

Vorlage Nr.: V0689/15
Datum: 25. November 2015

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Ortsbeirat Loschwitz	öffentlich	beratend
Ortschaftsrat Schönfeld-Weißig	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Stadtbahn 2020 - Teilprojekt 2 Bühlau - Weißig

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden bestätigt die Zurückstellung der Straßenbahnverlängerung Bühlau - Weißig und Neueinstufung dieser Strecke in die Priorität 3 gemäß Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn.
2. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für den Bereich Ullersdorfer Platz (Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Rossendorfer Straße) kurz-/mittelfristige Verbesserungen zu untersuchen und dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden einschließlich eines Finanzierungsvorschlages vorzustellen.

bereits gefasste Beschlüsse:

- V0405/10 vom 15. April 2010
- V1480/12 vom 12. Juli 2012

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

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:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:

Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:

Verkehrswert:

Bemerkungen:

Begründung:Ausgangslage

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden hat mit Beschluss V0405/10 vom 15. April 2010 die Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken beschlossen. Diese enthält drei Prioritätsstufen (A: hoch, B: mittel, C: gering), die anhand städtebaulicher, verkehrlicher und betriebswirtschaftlicher Aspekte abgeleitet wurde. Die Prioritätsstufe A besteht aus den drei Maßnahmen Johannstadt - Plauen, Löbtau - Südvorstadt - Strehlen und Bühlau - Weißig. Diese wurden zu einem Gesamtvorhaben Stadtbahn 2020 zusammengefasst. Für diese Strecken wurde ein Rahmenantrag zur Aufnahme in das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) erarbeitet, dessen wesentliche Inhalte am 8. Dezember 2010 vom Ausschuss Stadtentwicklung und Bau zustimmend zur Kenntnis genommen wurden. Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) hat im Ergebnis der Prüfung dieses Rahmenantrages der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) AG mitgeteilt, dass die Strecke Johannstadt - Plauen vorerst zurückgestellt werden soll. Der daraufhin angepasste Rahmenantrag Stadtbahn 2020 mit den Strecken Löbtau - Südvorstadt - Strehlen und Bühlau - Weißig wurde eingereicht und von den Fördermittelgebern Freistaat Sachsen beziehungsweise Bundesrepublik Deutschland bestätigt. Mit Beschluss V1480/12 vom 12. Juli 2012 nahm der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden den neuen Sachstand zur Kenntnis und beauftragte die Oberbürgermeisterin, die Vorplanung für die beiden Strecken durchzuführen.

Planungsgrundlage Stadtbahn 2020, Teilprojekt 2 Bühlau - Weißig

Das Teilprojekt 2 wurde in zwei Planungsabschnitte gegliedert: Planungsabschnitt 2.1 zwischen Grundstraße und Rossendorfer Straße sowie Planungsabschnitt 2.2 Rossendorfer Straße bis Endschleife Weißig.

Für die Planung sind die wesentlichen Grundsätze und Nutzungsansprüche einschließlich der Defizite der einzelnen Straßenabschnitte in einem Anforderungskatalog zusammengestellt worden. Diese sind in den Anlagen 1.1 bis 1.3 ersichtlich. Zu den Defiziten zählen beispielsweise größtenteils fehlende Radverkehrsanlagen, keine barrierefreien Haltestellen, unübersichtliche Platzgestaltung am Ullersdorfer Platz, keine ausreichende Leistungsfähigkeit an wichtigen Knotenpunkten, unzureichende P + R-Kapazitäten, mangelnde städtebauliche sowie freiraumplanerische Qualität, teilweise fehlendes Straßenbegleitgrün.

Varianten für die Streckenabschnitte*Planungsabschnitt 2.1*

Der Abschnitt 2.1 unterteilt sich in die zwei Streckenabschnitte Grundstraße - Ullersdorfer Platz sowie Ullersdorfer Platz - Rossendorfer Straße. Ausgehend von bisherigen Untersuchungen wurden abschnittsweise bis zu fünf Varianten für die Gestaltung des Straßenraumes untersucht, die in der Anlage 2 dargestellt sind.

Variante 1

- stadtwärts ein Fahrstreifen und Gleisbereich abgegrenzt,
- landwärts ein gemeinsamer Fahrstreifen Straßenbahn/Kfz-Verkehr,
- beidseitig Radverkehrsanlagen,
- Gesamtbreite 19,80 Meter.

Variante 2

- stadtwärts und landwärts jeweils ein gemeinsamer Fahrstreifen Straßenbahn/Kfz-Verkehr,
- beidseitig Radverkehrsanlagen,
- Minimalvariante, Gesamtbreite 16,50 Meter.

Variante 3

- stadtwärts ein gemeinsamer Fahrstreifen Straßenbahn/Kfz-Verkehr,
- landwärts überbreiter Fahrstreifen,
- beidseitig Radverkehrsanlagen,
- Gesamtbreite 17,75 Meter.

Variante 4

- stadtwärts ein gemeinsamer Fahrstreifen Straßenbahn/Kfz-Verkehr,
- landwärts zwei Fahrstreifen, davon einer auf dem Gleis,
- beidseitig Radverkehrsanlagen,
- Gesamtbreite 19,75 Meter.

Variante 5 (nicht detailliert untersucht)

- stadtwärts zwei Fahrstreifen, davon einer auf dem Gleis,
- landwärts zwei Fahrstreifen, davon einer auf dem Gleis,
- beidseitig Radverkehrsanlagen,
- Maximalvariante, Gesamtbreite 23 Meter.

Zwischen Ullersdorfer Platz und Rossendorfer Straße sind die Varianten 1, 2 und 5 betrachtet worden.

Die gegenwärtige Breite des Straßenraumes beträgt größtenteils etwa 17,50 Meter, wobei Schwankungen bis 22,80 Meter Breite vorkommen.

Planungsabschnitt 2.2

Für diesen Abschnitt gab es einen mehrstufigen Variantenvergleich. Die erste Stufe umfasst die Trassenkorridore zwischen Bühlau und Weißig. Dabei wurden unter Beachtung vorangegangener Untersuchungen folgende Korridore einbezogen (siehe Übersichtsplan Anlage 3):

- Trassenkorridor 1: Führung entlang der Bundesstraße B 6,
- Trassenkorridor 1.1 (Untervariante): Teilstrecke nördlich der Bautzner Landstraße zwischen Ullersdorfer Platz und Rossendorfer Straße,
- Trassenkorridor 2: direkte Anbindung (Tunnel Weißig),
- Trassenkorridor 3: Führung entlang der Ullersdorfer Landstraße.

Die Trassenkorridore 1.1, 2 und 3 sind aufgrund von Umwelteingriffen (Verlust hochwertiger Flächen bzw. Betroffenheiten Landschaftsschutzgebiet/hochwertiger Biotope) und städtebaulichen Aspekten (erhebliche Grundstückseingriffe) nicht umsetzbar. Zudem sprechen eine schlechte verkehrliche Bewertung (Erschließung bei Variante 3) respektive wirtschaftliche Gründe (Tunnel mit erheblichen Kosten bei Variante 2) gegen diese Varianten. Daher wurde nur der Trassenkorridor entlang der Bundesstraße B 6 näher untersucht. Dieser untergliedert sich in drei Teilabschnitte:

- Rossendorfer Straße - Ortsanfang Weißig,
- Ortslage Weißig,
- Ortsmitte Weißig - Gleisschleife.

Die untersuchten Varianten unterscheiden sich für die drei Teilabschnitte (siehe Anlage 4.1 bis 4.3). Bei der freien Strecke Rossendorfer Straße - Ortsanfang Weißig sind die Varianten nördliche Seitenlage und südliche Seitenlage der Straßenbahn als unabhängiger Bahnkörper neben der Bundesstraße B 6 betrachtet worden. In der Ortslage Weißig gab es nur eine Variante (gemeinsame Führung Straßenbahn und Kfz-Verkehr, beidseitig Radverkehrsanlagen mit einer Breite von 16,50 Meter). Für den letzten Abschnitt wurden zwischen der Ortsmitte Weißig und der Haltestelle Zum Hutbergblick die Variante nördliche Seitenlage als eingleisiger besonderer Bahnkörper (Gesamtbreite 18,45 Meter) oder gemeinsame Führung mit dem Kfz-Verkehr (zweigleisig) im Straßenraum mit Zweirichtungsradweg auf einer Seite (Gesamtbreite 13,55 Meter) einbezogen.

Varianten Gleisschleife

Für die Gleisschleife wurden drei grundsätzliche Standorte untersucht (siehe Übersichtsplan Anlage 3):

- Ullersdorfer Platz,
- Rossendorfer Straße,
- Weißig.

Im Bereich Bühlau ist grundsätzlich eine Gleisschleife als Zwischenwendemöglichkeit für die Straßenbahn notwendig. Im Falle einer Verlagerung der Gleisschleife vom Ullersdorfer Platz bleibt die Verknüpfung Straßenbahn/Bus am Ullersdorfer Platz bestehen, damit keine Umwegfahrten auftreten. Daher wurden in die Untersuchung die Standorte Ullersdorfer Platz und Rossendorfer Straße einbezogen. Bei der Rossendorfer Straße gibt es die Varianten nördlich oder südlich der Bundesstraße B 6. Für Weißig wurden insgesamt fünf verschiedene Endschleifenvarianten untersucht.

Untersuchungsergebnisse

Planungsabschnitt 2.1

Die untersuchten Varianten 1, 4 und 5 weisen eine deutliche Verbreiterung der Straßenfläche im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand auf. Das ist mit teilweise erheblichen Grundstückseingriffen, Gebäudeabrissen und Baumfällungen verbunden. Die Varianten 2 und 3, die die verkehrlichen Belange größtenteils im vorhandenen Straßenraum einordnen, bleiben weitgehend im Bestand (geringe Eingriffe).

Die durchgeführten Leistungsfähigkeitsuntersuchungen haben ergeben, dass die Varianten 1, 2 und 3 keine ausreichende Leistungsfähigkeit für den Kraftfahrzeug (Kfz)-Verkehr aufweisen. Diese wirkt sich wegen der überwiegend gemeinsamen Führung auch auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus. Die Variante 5 und teilweise die Variante 4 sind leistungsfähig.

Zwischenfazit 1: Die Untersuchungen zeigen, dass einerseits die Auswirkungen einer für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer akzeptablen und für den Kfz-Verkehr leistungsfähigen Verkehrsanlage (Variante 5, teilweise 4) städtebaulich und umweltseitig mit erheblichen Eingriffen verbunden sind, die eine Umsetzbarkeit unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ausschließen. Andererseits ist eine umwelt- und städtebaulich akzeptable Variante (Varianten 2 und 3) nicht in der Lage, die verkehrlichen Aspekte Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr und Zuverlässigkeit ÖPNV angemessen zu erfüllen (siehe Anlage 5).

Planungsabschnitt 2.2

Der Landschaftsraum nördlich der Bundesstraße B 6 zwischen den Ortslagen Bühlau und Weißig ist Landschaftsschutzgebiet und beherbergt streng geschützte Tierarten. Daher ist nur eine Führung südlich der Bundesstraße B 6 möglich. Diese bewirkt eine Fällung der vorhandenen Baumreihe, die Verlegung des vorhandenen Rad- und Wanderweges sowie einen erheblichen Eingriff in die südliche Hanglage.

In der Ortslage Weißig lassen sich trotz einer flächensparenden gemeinsamen Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr mit einer Breite von 16,50 Meter Grundstückseingriffe und Baumfällungen nicht vermeiden, da der gegenwärtige Straßenraum 11,80 bis 15,70 Meter breit ist. Zwischen der Ortsmitte Weißig und der Haltestelle Zum Hutbergblick hat die Variante nördliche Seitenlage als eingleisiger besonderer Bahnkörper mit einer Gesamtbreite von 18,45 Meter wegen der damit verbundenen großen Verbreiterung des Straßenraumes und entsprechenden Grundstückseingriffen Nachteile gegenüber der gemeinsamen Führung mit dem Kfz-Verkehr im Straßenraum (Gesamtbreite etwa 13,55 Meter).

Zwischenfazit 2: Insgesamt zeigen sich im Planungsabschnitt 2.2 städtebauliche Eingriffe und Betroffenheiten, die teilweise erheblich sind (siehe Anlage 6). Eine Umsetzung der Planung wäre denkbar, wenn diese Auswirkungen einschließlich der damit verbundenen Aufwendungen akzeptiert werden.

Gleisschleifen

Ullersdorfer Platz

Eine vollwertige Gleisschleife mit allen Merkmalen eines regulären Endpunktes, barrierefreien Haltestellen, guter Verknüpfung zwischen Straßenbahn und Bus sowie P + R ist mit erheblicher Flächenausdehnung und Eingriffen verbunden, die eine Umsetzbarkeit unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen ausschließen.

Rosendorfer Straße

Ähnlich wie beim Planungsabschnitt 2.2 gilt auch hier, dass aufgrund der Umweltbelange nur eine südliche Lage möglich ist. Das erfordert erhebliche Aufwendungen.

Gleisschleife Weißig

Von den fünf Varianten für die Endschleife wurde die Gleisschleife im Gewerbegebiet unmittelbar angrenzend an den Manfred-von-Ardenne-Standort als Vorzug ermittelt. Das basiert vorrangig auf der günstigen Einordnung und Erreichbarkeit sowie der vergleichsweise einfachen Umsetzbarkeit (Bestandteil des B-Planes).

Zwischenfazit 3: Am Ullersdorfer Platz ist entweder eine Reduzierung der Anforderungen für eine Gleisschleife (bestandsnaher Ausbau mit teilweisen Verbesserungen) oder eine Verlagerung der Gleisschleife notwendig. Letzteres bedeutet aber eine Verlängerung bis in den Bereich Rosendorfer Straße und die dortige Einordnung südlich der Bundesstraße B 6, was mit vergleichsweise hohen Aufwendungen verbunden ist. Die Bedeutung des Ullersdorfer Platzes für den Busverkehr (Umsteige- und Endpunkt) bleibt auch bei Verlagerung der Gleisschleife grundsätzlich bestehen.

Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse

Die vorliegenden Planungsergebnisse zeigen, dass es bei mehreren Planungsabschnitten gravierende Probleme gibt, die unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen insgesamt keine verkehrlich funktionale sowie städtebaulich und umweltseitig akzeptable Lösung ermöglichen. Die aus den Eingriffen resultierenden Aufwendungen insbesondere für eine vollwertige Gleisschleife Rossendorfer Straße südlich der Bundesstraße B 6 einschließlich der Weiterführung in Richtung Weißig sind vergleichsweise hoch und übertreffen die bisherigen kosten- und bauaufwandsseitigen Schätzungen deutlich.

Für die Straßenbahnverlängerung Bühlau - Weißig erfolgt daher eine Zurückstellung und Änderung der Priorität (neu Priorität 3 der Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn). Sofern sich Rahmenbedingungen ändern, kann die Planung wieder aufgenommen werden.

Da die gegenwärtig vorhandenen verkehrlichen und städtebaulichen Gegebenheiten im Bereich Ullersdorfer Platz hohe Defizite aufweisen, sollen dafür kurz-/mittelfristige Verbesserungen unter Berücksichtigung der bisherigen Planungen untersucht und für deren Umsetzung Finanzierungsmöglichkeiten aufgezeigt werden.

Anlagenverzeichnis:

Anlagen 1.1 bis 1.3	Anforderungskataloge für die Straßenabschnitte
Anlage 2	Querschnitte der untersuchten Varianten Planungsabschnitt 2.1
Anlage 3	Übersichtsplan Trassenkorridore und Gleisschleifen Straßenbahnverlängerung Bühlau - Weißig
Anlagen 4.1 bis 4.3	Querschnitte der untersuchten Varianten Planungsabschnitt 2.2
Anlage 5	Variantevergleich mit Darstellung entscheidungsrelevanter Kriterien Abschnitt 2.1
Anlage 6	Variantevergleich mit Darstellung entscheidungsrelevanter Kriterien Abschnitt 2.2

Dirk Hilbert