



Vorlage Nr.: V1535/12
Datum: 10. Mai 2012

Vorlage

Beratungsfolge

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

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Vorplanung Fetscherstraße zwischen Stübelallee und Fiedlerstraße

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bestätigt die Vorplanung der Fetscherstraße zwischen Stübelallee und Fiedlerstraße entsprechend der Anlage 2.
2. Der Stadtrat bestätigt die Vorplanung der Fetscherstraße zwischen Stübelallee und Fiedlerstraße gemäß Anlage 2. Die Knotenpunktgestaltung Fetscherstraße/Blasewitzer Straße erfolgt gemäß der Anlage 6.2 mit dem Ziel eine Leistungsfähigkeitsstufe LOS C zu erreichen.
3. Der Verkehrszug Fetscherstraße ist mit dem modernsten und innovativsten Verkehrssteuerungssystem auszustatten und als Modellprojekt zu realisieren. Der Knotenpunkt Fetscherstraße/Blasewitzer Straße wird als Steuerungsknotenpunkt eingeordnet, um mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen von der Waldschlößchenbrücke einen stabilen Verkehrsfluss im Verlauf der Fetscherstraße für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu erzielen.
4. Das Bauvorhaben ist in Abhängigkeit der Haushaltssituation über eine separate Vorlage der Landeshauptstadt Dresden zu sichern.
5. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau, den Ortsbeiräten Altstadt und Blasewitz zur Kenntnis gegeben.

bereits gefasste Beschlüsse:

- V0211/09 vom 24. Juni 2010
- A0458/11 vom 15. Dezember 2011

aufzuhebende Beschlüsse:

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:

siehe Punkt 7

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: 23.300 Euro
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Begründung:

1 Ausgangslage

Die Fetscherstraße ist eine Hauptverkehrsstraße und mit Fertigstellung der Waldschlößchenbrücke wird diese Straße eine Bedeutungsaufwertung erhalten.

Die Verkehrsbelastung beträgt gegenwärtig ca. 10.000 – 13.000 Kfz/24 h und wird gemäß Verkehrsprognose 2025 ansteigen, wobei der Anstieg für einzelne Abschnitte beziehungsweise Knotenpunkte unterschiedlich ausfällt (Anlage 5). So beträgt die prognostizierte Querschnittsbelegung für den Abschnitt der Fetscherstraße nördlich der Blasewitzer Straße ca. 24.000 Kfz/24 h, zwischen Blasewitzer Straße und Wormser Straße ca. 20.000 Kfz/24 h und für die weiteren Abschnitte bis zur Stübelallee ca. 14.000 – 17.000 Kfz/24 h. Die Verkehrsmengen in den Zuflussstraßen zur Fetscherstraße bleiben ungefähr gleich. Eine Ausnahme bildet die Wormser Straße, die eine erhebliche Verkehrsmengenzunahme aufweist.

Für den unmittelbar an der Verkehrsbaumaßnahme Waldschlößchenbrücke angrenzenden Abschnitt zwischen Fiedlerstraße und Pfothenhauerstraße hat der Stadtrat die Vorplanung für eine vier-streifige Kfz-Fahrbahn am 24. Juni 2010 bereits bestätigt (Beschluss zu V0211/09). Der Baubeginn ist für Frühjahr 2012 eingeordnet. Bauvorbereitende Maßnahmen wurden ab dem III. Quartal 2011 realisiert.

In der Fetscherstraße liegen in Mittellage Straßenbahngleise mit 3,00 m Achsabstand, die in dem gesamten Abschnitt von der Comeniusstraße bis zur Blasewitzer Straße in den Jahren 2003/2004 mit Fördermitteln aus dem Programm zur Hochwasserschadensbeseitigung grundhaft saniert wurden. Auf dem Teilabschnitt von der Blasewitzer Straße bis zum Fetscherplatz fährt gegenwärtig eine Straßenbahnlinie (Linie 12), der angrenzende Teilabschnitt bis zur Stübelallee wird nur bei Umleitungsmaßnahmen genutzt. Die Fetscherstraße queren zwischen Nicolaistraße und Borsbergstraße über den Fetscherplatz zwei Straßenbahnlinien (Linie 4 und 10). Linienbusverkehr findet auf den Abschnitten zwischen Fiedlerstraße und Blasewitzer Straße (Nachtlinie) sowie Blasewitzer Straße und Borsbergstraße (Linie 74 zwischenzeitlich bis zum bustauglichen Ausbau der Augsburger Straße und Tittmannstraße) statt. Die Haltestellen des ÖPNV in der Fetscherstraße sind nicht behindertengerecht.

Neben der straßenbündigen Gleistrasse ist beidseitig ein Kfz-Fahrstreifen vorhanden, der insbesondere südlich des Fetscherplatzes zum Parken genutzt wird. Der fließende Kfz-Verkehr befährt in diesem Abschnitt die Gleistrasse. Die Fahrbahn und Gehwege sind sanierungsbedürftig. In Teilabschnitten musste bereits eine einfache Deckensanierung durchgeführt werden, größere Abschnitte im Jahr 2010, weitere werden im Jahr 2012 folgen.

Im betrachteten Straßenzug mit einer Länge von ca. 1,6 km gibt es keine Radverkehrsanlagen.

An beiden Seiten der Fetscherstraße befinden sich im wesentlichen Wohngebäude. Im Bereich des Comeniusplatzes ist ein Seniorenheim und eine Grundschule vorhanden.

Der Fetscherplatz stellt eine bedeutende städtische Platzanlage dar. In der an den Platz grenzenden Bebauung sind neben Wohnungen Einzelhandels-, Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt. Die in die Platzanlage nutzerfreundlich integrierte Haltestelle Fetscherplatz ist bereits behindertengerecht ausgebaut und wird von den drei o. g. Straßenbahnlinien bedient.

Beidseitig prägen alleearartige Baumpflanzungen den Straßenraum. Die Bäume sind in einem Grünstreifen zwischen Fahrbahn und Gehweg eingeordnet. Die Baumallee der Fetscherstraße ist Teil der Grünverbindung zwischen dem Großen Garten und den Elbwiesen und als Grünachse im Landschaftsplan verankert.

Der Verkehrszug tangiert den Bebauungsplan Nr. 79, Johannstadt Nord (Satzungsbeschluss) und liegt zwischen Blasewitzer Straße und Dürerstraße im Bebauungsplan Nr. 87 Blasewitzer Straße/Fetscherstraße (Vorentwurf). An der Fetscherstraße sind eine Reihe von Gebäuden Kulturdenkmale, in deren Umgebung denkmalschutzrechtliche Belange zu beachten sind.

2 Zielsetzung

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

- Sanierung bzw. Neubau der Fahrbahnen
- Erreichung eines akzeptablen stabilen Kfz-Verkehrsflusses unter Beachtung der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen
- Herstellung sicherer, nutzerfreundlicher und behindertengerechter Haltestellen
- Verbesserung für den Radverkehr durch Einordnung gesonderter Radverkehrsanlagen
- Ausbildung ausreichend breiter Fußgängeranlagen und sicherer Querungsmöglichkeiten
- weitestgehende Erhaltung der Baumallee
- Neuordnung der Pkw-Stellplätze
- Gewährleistung eines behinderungsarmen ÖPNV durch entsprechende Signalsteuerung

- Berücksichtigung der Belange der Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen nach dem Stand der Technik

Mit dem Ausbau der Verkehrsanlage soll ein Straßenraum entstehen, der die Belange aller Verkehrsteilnehmer/-innen 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:

3.1 Regelquerschnitt

Aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung 2025, der bereits grundhaft sanierten Straßenbahngleisstrasse und der vorhandenen straßenraumprägenden beidseitigen Baumreihen wird ein anderer Regelquerschnitt der Fetscherstraße zwischen Blasewitzer Straße und Stübelallee gewählt als im beschlossenen Teilabschnitt zwischen Fiedlerstraße und Pfothenauerstraße. Die Führung der Straßenbahn erfolgt auf dem vorhandenen, überfahrbaren gestalterisch abgesetzten Gleisbereich in Mittellage. Daneben werden beidseitig ein Kfz-Fahrbahnstreifen (3,25 m) und Radfahrstreifen (1,85 m) angeordnet. Die Fahrbahn zwischen den Straßenborden erfährt somit eine Verbreiterung von 14,10 m auf 16,70 m. Der angrenzende Grünstreifen wird damit auf ein zum Erhalt der vorhandenen Bäume noch vertretbares Maß reduziert. Die durch die Verbreiterung entstehenden Eingriffe in den Wurzelbereich der großen Bäume erfordern einen erhöhten technologischen Bauaufwand (Baumschutzmaßnahmen, z. B. Saug-/Spülverfahren). Die Gehwege werden in ihrer jetzigen Lage 3,00 m breit ausgebaut. Der überfahrbare Gleisbereich wird zum Vorbeifahren an haltenden Kraftfahrzeugen und an den Knotenpunkten – wie bereits gegenwärtig praktiziert – zum Einordnen und Aufstellen als Linksabbiegefahrstreifen genutzt.

3.2 Haltestellen

In dem in Rede stehenden Straßenabschnitt sind zwei Straßenbahnhaltestellen (Gabelsbergerstraße, Blasewitzer-/Fetscherstraße) und zwei Bedarfshaltestellen für Umleitungsverkehr (Fetscherplatz Süd, Comeniusplatz) vorhanden.

Die Haltestellen werden behindertengerecht und damit für alle Fahrgäste sicher und nutzerfreundlich vorgesehen. Aus räumlichen und gestalterischen Gründen sind diese in der Bauform mit angehobener Fahrbahn gestaltet.

Zukünftig ist die Einordnung einer Straßenbahnlinie über den gesamten Abschnitt zwischen Stübelallee und Blasewitzer Straße geplant.

Die Führung einer Buslinie auf der Fetscherstraße südlich der Blasewitzer Straße ist entsprechend der Busnetzumstellung 2010 beziehungsweise entsprechend ÖPNV-Konzept Waldschlößchenbrücke nicht geplant. Die Buslinie 64 soll nach Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke gemäß Stadtratsbeschluss (V3118-SR83-09) über die Augsburgsberger Straße – Tittmannstraße – Spenerstraße fahren. Aufgrund des noch nicht realisierten Ausbaus der Augsburgsberger Straße und Tittmannstraße ist dies aber nicht möglich. Gegenwärtig wird von der DVB AG in Abstimmung mit der Stadt an einer Übergangslösung gearbeitet.

- Blasewitzer Straße/Fetscherstraße

Die vorhandenen Straßenbahnhaltestellen in den Knotenpunktzufahrten Blasewitzer Straße West (Linie 6), Blasewitzer Straße Ost (Linie 12 und 6) sowie Fetscherstraße Süd (Linie 12) werden in gleicher Lage ausgebaut. Die Bushaltestelle in der Knotenpunktzufahrt Fetscherstraße Nord wird ebenfalls behindertengerecht hergestellt.

- Gabelsbergerstraße

Diese Haltestellen in Parallellage werden um ca. 30 m in Richtung Süden verschoben, um den zum Standard einer nutzungsgerechten Haltestelle gehörenden signalisierten Fußgängerübergang unmittelbar am Knotenpunkt Fetscherstraße/Holbeinstraße einordnen zu können.

- Fetscherplatz

Gegenwärtig halten alle Straßenbahnen, die den Fetscherplatz passieren (Linie 4, 10 und 12), an der behindertengerecht ausgebauten Haltestelle. Diese Haltestelle ist sehr nutzerfreundlich im westlichen Teil der städtischen Platzanlage integriert.

Mit der zukünftig geplanten durchgängigen Führung einer Straßenbahnlinie bis zur Stübelallee erfolgt eine „Auflösung“ der zentralen Haltestelle. Damit ist der behindertengerechte Ausbau der vorhandenen Bedarfshaltestelle für Umleitungsverkehre in dem Knotenpunktsarm Fetscherplatz Süd erforderlich. Die Haltestelle wird in Abstimmung mit der DVB AG entgegen dem Standardhaltestellenprojekt von 45,00 m Länge auf 37,00 m reduziert, um eine Andienung der angrenzenden Gebäude zu gewährleisten.

- Comeniusplatz

In der Knotenpunktausfahrt nördlich der Stübelallee wird die Haltestelle für die in Richtung Norden fahrende Straßenbahn behindertengerecht hergestellt. Für die Gegenrichtung (stadtwärts oder landwärts) können die vorhandenen bereits behindertengerecht ausgebauten Haltestellen in der Stübelallee genutzt werden. Im Rahmen einer in späteren Jahren wieder notwendigen grundhaften Erneuerung der Haltestellen sollen diese in der Länge entsprechend dem geltenden Standardhaltestellenprojekt um ca. 20,00 m auf 45,00 m reduziert werden.

3.3 Knotenpunkte

Für den Verkehrszug Fetscherstraße wurden Verkehrssimulationen durchgeführt und der Straßenzug als ein komplexes Gesamtsystem mit einer Folge von sich gegenseitig beeinflussenden signalisierten Knotenpunkten betrachtet. Den verkehrstechnischen Untersuchungen wurde die Verkehrsprognose 2025 zugrunde gelegt. Maßgebliche Veränderung zur gegenwärtigen Situation ist, dass mit Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke mit einem deutlichen Anstieg der Kfz-Belegung auf der Fetscherstraße zu rechnen ist wobei der Anstieg zur Stübelallee hin abnimmt.

Einzelne wesentliche Schlussfolgerungen aus der Verkehrssimulation werden bei den nachfolgenden Erläuterungen zu den Knotenpunkten aufgezeigt und ein Gesamtfazit am Ende dieses Gliederungspunktes dargestellt.

Als Bewertungsmaßstab wurde die Beurteilung der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten, unter anderem auf die Level of service – Stufen des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2001, Fassung 2009), zurückgegriffen. Danach werden die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes an signalgesteuerten Knotenpunkten wie folgt beschrieben:

Qualitätsstufe	Beschreibung
LOS A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr kurz.
LOS B	Alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind kurz.
LOS C	Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren oder -gehen. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.
LOS D	Im Kraftfahrzeugverkehr ist ständiger Reststau vorhanden. Die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer sind beträchtlich. Der Verkehrszustand ist noch stabil.
LOS E	Die Verkehrsteilnehmer stehen in erheblicher Konkurrenz zueinander. Im Kraftfahrzeugverkehr stellt sich ein allmählich wachsender Stau ein. Die Wartezeiten sind sehr lang. Die Kapazität wird erreicht.
LOS F	Die Nachfrage ist größer als die Kapazität. Die Fahrzeuge müssen bis zu ihrer Abfertigung mehrfach vorrücken. Der Stau wächst stetig. Die Wartezeiten sind extrem lang. Die Anlage ist überlastet.

- Fetscherstraße/Fiedlerstraße

Die mit dem beschlossenen Ausbau des 1. Bauabschnittes zwischen Fiedlerstraße und Pfothenhauerstraße vorgesehene Fußgängersignalanlage nördlich der Fiedlerstraße wird in Form einer Knotenpunktsignalanlage erweitert. Die Anzahl der Fahrstreifen in den Zufahrten (z. B. Fetscherstraße Nord: 1 x links, 1 x geradeaus, 1 x geradeaus/rechts) und Abfahrten entspricht der Planung des 1. Bauabschnittes und wird in die ausgebaute Knotenpunktsform (mit Mittelinsel und Radfahrstreifen) übernommen.

Ein großer Baum (Vitalitätsstufe 3) ist im südwestlichen Eckbereich Fiedlerstraße/Fetscherstraße zu fällen. Dieser Baum muss bei allen untersuchten Varianten gefällt werden.

- Fetscherstraße/Blasewitzer Straße

Die Planungen zum Umbau des Knotenpunktes Fetscherstraße/Blasewitzer Straße beinhalten auch den Ausbau der Knotenpunktarme Blasewitzer Straße West und Ost einschließlich der Einrichtung behindertengerechter Straßenbahnhaltstellen (siehe Punkt 3.2). In der Blasewitzer Straße werden entsprechend der vorhandenen bzw. prognostizierten Verkehrsbelegung gemäß den geltenden Regelwerken (z. B. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RAS 06) Radfahrstreifen eingeordnet.

Der regelkonforme Ausbau der Knotenpunktarme in der Blasewitzer Straße erfordert eine Verbreiterung des Straßenraumes und damit Grunderwerb. Es ist eine Fällung der vorhandenen Straßenbäume notwendig, die unter Beachtung des Großgrüns in den angrenzenden privaten Grundstücken teilweise durch Neupflanzungen ersetzt werden können. Die Anzahl der Kfz-Fahrstreifen und die Abbiegemöglichkeiten entsprechen in den Zufahrten der Blasewitzer Straße der vorhandenen Situation (geradeaus/rechts neben dem Gleis, Linksabbieger auf dem Gleisbereich).

In der Knotenpunktzufahrt Fetscherstraße Nord erfolgt, wie im Anpassungsbereich zum 1. Bauabschnitt bereits dargestellt (Stadtratsbeschluss V0211/09), eine Anordnung der Kfz-Fahstreifen auf 1 x links, 1 x geradeaus und 1 x geradeaus/rechts. Damit wird in der Knotenpunktausfahrt Fetscherstraße Süd eine zweistreifige Kfz-Führung in Richtung Süden eingerichtet und für diesen Verkehrsstrom eine sehr gute Verkehrsqualität (LOS-Stufe A) erreicht. Ein Kfz-Fahstreifen befindet sich neben dem Straßenbahngleis. Der zweite Fahstreifen wird auf dem Gleis geführt und in der Zufahrt zum Knotenpunkt Fetscherstraße/Wormser Straße/Dürerstraße als Linksabbiegefahrstreifen in Richtung Wormser Straße angeordnet.

In der Knotenpunktzufahrt Fetscherstraße Süd ist aufgrund der straßenräumlichen Situation ein Kfz-Fahstreifen geradeaus neben dem Gleis und unmittelbar vor dem Knotenpunkt ein kurzer Rechtsabbiegefahrstreifen angeordnet (LOS D). Dies erfordert die Fällung von zwei Alleebäumen. Im Planungsprozess sind zwei alternative Varianten A und B diskutiert worden (Anlage 6.1 und 6.2). In der Variante A, ohne den zusätzlichen kurzen Rechtsabbiegefahrstreifen, könnten die zwei Bäume erhalten werden, aber die Verkehrsqualität ist in den Spitzenzeiten stark beeinträchtigt (LOS E). Diese Variante wäre somit nicht genehmigungsfähig. Die Variante B, mit einem verlängerten Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen weist eine höhere Leistungsfähigkeit (LOS C) auf als die zur Umsetzung vorgeschlagene Ausbauf orm. Für die Verlängerung des zweiten Kfz-Fahstreifens muss südlich der Blasewitzer Straße ein weiterer Baum gefällt werden. Diese Variante erfordert zur Schaffung von zwei durchgehenden Kfz-Abfahrtsstreifen eine Verbreiterung der Verkehrsanlage zwischen Blasewitzer Straße und Fiedlerstraße auf der westlichen Seite mit Grunderwerb sowie die Fällung der vorhandenen Bäume und des Wildwuchses in diesem Bereich. Weiterhin ist nördlich der Fiedlerstraße auf der westlichen Seite eine Anpassung der durch den Stadtrat bestätigten Verkehrsanlage (V0211/09) notwendig. Die Variante B führt ebenfalls zu einer Verbesserung der Verkehrsqualität am Knotenpunkt Fetscherstraße/Wormser Straße/Dürerstraße.

Der Knotenpunkt Fetscherstraße/Blasewitzer Straße soll als Steuerungsknotenpunkt für die Verkehrsströme in Richtung Süden wirken, um im weiteren Verlauf der Fetscherstraße einen stabilen Verkehrsfluss für den MIV und ÖPNV zu erreichen. Dafür sind Stauerfassungseinrichtungen an verschiedenen Stellen auf der Fetscherstraße zu installieren. Die zweistreifige Kfz-Führung in Richtung Süden erfordert dies einerseits und gibt andererseits die räumlichen Möglichkeiten, diesen Kfz-Verkehrsstrom signaltechnisch zu beeinflussen.

Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes und zur Reduzierung der Behinderungen zwischen Kfz und ÖPNV weist die Verkehrssimulation in der Zufahrt Blasewitzer Straße Ost die Notwendigkeit eines durchgehenden Kfz-Fahstreifens neben dem Gleisbereich bis zur Augsburg er Straße aus. Dies ist in die Vorplanung Blasewitzer Straße – Loschwitzer Straße einzuarbeiten.

- Fetscherstraße/Wormser Straße/Dürerstraße

Der vorhandene fünfarmige Knotenpunkt wird zu einem vierarmigen umgestaltet, indem eine Abbindung der Dürerstraße Ost erfolgt. Die Einbahnstraße Wormser Straße zwischen Fetscherstraße und Huttenstraße kann im Zweirichtungsverkehr genutzt werden und der Kfz- sowie Radverkehr aus Richtung Osten ohne Umwegfahrten direkt den signalisierten Knotenpunkt mit der Fetscherstraße erreichen.

Die anderen vorhandenen Fahrbeziehungen und Fahstreifen für den Kfz-Verkehr bleiben erhalten. Die Linksabbieger von der Fetscherstraße in die Wormser Straße bzw. Dürerstraße werden wie bisher auf dem Gleisbereich geführt. Die Wormser Straße wird im Einmündungsbereich zur Anordnung der erforderlichen Abbiegefahrstreifen aufgeweitet. Die weiterführende Gestaltung der Wormser Straße erfolgt in einer gesonderten Vorplanung.

- Fetscherplatz

Die Knotenpunktbelastung betrug im Jahr 2008 ca. 27.700 Kfz/24 h und wird gemäß Verkehrsprognose 2025 auf ca. 31.700 Kfz/24 h ansteigen (Steigerung um 15 %).

Am Fetscherplatz sind durch die Verkehrssimulation verschiedene Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes aufgezeigt worden, die grundsätzlich mit dem am 04.10.2011 gestarteten Verkehrsversuch übereinstimmen.

- Lichtsignalsteuerung: Reduzierung der Eingriffmöglichkeiten des ÖPNV,
 - Linksabbiegeverbot Zufahrt Fetscherstraße Süd in Richtung Striesener Straße,
 - Überbreiter Rechts-/Geradeausfahrstreifen in der Zufahrt Striesener Straße und
 - Verlängerung des Linksabbiegefahrstreifens in der Zufahrt Fetscherstraße Nord.
- Die Ausbildung der Knotenpunktsarme erfolgt wie nachstehend dargelegt:

In der Zufahrt Fetscherstraße Nord entspricht die geplante Anordnung der Kfz-Fahrstreifen geradeaus/rechts neben und des Linksabbiegers auf dem Gleisbereich der vorhandenen Situation. Der Linksabbiegefahrstreifen wird um ca. 20 m verlängert, sodass sich bis zu vier Kfz je Umlauf mehr in diesem Fahrstreifen aufstellen können.

Die Einordnung eines Rechtsabbiegefahrstreifens für den abbiegenden Kfz-Verkehr in die Striesener Straße ist untersucht worden. Die Verkehrssimulation hat für die prognostizierte Verkehrsmenge keine Notwendigkeit der Herstellung eines zusätzlichen Fahrstreifens für diesen Rechtsabbieger ausgewiesen. Aufgrund der Eingriffe in den Seitenraum (Fällung von drei Bäumen, voraussichtliche Umverlegung von Versorgungsleitungen) sowie den damit verbundenen Aufwendungen, z. B. für Ausgleichsmaßnahmen, wird diese Maßnahme nicht zur Umsetzung vorgeschlagen.

In der Knotenpunktzufahrt Borsbergstraße wird die vorhandene zweistreifige Kfz-Führung beibehalten, aber der Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen in einen Rechtsabbiegefahrstreifen verändert. Das nicht Zulassen eines zweistreifigen Geradeausfahrens ermöglicht in der Ausfahrt in der Striesener Straße die Anordnung eines Radfahrstreifens, eines Park-/Ladestreifens und die Erhaltung ausreichend breiter Gehwege. In der Knotenpunktausfahrt in der Borsbergstraße wird die vorhandene zweistreifige Kfz-Führung beibehalten, obwohl nur jeweils eine Kfz-Spur zugeführt wird. Damit soll für zukünftig nicht berechenbare eventuelle Verkehrsabläufe zusätzlicher Kfz-Stauraum vor der Haltlichtanlage der Straßenbahneinmündung vorgehalten werden. Die Planung bindet an den vorgesehenen Ausbau der Borsbergstraße an (Stadtratsbeschluss Nr.: V2591-SR73-08).

In der Striesener Straße werden neben den oben beschriebenen Veränderungen in der Knotenpunktausfahrt in der Zufahrt der vorhandene Radfahrstreifen bis zur Fetscherstraße weitergeführt und wie bisher zwei Zufahrtstreifen (1 x links, 1 x geradeaus/rechts) ausgebildet. Der Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen wird überbreit hergestellt, um ein Vorbeifahren des Geradeausverkehrs an dem Rechtsabbiegeverkehr, der wartepflichtig gegenüber dem parallel mitgeführten Rad- und Fußgängerverkehr ist, zu ermöglichen.

In der Zufahrt Fetscherstraße Süd wird ein Geradeaus-/Rechtsabbiegefahrstreifen neben dem Gleisbereich angeordnet. Das Linksabbiegen in die Striesener Straße ist nicht möglich. Dies führt zu einer wesentlichen Erhöhung der Durchlassfähigkeit für den Kfz-Strom von der Fetscherstraße Nord in Richtung Süden zur Stübelallee. Weiterhin reduzieren sich für die Fußgänger/-innen die Wartezeiten für die Querung des Knotenpunktarms Striesener Straße, die in der Vergangenheit häufig kritisiert wurden. Die Verkehrszählung im Jahr 2008 wies 910 Linksabbieger am Tag aus, die Prognose 2025, bei Zulassen dieses Linksabbiegers, 850 Kfz/24 h. Diese Linksabbieger müssen Alternativrouten durch das Neben-netz wählen. Die größte Verkehrszunahme wurde auf der Route Wallotstraße – Stephaniestraße vermutet, wobei eine Verkehrszählung im Oktober 2011 eine durchaus moderate Erhöhung des Linksabbiegers von der Fetscherstraße in die Wallotstraße von 340 auf

nur 510 Kfz/24 h auswies. Weitere signifikante Änderungen von Verkehrsbelastungen im Umfeld des Fetscherplatzes wurden nicht festgestellt.

Am Knotenpunkt ist optional eine Gleisverbindung Borsbergstraße - Fetscherstraße Nord für Umleitungsverkehre (Sperrung der Straßenbahnstrecke über den Schillerplatz) dargestellt. Die Realisierung wird im weiteren Planungsprozess erörtert und entschieden.

- Comeniusplatz

Zur Erreichung akzeptabler Verkehrsqualitäten für den MIV und den ÖPNV am Comeniusplatz sind in der Zufahrt der Fetscherstraße zur Stübelallee zwei Kfz-Fahstreifen (1 x links, 1 x rechts) neben dem Gleisbereich herzustellen. Der Radverkehr ist aus Verkehrssicherheitsgründen als Radfahstreifen zwischen diesen beiden Kfz-Fahstreifen zu führen. Darüber hinaus ist ein moderater Eingriff in die Grüne Welle entlang der Stübelallee in Richtung Stadt erforderlich.

Für die Gestaltung des Comeniusplatzes, der in seiner gegenwärtigen Ausformung eine mangelhafte städtebauliche Qualität aufweist, und zur Einordnung der Verkehrsanlage in den Platzbereich ist eine Grünplanung begleitend zur Verkehrsplanung erstellt worden. Seitens des Landesamtes für Denkmalschutz, des Amtes für Kultur und Denkmalschutz, des Amtes für Stadtgrün und Abfallwirtschaft sowie des Umweltamtes hat der Erhalt der Allee in der Fetscherstraße absolute Priorität. Der Comeniusplatz fungiert als Übergang in den Großen Garten. Die Baumallee Fetscherstraße bildet eine der Hauptalleen, welche zum Großen Garten führen und dort eine Fortsetzung finden. Eine symmetrische Platzgestaltung ist anzustreben.

Der Raum zwischen den beidseitig vorhandenen Baumreihen ist nicht ausreichend breit, um die erforderliche Zufahrt und eine Knotenpunktsausfahrt mit einer Straßenbahnhaltestelle (angehobene Fahrbahn) sowie einen Radfahstreifen auf der östlichen Seite in der Fetscherstraße auszubilden (Anlage 7.1 Variante A). Eine alternative Variante zum Erhalt der Bäume wäre die Ausbildung eines überbreiten Fahstreifens (links/rechts) in der Knotenpunktzufahrt Fetscherstraße und auf beiden Seiten der Straße die Anordnung eines Schutzstreifens für Radfahrer/-innen (Anlage 7.2 Variante B). Diese Variante muss aus Verkehrssicherheitsgründen (Konflikt in der Zufahrt zwischen rechtsabbiegender Kfz und rechts davon geradeausfahrender Radfahrer/-innen) abgelehnt werden. Außerdem hat sie eine geringere Leistungsfähigkeit. Im Ergebnis des Abwägungsprozesses wird eine Variante vorgeschlagen, die auf der östlichen Seite zwischen Stübelallee und Comeniusstraße in einem 3,75 m breiten Kfz-Fahstreifen einen integrierten 1,50 m breiten Schutzstreifen für Radfahrende vorsieht (siehe Anlage 2). Diese Art der Radverkehrsführung ist in den geltenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) explizit enthalten. Die Radfahrer/-innen auf der südlichen Seite der Stübelallee beziehungsweise aus dem Großen Garten nutzen zwei verschiedene Möglichkeiten zur Querung der Stübelallee, um auf der Fetscherstraße weiterzufahren. Einerseits können die Radfahrer/-innen durch Anforderung (Drücker) am Signalmast in Verlängerung der Fürstenallee eine eigene Grünphase anfordern oder andererseits, wie gegenwärtig sehr häufig praktiziert, die Fußgängerüberwege nutzen und über den Platz fahrend den Radfahstreifen nördlich der Comeniusstraße erreichen. Die Gehwege auf dem Comeniusplatz sind daraus folgend für den Radverkehr verkehrsrechtlich freizugeben.

Die vorliegende Gestaltungskonzeption Comeniusplatz gemäß Anlage 4 weist unter Beachtung der verkehrlichen Belange eine ansprechende Grün- und Platzgestaltung auf. Das

Konzept ist in den weiteren Planungsphasen, u. a. hinsichtlich der Überprüfung optimierter Fußwegbeziehungen, weiterzuentwickeln. Die Gestaltung der Platzanlage ist Bestandteil der Baumaßnahme Fetscherstraße.

- Anliegerstraßen

Die am Fetscherplatz und im Zuge der Fetscherstraße angebotenen Anliegerstraßen, z. B. in Verlängerung der Reinickstraße, werden als Grundstückszufahrten gestaltet. Dies verdeutlicht den Kraftfahrer/-innen die Einfahrt in eine Tempo 30-Zone, führt damit zur Geschwindigkeitsdämpfung und verbessert auch den Komfort für Fußgänger/-innen bei der Straßenüberquerung. Diese Maßnahme soll auch gegen den vorhandenen Schleichverkehr wirken und verschiedentlich vermuteten vorbeugen. Gleichzeitig wird mit der Neugestaltung der Einmündungen die Parkordnung in den Anliegerstraßen eingeleitet sowie eine Reduzierung der erforderlichen Verkehrszeichen erreicht. In den Straßen, die einen ausreichend breiten Querschnitt aufweisen, erfolgt eine Änderung der Parkordnung zur Erhöhung der Stellplatzanzahl von beidseitig Längsparken, z. B. für eine Seite Längs- und eine Seite Senkrechtparken. Diese baulichen Maßnahmen werden im gesamten Straßenzug der Fetscherstraße bei der Anbindung von Anliegerstraßen durchgeführt.

► Fazit Verkehrssimulation

Auf der Grundlage der oben dargestellten Ausformung der Knotenpunkte unter Beachtung verkehrlicher und städtebaulicher Rahmenbedingungen weist die durchgeführte Verkehrssimulation nachstehendes Ergebnis aus:

- Die Fetscherstraße stößt mit der prognostizierten Verkehrsbelastung an ihre Leistungsfähigkeitsgrenze. Jede punktuelle Veränderung und Anpassung hat Auswirkungen auf die Verkehrsqualität des gesamten Verkehrszuges.
- Durch die aufgeführten verkehrsorganisatorischen, infrastrukturellen und verkehrstechnischen Anpassungen am Knotenpunkt Fetscherplatz ist der Knotenpunkt leistungsfähig (LOS-Stufen C und D).
- Die mittlere Reisegeschwindigkeit für den MIV auf der Fetscherstraße beträgt für die

	IST (mit Linksabbieger Fetscherplatz Süd)	Planung
südliche Fahrtrichtung	18 km/h (LOS E)	21 km/h (LOS D)
nördliche Fahrtrichtung	24 km/h (LOS D)	15 km/h (LOS E).

Die nördliche Fahrtrichtung weist in der Planung eine niedrige Reisegeschwindigkeit aus. Ursache hierfür ist an den Knotenpunkten der Konflikt mit den in der Kfz-Verkehrsbelegung angestiegenen Linksabbiegern aus Richtung Waldschlößchenbrücke in Richtung Striesen und den Geradeausfahrenden in Richtung Waldschlößchenbrücke. Mit einem Ausbau des Knotenpunktes Fetscherstraße/Blasewitzer Straße gemäß Anlage 6.2 erhöht sich diese Reisegeschwindigkeit um ca. 20 Prozent.

- Der ÖPNV kann größtenteils in guter bis befriedigender Verkehrsqualität abgewickelt werden.
- An den signalisierten Knotenpunkten wurde eine Reduzierung der Eingriffsmöglichkeiten des ÖPNV vorgenommen. Weitere Einschränkungen der ÖPNV-Bevorzugung führen nicht zur weiteren Verbesserung der Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr.
- Die mit Verkehrsfreigabe der Waldschlößchenbrücke nicht veränderte weitere Führung der Buslinie 74 über die Fetscherstraße (siehe Punkt 3.2) beeinflusst den ohnehin sensiblen

Verkehrszug negativ in der Leistungsfähigkeit (u. a. durch zusätzliche Halte an den Haltestellen sowie notwendige Eingriffe an den Knotenpunkten).

3.4 Fußgängerquerungen

Zu den bereits signaltechnisch gesicherten Fußgängerquerungsmöglichkeiten über die Fetscherstraße an den Knotenpunkten

- Comeniusplatz,
- Fetscherplatz,
- Fetscherstraße/Wormser Straße/Dürerstraße und
- Fetscherstraße/Blasewitzer Straße

werden zusätzliche

- nördlich der Comeniusstraße (Schule),
- nördlich der Holbeinstraße (Schule, Straßenbahnhaltestelle) und
- am Knotenpunkt Fetscherstraße/Fiedlerstraße

eingrichtet. Weitere unsignalisierte Fußgängerquerungen sind an allen einmündenden Seitenstraßen und in den Bereichen möglich, in denen der Grünstreifen dafür unterbrochen wurde.

3.5 Ruhender Verkehr

Die entsprechend den zukünftigen Verkehrsbedürfnissen notwendige Umgestaltung des Straßenraumes und unter Beachtung der vorhandenen beidseitigen Baumalleen ist die Einordnung von Stellplätzen auf der Fetscherstraße nur sehr eingeschränkt für Schwerbehinderte und Kurzparker/-innen möglich.

In dem Abschnitt Stübelallee - Fetscherplatz entfallen 70 Stellplätze. Als Ersatz können Stellplätze

- in der Reinickstraße durch Nutzung des breiten Straßenquerschnittes zwischen Fetscherstraße und Anton-Graff-Straße zur Einordnung von Senkrechtstellplätzen anstelle des Längsparkens auf einer Straßenseite (+ 20 Stellplätze),
- in der Striesener Straße durch Verlängerung des vorhandenen Längsparkstreifens auf der Nordseite bis zur Fetscherstraße (+ 13 Stellplätze) und
- in der Wallotstraße durch bauliche Umgestaltung des Straßenraumes und beidseitiges Anordnen von Senkrechtstellplätzen im Abschnitt zwischen Fetscherstraße und Reißigerstraße (+ 33 Stellplätze)

geschaffen werden.

Weiterhin gibt es unter dem Wohn- und Geschäftshaus Fetscherstraße 23 – 29 eine dreigeschossige Tiefgarage, die noch Reserven aufweist und im 1. Untergeschoss für Kunden der Geschäfte (z. B. Konsum) ein kostenfreies Kurzparken gestattet.

In dem Abschnitt Fetscherplatz - Blasewitzer Straße entfallen 45 vorhandene genutzte Stellplätze. Für das Parken dieser Kraftfahrzeuge stehen in den östlich einmündenden Straßen Holbeinstraße und Gabelsbergerstraße ausreichende Stellplätze zur Verfügung. Das in diesen Straßen durch entsprechende Gehwegvorstreckungen an der Fetscherstraße eingeleitete Senkrechtparken auf einer Straßenseite wird aufgrund der gegenwärtigen geringen

Stellplatznachfrage von den Autofahrern und Autofahrerinnen bisher nicht angenommen. Die Kapazitätsreserve in diesen beiden Straßen beträgt 88 Stellplätze.

4 Alternativvarianten

Der Ausbau in Form einer vier-streifigen Straße neben dem Gleisbereich der Straßenbahn würde die vollständige Fällung der beidseitigen Baumreihen erfordern.

Eine bauliche Aufweitung der Knotenpunkte über das geplante Maß gemäß Anlage 2 hinaus, z. B. zur Einordnung von Kfz-Abbiegefahrstreifen neben dem Straßenbahngleis, würde ebenfalls eine Fällung der Bäume in diesen Bereichen bedeuten.

Die Einordnung eines Tunnels am Fetscherplatz bewirkt eine deutliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieses Knotenpunktes. Nördlich und südlich des Fetscherplatzes wäre die Ausbildung sehr breiter Verkehrsräume (Gleistrasse, Tunnelrampen, Nebenfahrbahn) notwendig. Da die verkehrsplanerischen Untersuchungen aufzeigen, dass der gesamte Verkehrszug Fetscherstraße seine Leistungsfähigkeit erreicht, ist eine punktuelle Leistungsfähigkeitserhöhung eines Knotenpunktes nicht zielführend, sondern in der Konsequenz der gesamte Straßenzug durch einen vierstreifigen Querschnitt mit der o. g. vollständigen Fällung der beidseitigen Baumreihen zu entwickeln. Eine einfache Grobschätzung ergibt ca. 26 Mio. Euro Baukosten nur für den Tunnel einschließlich Rampen (gegenüber 15,4 Mio. Euro Investitionskosten für die Gesamttrasse). Die in der Anlage 8 dargestellte Lageplanskizze ist mit den Fachämtern und der DVB AG nicht abgestimmt.

Die aufgeführten Alternativvarianten werden als nicht umsetzbar beurteilt, da die Eingriffe in den Baumbestand sowie in das Straßenraumbild sehr groß sind und die Wohnqualität der angrenzenden Bebauung (außer im direkten Tunnelabschnitt) stark beeinträchtigt wird. Die Baukosten und die notwendigen Ausgleichsmaßnahmen für den Ausbau der Fetscherstraße mit einem Tunnel sowie einem vierstreifigen Kfz-Regelquerschnitt sind wesentlich höher als die zur Umsetzung empfohlene Variante. Auch punktuelle Erweiterungen (z. B. Einordnung von zusätzlichen Kfz-Abbiegefahrstreifen) erfordern neben den erhöhten Baukosten immer einen nicht zu unterschätzenden Aufwand für Ausgleichsmaßnahmen.

5 Verfahrensbeteiligte

Folgende Ämter und Planungsbeteiligte wurden in die Erarbeitung der Vorplanung einbezogen:

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

Dem Planungskonzept gemäß Anlage 2 wurde von allen Verfahrensbeteiligten grundsätzlich zugestimmt.

Das Straßen- und Tiefbauamt hat zur Gestaltung der Einmündungen von Anliegerstraßen als Grundstücksüberfahrten mit abgesenktem Bord zur Verdeutlichung der Einfahrt in eine Tempo 30-Zone (siehe Punkt 3.3) verkehrsrechtliche Bedenken. Die Straßenverkehrsbehörde ist der Ansicht, dass die Verkehrsteilnehmer/-innen die dadurch entsprechend StVO festgelegten Vorfahrts- bzw. Vorrangverhältnisse nicht eindeutig wahrnehmen. Diese Auffassung wird nicht geteilt. Abschließende Festlegungen dazu sind im weiteren Planungsablauf zu treffen.

Das Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft sowie das Umweltamt stehen den Baumfällungen kritisch gegenüber.

6 Sicherheitsaudit

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

7 Kostenschätzung/Finanzierung/Umsetzung

Die Gesamtinvestitionskosten (Brutto) für das Vorhaben betragen nach dem gegenwärtigen Bearbeitungsstand geschätzt ca. 15,4 Mio. Euro.

Diese unterteilen sich in etwa wie folgt:

– Gleise, Fahrleitung, Haltestellen	5,86 Mio. EUR
– Straßenbau, Signalanlagen	7,74 Mio. EUR
– Grünanlagen, Bäume, Ausgleichsmaßnahmen	1,59 Mio. EUR
– Grunderwerb	0,20 Mio. EUR

Die Fetscherstraße kann in Bauabschnitten realisiert werden, z. B.

- Abschnitt Fiedlerstraße – Gabelsbergerstraße,
- Abschnitt Gabelsbergerstraße – Wallotstraße und
- Abschnitt Wallotstraße – Stübelallee.

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 können.

Die Thematik des Lärmschutzes ist im Abschnitt Fiedlerstraße bis Wormser Straße bereits mit der Planfeststellung zur Waldschlößchenbrücke geregelt. Entsprechend Urteil des Verwaltungsgerichtes Dresden aus dem Jahr 2010 hat die Landesdirektion Dresden den Planfeststellungsbeschluss um weitere Lärmschutzauflagen bis annähernd zum Fetscherplatz zu ergänzen. Für den weiteren Abschnitt Fetscherplatz – Stübelallee sind nach einer ersten Einschätzung Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der weiteren Planungsphasen gutachterlich zu untersuchen.

Maßnahmeträger dieser Verkehrsbaumaßnahme ist die Landeshauptstadt Dresden.

Für die Umsetzung der mit dieser Vorlage zu bestätigenden Vorplanung zwischen Stübelallee und Fiedlerstraße sind im beschlossenen Doppelhaushalt 2011/2012 und im mittelfristigen Finanzierungsplan 2013 – 2015 keine Geldmittel eingestellt. Die finanzielle Einordnung wird in Abhängigkeit der Haushaltssituation mit einer separaten Vorlage erfolgen.

Im Jahr 2012 wird der 1. Bauabschnitt zwischen Fiedlerstraße und Pfothenhauerstraße für 1,9 Mio. Euro realisiert.

Für die weiteren Straßenabschnitte bis zur Stübelallee sind im Jahr 2012 Maßnahmen der Straßenunterhaltung (z. B. Deckentausch) für 720 Tausend Euro geplant. Straßenunterhaltungsmaßnahmen sind bereits im Jahr 2010 und 2011 in einzelnen Teilabschnitten durchgeführt worden.

8 Stadtratsbeschluss-Nr. SR/035/2011 zu A0458/11 vom 15. Dezember 2011: Verkehrliche Folgen der Waldschlößchenbrücke bewältigen – Belastungen reduzieren

Die beauftragten Planungsleistungen zur Vorplanung der Fetscherstraße waren zum Zeitpunkt der Beschlussfassung abgeschlossen. Im Nachfolgenden wird zu maßgebenden Punkten des o. g. Stadtratsbeschlusses, die die Belange der Vorplanung Fetscherstraße betreffen, eingegangen.

Punkt 1:

Mit der vorgelegten Vorplanung werden Maßnahmen zum Ausbau der Fetscherstraße vorgeschlagen, die die prognostizierten Verkehrsströme unter Beachtung der Belange aller Verkehrsteilnehmer/-innen und des städtebaulichen Umfeldes in akzeptabler Verkehrsqualität abwickelt.

Punkt 2:

Über die gesonderte Betrachtung eines einzelnen Knotenpunktes in einem komplexen Verkehrszug gibt es eine fachlich eindeutige Position. Diese ist durch die Verkehrssimulation zur Fetscherstraße bestätigt worden (Punkt 3.3 der Vorlage).

Mit der vorgeschlagenen Gestaltung des Knotenpunktes Fetscherplatz (Anlage 2, Blatt 1 der Vorlage) sowie den in der Verkehrssimulation hinterlegten verkehrstechnischen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (Punkt 3.3 der Vorlage) werden für den MIV und ÖPNV in der Spitzenstunde für die verschiedenen Knotenpunktzufahrten die Qualitätsstufen C oder D erzielt. Damit ist der Knotenpunkt durchlassfähig, d. h. die eintreffenden Verkehrsströme können bewältigt werden. In analogen Fällen wird die LOS-Stufe D für den Kfz-Verkehr durch die Landesdirektion Dresden bzw. das Sächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) akzeptiert.

Um eine sehr gute Verkehrsqualitätsstufe LOS B und eine komfortable Durchlassfähigkeit für den Fetscherplatz zu erreichen, wäre eine grundhafte Überarbeitung der vorliegenden abgestimmten Vorplanung notwendig. Es sind eine veränderte Knotenpunktgeometrie mit zusätzlichen Kfz-Fahstreifen und der daraus resultierenden Fällung von Bäumen zu entwerfen, durch eine Verkehrssimulation die Verkehrsqualitätsstufen zu ermitteln sowie die Auswirkungen auf das Gesamtsystem des Verkehrszuges Fetscherstraße aufzuzeigen. Die Vorplanungskosten für diese zusätzlichen Untersuchungen betragen ca. 30 Tausend Euro. Die erforderliche Planungszeit ist mit mindestens drei Monaten zu veranschlagen.

Die in der Anlage 8 der Vorlage dargelegte Lageplanskizze eines Tunnels Fetscherplatz im Zuge der Fetscherstraße gewährleistet eine sehr gute Verkehrsqualität für den MIV in Nord-Süd-Relation am Fetscherplatz. Es sind aber auch ansatzweise die Auswirkungen aufgezeigt, wenn in Konsequenz der gesamte Verkehrszug betrachtet wird. Die Verkehrsqualität der anderen Verkehrsarten und Verkehrsrichtungen wäre noch zu untersuchen und darzustellen.

Der Planungsaufwand für eine belastbare Machbarkeitsstudie eines Tunnels am Fetscherplatz in Varianten beträgt ca. 50 Tausend Euro, der dafür notwendige Planungszeitraum mindestens 4 Monate.

Die erforderlichen Planungskosten für die Überarbeitung der Vorplanung Fetscherstraße sind nicht im Haushalt des Stadtplanungsamtes eingeordnet.

Punkt 3 und 6

Siehe Ausführungen unter Punkt 7 der Vorlage.

Punkt 4:

Die Stadtratsvorlage kann im Februar 2012 in den Geschäftsgang eingebracht werden. Fördermittel können erst nach Erlangen des Planrechts beantragt werden.

Punkt 5:

Die vorliegende Vorplanung gemäß Anlage 2 der Vorlage geht grundsätzlich vom Erhalt der Alleebäume entlang der Fetscherstraße aus. Eine Fällung von insgesamt drei Bäumen dieser Allee im Bereich der Knotenpunkte Fetscherstraße/Blasewitzer Straße und Fetscherstraße/Fiedlerstraße ist notwendig (Punkt 3.3 der Vorlage). Sofern die Verwaltung beauftragt wird am Knotenpunkt Fetscherstraße/Blasewitzer Straße die Variante B (Anlage 6.2 der Vorlage) zur Erreichung einer LOS-Stufe C umzusetzen, müssen südlich der Blasewitzer Straße ein Alleebaum und nördlich der Blasewitzer Straße auf der westlichen Seite bis zur Fiedlerstraße ca. 20 Bäume/Wildwuchs gefällt werden.

Punkt 9:

Die Realisierung einer Verkehrssteuerung als Modellprojekt ist im Beschlusspunkt 2 der vorliegenden Stadtratsvorlage zur Vorplanung Fetscherstraße integriert.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Übersichtsplan
Anlage 2	Lageplan Blatt 1 und 2
Anlage 3	Regelquerschnitt
Anlage 4	Gestaltungskonzept Comeniusplatz
Anlage 5	Verkehrsbelastung (IST/Prognose 2025)
Anlage 6.1, 6.2	Deckblätter Knotenpunkt Fetscherstraße/Blasewitzer Straße
Anlage 7.1, 7.2	Deckblätter Knotenpunkt Comeniusplatz
Anlage 8	Deckblatt Variante Tunnel Fetscherplatz

Helma Orosz