

Kesselsdorfer Straße

zwischen Reiserwitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße



Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

- Stadtrat -

Datum: 24. Mai 2018

FESTLEGUNGEN

bzw. AUFTRÄGE

des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften (SB/054/2018)

in der nicht öffentlichen Sitzung am 23. Mai 2018

Festlegungen und Aufträge bzw. Vorschläge an den Oberbürgermeister:

TOP 2.5

V2054/17

Vorplanung Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

In Bezug auf den Planfall 3 (Sperrung Kesselsdorfer Straße zwischen Wernerstraße und Bünaustraße) bittet der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften den Wegfall einer MIV-Spur auf der Kesselsdorfer Straße zwischen Rudolf-Renner-Straße und Wernerstraße zu prüfen. Zugleich sollen die LOS-Werte berechnet und die Verlagerungseffekte auf die Nebennetze geprüft werden. Ebenso solle die derzeit vorgeschlagene Variante aus der Vorlage entsprechend geprüft werden. Weiterhin sind den Ausschussmitgliedern in Bezug auf den städtebaulichen Aspekt die jeweiligen Vor- und Nachteile sowie die städtebaulichen Möglichkeiten bei einem Wegfall einer Spur mitzuteilen.

Weiterhin sind den Ausschussmitgliedern die zeitlichen Auswirkungen einer Überweisung der Vorlage in den Ortsbeirat Cotta mitzuteilen.

Zuständig: Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften

Termin: 15. August 2018

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2030
Stand Mai 2018, vorgestellt im ASBVL am 23.05.2018

Planungsnullfall

- Verkehrsorganisation auf der Kesselsdorfer Str. **wie im Bestand** (keine Zentralhaltestelle, keine Sperrungen)

Planfall 1

- **Inbetriebnahme der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Str.**
mit Sperrung für den Kfz-Verkehr zwischen Tharandter Str. und Gröbelstr.
- Sanierung der Kesselsdorfer Str. zwischen Julius-Vahlteich-Str. und Rudolf-Renner-Str.
mit Einordnung von richtliniengerechten Radverkehrsanlagen sowie barrierefreien Haltestellen
- Dosierung der Verkehrsströme am Knotenpunkt Julius-Vahlteich-Str./Kesselsdorfer Str.
in Richtung Zentrum über Coventrystr.
- Umsetzung Straßenbahnprojekt 2020 Löbtau – Strehlen

Planfall 3

- wie Planfall 1, aber zudem:
- **Sperrung der Kesselsdorfer Str. für MIV zwischen Bünaustr. und Wernerstr.** in landwärtiger und stadtwärtiger Richtung

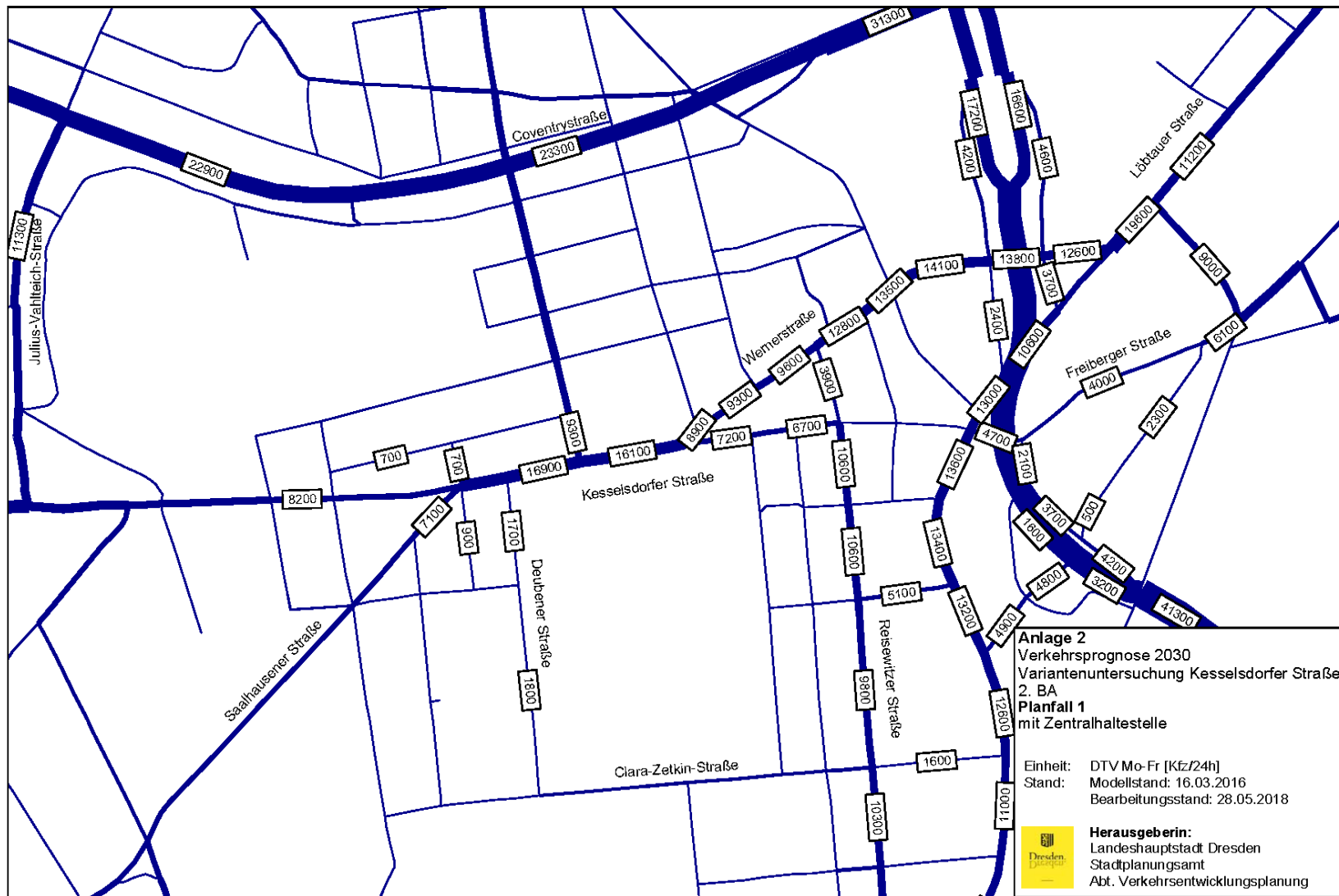
Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2030
Stand Mai 2018, vorgestellt im ASBVL am 23.05.2018

Planfall 1

- im Vergleich zum Planungsnullfall deutliche Abnahme der Verkehrsmenge auf der Kesselsdorfer Str. im östlichen Bereich zwischen Wernerstr. und Gröbelstr. (-10.900 Kfz)
- wesentlich geringere Verkehrsabnahme im westlichen Abschnitt bis zur Julius-Vahlteich-Str. (-2.800 Kfz)
- Verlagerung der Verkehrsströme auf andere Relationen, insbesondere:
Zunahme der Verkehrsmenge auf der Relation Hirschfelder Str. – Löbtauer Str. – Wernerstr. (+5.600 Kfz), auf der Coventrystr. (+1.900 Kfz) sowie südlich der Kesselsdorfer Str. auf der Reisewitzer Str. (+2.000 Kfz) und der Oederaner Str. bzw. Tharandter Str.

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße



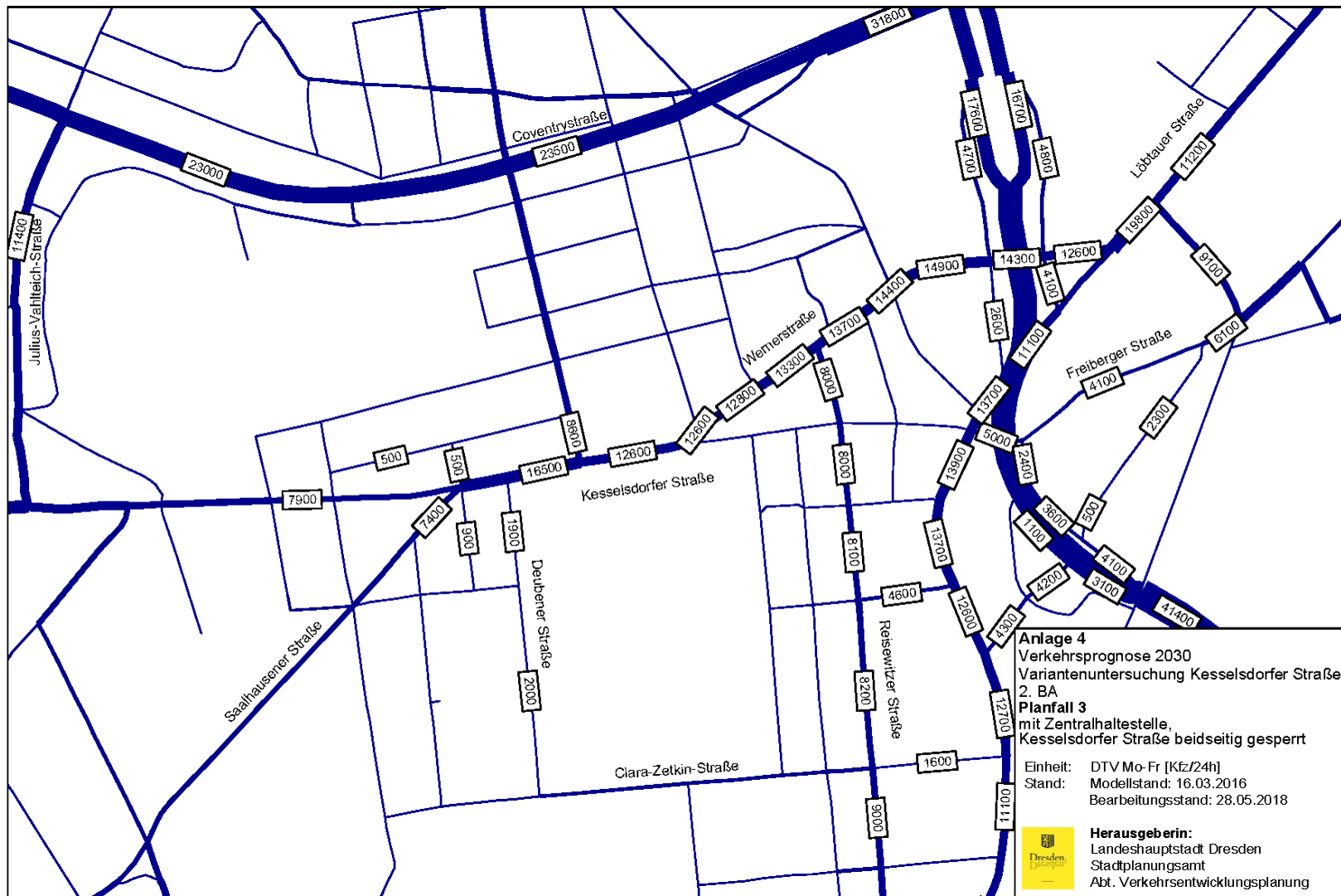
Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2030
Stand Mai 2018, vorgestellt im ASBVL am 23.05.2018

Planfall 3

- mit beidseitiger Sperrung der Kesselsdorfer Str. zwischen Wernerstr. und Bünaustr. im Vergleich mit Planfall 1 stärkster Anstieg des Verkehrs auf der Relation Hirschfelder Str. – Wernerstr. (+8.000 Kfz)
- Zunahme der Verkehrsmengen auf der Reisewitzer Str. (+4.100 Kfz) sowie der Coventrystr. (+2.300 Kfz)

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße



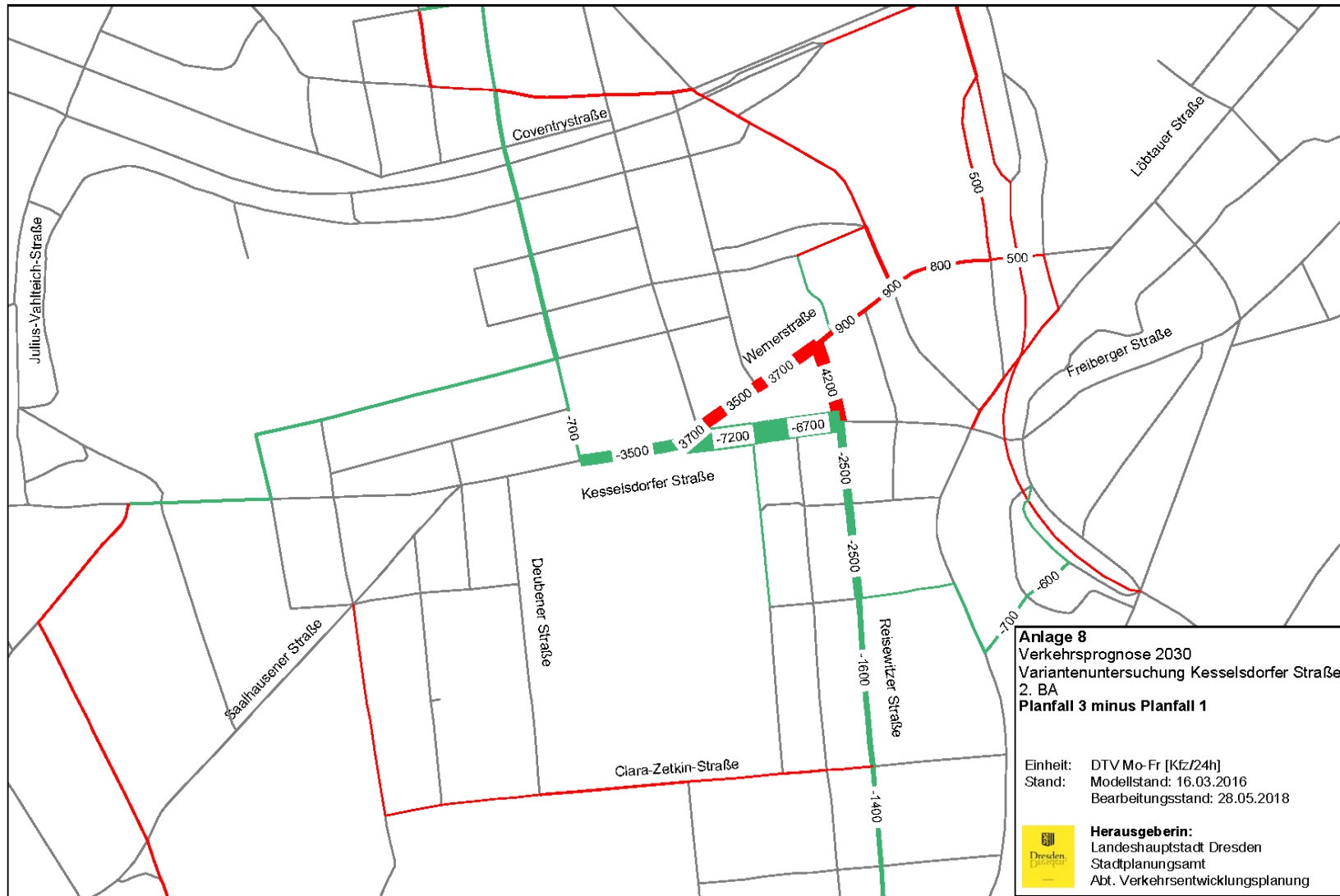
Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2030
Stand Mai 2018, vorgestellt im ASBVL am 23.05.2018

Vergleich zwischen Planfall 1 und Planfall 3

- deutlich stärkere Belastung der Wernerstr. (+3.700 Kfz) und der nördlichen Reisewitzer Str. (+4.200 Kfz)
- südliche Reisewitzer Str. um bis zu 2.500 Kfz entlastet
- Abschnitt zwischen Wernerstr. und Rudolf-Renner-Str. wird im Planfall 3 um 3.500 Kfz entlastet
- Kesselsdorfer Str. östlich der Wernerstr. um über 7.000 Kfz entlastet
- im Saldo werden so ca. 3000 Kfz verlagert,
dies erfolgt verteilt über eine Vielzahl von Nebenstrecken im gesamten Stadtgebiet von Löbtau

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße



Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) auf Basis der Verkehrsprognose Dresden 2030
Stand Mai 2018, vorgestellt im ASBVL am 23.05.2018

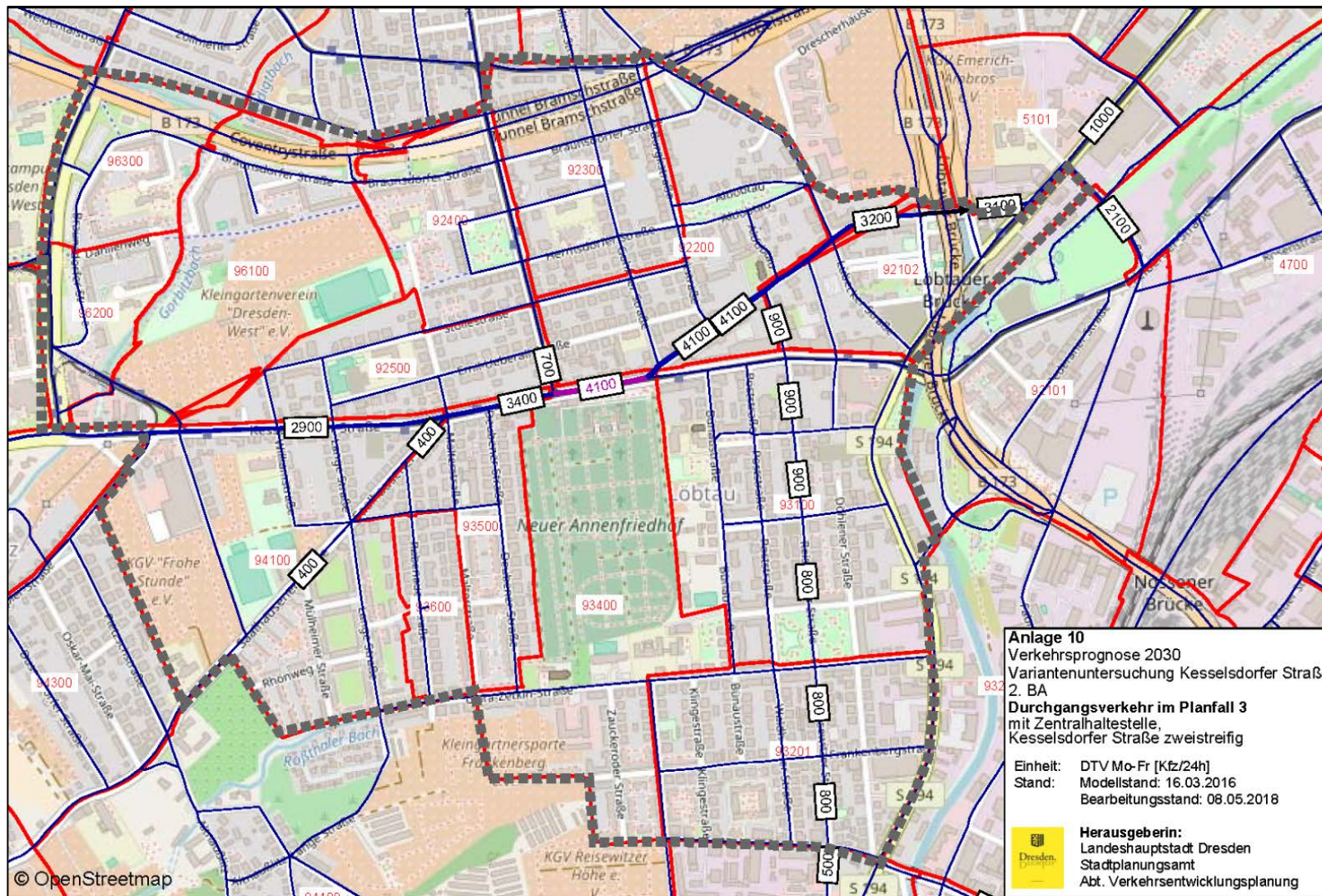
Prüfung der Mitbenutzung des Gleisbereichs durch Kfz auf der Kesselsdorfer Str. zwischen Wernerstr. und Rudolf-Renner-Str. im Vergleich zu einem Fahrstreifen neben dem Gleis:

- aufgrund der Kürze des Abschnitts und den herrschenden Verkehrsbelastungen sind keine belastbaren Unterschiede bei der modellierten täglichen Verkehrsstärke festzustellen

Prüfung des Durchgangsverkehrsanteils der Kesselsdorfer Straße

- die Analyse der Quelle- Zielbeziehungen im Untersuchungsgebiet für den Planfall 1 zeigt, dass etwa 5.400 Kfz die Kesselsdorfer Str. im Durchgangsverkehr (entspricht etwa 34 Prozent) befahren.
- Im Planfall 3 fahren etwa 4.100 Kfz auf der Kesselsdorfer Straße im Durchgangsverkehr (entspricht 33 Prozent)
- in beiden Planfällen hat ein Großteil der Kfz-Nutzer der Kesselsdorfer Str. seinen Start- bzw. Zielpunkt im unmittelbaren Umfeld der Kesselsdorfer Str.

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße



Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Simulationsergebnisse

Vergleich zwischen Planfall 1 und Planfall 3

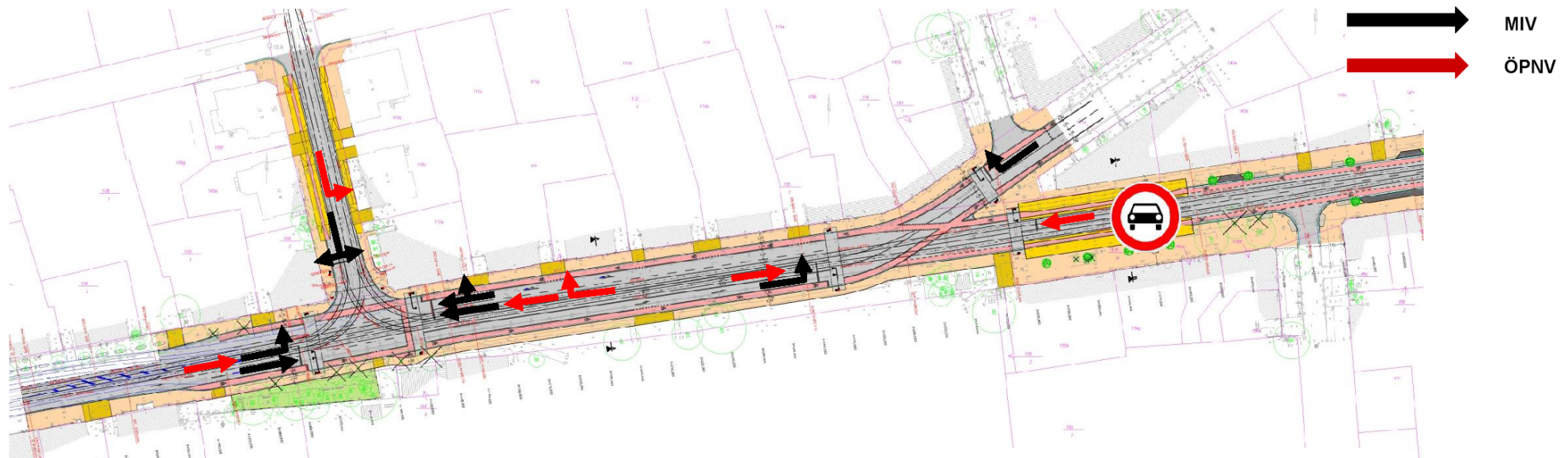
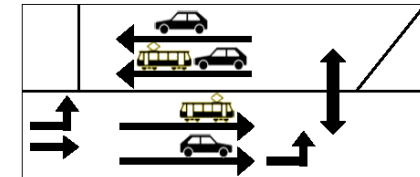
- Simulation von Ausbauvarianten (Varianten A, B und C) der Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030, Planfall 3 (mit Zentralhaltestelle und zusätzlicher Sperrung der Kesselsdorfer Straße für den Kfz-Verkehr zwischen Wernerstraße und Bühnaustraße)
- vergleichend Simulation des Verkehrsablaufs für die Ausbauvariante aus Vorlage V2054/17 (Iteration 2b) auf Grundlage der Verkehrsprognose 2030, Planfall 1

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Zusammenfassung Simulationsergebnisse

Variantenübersicht – Variante A

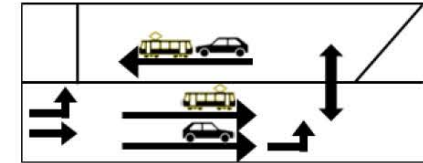
- basiert auf der bisherigen Vorzugslösung
- zwischen Rudolf-Renner-Straße und Wernerstraße Abmarkierung des stadtwärtigen Gleisbereichs
- stadtwärtige Fahrspur als Linksabbiegestreifen in die Wernerstraße



Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Zusammenfassung Simulationsergebnisse

Variantenübersicht – Variante B



- stadtwärtige Richtung wie Variante A
- in landwärtiger Richtung zwischen Rudolf-Renner-Straße und Wernerstraße gemeinsamer Fahrstreifen Straßenbahn/MIV

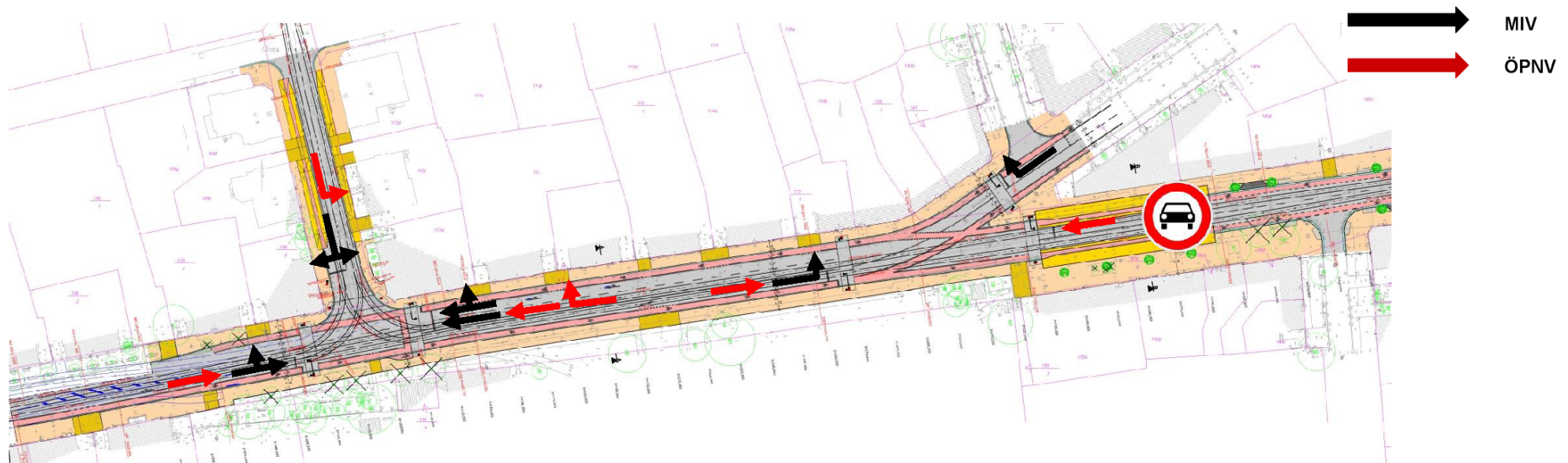
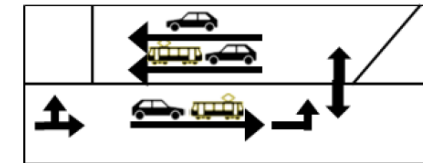


Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Zusammenfassung Simulationsergebnisse

Variantenübersicht – Variante C

- landwärtige Richtung wie Variante A
- in stadtwärtiger Richtung zwischen Rudolf-Renner-Straße und Wernerstraße gemeinsamer Fahrstreifen Straßenbahn/MIV
- am KP Rudolf-Renner-Straße in der Zufahrt Kesselsdorfer Straße West ein gemeinsamer Fahrstreifen MIV/Straßenbahn



Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Zusammenfassung Simulationsergebnisse

Verkehrstechnische Rahmenbedingungen

Grundlage: Verkehrsprognose 2030, Planfall 3
Stand 28.05.2018

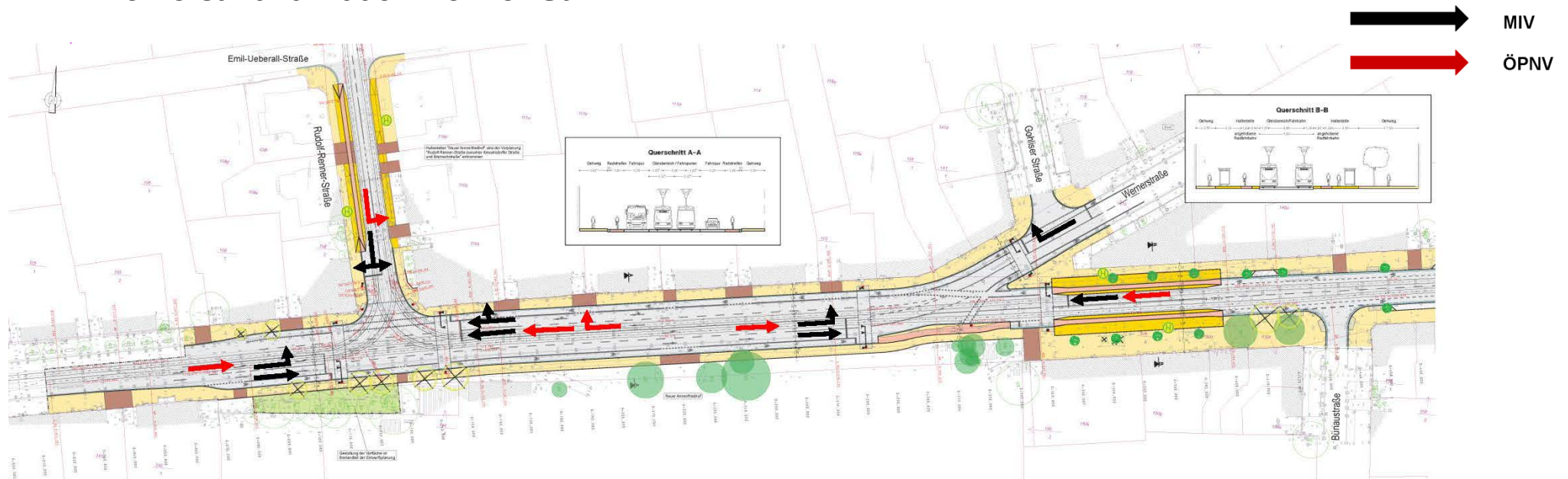
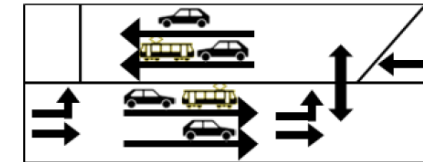


Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Zusammenfassung Simulationsergebnisse

Variantenübersicht – Iterationsschritt 2b

- Vorzugslösung aus Vorlage V2054/17 (Anlage 2)
- zweistreifige Führung des MIV in beiden Richtungen im Zuge der Kesselsdorfer Str. zwischen Wernerstr. und Rudolf-Renner-Str.

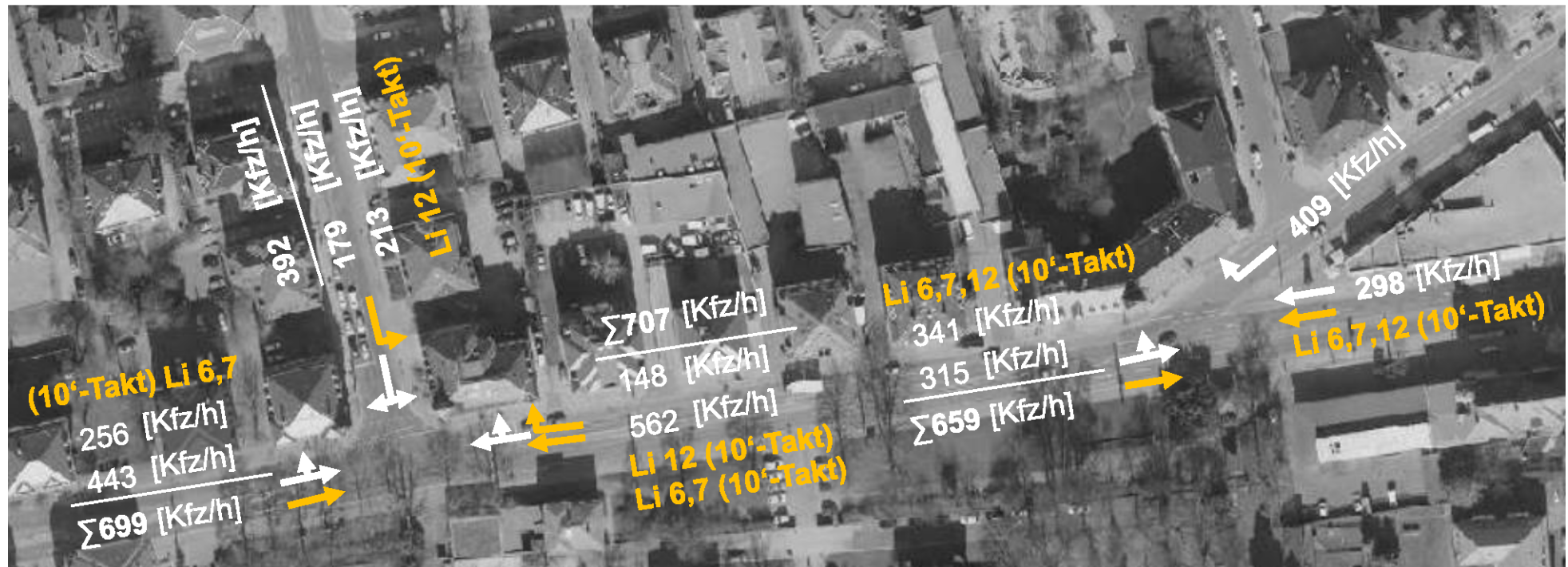


Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Zusammenfassung Simulationsergebnisse

Verkehrstechnische Rahmenbedingungen

Grundlage: Verkehrsprognose 2030, Planfall 1
Stand 28.05.2018



Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

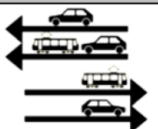
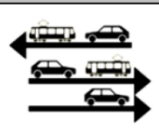
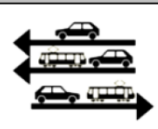
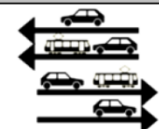
Zusammenfassung Simulationsergebnisse

Qualitätsstufe	mittlere Wartezeit (s)		maximale Wartezeit (s)	
	ÖV	MIV	Fußgänger / Radfahrer	
A	≤ 5	≤ 20	≤ 30	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr kurz.
B	≤ 15	≤ 35	≤ 40	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer kurz. Alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren.
C	≤ 25	≤ 50	≤ 55	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer spürbar. Nahezu alle während der Sperrzeit auf dem betrachteten Fahrstreifen ankommenden Kraftfahrzeuge können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit nur gelegentlich ein Rückstau auf.
D	≤ 40	≤ 70	≤ 70	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer beträchtlich. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit häufig ein Rückstau auf.
E	≤ 60	> 70	≤ 85	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen tritt im Kfz-Verkehr am Ende der Freigabezeit in den meisten Umläufen ein Rückstau auf.
F	> 60	---	> 85	Die Wartezeiten sind für die jeweils betroffenen Verkehrsteilnehmer sehr lang. Auf dem betrachteten Fahrstreifen wird die Kapazität im Kfz-Verkehr überschritten. Der Rückstau wächst stetig. Die Kraftfahrzeuge müssen bis zur Weiterfahrt mehrfach vorrücken.

Bewertung der Qualität des Verkehrsablaufs nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2015 (Einzelknotenbetrachtung)

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

KP Kesselsdorfer Str. / Rudolf-Renner-Str.

Kfz		MIV-Verlustzeiten							
		Variante A		Variante B		Variante C		Iteration 2b	
									
Zufahrt		w (s)	I _{stau} (m)	w (s)	I _{stau} (m)	w (s)	I _{stau} (m)	w (s)	I _{stau} (m)
Rudolf-Renner-Str. Nord		64	45	356	308	72	51	59	31
Kesselsdorfer Str. Ost		46	32	42	77	54	37	61	41
		45	32			56	37	44	41
Kesselsdorfer Str. West		64	62	318	296			60	32
		39	13	244	167	207	276	24	10

ÖV		ÖV-Wartezeiten			
		Variante A	Variante B	Variante C	Iteration 2b
Zufahrt		w (s)	w (s)	w (s)	w (s)
Rudolf-Renner-Str. Nord	12	19	193	15	16
Kesselsdorfer Str. Ost	6	7	27	24	5
	7	25	12	26	14
	12	40	15	31	18
Kesselsdorfer Str. West	6	5	66	22	19
	7	5	49	25	11

Qualitätsstufeneinteilung

LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F

w (s) = mittlere Wartezeit in Sekunden

I_{stau} (m) = maximale Rückstaulänge in Meter

- Der Knotenpunkt ist unter den gegebenen Rahmenbedingungen nur in Variante A und im Iterationsschritt 2b leistungsfähig.
- Die in der Variante B unterstellte Reduzierung der landwärtigen Richtung auf einen Fahrstreifen wirkt sich am nachteiligsten auf den Verkehrsablauf am Knotenpunkt aus.

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

KP Kesselsdorfer Str. / Wernerstr.

Kfz		MIV-Verlustzeiten							
		Variante A		Variante B		Variante C		Iteration 2b	
Zufahrt		w (s)	l _{stau} (m)	w (s)	l _{stau} (m)	w (s)	l _{stau} (m)	w (s)	l _{stau} (m)
Wernerstraße		37	43	84	92	27	32	35	27
Kesselsdorfer Str. Ost								49	40
Kesselsdorfer Str. West		31	21	38	21	30	1	25	1
								23	1

ÖV		ÖV-Wartezeiten			
		Variante A	Variante B	Variante C	Iteration 2b
Zufahrt		w (s)	w (s)	w (s)	w (s)
Kesselsdorfer Str. Ost	6	9	13	23	20
	7	10	8	18	22
	12	13	13	19	23
Kesselsdorfer Str. West	6	4	6	9	3
	7	5	8	7	4
	12	6	5	9	2

Qualitätsstufeneinteilung

LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F

w (s) = mittlere Wartezeit in Sekunden

l_{stau} (m) = maximale Rückstaulänge in Meter

- Der Knotenpunkt ist in den Varianten A und C und im Iterationsschritt 2b leistungsfähig.
- In Variante B stößt der Knotenpunkt aufgrund der Wechselwirkungen mit dem Knotenpunkt Kesselsdorfer Str./Rudolf-Renner-Str. an seine Leistungsgrenzen und ist nur auf einem unbefriedigenden Niveau leistungsfähig.

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

KP Kesselsdorfer Str. / Reisewitzer Str.

Kfz		MIV-Verlustzeiten							
		Variante A		Variante B		Variante C		Iteration 2b	
Zufahrt		w (s)	l _{stau} (m)	w (s)	l _{stau} (m)	w (s)	l _{stau} (m)	w (s)	l _{stau} (m)
Reisewitzer Str. Nord		31	13	32	12	27	11	17	4
Reisewitzer Str. Süd		37	15	38	14	37	14	39	7
								66	34
Kesselsdorfer Str. West		31	1	26	1	25	1	70	33

Qualitätsstufeneinteilung

LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F

w (s) = mittlere Wartezeit in Sekunden
l_{stau} (m) = maximale Rückstaulänge in Meter

- Der Knotenpunkt ist in allen Varianten leistungsfähig.

ÖV		ÖV-Wartezeitenzeiten			
		Variante A	Variante B	Variante C	Iteration 2b
Zufahrt		w (s)	w (s)	w (s)	w (s)
Kesselsdorfer Str. Ost	6	9	13	23	20
	7	10	8	18	22
	12	13	13	19	23
Kesselsdorfer Str. West	6	4	6	9	3
	7	5	8	7	4
	12	6	5	8	2

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

KP Reisewitzer Str. / Wernerstr.

Kfz		MIV-Verlustzeiten							
		Variante A		Variante B		Variante C		Iteration 2b	
Zufahrt		w (s)	I _{stau} (m)	w (s)	I _{stau} (m)	w (s)	I _{stau} (m)	w (s)	I _{stau} (m)
Reisewitzer Str. Süd		32	14	51	17	29	14	27	3
Wernerstr. Ost		43	50	54	62	41	48	41	48
		59	47	64	55	55	44	25	3
Wernerstr. West		31	7	32	5	26	5	17	9

Qualitätsstufeneinteilung

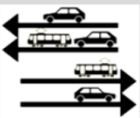
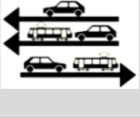
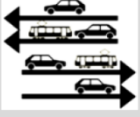
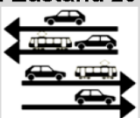
LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F

w (s) = mittlere Wartezeit in Sekunden
I_{stau} (m) = maximale Rückstaulänge in Meter

- Der Knotenpunkt ist in allen Varianten leistungsfähig.

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Wartezeiten Straßenbahn

Ausbauvariante	Fahrtrichtung	Linie	Wartezeit (s)			Summe aller Wartezeiten (s)	
			Kesselsd. Str./ R.-Renner-Str.	Kesselsd. Str./ Wernerstr.	Kesselsd. Str./ Reisewitzer-Str.		
Variante A 	stadtwärts	6	5	4	0	9	44
		7	5	5	0	11	
		12	19	6	0	25	
	landwärts	6	7	9	2	18	124
		7	25	10	3	39	
		12	40	13	14	67	
Variante B 	stadtwärts	6	66	6	7	78	337
		7	49	8	2	60	
		12	193	5	1	198	
	landwärts	6	27	13	0	41	105
		7	12	8	5	26	
		12	15	13	11	38	
Variante C 	stadtwärts	6	22	9	4	35	92
		7	25	7	0	33	
		12	15	9	0	24	
	landwärts	6	24	23	2	49	158
		7	26	18	4	49	
		12	31	19	10	60	
Iteration 2b 	stadtwärts	6	19	3	1	22	61
		7	11	4	2	17	
		12	16	2	4	22	
	landwärts	6	5	20	3	28	124
		7	14	22	5	41	
		12	18	23	13	54	
Ist-Zustand 2018 	stadtwärts	6	0	16	2	18	65
		7	0	16	2	18	
		12	11	16	2	29	
	landwärts	6	20	15	18	53	172
		7	20	15	18	53	
		12	33	15	18	66	

Qualitätsstufeneinteilung

LOS A	LOS B	LOS C	LOS D	LOS E	LOS F
-------	-------	-------	-------	-------	-------

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

maximale Fußgängerwartezeiten

Fg	Maximale Fußgängerwartezeiten				Kesselsdorfer Str. – Rudolf-Renner-Str.
	Variante A	Variante B	Variante C	Iteration 2b	
Furt	w (s)	w (s)	w (s)	w (s)	
Rudolf-Renner-Str. Nord	83	63	83	83	
Kesselsdorfer Str. Ost	83	77	80	85	
Kesselsdorfer Str. West	77	79	86	81	
Furt	w (s)	w (s)	w (s)	w (s)	Kesselsdorfer Str. – Wernerstr.
Wernerstraße	32	58	41	29	
Kesselsdorfer Str. Ost	25	22	26	49	
Kesselsdorfer Str. West	59	78	58	95	
Furt	w (s)	w (s)	w (s)	w (s)	Kesselsdorfer Str. – Reisewitzer Str.
Rudolf-Renner-Str. Nord	83	63	83	83	
Kesselsdorfer Str. Ost	83	77	80	85	
Kesselsdorfer Str. West	77	79	86	81	
Furt	w (s)	w (s)	w (s)	w (s)	Reisewitzer Str. – Wernerstr.
Reisewitzer Straße	30	38	24	24	
Wernerstr. Ost	30	30	30	30	
Wernerstr. West	58	32	27	27	

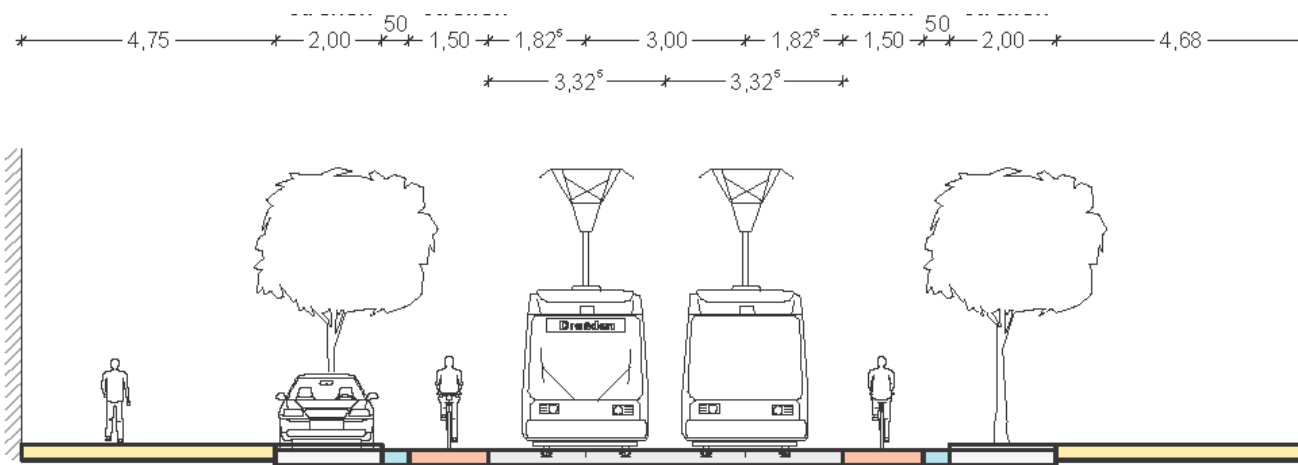
Qualitätsstufeneinteilung



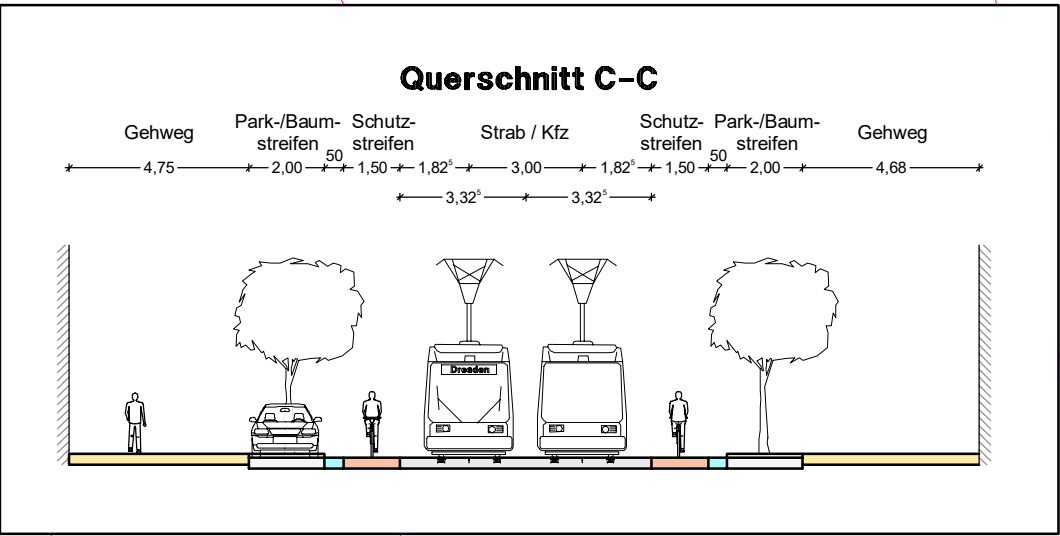
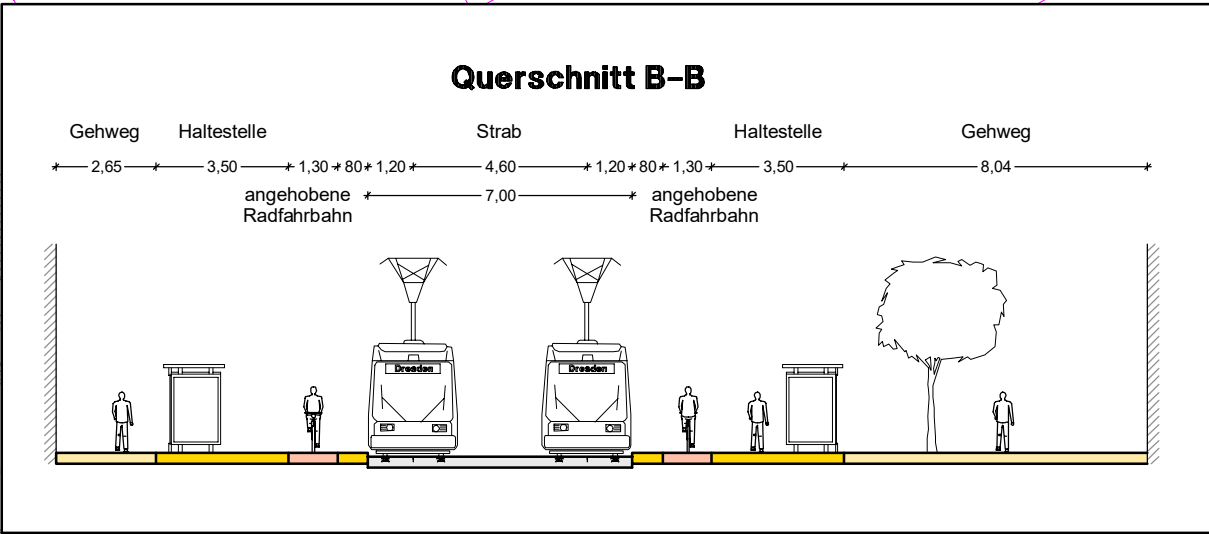
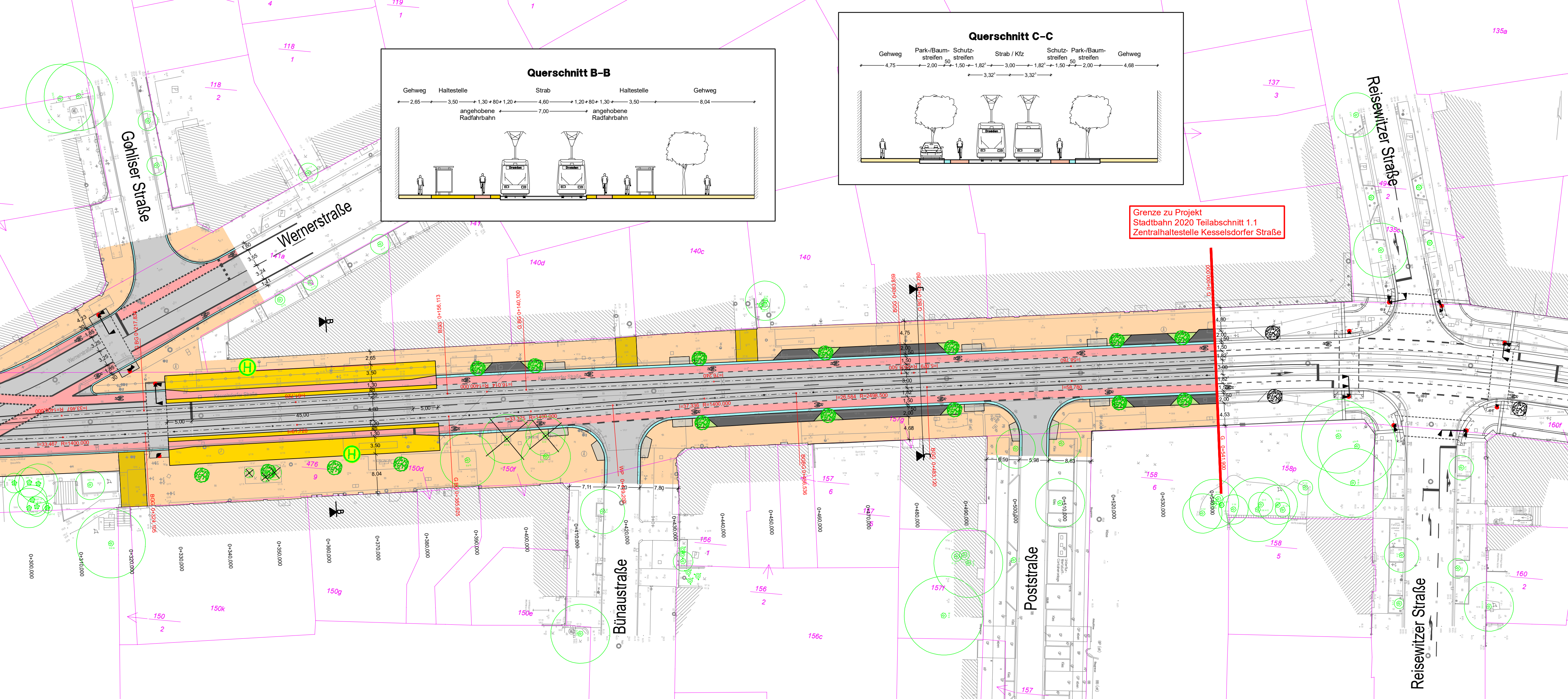
Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Variantenbewertung Abschnitt Bühnastraße - Wernerstraße

- durch die Herausnahme des MIV nochmals deutliche Verkehrsberuhigung in den Varianten A, B und C
- damit auch Verringerung der Lärmbelastung und Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger
- keine baulichen Veränderungen gegenüber der bisherigen Vorzugsvariante (Iteration 2b) in diesem Abschnitt
- deutliche zusätzliche Belastung in der Reisewitzer Str. zwischen Kesselsdorfer Str. und Wernerstraße sowie in der Wernerstr. selbst



Prinzipquerschnitt alle Varianten



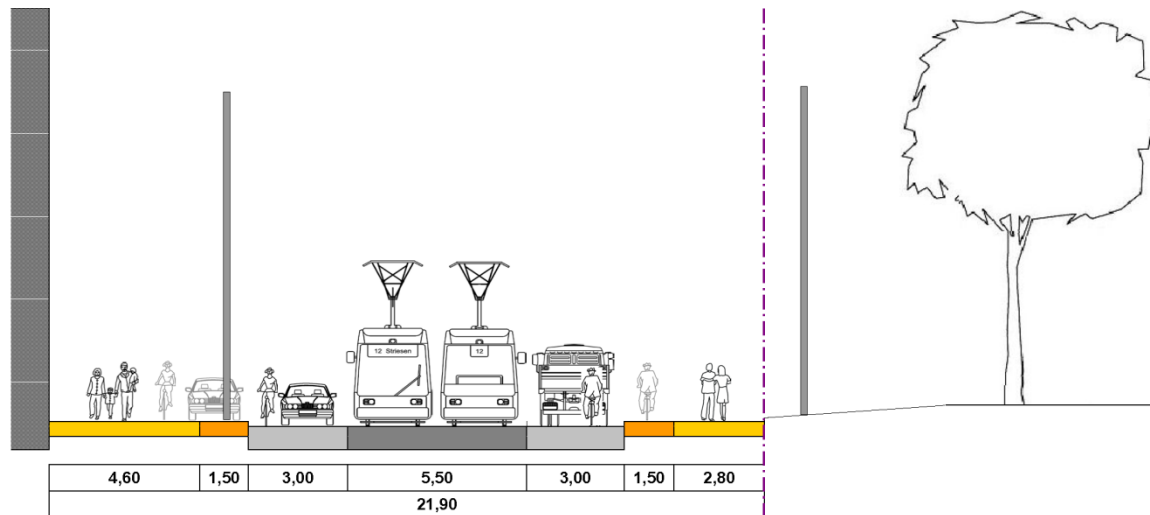
Grenze zu Projekt
Stadtbahn 2020 Teilabschnitt 1.1
Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

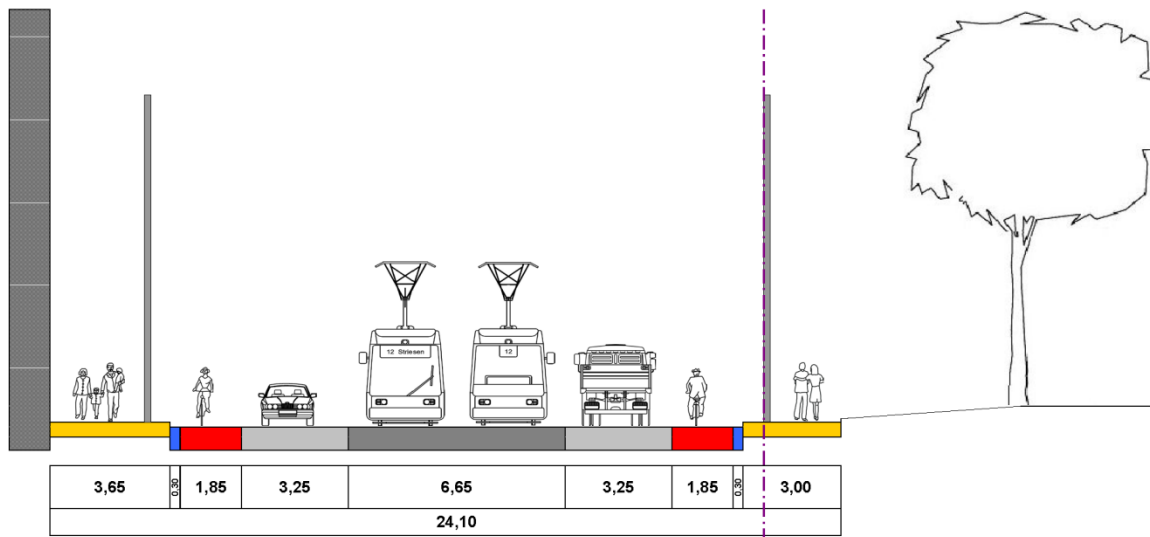
Variantenbewertung Abschnitt Wernerstraße – Rudolf-Renner-Straße
Variante A

- verkehrliche Leistungsfähigkeit ist gegeben, Gesamtsystem läuft weitestgehend stabil
- bauliche Aufteilung des Verkehrsraumes wie in bisheriger Vorzugsvariante (Iteration 2b)
- Gehwege etwas schmaler als im Bestand, aber Entflechtung der Funktionen (Radverkehr auf separater Anlage, kein Parken/Andienen im Gehwegbereich)
- erforderliche Eingriffe in Vorfläche des Neuen Annenfriedhofs (ca. 2,0 – 2,5 m) bleiben bestehen
- Einordnung von Baumstandorten im Straßenraum nicht möglich
- Einordnung von Stellplätzen nicht möglich

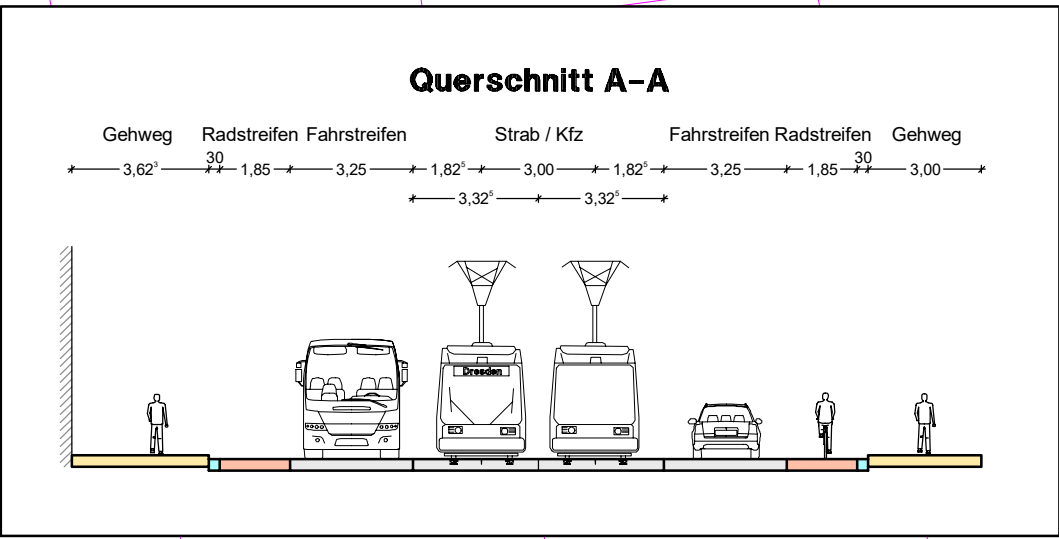
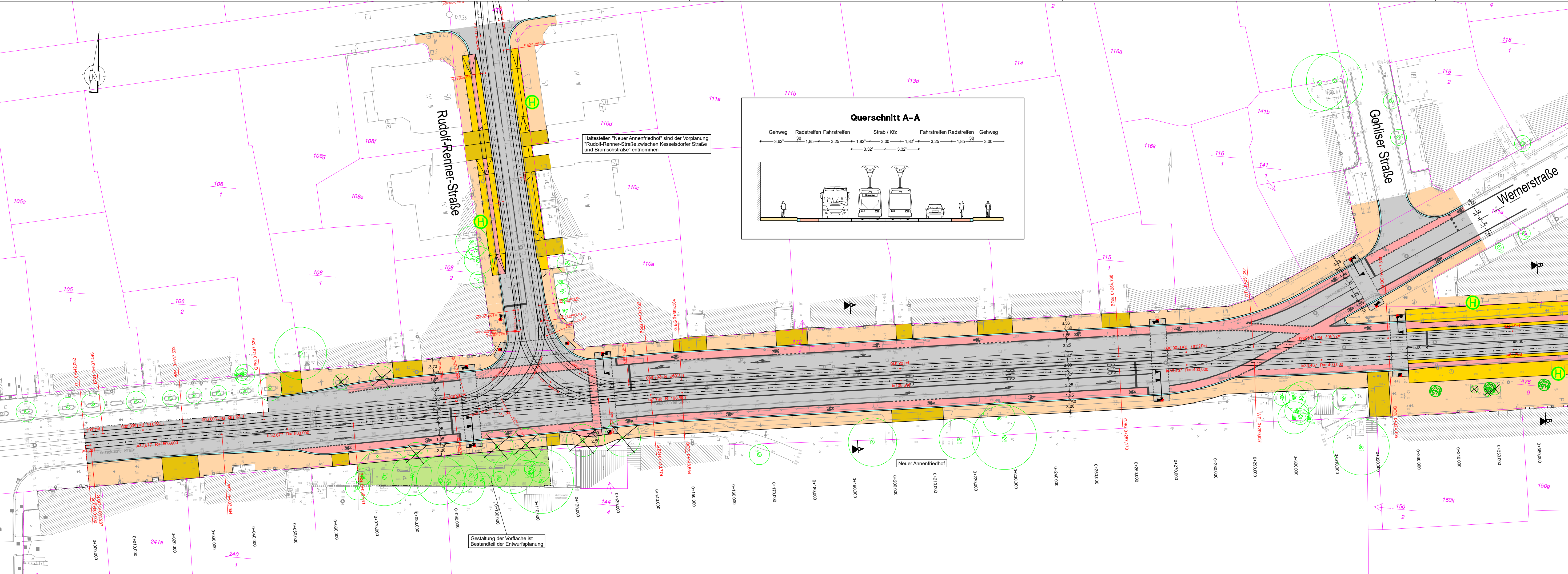
Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße



Prinzipquerschnitt Bestand



Prinzipquerschnitt Variante A



Haltestellen "Neuer Annenfriedhof" sind der Vorplanung "Rudolf-Renner-Straße zwischen Kesselsdorfer Straße und Branschstraße" entnommen

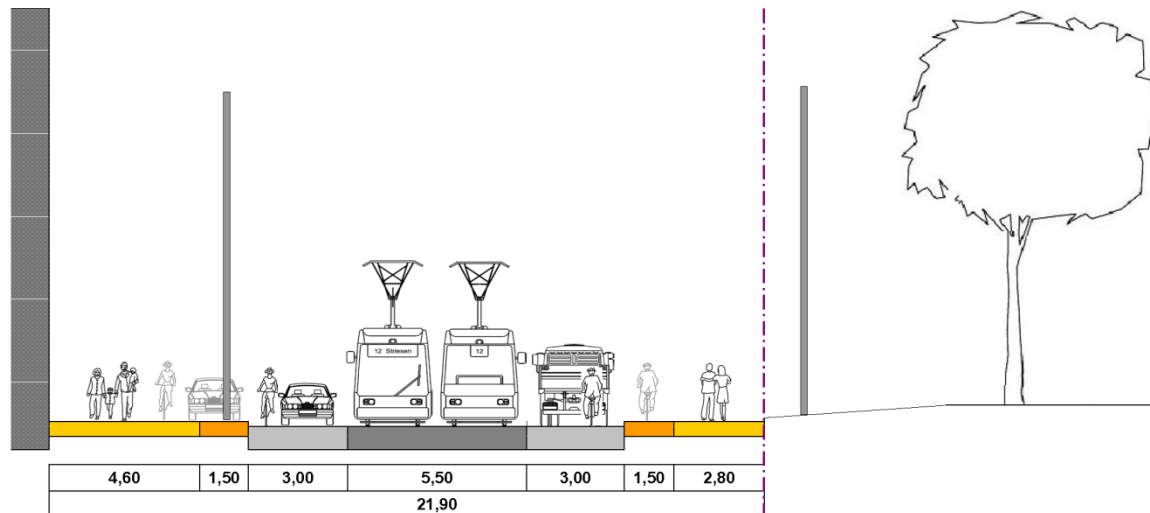
Gestaltung der Vorfläche ist Bestandteil der Entwurfsplanung

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

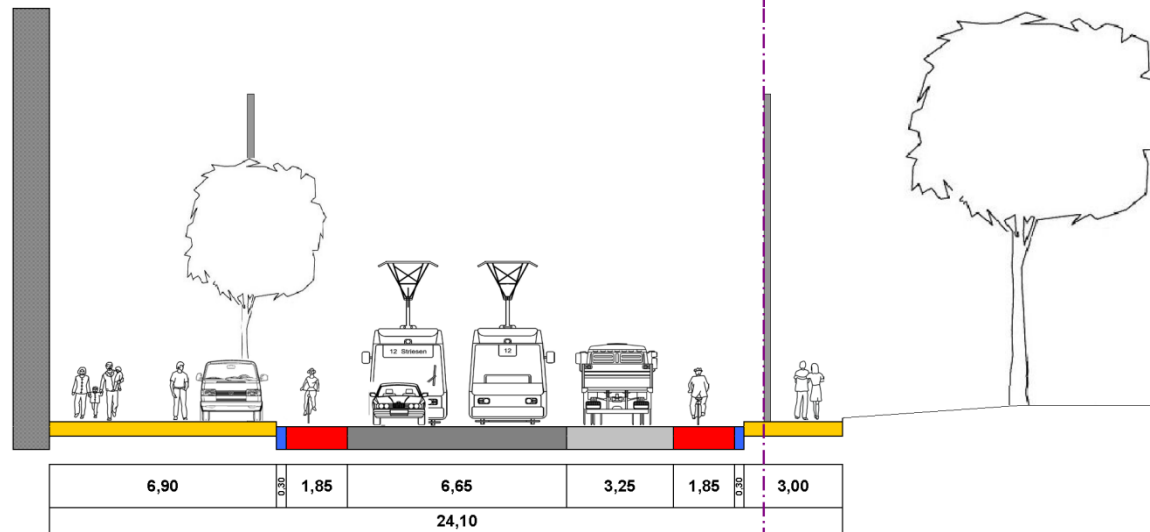
Variantenbewertung Abschnitt Wernerstraße – Rudolf-Renner-Straße
Variante B

- verkehrlich leistungsfähige Infrastruktur ist nicht gegeben, dies betrifft MIV und ÖV vor allen Dingen in der Rudolf-Renner-Str., der Wernerstr. und der Kesselsdorfer Straße West
- erhebliche Fahrzeitverluste für den ÖPNV in stadtwärtiger Richtung
- veränderte Aufteilung des Verkehrsraums gegenüber der bisherigen Vorzugsvariante deutlich zugunsten des nördlichen Gehwegs
- dadurch Einordnung von Baumstandorten und einzelnen Andienflächen im Seitenraum möglich
- Aufenthaltsqualität im Umfeld der Wohn- und Geschäftshäuser kann deutlich erhöht werden
- Gesamtbreite der Verkehrsanlage wie bei Iteration 2b und Variante A
- erforderliche Eingriffe in Vorfläche des Neuen Annenfriedhofs (ca. 2,0 – 2,5 m) bleiben bestehen

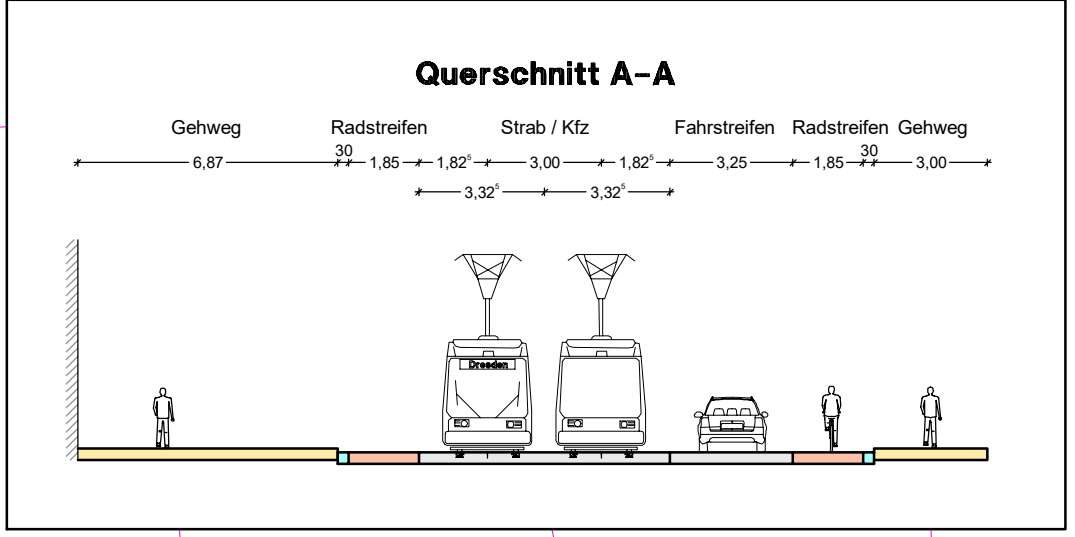
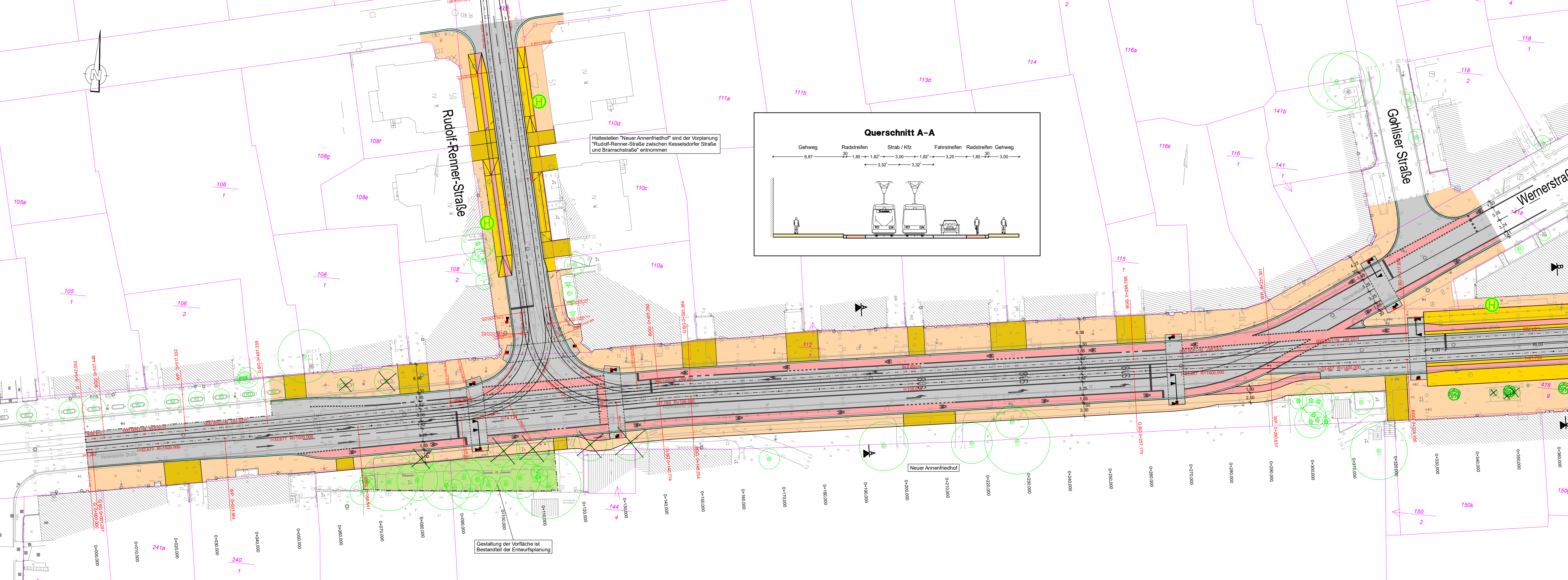
Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße



Prinzipquerschnitt Bestand



Prinzipquerschnitt Variante B



Haltestellen "Neuer Annenfriedhof" sind der Vorplanung "Rudolf-Renner-Straße zwischen Kesselsdorfer Straße und Branschstraße" entnommen

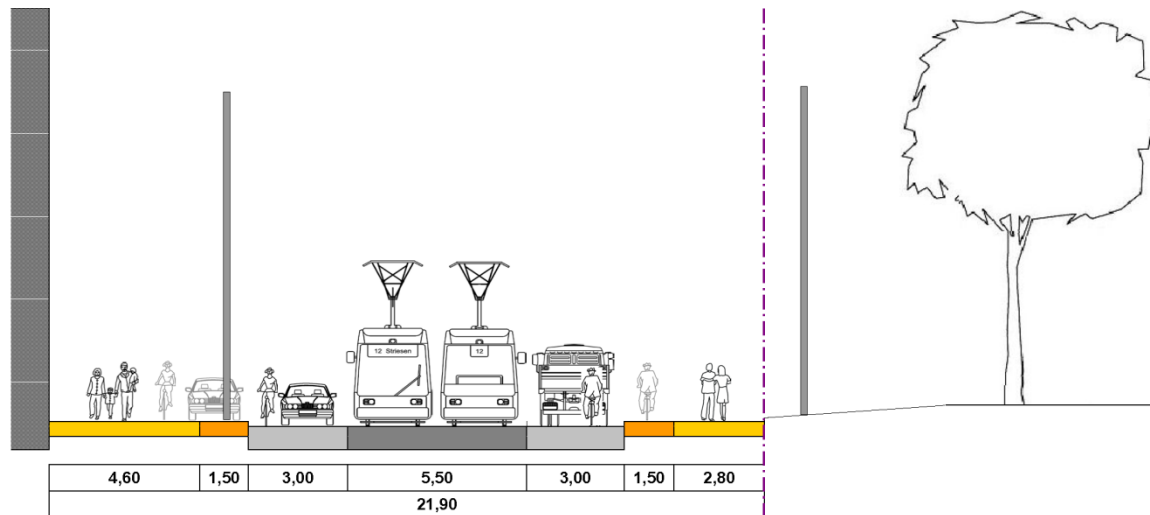
Gestaltung der Vorfläche ist Bestandteil der Entwurfsplanung

Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

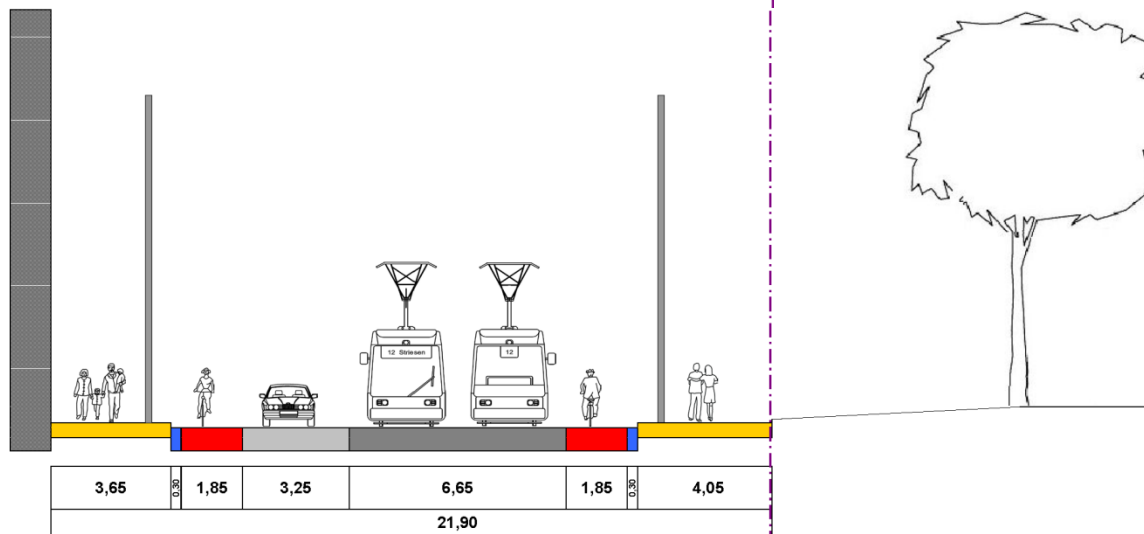
Variantenbewertung Abschnitt Wernerstraße – Rudolf-Renner-Straße
Variante C

- verkehrliche Infrastruktur stößt unter den gegebenen Annahmen an ihre Leistungsfähigkeitsgrenze
- Rückstauerscheinungen besonders in der Rudolf-Renner-Str. und der Kesselsdorfer Straße West
- veränderte Aufteilung des Verkehrsraums gegenüber der bisherigen Vorzugsvariante zugunsten des südlichen Gehwegs
- Variante kann innerhalb der Grenzen des vorhandenen Verkehrsraums umgesetzt werden
- keine Eingriffe in Vorfläche des Neuen Annenfriedhofs

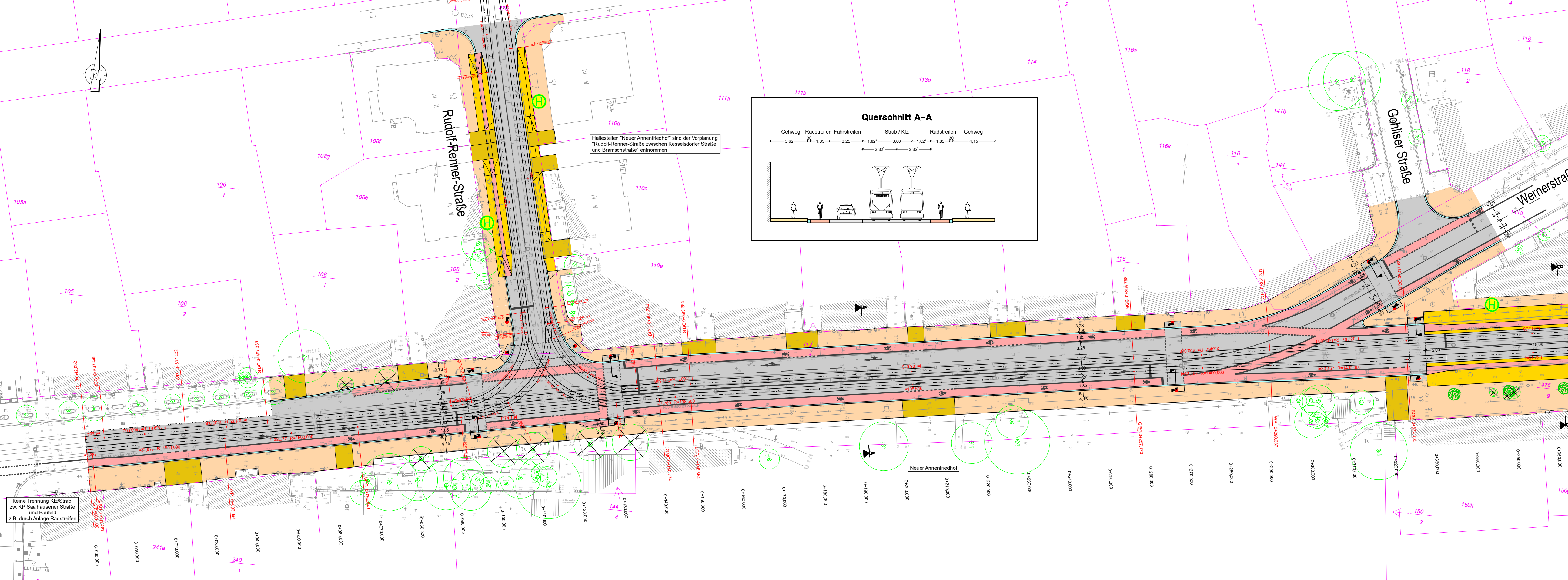
Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

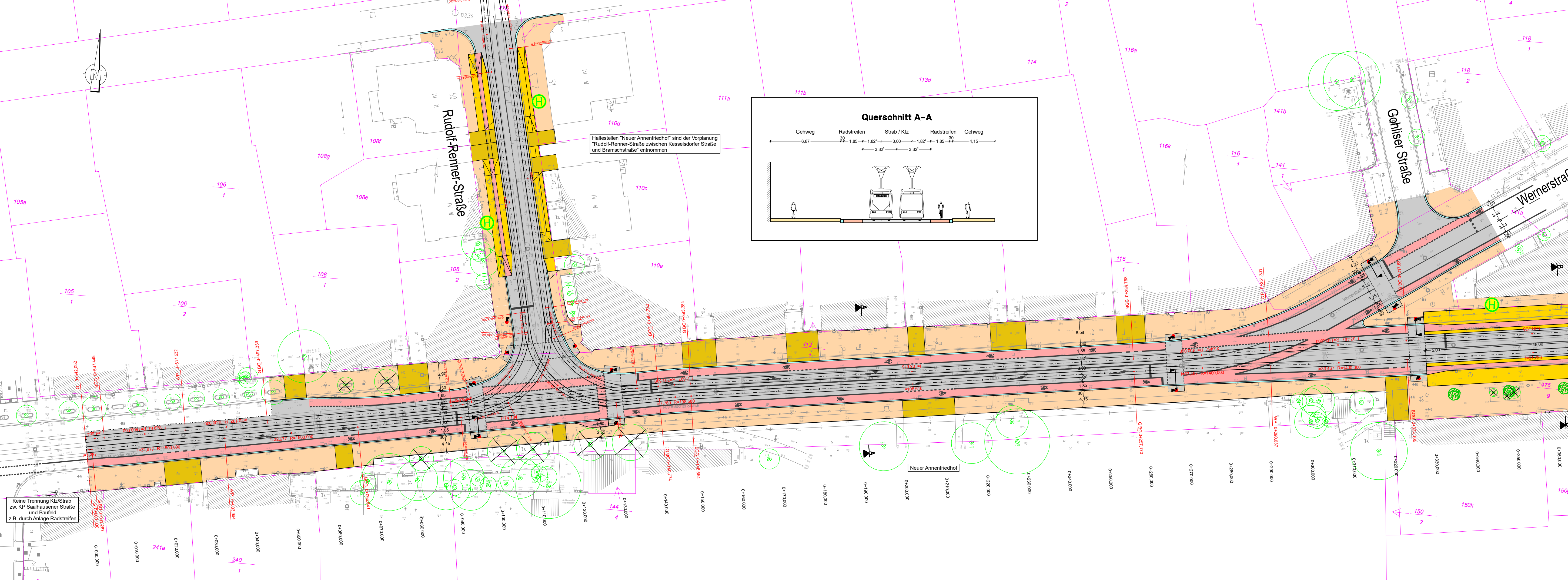


Prinzipquerschnitt Bestand



Prinzipquerschnitt Variante C





Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner-Straße

Weiteres Vorgehen

- Diskussion im ASBVL am 26.09.2018
- Fertigstellung Vorplanung in Auswertung der Diskussion mit dem ASBVL
- ggfs. nochmalige Beteiligung von Öffentlichkeit und Ortsbeirat
bisher: Bürgerinformationsveranstaltung am 18.04.2018,
OBR Cotta am 17.05.2018, Abstimmung Ja 11 / Nein 6 / Enthaltung 3
- weiterer Gremienlauf der Vorlage