



Vorlage Nr.: V1127/16  
Datum: 23. Mai 2016

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

Dienstberatung des Oberbürgermeisters		nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat		nicht öffentlich	beratend
Ortsbeirat Neustadt		öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr		nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat		öffentlich	beschließend

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

### **Gegenstand:**

Königsbrücker Straße von Albertplatz bis Stauffenbergallee

### **Beschlussvorschlag:**

Der Stadtrat beschließt die Variante 8.7 gemäß Anlage 6. Diese ist mittels Planfeststellungsverfahren planrechtlich zu sichern.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

- V2263/13 vom 16. April 2014
- A0007/14 vom 11./12. Dezember 2014
- A0117/15 vom 6. August 2015

**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:**

Die letzten beiden Stadtratsbeschlüsse zur Königsbrücker Straße Süd datieren aus dem Jahr 2014. Mit dem Stadtratsbeschluss V2263/13 vom 16. April 2014 wurde die Variante 7, Anlage 7 Blatt 1 und 2, beschlossen. Der Stadtratsbeschluss A0007/14 – Stadtteilverträgliche Sanierung der Königsbrücker Straße – vom 11./12. Dezember 2014 beinhaltet die Untersuchung von zwei neuen, stadtteilverträglichen Varianten und dem Vergleich mit der Variante 7. Entsprechend der Begründung des Antrages A0007/14 gilt für die neuen Varianten das Ziel, die „Königsbrücker Straße als Stadtteilzentrum/Geschäftsstraße im Rahmen einer „städtebaulichen Bemessung“ gemäß RAS 06 zu planen“ und „der Größe und der Gestaltung der Randzonen hohe Priorität“ zuzumessen, sodass die hohe Nutzungsdichte der Seitenräume durch Wohnen, Handel und Gewerbe im Stadtteilzentrum Äußere Neustadt in ausreichendem Maße Berücksichtigung findet und eine Verträglichkeit aller Nutzungsansprüche gewährleistet ist.

Die Variante 7 beinhaltet:

- Albertplatz bis Katharinenstraße: abmarkierter straßenbündiger Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: straßenbündiger Bahnkörper (für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzbar), daneben je Richtung ein separater Fahrstreifen des MIV und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: straßenbündiger Bahnkörper (teilweise für den MIV nutzbar), daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Die Variante 8.1. beinhaltet:

- Albertplatz bis Katharinenstraße: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und ÖPNV und separate Radverkehrsanlagen, Ausbildung eines Mittelstreifens im Abschnitt Louisenstraße bis Bischofsweg als Querungsangebot für Fußgänger
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Die Variante 8.2 beinhaltet:

- Sanierung weitestgehend innerhalb der bestehenden Bordlagen
- Albertplatz bis Katharinenstraße: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: Je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen sowie Erhalt des Reitweges

Die beiden Varianten 8.1 und 8.2 wurden planerisch aufgetragen. Da massive Konflikte, insbesondere mit der Müllentsorgung (Vorbeifahrt der Straßenbahn und des öffentlichen Verkehrs) zu erwarten sind, wurden unter Beibehaltung der gewählten Straßenraumaufteilung die Verkehrsflächen neben dem Gleisbereich/dem Kfz-Fahrstreifen so dimensioniert, dass eine Straßenbahn an einem haltenden Müllfahrzeug vorbeifahren kann und die notwendigen Sicherheitsräume zwischen den Verkehrsarten eingehalten werden. Die so entstandenen regelkonformen Varianten erhielten die Nummerierung 8.3 (aus der Variante 8.1) und 8.4 (aus der Variante 8.2).

Daraufhin erging am 6. August 2015 der Beschluss A0117/15 – Sanierung der Königsbrücker Straße beschleunigen. Nun sollten die Variante 8.4, siehe Anlage 5 Blatt 1 und 2, und eine neue Variante 8.5 weiterverfolgt werden (siehe Variantenentwicklung). Die Variante mit dem Mittelstreifen (Variante 8.3.) wurde wegen der erforderlichen Flächeninanspruchnahme zu Lasten der Seitenräume verworfen.

Variante 8.5 beinhaltetete:

- Albertplatz bis Katharinenstraße: besonderer Bahnkörper, daneben je ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Diese beiden Varianten wurden nun auch verkehrstechnisch untersucht.

### **Variantenentwicklung (Anlage 7)**

Bei der verkehrstechnischen Untersuchung stellte sich heraus, dass der Linksabbieger von der südlichen Königsbrücker Straße in den westlichen Bischofsweg in allen Varianten zu Problemen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes führt. Es wurde in der Lenkungsgruppe beschlossen, diesen entfallen zu lassen. Geometrisch wurde nichts verändert. Auch war erkennbar, dass die nördliche Zufahrt am Knotenpunkt Bischofsweg problematisch hinsichtlich der Verkehrsabwicklung ist. Die Variante 8.5 schnitt hier verkehrlich für den motorisierten Individualverkehr wie auch für den querenden Straßenbahnverkehr sehr schlecht ab. In der Lenkungsgruppe wurde daraufhin beschlossen, eine weitere Variante hinsichtlich der Gestaltung der nördlichen Knotenpunktzufahrt, aufbauend auf der Variante 8.5 zu untersuchen. Daraus entstand die Variante 8.6. Sie beinhaltet in der nördlichen Zufahrt zwei Geradeausfahrstreifen, einen im Bereich des Haltestellenkaps, von dem auch rechts abgebogen werden kann und einen im Bereich des stadtwärtigen Gleises. Die Verflechtung auf eine Spur erfolgt nach dem Knotenpunkt, symmetrisch zur gegenüberliegenden Fahrbahnseite. Im Rahmen einer Lenkungsgruppensitzung wurde der Vorschlag zur Verlagerung der Haltestelle direkt vor die Schauburg mit einer Entflechtung der Verkehrsströme (Geradeausverkehr und Rechtsabbieger) an der nördlichen Knotenpunktzufahrt eingebracht. Dadurch wurde die Variante 8.7 (Anlage 6 Blatt 1 und 2) in der nördlichen Zufahrt mit einem separaten Rechtsabbiegestreifen, einem Geradeausfahrstreifen im Gleisbereich sowie einem dazwischenliegenden Radfahrstreifen entwickelt. Gleichzeitig wurde bei der Variante 8.7 eine Verschiebung der Gleisachse zwischen Louisenstraße und Bischofsweg in Richtung Westen einbezogen, die eine Verbreiterung des östlichen Seitenraumes ermöglicht. Diese Verschiebung kann bei allen Varianten 8.x (x = 1 bis 7) erfolgen und war daher Grundlage für die weitere Bewertung.

Die Varianten 7, 8.4, 8.5, 8.6 und 8.7 wurden hinsichtlich der Belange Städtebau, Denkmalschutz, Verkehr, Umwelt, Kosten und Genehmigungsfähigkeit bewertet und verglichen. So wurden zunächst maßgebliche Ziele und Anforderungen definiert sowie die Bewertungskriterien bestimmt. Dabei gab es Anforderungen und Ziele, die nur in der Sachgesamtheit des Streckenzuges betrachtet wurden, und welche auf den jeweiligen Teilabschnitt bezogen bewertet wurden.

Der Planungsprämisse, die Flächeninanspruchnahme der Verkehrsflächen gegenüber der Variante 7 so zu verringern, dass die Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten der Seitenräume im Ortsteilzentrum zwischen Katharinenstraße und Paulstraße verbessert werden, entsprechen die Planungsvarianten 8.4, 8.5 und 8.7. Der Erhalt prägender stadträumlicher Strukturen (Vorgärten zwischen Albertplatz bis Katharinenstraße, Reitweg) wird mit der Variante 8.4 erreicht. Die Varianten 8.5, 8.6 und 8.7 sind mit Ausnahme der Ausbildung am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg hinsichtlich der verkehrlichen und städtebaulichen Konzeption vergleichbar. Variante 8.7 weist bei den geringsten Eingriffen dieser drei Varianten die beste Verkehrsqualität auf.

**Die Lenkungsgruppe zur Königsbrücker Straße beschloss deshalb in ihrer 3. Sitzung, den abschließenden Variantenvergleich (Anlage 2) und die daran anschließende Bürgerbeteiligung mit den Varianten 7, 8.4 und 8.7 durchzuführen.**

Die Anforderungen bzw. Ziele und Bewertungskriterien sind in den einzelnen Abschnitten sehr unterschiedlich, da die Abschnitte auch unterschiedliche Randbedingungen aufweisen. So ist beispielsweise die Bedeutung als Ortsteilzentrum im mittleren Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße sehr wichtig.

#### **Prognoseuntersuchung**

Für die Varianten 7, 8.4 und 8.7 wurden auf Grundlage des integrierten Dresdner Verkehrsmodells die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr auf der Königsbrücker Straße für das Jahr 2025 prognostiziert.

Voraussetzung für die Verkehrswirksamkeitsbetrachtung aller drei Varianten ist der Ausbau der S-Bahn mit den neuen Haltepunkten Bischofsplatz und Olbrichtplatz. Die Straßenbahnlinie 7 verkehrt nach wie vor bis Weixdorf und die Linie 8 nach Hellerau. Im Straßennetz wird von der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke, der Sanierung der Stauffenbergallee und des Ausbaus der Königsbrücker Straße Nord ausgegangen. Auch der Ausbau des Radnetzes sowie die Angebote im Fußverkehr wurden bei der Ermittlung der Verkehrsmengen berücksichtigt.

Eine Übersicht der Werte in Kfz/24h bezogen auf den gesamten Querschnitt enthält folgende Tabelle:

<b>Querschnitt</b>	Zählung im Juni 2014	Prognose 2025 Variante 7	Prognose 2025 Variante 8.4	Prognose 2025 Variante 8.7
Königsbrücker Straße: südlich Stauffenbergallee	13.600	18.500	17.300	18.400
Königsbrücker Straße: südlich Bischofsweg	16.300	15.100	12.900	13.200
Königsbrücker Straße: südlich Louisenstraße	17.600	18.600	16.200	19.000
Königsbrücker Straße: nördlich Albertplatz	20.300	20.800	19.100	21.100

In der Gesamtschau wird deutlich, dass Variante 7 die meisten Verkehre auf der Königsbrücker Straße bündelt und verteilt. Variante 8.4 hingegen hat durch die fehlenden Abbieger (aus Platzgründen keine Linksabbieger zwischen Albertplatz und Tannenstraße) eine geringere Bündelungs- und Verteilungswirkung. Die Folgen davon ist zwar eine geringere Verkehrsbelastung auf der Königsbrücker Straße, Louisenstraße und der Löbnitzstraße aber unter Inkaufnahme der Verdrängung von etwa 1.200 Kfz/24h auf die Friedrich-Wolf-Straße, 700 Kfz/24h auf den Dammweg, 500 Kfz/24h auf die Rudolf-Leonhard-Straße und bis zu 1.000 Kfz/24h auf die Förstereistraße/Alaunstraße/Katharinenstraße.

Auch in der Variante 8.7 werden gegenüber der Variante 7 Verkehre verdrängt, allerdings in deutlich geringerem räumlichen Umfang und geringerer Zahl (900 Kfz/24h auf den Dammweg, 800 Kfz/24h auf die Alaunstraße und Katharinenstraße). Die Variante 8.4 ist vor dem Aspekt der Verdrängung von Verkehr am problematischsten einzuschätzen.

Auch der Effekt von Tempo 30 auf der Königsbrücker Straße wurde im Zusammenhang mit der Variante 8.4 geprüft. Hier werden dann bis zu 3.000 Kfz verdrängt – besonders in das Hechtviertel.

Im Zuge der Bearbeitung der Königsbrücker Straße wurde die Prognose für den Straßenverkehr der Landeshauptstadt Dresden für das Jahr 2030 fertig gestellt. Die vorliegenden Ergebnisse für den Prognosehorizont 2025 wurden mit der Prognose 2030 abgeglichen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich die Unterschiede zwischen den drei betrachteten Varianten in gleicher Art und Weise auswirken. Auch die Dimension der Verkehrsbelastungen ist nahezu gleich. Da bis 2030 zusätzlich von einem leicht sinkenden Pendleraufkommen aus dem Umland ausgegangen werden muss, werden sich zwischen Stauffenbergallee und Bischofsweg sogar noch etwas geringere Verkehrsmengen einstellen. Insofern kann die Nutzung der Prognose 2025 für den aktuellen Projektstand als ausreichend angesehen werden, da sie aus Sicht des Kfz-Verkehrs ein maximales Szenario beschreibt. In späteren Planungsphasen sollte dann aber die Prognose 2030 als Bemessungsgrundlage genutzt werden.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung sind in der Anlage 3 enthalten.

### **Bewertung der Varianten**

Die Aussagen zu den Verkehrsmengen bilden eine wichtige Grundlage für die Bewertung der verbliebenen drei Varianten 7, 8.4 und 8.7. Bei allen Varianten gab es folgende **Gemeinsamkeiten**, sowohl positive wie negative:

Abschnitt 1: Albertplatz bis Katharinenstraße (320m):

- keine Eingriffe in die Vorgärten auf der westlichen Straßenseite vor den Häusern Nr. 5 bis 11,
- bedarfsgerechte Gehwegbreiten auf der Ostseite größer als 4 m, Baumpflanzungen möglich,
- Unterschreitung der bedarfsgerechten Gehwegbreiten im Bereich Antonstraße 2a ( Simmelmarkt),
- keine ausreichenden Gehwegbreiten zur Einordnung von Sondernutzungen im Bereich Antonstraße 2a,
- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten,
- Verlust aller Bestandsbäume, zwölf bzw. 13 Neupflanzungen sind möglich,
- Erhalt und Wiederverwendung ortstypischer, einheitlicher Materialien,

- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage,
- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlage 2010 (ERA 2010),
- Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes.

Abschnitt 2: Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m):

- gute Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten,
- Erhalt und Wiederverwendung ortstypischer, einheitlicher Materialien,
- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage,
- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß den Richtlinien RAST 06 und ERA 2010,
- Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes.

Abschnitt 3: von Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500m):

- gute ÖPNV-Erschließung,
- ausreichende Andienungsmöglichkeiten/gesicherte Erschließung des Einzelhandels,
- keine Eingriffe in Vorgärten/Außenanlagen von Nr. 78, 80, 84, 88, 91 in der Königsbrücker Straße und Nr. 1 in der Paulstraße,
- Verlust aller Bestandsbäume,
- Erhalt und Wiederverwendung ortstypischer, einheitlicher Materialien,
- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage,
- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß den Richtlinien RAST 06 und ERA2010,
- Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes.

Gesamtstrecke:

- Lärmbelastung größer 65dB(A) tags und größer 55dB(A) nachts

Diese Gemeinsamkeiten fanden in der Gesamtbewertung keine weitere Berücksichtigung.

Die wesentlichen **Unterschiede** der drei Varianten sind folgende:

Variante 7:

- klare Flächenzuordnungen (MIV und ÖPNV haben immer getrennte Verkehrswege) und es treten kaum Interaktionen zwischen den Verkehrsarten auf, sie sind somit kaum störanfällig,
- gute Verkehrsqualität für MIV und ÖPNV,
- hohe Flächenneuversiegelung,
- große Eingriffe in Umgebungs- und Denkmalschutz und Entfall vieler Vorgärten und Vorgartenstrukturen,
- zwei Zufahrtsspuren in der nördlichen Knotenpunktzufahrt am Bischofsweg,
- Erhalt des Naturdenkmals Flatterulme sehr kritisch, durch erheblichen Eingriff in die Wurzelbereiche. Für einen Erhalt sind Sonderbauweisen in sehr hohem Maße erforderlich.

## Variante 8.4:

- gemeinsame Nutzung des Verkehrsraumes durch MIV und ÖPNV im gesamten Streckenzug,
- schlechte Verkehrsqualität bei MIV und ÖPNV,
- hohe Interaktionen der Verkehrsarten und somit sehr störanfällig,
- keine Einordnung von Linksabbieger möglich, außer am Knotenpunkt Tannenstraße,
- geringster Umfang an Flächenneuversiegelungen,
- Erhalt der meisten Vorgärten und Vorgartenstrukturen und somit geringste Eingriffe in Umgebungsschutz und Denkmalschutz,
- Haltestelle Tannenstraße ist nicht vollständig barrierefrei,
- drei reihige Baumallee nördlich der Paulstraße,
- Erhalt des Naturdenkmals Flatterulme möglich, durch geringe Eingriffe in die Wurzelbereiche. Für einen Erhalt sind Sonderbauweisen im geringen Maße erforderlich.

## Variante 8.7:

- bis auf den mittleren Bereich immer getrennte Verkehrsräume für MIV und ÖPNV (besonderer Bahnkörper), somit gibt es nur im mittleren Bereich Interaktionen zwischen den Verkehrsarten,
  - gute Verkehrsqualität bei MIV und ÖPNV,
  - hoher Anteil an Flächenneuversiegelung
- stadtwärtige Haltestelle „Bischofsweg“ direkt vor der Schauburg, dadurch Entfall von Parkstellflächen im westlichen Bereich des Bischofsweges (zusätzlicher Halteplatz für einrückenden Straßenbahnen bzw. für Umleitungen erforderlich),
- Erhalt von Vorgärten und Vorgartenstrukturen und somit weniger Eingriffe in den Umgebungs- und Denkmalschutz als Variante 7,
- Erhalt des Naturdenkmals Flatterulme kritisch, durch Eingriffe in die Wurzelbereiche. Für einen Erhalt sind Sonderbauweisen in hohem Maße erforderlich.

Die Vor- und Nachteile sind in der Zusammenfassung (Anlage 1) beschrieben. Die Anlage von Parkstellflächen, Andienungsflächen sowie die Neupflanzungen von Bäumen sind in allen drei Varianten gleich.

Der Vergleich weist nach, dass städtebauliche und denkmalschutzrechtliche Vorteile verkehrlichen Nachteilen gegenüberstehen bzw. umgekehrt. Das ist besonders bei den Varianten 7 (verkehrliche Vorteile, städtebauliche Nachteile) und 8.4 (städtebauliche Vorteile, verkehrliche Nachteile) ausgeprägt.

Eine Wichtung der einzelnen Wertungskriterien erfolgte nicht. Es ist deutlich erkennbar, dass die Variante 8.7 einen sehr guten Kompromiss in städtebaulicher, denkmalschutzrechtlicher, verkehrlicher und umweltrechtlicher Sicht darstellt.

Die Weiterverfolgung der Variante 8.4 wird auf Grund der Sicherheitsdefizite nicht empfohlen. Auch sprechen die schlechten Verkehrsabläufe, einhergehend mit der Behinderung des ÖPNVs sowie die mangelhafte Erschließung und die damit einhergehende Verdrängung von Kfz-Verkehr in angrenzende Gebiete nicht für diese Variante.



Auf Grund der großen Nachteile hinsichtlich Städtebau, Denkmalschutz und Kosten gegenüber den anderen beiden Varianten sollte auch die Variante 7 nicht weiter bearbeitet werden. Die verkehrlichen Vorteile, wie gute Verkehrsabläufe und geringe Interaktionen, können die vorgenannten Nachteile nicht aufwiegen.

### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1	Zusammenfassung Vor- und Nachteile der Varianten 7, 8.4 und 8.7
Anlage 2	Variantenvergleich 7, 8.4 und 8.7
Anlage 3	Level of Service (LOS)-Betrachtungen 2025 für ÖPNV und MIV
Anlage 4	Lageplan Variante 7
Anlage 5	Lageplan Variante 8.4
Anlage 6	Lageplan Variante 8.7
Anlage 7	Variantenentwicklung Königsbrücker Straße

Dirk Hilbert