

Datum: 26.11.2012

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

**Beschlusskontrolle zu V1152/11 (Sitzungsnummer: SR/032/2011)**

Ausbau der Königsbrücker Straße – Veränderung der Planfeststellungsunterlagen zur Herstellung der Förderfähigkeit im Abschnitt zwischen dem Albertplatz und der Stauffenbergallee

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgender Zwischenstand kann zu oben genanntem Beschluss gegeben werden:

- 1. „Der Stadtrat stimmt der geänderten Planung der Königsbrücker Straße zur Herstellung der Förderfähigkeit im Abschnitt zwischen dem Albertplatz und der Stauffenbergallee entsprechend der Variante 5 (Anlage 1) zu.**
- 2. Parallel zur Erstellung der Planungen auf Basis der heutigen Beschlussfassung wird dem Stadtrat eine Untersuchung für die Sanierung der Königsbrücker Straße weitestgehend im Bestand vorgelegt. Diese soll sich an den aktuellen Baurichtlinien orientieren.“**

Die Entwurfsplanungen zu beiden Varianten (5 und 7) sind derzeit noch nicht vollständig. Insbesondere fehlt die Lichtsignalanlagenplanung, dadurch konnten die Prüfläufe für die Schadstoffuntersuchungen nicht abgeschlossen werden. Da die Lagen der Lichtsignalanlagen noch nicht feststehen, konnten auch die Baumstandorte nicht abschließend eingearbeitet werden. Weiterhin fehlen der Leitungsbestandsplan, der koordinierte Leitungsplan, die Querprofile UV-Raum, der Artenschutzfachbeitrag und die Verkehrstechnischen Untersuchung/Simulation, ebenso die Kostenberechnung und der Kostenbeteiligungsplan. Alle diese Unterlagen sollen im Laufe des Dezembers vorliegen und bis Ende Januar in die Planung integriert werden.

Der beigefügte Variantenvergleich (Anlage 1) stellt somit den aktuellen Stand der Planungen für beide Varianten dar. Unter setzt wird der Vergleich durch die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (Anlage 2). Ebenfalls einen derzeitigen Zwischenstand stellen die beigefügten Pläne zu den genannten Planungsvarianten (Anlagen 3 und 4) dar.

Hinweis:

Der Planvariante 7 wird durch eine Untervariante 7a untersetzt. Der Unterschied zwischen diesen besteht darin, dass bei Variante 7 in Höhe Bischofsweg stadteinwärts nur ein Fahrstreifen (geradeaus und rechtsabbiegend) und ein separater Gleiskörper vorgesehen sind, in Variante 7a dagegen neben dem Fahrstreifen (geradeaus und rechtsabbiegend) ein Mischfahrstreifen geplant wird, der von Bahn und geradeaus fahrenden Fahrzeugen genutzt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

  
Jörn Marx

Kenntnisnahme:

  
Helma Orosz  
Oberbürgermeisterin

Anlagen

1. Variantenvergleich
2. Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (LOS) nach HBS, Blatt 1 (Öffentlicher Personennahverkehr) und Blatt 2 (Motorisierter Individualverkehr)
3. Plan Variante 5, Blatt 1 und 2
4. Plan Variante 7, Blatt 1 und 2