

Datum: - 3. JULI 2015

vertraulich

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

Beschlusskontrolle zu A0007/14 (Sitzungsnummer: SR/005/2014)
Stadtteilverträgliche Sanierung Königsbrücker Straße

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgender Zwischenstand kann zu genanntem Beschluss gegeben werden:

1. **„Der Stadtrat hebt den Beschluss des Stadtrates zur Vorlage V2263/13 vom 16. April 2014 auf.**
2. **Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, bis März 2015 dem Stadtrat eine Entscheidungsgrundlage für den Beschluss einer neuen, stadtteilverträglichen Vorzugsvariante vorzulegen. Dazu soll die bisherige vierstreifige Ausbauvariante 7 mit den in der Anlage zum Antrag beschriebenen Varianten verglichen werden. Für die Varianten ist analog V2263/13 eine Synopse inklusive Verkehrsqualitätsuntersuchung, städtebaulichen Auswirkungen und Zielerreichung von beschlossenen Konzepten (z. B. Verkehrsentwicklungsplan, Luftreinhalteplan) durchzuführen. Für die Untersuchung der Verkehrsqualität ist eine Verkehrsprognose für die Königsbrücker Straße zu erarbeiten, die ausgehend von den Messergebnissen nach Eröffnung der Waldschlößchenbrücke (2013 und 2014) das zukünftige Verkehrsaufkommen auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans 2025+ prognostiziert.**
3. **Die Ergebnisse des Vergleichs sind dem Ortsbeirat Neustadt und dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau vorzulegen und vor Beschlussfassung im Stadtrat in einer Bürgerversammlung im April 2015 vorzustellen.“**

zu 2.:

Der Stadtrat hatte in seiner Sitzung am 11./12. Dezember 2014 die Varianten 8.1 und 8.2 eingebracht, mit dem Ziel eine neue stadtteilverträgliche Vorzugslösung zu finden. Beide Varianten sehen grundsätzlich eine gemeinsame Führung des Kfz-Verkehrs und der Straßenbahn vor. In der Variante 8.1 ist zur Verbesserung der Überquerbarkeit zusätzlich eine durchgängige bauliche Mitteltrennung zwischen Lousienstraße und Bischofsweg vorgesehen.

In der Bearbeitung der Varianten wurde herausgearbeitet, dass die Querschnittsvorgaben teilweise nicht mit den geltenden Regelwerken übereinstimmen. Die Gründe hierfür liegen in der teilweisen Überlagerung der Sicherheitsräume zwischen den einzelnen Verkehrsarten. Zur weiteren Bearbeitung wurden die Planungsansätze der Varianten 8.1 bzw. 8.2 daher in konfliktfreie Querschnitte weiterentwickelt und als Varianten 8.3 bzw. 8.4 dargestellt. Dazu wurden Lagepläne erstellt, welche die Variante 8.1 (Rotplanung) mit der konfliktfreien Variante 8.3 (Grünplanung) gegenüberstellt (Anlage 1). Analog wurde dies auch für die Variante 8.2. (Rotplanung) mit der konfliktfreien Variante 8.4 (Grünplanung) erarbeitet (Anlage 2). In den Lageplandarstellungen wurden auch die möglichen Haltestellenstandorte und -gestaltungen berücksichtigt.

Für die Querschnittsdarstellung wurden je Variantenpaar drei Querschnitte aufgetragen (Anlage 3 bzw. 4). In diesen Querschnittsdarstellungen sind verschiedene Lastfälle eingetragen, die im regelmäßigen Verkehr der Königsbrücker Straße auftreten. Das größte Konfliktpotenzial liegt hier in der Vorbeifahrt einer Straßenbahn an einem Müllfahrzeug. Die Lichttraumbreiten des Müllfahrzeuges einschließlich notwendiger Arbeits- und Sicherheitszuschläge gemäß den einschlägigen Unfallverhütungsvorschriften wurden dabei berücksichtigt.

Die Königsbrücker Straße ist in drei Teilbereiche aufgliedert worden:
Bereich 1: Alberplatz bis ausschließlich Knotenpunkt Louisenstraße
Bereich 2: Knotenpunkt Louisenstraße bis einschließlich Knotenpunkt Bischofsweg
Bereich 3: Knotenpunkt Bischofsweg bis Lärchenweg

In der Anlage 5 ist die Prognose 2025 enthalten, welche für die Varianten 8 genutzt werden soll. Eine Prognose 2030 kann nicht angewendet werden, da diese frühestens im Frühjahr 2016 vorliegen wird. Für die verkehrstechnischen Untersuchungen, welche Bestandteil des Variantenvergleiches sind, werden belastbare und vergleichbare Zahlen benötigt.

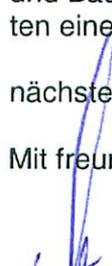
Bei dem Wunsch nach Erhalt des Großgrünes im Bereich 3 (Knotenpunkt Bischofsweg bis Lärchenweg) ist darauf hinzuweisen, dass dieser Erhalt aufgrund der sehr großen notwendigen Eingriffe in den Wurzelbereich der Bäume wahrscheinlich nicht möglich ist. Der Bau des neuen Mischwasserkanales, der großen Neu- und Umverlegungen der Versorgungsunternehmen, des grundhaften Ausbaus der Straßen- und Straßenbahnanlagen werden Tiefen von mindestens 1,50 m bis teilweise 4,00 m in diesem Bereich erreicht. Dies führt zwangsläufig zu Schädigungen im Wurzelbereich aber auch zu Standsicherheitsproblemen während der Bauzeit

zu 3.:

Die Ergebnisse des Vergleiches wurden am 24. Juni 2015 dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau vorgestellt. Der Ortsbeirat Neustadt soll einbezogen werden sobald die Planungsarbeiten einen dafür geeigneten Arbeitsstand erreicht haben.

nächste Beschlusskontrolle: 03/2016

Mit freundlichen Grüßen


Jörn Marx

Anlagen
(einsehbar im Infosystem unter A0007/14)

Kenntnisnahme:



Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister