

Vorlage Nr.: V1029/16
Datum: 20. April 2016

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung des Oberbürgermeisters		nicht öffentlich	zur Information
Ältestenrat		nicht öffentlich	beratend
Ortsbeirat Neustadt		öffentlich	beratend
Ortsbeirat Pieschen		öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr		öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentw, Bau und Verkehr

Gegenstand:

Verkehrsbauvorhaben „Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Fritz-Reuter-Straße,,

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr bestätigt die Vorplanung zum geplanten Verkehrsbauvorhaben „Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Fritz-Reuter-Straße“ gemäß Anlage 2 (Lageplan mit Systemquerschnitten vom Februar 2016).

bereits gefasste Beschlüsse:

V2736/16 vom 19. Juni 2014

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	12
Projekt/PSP-Element:	TI.50112 SP_Radwege an Gemeindestraßen
Kostenart:	78520000 - Auszahlungen für Tiefbau
Investitionszeitraum/-jahr:	2017
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	25.000 Euro/2017
Laufende Einzahlungen/jährlich:	
Laufende Auszahlungen/jährlich:	
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen):	

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	Teilergebnishaushalt 12, Produktbereich 54
Produkt:	10.100.54.1.0.01 – Bereitstellung von Verkehrsflächen an Gemeindestraßen und sonstigen öffentlichen Straßen
Kostenart:	42210000 - Unterhaltg. unbewegl. Anlagen
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	
Laufender Aufwand/jährlich:	833 Euro/a - Abschreibung 1.100 Euro/a - Betrieb + Unterhaltung 1.933 Euro/a - Summe

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:
Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:
Verkehrswert:

Bemerkungen:

Begründung:

1. Veranlassung

Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) plant auf der Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Fritz-Reuter-Straße bestandsnah eine grundhafte Erneuerung der Gleisanlagen auf rund 500 m Länge (siehe Übersichtsplan, Anlage 1).

Mit dem Vorhaben soll die in diesem Teilabschnitt dringend sanierungsbedürftige Gleistrasse instand gesetzt werden und zugleich die Ertüchtigung für den künftigen Einsatz von breiteren Stadtbahnwagen erfolgen. Neben der bestandsnahen Gleiserneuerung mit der Erweiterung auf einen Gleisachsabstand auf 3 Meter ist zugleich die barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen am Großenhainer Platz vorgesehen.

Der geplante Ausbau des Haltestellenbereiches Liststraße/Großenhainer Straße mit Gleisdreieck Harkortstraße schließt nördlich an den Planungsabschnitt an und wird derzeit planerisch weiter vertieft. Die Bestätigung der Verkehrsbaumaßnahme erfolgte in der Stadtratssitzung am 19. Juni 2014 (Beschluss zu V2736/14).

2. Ausgangssituation, Defizite und Randbedingungen

Für den Verkehrszug Großenhainer Straße steht neben der angrenzenden vorwiegend gewerblichen und Wohnnutzung die verkehrliche Funktion im Vordergrund. Sie wird durch die Straßenbahnlinie 3 sowie mehrere Buslinien (Linie 81 und Linien anderer Verkehrsunternehmen) befahren. Eine besondere Bedeutung ergibt sich zudem durch die einzige Anbindung für den Straßenbahnverkehr an den Betriebshof Trachenberge.

Im Süden zweigt die Großenhainer Straße als Staatsstraße 179 von der HansasträÙe (B 170) ab, tangiert als Autobahnzubringer an der Anschlussstelle „Dresden-Wilder Mann“ die BAB 4 und verläuft bis nach Moritzburg.

Der Straßenverlauf wird von zahlreichen Einzeldenkmalen tangiert. Neben der St.-Petri-Kirche am Großenhainer Platz stehen die Gebäudekomplexe jeweils an der Südostecke der Einmündungen Conradstraße und Fritz-Reuter-StraÙe sowie die Gebäude Großenhainer Straße Haus-Nr. 21, 25, 32, 34, 35, 41 und 43 unter Denkmalschutz. Die Bebauungsstruktur im Areal südlich der Conradstraße sowie östlich der Großenhainer Straße befindet sich im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung H-31 Dresden-Neustadt, Wohnanlage HansasträÙe.

Die vorhandenen Gehwegbreiten liegen überwiegend bei etwas über 2,80 m, teilweise auch bei rund 4 m.

Baumbestand ist in Teilabschnitten zwischen Großenhainer Platz und Fritz-Reuter-StraÙe sowie auch südlich der Conradstraße vorhanden.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt derzeit sehr unstetig. Radverkehrsanlagen sind bisher nur rudimentär vorhanden. Abschnittsweise sind die Gehwege für die Mitbenutzung durch Radfahrende freigegeben.

Der Straßenbahnverkehr verläuft generell straßenbündig in der Fahrbahn und an den Haltestellen sind beim Fahrgastwechsel große Höhenunterschiede zu bewältigen. Auf kurzen Teilbereichen der Straßenbahngleise liegen noch Eindeckplatten aus Beton mit zahlreichen Beschädigungen, die infolge der Mitbenutzung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) entsprechende Sicherheitsdefizite nach sich ziehen. Infolgedessen gibt es im Planungsgebiet bereits einige zustandsbedingte Langsamfahrstellen.

Die Straßenbahnlinie 3 wird derzeit zwischen den Haltestellen „Großenhainer Platz“ und „Liststraße“ von etwa 9.700 Fahrgästen pro Tag genutzt. Von diesen frequentieren ca. 700 am Tag den Halt am Großenhainer Platz.

Im betrachteten Straßenabschnitt der Großenhainer Straße liegt die derzeitige Verkehrsbelastung (Zeitraum 2012/2013) im Querschnitt zwischen etwa 14.570 Kfz/24 h nördlich der Einmündung Conradstraße und etwa 14.490 Kfz/24 h südlich der Einmündung Fritz-Reuter-Straße bei einem Schwerverkehrsanteil von jeweils rund 2,8 Prozent.

Für den Prognosehorizont 2025 liegt die berechnete Verkehrsbelastung bei einem Schwerverkehrsanteil (SV) von 5 Prozent im Querschnitt zwischen 14.450 Kfz/24 h nördlich der Einmündung Conradstraße und 14.250 Kfz/24 h südlich der Einmündung Fritz-Reuter-Straße. Die Veränderungen der Verkehrsströme im Vergleich zur Ist-Belegung sind damit praktisch vernachlässigbar.

3. Zielstellung

Die grundhafte Erneuerung der Gleisanlagen soll die nachfolgenden wesentlichen Planungsziele erreichen:

- Bestandsnahe Neutrassierung der Straßenbahngleisanlagen unter Berücksichtigung einer Erweiterung des Gleisachsabstandes auf 3,00 Meter sowie der bestehenden Straßenbordlage
- Neugestaltung der Haltestellenanlagen am Großenhainer Platz mit vollständig barrierefreier Ausformung und gesicherter Zugangsmöglichkeit
- Ausweisung von separaten und ausreichend breiten Verkehrsräumen für den Radverkehr
- Gewährleistung eines weiterhin stabilen Verkehrsflusses für den MIV
- Sicherung eines behinderungsarmen ÖPNV durch entsprechende Signalsteuerung
- Ausbildung von anforderungsgerechten und sicheren Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr

Mit dem Ausbau der Verkehrsanlage wird eine Straßenraumgestaltung angestrebt, in welcher die Belange und Anforderungen durch alle Verkehrsteilnehmer beachtet werden.

4. Planungskonzept

- Straßenraumgestaltung

Die Maße für die künftige Grundrissgestaltung und die Straßenraumquerschnitte sind aus Anlage 2 (Lageplan mit Systemquerschnitten vom Februar 2016) ersichtlich. Der Regelquerschnitt der freien Strecke beinhaltet einen 7,50 m breiten straßenbündigen Straßenbahngleisbereich, der grundsätzlich durch den MIV mitbenutzt wird. Daran schließen sich beidseitig je 2,00 m breite Verkehrsräume für den Radverkehr an, die nach dem derzeitigen Kenntnisstand als Schutzstreifen ausgewiesen werden.

Mittels der vorgenannten Straßenraumaufteilung kann größtenteils die vorhandene Straßenbordlage (Abstand etwa 11,50 m) beibehalten werden. Die Gehwege sollen überwiegend im Bestand verbleiben.

Am südlichen und nördlichen Ende des Planungsbereiches erfolgen Verschwenke zwischen der Fahrbahn und dem Straßenbahngleisbereich sowie auch der Radverkehrsführungen. Etwa 50 Meter südlich der Einmündung Conradstraße steuert eine sogenannte Haltlichtanlage das wechselseitige Einfahren von Straßenbahn und MIV in die in nördlicher Richtung weiterführende gemeinsame Verkehrsfläche.

Eine weitere Lichtsignalsteuerung ist an der Südseite der neu in paralleler Anordnung konzipierten Haltestelle „Großenhainer Platz“ vorgesehen, um für die Straßenbahnfahrgäste und auch den die Großenhainer Straße an der Platznordseite querenden Fußverkehr gesicherte Que- rungsmöglichkeiten zu schaffen.

Die Schaltung soll auf Anforderung durch die Straßenbahnen bzw. den Fußverkehr erfolgen.

Die Trassierung der Gleisanlagen erfolgte nach den Trassierungsrichtlinien der BO Strab unter Annahme einer Entwurfsgeschwindigkeit für die freie Strecke von 50 km/h.

Nicht Bestandteil der bestandsnahen Gleissanierung sind Verkehrs- und Gehwegflächen außerhalb der Gleisbereiches und der Haltestellenanlagen, abgesehen von zustandsbedingt notwendigen baulichen Anpassungen.

- Straßenbahnhaltestellen

Grundlage für den Entwurf der Haltestellen war das Standardhaltestellenprojekt der DVB AG. Bestandteil der Straßenbahnhaltestellengestaltung ist die Einordnung eines Haltestellenkaps mit angehobener Radfahrbahn.

Im Bereich der Haltestelle „Großenhainer Platz“ werden die Straßenbahngleise auf einen Achs- abstand von 4,60 m gespreizt, womit die Passage von Schwer- und Großraumtransporten ge- währleistet wird (lichte Breite von 7,00 m zwischen den Haltestellenborden).

Die parallele Lage der Straßenbahnhaltestellen an der Nordseite des Großenhainer Platzes er- möglicht neben der Barrierefreiheit über die gesamte Haltestellennutzlänge gleichmäßigere Abstände zu den benachbarten Haltestellenstandorten und berücksichtigt besser die Einzugsbe- reiche und gesicherte Zugangsbedingungen aus dem Umfeld inklusive der in Vorbereitung be- findlichen Schulstandorte im Areal an der Gehestraße. In den nachfolgenden Planungsstufen erfolgt die Einordnung von Fahrradanhängern und ggf. Baumstandorten.

- Verkehrssicherheit

Mit der im Zuge der Großenhainer Straße konzipierten neuen Straßenraumgestaltung werden die Nutzungsbedingungen und Sicherheitsanforderungen aller Verkehrsarten berücksichtigt und für einen maßgeblichen Teil der Straßenraumnutzer spürbar verbessert. Insbesondere für den nichtmotorisierten Verkehr ergeben sich Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand. Sicher- heitsgewinne erlangen der Radverkehr durch die Anordnung von separaten Fahrflächen in Form von konzipierten Schutzstreifen sowie die Straßenbahnfahrgäste durch den barrierefreien Hal- testellenausbau mit künftig gefahrlos möglichem Fahrgastwechsel sowie einem signalisierten

Zu- und Abgang.

Der Großenhainer Platz ist aktuell als Unfallhäufungsstelle ausgewiesen. Die geplanten verkehrsorganisatorischen Maßnahmen sollen eine Erhöhung der Verkehrssicherheit erreichen. Neben den Bordkorrekturen an der Platznordseite (u. a. zur Verminderung der Fahrgeschwindigkeit beim Rechtsabbiegen in die Erfurter Straße) ist im Einmündungsbereich Erfurter Straße künftig eine Fahrtrichtungsaufteilung vorgesehen, die eine eindeutige Trennung der Verkehrsströme beim Ein- und Ausfahren neben der Verkehrsinsel bewirken wird. Alle bisher zugelassenen Fahrtrichtungen sind weiterhin in vollem Umfang gewährleistet.

- Verkehrstechnische Untersuchung zum Verkehrsablauf

Für den Verkehrszug wurde zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf Basis der Prognose 2025 eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU) durchgeführt. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen wurde festgestellt, dass die Verkehrsanlagen und Knotenpunkte leistungsfähig sind und die einstreifige Führung des MIV mit straßenbündigem Gleis in Mittellage sowie durchgehendem Schutzstreifen für den Radverkehr aus verkehrstechnischer Sicht umsetzbar ist.

Der nördlich an den Planungsbereich angrenzende Knotenpunkt Großenhainer Straße/Fritz-Reuter-Straße/Liststraße bestimmt dabei die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke. Mit Hinterlegung der Verkehrsmengen gemäß Prognose 2025 erreicht der Knotenpunkt die mögliche Durchlassfähigkeit. Es hat sich herausgestellt, dass hier der Radverkehr mittels Führung auf Radfahrstreifen separat zu signalisieren ist und für den MIV eine Verlängerung der 2-streifigen südlichen Zufahrt in der Großenhainer Straße zwingend erforderlich ist.

- Versorgungsleitungen

Grundsätzlich sind im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben keine größeren Leitungsumverlegungen bzw. -neuverlegungen abzusehen. Erforderlich sind lediglich Anpassungen von Bahnstromleitungen und Schächten der Stadtentwässerung Dresden GmbH im Gleisbereich.

- Müllentsorgung

Im Abschnitt zwischen Conradstraße und Fritz-Reuter-Straße verbleibt nach der Erweiterung auf den 3-Meter-Gleisachsabstand zwischen dem Verkehrsraum der Straßenbahn mit 2,65 m Wagenkastenbreite (exkl. Außenspiegel) und dem Straßenbord größtenteils eine Fahrbahnbreite von knapp über 2,90 m.

Unter bestimmten Voraussetzungen (Müllfahrzeug unmittelbar am Bord stehend, Straßenbahn mit eingeklapptem Außenspiegel) ist das Vorbeifahren der Straßenbahn am Entsorgungsfahrzeug bei kurzer Unterbrechung des Arbeitsvorganges grundsätzlich gewährleistet. Ebenso kann die Passage des stehenden Müllfahrzeuges durch den Kfz-Verkehr inklusive Lkw und Busse problemlos erfolgen (Querschnitt B – B mit Darstellung Müllfahrzeug in Anlage 2).

Alternativ bestehen Passagemöglichkeiten am Großenhainer Platz und im landwärtigen Verbreiterungsbereich südlich der Fritz-Reuter-Straße sowie ohnehin südlich der Conradstraße und nördlich der Fritz-Reuter-Straße.

- Durchgeführte Abstimmungen

In die Bearbeitung des Planungskonzeptes waren neben der Dresdner Verkehrsbetriebe AG das Straßen- und Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft, die Ortsämter Pieschen und Neustadt sowie die Stadtentwässerung Dresden und Drewag Netz GmbH einbezogen.

5. Kostenschätzung/Förderung

Die geschätzten Investitionskosten betragen für das Vorhaben „Bestandsnahe Gleisanierung Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Fritz-Reuter-Straße“ gemäß Kostenschätzung etwa 3,28 Mio. Euro (brutto) und unterteilen sich wie folgt:

– Gleisanlagen inkl. Haltestellen und Fahrleitung	2.34 Mio. Euro
– Ausstattung, Umleitungsführung, Sonstiges	0,57 Mio. Euro
– Anpassungen im Straßenraum	0,06 Mio. Euro
– Anpassungen im unterirdischen Bauraum	0,01 Mio. Euro
– Planungskosten geschätzt	0,30 Mio. Euro

Maßnahmeträger für die grundhafte Gleiserneuerung mit moderaten baulichen Anpassungen ist die DVB AG.

Zwecks Finanzierung des Bauvorhabens ist durch den Maßnahmeträger zum gegebenen Zeitpunkt bei der zuständigen Behörde ein Förderantrag zu stellen.

Von den vorstehend benannten Gesamtinvestitionskosten beträgt der zur Realisierung der Fahrflächen für den Radverkehr durch das Straßen- und Tiefbauamt zu tragende finanzielle Aufwand anteilig etwa 25.000 Euro. Der vorgenannte Baukostenanteil ist bisher nicht im städtischen Haushalt eingestellt.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Übersichtsplan im Maßstab 1 : 9000
Anlage 2	Lageplan mit Systemquerschnitten im Maßstab 1 : 500

Dirk Hilbert