



Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Postfach 10 09 55  
01079 Dresden

Telefon: (0351) 857-2299  
Telefax: (0351) 857-2275

**BV Straßenbahnanbindung Messe/Ostragehege  
aus Richtung Friedrichstadt**

**Anlage 2.1**

**Erläuterungsbericht zur Stadtratsvorlage**

**August 2009**

**DVB AG**

## **Inhaltsverzeichnis des Erläuterungsberichtes der Vorplanung**

- 1. Darstellung der Baumaßnahme**
  - 1.1 Lage im Stadtgebiet
  - 1.2 Gleis- und straßenbauliche Beschreibung
- 2. Notwendigkeit der Baumaßnahme**
  - 2.1 Vorgeschichte der Planung
  - 2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse
  - 2.3 Anforderung an die gleis- und straßenbauliche Infrastruktur
- 3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme/Varianten**
  - 3.1 Beschreibung und Beurteilung der Varianten, Vorzugsvariante
  - 3.2 Kurze Charakterisierung von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum
- 4 Technische Gestaltung der Baumaßnahme**
  - 4.1 Trassierung
  - 4.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz
  - 4.3 Haltestellen
  - 4.4 Öffentliche Verkehrsanlagen, Rad- und Gehwege, ruhender Verkehr
  - 4.5 Ingenieurbauwerke
- 5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**
  - 5.1 Lärmschutzmaßnahmen
  - 5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft
- 6. Inanspruchnahme von Grundstücken**
- 7. Zusammenwirken mit anderen Beteiligten**
- 8. Kosten**

# 1. Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Lage im Stadtgebiet

Am nordwestlichen Rand des unmittelbaren Stadtzentrums von Dresden liegt im Friedrichstädter Elbbogen das Große Ostragehege mit dem denkmalgeschützten, von Hans Erlwein entworfenen Bauensemble des städtischen Vieh- und Schlachthofes. Es ist eingebettet in ein Landschaftsschutzgebiet mit der neu gebauten Messe und dem Sportgymnasium, sowie größeren ungenutzten Arealen auf denen die Ansiedlung von zusätzlichen Sport-, Freizeit- und Ausstellungsflächen geplant ist. Mit der attraktiven Anbindung des Geländes durch eine Straßenbahnlinie soll diese und auch die weitere Ansiedlung von gewerblichen Unternehmen gefördert werden.

Das Plangebiet befindet sich vollständig im rechtswirksamen Überschwemmungsgebiet der Elbe und im Bereich Magdeburger Str. zusätzlich im Überschwemmungsgebiet der Weißeritz.

## 1.2 Gleis- und straßenbauliche Beschreibung

Derzeit wird das Gelände aus Richtung Innenstadt durch den um das Ostragehege führenden Messering, aus Richtung Autobahn BAB 4 und Bundesstraße B 6 über die Brücke der „Flutrinne Großes Ostragehege“ und die in das Innere des Areals zur Messe und den zugehörigen Parkplätzen führende Straße „Zur Messe“ für den MIV erschlossen. In der Flutrinne befindet sich ein Parkplatz von dem aus eine fußläufige Erschließung der Ostrainsel möglich ist.

Eine Erschließung durch den ÖPNV erfolgt durch die Buslinie 75 die, vom Postplatz kommend, über die Flutrinnenbrücke zur Messe auf dem vorhandenen Straßennetz fährt und damit bei großen Veranstaltungen regelmäßig stark vom MIV behindert wird.

# 2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

## 2.1 Vorgeschichte der Planung

Bereits in den 90-er Jahren wurden Untersuchungen zur besseren Verkehrerschließung des Ostrageheges durchgeführt.

Auf dem Gelände zwischen der Elbe und der Flutrinne Großes Ostragehege gelegen, hat sich in den vergangenen Jahren sowohl verstärkt gewerbliche, als auch, vor allem mit dem Umbau des alten Schlachthofgeländes zum Messegelände, kulturelle Nutzung angesiedelt. Weiterhin wurde im Osten des Gebietes mittlerweile das Sportschulzentrum für ca. 900 Schüler errichtet und es sind weitere Sportstätten vorhanden.

Das Messegelände wird derzeit, außer für die Durchführung verschiedenster Messen, auch für kulturelle Veranstaltungen und Kongresse genutzt. Im direkten Bereich der

Flutrinne befindet sich ein Freiluftveranstaltungsgelände, welches für Konzerte nutzbar ist und ansonsten als Parkplatz für Messebesucher zur Verfügung steht.

Für das Gebiet wurde im Rahmenplan Nr. 763, Großes Ostragehege (Stadtratsbeschluss Nr. 2810-70-98 vom 29.01.1998) die städtebauliche Entwicklung des Ostrageheges und seine städtebauliche Integration unter Wahrung und Nutzung der besonders wertvollen landschaftlichen Situation bei Erhaltung und Aufwertung des Erlweinschen Denkmalensembles des ehemaligen Dresdner Vieh- und Schlachthofes als übergeordnetes Ziel aller Planungen festgeschrieben.

Gleichzeitig enthält der Rahmenplan ein Verkehrskonzept, in welchem die Hapterschließung des Ostrageheges mittels Straßenbahn über die Flutrinne vorerst bis zum Pappelwäldchen nördlich der Messe und perspektivisch auch die Weiterführung der Straßenbahntrasse in nördlicher Richtung über eine Elbbrücke bis zu den Stadtgebieten Übigau, Kaditz und damit an die dort an der Autobahnanschlussstelle Neustadt der A4 gelegenen P + R – Parkplätze vorgesehen ist. Diese Option wird nicht Inhalt der vorliegenden Planung sein, jedoch in der Lage der Gleisschleife am Endpunkt Ostragehege Berücksichtigung finden, indem diese die Richtung eines später möglichen Anschlusses über die Elbe aufnimmt.

Mit der Entwicklung des Ostrageheges zum Messe- und Veranstaltungsort sowie dem Ausbau der gewerblichen Nutzung und dem damit verbundenen Verkehrsaufkommen wird eine effektive Verkehrserschließung des Ostrageheges immer dringlicher.

Aufgrund der vorgenannten Entwicklung und um eine große Zahl von Besuchern in kurzer Zeit und in hoher Qualität zum und vom Messegelände zu bringen, wird ein Verkehrsträgerwechsel von dem derzeit auf der Ostrainsel verkehrenden Bus der Linie 75 auf die Straßenbahn angestrebt. Die damit erreichbare wesentlich leistungsfähigere straßenunabhängige ÖPNV-Anbindung des Ostrageheges wird einen deutlichen Einfluss auf die Attraktivität des Messestandortes Dresden sowie insgesamt auf die weitere Strukturentwicklung dieses Gebietes haben.

## 2.1 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse

Das Messegelände wird für den Individualverkehr derzeit vom Stadtzentrum aus über den entlang des Elbbogens führenden Messering und die Straße „Zur Messe“ erschlossen.

Aus Richtung der Autobahn A4 ist das Gebiet über die B6 (Magdeburger Str.) und die zweispurige Schlachthofbrücke über die Flutrinne Großes Ostragehege zu erreichen. Die im Messebereich vorhandenen Parkplätze sind für die Veranstaltungen nicht ausreichend, so dass die Nutzung von P + R Parkplätzen z.B. an der AS Neustadt in Richtung Kaditz und dort der Umstieg auf einen attraktiven ÖPNV zur Messe anzustreben ist.

Die Buslinie 75 als derzeitige einzige ÖPNV-Erschließung für das Gebiet fährt, gemeinsam mit dem MIV und ohne separate Führung durch Busspuren, über die

Magdeburger Str. und die Schlachthofbrücke zur Messe und wird damit in Zeiten des dichten MIV - An- und Abreiseverkehrs zu Veranstaltungen stark behindert.

Folgende Veranstaltungen sind jährlich zu erwarten:

6 große Messen	< 8000 Besucher
6 kleine Messen	< 6000 Besucher
8 Veranstaltungen	< 2000 Besucher
4 Konzerte	< 5500 Besucher

Es zeigt sich, dass nur mit einem von den Verkehrsanlagen des Individualverkehrs unabhängigen Verkehrsmittel mit entsprechender Beförderungskapazität und einem Anschluss an vorhandene P + R Parkplätze in Autobahnnähe die Beförderung eines hohen Besucheraufkommens in guter Qualität bewältigt werden kann.

### 2.3 Anforderung an die gleis- und straßenbauliche Infrastruktur

In Ergänzung des vorhandenen Straßennetzes soll die geplante Straßenbahntrasse möglichst durchgehend auf einem unabhängigen Bahnkörper und damit unbeeinflusst vom Individualverkehr ab dem Gleisdreieck Friedrichstadt bis zum neuen Endpunkt nordöstlich der Messe geführt werden. Die Trassenführung soll im Endpunktbereich Messe eine Möglichkeit zum Abstellen von 2 Strab-Zügen bieten und gleichzeitig die Option zur zukünftigen Weiterführung der Gleistrasse über die Elbe in Richtung Übigau/Kaditz offen lassen.

Das Baufeld erstreckt sich über ca. 1,3 km vom derzeitigen Endpunkt der Linie 10, dem Gleisdreieck Friedrichstadt, in nördliche Richtung über die Schlachthofstr., durch die Flutrinne Großes Ostragehege zum Ostragehege, weiter entlang des Messeringes auf der Straße „Zur Messe“ bis zum neuen Endpunkt Ostragehege nördlich der Dresdner Messe.

Die Lage im Überschwemmungsgebiet und die Querung der Hochwasserschutzanlagen erfordern die Berücksichtigung des Hochwasserschutzes.

Im gesamten Streckenverlauf sollen 4 barrierefreie Haltestellen vorgesehen werden:

- Alberthafen
- Ostragehege Messehalle 1
- Zur Messe
- Messering (Endpunkt Gleisschleife)

Der Endpunkt wird mit einem Endpunktgebäude ausgestattet, dabei wird die Nutzung eines vorhandenen Gebäudes angestrebt.

Die Andienung der Gebäude, Frei- und Parkflächen des Messegeländes und aller weiteren Anlieger wird mindestens in der derzeitigen Qualität ermöglicht.

### 3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Bei der Planung der neuen Gleistrasse wurde eine strikte Trennung des MIV vom ÖPNV angestrebt, um bei hohem Besucher- und damit Verkehrsaufkommen eine Behinderung des ÖPNV durch den MIV von vornherein zu verhindern.

Die Gleistrasse soll deshalb bereits ab der Querung der Magdeburger Str. als unabhängiger Bahnkörper westlich **neben** der Schlachthofstr. geführt werden.

Im Bereich des Ostrageheges soll das Gleis separat südlich des Messeringes im Bereich der Böschung geführt werden. Innerhalb des Messegeländes ermöglichen die bereits vorhandenen 2 Richtungsfahrbahnen der Straße „Zur Messe“ die getrennte Anordnung einer MIV- und einer Gleistrasse.

Damit ist es möglich, die gesamte Streckenführung des Gleises, abgesehen von den Straßenquerungen, unabhängig vom MIV zu trassieren.

#### 3.1 Beschreibung und Beurteilung der Varianten, Vorzugsvariante

Es wurden im Rahmen der Vorplanung 4 Varianten, teilweise mit Untervarianten untersucht, die in der als Anlage 2.2 beigefügten Variantenvergleichsmatrix dargestellt sind.

Die Vorzugsvariante beinhaltet die Trassenführung über eine neu zu errichtende, parallel zur Straßenbrücke verlaufende Straßenbahnbrücke über die Flutrinne, mit einer Gleisschleife als Endpunkt nördlich der Messe.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist als Anlage 2.6 angefügt.

#### 3.2 Kurze Charakterisierung von Umweltbelangen im Untersuchungsraum

Die neu zu bauende Gleistrasse liegt im Bereich des rechtswirksamen Überflutungsgebietes der Elbe und teilweise im Überflutungsgebiet der Weißeritz und quert die Flutrinne Großes Ostragehege.

Die Flutrinne Großes Ostragehege ist eine künstliche Hochwasserschutzanlage mit Gewässerfunktion.

Bei der Planung einer neuen Straßenbahnbrücke wurde darauf geachtet, dass durch eine optimierte Stützenstellung des neuen Brückenbauwerks im Schatten der Stützen der vorhandenen Straßenbrücke, sowie durch die Führung der Gleistrasse mit geringstem Eingriff in die Böschung zum Messering, der Fließquerschnitt der Flutrinne so wenig wie möglich eingeschränkt wird. Eine diesbezügliche hydraulische Untersuchung wird Bestandteil der weiteren Planung sein.

Im Bereich der Böschung entlang des Messeringes gibt es einen alten Baumbestand.

Südlich der Flutrinne befindet sich beidseits der Schlachthofstraße ein gemischtaltriger Baumbestand aus Linden. Er setzt sich aus einer Winter-Linden-Allee (Pflanzjahr 2001) sowie am Böschungsfuß aus Altbäumen (ebenfalls Linden) zusammen. Durch die westliche Anordnung der neuen Trasse sind auf dieser Seite alle Alleebäume zu fällen. Eine Linde am Böschungsfuß kann erhalten werden. Zum Ausgleich sollte nach Möglichkeit der Alleecharakter wiederhergestellt werden. Dazu werden Baumstandorte in die Verkehrsraumplanung eingeordnet.

Im Bereich der zukünftigen Gleisschleife befindet sich derzeit eine Gehölzfläche welche überwiegend mit Pappeln bewachsen ist.

## 4. Technische Gestaltung der Baumaßnahme

### 4.1 Trassierung

Die gesamte Gleistrasse wird mit einem Achsabstand von mindestens 3,00 m, bei Mittelmaststellung mindestens 3,40 m und einer Entwurfsgeschwindigkeit  $v_e = 50\text{km/h}$  im Straßenquerschnitt und  $v_e = 70\text{ km/h}$  im besonderen Bahnkörper trassiert.

Die straßenbündigen Bereiche werden mit Asphaltedeckung versehen, auf der Brücke wird ein offener Oberbau geplant, im Bereich der Schlachthofstraße und der Böschung am Messering ist Rasengleis vorzusehen. Der Deckenschluss des Gleisbereiches auf der Straße „Zur Messe“ wird im Rahmen der weiteren Planung festgelegt (Anlage 2.3).

### 4.2 Kreuzungen und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Mit der Errichtung der Gleistrasse ergeben sich die folgenden neuen Kreuzungen zwischen MIV und Straßenbahn:

- signalisierte, rechtwinklige Gleisquerung der Magdeburger Str. westlich der Schlachthofstr.
- rechtwinklige Gleisquerung des Messeringes in Höhe der westlichen Fahrbahn der Straße „Zur Messe“ mittels BÜ Signalisierung

Im Rahmen der Vorplanung wurde die Kreuzung Magdeburger- / Schlachthofstraße überschläglich bemessen und die verkehrstechnische Leistungsfähigkeit auf Basis der vorgegebenen Verkehrsbelastungen nachgewiesen (Anlage 5). Es ergeben sich mit der Prognosebelastung 2020 Qualitätsstufen A und B, mit Werten der vorhandenen Zählungen bei Messebetrieb (März 2009) werden Qualitätsstufen A bis D erreicht.

Von der Haltestelle „Ostragehege Messehalle 1“ werden die Fußgänger über eine neu zu errichtende Verkehrsinsel im Bereich der westlichen Knotenzufahrt Messering / Schlachthofstraße zum Eingang der Messehalle 1 geführt.

Für die Verkehrsführung auf der Straße „Zur Messe“ wurden die folgenden 2 Varianten untersucht.

#### Variante 1:

Im Messegelände wird der MIV auf der östlichen Fahrbahn im Zweirichtungsverkehr geführt. Durch die Anordnung des Wendekreises in neuer Lage wird ein Zweirichtungsverkehr ermöglicht. Dazu muss die vorhandene Fahrbahn stellenweise aufgeweitet werden um zwei ausreichend breite Fahrspuren zu erhalten. Die Einordnung erforderlicher Andienungsflächen vor der Messe sowie die Erreichbarkeit der Fahrradständer im derzeitigen Mittelstreifen stellen sich in dieser Variante jedoch als problematisch dar.

#### Variante 2:

Die Anbindung der östlichen Fahrbahn „Zur Messe“ an den östlich hinter dem Messegelände entlang laufenden Messering durch eine neu zu errichtende Planstraße nördlich der Messe ermöglicht einen Richtungsverkehr des MIV um das Messegelände. Diese Verkehrsführung würde die problemlose Einordnung von Andienungsflächen (Bus, LKW, Behindertenparkflächen) vor dem Messeeingang gestatten und die Verkehrsführung des MIV vereinfachen. Damit wird sich das Konfliktpotential zwischen Fußgängern und MIV auf Grund des dann vorherrschenden Einrichtungsverkehrs reduzieren.

Die Variante 2 wird als Vorzugsvariante in der weiteren Planung verfolgt.

### 4.3 Haltestellen

Im gesamten Streckenverlauf sind die folgenden Haltestellen vorgesehen:

#### Hst. Alberthafen (Querschnitt siehe Anlage 2.4)

Unmittelbar nördlich der Querung der Magdeburger Str. westlich neben der Schlachthofstr. wird die barrierefreie Haltestelle mit einer nutzbaren Länge von 45 m, beidseitig 5,00 m langen Rampen sowie 4,00 m breiten, signalisierten Fußgängerfurten über den Gleisbereich hergestellt. Zu- und Abgänge erhält sie am südlichen Ende von/zur nordwestlichen Gehbahn der Magdeburger Str. und am nördlichen Ende von/zur östlichen Gehbahn der Schlachthofstr., dem Baumarkt und der Gaststätte Alberthafen.

#### Ostragehege Messehalle 1

Die Haltestelle mit einer Nutzlänge von 45 m ist barrierefrei, besitzt beidseitig 5,00 m lange Rampen und jeweils 4,00 m breite Fußgängerfurten über den Gleisbereich. Der stadtwärtige, 4,20 m breite Bahnsteig liegt auf einer ca. 2,90 m breiten Auskragung der Brückenkonstruktion, die landwärtige Haltestelle geht in den westlichen Gehweg der Schlachthofbrücke über und bildet so die Anbindung des Fußgängerverkehrs zur Schlachthofbrücke und damit zum Messering, zur Messehalle 1 sowie dem Sportgymnasium.



Die Fußgängeranbindung von und zur Haltestelle erfolgt hier über die Haltestelle auf die Straßenbrücke und von dort über den zu signalisierenden Knoten Schlachthofstr./Messering in Richtung Sportgymnasium, Open Air Gelände bzw. Messehalle 1.

Die Lage der Haltestelle im Bereich der Böschung entlang des Messerings wurde geprüft. Folgende Gründe führten zur Vorzugsvariante der Haltestelle auf der Brücke über die Flutrinne.

- Konflikt mit Baumstandorten (Fällung von 5 alten Bäumen erforderlich)
- Wege für den täglich genutzten Schülerverkehr sowie für Veranstaltungen in der Flutrinne sind bei Haltestellenlage entlang der Böschung länger
- Wege zur Messehalle 1 sind in beiden Haltestellenvarianten annähernd gleich

#### Messe Dresden

Die Haltestelle liegt vor dem Haupteingang der Messe, auf der westlichen Richtungsfahrbahn der Straße „Zur Messe“ und hat gleichfalls eine Nutzlänge von 45 m, ist barrierefrei und besitzt beidseitig 5,00 m lange Rampen und jeweils 4,00 m breite Fußgängerfurten. Die Fußgängerführung erfolgt über die gesamte Breite der Haltestelle signalisiert über die neu zu ordnende Fläche und die Fahrbahn vor der Messehalle.

#### Messering (Endpunkt)

Im Bereich der Gleisschleife wird eine behindertengerechte Haltestelle mit 30 m Länge und minimaler Ausstattung eingerichtet werden. Innerhalb der Gleisschleife wird eine 2,00 m breite Haltestellenfläche (nicht behindertengerecht) befestigt.

Die Fußgängeranbindung erfolgt über neu zu errichtende Gehwege entlang des südlichen Abschnitts der Gleisschleife zu den Gehbahnen der Straße „Zur Messe“.

#### Eissporthalle

Die Erschließung der Eissporthalle erfolgt zukünftig mittels Straßenbahn an der Haltestelle Krankenhaus Friedrichstadt auf der Friedrichstraße. Eine dem Konzept des B-Planes Nr. 194 entsprechende, neu zu errichtende Gehwegbeziehung über das Bramschgelände (Gehwegbreite 4,50 m, Länge 309 m) bildet die fußläufige Verbindung zwischen der Eissporthalle und der Haltestelle Krankenhaus Friedrichstadt.

#### 4.4 Öffentliche Verkehrsanlagen, Rad- und Gehwege, ruhender Verkehr

Die vorhandenen Fahrbeziehungen für den MIV werden überwiegend ohne Änderungen beibehalten. Lediglich der Verkehrsablauf im unmittelbaren Messegelände (Straße „Zur Messe“) wird wie im Pkt 4.2 in der Vorzugsvariante 2 dargestellt, als Einrichtungsverkehr über die östliche Richtungsfahrbahn zum nördlichen Messering geführt. Dadurch ergibt sich in dem durch Messebesucher stark beanspruchten Messevorplatz eine übersichtliche und klar zu gliedernde Verkehrsführung, welche auch eine unmittelbare Andienung der Messe für Behinderte und Reisebusse ermöglicht.

Wegen der Einordnung der neuen Gleistrasse westlich neben der Schlachthofstr. muss die derzeit dort vorhandene Anbindung des Elberadweges an die Schlachthofstr. zukünftig über die östlich der Straßenbrücke gelegene Anliegerstraße geführt werden.

Die vorhandenen Gehwege im gesamten Baubereich werden nur in geringem Umfang verändert und stellenweise, vor allem im Bereich neuer Haltestellen, ergänzt.

Durch das Bauvorhaben wird kein Eingriff in die Flächen für den ruhenden Verkehr vorgenommen, so dass es keine Änderungen am bestehenden Konzept geben wird.

Im gesamten Bereich wird die Beleuchtungsanlage auf öffentlichen Flächen bei Erfordernis den veränderten Verkehrsbedingungen angepasst, beziehungsweise in Abschnitten neu gebaut.

Im Rahmen der Erstellung einer Freiraumkonzeption werden die freiflächen-gestalterischen Belange für den gesamten Abschnitt der Straße „Zur Messe“ unter der Beachtung der städtebaulichen Rahmenbedingungen konzeptionell bearbeitet. Das Gestaltungskonzept wird dann, entsprechend den finanziellen Randbedingungen, stufenweise umgesetzt werden.

#### 4.5 Ingenieurbauwerke

In der Vorzugsvariante ist vorgesehen, für die Querung der Flutrinne Großes Ostragehege mit der Gleistrasse unmittelbar neben der vorhandenen Straßenbrücke eine parallel führende Brücke für die Straßenbahn zu errichten.

Diese soll sich architektonisch weitgehend an die vorhandene Straßenbrücke anlehnen, ihre Stützen sollen aus strömungstechnischen Gründen im Schatten der Stützen der Straßenbrücke stehen.

Die Straßenbahnbrücke mit einer Breite von 8,95 m wird zur Straßenbrücke einen technologisch bedingten Abstand von 1,50m und im Bereich der auf der Brücke liegenden Haltestelle „Messehalle1“ eine Verbindung zur Straßenbrücke haben.

Entlang des Messeringes soll die Gleistrasse, von der Brücke kommend, bis zum Abzweig in die Straße „Zur Messe“ neben der vorhandenen Böschung geführt werden. Dabei liegt der Gleisbereich zur Flutrinne hin auf einer, auf zwei Reihen einzelner Bohrpfähle gelagerten Konstruktion, vor dem Fuß der vorhandenen Böschung. Die Flucht der aufgeständerten Gleiskonstruktion befindet sich in der Verlängerung des nördlichen Brückenwiderlagers der Straßenbrücke, so dass eine Einengung des Fließquerschnitts der Flutrinne weitgehend verhindert wird. Die Gestaltung der Stützwandkonstruktion soll nach architektonischen und funktionalen Vorgaben realisiert werden.

## 5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

### 5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Die neue Straßenbahntrasse tangiert im Bereich Schlachthofstraße Süd mehrere Kleingärten und im Bereich Schlachthofstraße Nord die Gaststätte „Fischhaus“, welche auch Hotelzimmer anbietet. Es wurde eine Schalltechnische Vorbetrachtung durchgeführt (Anlage 4) in deren Ergebnis für den Bereich „Fischhaus“ Grenzwertüberschreitungen in den Nachtstunden prognostiziert werden, wodurch Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

### 5.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

Nach dem derzeitigen Planungsstand beansprucht das geplante Vorhaben eine überschlägig ermittelte Gesamtfläche von ca. 18.300 m<sup>2</sup>. Diese teilt sich in voll- und teilversiegelte Verkehrsflächen, intensiv genutzte Rasenflächen und Gehölzbestände aus Pappelbestand auf. Die wertvollsten Bereiche befinden sich in der Flutrinne mit extensiv genutzten Landwirtschaftsflächen und freiwachsenden Hecken und Gehölzen an den dortigen Böschungen. Einzelbaumbestände sind ebenfalls vorhanden und müssen zum Teil gefällt werden.

Es sind 30 Baumfällungen erforderlich, dafür können trassennah 20 Bäume als Ersatz neu gepflanzt werden.

Die Neuversiegelung durch das Verkehrsbauvorhaben beträgt ca. 13.600 m<sup>2</sup>.

## 6. Inanspruchnahme von Grundstücken

Auf folgenden Flächen ist Grunderwerb erforderlich:

- für die Errichtung der Gleistrasse vom Kleingarten an der Schlachthofstr. / Magdeburger Str. (Eigentümer: Freistaat Sachsen)
- für die Errichtung der Haltestelle „Alberthafen“ vom Gelände des Baumarktes (Eigentümer: Sächs. Binnenhäfen Oberelbe GmbH)
- in der Flutrinne für den Brückenbereich und die Böschung entlang des Messeringes (Eigentümer: Freistaat Sachsen, LH Dresden)
- innerhalb und im Bereich der Gleisschleife am Endpunkt (Eigentümer: DIG Gesellsch. f. Immobilienwirtsch. mbH Dresden / LH Dresden)

Genauere Flächenangaben sind von der endgültigen Lage und Trassierung der Gleisanlage abhängig und können erst im weiteren Planungsverlauf erarbeitet werden.

## **7. Zusammenwirken mit anderen Beteiligten**

Auf Grund der besonderen Lage der zu planenden Gleisanlage im Gebiet der Flutrinne Großes Ostragehege welche gemäß § 100c i.V.m. § 100h Sächs WG den Schutz der Dresdner Innenstadt gewährleisten soll, muss die gesamte Planung in enger Abstimmung mit dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden durchgeführt werden. Vorabstimmungen wurden bereits durchgeführt.

Die Zielstellung der Planung ist es, durch das Bauvorhaben das bestehende Hochwasserschutzkonzept der Landeshauptstadt Dresden nicht zu beeinträchtigen.

Weitere Abstimmungen zum Vorhaben wurden bereits mit dem Straßen- und Tiefbauamt (auch Abt. ÖB, Abt. Brücke und SVB), dem Stadtplanungsamt, dem Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft, der DREWAG, der Messe Dresden, der STESAD und dem Ortsamt Altstadt geführt. Gespräche mit dem Sportstätten- und Bäderbetrieb laufen derzeit.

Intensive Abstimmung zur gesamten Planung werden gegenwärtig auch mit der Unteren Denkmalschutzbehörde geführt, da sowohl städtebaulichen als auch denkmalschutzrechtlichen Belangen im Bereich Friedrichstadt – Flutrinne Großes Ostragehege – Ostragelände eine große Bedeutung beigemessen wird.

Zur Erlangung des Baurechts ist die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens vorgesehen.

## **8. Kosten**

Die Kostenschätzung Stand April 2009 ist als Anlage 2.5 beigefügt.