



Vorlage Nr.: V0996/11  
Datum:

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	nicht öffentlich	zur Information
Ortsbeirat Blasewitz	öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	nicht öffentlich	beratend
Stadtrat	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB Stadtentwicklung**

### **Gegenstand:**

Vorplanung Schandauer Straße - Wehlener Straße zwischen Lauensteiner Straße und Schlömilchstraße

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat bestätigt die Vorplanung zur Schandauer Straße – Wehlener Straße zwischen Lauensteiner Straße und Schlömilchstraße gemäß Anlage 2.
2. Das Bauvorhaben ist unter Berücksichtigung der Haushaltbedingungen in der Landeshauptstadt Dresden zu realisieren.
3. Wesentliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau zur Beschlussfassung vorgelegt und dem Ortsbeirat Blasewitz zur Kenntnis gegeben.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

V2591-SR73-08  
V0001/09

**aufzuhebende Beschlüsse:**

keine

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:** siehe Punkt 7, 8

**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:  
Projekt/PSP-Element:  
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:  
Einmaliger Ertrag/Jahr:  
Einmaliger Aufwand/Jahr:  
Laufender Ertrag/Jährlich:  
Laufender Aufwand/Jährlich: 10.100 EUR  
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:  
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

**Begründung:****1. Ausgangssituation**

Die Schandauer Straße und Wehlener Straße sind Bestandteil eines Hauptverkehrsstraßenzuges, welcher die Relation Stadtzentrum – Dresdner Osten bedient. Dieser Verkehrszug hat sowohl für die verkehrlichen Funktionen Kfz-Verkehr, ÖPNV und Radverkehr als auch abschnittsweise für die nichtverkehrlichen Funktionen Wohnen und Geschäftsleben eine hohe Bedeutung. Das betrifft in dem Planungsabschnitt vor allem die Schandauer Straße zwischen Lauensteiner Straße und Ludwig-Hartmann-Straße. Diese Nutzungsmischung ist bei der Planung zugrunde zu legen.

Die Verkehrsbelastung beträgt gegenwärtig in dem Abschnitt zwischen der Lauensteiner Straße und Altenberger Straße im Querschnitt ca. 14.000 Kfz/24 h und verändert sich gemäß Verkehrsprognose 2025 unwesentlich. Im weiteren Verlauf ab der Altenberger Straße ist die Verkehrsbelastung im Querschnitt wesentlich geringer (Bestand: ca. 9.400 Kfz/24 h, Prognose: ca. 7.100 Kfz/24 h).

In dem Straßenzug wird in Mittellage eine Straßenbahntrasse geführt, die von zwei Linien (durchgängig die Linie 4, abschnittsweise die Linie 10 bzw. 6) im Tagesverkehr im 10-Minuten-Takt befahren wird. Das Verkehrsaufkommen im Straßenbahnverkehr beträgt im Querschnitt der Schandauer Straße ca. 9.400 Fahrgäste je Werktag. Die Haltestellen bieten keine sicheren, nutzerfreundlichen und behindertengerechten Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV. Die Buslinien 65 und 85 kreuzen im Zuge der Altenberger Straße die Schandauer Straße. Die Buslinie 87 auf der Altenberger Straße von Süden kommend tangiert die Schandauer Straße und hat eine Endhaltestelle auf der Bärensteiner Straße.

Bedingt durch den akuten Verschleißzustand, der sich im vergangenen Winter noch verschlechtert hat, muss die Gleisanlage im gesamten Streckenabschnitt zeitnah grundhaft erneuert werden. Ebenfalls ist der Straßenzustand dringendst sanierungsbedürftig. Darüber hinaus entstehen durch den vorhandenen Pflasterbelag sehr große Schallemissionen.

Im betrachteten Straßenzug mit einer Länge von ca. 1.250 m gibt es keine Radverkehrsanlagen.

Von den ursprünglich alleinartig straßenbegleitenden Bäumen existieren nur noch einzelne.

Diese Planung schließt an die vom Stadtrat am 10. Dezember 2009 beschlossene Vorplanung „Schandauer Straße zwischen Bergmannstraße und Lauensteiner Straße“ (Beschluss Nr.: V0001/09) an.

Der Verkehrszug tangiert den vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 677 Wohn- und Einzelhandelsbebauung Schandauer Straße, die Denkmalschutzgebietssatzung D 1 Blasewitz/Striesen-Nordost, die denkmalgeschützte Sachgesamtheit des Johannfriedhofes sowie zahlreiche Gebäude als Einzeldenkmal.

Für die Verkehrsbaumaßnahme ist ein Planrechtsverfahren durchzuführen.

## **2. Zielsetzung**

Mit der Realisierung der Verkehrsbaumaßnahme sollen folgende Planungsziele erreicht werden (Reihenfolge stellt keine Rangfolge dar):

- Sanierung bzw. Neubau der Gleisinfrastruktur, der Fahrbahnen und der Gehbahnen
- Herstellung sicherer, nutzerfreundlicher und behindertengerechter Haltestellen
- Verknüpfung von Straßenbahn- und Buslinien mit geringen Umsteigewegen
- Gewährleistung eines behinderungsarmen ÖPNV und ausreichender Kfz-Durchlassfähigkeit einschließlich der Erschließung anliegender Grundstücke
- Verbesserung für den Radverkehr durch Einordnung gesonderter Radverkehrsanlagen
- Beibehaltung bzw. Ausbildung ausreichend breiter Fußgängeranlagen
- Wiederherstellung der Alleepflanzung
- Verringerung der Umweltbelastung (z. B. durch Einbau eines Asphaltbelages) und Verstärkung des Kfz-Verkehrs

Mit dem Ausbau der Verkehrsanlage soll ein Straßenraum entstehen, der die vorhandenen, teilweise sehr desolaten Verkehrsverhältnisse beseitigt, die Belange aller Verkehrsteilnehmenden beachtet und sich in das städtebauliche Umfeld integriert.

### 3. Planungskonzept

Der beabsichtigte Ausbau der Verkehrsanlage gemäß Anlage 2 umfasst die im Folgenden benannten wichtigen Aspekte:

- *Regelquerschnitt (Anlage 3)*

Die Verkehrsbelastung in dem in Rede stehenden Straßenzug ist sehr unterschiedlich (siehe 1. Ausgangssituation).

- Abschnitt Lauensteiner Straße – Altenberger Straße  
Der vorgeschlagene Regelquerschnitt nimmt die Grundsätze des Regelquerschnittes der bereits beschlossenen Straßenabschnitte Borsbergstraße und Schandauer Straße zwischen Fetscherplatz und Lauensteiner Straße auf.

Die Straßenbahn wird in Mittellage auf einem überfahrbaren gestalterisch abgesetzten Gleisbereich geführt. Daneben werden beidseitig ein 3,25 m breiter Kfz-Fahstreifen und Radfahstreifen (1,85 m) eingeordnet. Die Gehwegausbildung erfolgt unter Beachtung der vorhandenen Grundstückssituationen bzw. notwendigen Grundstücksinanspruchnahme in einer Breite von mindestens 2,50 m. Die auf der Südseite vereinzelt stehenden Altbäume und die Jungbäume auf der Nordseite können nicht erhalten werden. Eine Wiederherstellung einer beidseitigen Baumreihe ist vorgesehen. Auf der Nordseite wird vor den zahlreichen Einzelhandelseinrichtungen ein Parkstreifen ausgebildet.

- Abschnitt Altenberger Straße – Schlömilchstraße  
Ausgenommen von dem Verziehungsbereich bis zur Haltestelle Ludwig-Hartmann-Straße wird unter Beachtung der wesentlich geringeren Verkehrsbelastung, des vorhandenen Straßenraumes und der denkmalgeschützten Sachgesamtheit Johannisfriedhof ein veränderter Regelquerschnitt entwickelt.

Der Gleisbereich wird durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) mitgenutzt. Daneben werden beidseitig Fahrflächen für Radfahrer und Gehwege ausgebildet. Diese Fahrflächen für Radfahrer neben dem Gleisbereich sind erforderlich, um eine Behinderung des Straßenbahnverkehrs zu vermeiden und grundsätzliche Voraussetzung einer Förderung der Verkehrsbaumaßnahme. Zudem kann der Radverkehr sicherer geführt werden. Die Kennzeichnung dieser Fahrfläche (z. B. Radfahstreifen oder Schutzstreifen) wird mit der im weiteren Planungsprozess zu entwickelnden Planunterlage für die verkehrsrechtliche Anordnung entschieden.

Geplant sind Baumreihen auf beiden Seiten der Straße durch teilweisen Baumerhalt und Neupflanzungen.

Der Achsabstand der Straßenbahngleise wird so angepasst, dass ein ausreichender Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr und der Straßenbahn in der freien Strecke und den Haltestellen vorhanden ist, ohne dass mehrmalige Verzierungen der Gleisanlagen und des Straßenbordes notwendig sind.

- *Haltestellen*

Bis auf die landwärtige Haltestelle Altenberger Straße werden alle Straßenbahnhaltestellen aus räumlichen und gestalterischen Gründen als Kap-Haltestellen mit angehobener Radfahrbahn ausgebildet. Diese neue Haltestellenform wird in diesem Jahr erstmals an der Pirnaer Landstraße im Bereich der Staatsoperette realisiert. Sie entspricht den neuen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Die Haltestellen werden behindertengerecht und damit für alle Fahrgäste sicher und nutzerfreundlich gestaltet.

Die landwärtige Haltestelle Altenberger Straße wird, wie die Haltestellen in den davorliegenden Straßenabschnitten, als Variante mit angehobener Kfz-Fahrbahn ausgebildet. Dies ist zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes erforderlich.

Die Bushaltestelle der Linien 65 und 85 in der Altenberger Straße in Richtung Schillerplatz ist nördlich der Schandauer Straße verlegt worden, um für eine Hauptumsteigebeziehung zur Straßenbahn kurze Umsteigewege ohne Straßenüberquerung zu gewährleisten.

Die Straßenbahn- und Bushaltestellen am Knotenpunkt Schandauer Straße/Altenberger Straße werden von ca. 6.700 Ein- und Aussteigern je Werktag frequentiert.

Um die Schandauer Straße zu entlasten, werden die fahrplantechnologischen Wartezeiten bei der Linienveränderung 10 → 12 von der Schandauer Straße in die Haltestelle in der Ludwig-Hartmann-Straße in Richtung Schillerplatz verlegt. Sollten sich unvorhersehbare Probleme durch das Warten der Straßenbahn in der Ludwig-Hartmann-Straße zeigen, kann durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen die Zufahrt für den Kfz-Verkehr von der Schandauer Straße in die Ludwig-Hartmann-Straße unterbunden werden. Für die Gegenrichtung 12 → 10 bleibt die Linienveränderung in der Ludwig-Hartmann-Straße bestehen.

Die Lage der Haltestellen in der Wehlener Straße werden bezüglich einer besseren Erschließung optimiert.

An den Haltestellen werden Fahrradbügel eingeordnet, um die vorhandene intermodale Nutzung des Fahrrades und des ÖPNV (Bike und Ride) zu unterstützen.

- *Knotenpunkt Schandauer Straße/Altenberger Straße*

Die räumliche Situation im Bereich des Programmkinos Ost erfordert zur Gewährleistung einer entsprechenden Gehwegbreite im Bereich der Eingangstreppe den Wegfall des Kfz-Linksabbiegefahrstreifens in der Knotenpunktzufahrt Schandauer Straße Ost. Dieser Linksabbiegestrom ist nicht groß (Bestand: 710 Kfz/24 h, Prognose: 150 Kfz/24 h) und kann ohne große Umwege und Mehrbelastungen durch sogenannte Blockumfahrungen (z. B. Wehlener Straße – Schaufußstraße – Kipsdorfer Straße – Altenberger Straße) geführt werden. Deshalb wird das vorhandene Linksabbiegeverbot an dem Knotenpunkt Wehlener Straße/Schaufußstraße zur Realisierung dieser alternativen Linksabbiegemöglichkeit abgeordnet.

Alle anderen Fahrbeziehungen und Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr bleiben erhalten. Die Linksabbieger in der Zufahrt der Schandauer Straße West werden wie bisher auf dem Gleisbereich geführt.

Die durchgeführte Verkehrssimulation zeigt, dass mit der geplanten Ausbauf orm des Knotenpunktes die heutigen sowie die prognostizierten Verkehrsströme in ausreichender Qualität bewältigt werden können.

#### **4. Alternativvarianten**

Im Rahmen der Bearbeitung des Planungskonzeptes wurden verschiedene Varianten mit veränderter Aufteilung des Straßenquerschnittes ausgewiesen und erörtert. Wesentliche Varianten werden im Folgenden beschrieben.

Als eine alternative Grundvariante ist die Anlage eines durchgehenden Kfz-Fahrstreifens in landwärtiger Richtung neben dem Straßenbahngleis bis zur Schlömilchstraße untersucht

worden. Diese Variante wird als nicht umsetzbar beurteilt, da die Eingriffe in private Grundstücke sehr groß sind und die Funktionen bestimmter Gewerbeeinheiten (z. B. Fahrradladen, Cafe) stark beeinträchtigt werden. Weiterhin würde in der Wehlener Straße durch die dadurch notwendige Verbreiterung des Straßenraumes die Umgebung der Sachgesamtheit des Johannesfriedhofes, die ebenfalls unter Denkmalschutz steht, zu viel verändert. Die Verkehrsbelegung erfordert keinen separaten Kfz-Fahstreifen neben dem Gleisbereich.

Am Knotenpunkt Schandauer Straße/Altenberger Straße sind verschiedene Haltestellenlagen und -formen betrachtet worden. In der Abwägung wurde unter Beachtung der Verkehrssicherheit, der Erschließung, der Umsteigebeziehungen, der stadträumlichen Gegebenheiten und der Leistungsfähigkeit die in der Anlage 2 dargestellte Variante bestimmt.

## 5. Verfahrensbeteiligte

Folgende Ämter und Planungsbeteiligte sind in die Erarbeitung der Vorplanung involviert:

Straßen- und Tiefbauamt  
 Stadtplanungsamt  
 Umweltamt  
 Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft  
 Ortsamt Blasewitz  
 Amt für Kultur und Denkmalschutz  
 Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Dem Planungskonzept gemäß Anlage 2 stimmten alle Verfahrensbeteiligten grundsätzlich zu.

## 6. Sicherheitsaudit

Für die Planung wurde ein Sicherheitsaudit durchgeführt. Die zur Vorzugslösung bestimmte Planungsvariante wird bestätigt. Die gegebenen Hinweise wurden berücksichtigt und in das Planungskonzept eingearbeitet.

## 7. Kosten

Die Gesamtinvestitionskosten (Brutto) für das Vorhaben betragen nach dem gegenwärtigen Bearbeitungsstand geschätzte ca. 7,5 Mio. EUR.

Diese unterteilen sich in etwa wie folgt:

– Grunderwerb	0,21 Mio. EUR
– Gleise, Fahrleitung, Haltestellen	3,91 Mio. EUR
– Straßenbau, Signalanlagen	3,14 Mio. EUR
– Grünanlagen, Bäume, Ausgleichsmaßnahmen	0,23 Mio. EUR

Aufwendungen für die Leitungsverlegung der Ver- und Entsorgung sind nicht in den Gesamtkosten enthalten, da zum Zeitpunkt der Vorplanung von den Medienträgern noch keine abschließenden Aussagen getroffen werden konnten.

Schallschutzmaßnahmen bezüglich des Kraftfahrzeugverkehrs sind aufgrund des baulichen Eingriffs in die Verkehrsanlage nicht erforderlich, da unter anderem allein durch den geplanten Belagwechsel (Pflaster → Asphalt) die Geräuschbelastung sich um bis zu 6 dB reduziert. Durch die teilweise Änderung der Gleislage sind bezüglich des Straßenbahnverkehrs die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Entwurfsplanung gutachterlich zu untersuchen.

## 8. Finanzierung und Umsetzung

Maßnahmeträger ist die Landeshauptstadt Dresden. Der Teilabschnitt des Bauvorhabens von der Lauensteiner Straße bis zur Ludwig-Hartmann-Straße ist in den mittelfristigen Finanzplan für 2013 eingeordnet. Die Finanzierung für die Wehlener Straße von der Ludwig-Hartmann-Straße bis zur Schlömilchstraße ist noch zu sichern. Für einen Baubeginn des gesamten Straßenzuges Borsbergstraße – Schandauer Straße im Jahr 2012 sind im beschlossenen Haushalt 2011/2012 Geldmittel eingestellt.

Die anteiligen Investitionsmittel der Dresdner Verkehrsbetriebe AG sind aufgrund des dringenden Handlungsbedarfes im mittelfristigen Wirtschaftsplan der Dresdner Verkehrsbetriebe AG enthalten. Eine Objektvereinbarung zur Verkehrsbaumaßnahme wird zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG abgeschlossen. Um die Beeinträchtigungen für die Bürger und den Straßenbahn- sowie Kfz-Verkehr so kurz wie möglich zu halten, sind sowohl die Dresdner Verkehrsbetriebe AG als auch die Stadtverwaltung an einer kurzen Bauzeit für den gesamten Straßenzug interessiert.

Zum gegebenen Zeitpunkt wird durch den Straßenbaulastträger ein Förderantrag gestellt.

### **Anlagenverzeichnis:**

Anlage 1:	Übersichtsplan
Anlage 2:	Lageplan Blatt 1, Lageplan Blatt 2
Anlage 3.1, 3.2:	Regelquerschnitte

Helma Orosz