



Vorlage Nr.: V0001/09
Datum:

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	28.07.2009	nicht öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Blasewitz		öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich	beratend
Stadtrat		öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Verkehrsbaumaßnahme Schandauer Straße zwischen Bergmannstraße und Lauensteiner Straße

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt die Planungen zur Verkehrsbaumaßnahme Schandauer Straße zwischen Bergmannstraße und Lauensteiner Straße gemäß Anlage 2.
2. Das Bauvorhaben ist unter Berücksichtigung der Haushaltbedingungen in der Landeshauptstadt Dresden zu realisieren. Der Baubeginn für den gesamten Straßenzug Borsbergstraße – Schandauer Straße ist im Jahr 2010 geplant.
3. Wesentliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau zur Beschlussfassung vorgelegt und dem Ortsbeirat Blasewitz zur Kenntnis gegeben.

bereits gefasste Beschlüsse:

Beschluss Nr.: V2591-SR73-08

aufzuhebende Beschlüsse:

Finanzielle Auswirkungen:

- * HH-Stelle/Finanzposition:
- * einmalige Kosten bzw. Ausgaben:
- * laufende Kosten bzw. Ausgaben:
- * zu erwartende Erträge bzw. Einnahmen zur Ausgabendeckung:
- * jährliche Belastung bzw. Folgekosten gem. § 10 KomHVO:

Begründung:

1. Ausgangssituation

Die Schandauer Straße ist eine Hauptverkehrsstraße und wird diese Funktion entsprechend dem Verkehrskonzept und dem integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) im Prognosenetz auch beibehalten. Die Verkehrsbelastung beträgt gegenwärtig in dem Abschnitt zwischen der Bergmannstraße und Lauensteiner Straße im Querschnitt ca. 14 000 Kfz/24 h und verändert sich gemäß Verkehrsprognose 2020 unwesentlich.

In der Schandauer Straße wird in Mittellage eine Straßenbahntrasse geführt, die von zwei Linien (Linie 4 und 10) befahren wird. Die Haltestellen bieten keine sicheren, nutzerfreundlichen und behindertengerechten Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV. Die Buslinie 61 kreuzt im Zuge der Schlüterstraße – Ermelstraße die Schandauer Straße. Behindertengerecht ausgebaute Bushaltestellen befinden sich unmittelbar am Pohlandplatz in den Knotenpunktszufahrten dieser beiden Straßen.

Bedingt durch den akuten Verschleißzustand muss die Gleisanlage im gesamten Streckenabschnitt zeitnah grundhaft erneuert werden. Ebenfalls ist der Straßenzustand sanierungsbedürftig. Darüber hinaus entstehen durch den vorhandenen Pflasterbelag sehr große Schallemissionen, welche die zulässigen Grenzwerte übersteigen.

Im betrachteten Straßenzug mit einer Länge von ca. 1 100 m gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Beidseitige alleinartige Baumpflanzungen am Fahrbahnrand existieren nur noch in Teilbereichen, eine große Anzahl der Straßenbäume (überwiegend Altbäume aus den Jahren 1925 - 1935) mussten aufgrund des Zustandes bereits gefällt werden oder besitzen eine eingeschränkte Vitalität.

Am Bauanfang schließt die Planung an die vom Stadtrat am 02.10.2008 beschlossene Vorplanung „Borsbergstraße – Schandauer Straße zwischen Fetscherplatz und Bergmannstraße“ an (Beschluss Nr.: V2591-SR73-08). Im Beschlusspunkt 4 ist mit der Ausbildung einer Kaphaltestelle in stadtwärtiger Richtung für die Straßenbahnhaltestelle Bergmannstraße eine Änderung der Planung festgelegt worden. Die entsprechenden Untersuchungen werden gegenwärtig in der Entwurfsplanung durchgeführt. Die Einarbeitung

der Ergebnisse erfolgt in diese Vorplanung im weiteren Planungsprozess (Entwurfsplanung).

Der Verkehrszug tangiert den Bebauungsplan Nr. 291, Schandauer Straße/Pohlandplatz (Aufstellungsbeschluss, frühzeitige Bürgerbeteiligung) und die Denkmalschutzgebietssatzung D 1 Blasewitz/Striesen – Nordost.

Für die Verkehrsbaumaßnahme ist ein Planrechtsverfahren durchzuführen.

2. Zielsetzung

Mit der Realisierung der Verkehrsbaumaßnahme sollen folgende Planungsziele erreicht werden (Reihenfolge stellt keine Rangfolge dar):

- Sanierung bzw. Neubau der Gleisinfrastruktur, der Fahrbahnen und der Gehbahnen
- Herstellung sicherer, nutzerfreundlicher und behindertengerechter Haltestellen
- Verknüpfung von Straßenbahn- und Buslinien mit geringen Umsteigewegen
Gewährleistung eines behinderungsarmen ÖPNV und ausreichender Kfz-Durchlassfähigkeit einschließlich der Erschließung anliegender Grundstücke
- Verbesserung für den Radverkehr durch Einordnung gesonderter Radverkehrsanlagen
- Beibehaltung bzw. Ausbildung ausreichend breiter Fußgängeranlagen, insbesondere am Pohlandplatz
- Erhaltung bzw. Wiederherstellung der Alleepflanzung
- Verringerung der Umweltbelastung (z. B. durch Einbau eines Asphaltbelages) und Verstetigung des Kfz-Verkehrs

Mit dem Ausbau der Verkehrsanlage soll ein Straßenraum entstehen, der die vorhandenen teilweise sehr desolaten Verkehrsverhältnisse beseitigt, die Belange aller Verkehrsteilnehmenden beachtet und sich in das städtebauliche Umfeld integriert.

3. Planungskonzept

Der beabsichtigte Ausbau der Verkehrsanlage gemäß Anlage 2 umfasst die im Folgenden benannten wichtigen Aspekte:

- *Regelquerschnitt (Anlage 3)*

Die Straßenbahn wird in Mittellage auf einem überfahrbaren gestalterisch abgesetzten Gleisbereich geführt. Daneben werden beidseitig ein 3,25 m breiter Kfz-Fahstreifen und Radfahstreifen (1,85 m) eingeordnet. Die Gehwegausbildung erfolgt unter Beachtung der vorhandenen bzw. geplanten Bäume im Straßenraum, des Baumbestandes in den Vorgärten sowie der Flächenverfügbarkeit an umfeldbedingten Zwangspunkten (z. B. denkmalgeschützte Grundstückseinfriedungen). In großen Bereichen kann die vorhandene rudimentäre Straßenbaumpflanzung nicht erhalten werden. Eine Ergänzung bzw. Wiederherstellung einer beidseitigen Baumreihe ist vorgesehen.

Die Planung des südlichen Gehweges sieht grundsätzlich eine 3,50 m breite Fläche mit integrierter neuer Baumreihe vor. Auf der nördlichen Straßenseite im Abschnitt zwischen Bergmannstraße und Pohlandstraße wird zum Erhalt der vorhandenen Altbäume ein gemeinsamer Geh- und Radweg angeordnet. Da in diesem Bereich kein starker Fußgängerverkehr stattfindet und wenige Grundstückseinfahrten vorhanden sind, ist dies unter Abwägung aller Belange eine vertretbare Lösung. Im weiteren Verlauf der Straße ist eine Gehwegbreite von 3,50 m mit integrierter neuer Baumpflanzung oder > 2,00 m mit vorhandenen Bäumen in den privaten Vorgärten, die in den Straßenraum hineinwirken, geplant. Es sind ergänzende Pflanzungen in den Vorgärten vorzunehmen, um eine Baumreihe zu entwickeln.

Der Regelquerschnitt wird an den Knotenpunkten und Haltestellenbereichen entsprechend den verkehrlichen Anforderungen und stadträumlichen Gegebenheiten weiterentwickelt.

- *Haltestellen*

In dem in Rede stehenden Straßenzug sind zwei Straßenbahnhaltestellen (Pohlandplatz und Gottleubaer Straße) vorhanden. Die Haltestellen werden behindertengerecht und damit für alle Fahrgäste sicher und nutzerfreundlich in gleicher Lage umgestaltet. Es wird die Variante angehobene Fahrbahn neben dem Gleisbereich aus räumlichen und gestalterischen Gründen vorgesehen.

- *Knotenpunkt Schandauer Straße/Pöhlandplatz/Ermelstraße/Schlüterstraße*

Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen der Bushaltestelle in der Ermelstraße und der Straßenbahnhaltestelle in der Schandauer Straße erfolgt eine Abbindung der Fahrbahn Pohlandplatz. Diese Maßnahme dient auch der Verkehrsberuhigung des angrenzenden Wohngebietes in dem damit der Durchgangsverkehr reduziert werden kann.

Alle anderen Fahrbeziehungen und Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr bleiben erhalten. Die Linksabbieger von der Schandauer Straße werden wie bisher auf dem Gleisbereich geführt.

Die im Auftrag der Dresdner Verkehrsbetriebe AG durchgeführte Verkehrssimulation zeigt, dass mit der geplanten Ausbauf orm des Knotenpunktes die heutigen sowie die prognostizierten Verkehrsströme in guter Qualität bewältigt werden können.

- *Knotenpunkt Schandauer Straße/Dornblühtstraße/Junghansstraße*

Dieser Knotenpunkt ist eine Unfallhäufigkeitsstelle, wobei sich der Unfalltyp im Laufe der Jahre verändert hat. In der Entwurfsplanung wird mit vertiefenden Untersuchungen geprüft, wie sich eine zusätzliche Knotenpunktslichtsignalanlage auf den Verkehrsfluss in der Schandauer Straße auswirkt (z. B. Koordinierung mit dem benachbarten Knotenpunkt Pohlandplatz) oder ob unter Abwägung aller Belange eine Fußgängerlichtsignalanlage zweckmäßiger ist.

- *Flutgrabenbrücke*

Im Bereich zwischen Voglerstraße und Lauensteiner Straße überquert der Straßenzug den Blasewitz-Grunaer Landgraben mit einer Gewölbebrücke (Baujahr 1891). Im Zuge der Verkehrsbaumaßnahme ist ein Ersatzneubau der Straßenbrücke geplant, der zum Hochwasserschutz für eine entsprechende Gewässerhydraulik auszulegen ist.

4. Alternativvarianten

Im Rahmen der Bearbeitung der Planungskonzepte wurden Varianten mit veränderter Aufteilung des Straßenquerschnittes ausgewiesen und erörtert. Wesentliche Varianten werden im Folgenden beschrieben.

- *Regelquerschnitt*

Als eine alternative Grundvariante ist die Anlage eines separaten, baulich abgegrenzten Gleiskörpers untersucht worden. Diese Variante bedingt, dass bei eventuell havarierten Fahrzeugen ausreichend Straßenfläche neben dem Gleiskörper zur Verfügung stehen muss, damit zwei Lkw aneinander vorbeifahren können. Die erforderliche Breite beträgt 5,50 m (3,50 m Kfz-Fahrstreifen, 2,00 m Radfahrstreifen, der im Havariefall mitgenutzt

wird). Dies würde gegenüber dem geplanten Regelquerschnitt eine Verbreiterung des Straßenraumes um 0,80 m bedeuten und einen erhöhten Eingriff in angrenzende Grundstücke notwendig machen. Darüber hinaus bewirkt der besondere Bahnkörper eine nicht erwünschte stadtgestalterische Trennwirkung. Die freizügige Überquerbarkeit der Straße für Fußgänger/-innen wird eingeschränkt, da sie den Bahnkörper nur an den dafür vorgesehenen Stellen betreten dürfen. Aufgrund der zahlreichen Einmündungen und Grundstückszufahrten wäre zur Aufrechterhaltung der Erschließungsqualität eine ständige Unterbrechung des besonderen Bahnkörpers notwendig.

- *Haltestelle Pohlandplatz*

Für die Lage und Gestaltung der Haltestelle Pohlandplatz sind zahlreiche Varianten betrachtet worden, die auch eine veränderte Buslinienführung beinhalteten. Für eine Zentralhaltestelle (Halt der Busse und Straßenbahnen an einem Bahnsteig je Richtung) zwischen Schlüterstraße und Dornblütstraße konnte die erforderliche Bahnsteiglänge aufgrund der vorhandenen Situation (z. B. Haltestelle in Bogenlage) nicht erreicht werden. Dies hätte auch eine wesentliche Verbreiterung des Straßenraumes und erhöhten Grunderwerb zur Folge.

5. Verfahrensbeteiligte

Folgende Ämter und Planungsbeteiligte wurden in die Erarbeitung der Vorplanung einbezogen:

Straßen- und Tiefbauamt
 Stadtplanungsamt
 Umweltamt
 Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft
 Ortsamt Blasewitz
 Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
 Dresdner Verkehrsbetriebe AG
 Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Dresden e. V.

Dem Planungskonzept gemäß Anlage 2 wurde von allen Verfahrensbeteiligten grundsätzlich zugestimmt.

Vom Landesamt für Denkmalpflege Sachsen wird im Denkmalschutzgebiet die Abbindung der Fahrbahn Pohlandplatz als fünfter Knotenpunktarm und die Einengungen der Nebenstraßen im Einmündungsbereich mit der Schandauer Straße (insbesondere zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgänger) als eine atypische Veränderung der historischen Straßenzüge kritisch betrachtet. Die in den Lageplänen dargestellten Entwürfe weisen eine Abwägung zugunsten der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung aus.

Der ADFC Dresden e. V. findet die Führung des Radverkehrs hinter den Bäumen im Abschnitt Pohlandstraße – Bergmannstraße auf der nördlichen Seite nicht optimal. Um so wichtiger ist es, dass der Radfahrer ca. 30 m vor dem Knotenpunkt mit der Bergmannstraße auf einem Radfahrstreifen neben dem Kfz-Fahrstreifen – wie in der Planung dargestellt – geführt wird.

6. Sicherheitsaudit

Für die Planung wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Die zur Vorzugslösung bestimmte Planungsvariante wird bestätigt. Die gegebenen Hinweise wurden berücksichtigt und in das Planungskonzept eingearbeitet.

7. Kosten

Die Gesamtinvestitionskosten (Brutto) für das Vorhaben betragen nach dem gegenwärtigen Bearbeitungsstand geschätzte ca. 6,0 Mio. EUR.

Diese unterteilen sich in etwa wie folgt:

- Grunderwerb	0,20 Mio. EUR
- Gleise, Fahrleitung, Haltestellen	2,59 Mio. EUR
- Straßenbau, Signalanlagen	2,74 Mio. EUR
- Brücke	0,12 Mio. EUR
- Grünanlagen, Bäume, Ausgleichsmaßnahmen	0,35 Mio. EUR

Aufwendungen für Leitungsverlegungen der Ver- und Entsorgung sind nicht in den Gesamtkosten enthalten, da zum Zeitpunkt der Vorplanung von den Medienträgern noch keine Aussagen getroffen werden konnten.

Die Ausbaumaßnahme erfolgt überwiegend im vorhandenen Straßenraum. Im Abschnitt zwischen Bergmannstraße und Schlüterstraße erfolgt eine Verbreiterung auf der südlichen Seite in Abstimmung mit der laufenden Bearbeitung zum B-Plan Nr. 291.

8. Finanzierung und Umsetzung

Maßnahmenträger ist die Landeshauptstadt Dresden. Das Bauvorhaben kann in den mittelfristigen Finanzplan 2011 - 2013 eingeordnet werden. Für einen Baubeginn des gesamten Straßenzuges Borsbergstraße – Schandauer Straße sind im beschlossenen Haushalt 2009/2010 für das Jahr 2010 Geldmittel eingestellt.

Die anteiligen Kosten der Landeshauptstadt Dresden betragen ca. 3,1 Mio. EUR. Der Anteil der Dresdner Verkehrsbetriebe AG von ca. 2,9 Mio. EUR ist im mittelfristigen Investitionsplan der Dresdner Verkehrsbetriebe AG enthalten. Eine Objektvereinbarung zur Verkehrsbaumaßnahme wird zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG abgeschlossen. Um die Sperrzeiten für den Straßenbahnverkehr so kurz wie möglich zu halten, ist die Dresdner Verkehrsbetriebe AG an einer relativ kurzen Bauzeit für den gesamten Straßenzug interessiert.

Zum gegebenen Zeitpunkt wird durch den Straßenbaulastträger ein Förderantrag gestellt.

Die Stadtverwaltung Dresden wird für den anschließenden Planungsabschnitt Schandauer Straße – Wehlener Straße zwischen Lauensteiner Straße und Schlömilchstraße im IV. Quartal dieses Jahres die Vorplanung zur Beschlussfassung vorlegen.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1: Übersichtsplan
- Anlage 2: Lageplan Blatt 1, Lageplan Blatt 2
- Anlage 3: Regelquerschnitt