

Vorlage Nr.: V2249/18
Datum: 23. Mai 2018

Vorlage

Beratungsfolge	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	08.05.2018	nicht öffentlich	zur Information
Ältestenrat	22.05.2018	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	13.06.2018	nicht öffentlich	1. Lesung (beschließendes Gremium)
Ortsbeirat Pieschen	14.08.2018	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	15.08.2018	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg

Gegenstand:

Verkehrsbauvorhaben "Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße zwischen Riesaer Straße und Trachenberger Platz"

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften bestätigt die Vorplanung zum geplanten Verkehrsbauvorhaben „Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße (3. BA) zwischen Riesaer Straße und Trachenberger Platz“ gemäß Anlage 2.

bereits gefasste Beschlüsse:

Keine

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	12
Projekt/PSP-Element:	TI.21111 SP_S-Begleitung DVB AG-Maßnahmen
Kostenart:	78520000 - Auszahlung für Tiefbau 78210000 - Auszahlung für Grunderwerb
Investitionszeitraum/-jahr:	2020
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	500.000 Euro/2020 (noch nicht eingestellt)
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	650.000 Euro/2020 (noch nicht eingestellt)
Laufende Einzahlungen/jährlich:	
Laufende Auszahlungen/jährlich:	
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen):	

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	Teilergebnishaushalt 12, Produktbereich 54
Produkt:	10.100.54.3.0.01 – Bereitstellung von Verkehrsflächen an Staatsstraßen 10.100.55.1.0.01 – Unterhaltung Grünanlagen
Kostenart:	42210000 - Unterhaltg. unbewegl. Anlagen
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	16.667 Euro/a Auflösung Sonderposten
Laufender Aufwand/jährlich:	6.500 Euro/a Unterhaltung Verkehrsanlage 1.755 Euro/a Unterhaltung Bäume 21.667 Euro/a Abschreibung
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	191.720 Euro/2020 Ausbuchung Restbuchwert

Deckungsnachweis:

PSP-Element:

Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:

Verkehrswert:

Begründung:

1. Veranlassung

Die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) plant auf der Großenhainer Straße zwischen Riesener Straße und Trachenberger Platz bestandsnah eine grundhafte Erneuerung der Gleisanlagen auf rund 650 m Länge (siehe Übersichtsplan, Anlage 1).

Mit dem Vorhaben soll die in diesem Teilabschnitt mittelfristig sanierungsbedürftige Gleistrasse instand gesetzt werden und zugleich die Ertüchtigung für den künftigen Einsatz von breiteren Stadtbahnwagen, welcher zunächst auf der Linie 3 geplant ist, erfolgen. Neben der bestandsnahen Gleiserneuerung mit der Erweiterung auf einen Gleisachsabstand auf 3 Meter ist zugleich die barrierefreie Umgestaltung der Haltestellen „Zeithainer Straße“ vorgesehen.

Der geplante Ausbau des Haltestellenbereiches Liststraße/Großenhainer Straße mit Gleisdreieck Harkortstraße schließt südlich 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 weitere Linien im Regionalverkehr) 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, unterquert als Autobahnzubringer an der Anschlussstelle „Dresden-Wilder Mann“ die BAB 4 und verläuft bis nach Moritzburg.

Der Straßenverlauf wird von zahlreichen Einzeldenkmalen tangiert. Im südlichen Bereich des Straßenabschnittes befindet sich auf der Ostseite die Parkanlage Pestalozziplatz. Baumbestand ist in Teilabschnitten vorhanden.

Die Führung des Radverkehrs erfolgt derzeit unstetig. Radverkehrsanlagen sind bisher nur in Teilbereichen auf der Ostseite als getrennter Rad- und Gehweg vorhanden. Abschnittsweise sind die Gehwege für die Mitbenutzung durch Radfahrende freigegeben.

Der Straßenbahnverkehr verläuft straÙenbündig in der Fahrbahn. Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht. 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.

Die Straßenbahnlinie 3 wird derzeit zwischen den Haltestellen „Liststraße“ und „Zeithainer Straße“ von etwa 9.500 Fahrgästen pro Tag genutzt. An der Haltestelle „Zeithainer Straße“ sind täglich etwa 2.200 Ein- und Aussteiger zu verzeichnen.

Im betrachteten Straßenabschnitt der Großenhainer Straße liegt die derzeitige Verkehrsbelastung im Querschnitt bei rund 17.500 Kfz/24 h und gemäß Prognose 2030 wird eine Abnahme auf bis zu 14.500 Kfz/24 h erfolgen.

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 m sowie der bestehenden Straßenbordlage
- Neugestaltung der Haltestellenanlagen Zeithainer Straße mit vollständig barrierefreier Ausformung und gesicherter Zugangsmöglichkeit
- Ausweisung von separaten Verkehrsräumen für den Radverkehr
- Gewährleistung eines weiterhin stabilen Verkehrsflusses für den MIV
- Sicherung eines behinderungsarmen ÖPNV durch entsprechende Signalsteuerung

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) ersichtlich. Der Regelquerschnitt der freien Strecke beinhaltet einen straßenbündigen Straßenbahngleisbereich und beidseitige 1,85 m breite Radfahrstreifen.

Am südlichen Ende des Planungsbereichs wird eine Haltelichtanlage eingeordnet, die das wechselseitige Einfahren von Straßenbahn und landwärtigem MIV in die in nördlicher Richtung weiterführende gemeinsame Verkehrsfläche steuert. In stadtwärtiger Richtung wird vom Trachenberger Platz bis zur Zeithainer Straße und ab der Weinböhlauer Straße ein Verkehrsraum neben dem Gleisbereich für die Anordnung eines durchgehenden Radfahrstreifens von 1,85 m Breite und einer Fahrfläche für den MIV von größer/gleich 2,25 m ausgewiesen. Demselben Ziel eines behinderungsarmen ÖPNV und eines flüssigen MIV dient auch die in landwärtiger Richtung in der Zufahrt zum Trachenberger Platz vorgesehene 2,50 m breite Fahrfläche für den MIV neben dem Gleisbereich zuzüglich eines Radfahrstreifens auf der hierfür erforderlichen Länge. Dafür sind unter anderem südlich des Trachenberger Platzes beiderseitig der Straßenbord und die Entwässerung baulich anzupassen.

Mittels der vorgenannten Straßenraumaufteilung kann größtenteils die vorhandene Straßenbordlage beibehalten werden. Die Gehwege verbleiben überwiegend im Bestand. Im Abschnitt zwischen Trachenberger Platz und Heidestraße ist auf der Nordseite eine Neueinordnung der Masten vorgesehen, um ausreichende Durchgangsbreiten herzustellen. Auf der Südseite zwischen Trachenberger Platz und Zeithainer Straße ist die Fällung von fünf Straßenbäumen vorgesehen. Da im Vorhabengebiet nicht alle Ersatzpflanzungen erfolgen können, sind weitere Ersatzpflanzungen im Stadtgebiet durchzuführen. Die Standorte werden im Rahmen einer landschaftspflegerischen Begleitplanung in den nächsten Planungsphasen präzisiert.

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

- Straßenbahnhaltestellen

Bei der Planung der Haltestellen sind sieben Haltestellenlagen und -gestaltungsvarianten untersucht worden. In den Anlagen 3.1 und 3.2 sind die Variantenuntersuchung und der Variantenvergleich dargestellt. Aufgrund bestimmter Kriterien (Grundstückerschließung, Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit) wurde die Variante 1 - Haltestellen in vorhandener Lage - als Vorzugsvariante ausgewählt.

In stadtwärtiger Richtung ist eine Haltestelle mit angehobener Kfz-Fahrbahn vorgesehen. Der Radverkehr wird wie vor und nach der Haltestelle in einem Radfahrstreifen über die angehobene Fahrbahn geführt.

Die landwärtige Haltestelle wird als Kap am Fahrbahnrand mit angehobener Radfahrbahn ausgebildet.

Für gesicherte Zugangsbedingungen aus dem Umfeld zu den Haltestellen wird die bestehende Fußgänger-Lichtsignalanlage in ihrer Lage entsprechend angepasst. Wegen der Vielzahl an Grundstückzufahrten erfolgt der barrierefreie Ausbau der Haltestellen in reduzierter Länge, gewährleistet aber für alle Straßenbahntüren die Barrierefreiheit.

Durch den barrierefreien Ausbau der Haltestelle kann der Gründer- und Gewerbehof an der Ecke Großenhainer Straße/Heidestraße über die Großenhainer Straße nur noch rechtsrein und rechtsraus befahren werden. Das Linksabbiegen von der Großenhainer Straße in die Heidestraße ist weiterhin möglich und wurde planerisch berücksichtigt. Für die Verkehrsbeziehung aus Richtung Süden (Stadtzentrum) zum Gründer- und Gewerbehof steht auch die Fahrstrecke Riesaer Straße – Heidestraße zur Verfügung. Der Gründer- und Gewerbehof ist wie im Bestand an das Straßennetz über zwei Anbindepunkte in der vorhandenen Breite erschlossen.

- 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. Sicherheitsgewinne erlangen der Radverkehr durch die Anordnung von Radfahrstreifen sowie die Straßenbahnfahrgäste durch den barrierefreien Haltestellenausbau. Durch die separate Fahrfläche für Radfahrer auf der Fahrbahn steht der vorhandene Seitenraum den Fußgängern zur Verfügung und Konflikte zwischen diesen Verkehrsteilnehmern werden reduziert.

- Verkehrstechnische Untersuchung zum Verkehrsablauf

Für den Verkehrszug wurde zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität auf Basis der Prognose 2030 eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU) durchgeführt. Unter den gegebenen Rahmenbedingungen wurde festgestellt, dass die Verkehrsanlagen und Knotenpunkte

leistungsfähig sind und die Führung des MIV mit straßenbündigem Gleis in Mittellage sowie durchgehendem Radfahrstreifen aus verkehrstechnischer Sicht umsetzbar ist. Um dies zu gewährleisten, sind beim für die Leistungsfähigkeit maßgeblichen Knotenpunkt Trachenberger Platz die Fahrstreifen neben dem Gleisbereich auf einer bestimmten Länge auszubilden.

- Versorgungsleitungen

Grundsätzlich sind im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben keine größeren Leitungsumverlegungen bzw. -neuverlegungen abzusehen. Erforderlich sind lediglich Anpassungen von Leitungen und Schächten verschiedener Versorgungsträger im Gleisbereich.

- Müllentsorgung

Im betrachteten Planungsabschnitt verbleibt nach der Erweiterung auf den 3-Meter-Gleisachsabstand zwischen dem Verkehrsraum der Straßenbahn mit 2,65 m Wagenkastenbreite und dem Straßenbord größtenteils eine Fahrbahnbreite von über 3,00 m. Damit sind die Voraussetzungen gegeben, dass die Straßenbahn am unmittelbar am Bord haltenden, den Arbeitsvorgang unterbrechenden Entsorgungsfahrzeug vorbeifahren kann.

- Durchgeführte Abstimmungen

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

5. Kostenschätzung/Förderung

Die geschätzten Investitionskosten betragen für das Vorhaben „Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße zwischen Riesaer Straße und Trachenberger Platz“ gemäß Kostenschätzung rund 3,84 Mio. Euro (brutto) und unterteilen sich wie folgt:

– Gleisanlagen inkl. Haltestellen und Fahrleitung	2,45 Mio. Euro
– Ausstattung, Umleitungsführung, Sonstiges	0,79 Mio. Euro
– Anpassungen im Straßenraum	0,53 Mio. Euro
– Anpassungen im unterirdischen Bauraum	0,07 Mio. Euro

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

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 0,65 Mio. Euro. Der vorgenannte Baukostenanteil soll im Rahmen der Haushaltsplanung im städtischen Haushalt eingestellt werden. Die Maßnahme ist förderfähig.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Übersichtsplan im Maßstab 1 : 10 000
Anlage 2	Lageplan mit Systemquerschnitten im Maßstab 1 : 500
Anlage 3.1 und 3.2	Variantenuntersuchung/Variantenvergleich Haltestelle Zeithainer Straße

Dirk Hilbert