

Vorlage Nr.: V2998/19  
Datum: 13. Mai 2019

## Vorlage

<b>Beratungsfolge</b>	<i>Plandatum</i>		
Dienstberatung des Oberbürgermeisters	07.05.2019	nicht öffentlich	zur Information
Ältestenrat	13.05.2019	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	19.06.2019	nicht öffentlich	1. Lesung (federführend)
Stadtbezirksbeirat Klotzsche	09.09.2019	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften	18.09.2019	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	26.09.2019	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB StadtentwBauVerkLieg**

### Gegenstand:

Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Landstraße zwischen Karl-Marx-Straße und Arkonastraße

### Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat stimmt der Vorplanung zur Verkehrsbaumaßnahme Königsbrücker Landstraße zwischen Karl-Marx-Straße und Arkonastraße entsprechend Anlage 2 zu.
2. Der Stadtrat nimmt die Gestaltungskonzeption für das Ortsteilzentrum Königsbrücker Landstraße sowie den Käthe-Kollwitz-Platz entsprechend Anlage 4.1 und 4.3 zur Kenntnis und billigt diese als Grundlage der weiteren Planung.
3. Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister mit der Erarbeitung eines Erschließungs- und Unterhaltungskonzeptes für den gesamten Planungsabschnitt der Königsbrücker Landstraße im Rahmen der weiteren Planung.
4. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass das Vorhaben planungsrechtlich durch ein Planverfahren gesichert werden soll.

5. Das Finanzierungskonzept wird dem Stadtrat mit einer separaten Vorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.
6. Der Stadtbezirksbeirat Klotzsche sowie der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften sind über maßgebliche Änderungen in der Planung zu informieren.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

Keine

**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:****1. Ausgangsbedingungen (Anlage 1)**Verkehr

Die Königsbrücker Landstraße ist im Planungsgebiet Staatsstraße (S 59) und Bestandteil des Hauptstraßennetzes sowie des Vorrangnetzes für Schwer- und Großraumtransporte. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) liegt für den Kraftfahrzeugverkehr bei ca. 13.000 bis 17.000 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von ca. 4 bis 6 Prozent. Im Bereich des Ortsteilzentrums ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit abschnittsweise auf 30 km/h reduziert. Die geplante Baumaßnahme hat eine Gesamtlänge von ca. 1.700 m.

Im Zuge der Königsbrücker Landstraße verkehrt die Straßenbahnlinie 7 im 10-Minutentakt. Darüber hinaus wird das Planungsgebiet von den Stadt- und Regionalbuslinien 70 und 80 (jeweils im 20-Minutentakt) und 308 (im 30-Minutentakt) befahren. Im Planungsgebiet liegen die Haltestellen „Zur Neuen Brücke“ und „Käthe-Kollwitz-Platz“. Mit Ausnahme der Haltestellenbereiche sowie nördlich des Käthe-Kollwitz-Platzes ist die Straßenbahntrasse im Bestand eingleisig, die zweigleisigen Abschnitte haben einen Gleisachsabstand von 2,65 m. Am Käthe-Kollwitz-Platz ist ein Gleisdreieck in der Selliner Straße vorhanden.

Der Radverkehr wird im Bestand auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt. Im Abschnitt zwischen Karl-Marx-Straße und Gertrud-Caspari-Straße besteht eine Freigabe der Seitenräume zur Mitbenutzung. Über die parallel verlaufende Kieler Straße und Alexander-Herzen-Straße verläuft die ausgeschilderte Nord-Süd-Achse, welche Weixdorf mit der TU-Dresden über das Stadtzentrum verbindet.

Wesentliche Defizite im Verkehrsraum entstehen durch die geringen Gehwegbreiten, fehlenden Radverkehrsanlagen sowie die gegenseitige Behinderung des ÖPNV/MIV und des ÖPNV untereinander in eingleisigen Streckenabschnitten.

Städtebau und Denkmalpflege

Die Königsbrücker Landstraße befindet sich im Ortsteil Klotzsche. Das Planungsgebiet liegt im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung H-08 Villengebiet „Klotzsche – Königswald“. Für zahlreiche Gebäude besteht Einzeldenkmalschutz. Das Gebiet ist durch eine villenförmige Einzelhausbebauung mit Wohnnutzung und überwiegend gewerblicher Nutzung im Erdgeschoss geprägt. Charakteristisch für das Erscheinungsbild ist die offene Bebauung mit großzügigen, durchgrüntem Vorgärten sowie ortsbildprägenden Einfriedungen und einen in den Straßenraum wirkenden Baumbestand. Die Straßenraumbreiten variieren zwischen 13,5 bis 15,0 m mit Fahrbahnbreiten von 9,0 bis 10,5 m.

Der Bereich zwischen Karl-Marx-Straße bis Boltenhagener Straße auf der nordwestlichen Straßenseite und zwischen Nesselgrundweg und Wolgaster Straße auf der südöstlichen Straßenseite ist im Zentrenkonzept als Ortsteilzentrum ausgewiesen. Das städtebauliche Ziel ist der Erhalt und die Stärkung dieses Bereiches als wohnnahes Zentrum. Im Bereich des Ortsteilzentrums sind die ehemaligen, begrünten Vorgärten heute überformt. Die Gebäudevorflächen sind überwiegend versiegelt, nur teilweise eingefriedet und werden widerrechtlich teilweise für das Abstellen von Fahrzeugen genutzt.

Wesentliche Defizite sind die unzureichende Aufenthalts- und Gestaltungsqualität des öffentlichen Raumes im Bereich des Ortsteilzentrums sowie ein unzureichendes öffentliches Stellplatzangebot (inklusive Laden, Liefern und Entsorgung). Aufgrund der geringen Gehwegbreiten stehen zahlreiche Fahrleitungsmaste in privaten Grundstücken.

## Umwelt

Mit Ausnahme des Käthe-Kollwitz-Platzes sind nur wenige Bestandsbäume im öffentlichen Straßenraum vorhanden. Straßenraumprägende Baumbestände finden sich hauptsächlich in den privaten Vorgärten und wirken in den Straßenraum hinein.

Der geplante Ausbau stellt einen erheblichen Eingriff in einen Schienenweg nach § 16 BlmschV dar. Daher ist in der folgenden Planungsphase eine schalltechnische Untersuchung unter Beachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erforderlich.

Im Bestand werden die Grenzwerte für Luftschadstoffe im Untersuchungsgebiet nicht überschritten. Da die geplante Maßnahme eine Förderung des ÖPNV darstellt und keine Zunahmen der Verkehrsbelastung zu erwarten sind, werden auch für den Planfall keine Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffe erwartet.

## **2. Planungsziele**

Ziel der Verkehrsbaumaßnahme ist eine grundhafte Straßenraumsanierung inklusive einer Erneuerung der Gleis- und Fahrleitungsanlagen seitens der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG). Im Bereich des Ortsteilzentrum Klotzsche sowie im Bereich des Käthe-Kollwitz-Platzes wird mit der Baumaßnahme auch eine Aufwertung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum angestrebt. Am Käthe-Kollwitz-Platz ist perspektivisch die Einordnung eines Mobilitätspunktes vorgesehen.

Im Verkehrsentwicklungsplan 2025plus ist für den Abschnitt zwischen Karl-Marx-Straße und Käthe-Kollwitz-Platz perspektivisch eine Abstufung der Netzfunktion zur Hauptverkehrsstraße vorgesehen. Im Bereich zwischen Käthe-Kollwitz-Platz und Grenzstraße bleibt die Netzfunktion als Staatsstraße (S 180) aber aus Gründen des übergeordneten Straßennetzes erhalten. Die prognostizierte Verkehrsbelegung für den Prognosehorizont 2030 beträgt ca. 12.000 bis 16.000 Kfz/24 h und weist damit keine maßgeblichen Änderungen zum Bestand auf.

Im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden besitzt die Königsbrücker Landstraße im Planungsgebiet keine Routenfunktion im Wegenetz. Eine Hauptradroute im Wegweisungsnetz verläuft (wie im Bestand) über die Kieler Straße – Alexander-Herzen-Straße. Ergänzt wird diese durch Anbindungen an die Dresdner Heide über die Königsbrücker Landstraße in Höhe der Prof.-von-Finck-Straße – Georg-Estler-Straße und der Selliner Straße – Langebrücker Straße.

Konkret werden mit der vorliegenden Planung folgende Ziele verfolgt:

- zweigleisiger Ausbau der Straßenbahntrasse mit einem Gleisachsabstand von 3,0 m inklusive einer Erneuerung der Fahrleitungs- und Beleuchtungsmasten
- Schaffung barrierefreier, hitzeresilienter Straßenbahn- und Bushaltestellen
- stetige und störungsarme Verkehrsführung für MIV und ÖPNV

- funktionale und sichere Verkehrsführung für den Fußgänger- und Radverkehr
- Berücksichtigung der seitenraumbezogenen Anforderungen (Parken, Ver- und Entsorgung)
- attraktive Straßenraumgestaltung und Aufwertung der Aufenthaltsfunktion im Bereich des Ortsteilzentrums und des Käthe-Kollwitz-Platzes
- Erhaltung und Ergänzung des bestehenden Großgrüns im Planungsgebiet
- Einrichtung einer dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an der Straßenbahnhaltestelle „Zur Neuen Brücke“ mit den Abfahrten am Bahnhof Klotzsche

### 3. Planungskonzept

#### Vorzugsvariante (Anlage 2)

Das Planungskonzept der Vorzugsvariante (Variante B) sieht einen zweigleisigen Ausbau der Straßenbahntrasse mit einem Gleisachsabstand von 3,0 m vor. MIV und ÖPNV befahren den straßenbündigen Gleiskörper gemeinsam. Die Baumaßnahme erfolgt weitestgehend in den Grenzen des vorhandenen Straßenraumes. Erweiterungen sind lediglich im Bereich der Haltestellen erforderlich. Das vorhandene Gleisdreieck Selliner Straße wird zurückgebaut.

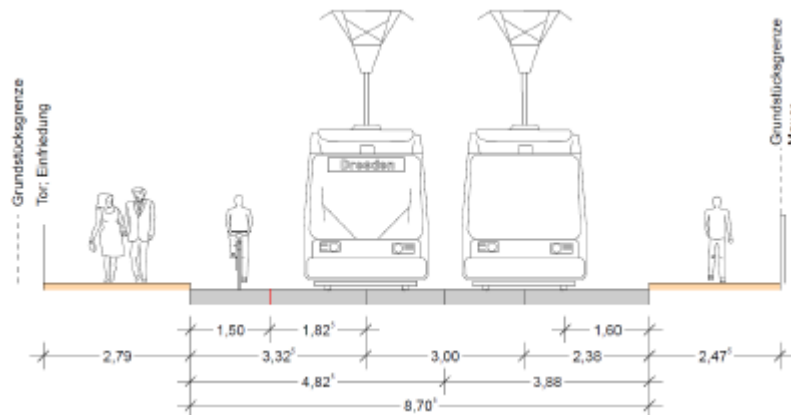
Der Radverkehr wird wie im Bestand im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die verbleibende Fahrbahnbreite zwischen äußerer Schiene und Bord beträgt durchgängig 1,60 m. Im Bereich der Steigungsstrecken erfolgt eine einseitige Einordnung von 1,50 m breiten Schutzstreifen zur Reduzierung der Konflikte zwischen Radverkehr und MIV/ÖPNV. Der Querschnittswechsel erfolgt in Höhe Boltenhagener Straße/Wolgaster Straße mit der Einordnung von Schutzstreifen stadtein- bzw. -auswärts bis zur Planungsgrenze.

Die Gehwegbreiten betragen durchgängig mindestens 2,50 m. Im Streckenverlauf existieren im Bestand keine öffentlichen Parkmöglichkeiten. Im Bereich des Ortsteilzentrums ist mit Umsetzung der Gestaltungskonzeption die Einordnung von Park- und Liefermöglichkeiten in Kombination mit Baumpflanzungen vorgesehen. Hierfür sind Eingriffe in private Flächen erforderlich. Mit der Baumaßnahme wird eine weitestgehende Einordnung der Fahrleistungs- und Beleuchtungsmaste im öffentlichen Straßenraum angestrebt. Die Neueinordnung der Maste erfordert einen besonderen Abstimmungsbedarf zum Erhalt des Bestandsgrüns.

Bedingt durch die geänderte Straßenraumaufteilung sind Verkehrsbehinderungen bei Andien-, Entsorgungs-, Unterhaltungs-, Pflege- und Wartungsvorgängen insbesondere für den Straßenbahnverkehr nicht auszuschließen. Zur Gewährleistung eines möglichst störungsarmen und sicheren Verkehrsablaufes sind die im Rahmen der Vorplanung erarbeiteten betrieblichen und baulichen Planungsansätze (z. B. Befahrbarkeit von Grundstückszufahrten durch Schwerverkehrsfahrzeuge) durch die Erarbeitung eines Erschließungs- und Unterhaltungskonzeptes für den gesamten Planungsabschnitt weiter zu konkretisieren und im Finanzierungskonzept zu berücksichtigen.

Die Haltestellen „Zur Neuen Brücke“ und „Käthe-Kollwitz-Platz“ werden barrierefrei als Kaphaltestellen mit angehobener Radfahrbahn ausgebaut. Zur Gewährleistung einer funktionalen, barrierefreien und sicheren Einordnung von Aufenthaltsflächen (inklusive Fahrgastunterstand, Sitzelementen, Haltestellenstele und Mülleimer) sind an der Haltestelle „Käthe-Kollwitz-Platz“ stadtein- und -auswärts sowie an der Haltestelle „Zur Neuen Brücke“ stadteinwärts Eingriffe in die angrenzenden Grundstücke unter Berücksichtigung des Bestandsgrüns erforderlich.

Im Bereich der Ringfahrbahn am Käthe-Kollwitz-Platz ist perspektivisch die Einordnung eines Mobilitätspunktes, inklusive Stellplätze für Taxi, Car- und Bikesharing sowie einer E-Ladestation zu Lasten der bestehenden neun Kfz-Stellplätze vorgesehen.



Planungsquerschnitt – Vorzugsvariante (Variante B)

### Alternativvarianten (Anlage 3)

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene alternative Planungsansätze untersucht. Varianten mit einer vom Bestand stark abweichenden Linienführung und intensiven Eingriffen in die teilweise denkmalgeschützten Privatgrundstücke wurden aufgrund der fehlenden Aussicht auf Genehmigungsfähigkeit frühzeitig verworfen und im Planungsprozess nicht vertiefend betrachtet.

#### Besonderer Bahnkörper

Als alternativer Planungsansatz zur Einordnung der Straßenbahn wurde ein Erhalt der abschnittsweisen eingleisigen Gleisanlagen untersucht. Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen für eine Straßenbahn in Mittellage ist entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) und der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) ein baulich vom Straßenraum abgegrenzter besonderer Bahnkörper und beidseitigen Richtungsfahrbahnen erforderlich. Hieraus ergibt sich eine Gesamtbreite der Verkehrsanlage von mindestens 18,0 m.

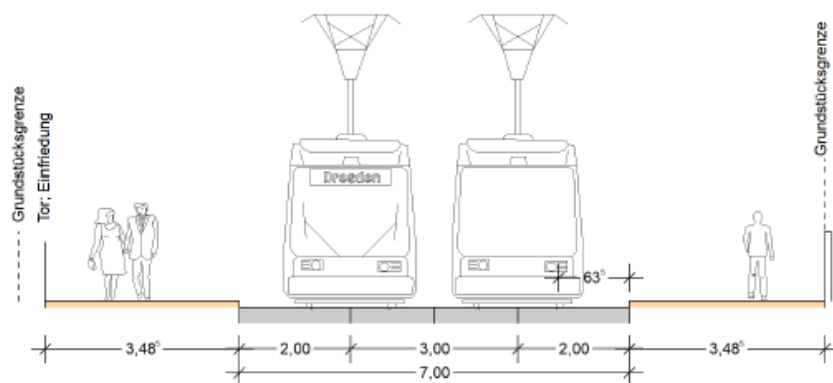


Planungsquerschnitt – Besonderer Bahnkörper (Variante D)

Diese Variante erfordert durchgängig Eingriffe in private (teilweise denkmalgeschützte) Grundstücke und die Fällung zahlreicher Bestandsbäume. Sie besitzt, insbesondere im Havariefall, eine hohe technische Störanfälligkeit für den Straßenbahn- und Kraftfahrzeugverkehr und führt bereits im Normalbetrieb zu Behinderungen durch Ver- und Entsorgung (z. B. Hausmüllentsorgung). Im Gegensatz zur Vorzugslösung ist bei diesem Planungsansatz ein Vorbeifahren an haltenden Fahrzeugen auch für den Kraftfahrzeugverkehr nicht möglich, da ein Befahren des besonderen Bahnkörpers verkehrsrechtlich ausgeschlossen ist. Dieser Planungsansatz wurde u. a. aufgrund der fehlenden Aussicht auf technische Genehmigung und finanzielle Fördermöglichkeiten frühzeitig verworfen.

#### Radverkehr im Seitenraum

In einem weiteren alternativen Planungsansatz wurden die Seitenräume zur Freigabe für den Radverkehr maximiert. Dies erfolgte unter Beachtung des verfügbaren öffentlichen Straßenraumes und bei Minimierung der dem ÖPNV und MIV zur Verfügung stehenden Verkehrsräume.



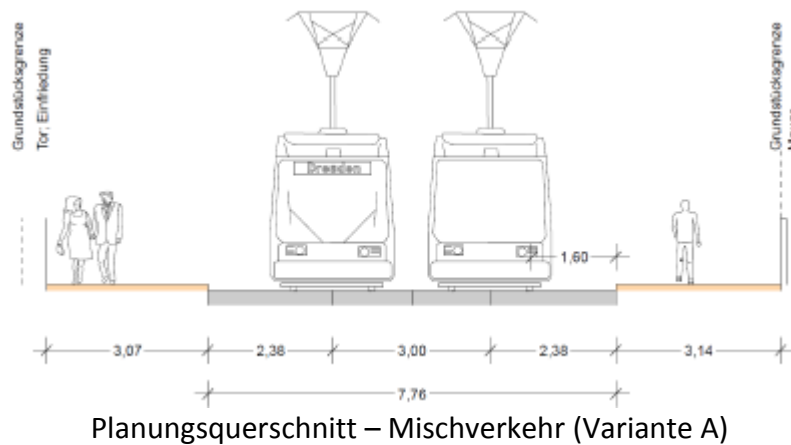
Planungsquerschnitt – Minimale Fahrbahnbreite (Variante C)

Diese Variante führt für den Radfahrenden auf der Fahrbahn zu einem erhöhten Gefährdungspotenzial, da er aufgrund der ungenügenden Restfahrbahnbreiten zwischen äußerer Schiene und Bord zwischen die Gleise gezwungen wird. Hieraus ergeben sich auch im Normalbetrieb erhebliche Behinderungen zwischen Radverkehr und ÖPNV bzw. MIV. Eine zwangsweise Führung des Radverkehrs in den Seitenräumen ist aufgrund der zahlreichen Grundstücksausfahrten und der Seitenraumanforderungen im Ortsteilzentrum und Haltestellenbereiche nicht möglich. Aufgrund der erhöhten Unfallgefahr wurde dieser Planungsansatz ebenfalls frühzeitig verworfen.

#### Radverkehr im Mischverkehr

Im Zusammenhang mit der Vorzugslösung, welche zur Einordnung von Schutzstreifen auf den Steigungsstrecken einen asymmetrischen Querschnitt besitzt, wurde auch ein symmetrischer Querschnitt unter Verzicht von Schutzstreifen untersucht. Dem Radverkehr stehen bei diesem Lösungsansatz durchgängig 1,60 m neben der äußeren Schiene und dem Bord zur Verfügung.





Diese Variante wurde im Rahmen der Variantenabwägung aufgrund der höheren Behinderung zwischen Radverkehr und ÖPNV bzw. MIV bei gleichzeitig schlechterer Radverkehrsführung in den Steigungsstrecken gegenüber Variante B nicht zur Vorzugslösung benannt.

#### Gestaltungskonzept (Anlage 4)

Mit dem Ziel einer Stärkung des Ortsteilzentrums und einer Aufwertung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität wurde für die Teilbereiche Gertrud-Caspari-Straße und Boltenhagener Straße sowie Käthe-Kollwitz-Platz parallel zur Vorplanung der Verkehrsanlagen ein Gestaltungskonzept erarbeitet.

#### Ortsteilzentrum

Die städtebauliche Analyse weist im Ortsteilzentrum erhebliche Defizite der öffentlichen und privaten Freiräume auf. Diese sind durch ein heterogenes Erscheinungsbild mit einer erheblichen Materialvielfalt bei gleichzeitigem Sanierungsbedarf der Oberflächen geprägt. Fehlende Liefer- und Parkmöglichkeiten im Straßenraum führen zu einem häufigen, widerrechtlichen Überfahren der Gehwege und der Nutzung der Gebäudevorfächer als Stellplätze. Die Dominanz von Werbeanlagen, heterogener Möblierungselemente sowie das Fehlen von Sitzmöglichkeiten führen zu einer geringen Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.

Mit dem Gestaltungskonzept wird eine durchgängige Neuordnung der privaten und öffentlichen Freiflächen im Bereich des Ortsteilzentrums angestrebt (siehe Gestaltungsvariante 2). Durch die Neuordnung der Seitenräume kann eine durchgängige, beidseitige Begrünung des Straßenraums durch Neupflanzung von Straßenbäumen erreicht werden. Um Konflikte mit der Straßenbeleuchtung zu vermeiden, sind Hängeleuchten geplant, die mit den Fahrleitungsmasten kombiniert werden. Durch ein straßenbegleitendes Stellplatzangebot können die Lade- und Liefervorgänge an der Fahrbahn konzentriert werden und straßenbegleitende, bedarfsgerechte Stellplätze für die gewerblichen Nutzungen angeboten werden. Die Belange der Ver- und Entsorgung sowie der Unterhaltungs- und Pflegearbeiten sollen in einem zu erarbeitenden Erschließungs- und Unterhaltungskonzept zwischen den beteiligten Fachämtern geklärt werden. Eine einheitliche und dem Charakter des Ortsteilzentrums angemessene Oberflächengestaltung und Möblierung soll die Aufenthalts- und Nutzungsqualität erhöhen und das Ortsteilzentrum in seiner Funktion als wohnnahes Zentrum stärken.

Für die Gestaltung des Ortsteilzentrums wurden zwei Varianten erarbeitet. In der Gestaltungsvariante 1 werden keine zusätzlichen privaten Gebäudevorflächen in die Planung einbezogen. Eine umfassende Neuordnung der Seitenräume und die Umsetzung der benannten Planungsziele ist jedoch nur durch die zusätzliche Einbeziehung privater Gebäudevorflächen möglich (Gestaltungsvariante 2).

Die funktionalen und gestalterischen Vorteile einer Straßenraumgestaltung unter Einbeziehung der privaten Gebäudevorflächen wurden im Rahmen einer Bürgerinformation am 18. Juni 2018 im Dresdner Flughafen vorgestellt. Eine Neuordnung der Seitenräume und die Einordnung von Straßenbäumen und Maststandorten bedingt die Neuordnung des Leitungsbestandes im unterirdischen Bauraum, unabhängig von der Verkehrslösung im Zuge der Königsbrücker Landstraße. Vor diesem Hintergrund ist eine frühzeitige Flächenverfügbarkeit mit den Grundstückseigentümern abzuklären.

#### Käthe-Kollwitz-Platz

Durch den geplanten Rückbau des Gleisdreieckes in der Selliner Straße ist die Arrondierung der Grünfläche und Baumneupflanzungen im Mündungsbereich geplant, sodass eine Wiederherstellung der Platzfläche angelehnt am historischen Vorbild möglich ist. Vorhandene Möblierungselemente, insbesondere das als Fahrradabstellanlage genutzte Betonwartehäuschen sollen zur Verbesserung des Erscheinungsbildes rückgebaut werden und durch neue Fahrradabstellanlagen ersetzt werden.

Im Bereich der Ringfahrbahn ist eine Reduzierung der Fahrbahnbreite vorgesehen, insbesondere um die Bestandsbäume durch die Verbesserung der Standortbedingungen zu erhalten und Baumneupflanzungen zu ermöglichen. Im Bereich der Ringfahrbahn ist weiterhin die Einordnung eines Mobilitätspunktes (Bike- und Carsharing, Taxi sowie optional E-Lademöglichkeiten) zu Lasten der bestehenden neun Kfz-Stellplätze vorgesehen.

#### **4. Planungsbeteiligte und Kosten**

Im Rahmen der Vorplanung waren folgende Fachämter und Planungsbeteiligte einbezogen:

- Amt für Kultur und Denkmalschutz,
- Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft,
- Stadtplanungsamt,
- Straßen- und Tiefbauamt,
- Stadtbezirksamt Klotzsche,
- Umweltamt sowie
- DVB AG.

Die Ergebnisse der Variantenvoruntersuchung und der städtebaulichen Analyse wurden den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen einer gemeinsamen Bürgerinformation mit dem Stadtbezirksamt Klotzsche und der DVB AG vorgestellt. Der Planungsgedanke einer umfassenden Neuordnung der Seitenräume zur Aufwertung der Zentren- und Aufenthaltsfunktion wurde im Ergebnis als städtische Vorzugslösung benannt.

Das Vorhaben ist dem Grunde nach förderfähig (ÖPNV und KStB). Die Gesamtkosten (brutto) der Vorzugsvariante inklusive der angestrebten Umgestaltung des Ortsteilzentrums (Gestaltungsvariante 2) betragen nach einer Kostenschätzung im Rahmen der Vorplanung ca. 13,6 Millionen Euro. Nicht enthalten im Rahmen der Vorplanung sind aus der Baumaßnahme resultierende Kosten für Leitungsum- und -neuverlegung sowie eventuell erforderliche Schallschutzmaßnahmen und resultierende Kosten aus dem Erschließungs- und Unterhaltungskonzept.

Straßen- und Wegebau	ca. 2,27 Mio. Euro
Gleisbau und Haltestellen	ca. 8,02 Mio. Euro
Fahrleitung und Bahnstrom	ca. 2,37 Mio. Euro
ÖB und Lichtsignaltechnik	ca. 0,45 Mio. Euro
Gestaltung Ortsteilzentrum (Mehraufwand Variante 2)	ca. 0,34 Mio. Euro
Grunderwerb	ca. 0,15 Mio. Euro
<b>Bruttogesamtkosten</b>	<b>ca. 13,60 Mio. Euro</b>

Das Vorhaben ist planungsrechtlich durch ein Planverfahren zu sichern. Im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung ist eine frühzeitige Flächenverfügbarkeit mit den Grundstückseigentümern im Ortsteilzentrum zu klären und eine Kostenteilung mit den DVB AG zu abzustimmen. Die Kosten der geplanten Umgestaltung des Ortsteilzentrums sind durch die Landeshauptstadt zu tragen.

#### Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 Übersichtskarte
- Anlage 2 Lageplan der Vorzugsvariante
- Anlage 3 Variantenabwägung
- Anlage 4.1 Gestaltungskonzept Ortsteilzentrum (Gestaltungsvariante 2)
- Anlage 4.2 Gestaltungskonzept Ortsteilzentrum (Gestaltungsvariante 1)
- Anlage 4.3 Gestaltungskonzept Käthe-Kollwitz-Platz

Dirk Hilbert