



Vorlage Nr.: V1127/16
Datum: 23. Mai 2016

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung des Oberbürgermeisters	nicht öffentlich	beratend
Ältestenrat	nicht öffentlich	beratend
Ortsbeirat Neustadt	öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft (Eigenbetrieb Friedhofs- und Bestattungswesen sowie Eigenbetrieb Stadtentwässerung)	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentw, Bau und Verkehr

Gegenstand:

Königsbrücker Straße von Albertplatz bis Stauffenbergallee

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt die Variante 8.7 gemäß Anlage 6. Diese ist mittels Planfeststellungsverfahren planrechtlich zu sichern.

...

bereits gefasste Beschlüsse:

- V2263/13 vom 16. April 2014
- A0007/14 vom 11./12. Dezember 2014
- A0117/15 vom 6. August 2015

aufzuhebende Beschlüsse:

Keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:

Investiv:

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

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:

Kostenart:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:

Kostenart:

Werte der Anlagenbuchhaltung:

Buchwert:

Verkehrswert:

Bemerkungen:

...

Begründung:

Die letzten beiden Stadtratsbeschlüsse zur Königsbrücker Straße Süd datieren aus dem Jahr 2014. Mit dem Stadtratsbeschluss V2263/13 vom 16. April 2014 wurde die Variante 7, Anlage 7 Blatt 1 und 2, beschlossen. Der Stadtratsbeschluss A0007/14 – Stadtteilverträgliche Sanierung der Königsbrücker Straße – vom 11./12. Dezember 2014 beinhaltete die Untersuchung von zwei neuen, stadtteilverträglichen Varianten und dem Vergleich mit der Variante 7. Entsprechend der Begründung des Antrages A0007/14 gilt für die neuen Varianten das Ziel, die „Königsbrücker Straße als Stadtteilzentrum/Geschäftsstraße im Rahmen einer „städtischen Bemessung“ gemäß RAST 06 zu planen“ und „der Größe und der Gestaltung der Randzonen hohe Priorität“ zuzumessen, sodass die hohe Nutzungsdichte der Seitenräume durch Wohnen, Handel und Gewerbe im Stadtteilzentrum Äußere Neustadt in ausreichendem Maße Berücksichtigung findet und eine Verträglichkeit aller Nutzungsansprüche gewährleistet ist.

Die Variante 7 beinhaltet:

- Albertplatz bis Katharinenstraße: abmarkierter straßenbündiger Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: straßenbündiger Bahnkörper (für den motorisierten Individualverkehr (MIV) nutzbar), daneben je Richtung ein separater Fahrstreifen des MIV und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: straßenbündiger Bahnkörper (teilweise für den MIV nutzbar), daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Die Variante 8.1. beinhaltete:

- Albertplatz bis Katharinenstraße: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und ÖPNV und separate Radverkehrsanlagen, Ausbildung eines Mittelstreifens im Abschnitt Louisenstraße bis Bischofsweg als Querungsangebot für Fußgänger
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Die Variante 8.2 beinhaltete:

- Sanierung weitestgehend innerhalb der bestehenden Bordlagen
- Albertplatz bis Katharinenstraße: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: Je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen sowie Erhalt des Reitweges

Die beiden Varianten 8.1 und 8.2 wurden planerisch aufgetragen. Da massive Konflikte, insbesondere mit der Müllentsorgung (Vorbeifahrt der Straßenbahn und des öffentlichen Verkehrs) zu erwarten sind, wurden unter Beibehaltung der gewählten Straßenraumaufteilung die Verkehrsräume neben dem Gleisbereich/dem Kfz-Fahrstreifen so dimensioniert, dass eine Straßenbahn an einem haltenden Müllfahrzeug vorbeifahren kann und die notwendigen Sicherheitsräume zwischen den Verkehrsarten eingehalten werden. Die so entstandenen regelkonformen Varianten erhielten die Nummerierung 8.3 (aus der Variante 8.1) und 8.4 (aus der Variante 8.2).

Daraufhin erging am 6. August 2015 der Beschluss A0117/15 – Sanierung der Königsbrücker Straße beschleunigen. Nun sollten die Variante 8.4, siehe Anlage 5 Blatt 1 und 2, und eine neue Variante 8.5 weiterverfolgt werden (siehe Variantenentwicklung). Die Variante mit dem Mittelstreifen (Variante 8.3.) wurde wegen der erforderlichen Flächeninanspruchnahme zu Lasten der Seitenräume verworfen.

Variante 8.5 beinhaltete:

- Albertplatz bis Katharinenstraße: besonderer Bahnkörper, daneben je ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Diese beiden Varianten wurden nun auch verkehrstechnisch untersucht.

Variantenentwicklung (Anlage 7)

Bei der verkehrstechnischen Untersuchung stellte sich heraus, dass der Linksabbieger von der südlichen Königsbrücker Straße in den westlichen Bischofsweg in allen Varianten zu Problemen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes führt. Es wurde in der Lenkungsgruppe beschlossen, diesen entfallen zu lassen. Geometrisch wurde nichts verändert. Auch war erkennbar, dass die nördliche Zufahrt am Knotenpunkt Bischofsweg problematisch hinsichtlich der Verkehrsabwicklung ist. Die Variante 8.5 schnitt hier verkehrlich für den motorisierten Individualverkehr wie auch für den querenden Straßenbahnverkehr sehr schlecht ab. In der Lenkungsgruppe wurde daraufhin beschlossen, eine weitere Variante hinsichtlich der Gestaltung der nördlichen Knotenpunktszufahrt, aufbauend auf der Variante 8.5 zu untersuchen. Daraus entstand die Variante 8.6. Sie beinhaltet in der nördlichen Zufahrt zwei Geradeausfahrstreifen, einen im Bereich des Haltestellenkaps, von dem auch rechts abgebogen werden kann und einen im Bereich des stadtwärtigen Gleises. Die Verflechtung auf eine Spur erfolgt nach dem Knotenpunkt, symmetrisch zur gegenüberliegenden Fahrbahnseite. Im Rahmen einer Lenkungsgruppensitzung wurde der Vorschlag zur Verlagerung der Haltestelle direkt vor die Schauburg mit einer Entflechtung der Verkehrsströme (Geradeausverkehr und Rechtsabbieger) an der nördlichen Knotenpunktszufahrt eingebbracht. Dadurch wurde die Variante 8.7 (Anlage 6 Blatt 1 und 2) in der nördlichen Zufahrt mit einem separaten Rechtsabbiegestreifen, einem Geradeausfahrstreifen im Gleisbereich sowie einem dazwischenliegenden Radfahrstreifen entwickelt. Gleichzeitig wurde bei der Variante 8.7 eine Verschiebung der Gleisachse zwischen Louisenstraße und Bischofsweg in Richtung Westen einbezogen, die eine Verbreiterung des östlichen Seitenraumes ermöglicht. Diese Verschiebung kann bei allen Varianten 8.x (x = 1 bis 7) erfolgen und war daher Grundlage für die weitere Bewertung.

Die Varianten 7, 8.4, 8.5, 8.6 und 8.7 wurden hinsichtlich der Belange Städtebau, Denkmalschutz, Verkehr, Umwelt, Kosten und Genehmigungsfähigkeit bewertet und verglichen. So wurden zunächst maßgebliche Ziele und Anforderungen definiert sowie die Bewertungskriterien bestimmt. Dabei gab es Anforderungen und Ziele, die nur in der Sachgesamtheit des Streckenzuges betrachtet wurden, und welche auf den jeweiligen Teilabschnitt bezogen bewertet wurden.

Der Planungsprämissen, die Flächeninanspruchnahme der Verkehrsflächen gegenüber der Variante 7 so zu verringern, dass die Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten der Seitenräume im Ortsteilzentrum zwischen Katharinenstraße und Paulstraße verbessert werden, entsprechen die Planungsvarianten 8.4, 8.5 und 8.7. Der Erhalt prägender städträumlicher Strukturen (Vorgärten zwischen Albertplatz bis Katharinenstraße, Reitweg) wird mit der Variante 8.4 erreicht. Die Varianten 8.5, 8.6 und 8.7 sind mit Ausnahme der Ausbildung am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg hinsichtlich der verkehrlichen und städtebaulichen Konzeption vergleichbar. Variante 8.7 weist bei den geringsten Eingriffen dieser drei Varianten die beste Verkehrsqualität auf.

Die Lenkungsgruppe zur Königsbrücker Straße beschloss deshalb in ihrer 3. Sitzung, den abschließenden Variantenvergleich (Anlage 2) und die daran anschließende Bürgerbeteiligung mit den Varianten 7, 8.4 und 8.7 durchzuführen.

Die Anforderungen bzw. Ziele und Bewertungskriterien sind in den einzelnen Abschnitten sehr unterschiedlich, da die Abschnitte auch unterschiedliche Randbedingungen aufweisen. So ist beispielsweise die Bedeutung als Ortsteilzentrum im mittleren Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße sehr wichtig.

Prognoseuntersuchung

Für die Varianten 7, 8.4 und 8.7 wurden auf Grundlage des integrierten Dresdner Verkehrsmodells die Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr auf der Königsbrücker Straße für das Jahr 2025 prognostiziert.

Voraussetzung für die Verkehrswirksamkeitsbetrachtung aller drei Varianten ist der Ausbau der S-Bahn mit den neuen Haltepunkten Bischofsplatz und Olbrichtplatz. Die Straßenbahnlinie 7 verkehrt nach wie vor bis Weixdorf und die Linie 8 nach Hellerau. Im Straßennetz wird von der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke, der Sanierung der Stauffenbergallee und des Ausbaus der Königsbrücker Straße Nord ausgegangen. Auch der Ausbau des Radnetzes sowie die Angebote im Fußverkehr wurden bei der Ermittlung der Verkehrsmengen berücksichtigt.

Eine Übersicht der Werte in Kfz/24h bezogen auf den gesamten Querschnitt enthält folgende Tabelle:

Querschnitt	Zählung im Juni 2014	Prognose 2025 Variante 7	Prognose 2025 Variante 8.4	Prognose 2025 Variante 8.7
Königsbrücker Straße: südlich Stauffenbergallee	13.600	18.500	17.300	18.400
Königsbrücker Straße: südlich Bischofsweg	16.300	15.100	12.900	13.200
Königsbrücker Straße: südlich Louisenstraße	17.600	18.600	16.200	19.000
Königsbrücker Straße: nördlich Albertplatz	20.300	20.800	19.100	21.100

In der Gesamtschau wird deutlich, dass Variante 7 die meisten Verkehre auf der Königsbrücker Straße bündelt und verteilt. Variante 8.4 hingegen hat durch die fehlenden Abbieger (aus Platzgründen keine Linksabbieger zwischen Albertplatz und Tannenstraße) eine geringere Bündelungs- und Verteilungswirkung. Die Folgen davon ist zwar eine geringere Verkehrsbelastung auf der Königsbrücker Straße, Louisenstraße und der Lößnitzstraße aber unter Inkaufnahme der Verdrängung von etwa 1.200 Kfz/24h auf die Friedrich-Wolf-Straße, 700 Kfz/24h auf den Dammweg, 500 Kfz/24h auf die Rudolf-Leonhard-Straße und bis zu 1.000 Kfz/24h auf die Försterstraße/Alaunstraße/Katharinenstraße.

Auch in der Variante 8.7 werden gegenüber der Variante 7 Verkehre verdrängt, allerdings in deutlich geringerem räumlichen Umfang und geringerer Zahl (900 Kfz/24h auf den Dammweg, 800 Kfz/24h auf die Alaunstraße und Katharinenstraße). Die Variante 8.4 ist vor dem Aspekt der Verdrängung von Verkehr am problematischsten einzuschätzen.

Auch der Effekt von Tempo 30 auf der Königsbrücker Straße wurde im Zusammenhang mit der Variante 8.4 geprüft. Hier werden dann bis zu 3.000 Kfz verdrängt – besonders in das Hechtviertel.

Im Zuge der Bearbeitung der Königsbrücker Straße wurde die Prognose für den Straßenverkehr der Landeshauptstadt Dresden für das Jahr 2030 fertig gestellt. Die vorliegenden Ergebnisse für den Prognosehorizont 2025 wurden mit der Prognose 2030 abgeglichen. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass sich die Unterschiede zwischen den drei betrachteten Varianten in gleicher Art und Weise auswirken. Auch die Dimension der Verkehrsbelastungen ist nahezu gleich. Da bis 2030 zusätzlich von einem leicht sinkenden Pendleraufkommen aus dem Umland ausgegangen werden muss, werden sich zwischen Stauffenbergallee und Bischofsweg sogar noch etwas geringere Verkehrsmengen einstellen. Insofern kann die Nutzung der Prognose 2025 für den aktuellen Projektstand als ausreichend angesehen werden, da sie aus Sicht des Kfz-Verkehrs ein maximales Szenario beschreibt. In späteren Planungsphasen sollte dann aber die Prognose 2030 als Bemessungsgrundlage genutzt werden.

Die Ergebnisse der verkehrstechnischen Untersuchung sind in der Anlage 3 enthalten.

Bewertung der Varianten

Die Aussagen zu den Verkehrsmengen bilden eine wichtige Grundlage für die Bewertung der verbliebenen drei Varianten 7, 8.4 und 8.7. Bei allen Varianten gab es folgende **Gemeinsamkeiten**, sowohl positive wie negative:

Abschnitt 1: Albertplatz bis Katharinenstraße (320m):

- keine Eingriffe in die Vorgärten auf der westlichen Straßenseite vor den Häusern Nr. 5 bis 11,
- bedarfsgerechte Gehwegbreiten auf der Ostseite größer als 4 m, Baumpflanzungen möglich,
- Unterschreitung der bedarfsgerechten Gehwegbreiten im Bereich Antonstraße 2a (Simmelmarkt),
- keine ausreichenden Gehwegbreiten zur Einordnung von Sondernutzungen im Bereich Antonstraße 2a,
- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten,
- Verlust aller Bestandsbäume, zwölf bzw. 13 Neupflanzungen sind möglich,
- Erhalt und Wiederverwendung ortstypischer, einheitlicher Materialien,

- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage,
- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß den Richtlinien für Anlagen von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Radverkehrsanlage 2010 (ERA 2010),
- Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes.

Abschnitt 2: Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m):

- gute Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV),
- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten,
- Erhalt und Wiederverwendung ortstypischer, einheitlicher Materialien,
- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage,
- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß den Richtlinien RASt 06 und ERA 2010,
- Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes.

Abschnitt 3: von Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500m):

- gute ÖPNV-Erschließung,
- ausreichende Andienungsmöglichkeiten/gesicherte Erschließung des Einzelhandels,
- keine Eingriffe in Vorgärten/Außenanlagen von Nr. 78, 80, 84, 88, 91 in der Königsbrücker Straße und Nr. 1 in der Paulstraße,
- Verlust aller Bestandsbäume,
- Erhalt und Wiederverwendung ortstypischer, einheitlicher Materialien,
- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage,
- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß den Richtlinien RASt 06 und ERA2010,
- Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes.

Gesamtstrecke:

- Lärmbelastung größer 65dB(A) tags und größer 55dB(A) nachts

Diese Gemeinsamkeiten fanden in der Gesamtbewertung keine weitere Berücksichtigung.

Die wesentlichen **Unterschiede** der drei Varianten sind folgende:

Variante 7:

- klare Flächenzuordnungen (MIV und ÖPNV haben immer getrennte Verkehrswege) und es treten kaum Interaktionen zwischen den Verkehrsarten auf, sie sind somit kaum störanfällig,
- gute Verkehrsqualität für MIV und ÖPNV,
- hohe Flächenneuversiegelung,
- große Eingriffe in Umgebungs- und Denkmalschutz und Entfall vieler Vorgärten und Vorgartenstrukturen,
- zwei Zufahrtsspuren in der nördlichen Knotenpunktszufahrt am Bischofsweg,
- Erhalt des Naturdenkmals Flatterulme sehr kritisch, durch erheblichen Eingriff in die Wurzelbereiche. Für einen Erhalt sind Sonderbauweisen in sehr hohem Maße erforderlich.

Variante 8.4:

- gemeinsame Nutzung des Verkehrsraumes durch MIV und ÖPNV im gesamten Streckenzug,
- schlechte Verkehrsqualität bei MIV und ÖPNV,
- hohe Interaktionen der Verkehrsarten und somit sehr störanfällig,
- keine Einordnung von Linksabbieger möglich, außer am Knotenpunkt Tannenstraße,
- geringster Umfang an Flächenneuversiegelungen,
- Erhalt der meisten Vorgärten und Vorgartenstrukturen und somit geringste Eingriffe in Umgebungsschutz und Denkmalschutz,
- Haltestelle Tannenstraße ist nicht vollständig barrierefrei,
- drei reihige Baumallee nördlich der Paulstraße,
- Erhalt des Naturdenkmals Flatterulme möglich, durch geringe Eingriffe in die Wurzelbereiche. Für einen Erhalt sind Sonderbauweisen im geringen Maße erforderlich.

Variante 8.7:

- bis auf den mittleren Bereich immer getrennte Verkehrsräume für MIV und ÖPNV (besonderer Bahnkörper), somit gibt es nur im mittleren Bereich Interaktionen zwischen den Verkehrsarten,
- gute Verkehrsqualität bei MIV und ÖPNV,
- hoher Anteil an Flächenneuversiegelung
- stadtwärtige Haltestelle „Bischofsweg“ direkt vor der Schauburg, dadurch Entfall von Parkstellflächen im westlichen Bereich des Bischofsweges (zusätzlicher Halteplatz für einrückenden Straßenbahnen bzw. für Umleitungen erforderlich),
- Erhalt von Vorgärten und Vorgartenstrukturen und somit weniger Eingriffe in den Umgebungs- und Denkmalschutz als Variante 7,
- Erhalt des Naturdenkmals Flatterulme kritisch, durch Eingriffe in die Wurzelbereiche. Für einen Erhalt sind Sonderbauweisen in hohem Maße erforderlich.

Die Vor- und Nachteile sind in der Zusammenfassung (Anlage 1) beschrieben. Die Anlage von Parkstellflächen, Andienungsflächen sowie die Neupflanzungen von Bäumen sind in allen drei Varianten gleich.

Der Vergleich weist nach, dass städtebauliche und denkmalschutzrechtliche Vorteile verkehrlichen Nachteilen gegenüberstehen bzw. umgekehrt. Das ist besonders bei den Varianten 7 (verkehrliche Vorteile, städtebauliche Nachteile) und 8.4 (städtebauliche Vorteile, verkehrliche Nachteile) ausgeprägt.

Eine Wichtung der einzelnen Wertungskriterien erfolgte nicht. Es ist deutlich erkennbar, dass die Variante 8.7 einen sehr guten Kompromiss in städtebaulicher, denkmalschutzrechtlicher, verkehrlicher und umweltrechtlicher Sicht darstellt.

Die Weiterverfolgung der Variante 8.4 wird auf Grund der Sicherheitsdefizite nicht empfohlen. Auch sprechen die schlechten Verkehrsabläufe, einhergehend mit der Behinderung des ÖPNVs sowie die mangelhafte Erschließung und die damit einhergehende Verdrängung von Kfz-Verkehr in angrenzende Gebiete nicht für diese Variante.

Auf Grund der großen Nachteile hinsichtlich Städtebau, Denkmalschutz und Kosten gegenüber den anderen beiden Varianten sollte auch die Variante 7 nicht weiter bearbeitet werden. Die verkehrlichen Vorteile, wie gute Verkehrsabläufe und geringe Interaktionen, können die vorgenannten Nachteile nicht aufwiegen.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 Zusammenfassung Vor- und Nachteile der Varianten 7, 8.4 und 8.7
- Anlage 2 Variantenvergleich 7, 8.4 und 8.7
- Anlage 3 Level of Service (LOS)-Betrachtungen 2025 für ÖPNV und MIV
- Anlage 4 Lageplan Variante 7
- Anlage 5 Lageplan Variante 8.4
- Anlage 6 Lageplan Variante 8.7
- Anlage 7 Variantenentwicklung Königsbrücker Straße

Dirk Hilbert

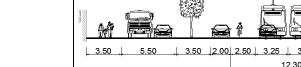
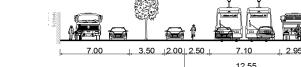
Zusammenfassung Vor- und Nachteile der Varianten 7, 8.4 und 8.7

Wertungsmerkmal	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Städtebau	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entfall prägender Vorgärten und Vorgartenstrukturen (Nr. 10 bis 18 sowie 45 bis 53) - erhebliche Eingriffe in die Gebäudevorfläche Post und Vorplatzfläche Schauburg, geringste Gesamtgehwegbreite vor Café Rissmann, - Unterschreitung erforderlicher Breiten im Seitenraum zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrum - kein Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges - Verlust prägender Großgehölze 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhalt ortsbildprägender Vorgartenstrukturen (Nr. 10 bis 18 sowie Nr. 45 bis 53), Erhalt gem. §172 BauGB - teilweise Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges - Erhalt von ausreichenden Gebäudevorflächen und Gehwegbreiten im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrum - teilweise Erhalt prägender Großgehölze im Abschnitt Albertplatz bis Katharinenstraße und nördlich Bischofsweg möglich - Erhalt einer ausreichend dimensionierten Vorplatzfläche Schauburg sowie Gebäudevorfläche Post <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erhalt/Schaffung von ausreichenden Gebäudevorflächen und Gehwegbreiten im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße zum Erhalt der Funktion als lebendiges Ortsteilzentrums - Erhalt ortsbildprägender Vorgärten/Gebäudevorflächen im Abschnitt Nr. 45 bis 53 - Erhalt einer ausreichend dimensionierten Vorplatzfläche Schauburg <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verlust der ortsbildprägenden Vorgartenstrukturen auf der östlichen Straßenseite im Abschnitt zwischen Albertplatz bis Katharinenstraße (Nr. 10 bis 18) - Eingriffe in die Gebäudevorfläche Post - kein Erhalt der städtebaulich prägenden Struktur des Reitweges - Verlust von prägenden Großgehölzen im Abschnitt Albertplatz-Katharinenstraße und nördlich des Bischofsweges
Denkmalschutz	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante mit den größten Eingriffen sowohl in den Umgebungsschutz wie auch in die Denkmalsubstanz 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe auch in dieser Variante unvermeidbar, jedoch insgesamt noch am verträglichsten zu bewerten 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eingriffe auch in dieser Variante unvermeidbar mit ungünstigerer Bewertung als Variante 8.4 aber deutlich besserer als Variante 7

Verkehr			
	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gute Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit im Gesamtabschnitt und am Knotenpunkt Bischofsweg für ÖPNV und MIV - klare Flächenzuordnung, geringe Interaktionen (Gesamtstrecke) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - unzureichende Gehwegbreite im mittleren Abschnitt (Ostseite) - deutliche Verringerung der Gehwegbreite in Höhe Schauburg und am Naturdenkmal (Ulme) 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - angemessene Gehwegbreite im Gesamtabschnitt <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sehr viele Interaktionen zwischen mehreren Verkehrsarten im Gesamtabschnitt - hohe Störanfälligkeit und fehlende Flexibilität bei Änderungen (z. B. Havarien, Veränderung von Verkehrsströmen) - Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit abschnittsweise kritisch (Knotenpunkt Bischofsweg) - stark eingeschränkte Erschließungsfunktion, da keine Linksabbiegemöglichkeiten in die angrenzenden Stadtgebiete (Ausnahme: in westliche Tannenstraße) - größter Anteil verdrängter Kfz-Verkehr in die angrenzenden Stadtgebiete - Radverkehr nördlich der Paulstraße hinter den Bäumen und im Mischverkehr mit Parkverkehr - bei Erhalt der östlichen Baumreihe nördlich der Paulstraße Entfall aller Stellplätze in diesem Bereich - Sicherheitsdefizite für Radfahrer und Fußgänger 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - angemessene Gehwegbreite im Gesamtabschnitt - gute Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit im Gesamtabschnitt und am Knotenpunkt Bischofsweg für ÖPNV und MIV - klare Flächenzuordnung und geringe Interaktionen ausgenommen im mittleren Bereich (Louisenstraße bis Bischofsweg) - durch verlegte Haltestelle an der Schauburg bessere Lage zum Aufkommensschwerpunkt und breite Seitenräume im Haltestellenbereich - sehr gute Umsteigebedingungen in stadtwärtiger Richtung <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interaktionen zwischen mehreren Verkehrsarten im mittleren Abschnitt - zusätzliche Haltestelle für Strab-Einrückefahrten und Entfall einiger Stellplätze im westlichen Bischofsweg (Nordseite)
Umwelt			
	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geringste Störungen im Verkehrsablauf infolge weitgehend separater Verkehrsräume auf gesamter Strecke, damit überwiegend gute bis sehr gute Bedingungen für den ÖPNV und Radfahrer (Stärkung Umweltverbund) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hohe Flächenneuversiegelung, entspricht daher nicht dem Grundsatz der Eingriffsminimierung - Naturdenkmal Flatterulme: erhebliche/starke Eingriffe in Wurzelbereiche erforderlich, damit Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in sehr hohem Maß notwendig 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geringste Flächenneuversiegelung, entspricht daher dem Grundsatz der Eingriffsminimierung - teilweiser Erhalt der historisch gewachsenen Alleestruktur nördlich des Bischofsweges möglich - Naturdenkmal Flatterulme: geringe Eingriffe in die Wurzelbereiche notwendig, damit Sonderbauweisen in geringem Maß erforderlich <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schlechte Bedingungen für Bevorrechtigung des ÖPNV - Störungen im Verkehrsablauf infolge starker Überlagerung von Verkehrsräumen auf gesamter Strecke 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - im überwiegenden Streckenteil sehr geringe Störungen im Verkehrsablauf infolge weitgehend separater Verkehrsräume, nur im mittleren Bereich zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg Einschränkungen durch Überlagerungen von Verkehrsräumen <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hohe Flächenneuversiegelung, entspricht daher nicht dem Grundsatz der Eingriffsminimierung - Naturdenkmal Flatterulme: Eingriffe in Wurzelbereiche unvermeidbar mit ungünstiger Bewertung als Variante 8.4 aber deutlich besser als Variante 7, Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in hohem Maß erforderlich
Kosten / Förderfähigkeit			
	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderfähigkeit vsl. gegeben (Verbesserung Radverkehr und Leistungsfähigkeit/Qualität im Verkehrsablauf) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante mit den höchsten Kosten 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Variante mit den geringsten Kosten <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderfähigkeit kritisch (Verbesserung Radverkehr, aber kritische Leistungsfähigkeit/Qualität, geringe Zuverlässigkeit ÖPNV, hohe Störanfälligkeit bei Änderungen und Sicherheitsdefizite) 	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderfähigkeit vsl. gegeben (Verbesserung Radverkehr und Leistungsfähigkeit/Qualität im Verkehrsablauf, abschnittsweise besonderer Bahnkörper) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine
Genehmigungsfähigkeit			
	- möglich	- kritisch, infolge von Störungen im Verkehrsablauf und Sicherheitsdefiziten	- möglich

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	Leistungsfähigkeit Gesamtabschnitt (Ergebnis Simulation ÖPNV + MIV, Level of Service (LOS), Streckengeschwindigkeiten)	OPNV: Reisegeschwindigkeit (*) stadtwärts: LOS B Reisegeschwindigkeit (*) landwärts: LOS B	LOS-Stufe	Streckengeschwindigkeit: in stadtwärts Richtung: 22,3 km/h (LOS B) in landwärts Richtung: 21,2 km/h (LOS C)	durchgängig in beiden Richtungen keine Entkopplung ÖPNV/MIV; Streckengeschwindigkeit: in stadtwärts Richtung: 18,8 km/h (LOS D) in landwärts Richtung: 20,8 km/h (LOS C)	Streckengeschwindigkeit: in beiden Fahrtrichtungen mit LOS B bzw. sicherer LOS-Stufe C noch gut
		(*) MIV: Reisegeschwindigkeit (*) stadtwärts: LOS D Reisegeschwindigkeit (*) landwärts: LOS D	LOS-Stufe	Streckengeschwindigkeit: in stadtwärts Richtung: 25,3 km/h (LOS D) in landwärts Richtung: 24,9 km/h (LOS D)	Streckengeschwindigkeit: in stadtwärts Richtung: 20,2 km/h (LOS D) in landwärts Richtung: 23,6 km/h (LOS D)	Streckengeschwindigkeit: in stadtwärts Richtung 25 km/h (mittlere LOS-Stufe D) in landwärts Richtung mit 23,5 km/h ebenfalls Stufe D
	Verkehrssicherheit	OPNV/MIV: Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BoStrab) Gewährleistung der Verkehrssicherheit (StVO, RILSA,...)	- gesicherte und barrierefreie Zugänge zu den Haltestellen	- an allen Haltestellen gegeben	- an stadtwärts Haltestelle Tannenstraße nur auf eingeschränkter Länge gegeben (16,0 m statt 45,0 m)	- an allen Haltestellen gegeben
			- eindeutige Zuordnung der Verkehrsräume	- auf gesamter Länge gegeben	- auf gesamter Länge keine separaten Verkehrsräume ÖPNV/MIV, - Verflechtungsbereich nach Haltestellenbereichen (landwärts zwei MIV-Spuren und eine ÖPNV-Spur) besonders bei Ausfall dynamischen Zeitinsel (DZ) sicherheitsrelevant - Kombination Radverkehrsführung mit Nebenfahrstreifen/Parkstreifen nördlich Paulstraße	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine separaten Verkehrsräume ÖPNV/MIV
			- sichere Querungsmöglichkeiten	an allen Knotenpunkten gegeben	an allen Knotenpunkten gegeben, kritische Einschränkungen im Bereich nördlich der Paulstraße wo Gleisbereich unmittelbar an Grünstreifen mit Bäumen grenzt	an allen Knotenpunkten gegeben
			- separate, durchgängige Radverkehrsanlagen und sichere Nutzung dieser	- auf gesamter Länge gegeben, jedoch Einschränkungen bei Andienung durch Müllfahrzeuge am Fahrstreifenrand	- auf gesamter Länge nicht gegeben, infolge Überlagerung der Verkehrsräume der Straßenbahn, des Radverkehrs und Fahrzeuge der Müllentsorgung bei Andienung - Begreifbarkeit der gemeinsamen Fahrstreifen Rad/Parken nördlich der Paulstraße kritisch	- nur abschnittsweise gegeben, im Bereich Katharinenstraße - Bischofsweg keine klare Aufteilung infolge Überlagerung der Verkehrsräume für ÖPNV, MIV, Radverkehr und Fahrzeuge der Müllentsorgung
			- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage		- auf gesamter Länge gegeben	
	Straßennetzgestaltung	- Angemessene Anbindung angrenzender Stadtgebiete	- Abbiegebeziehungen an Knotenpunkten/Einmündungen je Fahrtrichtung mindestens ein Linksabbieger und Linksabbieger in die westliche Tannenstraße	- landwärts: 2 (Lößnitzstraße, Tannenstraße) - stadtwärts: 2 (Louisenstraße, Katharinenstraße)	- landwärts: 1 (Tannenstraße) - stadtwärts: 0 Verkehrsverlagerungen durch Entfall Linksabbieger	- landwärts: 2 (Lößnitzstraße, Tannenstraße) - stadtwärts: 1 (Katharinenstraße)
	Lärm	- Vermeidung gesundheitsrelevanter Lärmbelastungen - Lärmvorsorge gemäß 16. BlmSchV	> 65 dB(A) tagsüber und > 55 dB(A) nachts (Abschätzung)		wird überschritten (vorbehaltlich Nachweis Schallgutachten)	
	Boden/Wasser	- Minimierung Flächenversiegelung	- Eingriffsminimierung (**): -> Neuversiegelung minimieren -> Entiegelungen anstreben	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 3.410 m ² - keine Entiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 1.950 m ² - keine Entiegelung	- zusätzliche Neuversiegelung: ca. 3.100 m ² - keine Entiegelung
	Grunderwerb/Betroffenheiten	- Vermeidung/Minimierung Grundstückseingriffe	- Anzahl betroffener Grundstücke	- 22 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 725/4, 735, 725/5, 717/1, 716/1, 1589/1, 1589/2, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608, 1603a, 1603, 1602, 1601a)	- 16 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 735, 717/1, 716/1, 1589/1, 1589/2, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608)	- 22 betroffene Grundstücke (2859/1, 2858, 2857/2, 761, 787/1, 766/1, 732, 725/4, 735, 725/5, 717/1, 716/1, 1589/1, 1589/2, 1589/4, 1589/6, 1622/2, 1609, 1608, 1603a, 1603, 1602, 1601a)
	Förderfähigkeit	Einhaltung der jeweiligen Förderkriterien: ÖPNV: - Errichtung barrierefreier Haltestellen, - Beschleunigung des ÖPNV, - besonderer Bahnkörper, - Streckenabschnitte mit besonderem Bahnkörper MIV: Verbesserung der Verkehrsverhältnisse, Ziele der Raumordnung und Landesplanung berücksichtigt, Planungen nach anerkannten Regeln der Technik unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit	OPNV: - Barrierefreiheit, - Beschleunigung des ÖPNV, - besonderer Bahnkörper, - Sperrflächen MIV: Einhaltung der Maße nach RAST06 und begleitender Vorschriften wie Einhaltung der Vorschriften hinsichtlich zur Trassierung, zum Oberbau, zur Wasserschutz- und -beseitigung, zur Sicherheit, zur Barrierefreiheit, zu Sichtweiten etc. bei der Planung der Verkehrsanlage	Durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen und der Beschleunigung des ÖPNV kann eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Variante über das ÖPNV Landesprogramm unterstellt werden. Die Trennung und Entflechtung der Verkehrsarten wirkt sich positiv auf die Förderfähigkeit aus. Die Maße der RAST werden eingehalten.	Errichtung von barrierefreien Haltestellen. Keine wesentliche Verbesserung der Reisegeschwindigkeit für den ÖPNV. Durch die aufgeführten Interaktionen zwischen ÖPNV und MIV ist eine vollständige Förderung der Variante kritisch zu sehen. Durch die aufgeführten Sicherheitsprobleme kann es auch bei Einhaltung der Maße nach der RAST zu einem Versagen der Förderung kommen. Eine Förderung geht auch immer mit einer Verbesserung aller am Verkehr Beteiligter einher.	Durch die Errichtung von barrierefreien Haltestellen und einer partiellen Errichtung eines besonderen Bahnkörpers sowie der Beschleunigung des ÖPNV in diesen Bereichen, kann eine grundsätzliche Förderfähigkeit der Variante über das ÖPNV Landesprogramm unterstellt werden. Die Trennung und Entflechtung der Verkehrsarten wirkt sich positiv auf die Förderfähigkeit aus. Die Maße der RAST werden eingehalten. Problematisch ist der mittlere Bereich hinsichtlich der aufgeführten Beeinträchtigungen MIV/ÖPNV.
Kosten	Gesamtbaukosten	Abschätzung, eine konkrete Kostenbenennung ist derzeit nicht möglich!	- im Vergleich höchste Kosten aller Varianten	- im Vergleich geringste Kosten aller Varianten	- Kosten höher als Variante 8.4	

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7		
Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinstraße (ca. 320 m)	1.1 Städtebau	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt prägender städtebaulicher Strukturen gemäß Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“ (Bewahrung des charakteristischen Erscheinungsbildes, Erhalt der ortsbildprägenden Vorgartenstrukturen) - Erhalt der ortsbildprägenden Vorgärten mit ortstypischen Gehölzen und Einfriedungen (eiserne Zäune und Mauern) > östliche Straßenseite (Nr. 8 bis Nr. 18) - Erhalt der ortsbildprägenden Vorgärten mit ortstypischen Gehölzen und Einfriedungen (eiserne Zäune und Mauern) > westliche Straßenseite (Nr. 5 bis Nr. 11) - Erhalt der straßenraumprägenden Gehölze (u.a. Hochbeet Nr. 2-6a, Einzelbaum Ecke Katharinstraße) - lineare bzw. auf die Gebäude bezogene Bordverläufe - Erhalt/Wiederverwendung ortstypischer, einheitliche Materialien 	Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen	Erhalt/geringe Eingriffe in alle Vorgärten	Verlust aller Vorgärten und Grünstrukturen		
				keine Eingriffe in die Vorgärten				
				Erhalt Hochbeet vor Nr. 2-6a, Verlust Einzelbaum Ecke Katharinstraße und vor Königsbrücker Straße 10	Erhalt Hochbeet vor Nr. 2-6a, Einzelbaum Ecke Katharinstraße und vor Königsbrücker Straße 10	Erhalt Hochbeet vor Nr. 2-6a, Verlust Einzelbaum Ecke Katharinstraße und vor Königsbrücker Straße 10		
				Bordverziehungen im Mündungsbereich Albertplatz (Einfädelspur)				
	Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum im Bereich Albertplatz			Zielformulierung/Planungsanforderung an die weitere Planung/Oberflächengestaltung				
				gegeben				
				Unterschreitung der bedarfsgerechten Gehwegbreiten im Bereich Antonstraße 2a (Verkehrshochhaus)				
				keine ausreichenden Breiten im Bereich Antonstraße 2a (Verkehrshochhaus)				
	Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes			zwei				
				Abstand zu Gebäuden ca. 3,50 m				
1.2 Verkehr	Städtebau 4: Denkmalschutz	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbefürchtungen - denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung - Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 7, 8, 9, 11, 12a, 18, 19 sowie Antonstraße 2a (Hochhaus am Albertplatz) und Brunnen an der Bautzner Straße, Katharinstraße 1 	<ul style="list-style-type: none"> - Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern - ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinstraße 1 - mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 9 - starke Eingriffe: 0 Grundstücke Königsbrücker Straße 7, 8 	Eingriffe in Umgebungsschutz	Eingriffe in Umgebungsschutz	Eingriffe in Umgebungsschutz		
				- ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinstraße 1	- ohne Eingriffe: 3 Grundstücke Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinstraße 1	- ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Antonstraße 2a (Hochhaus); Bautzner Straße (Brunnen); Katharinstraße 1		
				- mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 7-9	- mittlere Eingriffe: 3 Grundstücke Königsbrücker Straße 7-9	- mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 9		
				- starke Eingriffe: 0 Grundstücke Königsbrücker Straße 7, 8	- starke Eingriffe: 0 Grundstücke Königsbrücker Straße 7, 8	- starke Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 7, 8		
	Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)			Eingriffe in Denkmalsubstanz:	Eingriffe in Denkmalsubstanz:	Eingriffe in Denkmalsubstanz:		
				- ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 11, 19	- ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 11, 19	- ohne Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 11, 19		
				- mittlere Eingriffe: 0 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18	- mittlere Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18	- mittlere Eingriffe: 0 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18		
	Verkehr 2: Kraftfahrzeuge			starke Eingriffe: 0 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18	starke Eingriffe: 0 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18	starke Eingriffe: 2 Grundstücke Königsbrücker Straße 12a, 18		
				gegeben				
				kein besonderer Bahnkörper und je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV				
Verkehr 3: Radverkehr	- Störungssamer Verkehrsablauf	<ul style="list-style-type: none"> - besonderer Bahnkörper (Länge)/Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrtreifen ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV 	<ul style="list-style-type: none"> - baulich kein besonderer Bahnkörper, aber Sperrfläche im Gleisbereich und je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen neben Gleis; - wenig Interaktionen; - in Knotenzufahrt Knotenpunkt Katharinstraße-Nord Linksabbieger auf dem Gleis 	kein besonderer Bahnkörper und je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV	>> unmittelbare Kopplung MIV-ÖPNV mit entsprechend vielen Interaktionen;	besonderer Bahnkörper auf 260 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen;		
				infolge fehlender Parkflächen im Straßenraum erfolgt Andienung/Wartung auf den Radfahrstreifen mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn;	keine Interaktionen;	keine Interaktionen;		
	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Katharinstraße, Albertplatz (ohne Berechnung)			zusätzl. Haltlicht-LSA nördl. Albertplatz vor Verlechtung ÖPNV/MIV in landwärts Richtung;	in Knotenzufahrten keine Linksabbieger auf Gleis	in Knotenzufahrt Knotenpunkt Katharinstraße Nord Linksabbieger auf dem Gleis		
				gegeben				
				keine Interaktionen;				
Verkehr 4: Fußgänger	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten			an allen Knotenpunkten gegeben				
				gegeben				
	- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß Empfehlung für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) mit Berücksichtigung der Neupflanzung von Straßenbäumen			an allen Knotenpunkten gegeben				
				an allen Knotenpunkten gegeben				
Verkehr 5: Parken/Liefern/Entsorgen	- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten über die Königsbrücker Straße			an allen Knotenpunkten gegeben				
				an allen Knotenpunkten gegeben				
	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrmöglichkeit für Straßenbahn			an allen Knotenpunkten gegeben				
				an allen Knotenpunkten gegeben				
1.3 Umwelt	Umwelt 1: Luftreinhaltung	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Luftreinhalteplanung - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern 		
Umwelt 2: Bäume	- Umsetzung Straßenbaumdevelopmentskonzept	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Neupflanzungen: 12 Stück - erforderliche Baumfällungen: 24 Stück - öffentlich: 15 Stück / privat: 9 Stück 	<ul style="list-style-type: none"> - Neupflanzungen: 13 Stück - erforderliche Baumfällungen: 21 Stück - öffentlich: 12 Stück / privat: 9 Stück 	<ul style="list-style-type: none"> - Neupflanzungen: 12 Stück - erforderliche Baumfällungen: 24 Stück - öffentlich: 15 Stück / privat: 9 Stück 	<ul style="list-style-type: none"> - Neupflanzungen: 12 Stück - erforderliche Baumfällungen: 24 Stück - öffentlich: 15 Stück / privat: 9 Stück 		

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Abschnitt 2 Katharinienstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt prägender städtebaulicher Bebauungsstrukturen gemäß Erhaltungssatzung H-04 Äußere Neustadt > Erhalt der Vorgärten/begrünten Gebäudevorflächen auf der westlichen Straßenseite > keine Beeinträchtigung der vielgestaltigen Fassaden-gestaltung der gründerzeitlichen geschlossenen Bebauung > Erhalt der charakteristischen Ausstattungsmerkmale des öffentlichen Raumes 	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt des ortsbildprägenden Vorgartens sowie der Einfriedung Königsbrücker Straße Nr. 19 - Nr. 21 (Postgebäude): Erhalt des Ensembles ehemaliges Postgebäude mit proportional dimensionierter Vorfläche - Erhalt der Nebenfahrtstreifen im Abschnitt Scheuenhofstraße bis Eschenstraße mit charakteristischen Gestaltungs- und Ausstattungsmerkmalen (Material, Querschnittsgestaltung) - Erhalt der Gebäudevorflächen/ggf. Vorgärten im Abschnitt Nr. 45 (Trollhuis) bis 53 mit ortstypischen Vorflächenstrukturen - Erhalt der Gebäudevorfläche der Schauburg mit ausreichender Dimensionierung (> 10 m) - Erhalt der straßenbildprägenden Grünstrukturen (u. a. Naturdenkmal Flatterulme) - Erhalt/Wiederverwendung ortstypischer, einheitliche Materialien - Lineare bzw. auf die Gebäude bezogene Bordverläufe (Königsbrücker Straße 45 nördlich) 			
			2.1 Städtebau			
				<ul style="list-style-type: none"> starke Eingriffe in die Gebäudevorfläche, kein Erhalt der Gehölze 	<ul style="list-style-type: none"> geringe Eingriffe in die Gebäudevorfläche, weitestgehender Erhalt der Grünfläche/Gehölze 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriffe in die Gebäudevorfläche, teilweise Erhalt von Gehölzen
				<ul style="list-style-type: none"> kein Gehweg infolge notwendiger Fahrstreifenbreiten, eingeschränkter Gestaltungsspielraum 	<ul style="list-style-type: none"> Gliederung Gehweg und Fahrstreifen möglich, Sondernutzungen gewährleistet 	<ul style="list-style-type: none"> Gliederung Gehweg und Fahrstreifen möglich, Sondernutzungen gewährleistet
				<ul style="list-style-type: none"> kein Erhalt der Vorgärten und Gebäudevorflächen 	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt bzw. geringe Eingriffe und Neugestaltung der Gebäudevorflächen/Vorgärten 	<ul style="list-style-type: none"> geringe Eingriffe in die Gebäudevorflächen und Vorgärten mit teilweise Erhalt der ortstypischen Vorflächenstrukturen
				<ul style="list-style-type: none"> Breite 8,70 m 	<ul style="list-style-type: none"> Breite 11,80 m 	<ul style="list-style-type: none"> Breite 10,57 m
				<ul style="list-style-type: none"> ungenügende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum durch starke Verbreiterung der Fahrstreifen gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben 	<ul style="list-style-type: none"> ausreichende Flächenverfügbarkeit zur Integration der Flatterulme in den Straßenraum gegeben
				<ul style="list-style-type: none"> In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich. 		
Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum	Städtebau 2: Erhalt der Funktion als Stadtteilzentrum	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt/Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten der Seitenräume/Gebäudevorflächen - ausreichende Nutzungsflächen für Handel und Gewerbe (Warenauslagen, Freischankflächen, Fahrradabstellanlagen) - ausreichende Bewegungs- und Begegnungsflächen für den Fußgängerverkehr mit genügend Querungsmöglichkeiten - dem OTZ angemessene ÖPNV-Erreichbarkeit - ausreichende Anzahl an Kunden- und Besucherstellplätzen - Multifunktionale Nutzung von Flächen im Seitenraum (z. B. niveaugleiche Stellplätze/Gehwege, Nutzung) - ausreichende Andienungsflächen 	<ul style="list-style-type: none"> ausreichende Gehwegbreiten vor Gebäude Nr. 32 (Bäckerei Rissmann), mindestens 4,50 m mit 2,50 m Gehweg zzgl. 2,00 m Aufstellfläche für Fußgängerfurt 	<ul style="list-style-type: none"> Unterschreitung der Gehwegbreiten vor dem Gebäudeeingang; Konflikt Aufmerksamkeitsfeld - Gebäudeeingang Engstelle Einmündung Louisestraße 	<ul style="list-style-type: none"> Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Louisestraße 	<ul style="list-style-type: none"> Unterschreitung der Gehwegbreiten in der Louisestraße
			<ul style="list-style-type: none"> - Gehwegbreiten im Abschnitt Nr. 22 bis Nr. 76 - Ausreichend dimensionierte Gebäudevorflächen als Autenhalts-, Bewegungs- und Begegnungsflächen - durchgängige Berücksichtigung von Sondernutzungsflächen für Warenauslagen/Freischankflächen gemäß EFA von > 5 m inkl. der Nutzungsflächen für Handel und Gewerbe 	<ul style="list-style-type: none"> Gehwegbreiten von 4 bis max. 4,70 m. Engstellen durch Baumehrordnungen im Gehweg (2,50 m), Haltestelle Bischofsweg: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite) 	<ul style="list-style-type: none"> Achtung: Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreiten von 5,35 bis 6,60 m gegeben; Haltestelle Bischofsweg landwärts und stadtwärts: Nutzungskonflikte (Sondernutzung, Wartefläche, Gehwegbreite) 	<ul style="list-style-type: none"> Gehwegbreiten von 5,35 m bis 6,60 m, Einordnung von Bäumen im Gehweg möglich (verbleibende Gehwegbreite: ca. 3,85 m)
			<ul style="list-style-type: none"> - Querungslänge bzw. Anzahl der zu querenden Fahrstreifen, Trennwirkung 	<ul style="list-style-type: none"> 17,40 m auf Höhe Königsbrücker Straße 45, 4 Fahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> 13,10 m (12,55 m) auf Höhe Königsbrücker Straße 45, 2 Fahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> 12,55 m auf Höhe Königsbrücker Straße 45, 2 Fahrstreifen
			<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende ÖPNV-Erschließung - Anzahl/Lage der Andienungsflächen für Gebäude ohne rückwärtige Erschließung 	<ul style="list-style-type: none"> gute ÖPNV-Erschließung (Haltestellen Louisestraße, Bischofsweg) direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Unterschreitung der Gehwegbreiten durch die Einordnung einer Andienfläche vor REWE-Markt 	<ul style="list-style-type: none"> direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Achtung: Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Einordnung einer Andienfläche vor REWE-Markt möglich 	<ul style="list-style-type: none"> direkte Andienung im Abschnitt 62 bis 74 (Haltestelle Bischofsweg) nicht möglich, Einordnung einer Andienfläche vor REWE möglich
Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	<ul style="list-style-type: none"> - Einheitliche, ortstypische Gestaltung und Ausstattung des Straßenraumes - Erhalt/Schaffung von prägenden, dem Erscheinungsbild angemessenen Grünstrukturen (Straßenbaumreihen, Vorflächen-/Vorgartengestaltung) - Gestaltung und Möblierung des öffentlichen Raumes zur Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten 	<ul style="list-style-type: none"> - Einordnung mit der Bebauungsstruktur korrespondierender Straßenbäume (gleichmäßiges Baumraster, räumliche Fassung des Straßenraumes, ortstypische Baumarten und Wuchsformen) durch Abstand zu Gebäuden > 4 m 	<ul style="list-style-type: none"> Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Königsbrücker Straße 38 bis 74: ca. 3,50 m; damit ist Einordnung groß- bzw. mittelkroniger Bäume nicht möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Achtung: Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Königsbrücker Straße 38 bis 74: ca. 3,55 m und Einordnung mittelkroniger Bäume möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Abstand zu Gebäuden im Abschnitt Königsbrücker Straße 38 bis 74: ca. 3,55 m; damit ist Einordnung mittelkroniger Bäume möglich
			<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende Dimensionierung der Seitenräume zur Schaffung von Aufenthaltsqualitäten 	<ul style="list-style-type: none"> geringes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen 	<ul style="list-style-type: none"> hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen 	<ul style="list-style-type: none"> hohes Potential zur Um- und Neugestaltung von Flächen mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität in Abhängigkeit von der Flächenverfügbarkeit in den Seitenräumen
			<ul style="list-style-type: none"> - Verwendung ortstypischer Materialien (u. a. Granitkrustenplatten für Gehwege) - Verwendung einheitlicher, dem Straßenraumcharakter entsprechende Ausstattungs- und Möblierungselemente - Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes 	<ul style="list-style-type: none"> In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich. 	<ul style="list-style-type: none"> In allen Varianten möglich. Erarbeitung/Überarbeitung des Mast- und Beleuchtungskonzeptes erfolgt in den weiteren Planungsschritten. 	
Städtebau 4: Denkmalschutz	Städtebau 4: Denkmalschutz	<ul style="list-style-type: none"> - Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbefreiung 	<ul style="list-style-type: none"> - Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern - denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung - Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 21, 37-41, 43-45, 47-48, 50-51, 54, 58, 59-60, 62, 64, 66, 68, 70, 72, 74 sowie Schauburg; Schweppenitzer Straße Nr.: 2; Eschenstraße Nr.: 1 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 5 Grundstücke Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 14 Grundstücke Königsbrücker Straße 46-50, 54-74 - starke Eingriffe: 8 Grundstücke Königsbrücker Straße 35, 37-43, 51; Eschenstraße 1; Schweppenitzer Straße 2 - sehr starke Eingriffe: 3 Grundstücke Königsbrücker Straße 21 (Post), 47, 55 (Kino) 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 5 Grundstücke Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 14 Grundstücke Königsbrücker Straße 21, 35, 37-43, 46-50, 47, 51, 55; Eschenstraße 1; Schweppenitzer Straße 2 - starke Eingriffe: 11 Grundstücke Königsbrücker Straße 54-74 - sehr starke Eingriffe: 0 Grundstücke 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriffe in Umgebungsschutz - ohne Eingriffe: 5 Grundstücke Königsbrücker Straße 38, 40, 44, 59, 78 - mittlere Eingriffe: 12 Grundstücke Königsbrücker Straße 35, 54-74 - starke Eingriffe: 13 Grundstücke Königsbrücker Straße 21, 37-43, 46-50, 47, 51, 55; Eschenstraße 1; Schweppenitzer Straße 2 - sehr starke Eingriffe: 0 Grundstücke
				<ul style="list-style-type: none"> Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 0 Grundstücke - starke Eingriffe: 0 Grundstücke - sehr starke Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 45 (Trollhus) 	<ul style="list-style-type: none"> Eingriffe in Denkmalsubstanz: - mittlere Eingriffe: 1 Grundstück Königsbrücker Straße 45 (Trollhus)

Ab- schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Katharinenstraße 2 Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 580 m)	2.2 Verkehr	Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> - Störungssamer Verkehrsablauf - besonderer Bahnhörner (Länge)/Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrstreifen ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV 	<ul style="list-style-type: none"> kein besonderer Bahnhörner, je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen, davon einer als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. stellenweise Fahrstreifen neben dem Gleis >> unmittelbare Kopplung MIV-ÖPNV mit entspr. vielen Interaktionen; in Knotenzuflüchten keine Linksabbieger auf Gleis; am Knotenpunkt Louise-/Lößnitzstraße beidseitig Linksabbieger auf Gleis; keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrstreifen neben Gleis 	<ul style="list-style-type: none"> kein besonderer Bahnhörner, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. abschnittsweise Fahrstreifen neben dem Gleis >> teilweise Kopplung MIV-ÖPNV mit entspr. Interaktionen; in Knotenzuflüchten 1mal Linksabbieger auf Gleis; Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV 	<ul style="list-style-type: none"> kein besonderer Bahnhörner, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. abschnittsweise Fahrstreifen neben dem Gleis >> teilweise Kopplung MIV-ÖPNV mit entspr. Interaktionen; in Knotenzuflüchten 1mal Linksabbieger auf Gleis; am Knotenpunkt Bischofsweg Zufahrt Nord separater Rechtsabbiegestreifen und ein Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV; Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV
		- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Königsbrücker Straße Bischofsweg Louisenstraße	<ul style="list-style-type: none"> - Königsbrücker Straße: LOS A, ggf. B (Louisenstraße) - LOS B (Bischofsweg) 	<ul style="list-style-type: none"> Knotenpunkt Lößnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Aufhebung Einbahnstraße Zufahrt Louisenstraße Knotenpunkt Bischofsweg: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) kaum Behinderung und reduzierte Störanfälligkeit durch ausreichende Leistungsfähigkeit mit zweitem MIV/ÖPNV-Mischfahrstreifen in Zufahrt Nord 	<ul style="list-style-type: none"> Knotenpunkt Lößnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße Knotenpunkt Bischofsweg: noch ausreichende Verkehrsqualität (LOS B u. D) kritischer MIV-Leistungsfähigkeitsengpass in Zufahrt Nord hat negative Auswirkung auf ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> Knotenpunkt Lößnitzstraße/Louisenstraße: sehr gute Verkehrsqualitäten (LOS A) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße Knotenpunkt Bischofsweg: gute Verkehrsqualitäten (2 x LOS B) Zufahrt Nord: reduzierte Störanfälligkeit durch ausreichende Leistungsfähigkeit mit separatem MIV-Rechtsabbiegerfahrstreifen
		- barrierefreie Haltestellen mit anforderungsgerechten Warteplätzen	<ul style="list-style-type: none"> - barrierefreie Haltestellenlänge 45 m - bei Warteplätzen im Seitenraum: gemäß EFA zusätzlich mindestens 1,50 m zur Grundanforderung der durchgehenden Gehwegbreite (5,00 m) im betrachteten Straßenabschnitt 	<ul style="list-style-type: none"> Zufahrt West: LOS B Zufahrt Ost: LOS C 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Louisenstraße: erfüllt Haltestelle Bischofsweg: Länge gewährleistet Breite landwärts um ca. 0,5 m nicht erfüllt, Breite stadtwärts um ca. 1,5 m nicht erfüllt 	<ul style="list-style-type: none"> Haltestelle Louisenstraße: Länge landwärts eingeschränkt auf 41,00 m; Breite erfüllt Haltestelle Bischofsweg: Länge gewährleistet, Breite landwärts um ca. 2,00 m nicht erfüllt; Breite stadtwärts um ca. 2,50 m nicht erfüllt
		Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> - Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten - Königsbrücker Straße: LOS C 	<ul style="list-style-type: none"> Knotenpunkt Lößnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Aufhebung Einbahnstraße Zufahrt Louisenstraße Knotenpunkt Bischofsweg: akzeptable Verkehrsqualitäten (mindestens LOS C) 	<ul style="list-style-type: none"> Knotenpunkt Lößnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße Knotenpunkt Bischofsweg: Annäherung an Leistungsfähigkeitsgrenze: unzureichende Kapazität in Zufahrt Nord (LOS E) 	<ul style="list-style-type: none"> Knotenpunkt Lößnitzstraße/Louisenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B) mit Louisenstraße als wegführende Einbahnstraße Knotenpunkt Bischofsweg: akzeptable Verkehrsqualitäten (mindestens LOS C)
		Verkehr 3: Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß ERA/RAST 06 - Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände 		gegeben	
		Verkehr 4: Fußgänger	<ul style="list-style-type: none"> - anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß EFA - Grundanforderung ≥ 5 m 	<ul style="list-style-type: none"> Ostseite: überwiegend 4,10 - 4,50 m Bäckerei Rissmann: 3,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> Ostseite: Achtung: Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Gehwegbreite überwiegend 5,30 - 6,60 m Bäckerei Rissmann: 4,00 m 	<ul style="list-style-type: none"> Ostseite: überwiegend 5,30 - 6,60 m Bäckerei Rissmann: 4,00 m
			<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende und sichere Querungsmöglichkeit - an Knotenpunkten sichere Querungen, zusätzliche Querungen zwischen Louisenstraße und Bischofsweg 		an allen Knotenpunkten punktuell gegeben, zusätzlich F-LSA Eschenstraße	
		Verkehr 5: Parken/Liefern/Entsorgung	<ul style="list-style-type: none"> - Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrmöglichkeit für Straßenbahn (ggf. punktuell) 	<ul style="list-style-type: none"> landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖPNV und MIV durch Planung separater MIV-Fahrstreifen neben Gleis zur Gewährleistung der Vorbeifahrt 	<ul style="list-style-type: none"> landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und MIV, in stadtwärts Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und NebenFahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und MIV, in stadtwärts Richtung Andienung Grundstücke auch über Eschenstraße und NebenFahrstreifen
			- Anliefern/Parken	<ul style="list-style-type: none"> - Anzahl Stellplätze/Anlieferflächen - Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 87 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 10 Stellplätze und 5 x Taxi - Anlieferflächen: 3 Stück 	<ul style="list-style-type: none"> - Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 101 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 10 Stellplätze und 5 x Taxi - Anlieferflächen: 3 Stück Achtung: Die Veränderung der Planungsanforderung mit Trassenverschiebung um ca. 1,30 m nach Westen analog V8.7 ist für alle Varianten 8.x ansetzbar, damit Fläche vor REWE möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 153 / 95 Stellplätze Bischofsweg: 22 / 6 Stellplätze und 4 x Taxi - Anlieferflächen: 3 Stück
			2.3 Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> - Umsetzung Luftreinhalteplanung - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich 	<ul style="list-style-type: none"> - Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behinderungen im Verkehrsablauf möglich
				<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Neupflanzungen: 62 Stück - erforderliche Baumfällungen: 34 Stück > öffentlich: 20 Stück > privat: 14 Stück 	<ul style="list-style-type: none"> - Neupflanzungen: 46 Stück - erforderliche Baumfällungen: 26 Stück > öffentlich: 18 Stück > privat: 8 Stück
				<ul style="list-style-type: none"> - Minimierung der baulichen Eingriffe im Wurzelbereich 	<ul style="list-style-type: none"> - erhebliche/starke Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt kritisch - Sonderbauweisen und spezielle Maßnahmen in sehr hohem Maß erforderlich 	<ul style="list-style-type: none"> - geringe Eingriffe in die Wurzelbereiche - Erhalt möglich - Sonderbauweisen in geringem Maß erforderlich

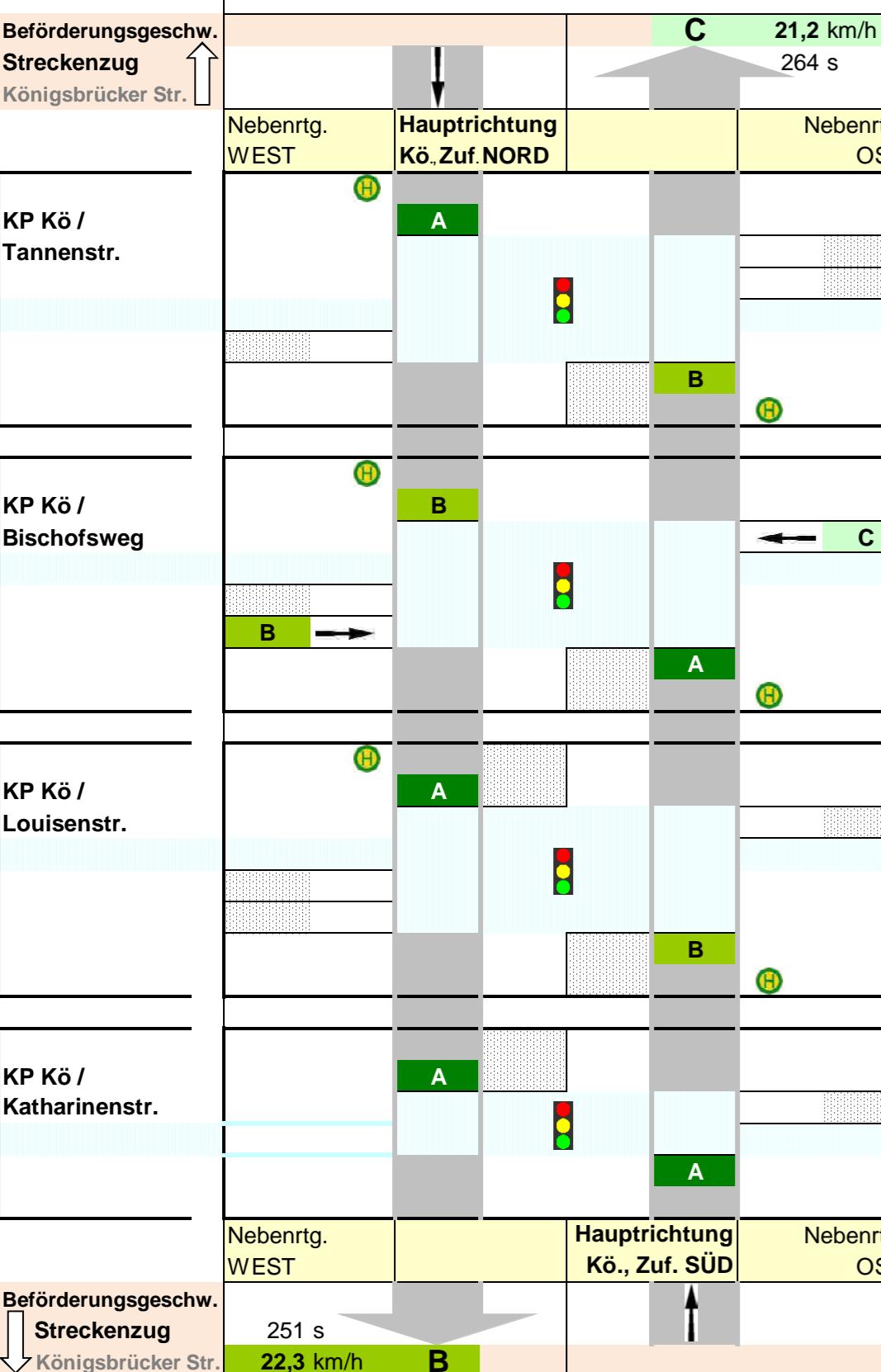
Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7	
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	3.1 Städtebau	Städtebau 1: Erhalt städtebaulicher Charakter	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt prägender städtebaulicher Strukturen > Gebäudevorflächen/Vergärten > Bestandsbäume > Struktur Reitweg–Nebenfahrbahn 	Erhalt der Gebäudevorflächen/Vergärten mit prägenden Gehölzen und Einfriedungen (Nr. 59 bis 97)	Eingriffe in die Gebäudevorflächen Königsbrücker Straße 58 bis 61b und nördlich Tannenstraße	minimale Eingriffe in die Vorflächen Königsbrücker Straße 58 bis 61b	
				- Erhalt der straßenraumprägenden Bestandsbäume	Verlust aller Bestandsbäume, Neupflanzung von zwei Baumreihen mit Alleecharakter	Verlust aller Bestandsbäume (Erhalt der östliche Baureihe möglich bei Verzicht sämtlicher Parkplätze in diesem Bereich)	
				- Erhalt der prägenden städtebaulichen Merkmale der mehrreihigen Baumallee (Reitweg)	Verlust des prägenden städtebaulichen Merkmals (Reitweg)	Wiederherstellung der dreireihigen Baumallee zum Erhalt des prägenden städtebaulichen Merkmals ist nur teilweise umsetzbar	
				- Verwendung ortstypischer Materialien in den Seitenräumen	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.		
	Städtebau 2: Erhalt der städtebaulichen Funktion	- ausreichende Anzahl an Stellplätzen - angemessene ÖPNV-Erreichbarkeit - ausreichende Andienungsfächen - ausreichende Anzahl an sicheren Querungsstellen	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt/Schaffung von Stellplätzen - ausreichende ÖPNV-Erschließung - ausreichende Andienungsmöglichkeiten/gesicherte Erschließung des Einzelhandels 	- Erhalt/Schaffung von Stellplätzen	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)	zusätzliche Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (infolge Kombination mit NebenFahrstreifen/Radverkehrsführung)	Reduzierung der Stellplatzanzahl gegenüber dem Bestand (Anzahl in allen Varianten gleich)
				- ausreichende Andienungsmöglichkeiten/gesicherte Erschließung des Einzelhandels	ausreichende ÖPNV-Erschließung (Haltestelle Tannenstraße)		
				- Einheitliche, ortstypische Gestaltung des Straßenraums	Erschließung des Einzelhandels und ausreichende Andienungsmöglichkeiten in allen Varianten gesichert (auf der westlichen Straßenseite durch Grundstückzufahrten wie Bestand).		
	Städtebau 3: Gestaltungsqualität des Straßenraumes	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt und Neupflanzung von durchgängigen Straßenbild-prägenden Straßenbaumreihen 	<ul style="list-style-type: none"> - Verwendung ortstypischer Materialien - Verwendung einheitlicher, dem Straßenraumcharakter entsprechende Ausstattungs- und Möblierungselemente - Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes - Einordnung mit der Bebauungsstruktur korrespondierende Straßenbäume (gleichmäßiges Baumraster, räumliche Fassung des Straßenraums, ortstypische Baumarten und Wuchsformen) - ausreichend dimensionierte Seitenräume zur Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten 	- Einheitliche, ortstypische Gestaltung des Straßenraums	In allen Varianten möglich. Erarbeitung und Umsetzung eines einheitlichen Material- und Ausstattungskonzeptes wird in der weiteren Planung erforderlich.		
				- ausreichend dimensionierte Seitenräume zur Schaffung von Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten	In allen Varianten möglich. Erarbeitung/Überarbeitung des Mast- und Beleuchtungskonzeptes erfolgt in den weiteren Planungsschritten.		
	Städtebau 4: Denkmalschutz	- Erhaltung Kulturdenkmäler inkl. Außenanlagen, Berücksichtigung der Umgebungsschutzbelainge	- Vermeidung/Minimierung von Eingriffen in Bereichen mit Kulturdenkmälern - denkmalgerechte Straßenraumgestaltung/Ausstattung - Einzeldenkmale: Königsbrücker Straße Nr.: 78, 80, 84, 88, 91; Paulstraße Nr.: 1	- keine Eingriffe in Vorgärten/Außenanlagen			
3.2 Verkehr	Verkehr 1: ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr)	<ul style="list-style-type: none"> - Störungssarmer Verkehrsablauf 	<ul style="list-style-type: none"> - besonderer Bahnkörper (Länge) / Sperrfläche - geringe Interaktionen ÖPNV/andere Verkehrsarten incl. Ver-/Entsorgung - separate Fahrstreifen ÖPNV/MIV - Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV 	- kein besonderer Bahnkörper, aber je Fahrtrichtung ein MIV-Fahrstreifen neben Gleis; wenig Interaktionen; in Knotenzufahrt Knotenpunkt Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, keine Behinderung durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrstreifen neben Gleis	kein besonderer Bahnkörper, je Fahrtrichtung nur ein Fahrstreifen als Mischfahrstreifen MIV/ÖPNV bzw. stellenweise Fahrstreifen neben dem Gleis	besonderer Bahnkörper auf 460 m Länge in beide Richtungen, je Fahrtrichtung ein separater MIV-Fahrstreifen; keine Interaktionen; in Knotenzufahrt Knotenpunkt Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund separater Fahrstreifen neben Gleis	
				-> unmittelbare Kopplung MIV - ÖPNV mit entspr. vielen Interaktionen; in Knotenzufahrt Knotenpunkt Tannenstraße Süd Linksabbieger auf dem Gleis, Behinderungen durch Rechtsabbieger aufgrund Mischfahrstreifen ÖPNV/MIV			
		<ul style="list-style-type: none"> - Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten Tannenstraße 	<ul style="list-style-type: none"> - LOS A, ggf. B (Tannenstraße) - Zufahrt Stauffenbergallee 	Knotenpunkt Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)	Knotenpunkt Tannenstraße: ausreichende Verkehrsqualitäten LOS B bzw. D, aber wegen fehlender Entkopplung stadtwärts starke Behinderung des ÖPNV durch MIV (nur ein Mischfahrstreifen)	Knotenpunkt Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B)	
				unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für MIV/ÖPNV	kritisch, bei Rückstau über den Stauraum der Knotenzufahrt hinaus steht der MIV im Gleisbereich mit entsprechender Behinderung der Straßenbahn	unkritisch, infolge separater Verkehrsräume für MIV/ÖPNV	
		- barrierefreie Haltestellen mit anforderungsgerechten Warteplätzen	- barrierefreie Haltestellenlänge 45 m - bei Warteplätzen im Seitenraum: gemäß EFA zusätzlich mindestens 1,50 m zur Grundanforderung der durchgehenden Gehwegbreite (4,00 m) im betrachteten Straßenabschnitt	Haltestelle Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite landwärts um ca. 1,00 m nicht erfüllt, Breite stadtwärts um ca. 1,50 m nicht erfüllt	Haltestelle Tannenstraße: Länge stadtwärts eingeschränkt auf 16,00 m, Breite landwärts um ca. 0,50 m nicht erfüllt	Haltestelle Tannenstraße: Länge gewährleistet, Breite landwärts um ca. 1,50 m nicht erfüllt	
Verkehr 2: Kraftfahrzeuge	- Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten	- LOS C		Knotenpunkt Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B), Ausnahme: Linksabbieger LOS D	Knotenpunkt Tannenstraße: akzeptable Verkehrsqualitäten (LOS B u. C) aber wachsender Rückstau von Knotenpunkt Bischofsweg, Linksabbieger: Leistungsfähigkeitsgrenze LOS E	Knotenpunkt Tannenstraße: gute Verkehrsqualitäten (LOS A u. B), Ausnahme: Linksabbieger LOS D	

Ab-schnitt	Merkmal	Maßgebliche Anforderungen/Ziele	Bewertungskriterien/Bewertungsmerkmale	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	Verkehr 3: Radverkehr	- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß ERA/RAS106	- Radfahrstreifen, Breite mindestens 1,85 m; ggf. zusätzlich Sicherheitsabstände	gegeben	landwirtige Führung im Seitenraum auf NebenFahrstreifen hinter Bäumen neben Parkstellplätzen	gegeben
	Verkehr 4: Fußgänger	- anforderungsgerechte Gehwegbreite gemäß EFA mit Berücksichtigung der Neupflanzung von Straßenbäumen	- Grundanforderung 4,00 m	westliche Straßenseite: ≥ 4,00 m; östliche Straßenseite: ≥ 4,00 m	westliche Straßenseite: im Bereich NebenFahrstreifen/ Parkstellplätze 3,50 m; östliche Straßenseite: ≥ 4,00 m	westliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m; östliche Straßenseite: 3,50 - 4,00 m
		- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten	- an Knotenpunkten sichere Querungen	gegeben	gegeben, kritische Einschränkungen im Bereich zwischen den Knotenpunkten wo Gleisbereich unmittelbar an Grünstreifen mit Bäumen grenzt	gegeben
	Verkehr 5: Parken/Liefern/Entsorgung	- Gewährleistung Müllentsorgung, Baumpflege- sowie Wartungsarbeiten der öffentlichen Beleuchtung mit Vorbeifahrmöglichkeit für Straßenbahn	- ausreichende Anzahl Vorbeifahrmöglichkeit Strab an Müllfahrzeug in Abhängigkeit vom Entsorgungsintervall/-dauer (ggf. punktuell)	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖPNV und MIV durch Planung separater MIV-Fahrstreifen neben Gleis zur Gewährleistung der Vorbeifahrt	landwärts und stadtwärts gegeben, infolge Berücksichtigung der Verkehrsräume für das Müllfahrzeug im Straßenrandbereich für Vorbeifahrt der Straßenbahn und MIV, Andienung in landwirtiger Richtung über Tannenstr. bzw. Stauffenbergallee	landwärts und stadtwärts ausreichend gegeben, infolge Trennung der Verkehrsräume für ÖPNV und MIV sowie Planung separater überbreiter Fahrstreifen mit 5,50 m Breite zur Gewährleistung der Vorbeifahrt
		- Parken	- Anzahl Stellplätze	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 36 Stellplätze (Entfall sämtlicher Parkplätze bei Erhalt der östlichen Baumreihe) - Anlieferflächen: keine	- Stellplätze (vorhanden/geplant) Königsbrücker Straße: 68 / 44 Stellplätze - Anlieferflächen: keine
	3.3 Umwelt					
	Umwelt 1: Luftreinhaltung	- Umsetzung Luftreinhalteplanung	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf (ohne gegenseitige Störungen)	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - Behindern im Verkehrsablauf möglich	- Schaffung guter Bedingungen für Nutzung ÖPNV und Radfahrer, um ein Anwachsen des MIV zu verhindern - guter Verkehrsablauf
	Umwelt 2: Bäume	- Umsetzung Straßenbaumentwicklungskonzept	- Erhalt vorhandener Großgehölzstrukturen (insgesamt) - Minimierung notwendiger Fällungen - Realisierung von Neupflanzungen	- Neupflanzungen: 49 Stück - erforderliche Baumfällungen: 63 Stück > öffentlich: 62 Stück > privat: 1 Stück	- Neupflanzungen: 69 Stück - erforderliche Baumfällungen: 63 Stück > öffentlich: 61 Stück > privat: 2 Stück	- Neupflanzungen: 44 Stück - erforderliche Baumfällungen: 64 Stück > öffentlich: 62 Stück > privat: 2 Stück

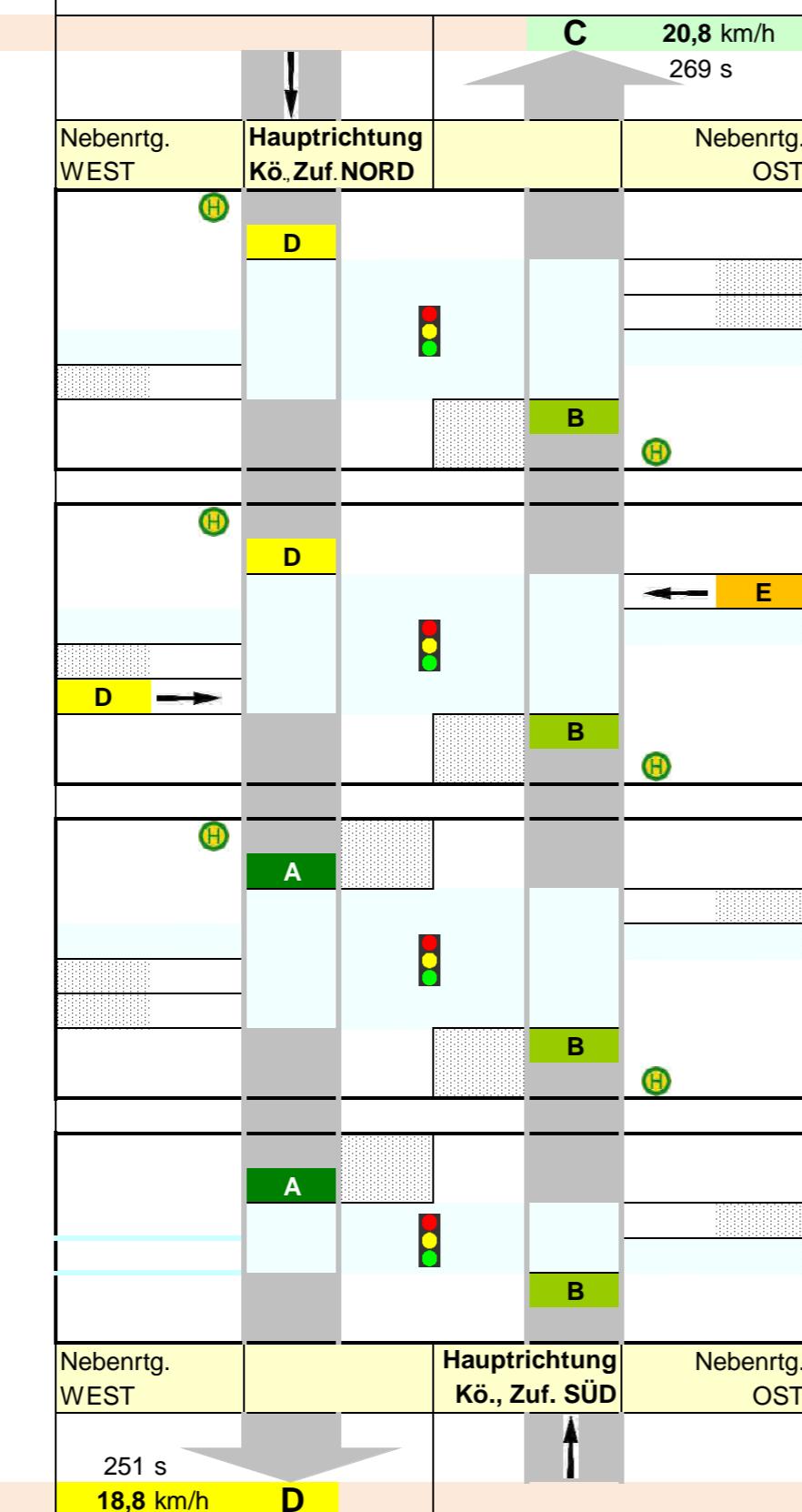


Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (LOS) nach HBS
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Straßenbahn

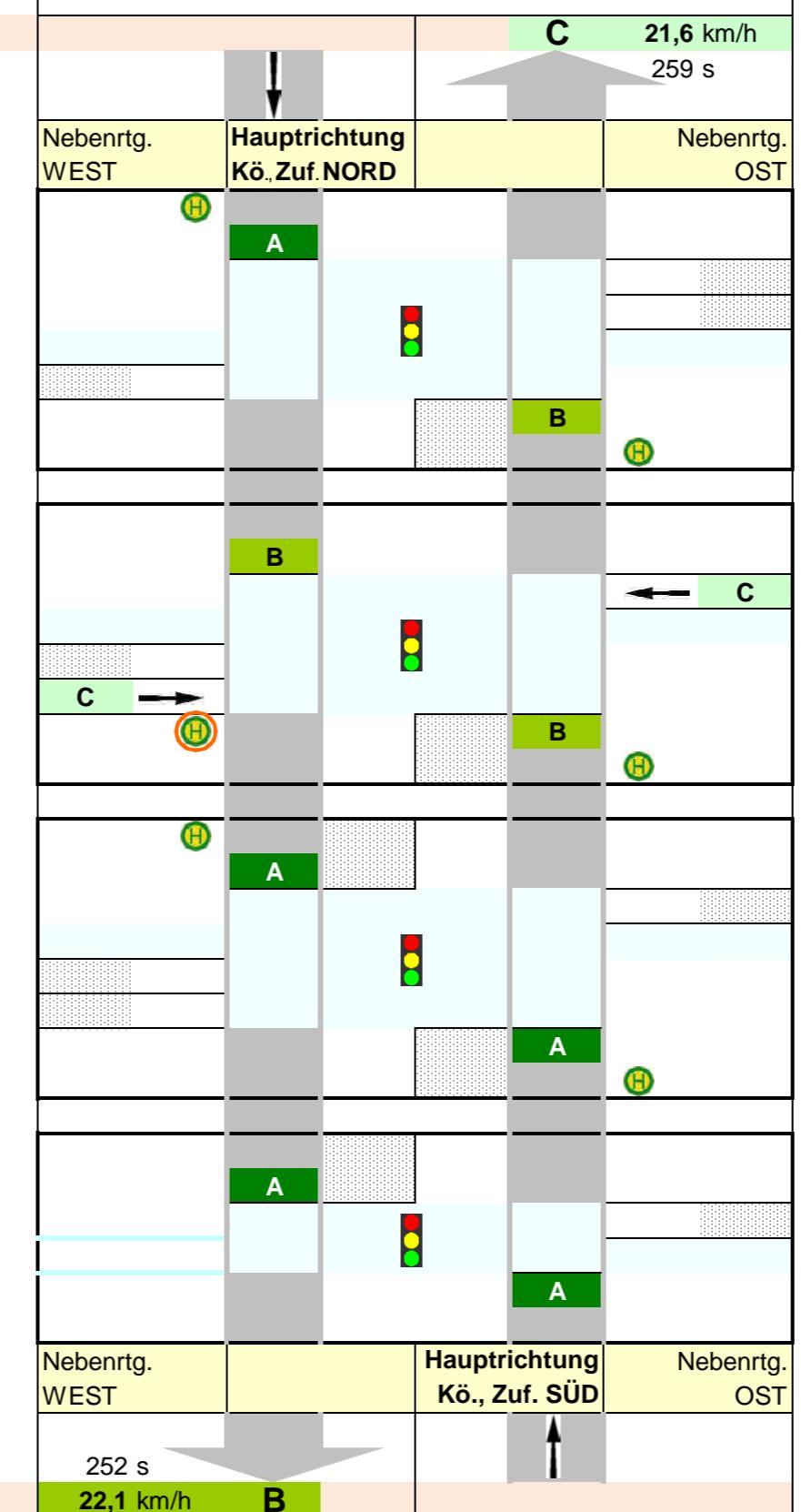
Verkehrsanlage:	EP, Variante 7 ohne Linksabb. an K1102 Süd	Stand: 12/20
Belegung:	Verkehrsprognose 2025 (V7): Spitzenstunde	



Verkehrsprognose 2025 (V8.4b) ohne LA K1102: Spitzenstunde



VP, Variante 8.7 ohne Linksabb. an K1102 Süd Stand: 03/2016
Verkehrsprognose 2025 (V8.5b) ohne LA K1102: Spitzenstunde

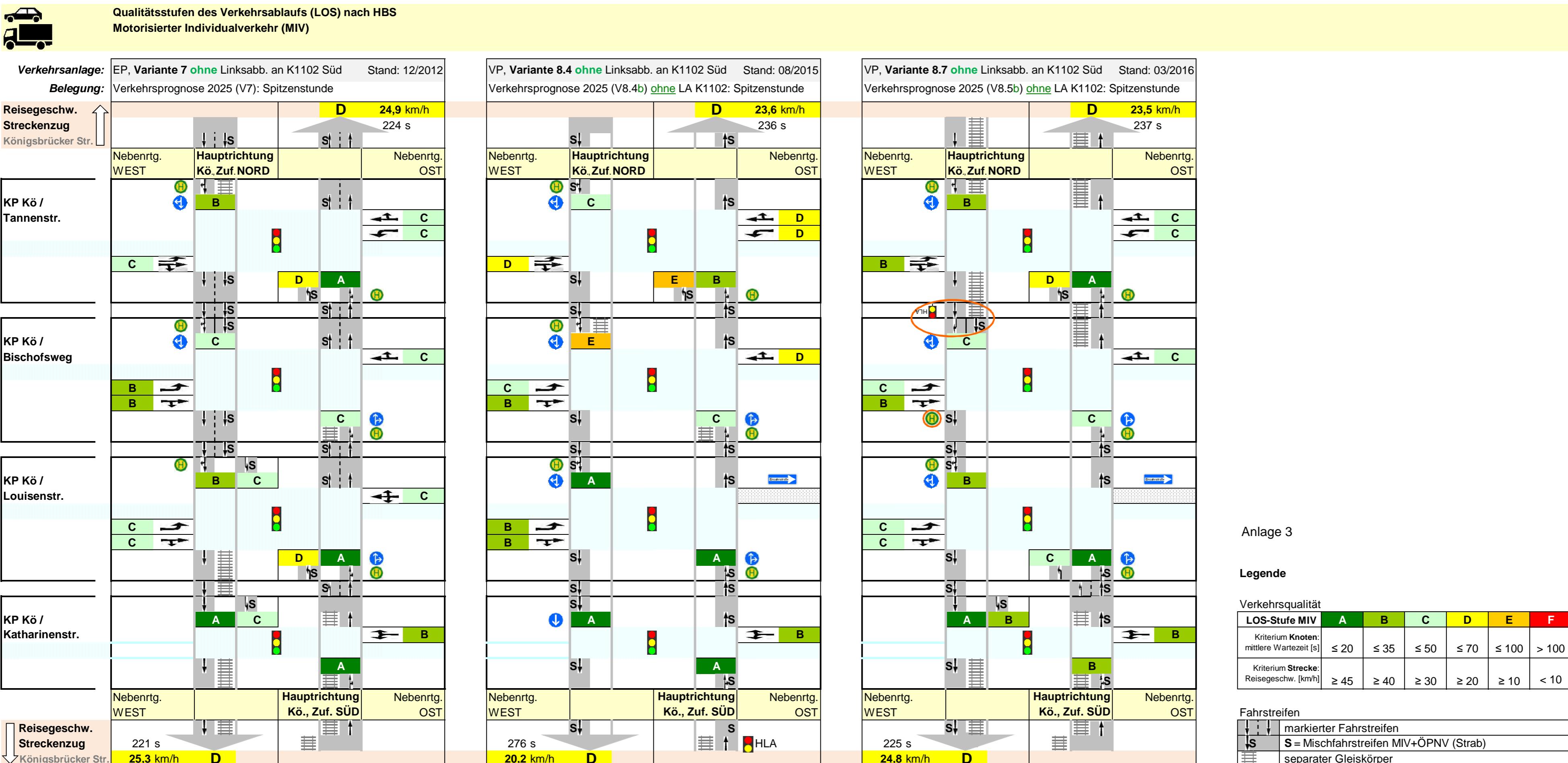


Anlage 3

Legende

Verkehrsqualität

LOS-Stufe ÖPNV	A	B	C	D	E	F
Kriterium Knoten : mittlere Wartezeit [s]	≤ 5	≤ 15	≤ 25	≤ 40	≤ 60	> 60
Kriterium Strecke : Beförd.geschw. [km/h]	≥ 24	≥ 22	≥ 19	≥ 15	≥ 10	< 10



Anlage 3

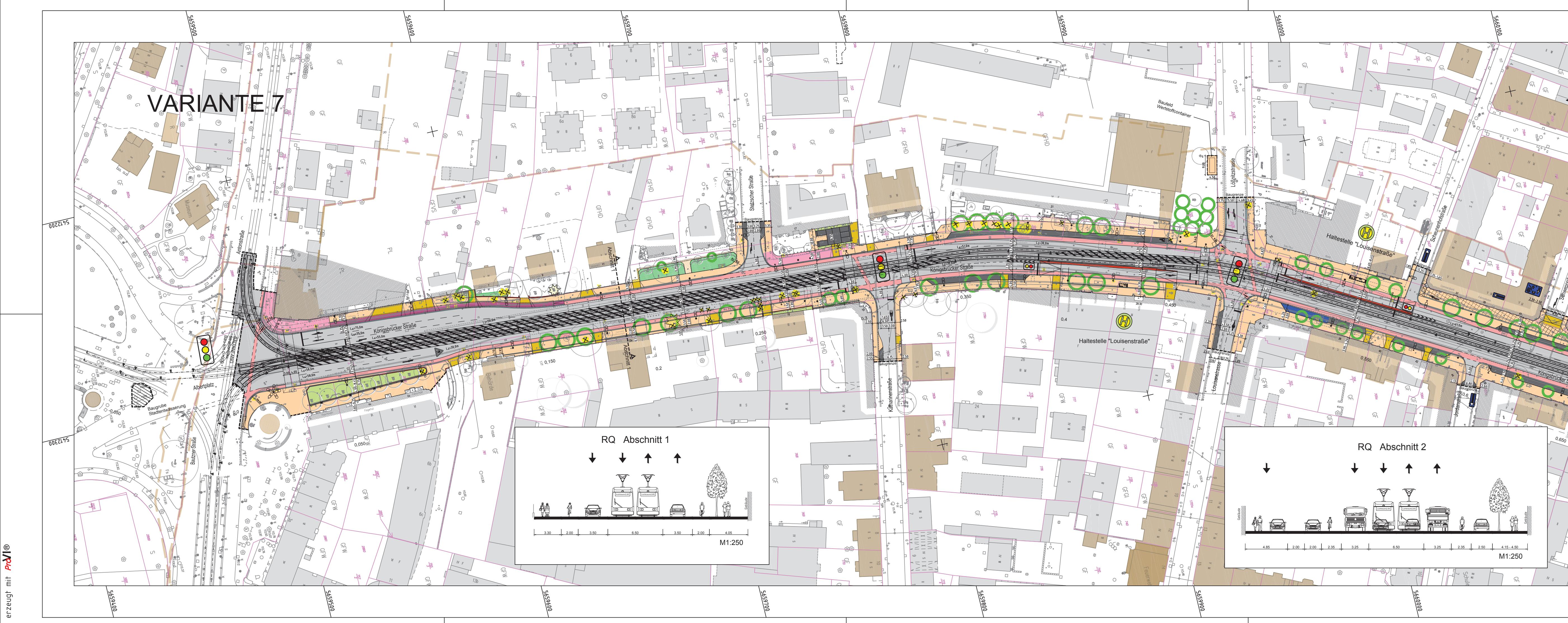
Legende

Verkehrsqualität

LOS-Stufe MIV	A	B	C	D	E	F
Kriterium Knoten: mittlere Wartezeit [s]	≤ 20	≤ 35	≤ 50	≤ 70	≤ 100	> 100
Kriterium Strecke: Reisegeschw. [km/h]	≥ 45	≥ 40	≥ 30	≥ 20	≥ 10	< 10

Fahrstreifen

	markierter Fahrstreifen
	S = Mischfahrstreifen MIV+ÖPNV (Strab)
	separater Gleiskörper



The figure is a detailed site plan of the 1605c area. It features a compass rose in the top left corner. Two property boundaries are marked: 5412300 in the top right and 5412400 in the bottom right. The plan is divided into several sections, each labeled with a letter and a number (e.g., I 1, II 1, III 1, IV 1, V 1, VI 1, VII 1, VIII 1, IX 1, X 1, S, GF, GFW, Absch). A legend on the right side maps colors to land use categories: pink for Besonderes, grey for Gemeinde, light grey for Fahrbar, dark grey for Parks, blue for Liefer, red for Haltestelle, purple for Radwege, light red for Radstraßen, orange for Gehwege, yellow for Gehwege, green for Grünfläche, light blue for Entwässerung, red for Neubau, and yellow for Abbruch. A small blue arrow points to the word 'Absch' in the bottom left corner.

Satzungsgebiete

Denkmale

RMEYER BERATEN GmbH	<u>Niederlassung Dresden</u> 01097 Dresden Eberswalder Straße 1 Tel.: 0351 / 80 89 300 Fax: 0351 / 80 89 333	bearbeitet	08.04.2016	
		gezeichnet	08.04.2016	
		geprüft	08.04.2016	

Landeshauptstadt Dresden

Umweltamt Dresden
Abteilung Umwelt- und
Stadtentwicklung
Stadtentwicklung
Umweltamt Dresden
Dresden
Gersberger Straße 9
01111 / 4880

Art der Änderung	Datum	Zeichen
------------------	-------	---------

Dresden entwicklung mt 1+475	Unterlage / Blatt-Nr.: 5.7 / 1 Lageplan Variante 7
---------------------------------------	--

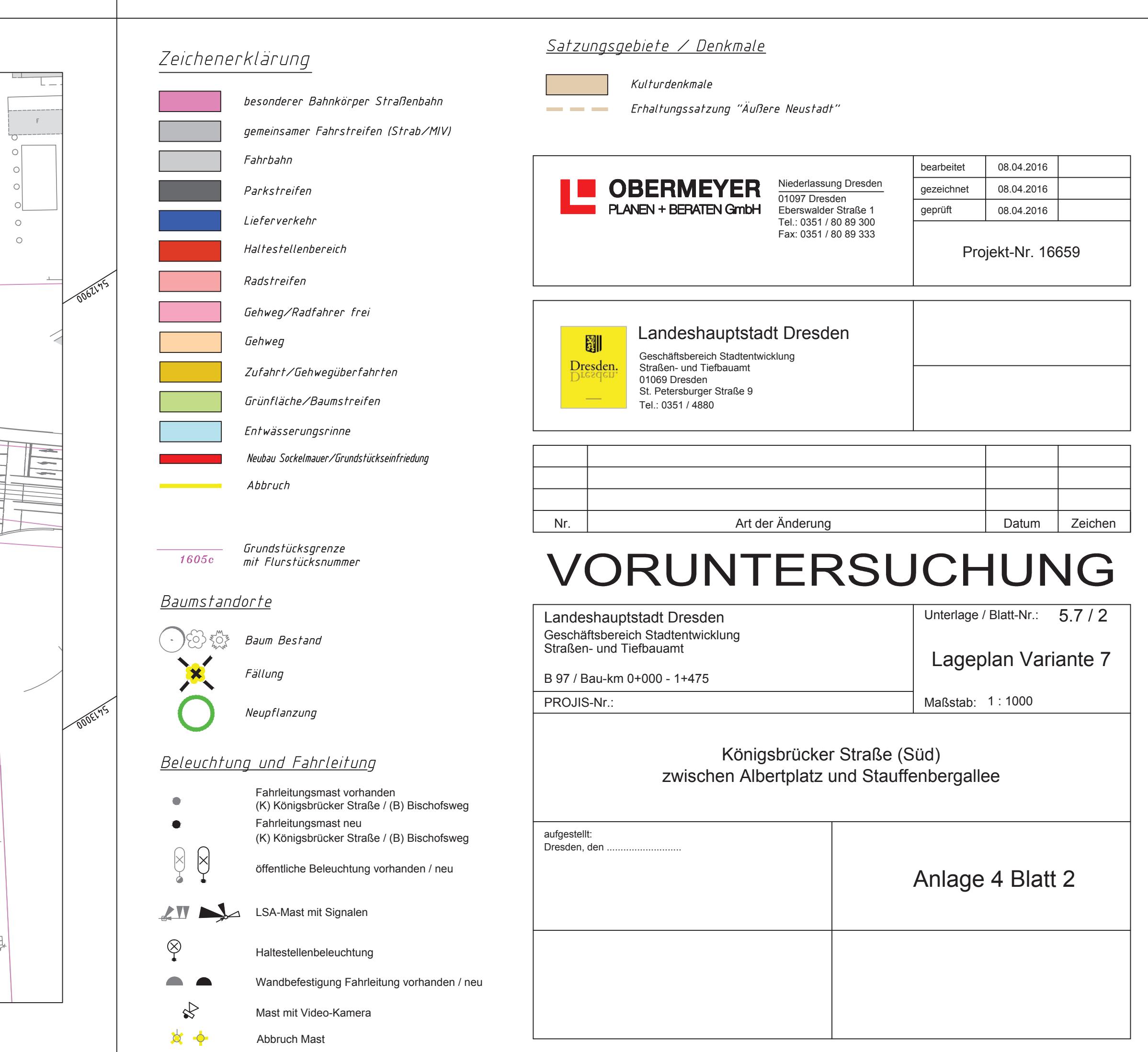
Königsbrücker Straße (Süd) wischen Albertplatz und Stauffenbergallee

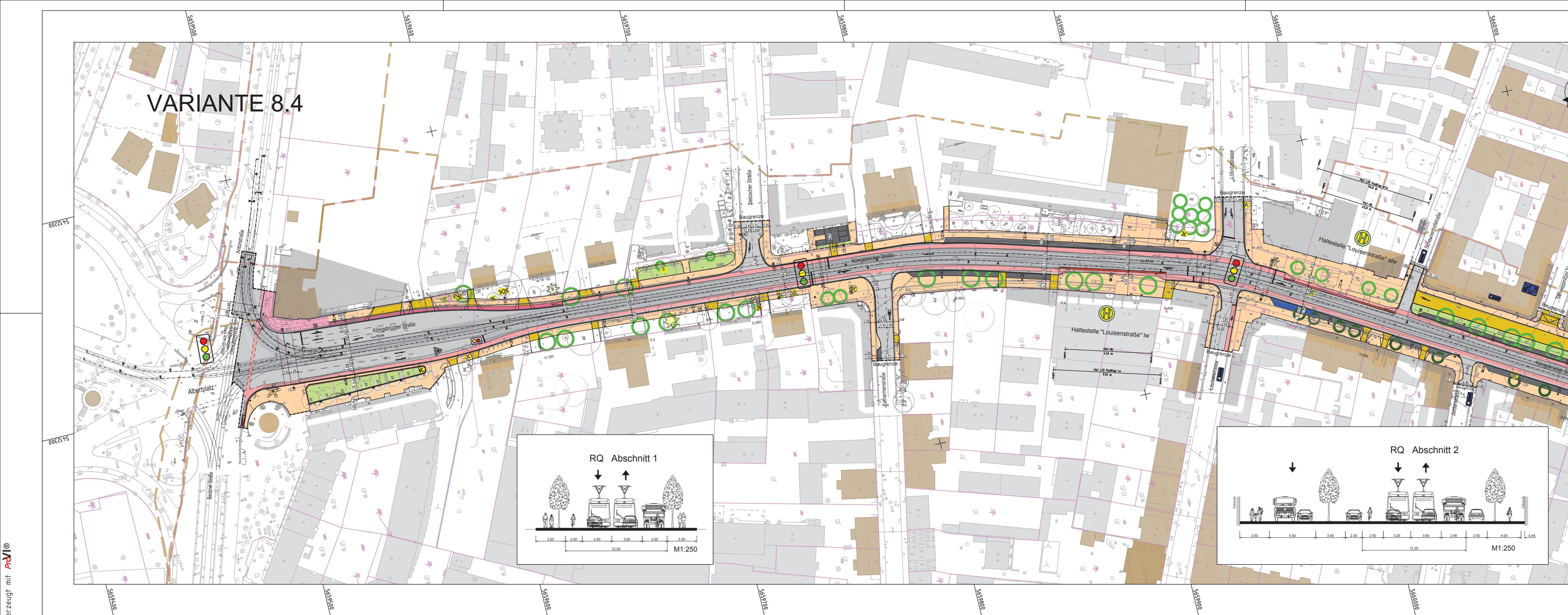
...
|
|
|

Anlage 4 Blatt 1

Anlage 4 Blatt 1

10.1007/s00332-010-9000-2





Zeichenelemente

- Fahrbahn
- gegenläufiger Fahrstreifen (Straße ab 11/11)
- Parkstreifen
- Anlieferfläche/Taxi
- Haltestellenebereich
- Radtreppe
- Radstreifen
- Sehweg/Radfahrerfrei
- Sehweg
- Zufahrt/Gehwegüberfahrt
- Grünfläche/Baumstreifen
- Entwässerungsrinne
- Neubau/Altmauer/Grausteinbefestigung
- Abbruch
- Grenzüberschreitung mit Flurüberschreitung

Satzungsbereiche / Distanzleiste

- Kulturdenkmale
- Entzugszone „Äußere Neustadt“

LOBERMEYER
PLAN + BÄTTERN GMBH

Neuerlassung Dresden
10107 Dresden
Berevaldstraße 1
Tel.: 0351/89 89 30
Fax: 0351/89 89 33

Projekt-Nr. 1659

bearbeitet 0.4.2016
gezeichnet 0.4.2016
geprüft 0.4.2016

Zeichenelemente

Nr. Art der Änderung Datum Zeichne

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsstelle Stadtentwicklung
Straßen- und Tiefbauamt
1069 Dresden
St. Petersburger Straße 9
Tel.: 0351/48 80

Zeichenelemente

Nr. Art der Änderung Datum Zeichne

VORUNTERSUCHUNG

Unterlagen / Blatt-Nr.: 5.4 / 1

Lageplan V.4

Maßstab: 1:1000

Königsbrücker Straße (Süd)

zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Maßstab: 1:1000

Anlage 5 Blatt 1

Maßstab: 1:1000

Königsbrücker Straße (Süd)

zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Maßstab: 1:1000

Anlage 5 Blatt 2

Maßstab: 1:1000

Königsbrücker Straße (Süd)

zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Maßstab: 1:1000

Anlage 5 Blatt 3

Maßstab: 1:1000

Königsbrücker Straße (Süd)

zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

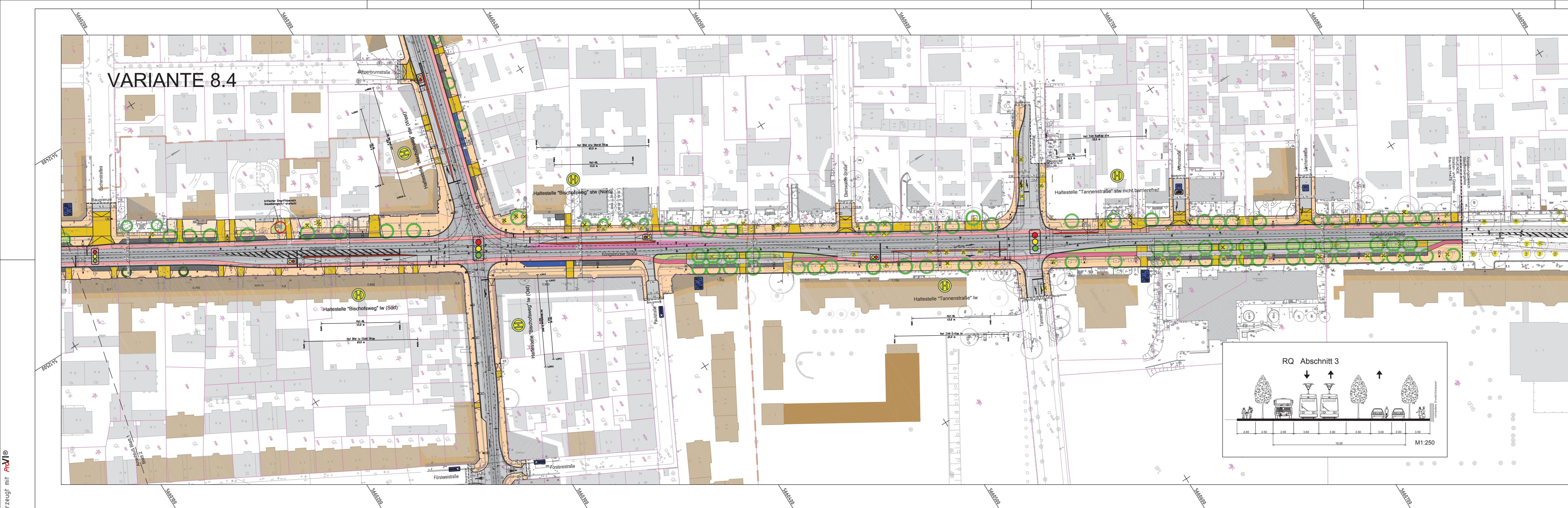
Maßstab: 1:1000

Anlage 5 Blatt 4

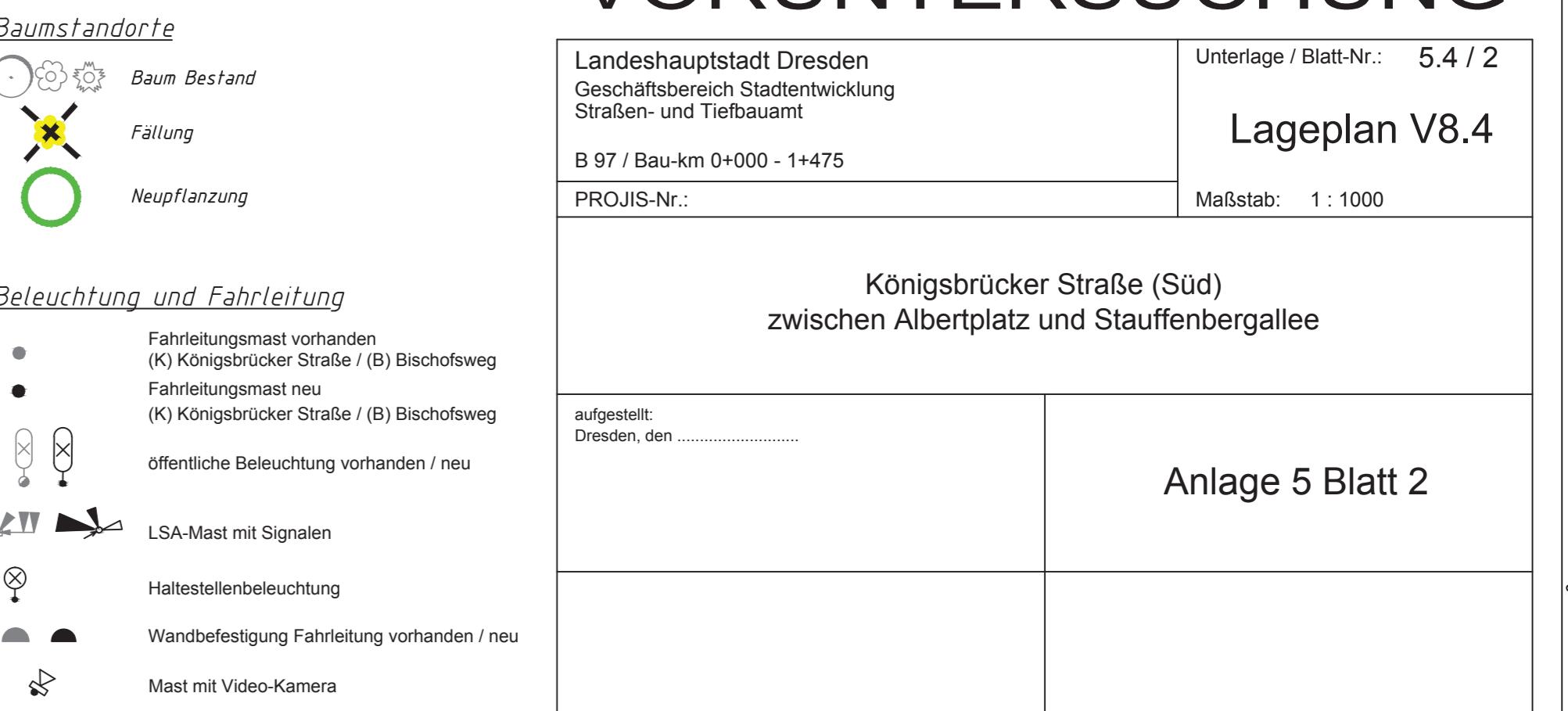
Maßstab: 1:1000

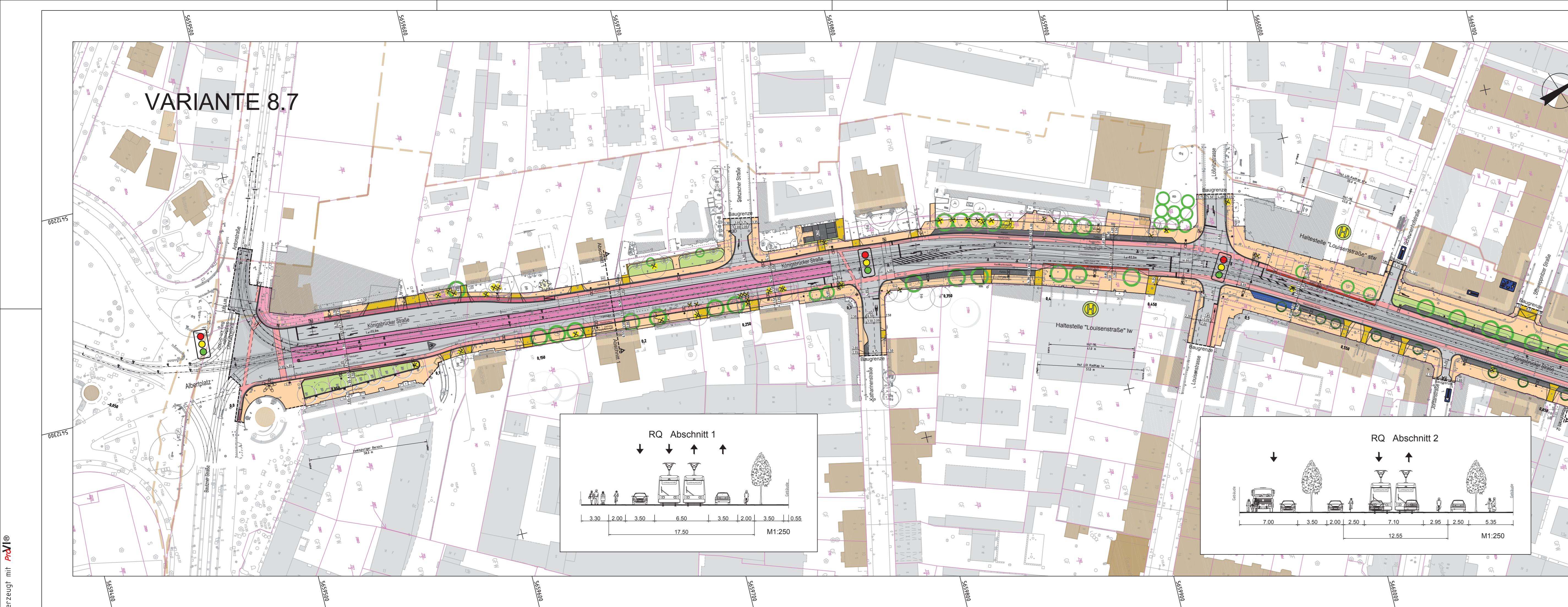
erzeugt mit **Proj|®**

VARIAN



VORUNTERSUCHUNG





<u>arung</u>	<u>Satzungsgesetz</u>
<i>bahn</i>	 <i>K</i>  <i>E</i>

BERMEYER NEN + BERATEN GmbH		bearbeitet	08.04.2016				
Niederlassung Dresden 01097 Dresden Eberswalder Straße 1 Tel.: 0351 / 80 89 300 Fax: 0351 / 80 89 333		gezeichnet	08.04.2016				
geprüft		08.04.2016					
Projekt-Nr. 16659							
Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung Straßen- und Tiefbauamt 01069 Dresden St. Petersburger Straße 9 Tel.: 0351 / 4880							
Art der Änderung		Datum	Zeichen				

VORUNTERSUCHUNG

<p>Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung Straßen- und Tiefbauamt B 97 / Bau-km 0+000 - 1+475</p>	<p>Unterlage / Blatt-Nr.: 5.7 / 1 Lageplan V8.7</p>
<p>BRG/ICN</p>	<p>Ma 1:100000 (1:100000)</p>

Königsbrücker Straße (Süd)
zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

ße / (B) Bischofsweg g vorhanden / neu g erleitung vorhanden / neu a	aufgestellt: Dresden, den	Anlage 6 Blatt 1
--	------------------------------------	------------------

VARIANTE 8.7



This architectural drawing shows a vertical section of a wall. On the left, a vertical pipe is shown with a scale from 0 to 100. The wall features a central rectangular opening. To the right of the opening, a diagonal line with the text '547900' and '54795' indicates a distance. A color key on the right side lists ten colors with corresponding squares: grey, grey, pink, dark grey, red, purple, light red, orange, yellow, green, and light blue.

Abbruch				

VORUNTERSUCHUNG

 Baum Bestand	Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung Straßen- und Tiefbauamt B 97 / Bau-km 0+000 - 1+475	Unterlage / Blatt-Nr.: 5.7 / 2
 Fällung	Lageplan V8.7	

htung und Fahrleitung Königsbrücker Straße (Süd)
zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

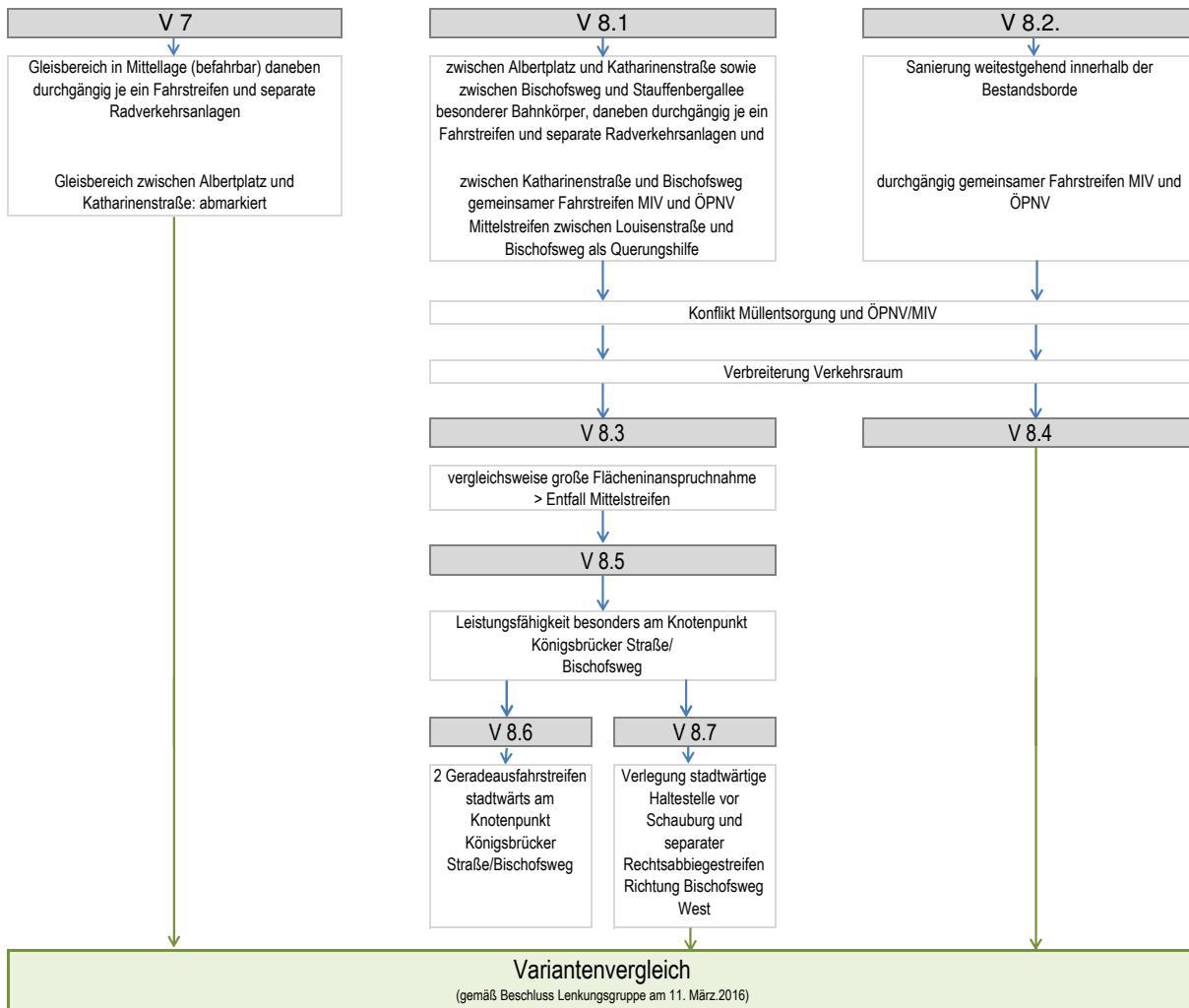
Fahrleitungsmast neu (K) Königsbrücker Straße / (B) Bischofsweg	aufgestellt: Dresden, den	Anlage 6 Blatt 2
öffentliche Beleuchtung vorhanden / neu		
LSA-Mast mit Signalen		
Haltestellenbeleuchtung		
Wandbefestigung Fahrleitung vorhanden / neu		
Mast mit Video-Kamera		

Variantenentwicklung Königsbrücker Straße

Ausgangspunkte:

Mit dem Stadtratsbeschluss V2263/13 vom 16. April 2014 wurde die Variante 7 beschlossen.

Der Stadtratsbeschluss A0007/14 - Stadtteilverträgliche Sanierung der Königsbrücker Straße - vom 11./12. Dezember 2014 beinhaltete die Untersuchung von zwei neuen, stadtteilverträglichen Varianten und dem Vergleich mit der Variante 7.



LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/062/2013)

Sitzung am: 21.11.2013

Beschluss zu: V2263/13

Gegenstand:

Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Beschluss:

1. Vor der Entscheidung im Stadtrat ist zu den Planungen zum Ausbau der Königsbrücker Straße eine Einwohnerversammlung durchzuführen.
2. Die Ergebnisse der Einwohnerversammlung und der Prüfaufträge sind dem Stadtrat vor der Entscheidung über die Vorlage V2263/13 vorzulegen.

Dresden, 27. NOV. 2013



Helma Orosz
Vorsitzende

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/067/2014)

Sitzung am: 16.04.2014

Beschluss zu: V2263/13

Gegenstand:

Verkehrsbauvorhaben Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Beschluss:

- Der Stadtrat beauftragt die Oberbürgermeisterin, die Variante 7 der Entwurfsplanung mit folgenden Änderungen zur Planfeststellung einzureichen.
Auf ein baulich abgehobenes Gleisbett zwischen Albertplatz und Katharinenstraße wird verzichtet; dieser Bereich wird als Sperrfläche für den MIV gekennzeichnet.
- Der Stadtrat hebt den Beschluss Nr. V1152/11 vom 29. September 2011 auf.
- In die Erarbeitung der Genehmigungsplanung ist für die städtebaulich attraktive Gestaltung des Straßenzugs ein Planungsbüro einzubinden, das in diesem Bereich über besondere Erfahrungen verfügt.
- Die Kreuzung Königsbrücker Straße/Bischofsweg ist so zu gestalten, dass eine Linksabbiegespur in den Bischofsweg erhalten bleibt. Ferner ist zu prüfen, ob der Kurvenverlauf der DVB-Gleisbögen zu Gunsten von mehr Aufenthaltsfläche vor der Schauburg verändert werden kann.

Dresden, *4. APR. 2014*

Dirk Hilbert
Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister
Helma Orossz
Vorsitzende

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/005/2014)

Sitzung am: 11.12.2014-12.12.2014

Beschluss zu: A0007/14

Gegenstand:

Stadtteilverträgliche Sanierung Königsbrücker Straße

Beschluss:

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 Synopsis 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.

Dresden, 19. DEZ. 2014



Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/014/2015)

Sitzung am: 06.08.2015

Beschluss zu: A0117/15

Gegenstand:

Sanierung der Königsbrücker Straße beschleunigen!

Beschluss:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt,

1. die Varianten

- a) 8.4 entsprechend der Information der Stadtverwaltung in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bau vom 26. Juni 2015 mit Stand vom 20. April 2015,
- b) sowie eine Variante 8.5, die im ersten Abschnitt zwischen Albertplatz und Lößnitzstraße/Louisenstraße der Variante 8.3, im zweiten Abschnitt zwischen Lößnitzstraße/Louisenstraße der Variante 8.4 entsprechend der Information der Stadtverwaltung in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bau vom 26. Juni 2015 mit Stand vom 20. April 2015 und im dritten Abschnitt zwischen Bischofsweg und Stauffenbergallee der Variante 8.3 entspricht,

bezüglich ihrer Verkehrsqualitäten nach dem LOS-Verfahren unverzüglich, spätestens bis zum 30. September 2015, zu berechnen und der Lenkungsgruppe nach Ziffer 4 sowie dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau vorzulegen. 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 2025plus prognostiziert.

2. die Varianten 7 sowie 8.4 und 8.5

- a) bezüglich der Verkehrsqualitäten nach dem LOS-Verfahren,
- b) der Kosten, des Flächenbedarfs, der Förderfähigkeit sowie städtebaulicher Elemente wie Bäume, Parkplätze, Breite der Gehwege etc.
- c) sowie gültiger Pläne, insbesondere dem Luftreinhalteplan sowie dem Verkehrsentwicklungsplan,

unverzüglich in einer Synopse analog der Vorlage V2263/13 zu vergleichen, zu bewerten und zu visualisieren sowie der Lenkungsgruppe nach Ziffer 4 und dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau vorzulegen.

...

3. zur Beschleunigung der Sanierung der Königsbrücker Straße eine regelmäßig, mindestens alle zwei Monate tagende Lenkungsgruppe aus der Stadtverwaltung und den Dresdner Verkehrsbetrieben unter Leitung des Bürgermeisters für Stadtentwicklung und Bau zu bilden, in die die Fraktionen Mitglieder entsenden können.
4. für den Herbst 2015 im Einvernehmen mit der Lenkungsgruppe eine Bürgerversammlung in der Neustadt vorzubereiten.
5. kurzfristig eine grundsätzliche allgemeine Klärung zur stadtverträglichen Müllentsorgung für Straßenplanungen herbeizuführen. Dabei sind bisher umgesetzte bzw. in Kürze beginnende Baumaßnahmen sowie die gültigen Richtlinien zur Straßenplanung zugrunde zu legen.

Dresden, 19. AUG. 2015



Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

Hausmitteilung



Dresden.
Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau und Verkehr
Herr Schmidt-Lamontain

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich BOB

GZ: BMB
Bearbeiter: Frau Richter
Telefon: (0351) 4 88 2715
Sitz: Dr.-Külz-Ring 19
E-Mail: behindertenbeauftragte
@dresden.de
Datum: 25.04.2016

**Stellungnahme zur Vorlage V1127/16
Königsbrücker Straße von Albertplatz bis Stauffenbergallee**

Sehr geehrter Herr Schmidt-Lamontain,

die Vorlage wird mit nachfolgendem Hinweis zur Kenntnis genommen.
Die favorisierte Variante 8.7 sollte in der Ausführung und bei der Auswahl von Oberflächenmaterialien die erarbeiteten Anforderungen der ersten Fortschreibung des Aktionsplanes zur Umsetzung der UN Behindertenrechtskonvention, Handlungsfeld 2 „Mobilität und Barrierefreiheit“ einhalten.

Bei der Ausgestaltung der Ladenstraße sind Bodenindikatoren vorzusehen (Bepflasterung), die zur Abgrenzung zwischen Außennutzungen und Gehbereichen aber auch als Orientierungshilfe für sehbehinderte Menschen genutzt werden können.

Mit freundlichen Grüßen

Sylvia Müller
Beauftragte für Menschen
mit Behinderungen