



Vorlage Nr.: V1541/12  
Datum: 21. Mai 2012

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

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

**Zuständig: GB Stadtentwicklung**

### **Gegenstand:**

Vorplanung Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße - Oskarstraße

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat bestätigt die Vorplanung zur Verlegung der Straßenbahnstrecke von der Franz-Liszt-Straße - Wasastraße in die Tiergartenstraße - Oskarstraße gemäß Anlage 2 als Grundlage für die weitere Planung.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, innerhalb der nächsten 18 Monate den Wasaplatz bis zur Planfeststellungsreife der Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße – Oskarstraße unter Einbeziehung der geplanten Stadtbahntrasse in seiner städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Gestaltung zu planen.
3. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau zur Beschlussfassung vorgelegt und den Ortsbeiräten Altstadt und Prohlis zur Kenntnis gegeben. Die Planung zum Wasaplatz wird dem Ausschuss zur Kenntnis gegeben.
4. Das Bauvorhaben ist in Abhängigkeit der Haushaltssituation für die Jahre 2013 bis 2015 über eine gesonderte Vorlage finanziell im Haushalt der Landeshauptstadt Dresden zu sichern.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

- V0405/10 vom 15. April 2010

**aufzuhebende Beschlüsse:**

keine

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**

**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:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

**Begründung:**

**1 Ausgangslage**

***Verkehrskonzeption***

Das Stadtbahnkonzept 2020, welches auf der vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossenen Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn (A0405/10 vom 15. April 2010) beruht, enthält die neue Straßenbahnverbindung Löbtau – Strehlen über Nossener Brücke – Nürnberger Straße – Zellescher Weg – Caspar-David-Friedrich-Straße – Oskarstraße – Tiergartenstraße. Damit soll die Buslinie 61 teilweise auf ein leistungsfähiges Schienensystem umgestellt werden.

Die Buslinie 61 ist mit ca. 35 000 Fahrgästen pro Werktag die am stärksten nachgefragte Buslinie in der Landeshauptstadt Dresden. Das höchste Aufkommen mit ca. 10 000 Fahrgästen verzeichnet die Buslinie 61 im Umfeld der Technischen Universität Dresden zwischen Löbtau und Wasaplatz, wobei der Spitzenwert auf dem Zelleschen Weg auftritt. Trotz umfangreicher Verstärkerleistungen sind die Busse hier regelmäßig überfüllt. Mit einem weiteren Fahrgastzuwachs verschärft sich die Situation zunehmend.

Der im Verlauf der neuen Straßenbahnverbindung Löbtau - Strehlen liegende Wasaplatz hat die Funktion eines wichtigen Verknüpfungspunktes des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der gegenwärtig von den zwei Straßenbahnlinien 9 und 13 sowie den vier Buslinien 61, 63, 75 und 85 befahren wird. 15 000 Fahrgäste steigen täglich am Wasaplatz ein oder aus. Der Wasaplatz weist zwei Haltestellenstandorte auf, zwischen denen der Hauptumsteigestrom mit ca. 2400 Umsteigern pro Tag die Caspar-David-Friedrich-Straße queren muss. In einer Entfernung von ca. 350 m befindet sich die S-Bahn Station Strehlen, die alle vier Buslinien anfahren. Die Haltestellen am Wasaplatz und an der Station Strehlen sind nicht nutzerfreundlich und behindertengerecht ausgebaut.

In der Vergangenheit gab es verschiedene Untersuchungen zur Aufwertung der Haltestelle Wasaplatz. Wegen der hohen Bedeutung als ÖPNV-Verknüpfungspunkt und der daraus resultierenden Forderungen (z. B. günstiges Umsteigen, gemeinsamer Halt von Straßenbahn und Bus bei sicherem und behindertengerechtem Zugang), der Anforderungen des Kfz-Verkehrs (querender Hauptstrom im Zuge Caspar-David-Friedrich-Straße – Kreischaer Straße) sowie der eingeschränkten Platzverhältnisse, der Lage der Grundstückszufahrten und der städtebaulichen Bedeutung als Ortsteilzentrum konnte bisher keine umsetzbare Lösung gefunden werden.

Der Wasaplatz wird im Zuge der Hauptstraßenverbindung Caspar-David-Friedrich-Straße – Kreischaer Straße von einem starken Kfz-Strom (ca. 11 000 bis 13 000 Kfz am Tag in beide Richtungen) gequert. Die Oskarstraße und die Tiergartenstraße sind als innerstädtische Hauptverkehrsstraßen klassifiziert und Teil des Ergänzungsnetzes für Schwer- und Großraumtransporte. Die derzeitigen Verkehrsbelastungen liegen bei 2500 - 4000 Kfz/24 h in der Oskarstraße und ca. 8000 Kfz/24 h im betroffenen Abschnitt der Tiergartenstraße.

### **Verkehrsanlagen**

Die Gesamtlänge der Planungsstrecke beträgt ca. 1.200 m. Die Fahrbahnen weisen Breiten von ca. 12,35 - 12,50 m (Tiergartenstraße), ca. 10,15 m - 10,25 m (Oskarstraße zwischen Tiergartenstraße und Gustav-Adolf-Platz), ca. 9,50 m (Oskarstraße zwischen Gustav-Adolf-Platz und Wasaplatz) und ca. 11,90 m (Wasaplatz) auf. Abschnittsweise ist das Parken am Fahrbahnrand zugelassen. Zwischen Wiener Straße und Gustav-Adolf-Platz werden am Haltepunkt Dresden-Strehlen die vorhandenen Bahnanlagen mit einer lichten Höhe von ca. 4,00 m unterquert.

Die Gehwege im Zuge der Tiergartenstraße (größtenteils unbefestigt) besitzen Breiten zwischen ca. 5,20 m bis 6,70 m und sind durch einen bis zu ca. 5,70 m breiten Grünstreifen mit Bäumen (auf der Nordseite durchgängig, auf der Südseite abschnittsweise) von der Fahrbahn getrennt. Die Gehwege im Zuge der Oskarstraße (verschiedene Deckenbefestigungen) haben Breiten von ca. 3,00 m - 3,80 m und beinhalten abschnittsweise Baumscheiben mit Bäumen. Zwischen Tiergartenstraße und Gustav-Adolf-Platz befindet sich der verrohrte Kaitzbach unter dem westlichen Gehweg.

Die Gleisanlagen in der Wasastraße sind dringend sanierungsbedürftig. Die Tiergartenstraße zwischen Oskarstraße und Franz-Liszt-Straße muss ebenfalls kurzfristig saniert werden. Des Weiteren ist die Abdeckung des Kaitzbaches in der Oskarstraße, die auch als Gehweg genutzt wird, kurzfristig zu erneuern. Fahrbahn und Gehwege der Oskarstraße sind größtenteils in gutem Zustand. Die Restnutzungsdauer liegt hier zwischen 18 und 24 Jahren.

Mit Ausnahme der bereits barrierefrei ausgebauten landwärtigen Haltestelle „Querallee“ in der Tiergartenstraße genügen alle im Planungsbereich vorhandenen Haltestellen nicht den Anforderungen an eine barrierefreie Gestaltung.

Am Wasaplatz ist eine der Funktion als Ortsteilzentrum angemessene Aufenthaltsqualität nicht gegeben. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes ordnet sich den verkehrstechni-

schen Bedürfnissen unter. Räumliche Akzente bzw. Flächen für urbane Nutzungen sind unzureichend entwickelt. Die Anlagen des Fußgängerverkehrs entsprechen nicht der Bedeutung und der notwendigen Qualität als Ortsteilzentrum. Für die Radfahrer stehen keine eigenen Anlagen am Wasaplatz zur Verfügung. Darum sind die anstehenden Umgestaltungen der Verkehrsanlagen am Wasaplatz als Chance zu sehen, parallel dazu städtebauliche sowie freiräumliche Planungen durchzuführen. Es besteht die Möglichkeit, ein gesamtheitliches Konzept zu entwickeln.

Der zu beplanende Raum befindet sich im Bereich von angrenzenden Grünflächen (Großer Garten/Bürgerwiese, Kaitzbachweg und Wasaplatz).

Ein geringer Teil des Planungsabschnittes im Bereich der Bahnunterführung und Gustav-Adolf-Platz befindet sich im rechtswirksamen Überschwemmungsgebiet Kaitzbach, Zschauke, Nöthnitzbach.

Um bei den anstehenden Baumaßnahmen eine dauerhafte und tragfähige Lösung umzusetzen, ist eine grundsätzliche Klärung zur Führung des ÖPNV notwendig, die neben den baulichen Aspekten auch die verkehrskonzeptionellen Ziele angemessen berücksichtigt.

## 2 Zielsetzung

Mit der Realisierung der Verkehrsbaumaßnahme sollen folgende Planungsziele erreicht werden:

- Errichtung eines nutzerfreundlichen Verknüpfungspunktes für den ÖPNV (günstige Umstiegsmöglichkeit, Anschlussgewährung mit Wartemöglichkeit des ÖPNV),
- Vereinbarkeit mit der geplanten stufenweise Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes (Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn),
- Erhaltung und ggf. Ergänzung der vorhandenen Baumalleen,
- Erneuerung der Beleuchtungsanlage,
- Gewährleistung eines behinderungsarmen ÖPNV durch entsprechende Signalsteuerung,
- Erreichung eines akzeptablen stabilen Verkehrsflusses am Wasaplatz unter Beachtung der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen
- Erhöhung der Attraktivität des Ortsteilzentrums

Bei der Planung ist die Sachgesamtheit „Großer Garten/Tiergartenstraße“ entsprechend zu berücksichtigen. Der Alleecharakter in der Tiergartenstraße muss erhalten bzw. wiederhergestellt werden. Mit dem Ausbau der Verkehrsanlage soll ein Straßenraum entstehen, der die Belange aller Verkehrsteilnehmer beachtet und sich in das städtebauliche Umfeld integriert.

## 3 Planungskonzept

### *Verkehrskonzeption*

Die Straßenbahn wird von der Wasastraße in die Oskarstraße - Tiergartenstraße verlegt. In Verbindung mit einer Teilspernung der Oskarstraße an der S-Bahn-Station Strehlen für den Kfz-Verkehr (zwischen Wiener Straße und Gustav-Adolf-Platz) entsteht hier ein neuer Verknüpfungspunkt, der Eisenbahn, Straßenbahn und Bus umfasst. An der neuen Zentralhaltestelle kann sowohl das Umsteigen S-Bahn/Straßenbahn bzw. S-Bahn/Bus, als auch das Umsteigen Straßenbahn/Bus „Bord an Bord“ ermöglicht werden. Zudem ergibt sich die Möglichkeit der Anschlussgewährung der einzelnen Verkehrsmittel des ÖPNV, welche am Wasaplatz aufgrund der baulichen Randbedingungen nicht realisierbar ist.

Für die Haltestelle Haltepunkt Strehlen wird ein Anstieg der Fahrgastzahlen um ca. 30 Prozent von heute täglich ca. 5.000 auf zukünftig etwa 6.500 Ein- und Aussteiger prognostiziert.

Die Steigerung ist einerseits auf die vsl. 2016 geplante Taktverdichtung der S-Bahn (+500 Ein- und Aussteiger täglich) zurückzuführen, andererseits verlagert sich ein Teil der Umsteigevorgänge vom Wasaplatz zum Haltepunkt Strehlen. Etwa ein Viertel der heute am Wasaplatz zwischen der Straßenbahn und Bus umsteigenden Fahrgäste profitieren von der Verlegung der Linie 9/13 über den Haltepunkt Strehlen aufgrund der hier günstigeren Umsteigebedingungen.

Da die Hauptumsteigebeziehung am Wasaplatz zwischen Caspar-David-Friedrich-Straße – Lockwitzer Straße (über Eck) besteht, gibt es für diese Umsteigerelation vorerst keine gravierende Verbesserung. Der Hauptvorteil besteht in der Verlagerung der Anschlussfunktion des ÖPNV vom Wasaplatz zur Station Strehlen. Damit können an die Haltestelle Wasaplatz in der Lockwitzer Straße geringere Anforderungen gestellt werden, sodass hier eine nutzerfreundliche, barrierefreie Haltestelle integriert werden kann. Das eröffnet wiederum Spielräume für die verkehrliche und städtebauliche Gestaltung dieses Straßenabschnittes.

Der wesentliche verkehrliche Effekt wird durch die Weiterführung der Straßenbahn zum Zelleschen Weg hervorgerufen. Durch die Verbesserung der Hauptumsteigebeziehung am Wasaplatz (Direktverbindung Lockwitzer Straße – Caspar-David-Friedrich-Straße oder Umstieg am gleichen Bahnsteig in der Lockwitzer Straße) sowie die verbesserte Anbindung der TU Dresden wird ein deutlicher Fahrgastzuwachs erwartet. Gleichzeitig wird mit dieser Konzeption die Voraussetzung geschaffen, eine spätere Weiterführung der Straßenbahn in Richtung Gruna/Striesen/Blasewitz gemäß Kategorie B der Prioritätenliste Neubaustrecken ohne nochmaligen Umbau in diesem Bereich anzuschließen (siehe Tabelle Anlage 4).

### **Querschnitt und Linienführung**

Die geplante Gleisanlage wird unter weitestgehender Beibehaltung der vorhandenen Bordfluchten mit einem Regelgleisabstand von 3,00 m mittig in die vorhandenen Fahrbahnquerschnitte der Oskarstraße und der Tiergartenstraße eingeordnet.

Die Radverkehrsführung erfolgt durchgängig außerhalb des Gleisbereichs. Die Oskarstraße erhält zwischen Tiergartenstraße und Wiener Straße sowie zwischen Gustav-Adolf-Platz und Wasaplatz einen 9,50 m breiten Fahrbahnquerschnitt, sodass auf beiden Seiten außerhalb des 6,50 m breiten Gleisbereiches ein 1,50 m breiter Streifen für die Führung des Radverkehrs verbleibt.

Im Knotenpunktsbereich Tiergartenstraße/Oskarstraße sind der Kaitzbach und der Auslaufkanal mit den neuen Gleisen zu überqueren. In Abhängigkeit der bei dem geplanten Neubau dieser Anlagen im Knotenpunktsbereich hergestellten Höhen ist für die neue Gleisüberquerung zur Herstellung eines durchgängigen Gleisoberbaues eine Gradientenanhebung erforderlich.

Im Bereich der vorhandenen DB-Brücke ist zur Einordnung der neuen Fahrleitungsanlage, 0,34 m geplante Konstruktionshöhe (Abstand zwischen Fahrdraht und Brücke), sowie zur Herstellung der erforderlichen lichten Mindestdurchfahrts Höhe von 4,20 m eine Absenkung der Gradienten in der Fahrbahnachse zwischen 0,42 m und 0,52 m zu realisieren.

Zur Überquerung des Kaitzbaches zwischen der DB-Brücke und Gustav-Adolf-Platz ist für die Herstellung des durchgängigen Gleisoberbaues wiederum eine Gradientenanhebung von bis zu 0,32 m herzustellen, da das im Jahr 2006 erneuerte Querungsbauwerk im Bestand nur eine Überdeckung von ca. 8 bis 10 cm aufweist. Die gewählte Gradienten berücksichtigt die Anforderungen des Straßenbahngleis- und Straßenbaues.

Mit der Baumaßnahme werden nach dem gegenwärtigen Planungsstand 19 Baumfällungen erforderlich, demgegenüber sind elf Neupflanzungen vorgesehen.

## **Knotenpunkte**

Die von der Baumaßnahme betroffenen Knotenpunkte werden angepasst. An allen Querungsstellen werden behindertengerechte Aufmerksamkeitsfelder mit barrierefreien Bordabsenkungen hergestellt. Die vorhandenen Grundstückszufahrten werden in Abhängigkeit ihrer Funktion erneuert. In den Knotenpunkten Tiergartenstraße/Herderstraße und Oskarstraße/Wiener Straße wird durch die Einordnung beidseitiger Gehwegvorstreckungen in der Herderstraße das Längsparken an den Fahrbahnrändern der Herderstraße baulich eingeleitet und der Querungsweg für Fußgängerinnen und Fußgänger verkürzt.

### *Tiergartenstraße/Franz-Liszt-Straße/Querallee*

Im Zusammenhang mit dem Rückbau des Gleisbogens und der neuen Einordnung der Gleistrasse ist die vorhandene Knotenpunkts-LSA anzupassen. Die vorhandene westliche signalisierte Querung wird dabei näher an den Knotenpunkt herangezogen.

### *Tiergartenstraße/Oskarstraße*

Am Knotenpunkt Tiergartenstraße/Oskarstraße wird durch die Einordnung der neuen Gleisanlage auch eine neue Knotenpunkts-LSA erforderlich. Im Jahr 2011 ist die Sanierung der Tiergartenstraße zwischen Oskarstraße und Karcherallee, einschließlich des Kanalneubaus des Kaitzbaches und des Auslaufkanales im unmittelbaren Knotenpunktsbereich, erfolgt.

### *Oskarstraße/Wiener Straße*

Durch die Einordnung beidseitiger Gehwegvorstreckungen in der Wiener Straße östlich der Oskarstraße wird das Längsparken an den Fahrbahnrändern der Wiener Straße baulich eingeleitet und der Querungsweg für Fußgängerinnen und Fußgänger verkürzt. Die Bordführung der Wiener Straße westlich der Oskarstraße reduziert ebenfalls den Querungsweg für Fußgänger und leitet das Längsparken am nördlichen Fahrbahnrand der Wiener Straße ein. Auf dem südöstlichen Eckgrundstück (Flurstück 89f der Gemarkung Strehlen) wird ein Wohn- und Geschäftshaus errichtet. Da derzeit hier noch eine Erschließung dieses Grundstückes von der Oskarstraße vorgesehen ist, sind im weiteren Planverfahren sowohl der voraussichtlich für die Herstellung der stadtwärtigen Zentralhaltestelle „Haltepunkt Strehlen“ auf diesem Flurstück erforderlich werdende Grunderwerb als auch die Anpassung der Erschließung (über die Grundstückszufahrt des benachbarten Flurstückes von der Oskarstraße bzw. vorzugsweise neu von der Wiener Straße) zu klären.

### *Gustav-Adolf-Platz*

Die neu entstehende Querung des Gustav-Adolf-Platzes durch die Straßenbahn/den ÖPNV muss entsprechend signaltechnisch (Haltelichtanlagen) gesichert werden. In der Mittelinsel des Gustav-Adolf-Platzes befindet sich das Kunstobjekt „Innere Mitte“. Da für die Querung des Gustav-Adolf-Platzes mit den neuen Gleisanlagen die Demontage dieses Kunstobjektes erforderlich wird, ist im weiteren Planungsverlauf unter Berücksichtigung der Belange des urbanen Raumes ein möglichst bestandsnaher Ersatzstandort zu finden.

### *Wasaplatz*

Die vorhandene Knotenpunkts-LSA ist anzupassen. Die Gleisgeometrie im Bereich des Wasaplatzes berücksichtigt die für die Straßenbahnoption Caspar-David-Friedrich-Straße und die damit verbundenen zusätzlichen Relationen Oskarstraße - Caspar-David-Friedrich-Straße und Caspar-David-Friedrich-Straße - Lockwitzer Straße erforderlichen Anlagen.

## **Haltestellen**

### *Querallee*

Die stadtwärtige Haltestelle „Querallee“ wird in der vorhandenen Lage gegenüber der bereits erneuerten landwärtigen Haltestelle angeordnet und dabei als Haltestellenkap mit einer barrierefreien Nutzlänge von 45,00 m ausgebaut.

**Haltepunkt Strehlen**

Die vorhandene Bushaltestelle „Haltepunkt Strehlen“ in der Oskarstraße wird als neue Zentralhaltestelle mit barrierefreien Nutzlängen von 68,00 m (landwärtige Haltestelle) bzw. 35,00 m + 18,00 m (stadtwärtige Haltestelle) in den Bereich mit konstanter Längsneigung zwischen Wiener Straße und DB-Brücke verlegt. Die Haltestelle wird ebenfalls als Kaphaltestelle ausgebildet. Der Radverkehr wird dabei in stadtwärtiger Richtung als angehobene Radfahrbahn und in landwärtiger Richtung über einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Um die im Bereich des vorhandenen Zugangs zum S-Bahn-Haltepunkt entstehende Engstelle (verbleibende Gehwegbreite 1,50 m) zu entschärfen wurden parallel Untersuchungen zur Möglichkeit der Änderung der Zugänglichkeiten durchgeführt. Vorzugslösung ist die Herstellung eines komplett neuen Durchgangs hinter dem Brückenwiderlager parallel zur Oskarstraße.

**Wasaplatz**

Die Haltestelle kann bei Verlagerung der Anschlussfunktion an die Station Strehlen als beidseitiges Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn und Haltestellenbreiten von 2,40 m + 4,35 m (landwärtige Haltestelle) bzw. 2,40 m + 5,00 m (stadtwärtige Haltestelle) barrierefrei ausgebaut werden.

Die Bushaltestelle am Wasaplatz soll zunächst wie im Bestand verbleiben, da sie bei Realisierung der angestrebten neuen Straßenbahn Caspar-David-Friedrich-Straße komplett als Straßenbahnhaltestelle umgebaut werden muss.

Die Umgestaltung der Haltestelle „Wasaplatz“ kann bei Bedarf zeitlich und baulich von der Verlegung der Straßenbahnstrecke in die Oskarstraße getrennt werden und gegebenenfalls in einer zweiten Ausbauphase erfolgen.

**Ruhender Verkehr**

Im Rahmen der Verlegung der Straßenbahnstrecke von der Franz-Liszt-Straße - Wasastraße in die Tiergartenstraße - Oskarstraße entfallen im Zuge der Tiergartenstraße und Oskarstraße mit der Einordnung der neuen Gleisanlagen sowie des landwärtigen Radfahrstreifens am südlichen Fahrbahnrand der Tiergartenstraße ca. 64 im Bestand vorhandene legale Stellplätze. Dies betrifft 34 Stellplätze auf der Tiergartenstraße, 14 Stellplätze auf der Oskarstraße zwischen Tiergartenstraße und Wiener Straße und 16 Stellplätze auf der Oskarstraße zwischen Gustav-Adolf-Platz und Wasaplatz.

Nach dem Rückbau der Gleisanlagen in der Franz-Liszt-Straße - Wasastraße und der anschließenden Neuordnung des Fahrbahnquerschnittes können in diesem Straßenzug beidseitig Parkstreifen angeordnet werden. Da im Bestand im gesamten Straßenzug ein eingeschränktes Halteverbot besteht, bietet dies die Möglichkeit der Einordnung von künftig bis zu ca. 126 neuen Stellplätzen.

**Leitungen**

Für die geplante Verlegung der Straßenbahnstrecke von der Franz-Liszt-Straße - Wasastraße in die Tiergartenstraße - Oskarstraße muss die im Bereich der Oskarstraße zwischen Wiener Straße und Gustav-Adolf-Platz vorhandenen Fernwärmehaupttrasse im Straßenraum der Oskarstraße neu eingeordnet werden, um die von der DREWAG geforderte ständige Zugänglichkeit zu gewährleisten. In Abstimmung mit der DREWAG wurde die höhengleiche Herstellung der Trasse in offener Bauweise im östlichen Gehweg bzw. Haltestellenbereich untersucht und als Vorzugsvariante herausgearbeitet.

Sollte sich diese Variante im Zuge der weiteren Detailplanungen als nicht wirtschaftlich realisierbar herausstellen, wäre die Alternativtrasse eine komplette Umverlegung der Fernwärmetrasse zwischen den Knotenpunkten Oskarstraße/Wiener Straße und August-Bebel-Straße/Franz-Liszt-Straße/Gustav-Adolf-Straße/Hildebrandstraße im öffentlichen Verkehrsraum.

Unabhängig von der Entscheidung für die Vorzugsvariante (Verlegung der Straßenbahnstrecke in die Tiergartenstraße - Oskarstraße oder Erneuerung im Zuge der Franz-Liszt-Straße - Wasastraße) sind im Planungsgebiet für die Verbesserung der Energieversorgung der Straßenbahn auch im näheren Umfeld ein neues Gleichrichterunterwerk (GUW) einzuordnen und die entsprechenden Bahnstromanlagen neu zu verlegen bzw. zu erneuern.

### **Grunderwerb**

Im Bereich des S-Bahn Haltepunktes Strehlen ist Grunderwerb (ca. 120 m<sup>2</sup>) zur Herstellung der stadtwärtigen Haltestelle erforderlich.

## **4 Verkehrsablauf**

### ***Auswirkungen Sperrung der Oskarstraße zwischen Wiener Straße und Gustav-Adolf-Platz für den Kfz-Verkehr***

Um am Haltepunkt Dresden-Strehlen einen ÖPNV-Verknüpfungspunkt mit Wartefunktion einrichten zu können, ist bei einer Verlegung der Straßenbahn von der Wasastraße in die Oskarstraße eine Teilspernung der Oskarstraße für den Kfz-Verkehr zwischen Wiener Straße und Gustav-Adolf-Platz vorgesehen. Die vorgesehene Anschlussvermittlung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln des ÖPNV erfordert, dass Busse und Straßenbahnen teilweise mehrere Minuten Zeit an der Haltestelle verbringen, um ein wartefreies, direktes Umsteigen für Fahrgäste zu ermöglichen. Unter Berücksichtigung der örtlichen Situation und der starken Frequentierung des geplanten Umsteigepunktes durch ÖPNV-Fahrzeuge ist eine flüssige und verkehrssichere Führung des MIV durch den Haltestellenbereich nicht möglich.

Die aus der Teilspernung der Oskarstraße resultierenden Veränderungen im Verkehrsablauf wurden im Rahmen einer Verkehrstechnischen Untersuchung betrachtet.

Untersucht wurde die Sperrung der Oskarstraße zwischen Wiener Straße und Gustav-Adolf-Platz für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen (ca. 3000 Kfz/24h) infolge der neuen Straßenbahnstrecke ohne weitere Maßnahmen im übrigen Verkehrsnetz.

Ergebnisse:

- Erhöhung der Verkehrsmenge in der Kreischaer Straße (+ 1000 Kfz/24h) und in der Wasastraße (+ 1500 Kfz/24h),
- Verringerung in der Oskarstraße und Caspar-David-Friedrich-Straße.

Grundsätzlich sind die geänderten Verkehrsströme abwickelbar. Die teilweise Verlagerung des Kfz-Verkehrs in die schon hoch belegte Kreischaer Straße ist wegen der Geschäftsfunktion und Fußgängerquerungen sowie der Leistungsfähigkeit des Wasaplatzes ungünstig.

### ***Verkehrsablauf am Wasaplatz***

Durch die Verlegung der Straßenbahnstrecke von der Wasastraße – Franz-List-Straße in die Tiergartenstraße – Oskarstraße ergeben sich auf den untersuchten Relationen keine signifikanten Unterschiede hinsichtlich der Reisegeschwindigkeiten im MIV und ÖPNV. Beide Streckenführungen für die Straßenbahn sind als verkehrstechnisch gleichwertig einzustufen.



Mit Verlegung der Straßenbahntrasse in die Oskarstraße und dem Umbau der Haltestellen in der Lockwitzer Straße zu barrierefreien Haltestellenkaps verschlechtert sich die Verkehrsqualität in der Wasastraße um eine Qualitätsstufe, die Zufahrt Caspar-David-Friedrich-Straße erreicht faktisch die Kapazitätsgrenze. Da für die wichtige MIV-Relation Caspar-David-Friedrich-Straße – Kreischeaer Straße keine kurzfristig umsetzbaren Alternativen im Untersuchungsgebiet vorhanden sind, ist die LSA-Steuerung für den KP Wasaplatz in allen Planungsvarianten so auszulegen, dass sich ein Kompromiss zwischen der Leistungsfähigkeit im MIV und der Bevorrechtigung öffentlicher Verkehrsmittel einstellt. Negative Auswirkungen auf die benachbarten Knotenpunkte Teplitzer Straße / Zellescher Weg und Reicker Straße/ Rayskistraße müssen dabei vermieden werden.

An den anderen Knotenpunkten im Untersuchungsgebiet wird der Verkehrsablauf durch die Verlegung der Straßenbahntrasse im Wesentlichen nicht beeinflusst.

## 5 Alternativvarianten

Alternativ zur Neubaustrecke Tiergartenstraße – Oskarstraße wurde ein Ausbau der Franz-Liszt-Straße – Wasastraße im Bestand untersucht. Wegen des schlechten baulichen Zustands, vor allem der Gleisanlagen, ist eine kurzfristige Sanierung notwendig.

Die Abdeckung der Gleise besteht größtenteils aus Betonplatten, die große Unebenheiten und Absetzungen aufweisen. Die Fahrbahndecke ist im Abschnitt mit Groß- und Kleinpflaster befestigt. Diese Befestigung weist überall starke Beschädigungen auf. Die Borde zeigen Verwerfungen und Abplatzungen. Der östliche Gehweg ist zum größten Teil nicht befestigt und die ordnungsgemäße Ableitung des Oberflächenwassers teilweise nicht gewährleistet.

Die vorhandene Straßenraumbreite auf der Wasastraße beträgt ca. 17,10 m. Die Gleise der Straßenbahn sind mit Gleisabstand von 2,55 m in der vorhandenen ca. 10,25 m breiten Fahrbahn eingedeckt und werden vom Kfz-Verkehr befahren. Beidseitig grenzen an die Fahrbahn Gehwege mit einer Breite von 3,25 – 3,50 m an. In Baumscheiben in den Gehwegen stehen im Bereich Wasastraße und Franz-Liszt-Straße junge Bäume (Pflanzung 2001 bzw. 2004) sowie im Bereich Franz-Liszt-Straße auch alte Bäume (über 100 Jahre alt).

Die Gleise im Abschnitt Franz-Liszt-Straße wurden im Jahr 2007 unter Beibehaltung des Achsabstands von 2,55 m erneuert und in der Wasastraße punktuell teilsaniert. Die Fahrleitungsanlage wurde für den gesamten Planungsabschnitt ebenfalls 2007 erneuert.

Das Planungskonzept sieht einen weitestgehend am Bestand orientierten Ausbau der Verkehrsanlage vor. Die Straßenbahngleise werden mit neuem Gleisabstand von 3,00 m befahrbar und eingedeckt in der Fahrbahn eingeordnet. Beidseitig des vom Kfz-Verkehr befahrbaren Gleisbereiches werden Fahrräume mit einer Breite von jeweils 1,85 m für mögliche Nutzung durch Radfahrer ohne Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs (Kfz und Straßenbahn) geschaffen.

Die Haltestelle „Julius-Otto-Straße“ wird als Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn sowie die Haltestelle „Querallee“ in der vorhandenen Lage in der Tiergartenstraße als Haltestellenkap ausgebildet. Der Gleisabstand beträgt im Haltestellenbereich 4,60 m. Damit ergibt sich ein Abstand zwischen den Borden von 7,00 m analog der Haltestelle am Zoo.

Die Nebenstraßen werden unter Berücksichtigung beidseitiger Parkstreifen und zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußgängerverkehr mit Gehwegvorstreckungen versehen und an den Bestand angebunden.

Die Einmündung Franz-Liszt-Straße/Tiergartenstraße wird soweit angepasst, wie durch Neuordnung des stadtwärtigen Gleises und behindertengerechter Gestaltung der Haltestelle

notwendig ist. Es wird keine zusätzliche Signalausrüstung erforderlich.

Die Einmündung der Franz-Liszt-Straße (Süd) in die Wasastraße wird geringfügig abgekröpft, um die Vorfahrtssituation und die Einfahrt in die 30 km/h-Zone besser zu verdeutlichen.

Nach dem Planungsstand Vorplanung stehen sechs durch die Baumaßnahme erforderlichen Baumfällungen 15 Neupflanzungen gegenüber.

Bei einer Beibehaltung der Streckenführung der Straßenbahn in der Franz-Liszt-Straße – Wasastraße verbleiben die Verkehrsverhältnisse von MIV und ÖPNV, abgesehen von den durch den Umbau der Haltestelle in der Lockwitzer Straße verursachten Auswirkungen, wie im Bestand.

Für die Haltestelle „Wasaplatz“ in der Lockwitzer Straße wird die oben beschriebene und auch für den Fall einer Verlegung der Straßenbahnstrecke in die Oskarstraße vorgesehene Lösung einer Kaphaltestelle mit angehobener Radfahrbahn geplant. Eine andere Haltestellenform ist unter den gegebenen städtebaulichen und verkehrlichen Randbedingungen nicht realisierbar. Die als ein Planungsziel formulierte Anschlussvermittlung Bus/Straßenbahn mit Wartemöglichkeit kann an der Haltestelle Wasaplatz in der Lockwitzer Straße nicht gewährleistet werden.

## 6 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 Prohlis
- Landesamt für Denkmalpflege
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- DREWAG

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

## 7 Kostenschätzung/Finanzierungskonzept

### 7.1 Tiergartenstraße – Oskarstraße

Die Gesamtinvestitionskosten (Brutto) für die Verlegung der Straßenbahnstrecke in die Tiergartenstraße - Oskarstraße betragen nach dem gegenwärtigen Bearbeitungsstand (Kostenschätzung im Rahmen der Vorplanung):

#### Kostenschätzung

Neubau Strecke Tiergarten-/ Oskarstraße	ca.	15,1 Mio. Euro
Ausbau Haltestelle Wasaplatz (Lockwitzer Str.)	ca.	1,5 Mio. Euro
Gleisrückbau und Sanierung F.-Liszt-/ Wasastr.	ca.	1,9 Mio. Euro
Sanierung Auslaufkanal Kaitzbach	ca.	0,4 Mio. Euro
<b>Gesamtbaukosten inkl. Planung</b>	<b>ca.</b>	<b>18,9 Mio. Euro</b>

Die Gesamtkosten teilen sich auf in ca. 15,1 Mio. Euro für die Neubaustrecke Tiergartenstraße - Oskarstraße, 1,5 Mio. Euro für den Bereich Wasaplatz/ Lockwitzer Straße, ca. 1,9 Mio. Euro für die Sanierung der Wasastraße – Franz-Liszt-Straße und rund 0,4 Mio. Euro für die Sanierung des Auslaufkanals Kaitzbach.

#### Kostensplittung

Kostenanteil ÖPNV	ca.	16,0 Mio. Euro
Kostenanteil KStB	ca.	2,9 Mio. Euro

Die oben angegebene Kostensplittung basiert auf einer angemessenen Kostenteilung zwischen dem Straßenbaulasträger und der DVB AG. Die unterstellte Kostenteilung wurde anhand üblicher Kostenzuordnungen vergleichbarer Vorhaben vorgenommen. Die endgültige Kostenteilung zwischen den Vorhabenbeteiligten wurde noch nicht verhandelt.

#### Finanzierungskonzept

Fördermittel ÖPNV	ca.	9,2 Mio. Euro
Eigenmittel ÖPNV	ca.	6,8 Mio. Euro
<b>Summe</b>	<b>ca.</b>	<b>16,0 Mio. Euro</b>
<hr/>		
Fördermittel KStB	ca.	0,2 Mio. Euro
Eigenmittel KStB	ca.	2,7 Mio. Euro
<b>Summe</b>	<b>ca.</b>	<b>2,9 Mio. Euro</b>

Die angesetzten ÖPNV Fördermittel entsprechen aller Voraussicht nach der zu erwartenden Bundes- und Landeszuwendung im Rahmen des Stadtbahnprogramms 2020. Die angesetzten Fördermittel für den Kommunalen Straßenbau berücksichtigen die Zuwendung für den Ausbau der Tiergartenstraße West. Da für beide Förderbereiche noch kein Fördermittelantrag gestellt werden konnte, sind die angesetzten Fördermittel lediglich als vorläufige Zuwendungssummen zu betrachten. Der mögliche Eigenmittelanteil der DVB AG beläuft sich demnach auf rund 6,8 Mio. Euro und der voraussichtliche Eigenanteil der Landeshauptstadt Dresden beträgt ca. 2,7 Mio. Euro.

#### 7.2 Franz-Liszt-Straße - Wasastraße

Im Vergleich zur Verlegung der Straßenbahnstrecke in die Oskarstraße wurden auch die finanziellen Auswirkungen beim Ausbau der Franz-Liszt-Straße – Wasastraße im Bestand untersucht.

#### Kostenschätzung

Ausbau Strecke F.-Liszt-/ Wasastraße	ca.	7,6 Mio. Euro
Ausbau Haltestelle Wasaplatz (Lockwitzer Str.)	ca.	1,5 Mio. Euro
Sanierung Tiergartenstraße West	ca.	0,4 Mio. Euro
Sanierung Auslaufkanal Kaitzbach	ca.	0,4 Mio. Euro
<b>Gesamtbaukosten inkl. Planung</b>	<b>ca.</b>	<b>9,9 Mio. Euro</b>

Von der Gesamtsumme entfallen ca. 7,6 Mio. Euro auf die Franz-Liszt-Straße – Wasastraße und ca. 1,5 Mio. Euro auf den Bereich Wasaplatz/ Lockwitzer Straße. Für die Sanierung der Tiergartenstraße zwischen Franz-Liszt-Straße und Oskarstraße werden zudem ca. 0,4 Mio. Euro, für die Sanierung des Auslaufkanals im Zuge der Oskarstraße (Querung Kaitzbach bis Tiergartenstraße) ca. 0,4 Mio. Euro erforderlich.

**Kostensplittung**

Kostenanteil ÖPNV	ca.	7,6 Mio. Euro
Kostenanteil KStB	ca.	2,3 Mio. Euro

Die oben angegebene Kostensplittung basiert auf einer angemessenen Kostenteilung zwischen dem Straßenbaulasträger und der DVB AG. Die unterstellte Kostenteilung wurde anhand üblicher Kostenzuordnungen vergleichbarer Vorhaben vorgenommen. Die endgültige Kostenteilung zwischen den Vorhabenbeteiligten wurde noch nicht verhandelt.

**Finanzierungskonzept**

Fördermittel ÖPNV	ca.	1,2 Mio. Euro
Eigenmittel ÖPNV	ca.	6,4 Mio. Euro
<b>Summe</b>	<b>ca.</b>	<b>7,6 Mio. Euro</b>
Fördermittel KStB	ca.	0,2 Mio. Euro
Eigenmittel KStB	ca.	2,1 Mio. Euro
<b>Summe</b>	<b>ca.</b>	<b>2,3 Mio. Euro</b>

Gemäß aktueller ÖPNV-Förderpraxis des Freistaates Sachsen im Landesinvestitionsprogramm sind bei einem Ausbau der F.-Liszt-Straße/ Wasastraße mit überfahrbarem Gleisbereich nur Fördermittel für den barrierefreien Ausbau der Straßenbahnhaltestellen zu erwarten.

Die angesetzten Fördermittel für den Kommunalen Straßenbau berücksichtigen die Zuwendung für den Ausbau der Tiergartenstraße West. Der voraussichtliche Eigenmittelanteil der DVB AG beläuft sich demnach auf rund 7,6 Mio. Euro und der Eigenanteil der Landeshauptstadt Dresden beträgt ca. 2,3 Mio. Euro.

**7.3 Finanzierungsvergleich**

Eigenmittelbedarf ÖPNV (Tiergarten-/Oskarstraße)	ca.	6,8 Mio. Euro
Eigenmittelbedarf ÖPNV (F.-Liszt-/ Wasastraße)	ca.	6,4 Mio. Euro
<b>Eigenmittelmehrbedarf ÖPNV</b>	<b>ca.</b>	<b>0,4 Mio. Euro</b>
Eigenmittelbedarf KStB (Tiergarten-/Oskarstraße)	ca.	2,7 Mio. Euro
Eigenmittelbedarf KStB (F.-Liszt-/ Wasastraße)	ca.	2,1 Mio. Euro
<b>Eigenmittelmehrbedarf KStB</b>	<b>ca.</b>	<b>0,6 Mio. Euro</b>

Der finanzielle Mehrbedarf der Landeshauptstadt Dresden zur Realisierung der vorgeschlagenen Verlegung der Straßenbahntrasse in die Tiergartenstr/ Oskarstraße beläuft sich auf 0,6 Mio. Euro. Der Rückbau der ÖPNV-Anlagen in der Franz-Liszt-Straße/ Wasastraße auf Kosten der DVB AG ist enthalten.

Obwohl die Verlegung der Straßenbahntrasse in den Gesamtkosten rund 9,0 Mio. Euro teurer ist, ergibt sich hinsichtlich der erforderlichen Eigenmittel der Landeshauptstadt Dresden ein Mehrbedarf von rund 0,6 Mio. Euro. Ursache für diesen geringen Mehrbedarf an Eigenmitteln, ist der überwiegende Finanzierungsanteil der DVB AG, die wiederum ihren Kostenanteil über Fördermitteln aus dem GVFG-Bundesprogramm im Rahmen des Stadtbahnprogramms 2020 zu kompensieren beabsichtigt. Der Eigenmittelmehrbedarf der DVB AG unter Berücksichtigung der entsprechenden Förderung beläuft sich auf rund 0,4 Mio. Euro. Die Verlegung der Straßenbahntrasse in die Oskarstraße und deren Finanzierbarkeit ist somit von der Ausreichung der entsprechenden ÖPNV-Förderung abhängig.

Die endgültige Kostenteilung zwischen der DVB AG und Landeshauptstadt Dresden ist im Zuge der weiteren Planung zu verhandeln. Die erforderlichen Eigenmittel der Landeshauptstadt Dresden sind bisher im Haushalt nicht gesichert. Die finanzielle Einordnung wird in Abhängigkeit der Haushaltssituation mit einer separaten Vorlage erfolgen.

#### **7.4 Nutzen-Kosten-Untersuchung**

Die Maßnahme Verlegung der Straßenbahn in die Tiergartenstraße - Oskarstraße ist Bestandteil des Teilprojekts Löbtau – Südvorstadt – Strehlen des Stadtbahnprogramms 2020. Im Zusammenhang mit dem Rahmenantrag „Stadtbahnprogramm 2020“ wurden durch die DVB AG Nutzen-Kosten-Untersuchungen für die einzelnen, zur Förderung beantragten Teilstrecken erstellt. Für die Straßenbahnneubaustrecke Löbtau - Strehlen wurde ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,34 ermittelt.

Mit einer Realisierung der Straßenbahntrasse Tiergartenstraße - Oskarstraße ergeben sich vor allen Dingen funktionale Vorteile für den ÖPNV durch die direkte Verknüpfung mit der S-Bahn sowie die am Wasaplatz nicht gewährleistbaren Möglichkeiten des bahnsteiggleichen Umsteigens und der Anschlussgewährung der einzelnen Verkehrsmittel des ÖPNV durch die Einrichtung der neuen Haltestelle am Haltepunkt Strehlen. Dies ermöglicht, die Haltestelle „Wasaplatz“ in der Lockwitzer Straße als Einzelhaltestelle nutzerfreundlich umzugestalten.

#### **Anlagenverzeichnis:**

- |          |  |
|----------|--|
| Anlage 1 | Übersichtslageplan im Maßstab 1 : 7.500  |
| Anlage 2 | Lagepläne Vorplanung Straßenbahntrasse Oskarstraße Tiergartenstraße im Maßstab 1 : 500 |
| Anlage 3 | Lagepläne Vorplanung Franz-Liszt-Straße – Wasastraße im Maßstab 1 : 500                |
| Anlage 4 | Übersicht Variantenvergleich   |

Helma Orosz