



STADT RADEBEUL - DER OBERBÜRGERMEISTER -

| | |
|----------|--|
| X | Beschlussvorlage |
| | Mitteilung über Eilentscheidung |
| | Informationsvorlage |

Vorlagenr.: SEA 11/14 – 09/14
Gremium: Stadtentwicklungsausschuss
federführendes Amt: Stadtplanungs- und Bauaufsichtsamt

| | | | | | |
|------------------------------|----------------------------|----------------------|--|------------------------|---------------------|
| Stand des Verfahrens: | | | | | |
| Gremium: | Stadtentwicklungsausschuss | | | Sitzungstermin: | 06.05.2014 |
| Beratungsstatus: | X | zur Beschlussfassung | | Öffentlichkeit: | X öffentlich |
| | | zur Vorberatung | | | nichtöffentlich |

| | | | | | |
|-------------------------------------|------------|-------------------------|------------|----------------------|---|
| Beschlussfassung: | | | | | |
| abgestimmt am: | 06.05.2014 | ausgefertigt am: | 08.05.2014 | | |
| stimmberechtigte Mitglieder: | | | | 11 | |
| davon anwesend: | 10 | Nichtteilnahme: | 0 | | |
| dafür: | 6 | dagegen: | 4 | Enthaltungen: | 0 |

Siegel, Unterschrift

Gegenstand der Vorlage:

Ausbau der Meißner Straße im Abschnitt zwischen Eduard-Bilz-Straße und Schillerstraße

Beschlussvorschlag:

Der Stadtentwicklungsausschuss nimmt die vom Ingenieurbüro EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro Straßenwesen GmbH erarbeiteten Varianten 1-4 mit der Vorzugsvariante 2 der Vorplanung (Stand 03/2014) für den Ausbau der Meißner Straße im Abschnitt zwischen Eduard-Bilz-Straße und Schillerstraße zur Kenntnis. Die Planung der Varianten 1 und 2 dient als Grundlage für die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld des Baubeschlusses durch den Stadtrat mit nochmaliger Vorberatung im Stadtentwicklungsausschuss in Auswertung der Bürgerhinweise.

| bisheriger und weiter vorgesehener Verfahrensgang: | | | | | | | |
|---|--------------|---------------|----------------------------|----------------|-------------------|------------------------------------|-------------|
| <i>Gremium</i> | <i>Datum</i> | <i>ö./nö.</i> | <i>Beratungsempfehlung</i> | | | <i>Änderung Beschlussvorschlag</i> | |
| | | | <i>Dafür</i> | <i>Dagegen</i> | <i>Enthaltung</i> | <i>ja</i> | <i>nein</i> |
| SEA | 15.04.2014 | nö. | 5 | 3 | 1 | x | |
| SEA | 06.05.2014 | ö. | 6 | 4 | 0 | | x |

Fassung vom: 16.04.2014

Ausbau Meißner Straße zw. Eduard-Bilz-Str. und Schillerstr.

hch

rechtliche Grundlagen:

§§ 7, 9 Hauptsatzung der Großen Kreisstadt Radebeul

Angabe der finanziellen Auswirkungen:

| | | | | |
|---------------------------|--------------------------------------|-----------------|--------|-------------------|
| finanzielle Auswirkungen: | | ja | X | nein |
| Bestätigung: | Mitzeichnung federführendes Amt: | <i>Wendisch</i> | Datum: | 22.4.14 <i>He</i> |
| | Mitzeichnung Geschäftsbürgermeister: | <i>Wendisch</i> | Datum: | 22.4.14 |

Wendisch

Wendsche

Begründung:

Die Meißner Straße im Abschnitt zwischen der Eduard-Bilz-Straße bis zur Schillerstraße ist durch mehrere bauliche Defizite geprägt und bedarf eines grundhaften Ausbaus. Fahrbahn und Gehwege aber auch Schienen und Fahrleitung der Straßenbahn sind verschlissen und müssen erneuert werden. Die im geplanten Ausbauabschnitt gelegenen Straßenbahnhaltestellen Hauptstraße und Zinzendorfstraße sind nicht barrierefrei.

Ein Teilabschnitt innerhalb des Ausbaubereichs der Meißner Straße zwischen Freiligrathstraße und der westlichen Flurstücksgrenze der Flurstücke 523/5 und 623 (Meißner Straße Nr. 83 und 90) befindet sich im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Zentrum und Dorfkern Radebeul-Ost“.

Eine zu beachtende Bedingung der Variantenuntersuchung zum Ausbau des betreffenden Abschnitts der Meißner Straße bildete der Beschluss SR 03/10 – 09/14 „Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 77 „Nachnutzung des Standortes Glasinvest“ vom 21.04.2010, welcher einen Abschnitt der Meißner Straße zwischen Freiligrathstraße und Hauptstraße umfasst. Der Beschluss sieht die Anordnung einer vollwertigen Kfz-Fahrspur neben den Straßenbahngleisen mit anschließendem Gehwegbereich und barrierefreier Straßenbahnhaltestelle vor.

Als Grundlage für die Planung wurde eine Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) zur Ermittlung der aktuellen und prognostizierten Verkehrsbelastung beauftragt. Demnach sinkt der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr) im untersuchten Abschnitt der Meißner Straße. In den Jahren 2002/03 betrug die Verkehrsbelastung ca. 18.800 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil (SV-Anteil) von 5%. Im Jahr 2007 hatte sich der Verkehr um ca. 3,7% auf ca. 18.100 Kfz/24h verringert. Im Jahr 2013 ist der Ausbauabschnitt durchschnittlich mit ca. 15.800 bis 17.800 Kfz/24h und einem SV-Anteil von ca. 5% belastet. Für den Planfall 2025 wurde eine Verkehrsbelastung von ca. 15.100 bis 16.300 Kfz/24h ermittelt.

Zur Ermittlung möglicher Ausbauvarianten wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt. Ergebnis sind die im nachfolgenden Abschnitt erläuterten Varianten.

Ausbau Meißner Straße zw. Eduard-Bilz-Straße und Schillerstraße



Wendisch

Erläuterung der Planung

Die Straße soll in einem Abschnitt von 765 m grundhaft ausgebaut werden. Neben der baulichen Erneuerung der Fahrbahn und angrenzender Seitenbereiche für Radfahrer und Fußgänger sowie der Anlagen der Straßenbahn mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen besteht das wichtige Ziel, die

Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage für den motorisierten Verkehr und den ÖPNV in der Funktion als Staatsstraße zu ertüchtigen. Neben der Beachtung verkehrlicher Aspekte bestand eine weitere wesentliche Voraussetzung für die Planung in der Berücksichtigung der besonderen städtebaulichen Situation im Umfeld des östlichen Stadtzentrums.

Der Verbesserung der Sicherheitsaspekte dient unter anderem die standardgemäße Ausstattung der Haltestellen mit einer Haltelichtsignalanlage, sodass bei einer einfahrenden Straßenbahn nachfolgende Kfz vor der Haltestelle kurzzeitig warten müssen und somit den Fahrgästen Sicherheit beim Ein- und Ausstieg gewährleistet wird.

Die bestehenden signalisierten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger an den Knotenpunkten Hauptstraße und August-Bebel-Straße/Zinzendorfstraße bleiben grundsätzlich bestehen. Eine geringfügige Verschiebung bzw. Verlagerung ist in den untersuchten Varianten dargestellt.

Durch die erforderliche Verschiebung der Fahrbahn in der Einmündung August-Bebel-Straße vergrößert sich die östliche Platzfläche vor der Gaststätte, womit diese als Aufenthaltsfläche unter Einordnung von Parkplätzen neu gestaltet werden kann. Die an der westlichen Seite entsprechend verkleinerte Gehwegfläche ist wegen der hier fehlenden zusätzlichen Aufenthaltsfunktion nicht nachteilig.

Die Einordnung von Straßenbäumen im Gehweg wird unter Berücksichtigung vorhandener und geplanter Medienanlagen im weiteren Planverfahren geprüft.

Variante 1 - Fahrbahnverbreiterung mit separater Fahrspur (inkl. Radschutzstreifen) neben Gleisbereich

Ziel der Variante 1 ist ein Ausbau des Straßenabschnittes mit einer separaten Fahrspur je Fahrtrichtung neben dem Gleiskörper (siehe SR 03/10 – 09/14). Eine Vorbeifahrt von Kfz neben einer Straßenbahn ist damit theoretisch möglich. Gleichzeitig sind damit erhebliche Eingriffe in angrenzende Privatgrundstücke über große Bereiche des Planungsabschnittes unerlässlich. Eingriffe bzw. Veränderungen des öffentlichen Straßenraumes treten im gesamten Verlauf des Ausbauabschnitts durch das Heranrücken der Straße an die bestehende Bebauung und die Reduzierung von straßenbegleitendem Großgrün auf.

Als Haltestellenform ist für beide Haltestellen eine angehobene Fahrbahn geplant (wie im Abschnitt Ausbau Meißner Straße zw. Dr.-Külz-Str. und Rennerbergstr. beschlossen). Dadurch ist eine geradlinige Führung der Kfz-Fahrspur im Haltestellenbereich möglich. Die stadtwärtige Haltestelle Hauptstraße wird östlich der Hauptstraße neu angeordnet. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßenumbreite ist eine Anordnung westlich der Hauptstraße nicht möglich. Dadurch entsteht eine kürzere Fußwegverbindung zur signalisierten Querungsstelle östlich der Hauptstraße. Weiterhin verkürzt sich die Anbindung an den Einzelhandelsbereich Hauptstraße. Radverkehr wird im Haltestellenbereich auf der angehobenen Fahrbahn auf einem Radschutzstreifen geführt.

Die Verbreiterung der Fahrbahn bedingt im Abschnitt zwischen Hauptstraße und Eduard-Bilz-Straße eine Verringerung der Gehwegbreite und den Wegfall von straßenbegleitenden Parkplätzen entlang der nördlich angrenzenden Einzelhandelsnutzung. Grunderwerb ist in diesem Abschnitt aufgrund der direkt am öffentlichen Straßenraum befindlichen Gebäude nicht möglich. Im Planungsabschnitt östlich der Hauptstraße sind durch Eingriffe in angrenzende Grundstücke Gehwegbreiten zwischen 2,5m und 3,0m möglich. Anschließend an die Gehwege ist in beiden Fahrtrichtungen ein Radschutzstreifen mit einer richtlinienkonformen Breite von 1,5m eingeordnet.

Durch Grundstückseingriffe, eine Verbreiterung der Fahrbahn und die Umgestaltung der Einmündung August-Bebel-Straße ist die Fällung von 50 Bäumen erforderlich.

Ausbau Meißner Straße zw. Eduard-Bilz-Straße und Schillerstraße



Vorzugsvariante 2 - Bestandsnaher Ausbau mit einer Fahrspur im Gleisbereich und Radschutzstreifen

Ziel der Variante 2 ist ein bestandsnaher Ausbau des Straßenabschnitts möglichst ohne Eingriffe in Privatgrundstücke. Eingriffe bzw. Veränderungen des öffentlichen Straßenraumes sind nur im Bereich der Einmündung August-Bebel-Straße aufgrund einer Verschiebung der Fahrbahn unvermeidlich. Je Fahrtrichtung auf der Meißner Straße steht eine Fahrspur für Kfz zur Verfügung, die den Gleisbereich der Straßenbahn einschließt. Eine Vorbeifahrt von Kfz neben einer Straßenbahn ist im Regelfall nicht möglich.

Als Haltestellenform ist für beide Haltestellen eine Radkap-Haltestelle geplant (wie im Abschnitt Meißner Straße zw. Gradsteg und Borstr. gebaut), die eine geringe Verschwenkung der Kfz-Fahrbahn vor der Haltestelle zur Fahrbahnmitte bedingt. Die stadtwärtige Haltestelle Hauptstraße wird nach Osten verschoben und in Höhe des Gebäudes „Vier Jahreszeiten“ (Meißner Straße Nr. 79) neu eingeordnet. Dadurch entsteht eine kürzere Fußwegverbindung zur signalisierten Querungsstelle und eine bessere Anbindung an den Einzelhandelsbereich Hauptstraße. Radverkehr wird im Haltestellenbereich auf einer Radspur durch die Haltestelle geführt.

Die zur Verfügung stehende Straßenraumbreite ermöglicht in weiten Abschnitten die Beibehaltung bestehender Gehwegbreiten bzw. eine Verbreiterung auf mind. 3m. Im Umfeld des Knotenpunktes August-Bebel-Straße/Zinzendorfstraße sind Abschnitte mit einer Mindestbreite von 2,5m geplant. Anschließend an die Gehwege ist in beiden Fahrtrichtungen ein Radschutzstreifen mit einer richtlinienkonformen Breite von 1,5m eingeordnet. Die daran anschließende Fahrbahn wird von Kfz und der Straßenbahn benutzt. Die Mitbenutzung des Radschutzstreifens im Bedarfsfall ermöglicht eine Vorbeifahrt von Kfz neben der Straßenbahn (Havarie) bzw. bei haltenden Kfz eine ungehinderte Vorbeifahrt der Straßenbahn.

Geringe Eingriffe sind aufgrund der barrierefreien Haltestellengestaltung der landwärtigen Straßenbahnhaltestelle Zinzendorfstraße in vier Privatgrundstücke (Meißner Straße Nr. 58, 60, 62 und 64) erforderlich. Durch Grundstückseingriffe und die Umgestaltung der Einmündung August-Bebel-Straße ist die Fällung von drei Bäumen erforderlich.

Variante 3 - Fahrbahnverbreiterung im westlichen Abschnitt und bestandsnaher Ausbau im östlichen Abschnitt

Der Straßenquerschnitt der Variante 3 ist im Abschnitt zwischen Eduard-Bilz-Straße bis Zinzendorfstraße analog Variante 1 mit einer separaten Fahrspur je Fahrtrichtung neben dem Gleiskörper. Zur Reduzierung der erheblichen Eingriffe in angrenzende Privatgrundstücke ist der Straßenquerschnitt im Abschnitt zwischen Zinzendorfstraße und Schillerstraße analog Variante 2.

Durch Eingriffe in Privatgrundstücke, eine Verbreiterung der Fahrbahn und die Umgestaltung der Einmündung August-Bebel-Straße ist die Fällung von 29 Bäumen erforderlich.

Variante 3 bringt durch die Kombination beider Varianten 1 und 2 keine zusätzlichen Vorteile für den Verkehrsablauf. Der Vorteil eines möglichen Überholens der Straßenbahn ist durch die Verkürzung der Entflechtungsstrecke gegenüber Variante 1 nicht mehr bzw. nur bei riskanten Überholvorgängen mit erhöhten Geschwindigkeiten gegeben. Diese Variante sollte daher nicht weiter verfolgt werden.

Ausbau Meißner Straße zw. Eduard-Bilz-Straße und Schillerstraße



lsh

Variante 4 - Fahrbahnverbreiterung mit vollständiger Fahrspur neben Gleisbereich und separatem Radfahrstreifen (schematische Lageplandarstellung)

Diese Variante orientiert sich am Straßenquerschnitt der Variante 1 mit einer separaten Fahrspur neben dem Gleisbereich. Zusätzlich wird zwischen der äußeren Fahrspur und dem Gehweg ein Radfahrstreifen in einer Breite von 1,85 m eingeordnet.

Aufgrund der erforderlichen Verbreiterung der Fahrbahn treten erhebliche Eingriffe bzw. Veränderungen des öffentlichen Straßenraumes im gesamten Verlauf des Ausbauabschnitts durch das Heranrücken der Straße an die bestehende Bebauung und die Reduzierung von straßenbegleitendem Großgrün auf.

Variante 4 sollte auf Grund des großen Eingriffes in angrenzende Grundstücke und in privates Eigentum (Abriss) im Vergleich zu den funktionstüchtigen Varianten 1 und 2 nicht weiter verfolgt werden.

Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung und der Simulation des Verkehrsablaufs

Zur genaueren Beurteilung der verkehrlichen Aspekte wurden die Varianten 1 und 2 einer detaillierten verkehrstechnischen Untersuchung und einer Simulation des Verkehrsablaufes unterzogen. Die Simulationsergebnisse bestätigen, dass grundsätzlich beide Varianten aus Sicht der Straßenbahn gleichwertig sind. Für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zeigt die Variante 2 sogar leichte Vorteile für den Verkehrsablauf, indem höhere Reisegeschwindigkeiten zu verzeichnen sind. Das ist damit zu erklären, dass die Straßenbahn im Mischverkehr mit dem MIV den Verkehrsablauf durch signaltechnische Anforderung so beeinflusst, dass die Knotenpunktszufahrten vom Kfz-Verkehr freigeräumt werden. Die Straßenbahn „schiebt“ den Kfz-Verkehr, um in die Haltestelle einzufahren. Die Freigabezeit verlängert sich und dadurch fließt der Kfz-Verkehr in diesem Fall besser.

Durch den Straßenausbau würden sämtliche zustandsbedingte Langsamfahrstellen beseitigt werden. Die Straßenbahn würde mit der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h fahren. Die Gleistrassierung ist dafür ausgelegt. Damit hat der Kfz-Verkehr keinen Grund mehr zum Überholen und somit in V2 keinen Nachteil gegenüber V1.

Bei der Variante 1 bleibt nur die Möglichkeit zum Überholen durch den parallelgeführten Fahrstreifen, dieser verleitet jedoch den Kfz-Verkehr zu überhöhten Geschwindigkeiten während des Überholvorganges. Das führt in dem besonders städtebaulich entwicklungsfähigen Abschnitt zu großen Defiziten an der Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Radfahrer). Insbesondere sind querende Fußgänger gefährdet. Im Fall parallelfahrender Radfahrer lässt sich auf Grund fehlender Sicherheitsabstände zur Straßenbahn ohnehin nicht überholen. In diesem Fall muss der Kfz-Verkehr hinter dem Radverkehr bleiben bzw. in den Gleisbereich ausweichen und hinter der Straßenbahn (analog V2) fahren.

Im Endergebnis bestätigt die Simulation, dass der parallelgeführte Fahrstreifen in der Variante 1 keine verkehrliche Verbesserung gegenüber der Variante 2 bewirkt. Variante 2 zeichnet sich durch städtebauliche Vorteile mit dem geringsten Flächenverbrauch und Grunderwerb sowie Vorteile aus der Sicht der Umwelt mit dem geringsten Eingriff im Baumbestand und geringster Neuversiegelung und durch die wirtschaftlichen Aspekte bezüglich der geringeren Investitionskosten aus. Somit ist sowohl aus verkehrsplanerischer als auch aus städtebaulicher Sicht Variante 2 der Vorzug zu geben.

Anlagen:

- Unterlagen aus Sitzung vom 15.04.2014

Ausbau Meißner Straße zw. Eduard-Bilz-Straße und Schillerstraße



Handwritten signature