

Königsbrücker Straße

zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee

Bürgerinformationsveranstaltung 19. Mai 2016



Straßen- und Tiefbauamt
Fotos und Visualisierungen: Fa. Renderwerke

Landeshauptstadt
Dresden



Dresden.
Dresdner

Allgemeines

- 1.600 m Königsbrücker Straße und 300 m Bischofsweg
- Erweiterung des Gleisachsabstandes auf 3,00 m
- Wichtige innerstädtische Verbindungsfunction, als Teil der B 97
wichtige regionale und überregionale Funktionen
- Ortsteilzentrum
- Erhaltungssatzung H-04 Äußere Neustadt

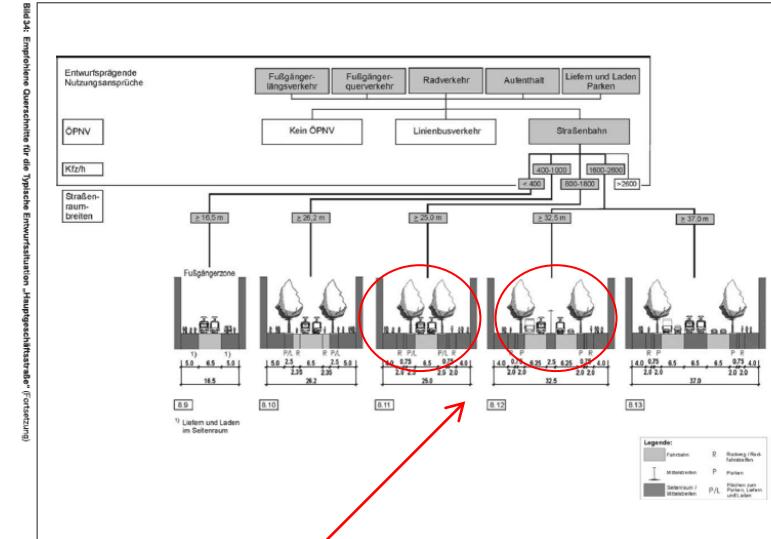
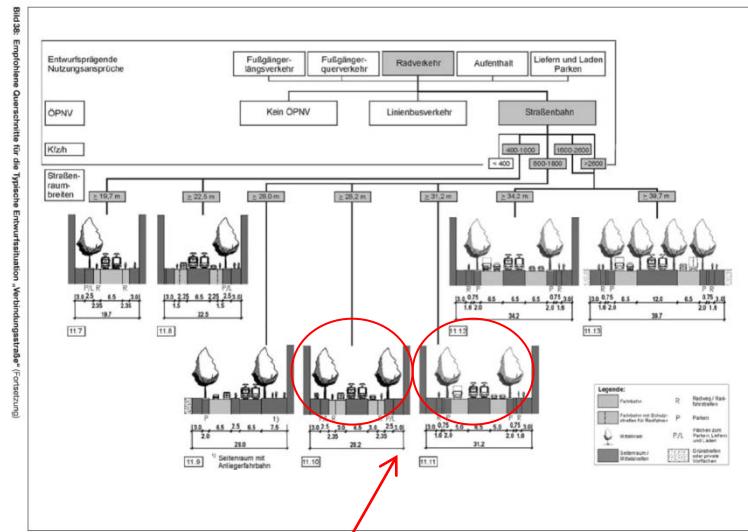


Ziele

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Barrierefreie Gestaltung und Verbesserung des baulichen Zustandes der Verkehrsanlagen, besonders der Haltestellen
- Schaffung separater Radverkehrsanlagen
- Einordnung durchgängiges Straßenbegleitgrün
- Beschleunigung ÖPNV
- Erneuerung aller Ver- und Entsorgungsanlagen



Einordnung der Straße



- Verbindungsfunktion und Geschäftsstraße
- 950 bis 1400 Fahrzeuge pro Stunde im Querschnitt (V 8.7 Prognose 2025)
- Kein standardisierter Ansatz sondern freier Entwurf auf Basis der technischen Vorgaben

Herangehensweise

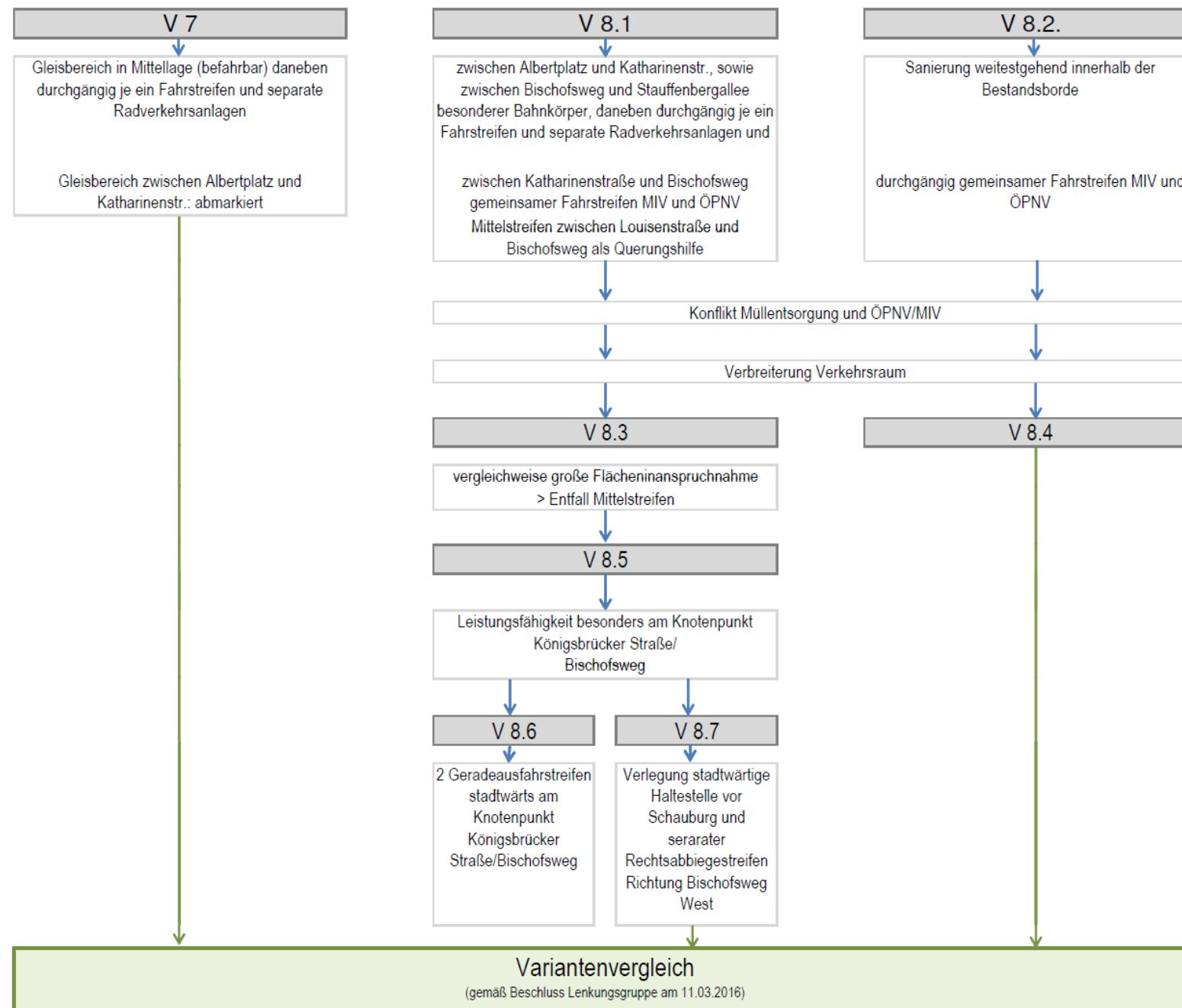
- Aufteilung der Königsbrücker Straße in 3 Abschnitte
- 1. Abschnitt (320m): Albertplatz bis Katharinienstraße
- 2. Abschnitt (680m): Katharinienstraße bis Paulstraße
(Ortsteilzentrum)
- 3. Abschnitt (500m): Paulstraße bis Stauffenbergallee



Vorgaben sind u.a.:

- Bedarfsgerechte Gehwegbreiten zwischen 3 m (Abschnitt 1) und mehr als 5 m (Abschnitt 2) – Erhalt Aufenthaltsqualität
- Schaffung guter Bedingungen für die Nutzung des ÖPNV und Rad
- Verkehrsqualität (LOS - Level of Service)
für ÖPNV: A ggf. B, für MIV: C ggf. D
- Erhalt von Vorgärten, begrünten Vorflächen und Kulturdenkmalen
- Erhalt der Flatterulme
- Ausreichende Parkplätze und Andienungsflächen
- Eingriffsminimierung





Variante 7

Stauffenbergallee

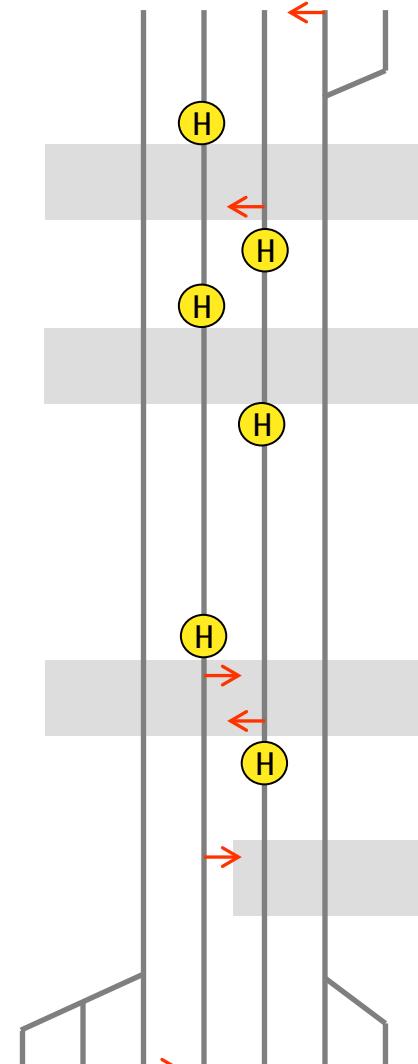
Tannenstraße

Bischofsweg

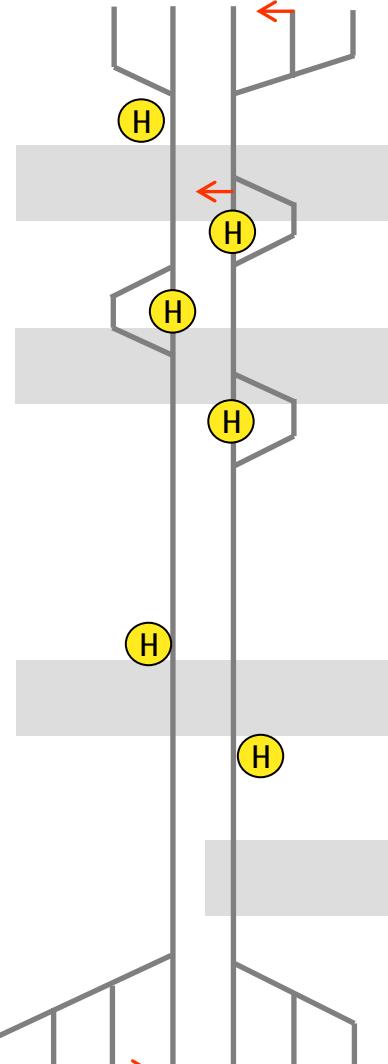
Lößnitzstr./Louisenstr

Katharinenstraße

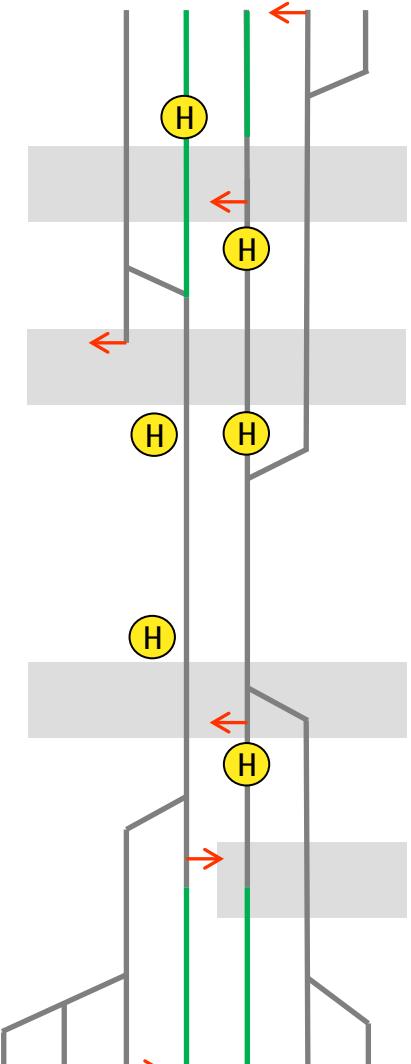
Albertplatz



Variante 8.4



Variante 8.7



Das ist entstanden:



Gemeinsamkeiten

Gesamtstrecke:

- Erhalt und Wiederverwendung ortstypischer, einheitlicher Materialien
- barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage
- anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen gemäß Richtlinien (ERA/RAST 06)
- Umsetzung eines einheitlichen Mast- und Beleuchtungskonzeptes
- Überschreitung der Lärmbelastung > 65 dB(A) tags und >55 dB(A) nachts

Abschnitt 1: Albertplatz bis Katharinenstraße (320m):

- geringe/keine Eingriffe in die Vorgärten auf der westlichen Straßenseite
- bedarfsgerechte Gehwegbreiten > 4 m für Baumpflanzungen auf der Ostseite
- Unterschreitung der bedarfsgerechten Gehwegbreiten im Bereich Einkaufszentrum Albertplatz
- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten
- Verlust aller Bestandsbäume, Ersatz durch Neupflanzungen



Gemeinsamkeiten

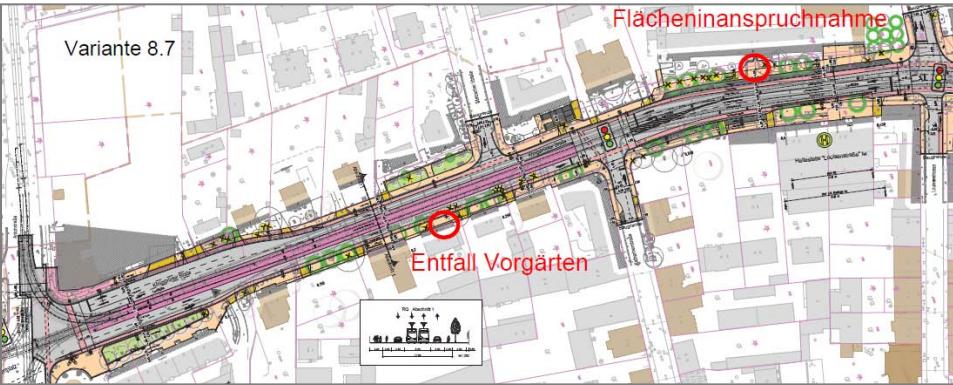
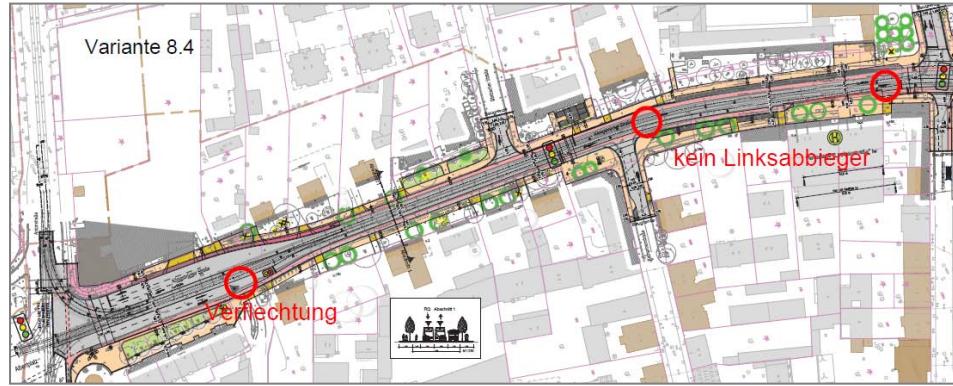
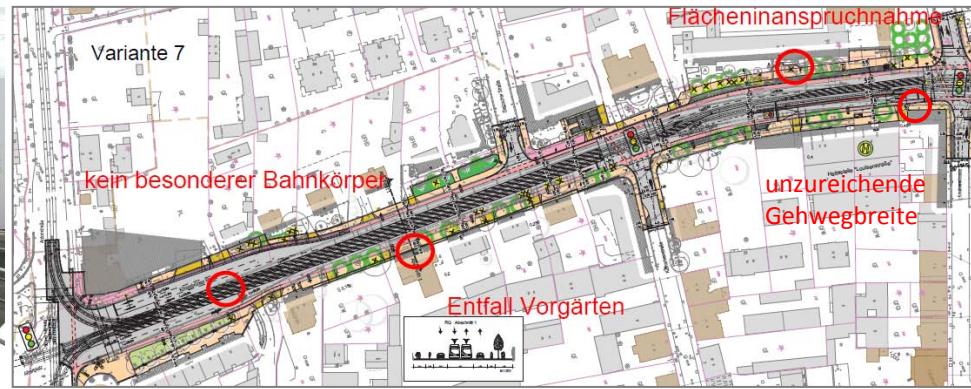
Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m):

- ausreichende ÖPNV-Erschließung
- ausreichende und sichere Querungsmöglichkeiten

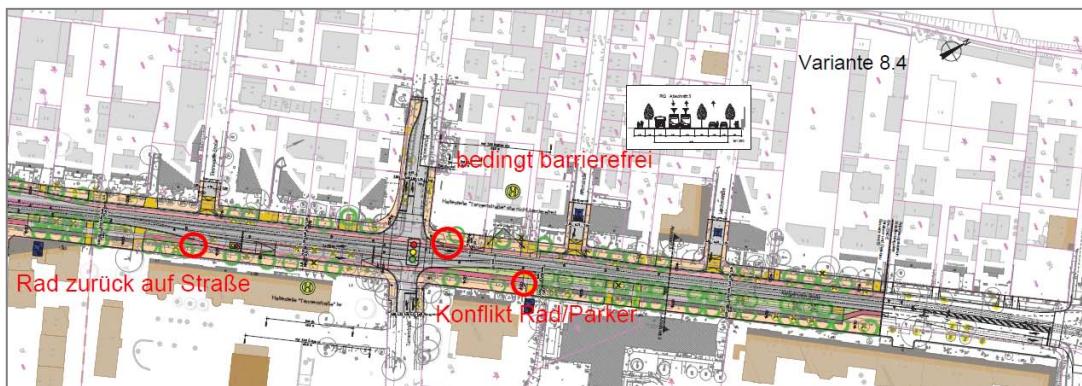
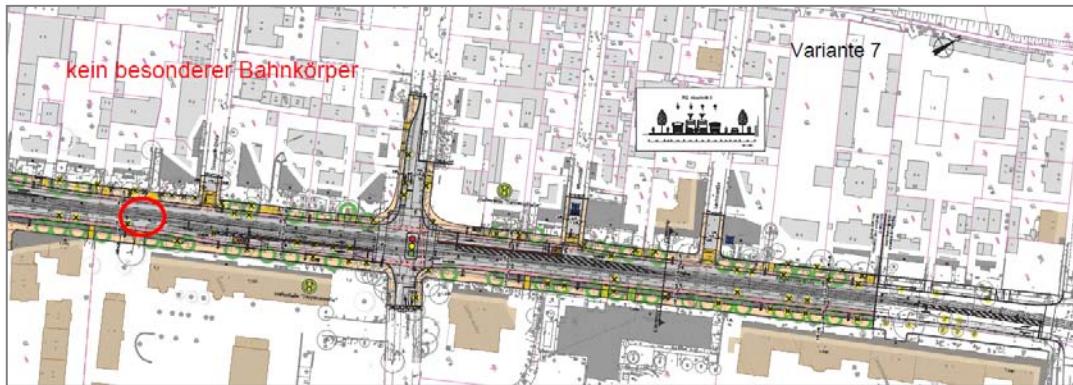
Abschnitt 3: von Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500m)

- ausreichende ÖPNV-Erschließung
- ausreichende Andienungsmöglichkeiten/gesicherte Erschließung des Einzelhandels
- keine Eingriffe in denkmalgeschützte Vorgärten/Außenanlagen
- Verlust aller Bestandsbäume, Ersatz durch Neupflanzungen

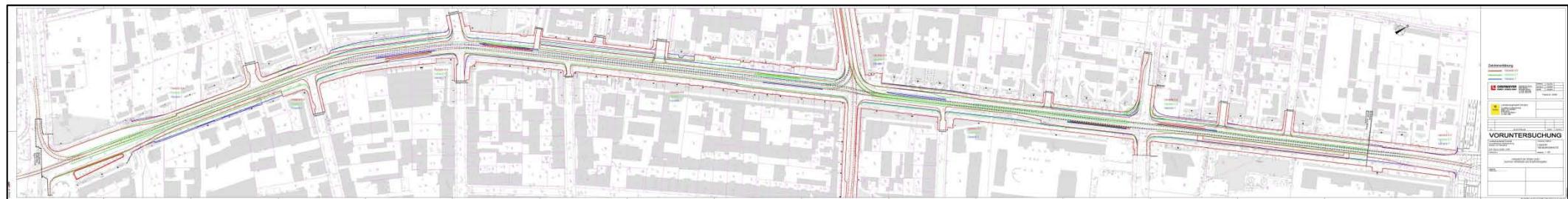






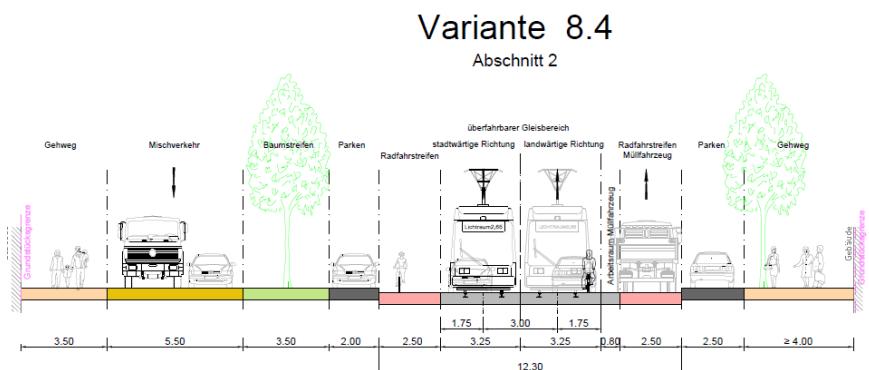


Vergleich Varianten



Variante 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 Bischofsweg
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

Variante Wertungsmerkmal	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Verkehr			
	<p>Vorteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gute Verkehrsqualität/Leistungsfähigkeit im Gesamtabschnitt und am KP 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 Gehweg 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: westliche Tannenstraße von Süden kommend) - größter Anteil verdrängter Kfz-Verkehr in die angrenzenden Stadtgebiete - Radverkehr nördlich 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 KP Bischofsweg für ÖPNV und MIV - klare Flächenzuordnung und geringe Interaktionen ausgenommen im mittleren Bereich (Louisenstraße-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 Straßenbahn-Einrückefahrten und Entfall einiger Stellplätze westlicher Bischofsweg (Nordseite)



Variante Wertungsmerkmal	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
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 ungünstigerer Bewertung als Variante 8.4 aber deutlich besserer 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, Leistungsfähigkeit/Qualität 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, Leistungsfähigkeit/Qualität Verkehrsablauf, abschnittsweise besonderer Bahnkörper) <p>Nachteile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - keine
Genehmigungsfähigkeit	- möglich	- kritisch, infolge Störungen im Verkehrsablauf und Sicherheitsdefiziten	- möglich

VARIANTENVERGLEICH (Tendenzbetrachtung)

Wertungsmerkmal		Variante	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Städtebau	Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	0	+1	0	
	Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	-1	+1	+1	
	Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	0	+1	0	
Denkmalschutz	Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	-1	0	-1	
	Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	-1	0	0	
	Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	+1	+1	+1	
Verkehr	Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	+1	-1	+1	
	Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	+1	0	+1	
	Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	+1	-1	+1	
	Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	+1	-1	+1	
Umwelt	Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	-1	-1	-1	
	Abschnitt 1 Albertplatz bis Katharinenstraße (ca. 320 m)	+1	0	+1	
	Abschnitt 2 Katharinenstraße bis Paulstraße (ca. 680 m)	0	+1	0	
	Abschnitt 3 Paulstraße bis Stauffenbergallee (ca. 500 m)	0	0	0	
Förderfähigkeit	Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	+1	-1	+1	
Kosten	Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	-1	+1	0	
Genehmigungsfähigkeit	Gesamtstrecke Albertplatz bis Stauffenbergallee (ca. 1.500 m)	+1	-1	+1	
Summe		3	0	7	

beste Variante bzw. die Kriteiren erfüllt

neutral

schlechteste Variante bzw. Kritrien nicht erfüllt





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

Verkehrsanlage: EP, Variante 7 ohne Linksabb. an K1102 Süd Stand: 12/2012
Belegung: Verkehrsprognose 2025 (V7): Spaltenstunde

Beförderungsgeeschw.
Streckenzug
Königsbrücker Str.

KP Kö /
Tannenstr.

KP Kö /
Bischofsweg

KP Kö /
Louisenstr.

KP Kö /
Katharinenstr.

Beförderungsgeeschw.
Streckenzug
Königsbrücker Str.

C 21,2 km/h

264 s

Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

A



B



C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

B



C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

A



B



C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

B



A



B



C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

A



B



C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

A



B



C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

B



A



B



C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

B



C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

C



D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

D



E



F



G



H



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

E

F

G

H

I

J

K

L

M

N

O

P

Q

R

S

VP, Variante 8.4 ohne Linksabb. an K1102 Süd Stand: 08/2015

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

C 20,8 km/h

269 s

Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

D



E



F



G



H



I



J



K



L



M



N



O



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

B



C



D



E



F



G



H



I



J



K



L



M



Nebenrtg. WEST
Hauptrichtung Kö., Zuf. NORD
Nebenrtg. OST

B



C



D



E



F



G



H



I



J



K



L

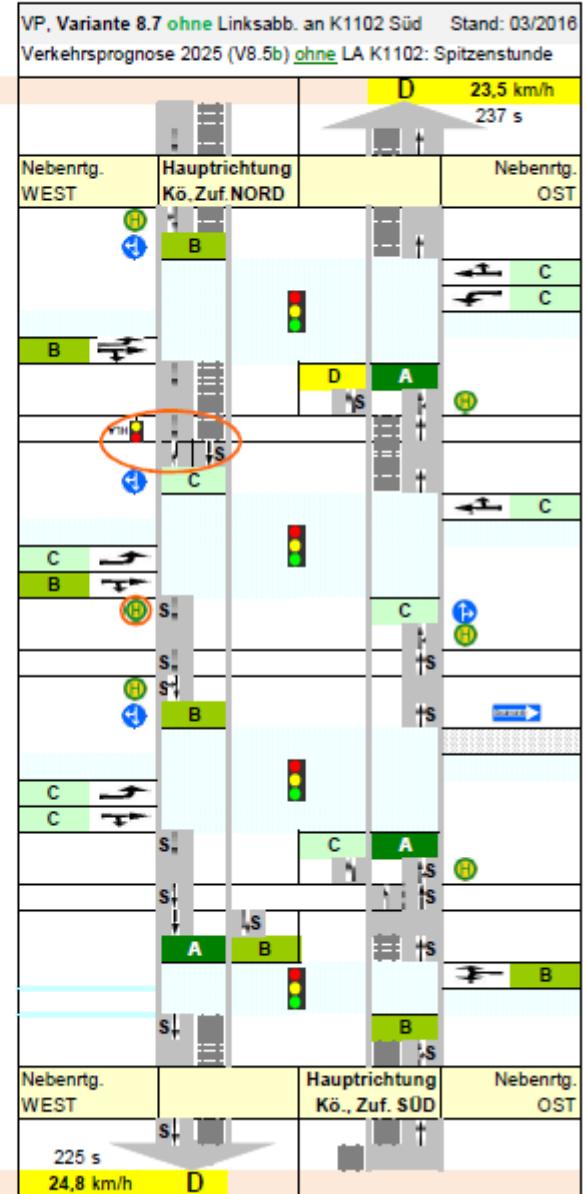
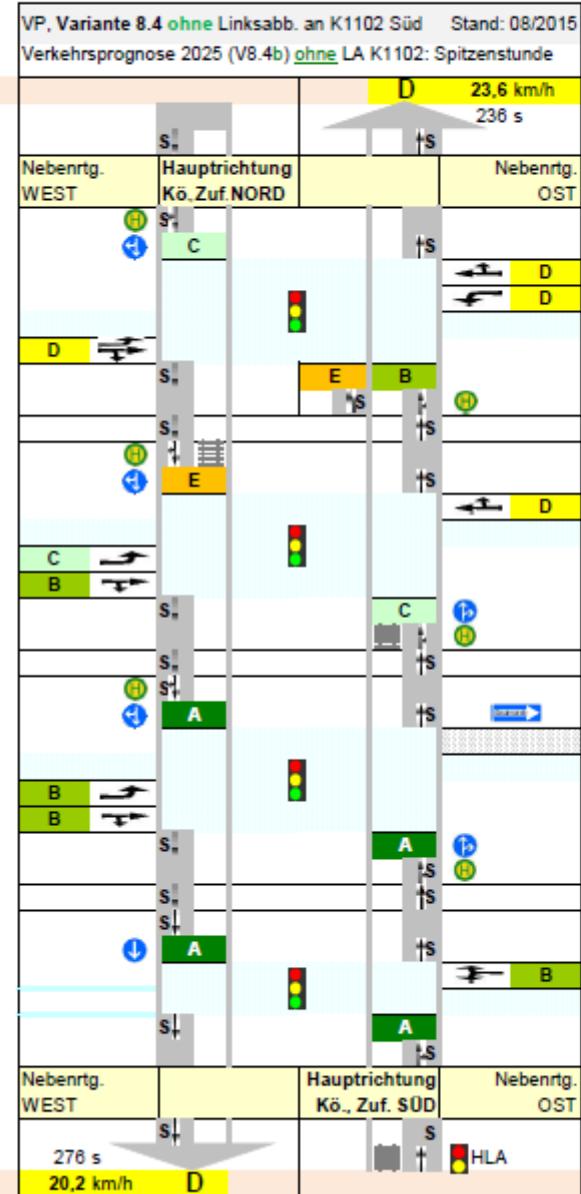
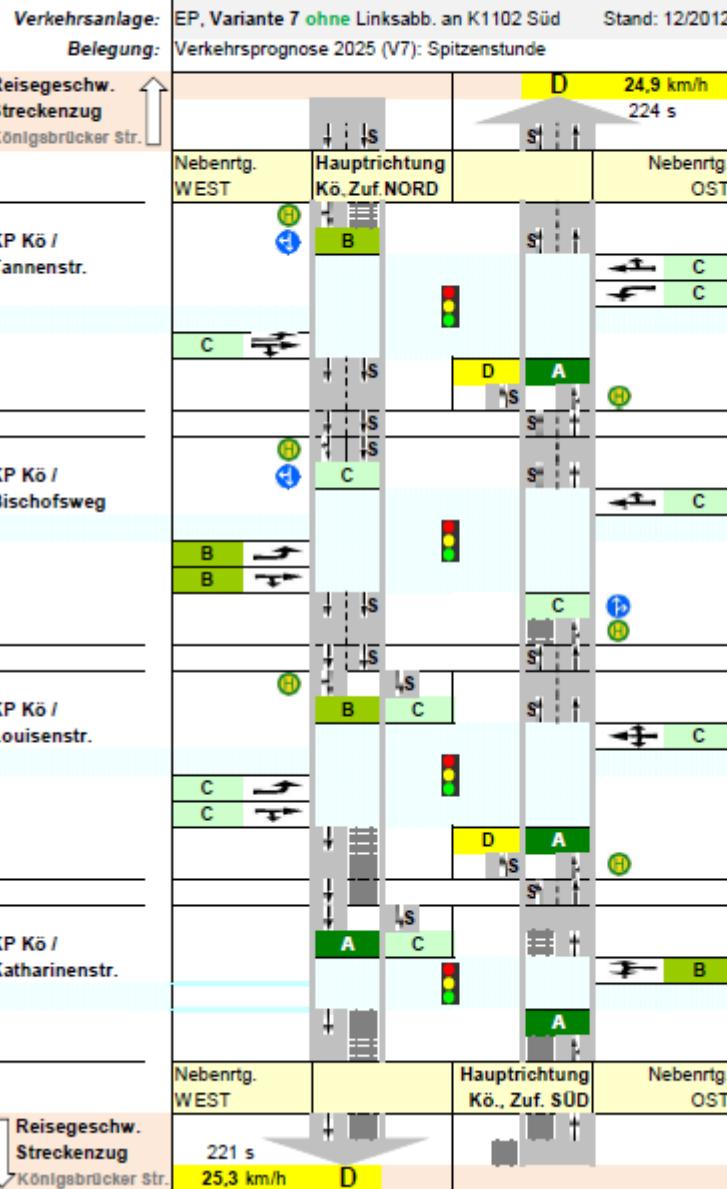


M





Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (LOS) nach HBS
Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Kostenabschätzung

(Angaben Brutto in TEUR)

	Variante 7	Variante 8.4	Variante 8.7
Stadt	10.917	10.586	10.643
DVB AG	9.301	9.265	9.345
DREWAG	4.877	4.877	4.877
SEDD	6.232	6.232	6.232
Telekom	588	588	588
Gesamt	31.915	31.548	31.685

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Straßen- und Tiefbauamt
Fotos und Visualisierungen: Fa. Renderwerke

Landeshauptstadt
Dresden



Dresden.
Dresdner