

Vorlage Nr.: V0851/15
Datum: 5. 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 |
| Ortsbeirat Klotzsche | öffentlich | beratend |
| Ortsbeirat Pieschen | öffentlich | beratend |
| Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr | nicht öffentlich | beratend (federführend) |
| Stadtrat | öffentlich | beschließend |

Zuständig: GB Stadtentw, Bau und Verkehr

Gegenstand:

Grundhafter Ausbau der Stauffenbergallee (West) im Abschnitt zwischen Königsbrücker Straße und Radeburger Straße

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt den Planungsentwurf für den grundhaften Ausbau der Stauffenbergallee (West) im Abschnitt zwischen Königsbrücker Straße und Radeburger Straße gemäß der Anlage 2 (Lageplan vom Januar 2014).
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass diese Maßnahme planungsrechtlich durch ein Planfeststellungsverfahren gesichert werden soll.
3. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss Stadtentwicklung und Bau zur Kenntnis gegeben.

bereits gefasste Beschlüsse:

- V3054-UK60-09 vom 16. März 2009
- V1017/11 vom 12. Mai 2011
- V9780-SR26-06 vom 9. Februar 2006

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

| | |
|--|---|
| Teilfinanzhaushalt/-rechnung: | Teilfinanzhaushalt 12 |
| Projekt/PSP-Element: | TI.22910 - Stauffenbergallee |
| Kostenart: | 68110000 - Invest-zuw. v. Land 78210000 - Auszahlungen für GE 78520000 - Auszahlungen für Tiefbau |
| Investitionszeitraum/-jahr: | 2019 ff |
| Einmalige Einzahlungen/Jahr: | 5,48 Mio. Euro |
| Einmalige Auszahlungen/Jahr: | 9,13 Mio. Euro (0,2 Mio. Euro in HH 2015 eingeordnet) |
| Laufende Einzahlungen/jährlich: | -/- |
| Laufende Auszahlungen/jährlich: | -/- |
| Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen): | |

Konsumtiv:

| | |
|---------------------------------|--|
| Teilergebnishaushalt/-rechnung: | Teilergebnishaushalt 12, Produktbereich 54 |
| Produkt: | 10.100.54.1.0.01 – Bereitstellung von Verkehrsflächen an Gemeindestraßen |
| Kostenart: | 42210000 - Unterhaltg. unbewegl. Anlagen 42711000 - Bes. Aufw. Öffentl. Beleuchtung |
| Einmaliger Ertrag/Jahr: | -/- |
| Einmaliger Aufwand/Jahr: | |
| Laufender Ertrag/jährlich: | 0,19 Mio. Euro/a (Auflösung SoPo) |
| Laufender Aufwand/jährlich: | 0,31 Mio. Euro/a (Abschreibung) 0,11 Mio. Euro/a (Betrieb/Unterhaltung IST) <u>0,02 Mio. Euro/a</u> (zusätzl. Betr./Unterhaltg.) 0,44 Mio. Euro/a (Summe) |
| Außerordentlicher Ertrag/Jahr: | -/- |
| Außerordentlicher Aufwand/Jahr: | 0,49 Mio. Euro außerordentliche AfA |

Deckungsnachweis:

PSP-Element:
Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:

Verkehrswert:

Bemerkungen:

Begründung:**1. Veranlassung**

Im etwa 2,2 km langen und noch nicht ausgebauten Abschnitt des Verkehrszugs Stauffenbergallee (West) hat sich seit geraumer Zeit der Zustand der Verkehrsanlagen immer weiter verschlechtert und es besteht dringender Sanierungsbedarf (Übersichtsplan, Anlage 1). Die Stauffenbergallee ist Teil des Dresdner Schwertransportstreckennetzes mit erster Priorität.

Der erforderliche Ausbau steht ferner im direkten Zusammenhang mit der erfolgten Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke. Auch unabhängig davon ist im Ausbaubereich der Stauffenbergallee zumindest eine grundhafte Instandsetzung notwendig.

2. Ausgangssituation**▪ Defizite**

Der Straßenraum weist im Bestand auf seiner gesamten Breite starke Schäden auf. Die Fahrbahn ist abschnittsweise erheblich deformiert und führt infolge des wechselnden Fahrbahnbelags und größtenteils sehr unebenen Pflasters zu hohen Lärmemissionswerten. Die Oberflächenbeläge sind über die gesamte Straßenraumbreite sehr verschlissen und seit langem erneuerungsbedürftig. Das betrifft neben dem Fahrbahnbereich auch die Gehwege, Seitenräume und Nebenanlagen sowie das Erscheinungsbild insgesamt. Das Parken durch Pkw und Lkw findet derzeit im Verkehrsraum ungeordnet statt.

Radverkehrsanlagen existieren bisher nicht. Die Beschaffenheit der Gehwege ist größtenteils nicht anforderungsgerecht - das heißt, sie sind schmal und qualitativ ungenügend befestigt. Dies führt insbesondere bei Nässe zu beträchtlichen Nutzungseinschränkungen. Im Abschnitt zwischen Hammerweg und Radeburger Straße gibt es für zu Fuß gehende Personen überhaupt kein Angebot. Hier muss die Fahrbahn mitbenutzt werden.

Die vorstehenden Mängel bedingen eine dringende Erneuerung der gesamten Verkehrsanlage mit einer Neuaufteilung der Verkehrsflächen entsprechend dem Stand der Technik und der einschlägigen Vorschriften, speziell der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006 (RASt 06). Für den Straßenausbau ist Grunderwerb erforderlich.

▪ Städtebauliche und verkehrliche Rahmenbedingungen

Die Stauffenbergallee durchläuft im Planungsabschnitt zwischen Königsbrücker Straße und Hammerweg stadträumlich gesehen einen meist aufgelockerten Siedlungsbereich mit zum Teil denkmalgeschützter Architektur. Fast die gesamten Gebäude an der Nordostseite zwischen Bahnbrücke und Hammerweg (ehemals Offiziersunterkünfte des deutschen Heers) und ein Großteil der an der Südseite der Stauffenbergallee stehenden Gebäude westlich und östlich der Einmündungen Rudolf-Leonhard-Straße und Buchenstraße sind als Kulturdenkmale gemäß Sächsischem Denkmalschutzgesetz geschützt („Kasernenarchitektur der Albertstadt“).

Der Straßenraum wird in sehr unterschiedlicher Form begrenzt - wobei die Verkehrsflächen überwiegend von einem die Stauffenbergallee prägenden alleearartigen, inzwischen zum Teil lückenhaften, Baumbestand und abschnittsweise durch Grünräume tangiert werden. Die anliegende Bebauung ist verschiedenartig strukturiert.

Während westlich der Königsbrücker Straße und Rudolf-Leonhard-Straße Wohnbebauung überwiegt, befinden sich im weiteren Verlauf an der nordöstlichen Straßenseite zumeist sanierete Gebäuderiegel, die überwiegend durch zentrale Polizeidienststellen sowie das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) genutzt werden.

Unmittelbar westlich der Bahnstrecke Görlitz-Dresden sowie im Umfeld des südwestlich einmündenden Hammerwegs sind Kleingartenanlagen vorhanden. Gegenüber den ehemaligen Offiziershäusern liegt der geschützte Hechtpark als Naherholungsfläche. Im Bereich der Doppelkurve grenzt an der Westseite eine Friedhofsfläche an. Westlich des Hammerwegs führt die Stauffenbergallee durch ein waldartiges Areal mit einem teilweise dichten Baumbestand.

Die vorhandene Straßenraumbreite beträgt zwischen Königsbrücker Straße und Rudolf-Leonhard-Straße rund 32,00 m inkl. der seitlichen Anliegerfahrbahnen. Die nutzbare Fahrbahnbreite des Hauptverkehrszugs zwischen den Stützwänden liegt bei max. 16,00 m. Zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Doppelkurve ist der städtische Straßenraum ca. 30,00 m breit ausgeflurt. Die Fahrbahnbreite zwischen den Straßenborden beträgt hier etwa 14,90 m. Zwischen Doppelkurve und Hammerweg verjüngt sich die Straßenraumbreite auf 22,00 m, davon etwa 10,80 – 11,25 m Fahrbahn. Auf dem Teilstück Hammerweg bis Radeburger Straße hat der im Besitz der Landeshauptstadt befindliche Straßenraum nur noch eine Breite von ca. 11,50 m, wovon die Fahrbahn einen Breitenanteil von lediglich etwa 7,50 – 8,00 m ausmacht.

▪ Verkehrsbelastung im Bestand und Prognose 2025 (Anlage 6)

Die aus 2012 und 2014 aktuell verfügbaren Verkehrsbelastungen liegen im Querschnitt in der Stauffenbergallee bei 22.780 bis 25.810 Kfz/24 h westlich der Königsbrücker Straße, 11.900 bis 17.640 Kfz/24 h zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Hammerweg und 11.900 bis 16.130 Kfz/Tag östlich der Radeburger Straße. Der Schwerverkehrsanteil schwankt auf allen Teilstücken um 6 Prozent.

Für den Prognosehorizont 2025 beträgt die berechnete Verkehrsbelastung im Querschnitt bei ebenfalls 6 Prozent SV-Anteil 26.800 Kfz/24 h westlich der Königsbrücker Straße, 16.400 bis 18.300 Kfz/24 h zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Hammerweg und 17.000 Kfz/Tag östlich der Radeburger Straße.

3. Planungsrechtliche Situation

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK), der Flächennutzungsplan sowie das Verkehrskonzept weisen den Verkehrszug Stauffenbergallee als Bestandteil des Dresdner Hauptverkehrsstraßennetzes aus.

Nach 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.

Folgende Stadtratsbeschlüsse sind im Planungsabschnitt wirksam:

- Der Masterplan Lärminderung (Beschluss-Nr. V3054-UK60-09 vom 16. März 2009). Dieser sieht als Maßnahme M5 in der entsprechenden Tabelle Lärminderungen an den lautesten Pflasterstraßen Dresdens vor. In der Tabelle ist die Stauffenbergallee als betroffener Straßenzug enthalten.
- Der Luftreinhalteplan (LRP) für die Landeshauptstadt Dresden (Beschluss-Nr. V1017/11 vom 12. Mai 2011) wurde durch die Oberbürgermeisterin am 26. Mai 2011 in Kraft gesetzt. Das Maßnahmenpaket des verbindlichen LRP sieht als Maßnahme M35 vor, zur Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens im Innenstadtbereich zeitnah unter anderem die Bundesstraße 6 aus dem Stadtzentrum zu verlegen.
- Mit der Beschlussfassung zum Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße zwischen Stauffenbergallee und Bahnbrücke (Beschluss Nr. V0780-SR26-06 vom 9. Februar 2006) wurde die künftige Gestaltung des Knotenpunkts Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee, eingeschlossen der westliche Knotenarm der Stauffenbergallee bis zur Eisenbahnbrücke, festgelegt. Gleichzeitig wurde die höhengleiche Ausbauform der Kreuzung Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee bestätigt, für die auf der Basis der Prognosezahlen für 2020/2025 ein Leistungsfähigkeitsnachweis erbracht worden ist, der für den Gesamtknotenpunkt die Qualitätsstufe (LOS) C ausweist.

Die zwei- bzw. vierstreifige Planungsvariante für die Stauffenbergallee wurde am 8. April 2009 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau vorgestellt und diskutiert. Dem voran ging ein am 13. Januar 2009 von der FDP-Fraktion im Stadtrat gestellter Antrag mit dem Gegenstand „Vierspuriger Ausbau der Stauffenbergallee im Abschnitt Königsbrücker Straße bis Radeburger Straße“. Nachfolgend stand der Beschlussantrag am 30. April und 28. Mai 2009 auf der Tagesordnung des Dresdner Stadtrats, wurde dort aber vertagt und seitdem nicht wieder aufgerufen.

4. Zielsetzung

Mit der Umsetzung der Planung werden die folgenden Ziele angestrebt:

- Herstellung einer anforderungsgerechten Verkehrsanlage im Zuge der Achse Waldschlößchenbrücke
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Senkung des Lärmpegels (laut Stadtratsbeschluss um mind. 3 dB (A))
- Senkung der Schadstoffemissionen laut Luftreinhalteplan
- Schaffung von anforderungs- und standardgerechten Radverkehrsanlagen

- Ausweisung und Neuordnung von Flächen für den ruhenden Verkehr
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere der Sicherheit für Schulkinder und mobilitätseingeschränkte Personen
- Beachtung, weitgehender Erhalt und Ergänzung des vorhandenen Großgrüns mit dem Ziel der Wiederherstellung von zusammenhängenden Baumalleen
- Erhalt der denkmalgeschützten Objekte und Gebietsstrukturen
- Beachtung förderfähiger Ausbaukriterien

5. Planungskonzeption

5.1. Ausbauvariante 2-streifig (Anlage 2)

▪ Straßenraumgestaltung und Verkehrsablauf

Mit der Planung wird der Straßenraum und Verkehrsablauf im betrachteten Teilabschnitt (neu) geordnet. Die zugelassene Geschwindigkeit beträgt 50 km/h, ausgenommen ein Teilabschnitt im Bereich der Doppelkurve, wo der gewählte Krümmenradius eine Fahrgeschwindigkeit von nur 40 km/h ermöglicht (im Bestand gestattet der Radius nur 30 km/h.)

Je Fahrtrichtung ist ein 3,25 bzw. 3,50 m breiter Fahrstreifen für den MIV vorgesehen, dem sich Radverkehrsanlagen in Form von mindestens 1,85 m breiten Radfahrstreifen sowie in Teilabschnitten Längspark- bzw. Ladestreifen von 2,00 und 2,50 m Breite anschließen.

Damit wird die heutige teilweise Überlagerung der Verkehrsräume (Kfz-Verkehr/Radverkehr, Kfz-Verkehr/ruhender Verkehr/Andienung) vermieden, was künftig einen verbesserten und geordneteren Verkehrsablauf bewirken wird. An die Radfahr- bzw. Parkstreifen schließen sich Gehwege, größtenteils mit Straßenbäumen, und abschnittsweise Grünstreifen an.

Für die konzipierten Verkehrsanlagen wurde die Leistungsfähigkeit mittels einer für die maßgebenden Knotenpunkte durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchung nachgewiesen.

Im Ergebnis wurde für die Einmündung Rudolf-Leonhard-Straße sowie den Knotenpunkt mit dem Hammerweg die Notwendigkeit der Anordnung einer Lichtsignalanlage (LSA) ermittelt. Am Knotenpunkt Hammerweg ist alternativ ein kleiner Kreisverkehr mit einem Durchmesser von 26 m konzipiert worden, der im Vergleich zur LSA wesentlich geringere Wartezeiten (kleiner 10 s) sowie eine verbesserte Verkehrsqualität (LOS-Stufe A) nach sich zieht.

Die LSA-Steuerungen an den Knotenpunkten Königsbrücker Straße (B 97) und Radeburger Straße (B 170) sind beizubehalten und anzupassen. Die Einmündungen mit der Straße Zum Reiterberg und der Planstraße zur Bereitschaftspolizei können, wie im Bestand, unsignalisiert betrieben werden.

Im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen ist, insbesondere mit dem Ziel einer vertieften Betrachtung der Seitenräume, die Beauftragung einer gestalterischen Begleitplanung beabsichtigt. Bei der künftigen Festlegung der Oberflächenbefestigungen und Ausstattung ist das Gestaltungshandbuch zu beachten.

▪ Knotenpunkte

Königsbrücker Straße und Rudolf-Leonhard-Straße

Hier sieht die Ausbauvariante - wie auch das Alternativkonzept - großräumige bauliche Anpassungen vor, um der für 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung (Anlage 6) Rechnung tragen zu können. Der Verkehrsablauf erfolgt zwischen beiden Knotenpunkten künftig 4-streifig. An der Einmündung Rudolf-Leonhard-Straße ist im südöstlichen Knotenarm Stauffenbergallee die Einordnung eines separaten Linksabbiegestreifens erforderlich und die Ausrüstung mit einer LSA vorzunehmen. Im Gegensatz zum Alternativvorschlag wurde hier nur ein Geradeausfahrstreifen in Richtung Stauffenbergallee West konzipiert.

An der Straßensüdseite ist neu die Einrichtung einer Bushaltestelle mit der notwendigen Wartefläche sowie einem Treppenaufgang und Aufzug vorgesehen, um eine günstige Umsteigebeziehung zum mittelfristig geplanten S-Bahn-Haltepunkt „Albertstadt“/Stauffenbergallee zu erhalten. Die Haltestelle in der Gegenrichtung verbleibt in der Rudolf-Leonhard-Straße.

Die beidseitigen Anliegerfahrbahnen bleiben zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Ostseite DB-Brücke prinzipiell im Bestand erhalten. Der bauliche Zustand der Stützwände erfordert eine Erneuerung.

Zum Reiterberg und Planstraße zur Bereitschaftspolizei

Die unsignalisierten Knotenpunkte erhalten in den nordwestlichen Zufahrten der Stauffenbergallee Linksabbiegestreifen, deren Fläche aus einer nordöstlichen Bordverlagerung (Weglassen des Park- bzw. Ladestreifens) gewonnen wird. Im „Schatten“ der Linksabbiegestreifen werden im jeweils südöstlichen Knotenarm der Stauffenbergallee Fußgängerquerungsinseln angeordnet.

Jeweils südöstlich der Einmündungen sind unter teilweiser temporärer Nutzung der Radfahrstreifen optional Bushaltestellen einordenbar.

Hammerweg

Die Ausbauvariante sieht anstelle des ansonsten erforderlichen LSA-Knotens einen kleinen Kreisverkehr vor, der gestalterisch den Übergang zwischen unbebauten Bereichen (Grün- und Waldflächen) und angebauten Bereichen als „Stadteingang“ unterstützt. Gleichzeitig trägt diese Gestaltungsform zur Geschwindigkeitsreduzierung bzw. Einhaltung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowie einer höheren Verkehrssicherheit auch für den Fußgängerverkehr in Form von Mittelinseln und Fußgängerüberwegen („Zebrastrreifen“) maßgebend mit bei.

Die Mittel- und Querungsinseln sind schwerverkehrstauglich überfahrbar zu gestalten und mit leicht entfernbar Verkehrszeichen zu versehen (analog zum Kreisverkehr Tharandter Straße/Altplauen).

Im südöstlichen Knotenarm der Stauffenbergallee sind optional Bushaltestellen einordenbar.

Radeburger Straße/Hellerhofstraße

Am Knotenpunkt ist neben Anpassungen für den Radverkehr insbesondere eine Verlängerung des separaten Rechtsabbiegestreifens vorgesehen, um dem erhöhten Verkehrsaufkommen in der Stauffenbergallee gerecht werden zu können. Durch Anpassung der Signalprogramme kann die erforderliche Leistungsfähigkeit gesichert werden. Der prognostizierte Verkehr ist in den Hauptverkehrsrichtungen mit ausreichender Verkehrsqualität abwickelbar mit geringen Kapazitätsreserven (LOS-Stufe C).

▪ **Fußgänger- und Radverkehr, ruhender Verkehr, Andienung, optionaler ÖPNV**

Der Fußgängerverkehr erhält unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten nutzungsgerechte und mindestens 2,00 m breite Gehwege, die an Knotenpunkten und weiteren Querungsstellen mit Bordabsenkungen versehen werden. Zusätzliche Aufstellhilfen in Form von Querungsinseln sind an allen wichtigen Kreuzungen vorgesehen, an den Knotenpunkten Zum Reiterberg, Planstraße zur Bereitschaftspolizei und Hammerweg (optional Bushaltestellen) unsignalisiert sowie an den Knotenpunkten Königsbrücker Straße, Rudolf-Leonhard-Straße und Radeburger Straße LSA-geregelt.

Zwischen Hammerweg und Radeburger Straße soll aus Platz- und Grunderwerbsgründen nur auf der südwestlichen Straßenseite ein Gehweg verlaufen, was den Erfordernissen (keine direkt angrenzenden Bebauungen und Nutzungen) genügt. Derzeit ist in diesem Straßenabschnitt fußläufig kein Angebot vorhanden.

Mit dem Ziel des Abbaus massiver Nutzungsdefizite soll der östliche Gehweg der Radeburger Straße zwischen Stauffenbergallee und Pappelweg auf mindestens 3,00 m verbreitert werden, was eine Mitbenutzung durch den Radverkehr ermöglicht (Grunderwerb auf einer Breite von ca. 2,00 m).

In beiden Fahrtrichtungen sind in der Stauffenbergallee durchgehend mindestens 1,85 m breite Radfahrstreifen im Höhenniveau der Fahrbahn eingeordnet. An den Knotenpunkten können Radfahrerinnen und Radfahrer abbiegen bzw. queren, teilweise LSA-gesichert.

Im Planungsbereich sind in der Summe 180 Parkstellflächen einordenbar, die in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Flächen auf einer oder beiden Straßenseiten vorgesehen sind.

Die Andienung der anliegenden Bebauung erfolgt im Bestand und auch künftig überwiegend auf den Grundstücken selbst. Zur Erschließung des benachbarten Umfelds ist im Zuge einer möglichen Buslinie die optionale Einordnung von Bushaltestellen vorgehalten.

▪ **Lärmvorsorge, Luftreinhaltung, Flächenentsiegelung und Großgrün**

Mit durch den Stadtrat und den Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft 2002 und 2009 gefassten Beschlüssen wurde die Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Lärmsanierungsprogramms bestätigt. Eine Erneuerung der Straßenoberflächen wird in weiten Streckenabschnitten durch den Austausch des vorhandenen Pflasters in Asphalt eine Lärmpegelminderung um etwa 6 dB(A) bewirken. Lärmvorsorgemaßnahmen sind im Falle der Umsetzung der zweistreifigen Ausbauvariante nicht erforderlich.

Die Grenzwerte bei den Feinstaub- und bei Stickdioxid-Konzentrationen werden gegenwärtig überschritten, was u. a. im für die Landeshauptstadt Dresden seit 26. Mai 2011 geltenden Luftreinhalteplan dokumentiert ist. Im Luftreinhalte- und Aktionsplan ist die notwendige Zielstellung zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung enthalten. Zu deren Umsetzung soll unter anderem die Verstetigung des MIV beitragen.

Den Intentionen des Luftreinhalteplans entspricht ein mit der Planung angestrebter flüssigerer Verkehrsablauf durch die Herstellung einer ebenen Straßenfahrbahn (Tausch Pflaster gegen Asphalt), separate und geordnete Park- und Ladestreifen sowie die Förderung des Radverkehrs mittels Anlage von anforderungsgerechten durchgängigen Radfahrstreifen.

Im Ergebnis der Gesamtflächenbilanz ist bei einem zweistreifigen Ausbau keine Flächenneuersiegelung notwendig – es können sogar etwa 110 Quadratmeter Fläche entsiegelt werden.

Die Umsetzung des Straßenbauvorhabens erfordert in der Ausbauvariante außerhalb des Waldgürtels die Fällung von etwa vier Bestandsbäumen. Abhängig von den Gegebenheiten, bspw. in Bezug auf die verbleibenden Seitenraumbreiten, gestalterischen Anforderungen und den neu zu ordnenden unterirdischen Leitungsbestand, wird angestrebt, eine möglichst große Anzahl an Ersatzpflanzungen im Planungsraum selbst sowie vorzugsweise in angrenzenden Bereichen zu realisieren. Der Planungsentwurf der Ausbauvariante sieht 71 Baumneupflanzungen vor.

In den vorstehenden Angaben nicht belastbar erfasst ist der zwischen Hammerweg und Radeburger Straße entlang der Verkehrsstrasse existierende beidseitige Waldbestand (zum Teil Wildwuchs), der sich im Falle eines 2-streifigen Straßenausbaus um einen ca. 2 m breiten Streifen an der Nordostseite der Stauffenbergallee reduziert. Da in diesem Bereich kein Aufmaß erfolgen konnte, war im Ergebnis von Schätzungen vor Ort nur eine grobe Zahl an betroffenen Bäumen ermittelbar. Die erfasste Anzahl von erforderlichen Baumfällungen liegt bei rund 30 Bestandsbäumen mit unterschiedlichen Stammdurchmessern zuzüglich eines rund 1 m breiten Baumheckenstreifens.

5.2. Alternativvariante 4-streifig (Anlage 4)

▪ Straßenraumgestaltung und Verkehrsablauf

Mit dieser Planung werden der Straßenraum räumlich teilweise massiv erweitert und die Verkehrsflächen in dem betrachteten Teilabschnitt (neu) geordnet. Prinzipiell werden bei einer durchgängigen Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h je Fahrtrichtung 6,25 m breite Richtungsfahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen, zwischen denen ein 0,50 m breit markierter Mitteltrennstreifen angeordnet wird. Die Richtungsfahrbahnen unterteilen sich in jeweils einen 3,25 m und 3,00 m breiten Fahrstreifen.

Im Bereich der Doppelkurve wird aus Verkehrssicherheitsgründen ein 2,00 m breiter Mittelstreifen eingeordnet.

Den Fahrstreifen schließen sich beidseitig Radverkehrsanlagen in Form von 1,85 m breiten Radfahrstreifen an. Bei vorhandener Flächenverfügbarkeit werden abschnittsweise parallel zum Fahrbahnrand Pkw-Stellplätze vorgesehen.

Die Straßenraumgestaltung vermeidet die heutige teilweise Überlagerung der Verkehrsräume (Kfz-Verkehr/Radverkehr, Kfz-Verkehr/ruhender Verkehr), was künftig einen verbesserten und geordneteren Verkehrsablauf bewirken wird. An die Radfahr- bzw. Parkstreifen schließen sich Gehwege und in kurzen Teilabschnitten schmale Grünstreifen an.

Für die konzipierten Verkehrsanlagen der Alternativvariante wurde die Leistungsfähigkeit nicht separat nachgewiesen. Hier sind Rückschlüsse aus der für die 2-streifige Ausbauvariante erstellten verkehrstechnischen Untersuchung gezogen worden. Es ist zu erwarten, dass sich bei einem 4-streifigen Ausbau eine durchschnittliche Verkehrsqualität entsprechend der LOS-Stufe B einstellen wird (gegenüber im Mittel LOS-Stufe C bei einem 2-streifigen Ausbau zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Radeburger Straße).

An den Knotenpunkten mit der Rudolf-Leonhard-Straße sowie Hammerweg werden aus Verkehrssicherheits- und Durchlassfähigkeitsgründen Lichtsignalanlagen (LSA) eingerichtet. Die LSA-Steuerungen an den Knotenpunkten Königsbrücker Straße (B 97) und Radeburger Straße (B 170) sind beizubehalten und anzupassen. Die Einmündungen mit der Straße Zum Reiterberg und der Planstraße zur Bereitschaftspolizei können, wie im Bestand, unsignalisiert betrieben werden.

▪ **Knotenpunkte**

Königsbrücker Straße und Rudolf-Leonhard-Straße

Hier sieht die Alternativvariante - wie auch das Ausbaukonzept - großräumige bauliche Anpassungen vor, um der für 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung (Anlage 6) Rechnung tragen zu können. Der Verkehrsablauf erfolgt zwischen beiden Knotenpunkten künftig 4-streifig. An der Einmündung Rudolf-Leonhard-Straße ist im südöstlichen Knotenarm Stauffenbergallee die Einordnung eines separaten Linksabbiegestreifens erforderlich und die Ausrüstung mit einer LSA vorzunehmen.

An der Straßensüdseite ist neu die Einrichtung einer Bushaltestelle mit der entsprechenden Wartefläche sowie einem Treppenaufgang und Aufzug vorgesehen, um eine günstige Umsteigebeziehung zum mittelfristig geplanten S-Bahn-Haltepunkt „Albertstadt“/Stauffenbergallee zu erhalten. Ein zusätzlicher barrierefreier Rampenzugang zum Wartebereich kann platzmäßig nicht angeordnet werden. Die Haltestelle in der Gegenrichtung verbleibt in der Rudolf-Leonhard-Straße.

Die beidseitigen Anliegerfahrbahnen bleiben zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Ostseite DB-Brücke prinzipiell im Bestand erhalten. Der bauliche Zustand der Stützwände erfordert eine Erneuerung.

Zum Reiterberg und Planstraße zur Bereitschaftspolizei

Die unsignalisierten Knotenpunkte erhalten in den nordwestlichen Zufahrten der Stauffenbergallee Linksabbiegestreifen. Im „Schatten“ der Linksabbiegestreifen werden im jeweils südöstlichen Knotenarm der Stauffenbergallee zwischen den Richtungsfahrbahnen Fußgängeraußflächen ausgewiesen.

Jeweils südöstlich der Einmündungen sind unter teilweiser temporärer Nutzung der Radfahrstreifen optional Bushaltestellen einordenbar.

Hammerweg

Die Alternativvariante sieht aus Verkehrssicherheits- und Durchlassfähigkeitsgründen einen LSA-gesteuerten Knotenpunkt vor. Im nordwestlichen Knotenarm der Stauffenbergallee wird in Richtung Hammerweg ein separater Linksabbiegefahrstreifen eingeordnet.

Im südöstlichen Knotenarm der Stauffenbergallee können optional Bushaltestellen ausgewiesen werden.

Radeburger Straße/Hellerhofstraße

Am Knotenpunkt sind großräumige bauliche Anpassungen erforderlich, um die Hauptverkehrsrichtung über Eck in der Relation Radeburger Straße - Stauffenbergallee mit jeweils zwei Fahrstreifen betreiben zu können.

Um weiteren Grunderwerb zu vermeiden, ist der Mittelstreifen im Knotenarm Radeburger Straße Nord mit allen seinen Einbauten (bspw. Signalmast, Beleuchtung) östlich zu verschieben. Die Signalprogramme sind entsprechend anzupassen. Am Knotenpunkt sind nach einem Ausbau in der konzipierten Form Kapazitätsreserven vorhanden.

- **Fußgänger- und Radverkehr, ruhender Verkehr, Andienung, optionaler ÖPNV**

Der Fußgängerverkehr erhält unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten nutzungsgerechte und mindestens 2,00 m breite Gehwege, die an Knotenpunkten und weiteren Querungsstellen mit Bordabsenkungen versehen werden. Zusätzliche Aufstellhilfen in Form von Querungsinseln sind an allen wichtigen Kreuzungen vorgesehen, an den Knotenpunkten Zum Reiterberg und Planstraße zur Bereitschaftspolizei (optional Bushaltestellen) unsignalisiert sowie an den Knotenpunkten Königsbrücker Straße, Rudolf-Leonhard-Straße, Hammerweg und Radeburger Straße LSA-geregelt.

Zwischen Hammerweg und Radeburger Straße soll aus Platz- und Grunderwerbsgründen nur auf der südwestlichen Straßenseite ein Gehweg verlaufen, was den Erfordernissen (keine direkt angrenzenden Bebauungen und Nutzungen) genügt. Derzeit ist in diesem Straßenabschnitt fußläufig kein Angebot vorhanden.

Mit dem Ziel des Abbaus massiver Nutzungsdefizite soll der östliche Gehweg der Radeburger Straße zwischen Stauffenbergallee und Pappelweg auf mindestens 3,00 m verbreitert werden, was eine Mitbenutzung durch den Radverkehr ermöglicht (Grunderwerb auf einer Breite von ca. 2,00 m).

In beiden Fahrtrichtungen der Stauffenbergallee sind durchgehend mindestens 1,85 m breite Radfahrstreifen im Höhenniveau der Fahrbahn eingeordnet. An den Knotenpunkten können Radfahrerinnen und Radfahrer abbiegen bzw. queren, teilweise LSA-gesichert.

Der ruhende Verkehr findet grundsätzlich auf den angrenzenden Grundstücken ausreichend Platz. Die Planung sieht auf einigen Teilabschnitten außerhalb der durchgehenden Fahrbahnen die Einordnung von in der Summe 56 Pkw-Stellplätzen vor. Die konzipierten Parkmöglichkeiten sind dabei generell an der nordöstlichen Straßenseite eingeordnet. Derzeit parken entlang der Gesamtstrecke der Stauffenbergallee tagsüber bis zu etwa 75 Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum.

Die Andienung der anliegenden Bebauung erfolgt im Bestand und auch künftig überwiegend auf den Grundstücken selbst. Zur Erschließung des benachbarten Umfelds ist im Zuge einer möglichen Buslinie die optionale Einordnung von Bushaltestellen vorgehalten.

▪ **Lärmvorsorge, Luftreinhaltung, Flächenneuersiegelung und Großgrün**

Mit durch den Stadtrat und den Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft 2002 und 2009 gefassten Beschlüssen wurde die Aufstellung bzw. Fortschreibung eines Lärmsanierungsprogramms bestätigt. Eine Erneuerung der Straßenoberflächen wird in weiten Streckenabschnitten durch den Austausch des vorhandenen Pflasters in Asphalt eine Lärmpegelminderung um etwa 6 dB(A) bewirken. Durch die Erhöhung der Fahrstreifenanzahl beim vierstreifigen Ausbau sind Lärmvorsorgemaßnahmen zu treffen, die einen Mehrkostenaufwand von rund 0,78 Mio. Euro erfordern.

Die Grenzwerte bei den Feinstaub- und bei Stickdioxid-Konzentrationen werden gegenwärtig überschritten, was u. a. im für die Landeshauptstadt Dresden seit 26. Mai 2011 geltenden Luftreinhalteplan dokumentiert ist. Im Luftreinhalte- und Aktionsplan ist die notwendige Zielstellung zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung enthalten. Zu deren Umsetzung soll unter anderem die Verstetigung des MIV beitragen.

Den Intentionen des Luftreinhalteplans entspricht ein mit der Planung angestrebter flüssigerer Verkehrsablauf durch die Herstellung einer ebenen Straßenfahrbahn (Tausch Pflaster gegen Asphalt), separate und geordnete Park- und Ladestreifen sowie die Förderung des Radverkehrs mittels Anlage von anforderungsgerechten durchgängigen Radfahrstreifen.

Für den grundhaften Ausbau der Stauffenbergallee in der 4-streifigen Version ist infolge der Verkehrsflächenerweiterung eine Neuversiegelung von etwa 3.685 Quadratmetern Fläche erforderlich.

Die Umsetzung des Straßenbauvorhabens erfordert in der Alternativvariante die Fällung von mindestens 48 Bestandsbäumen. Abhängig von den Gegebenheiten, bspw. in Bezug auf die verbleibenden Seitenraumbreiten, gestalterischen Anforderungen und den neu zu ordnenden unterirdischen Leitungsbestand, wird angestrebt, eine möglichst große Anzahl an Ersatzpflanzungen im Planungsraum selbst sowie vorzugsweise in angrenzenden Bereichen zu realisieren. Gemäß Planungsentwurf der Ausbauvariante sind nur in begrenztem Umfang Baumneupflanzungen einordenbar. Vorrangig an der Straßensüdseite sind im verbleibenden Abstandsstreifen zum Hechtpark bis zu etwa 18 neue Baumstandorte realisierbar.

In den vorstehenden Angaben nicht belastbar erfasst ist der zwischen Hammerweg und Radeburger Straße entlang der Verkehrsstrasse existierende beidseitige Waldbestand (zum Teil Wildwuchs), der im Falle des 4-streifigen Straßenausbaus um einen rund 8,5 m breiten Streifen an der Nordostseite der Stauffenbergallee verkleinert wird. Da in diesem Bereich kein Aufmaß erfolgen konnte, war im Ergebnis von Schätzungen vor Ort nur eine grobe Zahl an betroffenen Bäumen ermittelbar. Die erfasste Anzahl von erforderlichen Baumfällungen liegt zwischen ca. 250 und 260 Bestandsbäumen mit unterschiedlichen Stammdurchmessern zuzüglich eines rund 1 m breiten Baumheckenstreifens.

5.3. Variante Deckentausch Fahrbahn

Im Rahmen der Untersuchungen zum Ausbau der Stauffenbergallee wurde auch die Variante eines Deckentauschs der Fahrbahn mit dem Ziel der Kostenminimierung und kurzfristigen Umsetzung betrachtet.

Mit einem Deckentausch in Asphaltbauweise zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Hammerweg für MIV und Radverkehr zuzüglich beidseitiger Pflasteranpassungen würde nur eine kurzfristige Verbesserung erreicht werden. Die Tragfähigkeit des Untergrundes ist nicht nachgewiesen und müsste für die Fahrbahn, insbesondere vor dem Hintergrund von Wünschen der Versorgungsträger zum Austausch von Versorgungsmedien, vertiefend untersucht werden. Die Förderfähigkeit dieser bisher als nicht regelkonform eingeschätzten Bauweise ist auch aus Mitteln eines Konjunkturpaketes fraglich.

Gleichwohl wird die Variante eines reinen Deckentausches im Bereich der Fahrbahn im weiteren Verfahren mitbetrachtet werden und gegebenenfalls der Variante eines grundhaften Ausbaus gegenübergestellt. Der Neubau der Straßenentwässerung, der Nebenanlagen, der öffentlichen Beleuchtung und der Ver- und Entsorgungsleitungen bleibt von dieser Variantenprüfung ausgeschlossen, da hier eine grundhafte Erneuerung unerlässlich ist.

6. Variantenvergleich (Anlagen 3 und 5 bis 8)

Die Darstellung des Querschnittsvergleichs ist in Anlage 3 (drei Blatt) enthalten. Ein Vergleich der Verkehrsbelastungszahlen und die Verteilung der Verkehrsströme gehen aus den Anlagen 5 und 6 hervor.

Ein Vergleich der Varianten Ausbaukonzeption 2-streifig und Alternativkonzeption 4-streifig in Bezug auf die Auswirkungen ist hauptsächlich aus den Anlagen 6 bis 8 ersichtlich. Hier sind einige Kriterien ausgewiesen, in denen sich die Ausbauplätze unterscheiden.

Schwerpunkte sind der unterschiedliche Flächenbedarf und Neuversiegelungsgrad und der daraus resultierende Grunderwerb, die Eingriffe in Seitenräume und Grünflächen sowie in den angrenzenden Baumbestand (zwischen Hammerweg und Radeburger Straße).

Unterschiede bestehen auch in den Ansprüchen und den erforderlichen Aufwendungen hinsichtlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und Lärmvorsorge.

7. Begründung des Ausbauvorschlags

Aus verkehrsfachlicher Sicht ist eine Instandsetzung der Stauffenbergallee in der 2-streifigen Ausbauplätze gemäß Anlage 2 zu bevorzugen. Ausgehend von der für 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung (Anlage 6) ist nur zwischen Königsbrücker Straße und Rudolf-Leonhard-Straße ein 4-streifiger Ausbau gerechtfertigt.

8. Planungsbeteiligte

In die für die Stauffenbergallee erarbeiteten Planungsalternativen waren die nachfolgenden Einrichtungen und Gremien einbezogen:

– Fachbehörden/Ämter

Straßen- und Tiefbauamt
 Amt für Stadtgrün u. Abfallwirtschaft
 Umweltamt
 Amt für Kultur und Denkmalschutz
 Ortsämter Neustadt und Klotzsche
 Dresdner Verkehrsbetriebe AG

– Gremien

Dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau wurden die Planungsvarianten in seiner Sitzung am 8. April 2009 vorgestellt.

Der Ortsbeirat Neustadt lehnte in seiner Sitzung im März 2009 den vierstreifigen Ausbau der Stauffenbergallee mit großer Mehrheit ab.

9. Sicherheitsaudit

Für beide Planungsvarianten liegen Sicherheitsaudits vor. Die Anregungen wurden - soweit möglich - unmittelbar in die Planungsunterlagen eingearbeitet bzw. werden diese im Rahmen der nachfolgenden Planungsstufen berücksichtigt. Die erforderlichen planerischen Anpassungen betreffen vorrangig Details an den Anlagen für den Rad- und Fußgängerverkehr und die Lage der optionalen Bushaltestellen.

10. Kosten/Finanzierung

Die Realisierung des Ausbausvorhabens ist im Haushalt nicht gesichert. Die finanzielle Einordnung wird in Abhängigkeit der Haushaltssituation in einer separaten Vorlage erfolgen.

10.1. Ausbaukonzept 2-streifig (Anlage 2)

Die Gesamtinvestitionskosten betragen für den grundhaften Ausbau gemäß Ausbaukonzept ca. 9,13 Mio. Euro (Kostenschätzung im Oktober 2015).

Diese unterteilen sich wie folgt:

| | |
|--|----------------|
| - Straßenbau inkl. Leitungen, Entwässerungskanal und Stützmauern | 7,93 Mio. Euro |
| - Grunderwerb | 0,01 Mio. Euro |
| - Planungskosten | 1,19 Mio. Euro |

Aufwendungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die Lärmvorsorge sind vernachlässigbar bzw. nicht erforderlich.

Noch nicht abschätzbar ist der städtische Kostenanteil am Neubau der Eisenbahnunterführung. Dieser wird gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz auf Basis der Entwurfsplanung ermittelt.

10.2. Alternativkonzept 4-streifig (Anlage 4)

Die Gesamtinvestitionskosten betragen gemäß Alternativkonzept ca. 11,91 Mio. Euro (Kostenschätzung im Oktober 2015).

Diese unterteilen sich wie folgt:

| | |
|--|----------------|
| - Straßenbau inkl. Leitungen, Entwässerungskanal und Stützmauern | 9,19 Mio. Euro |
| - Grunderwerb | 0,05 Mio. Euro |
| - Planungskosten | 1,55 Mio. Euro |
| - Lärmschutz | 0,78 Mio. Euro |
| - Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen | 0,34 Mio. Euro |

Noch nicht abschätzbar ist der städtische Kostenanteil am Neubau der Eisenbahnunterführung. Dieser wird gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz auf Basis der Entwurfsplanung ermittelt.

11. Förderfähigkeit

Gemäß einer Einschätzung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit, Referat 62, erscheinen beide Ausbauvarianten förderfähig.

12. Förder- und Eigenmittel

Für die 2-streifige Ausbauvariante kann mit Fördermitteln in Höhe von rund 5,48 Mio. Euro gerechnet werden. Der Eigenmittelanteil für die Landeshauptstadt beträgt hier etwa 3,65 Mio. Euro. Die jährlichen Aufwendungen für Abschreibungen liegen bei ca. 0,31 Mio. Euro und die Betriebs- und Unterhaltungskosten bei rund 0,13 Mio. Euro.

Ausgehend von der bislang üblichen Förderquote ist bei der 4-streifigen Alternativvariante mit einem Eigenmittelbedarf von rund 4,77 Mio. Euro zu rechnen. Die Eigenmittel betragen damit ca. 1,12 Mio. Euro mehr im Vergleich zur 2-streifigen Ausbauvariante. Die jährlichen Kosten der Aufwendungen für Abschreibungen liegen bei rund 0,41 Mio. Euro und die Betriebs- und Unterhaltungskosten der 4-streifigen Variante belaufen sich auf rund 0,15 Mio. Euro.

Für das Bauvorhaben wird durch den Straßenbaulastträger zum gegebenen Zeitpunkt ein Fördermittelantrag gestellt.

Anlagenverzeichnis:

| | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Übersichtplan im Maßstab 1 : 15 000 |
| Anlage 2 | Lageplan Ausbaukonzept 2-streifig im Maßstab 1 : 1000 |
| Anlage 3 | Querschnitte Bestand/2-streifig/4-streifig (drei Blatt) |
| Anlage 4 | Lageplan Alternativkonzept 4-streifig im Maßstab 1 : 1000 |

| | |
|----------|--|
| Anlage 5 | Verkehrsstromanalyse (Spinnendarstellung) |
| Anlage 6 | Grobvariantenvergleich inkl. Verkehrsbelastung |
| Anlage 7 | Variantenvergleich nach Eingriffskriterien |
| Anlage 8 | Variantenvergleich Gesamtübersicht |

Dirk Hilbert