



Vorlage Nr.: V0816/15  
Datum: 6. Januar 2016

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Ortsbeirat Neustadt	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB Stadtentw, Bau und Verkehr**

### **Gegenstand:**

Vorplanung der Verkehrsbaumaßnahme (VKBM) Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Hoyerswerdaer Straße

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat stimmt der Vorplanung für die Verkehrsbaumaßnahme Bautzner Straße zw. Glacisstraße und Hoyerswerdaer Straße entsprechend der Anlage 2 zu.
2. Das Bauvorhaben ist in Abhängigkeit der Haushaltssituation über eine separate Vorlage finanziell im Haushalt der Landeshauptstadt Dresden zu sichern.
3. In der Entwurfs- und Genehmigungsplanung werden die in der Vorlage genannten denkmal- und naturschutzrechtlichen Bedingungen als bindend angesehen.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

keine

**aufzuhebende Beschlüsse:**

keine

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

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	12
Projekt/PSP-Element:	TI.50411
Kostenart:	68110000 - Invest-zuw. v. Land 78520000 - Auszahlungen für Tiefbau
Investitionszeitraum/-jahr:	2016/2017
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	190 000 Euro/2017 (städtischer Anteil)
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	360 000 Euro/2016/17 (städtischer Anteil)
Laufende Einzahlungen/jährlich:	
Laufende Auszahlungen/jährlich:	
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen):	

**Konsumtiv:**

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	12
Produkt:	10.100.54.4.0.01
Kostenart:	42210000 - Unterhaltg. unbewegl. Anlagen 42711000 - Bes. Aufw. Öffentl. Beleuchtung
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	6 333 Euro/Jahr (Auflösung Sonderposten)
Laufender Aufwand/jährlich:	12 000 Euro/Jahr (Abschreibung) 2 000 Euro/Jahr (Unterhaltung)
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	47 515 Euro/2017 (Restbuchwert abschreiben)

**Deckungsnachweis:**

PSP-Element:  
Kostenart:

**Werte der Anlagenbuchhaltung:**

Buchwert:  
Verkehrswert:

Bemerkungen:

**Begründung:****Gender Mainstreaming**

Mit Beschluss des Stadtrates vom 25. September 2003 erging der politische Auftrag an die Stadtverwaltung die Strategie des Gender Mainstreaming einzuführen. Am 5. April 2006 erfolgte die konstituierende Sitzung der AG Gender. Ziel ist, zukünftig im Vorfeld aller Entscheidungen in Politik und Verwaltung die individuellen Unterschiede und Lebenssituationen der Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt zu berücksichtigen, bei Planungen, Vorhaben anzuwenden und nachhaltig zu verankern. Im Zuge der Planung werden die entsprechenden Belange thematisiert.

**1. Ausgangssituation**

Der Planungsumgriff umfasst die Bautzner Straße in einem Abschnitt mit besonders hoher städtebaulicher Sensibilität. Durch die angrenzenden Nebenfahrbahnen weitet sich der Straßenraum aus Richtung Osten kommend trapezförmig auf. Die Bautzner Straße wird dabei nördlich als auch südlich von Platanen eingefasst und stellt eine der ehemals 10 in den Albertplatz mündenden Baumalleen dar. Sie befindet sich im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung sowie der Sanierungssatzung der Äußeren Neustadt.

Durch die beidseitigen Nebenfahrbahnen erfolgt eine Separierung in Bereiche mit erhöhter Aufenthaltsqualität und Bereiche mit vorwiegend linienhafter verkehrlicher Nutzung. Der Straßenraum ist durch eine an die Gehbahnrücklage grenzende Bebauung aus Wohn- und Geschäftshäusern gekennzeichnet. Die Seitenräume werden durch Anwohner und Geschäftstreibende intensiv genutzt.

In südlicher Richtung fügen sich in Seitenlage an die Fahrbahn ein schmales Gehweg mit einer Breite von 1,50 m bis 1,0 m neben den Baumscheiben sowie die Grünanlage des ehemaligen Alberttheaters an. Das Seifenpflaster des Gehweges ist durch das Wurzelsystem der Platanen und der an den Gehweg angrenzenden Eiben stark verworfen. Zwischen der Randbebauung und der Grünanlage verläuft die Nebenfahrbahn mit einem im Mittel 3,20 m breiten einseitigen Gehweg und Parkbuchten für Kfz. In nördlicher Richtung gibt es kein Gehweg unmittelbar neben der Fahrbahn. Hier ordnen sich durch einen reichlich 1,0 m breiten Grünstreifen und die Baumreihe abgetrennte Parkbuchten an, welche durch die nördliche Nebenfahrbahn erschlossen sind. Die Nebenfahrbahn wird auch hier durch einen etwa 2,50 m breiten Gehweg begrenzt.

Die dem ehemaligen Alberttheater zugehörige Grünfläche steht seit Januar 2015 als Sachgesamtheit unter Denkmalschutz. Bauliche Eingriffe in diese Fläche dürfen laut Forderung des Landesamts für Denkmalpflege nur minimal sein. Einer Fällung von Bäumen, vor allem der Eiben, kann nicht zugestimmt werden. Die historische und städtebauliche Bedeutung wird in Kapitel 2 beschrieben.

Der ca. 220 m lange Straßenabschnitt ist Bestandteil der Bundesstraße B 6 und befindet sich in der Baulast des städtischen Straßen- und Tiefbauamtes. Die Verkehrsprognose 2025 gibt eine Verkehrsbelastung von 21 200 Kfz/24h vor. Die aktuelle Verkehrsmengenkarte benennt eine Verkehrsbelastung von 20 600 Kfz/24h, mit einem Schwerverkehrsanteil von 4 % (824 Fz). Für die Spitzenstunde ergibt sich ein Wert von 1 600 Fz. In Mittellage der Fahrbahn verkehrt der schienengebundene Personennahverkehr. Die Strecke wird aktuell jeweils im 10-Minuten-Takt von zwei Linien befahren. Weiterhin verkehrt die Linie 261 im 30-Minuten-Takt auf diesem Straßenabschnitt.

Der MIV verläuft in beiden Fahrtrichtungen grundsätzlich neben dem Gleis auf jeweils einem separaten Fahrstreifen. Der straßenbündige Gleisbereich ist stadtwärts gänzlich und landwärts abschnittsweise durch eine Sperrfläche abmarkiert und somit vom MIV freigehalten. Der Fahrradverkehr wird aktuell in beiden Richtungen im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Es besteht für die Radfahrenden die Möglichkeit, die Seitenfahrbahnen zu nutzen. Der Fußgängerverkehr nutzt hauptsächlich die angrenzenden Gehwege der Seitenfahrbahnen, welche entlang der Häuserfronten verlaufen. Aufgrund des fehlenden straßenbegleitenden Gehweges und der Parkbuchten nördlich der Fahrbahn, kommt es zu keiner vorrangigen linienhaften Querung der Bautzner Straße in diesem Abschnitt.

## **2. Planungsrechtliche Situation aufgrund des Denkmal- und Umweltschutzes**

Die Betrachtung des gesamten Straßenquerschnitts ist aus Gründen der umfangreichen stadträumlichen Belange geboten.

Der Ausbau der Bautzner Straße bedingt in dem betrachteten Abschnitt die Durchführung eines Planverfahrens. Hierbei beabsichtigt die Dresdner Verkehrsbetriebe AG für die nördlich gelegene Straßenseite bei der Landesdirektion einen Antrag auf Planbefreiung nach § 28 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz im Rahmen der Genehmigungsplanung einzureichen. Der südliche Teil der Straße ist durch die Landesdirektion bezüglich der Auswirkungen der baulichen Maßnahmen auf die angrenzende Grünanlage und den Baumbestand zu beurteilen.

Die Zustimmung durch das Landesamt für Denkmalpflege, das Umweltamt und das Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft zu der in Anlage 2 dargestellten Vorzugsvariante erfolgt ausschließlich im Hinblick auf das in der Genehmigungsplanung stattfindende Planverfahren. Hierbei sind nachfolgende Belange des Denkmal- und Naturschutzes bindend.

Die Bedeutung der Sachgesamtheit Albertplatz wird durch das Landesamt für Denkmalpflege wie folgt beschrieben:

Der Rundplatz und das strahlenförmig angelegte Alleensystem sowie die Grünanlagen an der Bautzner Straße (Gartendenkmale) sind mit den Einzeldenkmalen der monumentalen Schalenbrunnen "Stille Wasser" und "Stürmische Wogen" sowie dem Wartehäuschen und der Barockvase in seiner Rondellform einzigartig. Der Albertplatz (vor 1871 als Bautzner Platz oder Am Schwarzen Thore benannt) war Zentrum des Grünrings um die Innere Neustadt und Mittelpunkt der zwölf sternförmig davon abstrahlenden Baumalleen. Die Anlage wurde ab 1816 nach Plänen von Johann Gottlob Hauptmann und Gottlob Friedrich Thormeyer geschaffen und galt in der Mitte des 19. Jahrhunderts als einer der schönsten Rundplätze Deutschlands. Dieser Eindruck ging nach dem Verlust der abschließenden Platzwände, z. B. hinter dem Artesischen Brunnen, verloren. Der bedeutendste Bau am Platz war das Alberttheater (Neustädter Schauspielhaus) von Bernhard Schreiber. Es wurde 1871 bis 1873 in neurenaissance Form errichtet. Das Theater brannte 1945 aus und wurde 1948 abgerissen. An der Nordseite des Platzes blieb das nach einem Entwurf von Hermann Paulick 1929 errichtete erste Hochhaus Dresdens erhalten (urspr. Dresdner Verkehrsbetriebe).

Vor diesem historischen Hintergrund bilden die heute noch bestehenden Teile dieser städtebaulichen Komposition eine schützenswerte Sachgesamtheit, welche erhalten und gepflegt werden muss. Die Grünfläche wurde aufgrund ihrer historisch bedeutenden Funktion als Parkanlage des ehemaligen Alberttheaters im Frühjahr 2015 unter Denkmalschutz in der Sachgesamtheit des

Albertplatzes mit den abführenden Baumalleen gestellt. Zusätzlich besteht für die Grünanlage ein Biotopschutz.

Eine Genehmigung durch die planfeststellende Behörde wird nur unter Beachtung des Schutzstatus in Aussicht gestellt. In diesem Zusammenhang müssen in den weiteren Planungsphasen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung geeignete Schutzmaßnahmen bezüglich der Erhaltung der Grünfläche und der Baumstandorte (Allee) geprüft und getroffen werden. Im Rahmen der notwendigen Ausgleichsmaßnahmen soll die Grünfläche gepflegt werden und in ihrer Gesamtheit eine geschlossene Wirkung entfalten.

Im Rahmen der Baumaßnahme sind geeignete Maßnahmen zur umfassenden Bewertung und Pflege des südlichen Seitenraumes zuzüglich der Grünanlage zu benennen und umzusetzen. Die dafür notwendigen finanziellen Mittel sind in den weiteren Planungsphasen zu eruiieren und entsprechend in den Haushalt einzustellen. Eine gesamtheitliche Bewertung ist nur auf der Grundlage einer bestätigten denkmalpflegerischen Zielsetzung möglich.

### **3. Planerische Randbedingungen und Ziele**

Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) muss dringend die vorhandene Gleisanlage sanieren. Als Baubeginn wird der Juni 2016 anvisiert. Bereits 2013 erfolgte eine Achsaufweitung auf 3,0 m in den Anschlussbereichen am Knotenpunkt Hoyerswerdaer Straße und an der Haltestelle Albertplatz.

Die Trassierung der Straßenbahngleise ist durch die Berücksichtigung der Zwangspunkte der Haltestelle Albertplatz und Gleiskreuz Bautzner Straße/Hoyerswerdaer Straße/Rothenburger Straße gekennzeichnet, d. h. das südliche Gleis verbleibt in seiner gegenwärtigen Lage und die Achsspreizung erfolgt in allen Varianten immer nach Norden. Die notwendige Trennung der Verkehre des schienengebundenen ÖPNV und des MIV bedingt eine Verschiebung des Straßenbordes nach Norden. Die Verbreiterung des Gleisabstandes erfolgt von 2,55 m auf 3,0 m.

Im Rahmen der Vorplanung wurden verkehrstechnische Untersuchungen (VTU) durchgeführt, welche weitere Rahmenbedingungen der Querschnittaufteilung festsetzen. Das Untersuchungsgebiet der VTU wurde durch die Knotenpunkte Albertplatz (KP 107) und Bautzner Straße/Rothenburger Straße/Hoyerswerdaer Straße (KP 109) begrenzt und bestimmt. Im Modell wurden sowohl der Bestand (für KP 107), als auch der um die nördliche Radquerung angepasste Querschnitt (KP 109) für die Steuerung zugrunde gelegt.

Ergebnis der VTU ist, dass sich die Zusammenführung des landwärtigen MIV und des ÖPNV auf einer Fahrspur vorrangig negativ auf den ÖPNV auswirkt. Die Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn sinkt von derzeit 20 km/h auf 12 km/h. Der Reisezeitverlust des ÖPNV beträgt 25 Sekunden pro Bahn. Die Reisezeit des MIV sinkt von 15 km/h auf 13 km/h. Es kommt in den Spitzenstunden zu einer deutlichen Überstauung des Knotenpunktes Albertplatz, welcher jedoch im zeitlichen Verlauf der Simulation abgebaut werden konnte. Durch den erhöhten Eingriff der landwärtigen Straßenbahnen in den Steuerablauf des Knotenpunktes Bautzner Straße/Rothenburger Straße/Hoyerswerdaer Straße sinkt dessen Leistungsfähigkeit. Die Zufahrt aus der Hoyerswerdaer Straße erreicht mit einer mittleren Wartezeit von 100 Sekunden ihre Leistungsfähigkeitsgrenze (LOS F). Dies begründet die Ablehnung der betrachteten Variante (Zusammenführung des landwärtigen MIV und ÖPNV auf einer Fahrspur) aus verkehrsplanerischer Sicht.

Im Rahmen dieser Gleissanierung steht die Aufgabe, eine spürbare Verbesserung für den Fahrradverkehr zu schaffen und zeitgleich die Situation für den MIV auf der Strecke nicht weiter zu verschlechtern. Im Sinn einer gesamtheitlichen Betrachtung des sensiblen Stadtraumes wurde ein Landschaftsarchitekturbüro mit einer erweiterten Umfeldbetrachtung gebunden. Dabei wurden die für die hier vorliegende Verkehrsplanung notwendige Integration der südlichen Grünfläche und die Führung des Fahrradverkehrs als Kernpunkte betrachtet (Anlage 5). Durch die strengen Vorgaben des Landesamtes für Denkmalpflege verbleibt die Grünfläche weitestgehend in ihrem derzeitigen Zustand. Die Einordnung neuer Radverkehrsanlagen und die Gestaltung des Seitenraumes müssen vor dem Hintergrund der Sachgesamtheit auf raumsparende Baulösungen unter weitestgehendem materiellen Substanzerhalt abzielen. Der in Anlage 5 beigegefügte landschaftspflegerische Begleitplan definiert den Eingriff bzw. Ausgleich in die Grünanlage. Dieser ersetzt aber nicht die denkmalpflegerische Zielstellung. In den weiteren Planungsphasen ist eine solche für den Abschnitt der Bautzner Straße vom Albertplatz bis zur Hoyerswerdaer Straße zu erarbeiten und in die Planung einzubeziehen.

Mit der Verkehrsbaumaßnahme werden folgende Planungsziele angestrebt:

- Sanierung und Aufweitung der Gleise auf 3,0 m Achsabstand
- Einordnung von Radverkehrsanlagen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Verstetigung des Verkehrsablaufes unter Berücksichtigung des schienengebundenen Personennahverkehrs
- Stadträumliche Aufwertung des Straßenabschnittes
- Erhalt des östlichen Teils der Sachgesamtheit Albertplatz mit dem abführenden Allee-system
- Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs und von Menschen mit Behinderung

#### **4. Planungskonzept (siehe Anlage 2 Vorzugsvariante)**

Nach Abwägung der verkehrlichen und städtebaulichen Gesamtsituation gilt die nachfolgend beschriebene Variante als abgestimmte Vorzugsvariante. Die in der Abwägung geprüften Varianten werden in Tabelle 1 kurz beschrieben. Im Rahmen der städtebaulichen Betrachtungen wurde ein gestalterischer Begleitplan erstellt (Anlage 5).

Die Vorzugsvariante (Anlage 2) stellt eine Kompromisslösung zwischen allen verkehrlichen und den städtebaulichen sowie denkmalpflegerischen Belangen dar. Von vorrangiger Bedeutung ist der Schutz des südlichen Seitenraumes mit der angrenzenden Grünanlage.

Die Gleise der DVB werden auf einen Achsabstand von 3,0 m in nördlicher Richtung aufgeweitet. Dem Fahrradverkehr können keine gesonderten Anlagen angeboten werden.

Der ÖPNV und MIV wird in stadtwärtiger Richtung auf separaten Verkehrsflächen geführt. Die Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr beträgt nach der Sanierung 3,75 m zuzüglich einer 0,30 m breiten nicht zur Fahrbahn hinzurechenbaren Pendelrinne. Für den Fahrradverkehr wird davon ein 1,50 m breiter Schutzstreifen abmarkiert, sodass eine Restfahrbahnbreite von 2,25 m verbleibt. Dem Radfahrenden steht es frei, diesen oder die Nebenfahrbahn zu nutzen. An die Fahrbahn schließt ein 1,10 m breiter Schutzraum mit Überhangstreifen für die Schrägparker in der Nebenfahrbahn an. Die Parkbuchten bleiben zwischen den unter Denkmalschutz stehenden Alleebäumen eingeordnet. Aufgrund der Aufweitung der Straßenbahngleise Richtung Norden,

muss die Nebenfahrbahn geringfügig verschmälert werden. Dabei entfallen die Längsparkstände am Fahrbahnrand.

Um den Fahrradverkehr, welcher aus landwärtiger Richtung kommend bis zum Knotenpunkt Hoyerswerdaer Straße auf einem 1,85 m breiten Radfahrstreifen geführt wird, sicher auf den Schutzstreifen im Planungsabschnitt zu entlassen, muss ein Übergangsbereich mit einer Verziehung des Schutzstreifens in die 3,75 m breite Fahrbahn auf einer Länge von insgesamt 65,0 m realisiert werden. Dabei wird der Straßenbord im Bereich der Fußgänger-Lichtsignalanlage um 1,85 m zu Lasten des Gehweges verschoben. Der Kombimast für die Lichtsignalsteuerung, öffentliche Beleuchtung und Fahrleitungen wird ebenfalls versetzt. Im Zuge dieser Maßnahme muss der erste in dieser Richtung folgende Alleebaum aufgrund der Schräglage seines Stammes gefällt werden. Die Ersatzpflanzung wird standortnah vorgenommen (siehe Detail, Anlage 6).

In landwärtiger Richtung schließt sich an das Gleis ein 2,85 m breiter Fahrstreifen zzgl. 0,30 m Gerinnestreifen an. Auf die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn in Form von Radfahrstreifen wird zugunsten separater Verkehrsräume für den ÖPNV und MIV sowie der Leistungsfähigkeit verzichtet. Um die Fahrbahnbreite auf das Regelmaß 3,05 m zu bringen, wird die Sperrfläche des Gleisbereiches zwischen gegenüberliegender Ausfahrt und Knotenpunkt Hoyerswerdaer Straße angepasst. Der Eingriff in die Parkanlage wird auf ein absolutes Minimum beschränkt. Fällungen von denkmalgeschützten Gehölzen erfolgen nicht. Der bestehende Gehweg wird um 1,0 m bis 1,40 m auf 2,50 m zzgl. Baumscheiben und Breitbord verbreitert. Die Wegebreite entspricht den Mindestanforderungen laut Regelwerk für zu Fuß gehende und lässt die Möglichkeit offen, den Fahrradverkehr hier zuzulassen. Im Bereich der Eiben engt sich auf einer Länge von ca. 10,0 m die Breite des Gehweges auf 2,0 m ein. In den weiteren Planungsphasen sind die Gestaltung der Gehwegoberflächen sowie Maßnahmen zum Schutz der Allee-bäume und Bäume der Grünanlage zu thematisieren. Ergibt diese Prüfung, dass die oben benannte Einengung stärker ausgebildet werden muss, ist die Zulassung des Radverkehrs auf dem Gehweg nicht mehr möglich. Der Schutz der städtebaulichen Struktur hat vor den Belangen des Verkehrs Vorrang.

In Anlage 3 und 4 sind ausgewählte Alternativvarianten dargestellt, welche die in Tabelle 1 dargelegten Vor- und Nachteile aufweisen.

Tabelle 1 Variantenuntersuchung (Alternativvarianten)

- Prüfung Führungsform Radverkehr nördlich der Fahrbahn, stadteinwärts

<b>Variantenbezeichnung</b>	<b>Variantenbeschreibung</b>	<b>Variantenbeurteilung</b>
Schutzstreifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens zzgl. 0,30 m Pendelrinne</li> <li>• Fahrbahnbreite inkl. Schutzstreifen 3,75 m</li> <li>• separate Führung ÖPNV auf abmarkiertem Gleisbereich</li> <li>• Erhalt des Baumbestandes</li> </ul>	Im Hinblick auf die separate Führung von MIV, ÖPNV und Fahrradverkehr sowie dem Baumerhalt der unter Denkmalschutz stehenden Baumallee, stellt dies die vorrangige Kompromisslösung dar (siehe Anlage2).
Radfahrstreifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Markierung eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens zzgl. 0,30 m Pendelrinne</li> </ul>	Eine Zustimmung für die Fällung des vorhandenen Baumbestandes wird durch das Landesamt für Denkmal-

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrbahnbreite neben Radfahrstreifen 3,05 m</li> <li>separate Führung ÖPNV auf abmarkiertem Gleisbereich</li> <li>Wegfall Baumbestand</li> </ul>	pflege ausgeschlossen.
Radweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>neben einem 0,75 m breiten Sicherheitsraum zur Fahrbahn schließt sich ein 1,60 m breiter Radweg im Seitenraum an</li> <li>die Fahrbahnbreite neben den Gleisen beträgt 3,05 m zzgl. 0,30 m Pendelrinne</li> <li>Führung ÖPNV auf abmarkiertem Gleisbereich</li> <li>Wegfall Baumbestand</li> </ul>	Eine Zustimmung für die Fällung des vorhandenen Baumbestandes wird durch das Landesamt für Denkmalpflege ausgeschlossen.
Nebenfahrbahn (Kleine Bautzner Straße)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrradverkehr wird verkehrsrechtlich angeordnet über die Nebenfahrbahn geführt</li> <li>separate Führung ÖPNV und MIV auf Fahrbahnbreiten entsprechend der Regelmaße</li> <li>Erhalt des Baumbestandes</li> </ul>	Es gibt keine straßenverkehrsrechtliche Grundlage für die Anordnung eines Fahrverbotes (VKZ 254) für den Fahrradverkehr auf der Fahrbahn der Bautzner Straße.

- Prüfung Führungsform Radverkehr südlich der Fahrbahn, stadtauswärts

<b>Variantenbezeichnung</b>	<b>Variantenbeschreibung</b>	<b>Variantenbeurteilung</b>
Schutzstreifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Markierung eines 1,50 m breiten Schutzstreifens zzgl. 0,30 m Pendelrinne</li> <li>gemeinsame Führung MIV und ÖPNV auf Fahrspur</li> </ul>	Durch die gemeinsame Führung von MIV und ÖPNV kommt es zu gravierenden Behinderungen des ÖPNV und zu Rückstau über die angrenzenden Knotenpunkte hinaus (Anlage 4).
Radfahrstreifen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Markierung eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens zzgl. 0,30 m Pendelrinne</li> <li>gemeinsame Führung MIV und ÖPNV auf Fahrspur</li> </ul>	Durch die gemeinsame Führung von MIV und ÖPNV kommt es zu gravierenden Behinderungen des ÖPNV und zu Rückstau über die angrenzenden Knotenpunkte hinaus. Eine Zustimmung wird durch die DVB AG ausgeschlossen.
Getrennter Geh- und Radweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Führung des Fahrradverkehrs im Seitenraum auf 1,60 m Radweg + Trennstreifen + 2,0 m Gehweg</li> <li>separate Führung MIV und ÖPNV</li> <li>hoher Eingriff in die denkmalgeschützte Grünanlage (&gt; 2,0 m)</li> <li>Fällung von unter Schutz stehenden Gehölzen</li> <li>separate Führung ÖPNV und MIV auf Fahrbahnbreiten entsprechend der Regelmaße</li> </ul>	Ein Eingriff, eine Umgestaltung und die Fällung von einzelnen Gehölzen sowie Ersatzpflanzungen werden durch das Landesamt für Denkmalpflege abgelehnt. Die Grünanlage ist im Bestand zu erhalten. Ein notwendiger Eingriff ist auf ein Minimum zu beschränken (Anlage 3).
Gemeinsamer Geh- und Radweg	<ul style="list-style-type: none"> <li>Führung des Fahrradverkehrs im Seitenraum auf 2,5 m Breite zzgl. 0,40 m Breitbord und 1,0 m Baumscheibe</li> </ul>	Es fehlt die straßenverkehrsrechtliche Ermächtigungsgrundlage für die Anordnung eines benutzungspflichtigen



	<ul style="list-style-type: none"> <li>• marginaler Eingriff in die Grünanlage (&lt; 1,0 m)</li> <li>• separate Führung MIV und ÖPNV</li> <li>• punktuelle Einengung im Bereich der geschützten Ebenen auf 2,0 m Wegbreite</li> </ul>	gemeinsamen Rad-/Gehweges.
Nebenfahrbahn	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradverkehr wird verkehrsrechtlich angeordnet über die Nebenfahrbahn geführt</li> <li>• separate Führung ÖPNV und MIV auf Fahrbahnbreiten entsprechend der Regelmaße</li> </ul>	Es gibt keine straßenverkehrsrechtliche Grundlage für die Anordnung eines Fahrverbotes (VKZ 254) für den Fahrradverkehr auf der Fahrbahn der Bautzner Straße.
Führung durch die Grünanlage	<ul style="list-style-type: none"> <li>• durch das Landschaftsarchitekturbüro RSP Freiraum GmbH wurde eine Neugestaltung der Grünanlage inkl. Wegesystem für Radfahrende und zu Fuß gehende geprüft</li> </ul>	Ein Eingriff, eine Umgestaltung oder die Fällung von einzelnen Gehölzen sowie Ersatz- und Neupflanzungen werden durch das Landesamt für Denkmalpflege abgelehnt. Die Grünanlage ist im Bestand zu erhalten. Ein notwendiger Eingriff ist auf ein Minimum zu beschränken.

## 5. Fazit und Begründung der Vorzugsvariante

Die Vorzugsvariante stellt die mit allen Beteiligten grundsätzlich abgestimmte verkehrliche und städtebauliche Kompromisslösung dar, welche die jeweiligen Belange der einzelnen Verkehrstypen nicht vollumfänglich erfüllen kann.

Der Erhalt der Baumallee und ein minimaler Eingriff in die südliche Grünanlage sind maßgebender Belang. Die Vorzugsvariante entspricht diesem essenziellen Anspruch am deutlichsten.

Der Qualität des ÖPNV sowie einer möglichst hohen Leistungsfähigkeit für den MIV wird in diesem Straßenabschnitt aus verkehrlicher Sicht eine große Bedeutung beigemessen. Dies begründet den straßenbündigen Gleiskörper, welcher baulich nicht abgetrennt, jedoch partiell durch Sperrflächen abmarkiert ist.

Dem Fahrradverkehr können grundsätzlich keine eigenen Anlagen angeboten werden.

### Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1      Übersichtsplan
- Anlage 2      Vorzugsvariante
- Anlage 3      Alternativvariante 1
- Anlage 4      Alternativvariante 2
- Anlage 5      Landschaftspflegerischer Begleitplan
- Anlage 6      Detaildarstellung Fußgänger Querung Knotenpunkt Hoyerswerdaer Straße/Bautzner Straße
- Anlage 7      Kostenschätzung