



vertraulich

An alle
Fraktionen sowie Stadträtinnen/Stadträte
des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwick-
lung, Bau, Verkehr und Liegen-
schaften

GZ: (GB 6) 61 00 39

Datum: 16. OKT. 2019

Beschlusskontrolle zu A0517/18 (Sitzungsnummer: SR/061/2019)
Straßenrückbau stoppen - Albertstraße bleibt vierspurig

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgender Zwischenstand kann zu oben genanntem Beschluss gegeben werden:

„Der Stadtrat beschließt:

- 1. Die vier Spuren für den motorisierten Individualverkehr auf der Albertstraße zwischen Carolabrücke und Albertplatz bleiben erhalten. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, für die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes alternative Radwegführungen über die Seitenräume zu untersuchen. Die geplanten 550.000 Euro Umbaukosten werden der separat zu führenden Liquiditätsreserve zugeführt.“**

Auf Grundlage der durch den Stadtrat beschlossenen Planungsvorgaben ist die erneute Erarbeitung einer Vorplanung für den Verkehrszug Albertstraße zwischen Carolaplatz und Albertplatz Süd erforderlich. Die Berücksichtigung alternativer Radverkehrsführungen im Zuge der Albertstraße erfolgt im Rahmen dieser Untersuchung.

Die Umsetzung des Beschlusspunktes zur Zuführung der Ausgabemittel in Höhe von 550.000 Euro aus dem Sammelprojekt „TI.50112 - Radwege an Gemeindestraßen“ in die allgemeine Liquiditätsreserve ist durch die Stadtkämmerei erfolgt und steht damit der Absicherung von Mehrkosten für alle Geschäftsbereiche zur Verfügung.

- 2. „Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass es auf Grund des fortgeschrittenen Verfahrens einer laufenden Ausschreibung zu möglichen Schadensersatzansprüchen von Bietern im Verfahren kommen kann. Der Oberbürgermeister wird beauftragt, diese möglichst im Einvernehmen mit den Bietern zu klären.“**

Die Aufhebung der o. g. Ausschreibung wurde am 25. Februar 2019 versandt. Bislang sind bei der Stadtverwaltung keine Schadensersatzforderungen eingegangen.

3. **„Der Stadtrat stellt fest, dass Prüfaufträge, die im Rahmen von Fachplänen oder Masterplänen wie bspw. Verkehrsentwicklungsplan, Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplänen, Landschaftsplänen oder Flächenplänen erteilt wurden, umzusetzen sind. Die Ergebnisse dieser Prüfungen sind dem Stadtrat inklusive dazu gehöriger Lösungsansätze vollumfänglich - inkl. aller geprüften Alternativvarianten - zur Beschlussfassung vorzulegen, bevor eine Umsetzung erfolgt.**
4. **Der Stadtrat stellt ferner fest, dass trotz intensiver Debatten entscheidende Informationen dem Stadtrat vom Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften nicht vorgelegt wurden. Der Oberbürgermeister wird aus diesem Grund beauftragt:**
 - a) **Die Verkehrsprognose 2030 im Rahmen einer Informationsvorlage dem Stadtrat vorzulegen.“**

In der 19. Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr am 2. März 2016 wurde unter dem Tagesordnungspunkt 15 Informationen/Sonstiges das integrierte Verkehrsmodell Dresden 2030 vorgestellt und erläutert. Gemäß Festlegung im Protokoll wurde die gezeigte Präsentation den Stadträtinnen und Stadträten im Nachgang ausgereicht. Die Präsentation ist als Anlage beigefügt.

- b) **„Sämtliche Informationen zur Zählung des PKW, Rad- und Fußverkehrs von 2008 bis 2018 aufzuarbeiten und dem Stadtrat vorzulegen. Dabei sind insbesondere die unterschiedlichen Zählverfahren und Abweichungen zu öffentlichen Äußerungen der Verwaltung im Gegensatz zu Auswertungen im Rahmen der Evaluierung des Verkehrsentwicklungsplanes ausführlich zu erläutern.“**

Bei der Verkehrsmengenerhebung auf der Albertstraße wurden folgende Zählverfahren angewandt:

- Detektion mittels stationärer TEU (Traffic Eye Universals, seit 2014)
- manuelle Erfassung der Verkehrsströme mittels Handzählgeräten (2009 bis 2015)
- Erfassung der Verkehrsströme mittels Videodetektion (nur Kfz, 2016)

Die stationäre Detektion des Verkehrs erfolgte über das gesamte Jahr und wird als Jahresmittelwert für die werktägliche Verkehrsstärke ausgegeben. Die Fahrzeugdaten werden dabei tagesfein gespeichert und mittels einer speziellen Software ausgewertet. Aufgrund der Kontinuität der Erfassung sind diese Verkehrsdaten für weitere Betrachtungen bevorzugt heranzuziehen.

Die manuelle Erfassung der Verkehrsstärken erfolgt in der Regel an einem Tag, welcher außerhalb der sächsischen Schulferien, nicht in einer Feiertagswoche und im Zeitraum von Mai bis Oktober liegt. Die Erfassung erfolgt in zwei Blöcken von 7.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 19.00 Uhr. Die Fahrzeuge werden entsprechend ihrer Klassifizierung richtungstreu erfasst. Mittels einer entsprechenden Software werden aus diesen Daten die Spitzenstunden (Früh- und Nachmittagsspitze) ermittelt und auf Basis der für die Landeshauptstadt Dresden gültigen Hochrechnungsfaktoren auf einen 24h-Wert geschätzt.

Die entsprechenden Auswertungen sind als Anlage beigefügt.

Die erste Evaluierung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) erfolgte gesamtstädtisch und enthält gemittelte Werte für die gesamtstädtische Entwicklung aus verfügbaren Zählungen. Die Evaluierung des VEP enthält keine Einzelwerte für die Albertstraße.

So enthält die erste VEP-Evaluierung Durchschnittswerte zur Verkehrsmengenentwicklung an Dauerzählstellen (Indikator Nr. 4) und Daten für den mittleren Tageswert an einem Werktag von 41 Pegelzählstellen seit 2013. Auf der Albertstraße selbst gibt es keine Pegelzählstelle.

Die Wirkung ausgewählter Einzelmaßnahmen ist bisher noch nicht evaluiert worden (Indikator Nr. 48). Hierzu sind teils aufwendige Datenerhebungen vor Umsetzung der jeweiligen Maßnahme und nach ihrer Inbetriebnahme erforderlich. Dabei sind verkehrliche, wirtschaftliche, umweltseitige und städtebauliche Kriterien abzubilden. Bisher war dies aufgrund der langen Zeiträume noch nicht möglich, wird aber für ausgewählte Maßnahmen (z. B. Augustusbrücke und Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße) weiterverfolgt.

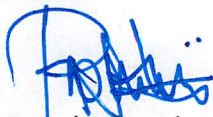
- c) „Sämtliche Pläne zur geplanten baulichen Umgestaltung der Albertstraße inkl. sämtlicher Untersuchungen zur alternativen Anordnung von Radfahrstreifen in Seitenlagen oder alternativer Führung von Radwegen über andere Straßen im Rahmen der Nord-Süd-Verbindung vorzulegen. Dazu sind insbesondere sämtliche Verkehrsbelegungszahlen, Prognosen und Untersuchungen vollständig vorzulegen. Ausdrücklich ist vorzulegen, wie sich aktuelle Planungen im Rahmen des Luftreinhalteplanes und des Lärmaktionsplanes Neustadt mit der steigenden Verkehrsbelegung der Albertstraße zur geplanten Anordnung von Radfahrstreifen in den jeweiligen Varianten auswirken.“

Die Erarbeitung des Planungskonzeptes zur Einordnung von Radverkehrsanlagen zwischen Carola- platz und Alberplatz Süd erfolgte maßgeblich auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes (ID 35) und des VEP 2025plus (Anlage 15 – Maßnahmen im Radverkehr). Planungskonzept und die der Ausschreibung zugrundeliegende Entwurfsplanung sind als Anlage beigefügt. Auf eine wiederholte Ausreichung der konzeptionellen Grundlagen wird verzichtet.

Ergebnisse dazu, wie sich die Verkehrsentwicklung auf den Luftreinhalteplan und den Lärmaktionsplan Innere Neustadt auswirken, liegen noch nicht vor.

Nächste Beschlusskontrolle: 31. Dezember 2019

Mit freundlichen Grüßen



Raoul Schmidt-Lamontain
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau,
Verkehr und Liegenschaften

Kenntnisnahme:



Dirk Hilbert
Oberbürgermeister

Detlef Sittel
Erster Bürgermeister

Anlagen

- Anlage 1 – Präsentation Integriertes Verkehrsmodell Dresden 2030
- Anlage 2 – Auswertung Verkehrsentwicklung Albertstraße
- Anlage 3 – Planungsunterlagen Albertstraße