

Vorlage Nr.: V2272/18  
Datum: 14. August 2018

## Vorlage

<b>Beratungsfolge</b>	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	03.07.2018	nicht öffentlich	zur Information
Ältestenrat	13.08.2018	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	05.09.2018	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Ortsbeirat Neustadt	17.09.2018	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	26.09.2018	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	01.11.2018	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg**

### Gegenstand:

Verkehrsbaumaßnahme "Ausbau Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee inklusive Knotenpunkt bis südlich Fabricestraße"

### Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt den Planungsentwurf für die Verkehrsbaumaßnahme „Ausbau Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee inklusive Knotenpunkt bis südlich Fabricestraße“ gemäß Anlage 2 (Lageplan Vorplanung vom November 2017).
2. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass diese Maßnahme planungsrechtlich durch ein Planfeststellungsverfahren gesichert werden soll.
3. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften sowie dem Ortsbeirat Neustadt zur Kenntnis gegeben.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

V0780-SR26-06 vom 9. Februar 2006

**aufzuhebende Beschlüsse:**

Keine

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:****Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:	6
Projekt/PSP-Element:	TI.23810 B 97 Königsbrücker Straße/Süd
Kostenart:	78520000 - Auszahlung für Tiefbau 78210000 - Auszahlung für Grunderwerb
Investitionszeitraum/-jahr:	2020
Einmalige Einzahlungen/Jahr:	2.000.000 Euro/2020 (nicht gesichert)
Einmalige Auszahlungen/Jahr:	2.550.000 Euro/2020 (nicht gesichert)
Laufende Einzahlungen/jährlich:	
Laufende Auszahlungen/jährlich:	
Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik (einschließlich Abschreibungen):	

**Konsumtiv:**

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	Teilergebnishaushalt 6, Produktbereich 54
Produkt:	10.100.54.4.0.01 – Bereitstellung von Verkehrsflächen an Bundesstraßen
Kostenart:	42210000 - Unterhaltung unbewegliche Anlagen
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	
Laufender Ertrag/jährlich:	66.667 Euro/a Auflösung Sonderposten
Laufender Aufwand/jährlich:	25.000 Euro/a Unterhaltung 85.000 Euro/a Abschreibung
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	145.114 Euro/2020 Ausbuchung Restbuchwert

**Deckungsnachweis:**

PSP-Element:  
Kostenart:

**Werte der Anlagenbuchhaltung:**

Buchwert:  
Verkehrswert:

Bemerkungen:

**Begründung:****1. Veranlassung und Ausgangssituation**

- **Verkehrliche und städtebauliche Rahmenbedingungen**

Angrenzend an den südlich der Stauffenbergallee im Planfeststellungsverfahren befindlichen Ausbaubereich der Königsbrücker Straße (Süd) weisen auch die nördlich weiterführenden Straßenbahngleisanlagen auf einer Länge von rund 400 m noch nicht den für die künftigen Stadtbahnwagen erforderlichen Achsabstand von 3 m auf. Die Straßenbahnhaltstellen „Stauffenbergallee“ der Linien 7 und 8 haben zu schmale Wartebereiche, sind nicht behindertengerecht und können durch Busse nicht profilfrei befahren werden.

Für den Radverkehr sind vorrangig in der Süd-Nord-Relation keine nutzungsgerechten bzw. eigenständigen Anlagen vorhanden. Der Fahrbahn- und Gleiszustand ist mangelhaft und erfordert eine dringende Sanierung.

Der Verkehrsablauf des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wird am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee über lange Tageszeiträume hinweg von teilweise starken Rückstauerscheinungen geprägt. Auch die in der Stauffenbergallee verkehrende Buslinie 64 ist davon betroffen.

Beidseitig angrenzend an den etwa 550 m langen Planungsbereich der Königsbrücker Straße befinden sich einige unter Denkmalschutz stehende Bauwerke. Besondere Zwangspunkte stellen hierbei die Gebäude Königsbrücker Straße Nr. 90 (ehemalige Militärpost an der Ostseite) und die Gebäudegruppe Nr. 117/119 an der Straßenwestseite sowie auch das MDR-Gebäude südlich der Stauffenbergallee dar. Entlang der Königsbrücker Straße ist ein teilweise stark lückenhafter Baumbestand vorhanden.

An der Nordostseite der Stauffenbergallee ist zwischen Königsbrücker Straße und der Bahnstrecke Dresden – Görlitz voraussichtlich im Jahr 2021 die Inbetriebnahme eines neuen Schulstandortes geplant, woraus neue nichtmotorisierte und motorisierte Verkehrsströme zu erwarten sind. Im Zeitraum ab voraussichtlich 2022 soll im Bereich der DB-Brücke über der Stauffenbergallee ein neuer S-Bahn-Haltepunkt in Betrieb genommen werden.

- **Kfz-Verkehrsbelastung am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee für Bestand und Prognose 2030**

Die Verkehrsbelastungen für den Ist-Zustand (27. Oktober 2016) und den Prognosezeitraum 2030 sind aus der Anlage 3 ersichtlich. Vorrangig in den Fahrtrichtungen Nord – Ost und umgekehrt ist im Prognosehorizont gegenüber dem Bestand eine signifikante Verkehrszunahme zu verzeichnen.

**2. Planungsrechtliche Situation und Beschlusslage**

Die Königsbrücker Straße ist im integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK), im Flächennutzungsplan und im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) 2025plus nördlich der Stauffenbergallee als Bundesstraße B 97 enthalten und bleibt somit Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes der Landeshauptstadt Dresden.

Die an den Gleis- und Straßenverkehrsanlagen geplanten baulichen Eingriffe bedingen ein entsprechendes Planrechtsverfahren, das zum gegebenen Zeitpunkt bei der zuständigen Behörde zu beantragen ist.

Der für das Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße zwischen Stauffenbergallee und Bahnbrücke am 9. Februar 2006 gefasste Stadtratsbeschluss sieht im Zuge der Königsbrücker Straße von südlich der Stauffenbergallee bis zur Bahnbrücke einen durchgängig vierstreifigen Ausbau vor. Das Planungskonzept beinhaltet abschnittsweise noch keine separaten Radverkehrsanlagen, größtenteils zu schmale Geh- und Radwege, nicht ausreichend breite Haltestellenwartebereiche (Straßenbahn) und teilweise zu schmale Kfz-Fahrstreifen.

### **3. Zielsetzung**

Mit der bearbeiteten Vorplanung wurden unter Berücksichtigung der unter den Punkten 1 und 2 benannten Ausgangssituation bzw. Beschlusslage die nachfolgenden Planungsziele verfolgt:

- Erneuerung der Straßenbahngleisanlagen mit vergrößertem Achsabstand
- Ermöglichung der Befahrbarkeit der Straßenbahnhaltestelle durch Busse (Straßenbahnersatzverkehr und optionaler Buslinienverkehr)
- Schaffung von barrierefreien und nutzerfreundlichen Haltestellen
- Erhöhung der Attraktivität für die ÖPNV-Nutzer inklusive Schulkinder
- Gewährleistung der Bedürfnisse des Fuß- und motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Sicherstellung eines möglichst flüssigen Verkehrsablaufes für den MIV und eines behinderungsarmen ÖPNV
- Qualitätsverbesserung und Neuherstellung von Radverkehrsanlagen
- Erhalt bzw. Erneuerung des Straßenbegleitgrüns und Einordnung von Baumneupflanzungen
- Herstellung von regelkonformen Verkehrsanlagen, unter anderem unter Beachtung der RAST 06, EAÖ 2013, ERA 2010 und EFA 2002

### **4. Planungskonzept (Anlage 2)**

#### **▪ Anlagen des ÖPNV**

Neben der Erneuerung der Straßenbahngleisanlagen auf der gesamten Planungslänge von etwa 550 m ist im Bereich der Straßenbahnhaltestelle (65,00 m Nutzlänge) eine dem zu erwartenden Fahrgastaufkommen angemessene Verbreiterung der Warteinseln und Aufweitung des Gleisachsabstandes auf 3,80 m zwecks möglicher Mitbenutzung durch Linienbusse vorgesehen. Nördlich der Haus-Nr. 123 ist optional ein Gleiswechsel vorgesehen, der das Rangieren von Straßenbahnzügen bei Verkehrsstörungen während der Durchführung von Baumaßnahmen usw. operativ zulässt.

Die bisher in der östlichen Knotenpunktzufahrt Stauffenbergallee befindliche Bushaltestelle wird in die westliche Knotenabfahrt verlegt, um die derzeitigen massiven Behinderungen der Linie 64 durch den Kfz-Rückstau der Rechtsabbieger in die Königsbrücker Straße Nord zu beseitigen, weiterhin das Abwarten von Anschlüssen mit den Straßenbahnlinien 7 und 8 zu ermöglichen, aber auch eine bessere Erschließung des geplanten Schulstandortes bzw. S-Bahn-Haltepunktes und einen flüssigeren Verkehrsablauf insbesondere für die Rechtsabbieger in die Königsbrücker Straße Nord zu erreichen.

### ▪ Rad- und Fußverkehrsanlagen und Straßengrün

Im Zuge der Königsbrücker Straße bekommt der Radverkehr nutzungsgerechte Anlagen in Form von durchführenden Radfahrstreifen. Am Knotenpunkt mit der Stauffenbergallee werden die links abbiegenden Radfahrenden grundsätzlich signalgesichert indirekt geführt. In der östlichen Knotenabfahrt in die Stauffenbergallee erfolgt die Radverkehrsführung aus Verkehrssicherheitsgründen hinter dem Wartebereich der Bushaltestelle.

Der Fußverkehr erhält künftig mindestens 2,50 m breite eigene Verkehrsflächen. Diese werden über große Teilabschnitte hinweg auf meist 3,50 m verbreitert, um mit dem Ziel einer weitgehenden Alleegestaltung Baumstandorte in einer möglichst großen Anzahl einordnen zu können. Der im nördlichen Planungsbereich vorhandene seitliche Großgrünbestand soll weitgehend erhalten werden. Für den Fußverkehr wird am nördlichen Ende der ebenfalls zu begrünenden Straßenbahnhaltestelle eine weitere ungesicherte Querungsmöglichkeit über jeweils zwei Fahrstreifen hinweg eingerichtet.

### ▪ Verkehrsanlagen für den Kfz-Verkehr

Die wichtigsten planerischen Veränderungen der Knotengeometrie an der Kreuzung Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee sind für den MIV die Herstellung eines separaten Rechtsabbiegestreifens in der nördlichen Zufahrt und eines zusätzlichen Geradeausstreifens in der südlichen Zufahrt der Königsbrücker Straße mit Verziehung auf einen Fahrstreifen nördlich der ehemaligen Militärpost. Der letztgenannte zweite Geradeausstreifen erbringt einen beträchtlichen verkehrstechnischen Effekt und bewirkt eine maßgeblich höhere Durchlassfähigkeit am Gesamtknoten. Dies spiegelt sich auch wider in den Ergebnissen der Verkehrssimulation gemäß Anlage 4 B, Blatt 1.

Weitere wesentliche Änderungen sind am Knotenpunkt – bis auf die Erweiterung des nördlichen Zufahrtbereiches in Richtung Straßenbahngleislagewechsel – nicht vorgesehen. Die übrige Fahrstreifenaufteilung und die Verkehrsführung entsprechen weitgehend dem Bestand.

Anpassungen erfolgen auch im Bereich der Hotelzufahrt zum Park Plaza (ehemaliger Lindengarten) mit separaten Führungen der Pkw zum Hotel sowie des Radverkehrs und des Hauptfahrstreifens über die Straßenbahngleise hinweg.

### ▪ Neuversiegelung und Grunderwerb

Mit dem Bauvorhaben ist eine Flächenneuversiegelung von insgesamt rund 1.900 m<sup>2</sup> verbunden. Das betrifft vorrangig Flächen auf der Westseite der Königsbrücker Straße nördlich der Stauffenbergallee. Grunderwerb macht sich für nichtstädtische Flächen auf einem Teil des vorgenannten Areals mit einer Größe von etwa 1.300 m<sup>2</sup> erforderlich. In dieser Zahl sind auch die zu erwerbenden südlichen Eckbereiche am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee enthalten.

## 5. Ergebnisse der Verkehrssimulation (Anlagen 4 A und 4 B)

Für die am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee konzipierten Verkehrsanlagen wurde die Leistungsfähigkeit mittels durchgeführter verkehrstechnischer Untersuchungen in Form von Verkehrssimulationen nachgewiesen. Die Ermittlung der Verkehrsqualitäten erfolgte für den Bestand auf Basis der Verkehrszahlen aus 2016 (Anlage 4 A links) und für den Prognosezeitraum 2030 mit Ausbau der Verkehrsanlagen (Anlage 4 B).

Für die Bestandssituation wurden an neun Messquerschnitten des Knotenpunktes für den Kfz-Verkehr Verkehrsqualitäten entsprechend der „Level of Service“/LOS-Stufen D (1 x), E (7 x) und F (1 x) ermittelt.

Die für den ÖPNV berechneten Bestandsqualitäten (Anlage 4 A, Blatt 2) liegen in der Königsbrücker Straße bei LOS-Stufe B und C (Straßenbahn) und in der Stauffenbergallee bei LOS-Stufe D und F (Bus).

Bei Ansatz des Prognose-Nullfalls 2030 ohne Ausbau der Verkehrsanlagen (Anlage 4 A rechts) verschlechtern sich die LOS-Stufen für den Kfz-Verkehr auf E (6 x) und F (3 x). Die ÖPNV-Werte bleiben in etwa gleich.

In der Anlage 4 B, Blatt 1, sind für die Prognose 2030 die LOS-Stufen für den MIV gemäß den Szenarien ein- bzw. zwei Zufahrtsspuren in der südlichen Zufahrt der Königsbrücker Straße gegenübergestellt. Während für den einstreifigen Zufluss die LOS-Stufen D (3 x), E (4 x) und F (2 x) ermittelt wurden, verbessern sich diese bei einem zweistreifigen Zu- und Abfluss auf neu C (2 x), D (3 x) und E (4 x). (Die LOS-Stufe F tritt dann nicht mehr auf.) In der südlichen Zufahrt Königsbrücker Straße ist es hierbei unerheblich, ob der linksabbiegende MIV neben oder auf dem Straßenbahngleis eingeordnet wird.

Aus der Anlage 4 B, Blatt 2, ist ersichtlich, dass sich beim Vergleich zwischen ein- und zweistreifiger Zufahrt in der Königsbrücker Straße Süd die LOS-Stufen für den ÖPNV nur in der Stauffenbergallee West um eine Qualitätsstufe unterscheiden.

## 6. Alternativen und vorgeschlagene Ausbauvariante

Für den Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee wurden zwei Ausbauvorschläge betrachtet, die sich in der Anzahl der Fahrstreifen in Süd-Nord-Richtung unterscheiden. Es wurde festgestellt, dass aufgrund des für den Zeitraum 2030 prognostizierten signifikanten Anstiegs der Verkehrsbelastungen (Anlage 3) der Knotenpunkt mit nur einer Zufahrtsspur aus Richtung Süden nicht leistungsfähig ist (Anlage 4 B, Blatt 1).

Aus den vorgenannten Gründen wird die Ausbaukonzeption gemäß Anlage 2 in die politischen Gremien zur Beschlussfassung eingebracht. Der Ausbauvorschlag berücksichtigt die angrenzende denkmalgeschützte Gebäudesubstanz, insbesondere auch das MDR-Gebäude und dessen Vorfläche sowie die Gebäude Königsbrücker Straße Nr. 90 und 117/119.

## 7. Planungsbeteiligte

Die Vorplanung für den Ausbau der Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee inkl. Knotenpunkt bis südlich Fabricestraße wurde abgestimmt mit:

- Stadtplanungsamt
- Straßen- und Tiefbauamt
- Umweltamt
- Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft
- Amt für Kultur und Denkmalschutz
- Amt für Hochbau und Immobilienverwaltung
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG

## 8. Hinweise zu angrenzenden Planungsbereichen

Für den südlich angrenzenden Planungsabschnitt der Königsbrücker Straße befinden sich die Planfeststellungsunterlagen in der abschließenden Bearbeitung. Für die westlich weiterführende Stauffenbergallee erfolgt nach dem Stadtratsbeschluss Nr. V0851/15 vom 12. Mai 2016 zurzeit die Bearbeitung der Entwurfsplanung.

Das nördliche Planungsende schließt südlich der Fabricestraße vorläufig an den Bestand an. Eine spätere Weiterführung der Planung gemäß Stadtratsbeschluss vom 9. Februar 2006 erfordert erhebliche Eingriffe vor allem in die östlichen Seitenräume, die Straßenentwässerung und den vorhandenen Großgrünbestand.

Die Herstellung eines vierstreifigen Straßenraumes zieht auch eine radikale Umgestaltung der Zufahrt und Vorflächen am Hotel Park Plaza nach sich. Zur Ausbildung von regelkonformen Rad- und Fußverkehrsanlagen sowie anforderungsgerechten Straßenbahnhaltestellen ist eine kritische Prüfung der zur Verfügung stehenden Verkehrsräume erforderlich.

## 9. Kosten/Finanzierung

Die Gesamtinvestitionskosten betragen für das Verkehrsbauvorhaben gemäß Kostenschätzung vom Oktober 2017 rund 4,85 Mio. Euro (brutto).

Diese unterteilen sich in etwa wie folgt:

Gleisbau einschließlich Haltestelle	1,73 Mio. Euro
Straßenbau	1,25 Mio. Euro
Ausrüstungen (LSA, Beleuchtung, Fahrleitung)	0,77 Mio. Euro
landschaftspflegerische Maßnahmen	0,28 Mio. Euro
Schallschutz	0,12 Mio. Euro
Grunderwerb	0,26 Mio. Euro
Planungskosten	0,44 Mio. Euro

Die Kosten werden zu 2,55 Mio. Euro von der Stadt und zu 2,30 Mio. Euro von der Dresdner Verkehrsbetriebe AG getragen.

Für das Vorhaben sind zum gegebenen Zeitpunkt bei den dafür zuständigen Genehmigungsbehörden entsprechende Förderanträge zu stellen.

**Anlagenverzeichnis:**

- Anlage 1      Übersichtslageplan im Maßstab 1 : 3 000
- Anlage 2      Lageplan Vorplanung im Maßstab 1 : 1 000
- Anlage 3      Verkehrsbelastungen Bestand und Prognose 2030
- Anlage 4 A    LOS-Stufen für Bestand aus 2016 und Prognosenufall 2030 ohne Straßenausbau  
(2 Blatt)
- Anlage 4 B    LOS-Stufen für Prognose 2030 für 2 Varianten Zufahrt Königsbrücker Straße Süd  
(2 Blatt)

Dirk Hilbert