anteil zwischen 16.150 Kfz/24 h und 11.750 Kfz/24 h im Bereich Stolpener Straße – Radeberger Straße (minus ca. 4 bis 32 Prozent im Vergleich zur Ist-Belegung) sowie bei 19.850 Kfz/24 h im Bereich Radeberger Straße – Prießnitzstraße (minus ca. 24 bis 28 Prozent).

Die Linie 11 beförderte 2012 im Planungsabschnitt ca. 10.700 Fahrgäste pro Werktag. An der Haltestelle „Diakonissenkrankenhaus“ steigen ca. 1.800 Fahrgäste täglich ein oder aus.

3. Planungsrechtliche Situation

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK), der Flächennutzungsplan sowie der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus weisen den Verkehrszug Bautzner Straße als Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes aus. Mit Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke sowie nach der Straßenraumerneuerung im Zuge der Stauffenbergallee (West) soll die Bundesstraße B 6 dann über die Stauffenbergallee und Radeburger Straße zur Bundesautobahn A 4 verlaufen. Im Untersuchungsabschnitt wird die Bautzner Straße dann zur Staatsstraße S 179 bzw. sonstigen Hauptverkehrsstraße herabklassifiziert.

Folgende Stadtratsbeschlüsse sind im Planungsabschnitt wirksam:

- Das Denkmalschutzgebiet D9 „Preußisches Viertel“ wurde am 18. März 1999 durch Satzung vom Stadtrat bestätigt.
- Die Erhaltungssatzung H-05 „Preußisches Viertel“ ist seit dem 20. März 1998 rechtskräftig. Sie fordert im Bereich des Planungsgebiets unter anderem die „Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt“. Somit sind bauliche Veränderungen nur unter Rücksichtnahme auf vorhandene Grundstrukturen und Werte zugelassen.
- Das Sanierungsgebiet S-01 „Preußisches Viertel“ ist seit dem 13. März 1998 rechtskräftig.
- Der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Dresden 2011 (Beschluss-Nr. V1017/11 vom 12. Mai 2011).

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

4. Zielsetzung

Die Baumaßnahme verfolgt als Hauptziel die Wiederherstellung des Brückenbauwerks über die Prießnitz im Zuge der Bautzner Straße sowie die Ertüchtigung des beidseitig angrenzen-

den Straßenraums nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Nutzungsansprüche durch alle Verkehrsarten.

Dabei werden im Einzelnen die folgenden Ziele verfolgt:

- Beschleunigung des ÖPNV und Schaffung behindertengerechter Haltestellen gemäß Vorgabe Personenbeförderungsgesetz (bis 2022 Herstellung der Barrierefreiheit)
- Gewährleistung der Anforderungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Sicherstellung eines möglichst homogenen Verkehrsablaufs zwischen MIV und ÖPNV
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Senkung der Schadstoffemissionen entsprechend der Ziele des Luftreinhalteplans
- Schaffung eines Angebots für den Fahrradverkehr
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere der Sicherheit für Kinder und ältere sowie mobilitätseingeschränkte Personen
- Beachtung förderfähiger Ausbaukriterien

5. Planungskonzept Vorzugslösung Variante 2 (Anlage 3)

▪ Straßenraumgestaltung, Verkehrsablauf, Haltestelle und Brückenverbreiterung

Mit der Planung wird der Straßenraum und Verkehrsablauf in dem betrachteten Teilabschnitt (neu) geordnet. Die Straßenbahn wird mit auf 3,00 m erweitertem Achsabstand in Mittellage geführt.

Auf dem Gleisbereich wird zwischen Prießnitzstraße und Stolpener Straße je Fahrtrichtung ein ausreichend breiter Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr vorgesehen. Den im Mischverkehr ÖPNV/MIV genutzten jeweils etwa 3,55 m breiten Fahrstreifen in Straßenmitte schließen sich Radverkehrsanlagen in Form von beidseits meist 2,10 m breiten Radfahrstreifen an. Damit wird die heutige teilweise Überlappung der Verkehrsräume (mit dem Schwerpunkt Kfz-Verkehr/Radverkehr) vermieden, was künftig einen verbesserten Verkehrsablauf bewirken wird.

Im Planungsabschnitt zwischen Radeberger Straße und Prießnitzstraße ist eine Spreizung der Straßenbahngleise vorgesehen, um für die Linksabbieger in die Radeberger Straße einen separaten Aufstellraum zwischen den Gleisen zu gewinnen. Das Linksabbiegen in den Diakonissenweg ist aus Verkehrssicherheitsgründen künftig nur noch für zum Diakonissenkrankenhaus einführende Rettungsfahrzeuge mit Sondersignal zugelassen.

Die vorhandene anforderungsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlage (F-LSA) östlich der Einmündung Radeberger Straße wird aus Verkehrssicherheitsgründen und mit dem Ziel eines gesicherten Haltestellenzugangs durch eine Knotenpunkt-LSA ersetzt.

Die an der Einmündung Radeberger Straße derzeit jeweils in den Zufahrten Bautzner Straße befindlichen Haltestellen mit Aus- und Einstieg im Niveau der Fahrbahn werden entsprechend der Bedürfnisse und des Fahrgastaufkommens neu symmetrisch gegenüberliegend zwischen den Einmündungen Diakonissenweg und Prießnitzstraße auf die Brücke über der Prießnitz verlagert. Die Ausbauf orm ist ein Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn. Zwecks barrierefrei möglichem Einstieg wird auf einer Länge von jeweils 40 m auch im Bereich der Brücke über die Prießnitz eine Bordanschlagshöhe von 23 cm hergestellt.

Die neue Straßenraumgestaltung erfordert eine Verbreiterung der Brücke über die Prießnitz von 2,05 m in nördlicher Richtung. Dies bedingt Grunderwerb auf einer Fläche von 95 m².

Im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen ist mit dem Ziel einer vertiefenden Betrachtung der Seitenräume die Beauftragung einer gestalterischen Begleitplanung beabsichtigt.

▪ **Fußgänger- und Radverkehr, Andienung**

Der Fußgängerverkehr erhält unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten abschnittsweise instandgesetzte und nutzungsgerechte Gehwege, die an den Knotenpunkten und weiteren Querungsstellen mit Bordabsenkungen versehen werden. Östlich der Einmündung Prießnitzstraße ist eine neue Fußgängerquerungsmöglichkeit in Form einer F-LSA geplant, welche gleichzeitig als gesicherter Haltestellenzugang und verbesserte Ausfahrtmöglichkeit aus der Prießnitzstraße fungiert.

In beiden Fahrtrichtungen werden auf der gesamten Länge zwischen Prießnitzstraße und Stolpener Straße durch den Radverkehr nutzbare Bewegungsräume im Höhengniveau der Fahrbahn eingeordnet. Östlich der Einmündungen Diakonissenweg bzw. Radeberger Straße sind Radfahrstreifen mit einer Breite von beidseitig je 2,10 m vorgesehen. Im Haltestellenbereich auf der Brücke über die Prießnitz sieht die Planung in beiden Fahrtrichtungen angehoebene Radfahrbahnen nach dem geltenden Standardprojekt vor, die auf der stadtwärtigen Seite in jeweils 1,50 m breite Schutzstreifen übergehen.

Für die Radverkehrsbeziehung zwischen Elbe und dem Preußischen Viertel wird in Höhe der verlängerten Forststraße eine LSA-gesicherte Querungsanlage über die Bautzner Straße eingerichtet.

Zur Absicherung einer ausreichenden Andienung besonders der Gebäude Bautzner Straße 99 und 101 wird unmittelbar westlich der Einmündung Stolpener Straße eine 2,00 m breite und ca. 15 m lange Fläche außerhalb der Fahrbahn als temporäre Anlieferungsmöglichkeit vorgeschlagen. Die hier befindlichen zwei Jungbäume sind in diesem Fall umzupflanzen.

▪ **Luftreinhaltung und Großgrün**

Im Luftreinhalte- und Aktionsplan ist die notwendige Zielstellung zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung auf der Bautzner Straße enthalten. Zu deren Umsetzung sollen eine Attraktivitätserhöhung für den ÖPNV, die Verstetigung des MIV und die Herstellung von standardgerechten Anlagen für den Fahrradverkehr beitragen.

Durch das Umweltamt wird **nicht** explizit die Herstellung einer Dosierspur in stadtwärtiger Richtung entsprechend früheren Planungen (in Analogie zum Alternativvorschlag entsprechend Variante 1) gefordert, soweit die vorstehend benannte Zielstellung und Maßnahmen den analogen Effekt erreichen. Die Nachweise für die Erreichung einer ausreichenden Verkehrsqualität entsprechend „Level of Service“ (LOS) werden in den Darstellungen auf der Anlage 5 (Ergebnisse der Verkehrssimulation) erbracht.

Die Umsetzung des Brücken- und Straßenbauvorhabens erfordert im Planungsabschnitt gemäß dem Ausbauvorschlag nach Variante 2 die Fällung von fünf Bäumen zuzüglich des erforderlichen Umpflanzens von zwei Bäumen im Anlieferungsbereich unmittelbar westlich der Stolpener Straße. Eine Umsetzung des Alternativvorschlags nach Variante 1 würde insgesamt neun Baumfällungen erfordern. Gemäß Dresdner Modell ist beim erforderlichen Biotopwertausgleich in Variante 2 die Neupflanzung von 29 Bäumen notwendig, in Variante 1 liegt die Anzahl von notwendigen Baumneupflanzungen bei 60.

Die Anzahl der im Planungsbereich selbst (vorläufig) konzipierten Baumneupflanzungen liegt gemäß Alternativlösung Variante 1 bei 10, in der Vorzugslösung nach Variante 2 beträgt die Anzahl 12.

6. Planungskonzept Alternativlösung Variante 1 (Anlage 2)

Im Folgenden sind die wesentlichsten funktionellen und Gestaltungsunterschiede gegenüber der vorstehend erläuterten Vorzugslösung nach Variante 2 dargelegt:

▪ **Straßenraumgestaltung, Verkehrsablauf, Haltestelle und Brückenverbreiterung**

Mischverkehr ÖPNV/MIV findet weiterhin in landwärtiger Fahrtrichtung statt. Stadtwärts wird an der Einmündung Radeberger Straße in der Bautzner Straße neben dem Gleis ein 107 m langer separater Kfz-Fahrestreifen vorgesehen, der auf dieser Länge das Nebeneinanderfahren bzw. zeitversetzte Passieren von Straßenbahnen und Fahrzeugverkehr ermöglicht (allerdings sind dafür zwei Baumfällungen erforderlich). Der stadtwärtige Fahrestreifen setzt sich in der Haltestelle fort („angehobene Kfz-Fahrbahn mit integriertem Schutzstreifen“).

An der Einmündung Prießnitzstraße entsteht stadtwärts infolge der erforderlichen Verflechtung zwischen Straßenbahn-, Kfz- und Radverkehr ein Konfliktpunkt ähnlich der Situation am Knotenpunkt Bautzner Straße/Rothenburger Straße, der zu kritischen Verkehrssituationen führen kann.

Die Haltestellengestaltung auf der Prießnitzbrücke erfolgt aufgrund des separaten Fahrestreifens an der Nordseite asymmetrisch. Die Zufahrt zur Erschließung der nördlich anliegenden Flurstücke 430/8 und 431 a musste in die Haltestellenrampe verlegt werden (dadurch hier schwierige Neigungsverhältnisse und zwei weitere Baumfällungen). Der stadtwärtige Verkehrsablauf stellt sich infolge der erforderlichen der Sicherung des Fahrgastwechsels mittels DZI-Steuerung analog zum Ausbausvorschlag dar.

Die neue Straßenraumgestaltung erfordert eine Verbreiterung der Brücke über die Prießnitz von 5,35 m in nördlicher Richtung. Dies erfordert Grunderwerb auf einer Fläche von 290 m².

▪ **Fußgänger- und Radverkehr, Andienung**

Infolge des abschnittswisen separaten stadtwärtigen Fahrestreifens neben dem Straßenbahngleis erhöhen sich die Querungs- und Konfliktlängen für den Fußgängerverkehr an den Querungsstellen über die Bautzner Straße beidseits der Haltestelle um rund 3 m (Anlage 4), was eine höhere Fußgängerfreigabe- und -räumzeit nach sich zieht.

Für den Radverkehr sind beim Alternativvorschlag nur punktuell Schutzstreifen einordenbar. Landwärts beträgt dessen Länge rund 220 m, stadtwärts nur 95 m (vorwiegend im Haltestellenbereich). Aufgrund der in stadtwärtiger Richtung weitgehend fehlenden Radverkehrsanlage kann die Andienung der Gebäude Bautzner Straße 99 und 101 vom Fahrestreifen aus erfolgen.

7. Ergebnisse der Verkehrssimulation (Anlagen 4 und 5)

Die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen wurde mittels verkehrstechnischer Untersuchungen durch Verkehrssimulationen nachgewiesen. Die Ermittlung der Verkehrsqualitäten erfolgte auf Basis der für 2025 vorgegebenen Prognosezahlen. In der Anlage 4 sind in Form eines Variantenvergleichs einige Rahmenbedingungen hinsichtlich der Infrastruktur (Blatt 1) und der Verkehrstechnik (Blatt 2) ausgewiesen und dargestellt.

Aus der beiliegenden Anlage 5 gehen die LSA-Verlustzeiten in den verschiedenen Knotenpunktzufahrten sowie die Qualitätsstufen im Verkehrsablauf (LOS-Stufen - siehe farbige Darstellung) für den MIV und Fußverkehr (Blatt 1) und den ÖPNV (Blatt 2) hervor.

In der vergleichenden Darstellung sind die mittleren Wartezeiten und Rückstaulängen für den Prognosehorizont 2025 der Varianten 1 und 2 angegeben.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der geprüfte Knotenpunkt Bautzner Straße/Radeberger Straße mit seinen zwei Teilknoten für beide Vorplanungsvarianten als leistungsfähig einzustufen ist. Die Variante 2 (Vorzugslösung) weist bei gleichen LOS-Stufen für

den MIV vor allem in stadtwärtiger Fahrtrichtung eine etwas höhere Leistungsfähigkeit auf. Die Verkehrsqualität liegt stadtwärts aus der Radeberger Straße und Bautzner Straße auf dem akzeptablen Niveau LOS D und in der Bautzner Straße landwärts sogar bei LOS B. (In analogen Fällen wurde LOS D durch die Landesdirektion Dresden bzw. das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit mindestens gefordert und akzeptiert.)

Beide Varianten erfüllen für alle Fußgängerquerungen die Anforderung einer ausreichenden Verkehrsqualität (LOS A für die Furten Radeberger Straße und LOS D für die Furten Bautzner Straße).

Der ÖPNV kann unter den gegebenen Rahmenbedingungen (Kfz-Abräumströme und Fußgängerheranholung) in beiden Varianten zumeist in sehr guter bis guter Qualität bewältigt werden. Die deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität in der Vorzugsvariante 2 (LOS A und B) im Vergleich zur Alternativlösung gemäß Variante 1 (LOS B und C) resultiert aus den reduzierten Mindestfreigabezeiten der Fußgängerquerungen über die Bautzner Straße sowie den geringeren Zwischenzeiten zum räumenden Fußverkehr über die Bautzner Straße.

8. Variantenvergleich und Fazit

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

- Verkehrssicherheit infolge der Anzahl und Art der Konfliktpunkte
- Stetigkeit der Verkehrsführung, vorrangig MIV und Radverkehr
- zu erfüllenden Anforderungen durch den Luftreinhalteplan
- Verkehrsqualität und LOS-Stufen, vorrangig des ÖPNV und MIV
- Länge und Funktionalität von separaten Radverkehrsanlagen
- Querungs- und Konfliktlängen für den Fußgängerverkehr
- Verkehrsraumgestaltung in Bezug auf die Haltestellenform
- Symmetrie der Verkehrsanlagen in Bezug auf die Linienführung
- erforderlichen Umbaulänge der 2013 fertiggestellten „Festen Fahrbahn“
- Anzahl erforderlicher Baumfällungen und möglicher Baumneupflanzungen
- im umgestalteten Straßenraum befindlichen neu zu versiegelnden Flächen
- erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen und Flächengröße des Grunderwerbs
- Höhe der Aufwendungen für den Ersatzneubau der Brücke über die Prießnitz

Fazit:

Die Variante 2 hat gegenüber Variante 1 den Vorteil, dass sie für alle Verkehrsarten die zu stellenden Nutzungsanforderungen am besten erfüllt.

Bei sämtlichen vorgenannten Kriterien zeigen sich Vorteile im Falle der Umsetzung der Vorzugslösung gemäß Variante 2.

Aus verkehrlicher Sicht sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse der durchgeführten Verkehrssimulationen ist Variante 2 als die günstigere Lösung anzusehen und wird somit zur Beschlussfassung empfohlen.

Bezüglich der voraussichtlichen Förderfähigkeit ist zu erwarten, dass insbesondere unter Beachtung der Aspekte Verkehrssicherheit und geplante Radverkehrsanlagen die Lösung gemäß Vorzugsvariante 2 eine entsprechende Bezuschussung erhalten wird.

9. Planungsbeteiligte

Die Vorplanung wurde mit den folgenden Ämtern und Einrichtungen umfassend abgestimmt. Von allen Beteiligten wurde die Vorzugslösung gemäß Variante 2 einmütig bestätigt:

- Stadtplanungsamt
- Straßen- und Tiefbauamt
- Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft
- Umweltamt
- Amt für Kultur und Denkmalschutz
- Ortsamt Neustadt
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Stadtwerke Dresden, DREWAG Netz
- Stadtentwässerung Dresden GmbH

10. Kostenschätzung

Die Gesamtinvestitionskosten betragen gemäß der vorgeschlagenen Vorzugsvariante 2 auf Anlage 3 nach Kostenschätzung ca. 4,60 Mio. Euro.

Diese unterteilen sich wie folgt:

Brückenbau	1,16 Mio. Euro
Gleisbau, Fahrleitung, Haltestellen	1,80 Mio. Euro
Straßenbau inkl. Entwässerung	0,53 Mio. Euro
Landschaftsbau inkl. Baumersatz und Biotopwertausgleich	0,10 Mio. Euro
Sonstiges (Ausstattung inkl. LSA, BE, Verkehrsführung)	0,56 Mio. Euro
Grunderwerb 95 m ²	0,03 Mio. Euro
Planungskosten	0,42 Mio. Euro

Demgegenüber belaufen sich die Investitionskosten für die alternative Variante 1 gemäß Anlage 2 nach Kostenschätzung auf ca. 5,62 Mio. Euro.

Diese unterteilen sich wie folgt:

Brückenbau	1,33 Mio. Euro
Gleisbau, Fahrleitung, Haltestellen	2,21 Mio. Euro
Straßenbau inkl. Entwässerung	0,58 Mio. Euro
Landschaftsbau inkl. Baumersatz und Biotopwertausgleich	0,19 Mio. Euro
Sonstiges (Ausstattung inkl. LSA, BE, Verkehrsführung)	0,72 Mio. Euro
Grunderwerb 290 m ²	0,08 Mio. Euro
Planungskosten	0,51 Mio. Euro

Für die **Erneuerung von Versorgungsleitungen** zusätzlich erforderliche Investitionsmittel sind in den vorstehenden Kostenaufstellungen **nicht enthalten**.

11. Förderung/Eigenmittel

Für die Vorzugsvariante wurden die Kostenanteile für den Straßen-/Brückenbau sowie ÖPNV-Anlagen abgeschätzt. Der städtische Kostenanteil liegt bei 2,33 Mio. Euro. Für die Beseitigung des Hochwasserschadens stehen gemäß Wiederaufbauplan 1,499 Mio. Euro zur Verfügung. Der erforderlich städtische Eigenmittelanteil wird mit der Haushaltsplanung

2015/2016 als Bedarf angemeldet.

Für das Bauvorhaben muss durch den Straßenbaulastträger und die Dresdner Verkehrsbe-
triebe AG bis spätestens zum 30. Juni 2015 auf Basis der fertiggestellten Entwurfsplanung
bei der zuständigen Behörde ein Förderantrag gestellt werden, um die für Maßnahmen der
Hochwasserschadensbeseitigung zur Verfügung stehenden Finanzmittel abrufen zu können.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 Übersichtplan im Maßstab 1 : 2 000
- Anlage 2 Lageplan Vorplanung Alternativlösung Variante 1 im Maßstab 1 : 500
- Anlage 3 Lageplan Vorplanung Vorzugslösung Variante 2 im Maßstab 1 : 500
- Anlage 4 Variantenvergleich Infrastruktur und Verkehrstechnik, 2 Blatt
- Anlage 5 Ergebnisse der Verkehrssimulation, 2 Blatt

Helma Orosz