

Vorlage Nr.: V1785/17
Datum: 10. August 2017

Informationsvorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung des Oberbürgermeisters		nicht öffentlich	zur Information
Ältestenrat		nicht öffentlich	zur Information
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften		öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Loschwitz		öffentlich	zur Information
Ortschaftsrat Schönfeld-Weißig		öffentlich	zur Information

Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg

Gegenstand:

Variantevoruntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssituation im Zuge der Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Rossendorfer Straße (inklusive Ullersdorfer Platz)

Information:

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften nimmt die Information der Variantevoruntersuchung zur Verbesserung der Verkehrssituation im Zuge der Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Rossendorfer Straße (inklusive Ullersdorfer Platz) gemäß Anlage 2 als Grundlage der weiteren Planung zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften nimmt die Durchführung einer Bürgerinformation auf Grundlage der Informationsvorlage zur Kenntnis.

bereits gefasste Beschlüsse:

V0689/15 vom 17. März 2016

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:

Folgkosten 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:

Begründung:

1. Vorbemerkung

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden hat mit Beschluss V0689/15 vom 16. März 2016 entschieden, das Teilprojekt 2 Bühlau – Weißig aus dem Stadtbahnprogramm 2020 zurückzustellen und die Verwaltung mit der vertiefenden Untersuchung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Zuge der Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Rosendorfer Straße (inklusive Ullersdorfer Platz) beauftragt.

Ursächlich für diese Entscheidung sind gravierende verkehrliche und städtebauliche Problemfelder im Teilabschnitt 2.1 (Grundstraße – Rossendorfer Straße) sowie umweltrechtliche Planungshindernisse im Teilabschnitt 2.2 (Rossendorfer Straße – Dresden-Weißig), welche im Rahmen des Stadtbahnprogrammes nicht verkehrlich funktional sowie städtebaulich und umweltfachlich akzeptabel gelöst werden konnten. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit, Lösungsansätze zur kurz- und mittelfristigen Verbesserung der Verkehrssituation im Zuge der Bautzner Landstraße im Bereich des Ullersdorfer Platzes zu erarbeiten.

Inhalt der Informationsvorlage ist die Beschreibung der Ausgangssituation sowie eine Vorbewertung von Planungsansätzen für den betreffenden Abschnitt. Es ist vorgesehen, die Vorlage nach Behandlung im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften in einer Bürgerversammlung vorzustellen. Anschließend sind die ausgewählten Grundvarianten in einer Vorplanung vertiefend zu untersuchen und auf Grundlage der verkehrlichen, städtebaulichen und umweltfachlichen Zielkriterien zu bewerten.

2. Ausgangssituation und Planungsziele

2.1. Verkehrliche Ausgangssituation

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Untersuchungsgebiet inklusive Anpassungsbereiche erstreckt sich entlang der Bautzner Landstraße im Bereich zwischen Am Bauernbusch und Rossendorfer Straße auf einer Gesamtlänge von ca. 1,5 km (siehe Anlage 1). Im klassifizierten Straßennetz besitzt die Bautzner Landstraße die Funktion einer angebauten Hauptstraße und Bundesstraße (B6). Mit der Grundstraße (Staatsstraße S167), Ullersdorfer Straße (S181) und Quohrener Straße (Kreisstraße K6212) queren mehrere Straßen mit übergemeindlicher Bedeutung das Untersuchungsgebiet.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) im Zuge der Bautzner Landstraße im Bestand beträgt im Bereich westlich der Grundstraße sowie östlich des Ullersdorfer Platzes ca. 19.000 Kfz/24 h. Zwischen Grundstraße und Ullersdorfer Platz steigt die DTV auf ca. 30.000 Kfz/24 h an. Der Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) beträgt durchgängig ca. 4 Prozent. Die Verkehrsbelastungen der angrenzenden Straßenzüge sind in der folgenden Tabelle dargestellt:

	DTV	SV-Anteil [%]
Grundstraße	ca. 14.100 Kfz/24 h	5 %
Ullersdorfer Straße	ca. 6.200 Kfz/24 h	5 %
Quohrener Straße	ca. 5.800 Kfz/24 h	7 %
Rossendorfer Straße	ca. 700 Kfz/24 h	k. A.

Die bestehende Straßenraumaufteilung ist durch eine größtenteils gemeinsame Führung von MIV und ÖPNV auf überbreiten Fahrstreifen geprägt. Hierdurch werden beim Überholen der Straßenbahnfahrzeuge die Sicherheitsabstände zwischen Straßenbahn und Kraftfahrzeug unterschritten. Eine Berücksichtigung der gewerblichen und dienstleistungsbezogenen Funktionen (Parken, Ver- und Entsorgung) ist im Bestand besonders im Bereich des Wohnnahen Zentrums Bühlau ebenfalls nicht ohne Konflikte mit dem fließenden Verkehr möglich.

Der derzeitige Verkehrsablauf im Untersuchungsgebiet gestaltet sich über lange Tageszeiträume hinweg für ÖPNV und MIV unzureichend. Die Verkehrsorganisation am Ullersdorfer Platz wird darüber hinaus durch die erforderliche signaltechnische Sicherung der Ein- und Ausfahrten an der bestehenden Gleisschleife (inklusive Busendpunkt) beeinflusst. Eine vollständige signaltechnische Regelung am Ullersdorfer Platz ist nicht gegeben.

ÖPNV

Das Untersuchungsgebiet wird durch eine Straßenbahnlinie sowie mehrere Stadt- und Regionalbuslinien befahren. Der Ullersdorfer Platz besitzt für alle Linien die Funktion eines wichtigen Verknüpfungspunktes. Im Bestand ist die Haltestelle „Ullersdorfer Platz“ die Endhaltestelle der Linie 11. Für die zahlreichen Buslinien stellt die in der Gleisschleife gelegene Bushaltestelle eine Zwischenstation bzw. einen Endpunkt dar.

Linien im Zuge der Bautzner Landstraße	
Straßenbahnlinie 11:	10-Minutentakt auf Bautzner Landstraße – Ullersdorfer Platz (Endpunkt)
Buslinie 61:	10-Minutentakt auf Bautzner Landstraße – Ullersdorfer Platz, danach im 20-Minutentakt (10-Minutentakt in der Hauptverkehrszeit) in Richtung Dresden-Weißig
Buslinie 261:	60-Minutentakt (Dresden – Sebnitz)
Buslinie 229:	Einzelne Fahrten (Dresden-Bühlau – Rossendorf)
Querende Linien (Ullersdorfer Platz)	
Buslinie 61:	20-Minutentakt in Richtung Fernsehturm
Buslinie 84/309:	30-Minutentakt (Dresden-Blasewitz – Dresden-Bühlau bzw. Pulsnitz)
Buslinie 226:	60-Minutentakt (Dresden-Bühlau – Pirna)
Buslinie 228:	60-Minutentakt (Dresden-Bühlau – Rossendorf)

Die mittig liegenden Gleisanlagen sind baulich und organisatorisch nicht vom Individualverkehr abgegrenzt. Die vorhandenen Haltestellen entsprechen nicht den Anforderungen an die Verkehrssicherheit (fehlende Sicherung gegenüber dem MIV) und Attraktivität (z. B. Ausstattung, Witterungsschutz und Barrierefreiheit) einer modernen Stadtbahnhaltestelle. Durch die gegenwärtige Verkehrsorganisation am Ullersdorfer Platz entstehen besonders in den Hauptverkehrszeiten erhebliche Verlustzeiten für den Busverkehr in Richtung Stadtzentrum.

Radverkehr

Im Bestand stehen dem Radverkehr (bis auf die Grundstraße) durchgängig keine separaten Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Östlich des Untersuchungsgebietes besteht ein einseitiger straßenbegleitender Geh- und Radweg im Zweirichtungsbetrieb in Richtung Dresden-Weißig.

Entsprechend des Entwurfs eines Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden wird das Untersuchungsgebiet von zahlreichen wichtigen Radrouten durchquert. Im Zuge der Bautzner Landstraße sowie der Grundstraße verlaufen entsprechend der Netzklassifikation für Radverkehrsanlagen wichtige innerstädtische Radhauptverbindungen (IR III) mit regionaler Verbindungsfunktion. Eine weitere städtische Radroute mit stadteilverbindendem Charakter verläuft über die Quohrener Straße und den Ullersdorfer Platz in Richtung Oybiner Straße in die Dresdner Heide.

Fußgängerverkehr

Durchgängige Gehwege sind bis auf den Bereich zwischen Am Bauernbusch und Grundstraße sowie zwischen Ullersdorfer Platz und Rossendorfer Straße auf beiden Seiten vorhanden. Fußgängerverkehre finden konzentriert am Ullersdorfer Platz im Bereich des Wohnnahen Zentrums Bühlau und der ÖPNV-Haltestellen sowie im gesamten Untersuchungsgebiet zur Grundstückerschließung statt. Der bestehende Zustand ist größtenteils als ungenügend einzuschätzen, da für Zufußgehende im zentralen Platzbereich keine gesicherten Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen.

2.2. Städtebauliche und umweltfachliche Ausgangssituation

Die Bautzner Landstraße wird beidseitig durch eine offene, größtenteils villenartige Bebauung mit Vorgärten begrenzt. Zahlreiche der vorhandenen Gebäude sind Kulturdenkmale. Die Hauptnutzung ist Wohnen mit Dienstleistungen und nicht störendem Gewerbe im Bereich des Wohnnahen Zentrums Bühlau. Trotz seiner hohen Bedeutung als Umsteigepunkt und Wohnnahes Zentrum besitzt der Stadtraum Ullersdorfer Platz eine unbefriedigende städtebauliche und freiraumplanerische Qualität.

Das Untersuchungsgebiet weist wenige straßenraum- und mikroklimatisch wirksame Baumstandorte im Straßenraum auf. Wertvolle Gehölze befinden sich in der Grünanlage vor dem Kurhaus auf der Südseite des Ullersdorfer Platzes sowie nördlich der Bautzner Landstraße in Form einer durchgehenden Baumreihe ab Höhe Hausnummer 179 bis zum Ende des Planungsgebietes.

Östlich des Ullersdorfer Platz grenzt das Landschaftsschutzgebiet „Bühlauer Wiesen“ sowie verschiedene Biotopflächen an die Bebauung. Als Fließgewässer sind der Heidebach und Loschwitzbach (verrohrt im Bereich des Ullersdorfer Platzes) zu berücksichtigen.

Im Zuge der Bautzner Landstraße sind gesundheitsrelevante Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr zu verzeichnen. Grenzwertüberschreitungen für Stickstoffdioxid (NO₂) wurden für den Bereich zwischen Kirschauer Straße und Ullersdorfer Platz ermittelt. Grenzwertüberschreitungen bei Feinstaub bestehen im Untersuchungsgebiet nicht.

2.3. Planungsziele

Auf Grundlage der bisherigen planerischen Untersuchungen wird eine Fortschreibung der Verkehrsplanung mit dem Ziel einer sicheren, funktionalen, bestandsnahen und städtebaulich verträglichen Integration der Verkehrsanlagen inklusive der Einordnung einer Gleisschleife und eines Busendpunktes angestrebt.

Da für die Bautzner Landstraße in allen bisher untersuchten Varianten erhebliche Unvereinbarkeiten mit den angestrebten funktionalen und gestalterischen Zielvorgaben bestehen, ergibt sich die Notwendigkeit einer Anpassung.

Verkehr

- Integration bestandsnaher, funktionaler Verkehrsanlagen in den Straßenraum mit dem Ziel einer möglichst stetigen und störungsarmen Verkehrsführung des ÖPNV und MIV
- Erzielung einer verbesserten Verkehrsqualität für den ÖPNV und MIV an den Knotenpunkten

- Einordnung einer Gleisschleife sowie eines erforderlichen Busendpunktes und P+R-Möglichkeiten in Bühlau mit einer Kapazität von ca. 200 bis 250 Stellplätzen
- Verbesserung der Umsteigebeziehungen (Erreichbarkeit und Umstiegsqualität) im Bereichen des Wohnnahen Zentrums am Ullersdorfer Platz
- Berücksichtigung einer funktionalen und sicheren Verkehrsführung für den Fußgänger- und Radverkehr
- Attraktive Straßenraumgestaltung mit funktionalen Gehwegbreiten in Bereichen mit erhöhten seitenraumbezogenen Anforderungen des Fußgängerverkehrs
- Berücksichtigung der gewerblichen und dienstleistungsbezogenen Anforderungen an den Straßenraum (Parken, Ver- und Entsorgung, Mobilitätspunkt)

Städtebau

- Stadtraumverträgliche Integration der Verkehrsanlagen bei Erhalt der bestehenden Gebäude und Kulturdenkmale unter Berücksichtigung des Gebietscharakters
- Städtebauliche Aufwertung der Platzfläche Ullersdorfer Platz
- Stärkung der Funktion als Wohnnahes Zentrum Bühlau durch Konzentration der Haltestellenlagen im Platzbereich

Umwelt

- Reduzierung der verkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung im Zuge der Bautzner Landstraße und Vermeidung von Verkehrsverlagerungen in das angrenzende Nebennetz
- Verbesserung der lokalklimatischen Situation und Bestandserhalt des stadtraumprägenden privaten und öffentlichen Großgrüns
- Berücksichtigung des Landschaftsschutzgebietes „Bühlauer Wiesen“ sowie angrenzender Biotopflächen und Überschwemmungsgebiete

3. Variantenuntersuchung

Zur Untersetzung der Planungsziele erfolgte in einem ersten Schritt eine vertiefte Betrachtung der folgenden Schwerpunkte und ihrer Abhängigkeiten zur Berücksichtigung im weiteren Planungsprozess:

- Verkehrsprognose 2030,
- Standortbetrachtung Gleisschleife,
- Standortbetrachtung Busendpunkt,
- Standortbetrachtung P+R-Platz und
- stadträumliche Entwicklung Ullersdorfer Platz.

Untersuchungen zu Netzergänzungen (z. B. Umfahrungen, etc.) für den MIV mit dem Ziel einer Entlastung im Ortskern waren bislang nicht Gegenstand der Planungen.

Verkehrsprognose 2030

Zur verkehrstechnischen Untersetzung der Vorplanung für die Bautzner Landstraße im Untersuchungsgebiet erfolgte die Erarbeitung einer Verkehrsprognose mit dem zeitlichen Aussagehorizont für 2030. Grundlage ist das „Integrierte Verkehrsmodell Dresden 2013/2030“. Die Berechnung erfolgte für eine bestandsnahe Verkehrsorganisation am Ullersdorfer Platz.

Darüber hinaus wurde in der Erarbeitung der Verkehrsprognose eine mögliche Durchbindung der Rossendorfer Straße zwischen Bautzner Landstraße und Quohrener Straße hinterlegt. Ziel ist es im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung belastbare Aussagen zur verkehrstechnischen Steuerung der beiden KP Bautzner Landstraße/Grundstraße und Ullersdorfer Platz sowie zu möglichen Verkehrsverlagerungen im Hauptstraßennetz zu erhalten.

Standortbetrachtung Gleisschleife

Zusätzlich zur bestehenden Variantenuntersuchung der Einordnung einer Gleisschleife am Ullersdorfer Platz (Variante A) und östlich der Rossendorfer Straße (Variante B) wurde die Anregung aus dem Ortschaftsrat Dresden-Weißig zur Prüfung einer Umfahrung der Straßenbahn über die Quohrener Straße – Rossendorfer Straße – Bautzner Landstraße (Variante C) hinsichtlich ihrer stadträumlichen und verkehrlichen Auswirkungen auf die benannten Straßenzüge sowie die technische Machbarkeit bewertet (siehe Anlage 2).

Standortbetrachtung Busendpunkt

In Abhängigkeit des geplanten Standortes einer Gleisschleife sind mögliche Standorte eines Busendpunktes zu evaluieren und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Busführung, die Verkehrsorganisation am Ullersdorfer Platz sowie die städtebaulich angestrebte Aufwertung und Konzentration der Haltestellen im öffentlichen Raum zu untersuchen. Des Weiteren erfolgte eine umweltfachliche Bewertung.

Hierfür wurden vier mögliche Standorte evaluiert:

- Standort 1: P+R-Platz Grundstraße/Sohlander Straße (B-Plan Nr. 3000),
- Standort 2: Gleisschleife östlich Rossendorfer Straße,
- Standort 3: Ullersdorfer Platz und
- Standort 4: Ullersdorfer Straße.

Standortbetrachtung P+R-Platz

Mit dem Entfall des P+R-Platzes an der Quohrener Straße/Am Kurhaus Bühlau erfolgte 2014 eine Standortbewertung möglicher Alternativflächen im Bereich des Ullersdorfer Platzes. Im Rahmen der Vorbetrachtung wurden folgende P+R-Standorte in die Variantenabwägung einbezogen, wobei auch eine Kombination mehrerer Teilanlagen nicht ausgeschlossen wird:

- Grundstraße/Sohlander Straße (B-Plan Nr. 3000, Dresden-Bühlau Nr. 9, P+R-Platz Bühlau),
- Gleisschleife östlich Rossendorfer Straße und
- Ullersdorfer Platz.

Stadträumliche Entwicklung Ullersdorfer Platz

Die städtebauliche Fassung des Platzbereiches ist aufgrund der relativ niedrigen Bebauung (zwei- bis maximal dreigeschossige Gebäude) und der meist großen Gebäudeabstände im nördlichen Platzbereich bereits im Bestand als disproportioniert zu beurteilen. Zur Aufwertung der gegenwärtig als sehr unbefriedigend einzuschätzenden Aufenthaltsqualität und Freiflächengestaltung ist die Möglichkeit einer hochbaulichen Fassung der Platzfläche zur Konzentration der

Haltestellenlagen im öffentlichen Straßenraum und Aufwertung der städtebaulichen Funktion als Wohnnahes Zentrum zu prüfen.

4. Variantenabwägung

Die Variantenvorauswahl erfolgte aufgrund der vielfältigen Abhängigkeiten zwischen den Planungsinhalten in einem gestuften Verfahren.

Die **Verkehrsprognose 2030** ergibt im Zuge der Bautzner Landstraße westlich der Grundstraße sowie östlich des Ullersdorfer Platzes eine DTV von ca. 16.000 Kfz/24 h. Im verkehrlich am stärksten belasteten Bereich zwischen Grundstraße und Ullersdorfer Platz ist eine DTV von ca. 27.000 Kfz/24 h ausgewiesen. Den größten Effekt auf die prognostizierte Entwicklung auf der Bautzner Landstraße hat dabei die bis 2030 unterstellte vollständige Verkehrswirksamkeit der S177 (Pirna – Rossendorf – Radeberg). Für die angrenzenden Straßenzüge ergeben sich folgende Verkehrsbelastungen:

	DTV	
	ohne Durchbindung Rossendorfer Straße	mit Durchbindung Rossendorfer Straße
Grundstraße	ca. 13.500 Kfz/24 h	ca. 13.500 Kfz/24 h
Ullersdorfer Straße	ca. 7.500 Kfz/24 h	ca. 7.500 Kfz/24 h
Quohrener Straße	ca. 7.500 Kfz/24 h	ca. 7.750 Kfz/24 h
Rossendorfer Straße	ca. 1.500 Kfz/24 h	ca. 2.500 Kfz/24 h

Teilfazit 1 – Verkehr:

Laut **Verkehrsprognose 2030** ist lediglich mit einer leicht sinkenden Verkehrsbelastung auf der Bautzner Landstraße zu rechnen. Im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung ist zu bewerten, welche Auswirkungen sich daraus für die Verkehrsorganisation am Ullersdorfer Platz ergeben. In diesem Zusammenhang sind die aus einer Öffnung der Rossendorfer Straße für den Kfz-Verkehr resultierenden Verlagerungen der Verkehrsströme aus Dresden-Weißig und dem Schönfelder Hochland zu betrachten. Darüber hinaus sind die Auswirkungen der erforderlichen signaltechnischen Sicherung der Ein- und Ausfahrt für den Busendpunkt bzw. die Gleisschleife am Ullersdorfer Platz sowie die Abhängigkeiten zwischen der Signalisierung der KP Bautzner Landstraße/Grundstraße und Ullersdorfer Platz zu untersuchen.

In Bezug auf die Untersuchung möglicher Standorte einer **Gleisschleife** zeigt sich, dass eine bauliche Integration in den bestehenden Straßenraum in allen Varianten nur mit teilweise erheblicher Beeinträchtigung des sonstigen Verkehrs sowie Eingriffen in die angrenzenden Grundstücke und denkmalgeschützten Vorgartenanlagen möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Variante C. Die Einordnung der erforderlichen Aufstellgleise im Bereich der Rossendorfer Straße ist auch aufgrund von Nutzungskonflikten mit vorhandenen Grundstückszufahrten funktional nicht möglich.

Die Bewertung möglicher **Busendpunkte** berücksichtigte neben der städtebaulichen und verkehrlichen Eignung auch eine Einschätzung der Umweltverträglichkeit der untersuchten Standorte. Mit Ausnahme einer Verlagerung in die Gleisschleife Rossendorfer Straße (Standort 2) ist eine Konzentration der Haltestellen im Platzbereich und eine Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen Straßenbahn und Bus bei allen anderen Standorten zumindest teilweise mög-

lich. Bei einer Verlagerung des Busendpunktes vom Ullersdorfer Platz wurden im Rahmen einer Kostenschätzung zusätzliche Kosten durch Mehrfahrten im Vor- und Nachlauf von ca. 150.000 Euro/Jahr für die Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna-Sebnitz mbH (OVPS) im städtischen Haushalt und ca. 250.000 Euro/Jahr für die DVB AG kalkuliert. Eine Integration in das Bebauungsplanverfahren für den P+R-Platz Bühlau (Standort 1) widerspricht den darin formulierten Planungszielen. Die Einordnung im Bereich der Ullersdorfer Straße (Standort 4) wird aufgrund der erforderlichen Eingriffe in das LSG aus umweltfachlicher Sicht abgelehnt. Ein Verbleib des Busendpunktes am Ullersdorfer Platz (Standort 3) steht hingegen einer städtebaulich angestrebten hochbaulichen Platzfassung entgegen. Eine endgültige Standortabwägung ist daher erst mit Abschluss des Planungsprozesses möglich.

Die Einordnung eines **P+R-Platzes** hängt maßgeblich von der Lage der Gleisschleife und des Busendpunktes ab. Mit dem Ziel einer guten Erreichbarkeit für Fahrzeuge aus dem Schönfelder Hochland und einer möglichen Entlastung des Ullersdorfer Platzes ist eine Einordnung östlich der Platzfläche inklusive einer Öffnung der Rossendorfer Straße denkbar. Inwieweit mit dieser Maßnahme Verkehrsverlagerungen aus dem Schönfelder Hochland in die Rossendorfer Straße und die Bautzner Landstraße östlich des Ullersdorfer Platzes zu erwarten sind, ist im weiteren Planungsprozess zu prüfen.

Teilfazit 2 – Städtebau

Zur Erreichung der städtebaulichen Ziele einer stadtraumverträglichen Integration der Verkehrsanlagen und Aufwertung der Platzfläche ist eine bauliche Fassung des Ullersdorfer Platzes erforderlich. Es wird eingeschätzt, dass hierzu eine Verlagerung der Gleisschleife östlich der Rossendorfer Straße eine wesentliche Voraussetzung darstellt. Im weiteren Planungsprozess ist vorgesehen, eine hochbauliche Studie unter Berücksichtigung der möglichen Einordnung des Busendpunktes am Ullersdorfer Platz zu erarbeiten.

Teilfazit 3 – Umwelt

Inwieweit die in der Verkehrsprognose 2030 dargestellte Verminderung der Verkehrsbelastung in der Bautzner Landstraße dazu geeignet ist, die umweltplanerischen Ziele (u. a. einer Reduzierung der verkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung) zu erreichen, ist erst im Rahmen des weiteren Planungsprozesses und insbesondere im Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung möglich.

Gesamtfazit:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Standortuntersuchungen sowie der sonstigen städtebaulichen, verkehrlichen und umweltplanerischen Rahmenbedingungen ergeben sich folgende Erkenntnisse zur Variantenvorauswahl:

- Aussagen zur Leistungsfähigkeit des Ullersdorfer Platzes sowie zu den Auswirkungen einer Durchbindung der Rossendorfer Straße sind unter Berücksichtigung der Lage der Gleisschleife (Variante A und B) erst im Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) möglich.
- Eine bauliche Fassung des Ullersdorfer Platzes bedingt die Einordnung der Gleisschleife östlich der Rossendorfer Straße (Variante B).
- Einer Einordnung des Busendpunktes am Ullersdorfer Platz (Standort 3) ist aus verkehrlicher Sicht der Vorzug gegenüber anderen Standorten zu geben.

- Einer Einordnung der Gleisschleife östlich der Rossendorfer Straße/südlich der Bautzner Landstraße (Variante B) und einer Einordnung des Busendpunktes im Bereich des Ullersdorfer Platzes (Standort 3) ist aus naturschutzrechtlicher Sicht der Vorzug gegenüber anderen Standorten zu geben.
- Die mögliche Einordnung eines P+R-Platzes wird maßgeblich durch die Lage der Gleisschleife und des Busendpunktes bestimmt.

In Anlage 3 sind die zur weiteren planerischen Untersuchung empfohlenen Variantenkombinationen tabellarisch dargestellt.

Im Folgenden sollen diese Planungsansätze verkehrsplanerisch, -technisch und gestalterisch untersucht und hinsichtlich ihrer Zielerreichung bewertet werden. In einem zweiten Schritt sind mögliche vorgezogene Maßnahmen zur kurzfristigen Verbesserung der Verkehrsorganisation und -sicherheit zu prüfen.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Übersichtsplan
Anlage 2	Variantendarstellung
Anlage 3	Abwägung der Variantenvoruntersuchung

Dirk Hilbert