



Vorlage Nr.: V2694/13
Datum: 7. Januar 2014

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin		nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich	beratend
Stadtrat		öffentlich	beschließend

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Ergebnisse der Einwohnerversammlung vom 9. September 2013 zur geplanten Straßenbahnverbindung Tiergarten-Oskarstraße-Wasaplatz im Rahmen des Stadtbahnprojektes 2020

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt die Auswertung der eingebrachten Vorschläge, Anregungen und Bedenken entsprechend den Anlagen 1 und 2 zur Kenntnis.
2. Der Stadtrat hält an der Trassenführung durch die Oskarstraße fest.

bereits gefasste Beschlüsse:

- A0685-SR77-09 vom 22. Januar 2009 Erstellung einer Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn
- V0812/10 vom 3. März 2011 Grundhafte Erneuerung der Tiergartenstraße zwischen der Franz-Liszt-Straße und der Karcherallee sowie Neubau der Durchlässe des Kaitzbaches und des Kaitzbachabschlages am Knoten Oskarstraße
- A0048/09 vom 18. März 2010 Straßenbahnnetzerweiterung Johannstadt – Zentrum – Plauen
- V0405/10 vom 15. April 2010 Prioritätenliste Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung
- V1480/12 vom 12. Juli 2012 Stadtbahn Dresden 2020 – Weiterführung der Planung
- V1541/12 vom 12. Juli 2012 Vorplanung Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße – Oskarstraße
- A0711/13 vom 20. Juni 2013 Einwohnerversammlung zur geplanten Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße – Oskarstraße und zur Umgestaltung der Oskarstraße/Wasaplatz

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:

Begründung:

Der Stadtrat war bereits frühzeitig und ausführlich in die bisher bearbeiteten Planungsstufen des Gesamtprojektes Stadtbahn 2020 einbezogen. Die vorgelegte Lösung für den Neubaubereich der Stadtbahn zwischen der Tiergartenstraße und dem Strehleiner Platz im Zuge der Oskarstraße bestätigte er in seiner Sitzung am 12. Juli 2012 (V1541/12). Gleichzeitig forderte der Stadtrat im Beschlusspunkt 5: „Im Sinne einer frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sind geeignete Mittel zur Information, Diskussion und Vorstellung der Planungen bereits vor der Festlegung der Vorzugsvariante zu finden (bspw. in Form einer Bürgerversammlung)“.

Aus diesem Grund lud die Oberbürgermeisterin die Einwohner und Einwohnerinnen für den 9. September 2013 zu einer Versammlung ein. Dort wurden die Planungen vorgestellt. Vor, während und im Nachgang zu der Versammlung gab es zahlreiche Wortmeldungen mit Bedenken, Fragen und Forderungen. Im Einzelnen sind die während der Einwohnerversammlung am 9. September 2013 protokollierten Vorschläge, Anregungen und Bedenken in der Anlage 1 und die vorher und nachher eingegangenen schriftlichen Wortmeldungen in der Anlagen 2 zusammengestellt und beantwortet.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich aus den Bedenken der Bürgerinnen und Bürger keine Notwendigkeit zur Änderung der vorgelegten Planung ergibt. Darüber hinaus werden innerhalb des Planfeststellungsverfahrens die Pläne noch einmal öffentlich ausgelegt, die Belange noch einmal gesammelt und anschließend durch die Planfeststellungsbehörde der Landesdirektion umfassend bewertet.

Den Forderungen, die Stadtbahntrasse weiter durch die Franz-Liszt-Straße und die Wasastraße zu führen oder in andere Straßenzüge zu legen, kann aus der aktuellen Beschlusslage durch den Stadtrat nicht entsprochen werden. Alternative Trassenführungen wurden im Vorfeld zur Planung untersucht und einer verkehrlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Bewertung unterzogen. Die größten Effekte ergeben sich sowohl bei der wirtschaftlichen als auch bei der verkehrlichen Betrachtungsweise mit der Trassenführung durch die Oskarstraße. Der Stadtrat entschied sich mit dem Beschluss V1541/12 zur Vorplanung Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße – Oskarstraße für eine Trassenführung durch die Oskarstraße.

Anlagenverzeichnis:

- Anlage 1 Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger während der Einwohnerversammlung zur geplanten Straßenbahngleisverlegung Tiergarten – Oskarstraße am 9. September 2013
- Anlage 2 Schriftlich eingereichte Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger vor und nach der Einwohnerversammlung zur geplanten Straßenbahngleisverlegung Tiergarten – Oskarstraße am 9. September 2013

Einwohnerversammlung zur geplanten Straßenbahngleisverlegung Tiergarten- Oskarstraße am 9. September 2013

Auf Wiedergabe allgemeiner Anmerkungen und Fragen wurde verzichtet, weil der Stadtrat gemäß § 22 SächsGemO lediglich die Vorschläge und Anregungen behandeln soll.

Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger:

1. Das Projekt wird keine Entlastung bringen.

Auf lange Sicht wird die Verkehrsbelastung in der Oskarstraße insgesamt zurückgehen.

Mit dem Projekt „Stadtbahn Dresden 2020“ werden u. a. die Ziele verfolgt, den ÖPNV in der Stadt Dresden attraktiver und wirtschaftlicher zu gestalten. Durch die höhere Platzkapazität von Straßenbahnen werden die im Busverkehr notwendigen Verstärkerleistungen entfallen. Zudem wird ein attraktiver ÖPNV zu einer Reduzierung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr (MIV) beitragen.

Mit der Realisierung der Neubaustrecke auf der Oskarstraße wird eine Teilspernung für den motorisierten Individualverkehr erfolgen, die eine Entlastung bis zu 3.000 Kfz-Fahrten pro Tag bewirkt.

2. Es entsteht eine unabsehbar lange Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner.

Die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner einer Straße hängt von der Verkehrsfunktion der Straße ab. Die Funktion der Oskarstraße wird nicht verändert. Sie dient als Hauptverkehrsstraße bereits jetzt sowohl dem ÖPNV als auch dem Individualverkehr. Nach der Inbetriebnahme des Straßenbahnbetriebes wird die Belastung durch die öffentlichen Nahverkehrsmittel steigen, die durch den individuellen motorisierten Verkehr jedoch deutlich abnehmen.

Mit der Inbetriebnahme des Teilabschnittes Oskarstraße des Projektes „Stadtbahn Dresden 2020“ kann die Zahl der Busfahrten zunächst nicht reduziert werden. Dies wird erst möglich mit der Inbetriebnahme der Straßenbahn-Neubaustrecke Löbtau – Südvorstadt - Strehlen. Zu einer weiteren Reduzierung des Busverkehrs auf der Oskarstraße wird es kommen, wenn die Buslinie 61, wie geplant und im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes Dresden 2025plus (Entwurf) vorgesehen, weiter in Richtung Osten auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden kann. Eine zeitliche Einordnung zur Umsetzung dieser Konzeption ist zurzeit noch nicht möglich.

Auf lange Sicht wird die Belastung durch den ÖPNV in der Oskarstraße insgesamt zurückgehen.

3. Die Finanzierung ist noch ungeklärt. Da die Förderung 2019 ausläuft, wird nur das sogenannte „Rumpfprojekt“ umgesetzt.

Für das Projekt „Stadtbahn Dresden 2020“ als Ganzes ist ein Rahmenantrag auf Gewährung einer Zuwendung nach dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG-Bundesprogramm) gestellt worden. Die Fördermittelanträge für die einzelnen Teilabschnitte können jeweils erst auf der Grundlage der Genehmigungsplanung eingereicht werden.

Vor dem Hintergrund der positiven Signale von Bund und Land kann von einer Förderung des Gesamtprojektes ausgegangen werden. Die DVB AG wird alles dafür tun, diese zu erreichen. Klarheit darüber wird allerdings erst mit der Förderzusage für die einzelnen Teilabschnitte vorliegen.

4. Sanierung und Erhalt geht vor Neubau, eine Reparatur der Wasastraße wäre kostengünstiger.

Durch die Verlegung der Straßenbahntrasse aus der Wasastraße in die Oskarstraße ist nicht beabsichtigt, die Instandhaltung bzw. Erneuerung der Wasastraße zu umgehen. Die Verkehrsanlagen der Wasastraße bedürfen zur Erneuerung genau wie die der Oskarstraße eines grundhaften Ausbaus im Komplex mit der DVB AG und den Versorgungsunternehmen. Auf der Wasa- und der Franz-Liszt-Straße werden die Gleisanlagen ausgebaut und die Fahrbahnbereiche mit einer neuen Asphaltdecke befestigt.

Die Beibehaltung der Gleistrasse in der Wasastraße würde keine größere Entlastung im Busverkehr mit sich bringen und die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV nur ganz gering verbessern. Dem gegenüber entsteht zwar aus der Verlagerung der Gleistrasse in die Oskarstraße ein Mehrbedarf an Eigenmitteln für die DVB AG und die Stadt Dresden von insgesamt ca. 1 Mio. Euro. Aber der volkswirtschaftlich definierte Nutzen-Kosten-Faktor in Höhe von 1,34 übersteigt die Kosten für diesen Neubau deutlich. Wichtig für den Vorzug des Neubaus der Gleistrasse in der Oskarstraße sind die Verknüpfung mit der S-Bahn und die bahnhaltgleiche Anschlussvermittlung, die bei behindertengerechtem Ausbau der Haltestelle Lockwitzer Straße am Wasaplatz so nicht mehr möglich wäre. Dies berücksichtigend hat der Stadtrat am 12. Juli 2012 die Vorplanung zur Verlegung der Straßenbahnstrecke von der Franz-Liszt-Straße – Wasastraße in die Tiergartenstraße – Oskarstraße bestätigt.

5. Die Grünphasen der Ampelanlagen werden nicht ausreichen, um den Verkehr flüssig über die Oskarstraße zu führen.

Für die Straßenbahnführung über die Tiergartenstraße – Oskarstraße wurde eine Verkehrstechnische Untersuchung (Verkehrsflusssimulation) vorgenommen. Ziel einer solchen Untersuchung ist es, festzustellen, ob und wie die Verkehrsanlagen den veränderten Verkehrsströmen gerecht werden. In der Untersuchung konnte nachgewiesen werden, dass die geforderte Leistungsfähigkeit der entsprechend der Planung auszubauenden Verkehrsanlagen gegeben ist.

An den maßgeblichen Knotenpunkten Wasaplatz, Tiergartenstraße/Oskarstraße und Tiergartenstraße/Franz-Liszt-Straße zeigt die Verkehrstechnische Untersuchung durchweg akzeptable Verkehrsqualitäten sowohl beim ÖPNV als auch beim MIV. Behinderungen zwischen Verkehrsmitteln des ÖPNV sind nicht ersichtlich. Durch die Neuausrüstung des Knotenpunktes Tiergartenstraße/Oskarstraße mit einer Lichtsignalanlage lassen sich dort künftig in allen Knotenpunktzufahrten gute Verkehrsqualitäten erreichen. Gleichzeitig wird die Verkehrssicherheit erhöht.

6. Am Knotenpunkt Tiergarten-/Oskarstraße wird es zu Staus kommen, das Verkehrsaufkommen wird höher, der Lärm wird größer.

Siehe Antwort zur Frage 5 und zur Frage 20.

7. Der ÖPNV wird sich selbst behindern und kann nicht flüssig abgewickelt werden.

Siehe Antwort zur Frage 5.

8. Es wird eine öffentliche Diskussion über eine Verkehrsanalyse gefordert.

Eine Verkehrsanalyse dokumentiert den Istzustand von Verkehrsanlagen und der Verkehrsabwicklung. Sie wird angefertigt, um daraus Schwachstellen abzuleiten. Eine öffentliche Diskussion darüber ist nicht sinnvoll, weil Verkehrsanalysen kein Veränderungspotenzial bieten.

Wahrscheinlich ist eine öffentliche Diskussion über das Konzept der zukünftigen Verkehrsabwicklung gemeint. Diese ergibt sich aus der Gesamtplanung einschließlich der vorliegenden Verkehrstechnischen Untersuchung. Zur Vorstellung der Verkehrstechnischen Untersuchung mit Darstellung der Simulationsergebnisse wird für 2014 eine Bürgerversammlung vorbereitet.

9. Die Verlegung der Straßenbahntrasse wird nicht das Verkehrsproblem Wasaplatz lösen.

Die Lösung langjähriger Verkehrsprobleme im Individualverkehr am Wasaplatz, konkret betrifft das die an der Kapazitätsgrenze angelangte Zufahrt Caspar-David-Friedrich-Straße, ist nicht Zielstellung der Straßenbahnverlegung. Da für die wichtige MIV-Relation Caspar-David-Friedrich-Straße – Kreischaer Straße keine kurzfristig umsetzbaren Alternativen im Untersuchungsgebiet vorhanden sind, ist die LSA-Steuerung am Wasaplatz so auszulegen, dass sich ein Kompromiss zwischen Leistungsfähigkeit im MIV und der Verkehrsqualität des ÖPNV einstellt.

10. Das komplette Flussbett des Kaitzbaches muss saniert werden.

Eine Sanierung des Kaitzbaches zwischen Einlaufbauwerk am Gustav-Adolf-Platz und der Tiergartenstraße, sowie des Entlastungsbauwerkes Wiener Straße und des Entlastungskanals ist auf Grund des schlechten baulichen Zustandes sowie der Schädigung durch das Hochwasser 2013 unabhängig von der Verlegung der Straßenbahntrasse erforderlich. In Abstimmung mit dem Umweltamt und dem Straßen- und Tiefbauamt soll mit dem Neubau gleichzeitig eine Optimierung des Kaitzbachsystems erreicht werden.

11. Medien müssen umverlegt werden, insbesondere die Umverlegung der Fernwärmetrasse in der Oskarstraße wird kritisch gesehen.

Für die Einordnung der Straßenbahntrasse ist die Verlegung der vorhandenen Fernwärmetrasse erforderlich, da diese außerhalb der Anlagen der DVB AG für Reparaturen und Havariefälle zugänglich sein muss. Im Rahmen der Planung wurden bereits technische Lösungen erarbeitet und zwischen der DREWAG und der DVB AG abgestimmt. Mit den anderen Versorgungsunternehmen erfolgt ebenfalls eine kontinuierliche Abstimmung.

12. Bäume und Parkplätze werden wegfallen.

Die im Straßenzug Tiergartenstraße/Oskarstraße entfallenden 52 Stellplätze werden durch 126 neue Stellplätze im Straßenzug Franz-Liszt-Straße/Wasastraße ausgeglichen. Insgesamt müssen ca. 25 Bäume gefällt werden, die durch 63 Neupflanzungen auf der Tiergartenstraße, der Franz-Liszt-Straße, der Wasastraße und am Gustav-Adolph-Platz ersetzt werden.

13. Der Ankauf eines Grundstückes ist erforderlich.

Eine Verbreiterung der Oskarstraße und der Tiergartenstraße ist durch die Verlegung der Straßenbahn nicht vorgesehen. Der Gustav-Adolf-Platz bleibt in seiner geometrischen Gestalt von dem Vorhaben unberührt. Ebenso sind bauliche Eingriffe in Grundstücke nicht vorgesehen.

Lediglich für die Einordnung der Zentralhaltestelle am Haltepunkt Strehlen sowie für die Gewährleistung der fußläufigen und Radfahrbeziehungen ist der Erwerb einer Teilfläche des Grundstücks Wiener Straße 98 erforderlich. Eine Einigung mit dem Eigentümer wird angestrebt.

14. Eine Zaunanlage sowie viele Gebäude in der Oskarstraße stehen unter Denkmalschutz.

Die unter Denkmalschutz stehenden baulichen Anlagen werden durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Lediglich die Zaunanlagen des Grundstücks Tiergartenstraße 42 müssen gemäß derzeitigem Planungsstand angepasst werden.

15. Es wird ein Beweis für die Notwendigkeit der Umverlegung gefordert.

Siehe Antwort zur Frage 4.

16. Die Gleisanlage wird durch ein Überflutungsgebiet geführt, eine Abstimmung mit dem Umweltamt ist erforderlich.

Die Führung der neuen Straßenbahntrasse über die Oskarstraße erfolgt in keinem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet. Erforderliche umwelttechnische Untersuchungen werden mit dem Umweltamt abgestimmt und werden Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

17. Als Alternative soll der alte Königsbahnhof ausgebaut und die S-Bahn zur Straßenbahn umverlegt werden.

Ein Ausbau des ehemaligen Königlichen Bahnhofs in Strehlen (ungefähr am Bahnkilometer 60,45 der Strecke Bodenbach - Dresden in Höhe der Eisenbahnüberführung Franz-Liszt-Straße gelegen) ist aus mehreren Gründen nicht möglich. Beispielfhaft seien folgende Aspekte benannt:

- Der alte Königsbahnhof liegt auf der bahnrechten Seite südlich der Fernbahngleise und kann eisenbahntechnisch nicht „nachgenutzt“ werden.
- Der zur Verfügung stehende Platz reicht nicht aus, um eine regelgerechte neue S-Bahn-Station einzuordnen.
- Die notwendigen Flächen sind überwiegend bebaut und befinden sich nicht im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

18. Diese Veranstaltung hätte viel früher stattfinden müssen, um die Bürgerinnen und Bürger einzubeziehen.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit erfolgte für die Planung der Straßenbahnneubaustrecke Tiergartenstraße – Oskarstraße gemäß der für Verkehrsbaumaßnahmen üblichen Verfahrensweise, d. h. vor der Beschlussfassung zur Vorplanung im Stadtrat wurde die Planung ausführlich in öffentlichen Sitzungen der Ortsbeiräte Prohlis und Altstadt vorgestellt und diskutiert. Zudem gab es über den gesamten bisherigen Planungsverlauf durch die DVB AG ausführliche Informationen zum Projekt Stadtbahn 2020 einschließlich des Teilprojektes Oskarstraße in entsprechenden Publikationen, in der Tagespresse sowie über das Internetportal der Verkehrsbetriebe. Im Frühjahr 2012 fand eine durch die SPD initiierte Informationsveranstaltung statt.

Bürger- und Einwohnerversammlungen sind kein regulärer Bestandteil von verkehrsbaulichen Planungen, sondern sind ein zusätzliches Instrument zur Information der Öffentlichkeit.

19. Die Umsteigestelle am Bahnhof Strehlen ist nicht nötig, die Strecke zum Wasaplatz zur Straßenbahn kann zu Fuß bewältigt werden.

Die Umsteigestelle ist für die in der Umgebung wohnenden Bürgerinnen- und Bürger tatsächlich nicht notwendig. Die Landeshauptstadt Dresden plant jedoch für alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt und dies im Zusammenhang mit der Netzgestaltung des ÖPNV. Am Haltepunkt Strehlen werden zukünftig Fahrgäste umsteigen, die ganz andere Fahrziele haben und diese nur mit verschiedenen Linien erreichen können. Für diese Fahrgäste ist der Weg zum Wasaplatz nicht attraktiv. Insbesondere werden Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen und Kinder von den barrierefrei gestalteten Umstiegsmöglichkeiten profitieren.

20. Alle Möglichkeiten zur Lärmreduzierung sollen ausgeschöpft werden.

Die geplante Verlegung der Straßenbahntrasse in die Tiergartenstraße/Oskarstraße stellt den Neubau eines Schienenweges im Sinne der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) dar. Damit besteht bei Überschreitung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Die notwendigen Schallschutzmaßnahmen werden durch einen Gutachter ermittelt, bewertet und mit oder nach Fertigstellung der Baumaßnahme durchgeführt. Das Gutachten wurde im Rahmen der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen erstellt. Es ist zwingender Bestandteil dieser. Insofern ist es ohnehin Ziel, alle Möglichkeiten zur Lärmreduzierung auszuschöpfen.

Entsprechend des Gutachtens vom Oktober 2013 führt die Baumaßnahme insgesamt an 28 Gebäuden dem Grunde nach zu Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen. Wegen der eingeschränkten Nutzung durch Verkehrslärm fallen für Außenwohnbereiche an fünf Gebäuden Entschädigungsleistungen an.

Mit aktiven Maßnahmen, wie z. B. dem Einsatz einer Kurvenschmieranlage sowie passivem Lärmschutz, wie z. B. Schalldämmlüfter, werden entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

21. Ein Gleissystem, das den Schienenschall voll isoliert, soll verwendet werden (Schweizer Modell).

Die in Dresden verwendete Oberbauform Rheda-City mit Schienenstegummantelung und elastischer Zwischenlage unter dem Schienenfuß ist ein akustisch optimiertes System mit einer schallschutz- und erschütterungstechnisch bewährten Konstruktion. Für die weitere Lärmreduzierung untersucht die DVB AG derzeit die Nutzung einer neuen Schienenzwischenlage.

Bei dem angesprochenen „Schweizer Modell“ handelt es sich um das System Phoenix. Das System basiert auf einer Schienenummantelung, die eine Maßnahme zur Erschütterungsminderung darstellt. Diese Bauweise erhebt keinerlei Anspruch auf Minderung der Schallabstrahlung, sondern wirkt als Körperschall-/Erschütterungsminderungsmaßnahme. Aus akustischer Sicht ergeben sich auch nach gutachterlicher Meinung keine wesentlichen Unterschiede zwischen dem System Phoenix RCS und der Dresdner Bauform Rheda City. Die Anforderungen an den Schallschutz werden mit dem hier verwendeten Dresdner Oberbau erfüllt.

22. Aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen sollen durchgeführt werden.

Siehe Antwort zur Frage 20.

23. Ein Gutachten zur Umweltverträglichkeit soll erstellt werden.

Durch das Umweltamt wird für jedes Vorhaben geprüft, ob ein Gutachten zur Umweltverträglichkeit erforderlich ist. Im Ergebnis dieser Prüfung sind für das Bauvorhaben ein Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, ein Artenschutzbeitrag sowie ein schalltechnisches Gutachten zu erstellen. Im Übrigen sind die Unterlagen, die zwingend für die Planfeststellung erforderlich sind.

24. Der Charakter des urbanen Wohngebietes soll erhalten bleiben.

Der Charakter des urbanen Wohngebietes bleibt erhalten.

Die historischen Grundrisse bleiben bis auf einen geringfügigen Eingriff unverändert. Eine Verbreiterung der Oskarstraße und der Tiergartenstraße ist durch die Verlegung der Straßenbahn nicht vorgesehen. Der Gustav-Adolf-Platz bleibt in seiner geometrischen Gestalt von dem Vorhaben unberührt. Ebenso sind bauliche Eingriffe in Grundstücke nicht vorgesehen.

Die Stadtbahn soll auf lange Sicht den Anteil des motorisierten Individualverkehrs in der Stadt zurückdrängen und den Busverkehr, welcher mit höheren Beeinträchtigungen des Stadtgebietes durch Lärm und Abgase verbunden ist, ablösen. Nur dadurch kann die Urbanität des Wohngebietes und der Stadtteile erhalten werden.

25. Die Straßenbahn sollte mit 20 bis 30 km/h in einem Bogen fahren, so könne der sternförmige Rundplatz erhalten werden.

Der Gustav-Adolf-Platz bleibt in seiner geometrischen Gestalt von dem Vorhaben unberührt. Für eine Führung der Straßenbahngleise auf der Kreisfahrbahn ist der Gustav-Adolf-Platz im Bestand zu klein. Eine Vergrößerung des Platzes unter erheblichem Eingriff in die angrenzenden Grundstücke wäre notwendig. Deshalb sowie auch aus Lärm- und Verschleißgründen infolge sehr enger Gleisradien ist eine solche Lösung nicht praktikabel.

26. Der Aufwand für die Umverlegung der Straßenbahn ist sehr hoch, vielleicht wäre die Umverlegung des S-Bahnhofes die einfachere Variante.

Die Umverlegung einer S-Bahn-Station kommt, soweit dies verkehrlich überhaupt sinnvoll ist, hinsichtlich der planungsrechtlichen, finanziellen und bautechnischen Aufwendungen de facto dem Neubau einer Station gleich und umfasst neben dem Bau der eigentlichen Verkehrsstation (Bahnsteig, Zu- und Abgänge, Wetterschutz, Informationsanlagen, Beleuchtung u. a.) auch die Anpassungen an die betroffene Gleisinfrastruktur. Dies beinhaltet u. a. die notwendigen Veränderungen und Anpassungen an den Gleisen und Weichen, an der Bahnstromversorgung, der Signal- und Sicherheitstechnik, der Telekommunikationsanlagen. Hinzu kommen noch die notwendigen Rückbauarbeiten der alten Verkehrsstation. Im konkreten Fall wären auch Teile der Eisenbahnüberführung Oskarstraße davon betroffen.

Die Verlegung des S-Bahn-Haltespunktes an die Wasastraße würde durch die oben beschriebenen Randbedingungen unwirtschaftlich und damit nicht mehr förderwürdig.

27. Die Streckenführung nach Blasewitz/Gruna müsse voran gebracht werden, um eine wirkliche Entlastung zu erreichen, wie auch die Linienführung nach Löbtau.

Die Weiterführung der Straßenbahntrasse in Richtung Gruna und Blasewitz wird langfristig angestrebt und ist dementsprechend als Zielstellung/Option im Verkehrsentwicklungsplan 2025+ enthalten.

Mit dem Projekt „Stadtbahn Dresden 2020“ werden u. a. die Ziele verfolgt, den ÖPNV in der Stadt Dresden attraktiver und wirtschaftlicher zu gestalten. Durch die höhere Platzkapazität von Straßenbahnen werden die im Busverkehr notwendigen Verstärkerleistungen entfallen. Zudem wird ein attraktiver ÖPNV zu einer Reduzierung von Fahrten im MIV beitragen.

Richtig ist, dass mit der Inbetriebnahme des Teilabschnittes Oskarstraße des Projektes „Stadtbahn Dresden 2020“ die Zahl der Busfahrten zunächst nicht reduziert werden kann. Dies wird erst möglich mit der Inbetriebnahme der Straßenbahn-Neubaustrecke Löbtau – Südvorstadt – Strehlen. Zu einer weiteren Reduzierung des Busverkehrs auf der Oskarstraße wird es kommen, wenn die Buslinie 61, wie geplant und wie im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes Dresden 2025+ vorgesehen, weiter in Richtung Osten auf Straßenbahnbetrieb umgestellt werden kann.

Mit der Realisierung der Neubaustrecke auf der Oskarstraße wird eine Teilspernung für den motorisierten Individualverkehr erfolgen, die eine Entlastung bis zu 3.000 Kfz-Fahrten pro Tag bewirkt.

28. Zum Umsteigen könnte der Hauptbahnhof genutzt werden, dort gibt es eine Vielzahl von Straßenbahnen.

Der Hauptbahnhof kann weiter als Umstiegspunkt genutzt werden. Nur für einen kleinen Teil der umstiegswilligen Fahrgäste des Hauptbahnhofes wird sich der Haltepunkt Strehlen zukünftig zum Umstieg anbieten. Die neue Haltestelle und die Stadtbahntrassen werden völlig andere Verkehrsrelationen miteinander verknüpfen und dort zum Umsteigen anregen. Darüber hinaus sollen an der neuen Haltestelle auch der Umstieg zwischen den Buslinien und der Umstieg zwischen den Buslinien und der Straßenbahn ohne zusätzliche Wege und barrierefrei möglich sein.

29. Der Wirtschaftlichkeitsfaktor soll geprüft werden.

Der Wirtschaftlichkeitsfaktor wurde bereits in der Vorplanung geprüft. Dies berücksichtigend hat der Stadtrat am 12. Juli 2012 die Vorplanung zur Verlegung der Straßenbahnstrecke von der Franz-Liszt-Straße – Wasastraße in die Tiergartenstraße – Oskarstraße bestätigt.

30. Ein ganzer Stadtteil wird abgewertet und Kulturgut zerstört.

Von einer Abwertung des Gebietes und einer Zerstörung von Kulturgut kann keine Rede sein.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine Verbesserung der Verkehrserschließung auch die Funktionalität von Stadtteilen verbessert und insofern diese aufwertet. Hier handelt es sich um ein ökologisch zu bevorzugendes Verkehrsmittel, das langfristig ein Verkehrsmittel (Bus) mit höheren Beeinträchtigungen des Stadtgebietes ablösen soll und darüber hinaus im gesamten Stadtgebiet den Anteil des motorisierten Individualverkehrs weiter zurückdrängen soll.

Darüber hinaus bleiben die historischen Grundrisse bis auf einen geringfügigen Eingriff erhalten. Eine Verbreiterung der Oskarstraße und der Tiergartenstraße ist durch die Verlegung der Straßenbahn nicht vorgesehen. Der Gustav-Adolf-Platz bleibt in seiner geometrischen Gestalt von dem Vorhaben unberührt. Ebenso sind bauliche Eingriffe in Grundstücke nicht vorgesehen.

Lediglich für die Einordnung der Zentralhaltestelle am Haltepunkt Strehlen sowie für die Gewährleistung der fußläufigen und Radfahrbeziehungen ist der Erwerb einer Teilfläche des Grundstücks Wiener Straße 98 erforderlich. Eine Einigung mit dem Eigentümer wird angestrebt. Auf dem Grundstück liegt kein Denkmalschutz.

Die unter Denkmalschutz stehenden baulichen Anlagen werden durch das Bauvorhaben nicht beeinträchtigt. Nur die Zaunanlagen des Grundstücks Tiergartenstraße 42 müssen gemäß derzeitigem Planungsstand angepasst werden.

31. Über die sanierte Wasastraße könnte die Linie 75 geführt werden.

Bei einer Verlegung der Linie 75 auf die Wasastraße – Franz-Liszt-Straße wäre die Anbindung zur S-Bahn nicht mehr gegeben. Zudem würden sich durch längere Fußwege die Umsteigebedingungen verschlechtern, da am Wasaplatz ein bahnsteiggleicher Umstieg zwischen der Linie 75 und den anderen Buslinien im Gegensatz zum Haltepunkt Strehlen nicht hergestellt werden kann.

32. Damit Busfahrer Zeiten ausgleichen können, soll eine Doppelhaltestelle vorgesehen werden.

Die Haltestelle „Haltepunkt Strehlen“ wird in beiden Richtungen als Doppelhaltestelle angelegt.

33. Der Schleichverkehr in der Herderstraße wird sich verschlimmern. Dort sollte ein verkehrsberuhigter Bereich geschaffen werden.

Die verkehrstechnische Untersuchung im Rahmen der Stadtbahnplanung in diesem Gebiet beinhaltet auch Aussagen zu sich verändernden Verkehrsströmen. Erste Untersuchungsergebnisse dazu liegen vor. Diese zeigen, dass die Einmündung Tiergartenstraße/Franz-Liszt-Straße ausreichend leistungsfähig ist, um die zu erwartenden Verkehrsströme aufzunehmen und sogar noch diesbezüglich Reserven aufweist. Es kann also davon ausgegangen werden, dass es zu keinem nennenswerten Schleichverkehr durch die Wohnstraße kommen wird, denn unter Beachtung der geplanten Tempo 30-Regelung in der Herderstraße weist eine Umfahrung der Einmündung Tiergartenstraße/Franz-Liszt-Straße keine Vorteile für „Durchfahrer“ auf.

Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass vorhandene öffentliche Straßen auch von nicht dort Wohnenden befahren werden. Nicht alle solcher Fahrten sind dabei aber dem sogenannten Schleichverkehr zuzuordnen. Aufschluss darüber kann nur eine konkrete Erhebung ergeben, die dann zu führen wäre, wenn es zu einer tatsächlichen spürbaren Erhöhung des Kfz-Verkehrs in der Wohnstraße käme. Es wird jedoch davon ausgegangen, dass sich durch die geplante Einengung der Herderstraße an der Einmündung zur Tiergartenstraße die untergeordnete Bedeutung dieser Straße die gewünschte Wirkung entfaltet.

34. Die Fahrradfahrenden sollten besser berücksichtigt werden.

Dem Radverkehr steht zukünftig in der Oskarstraße eine Verkehrsfläche neben dem Gleis bzw. im Seitenraum zur Nutzung zur Verfügung. Damit ist die Radverkehrsführung durchgängig gewährleistet. Separate Radverkehrsanlagen sind aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelegung durch Radfahrende nicht erforderlich.

Im Zuge der Tiergartenstraße werden eigene Radverkehrsanlagen neu hergestellt. Auf der Seite am Großen Garten werden die Radfahrerinnen und Radfahrer in Richtung Lennéplatz den gemeinsamen Rad-/Gehweg nutzen. In Richtung Karcherallee entsteht ein Radfahrstreifen auf der Fahrbahn.

Zudem ergeben sich Verbesserungen für den Radverkehr durch die vorgesehene Erweiterung der Bike&Ride-Anlage am Haltepunkt Strehlen.

Einwohnerversammlung zur geplanten Straßenbahngleisverlegung Tiergarten- Oskarstraße, die schriftlich übergeben wurden

Es sind nur die Vorschläge und Anregungen aufgeführt, die nicht oder nur teilweise in der Anlage 1 beantwortet wurden.

Vorschläge und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger:

1. Die Konzentration und die Verkehrsdichte des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist im Vergleich mit anderen Umstiegspunkten im Stadtgebiet viel zu hoch für das Villenviertel

Am Haltepunkt Strehlen soll und kann eine komfortable, barrierefreie Möglichkeit des Umstieges zwischen den städtischen Linien und der S-Bahn geschaffen werden. Es ist baulich und technisch nicht möglich, den Wasaplatz so umzugestalten, dass er diese Funktionen (außer S-Bahn) übernehmen könnte, obwohl er attraktive Versorgungsangebote bietet. Am Haltepunkt Strehlen können darüber hinaus durch den Anschluss an die S-Bahn weit mehr Fahrtziele miteinander verbunden werden. In der Tat werden dadurch der Haltepunkt und die Haltestellen in ihrer Bedeutung wesentlich aufgewertet und es ist mit einem deutlichen Anstieg der Fahrgastwechsel zu rechnen. Diese Konzentration ist beabsichtigt. Keine andere Stelle in diesem Stadtgebiet bietet ein vergleichbares Potenzial. Die ÖPNV-Erschließungsqualität ergibt sich nicht aus der Funktion des umgebenden Stadtgebietes als Verkehrsquelle, sondern aus der zentralen Lage und der Anbindung des Gebietes an die S-Bahn und insgesamt aus der Lage im Verkehrsnetz. Den ÖPNV als Ganzes attraktiver zu machen, ist das Ziel der Landeshauptstadt. Dazu gehört auch, attraktive Umsteigebeziehungen zu schaffen.

Mit zunehmender Komplettierung der Stadtbahntrasse kann langfristig die zunächst vorgesehene Dichte durch den Busverkehr zurückgenommen werden.

2. Verlagerung einzelner Buslinien aus der Oskarstraße in Straßen gleicher Größenordnung

Eine abschnittsweise Verlagerung von Buslinien in parallele Straßen der Oskarstraße führt zu einer Verteilung, die durch zusätzliche Abbiegevorgänge nicht nur Verzögerungen, sondern auch insgesamt Mehrbelastung durch Lärm und Abgase mit sich bringt. Eine Bündelung des Verkehrs ist vorzuziehen. Die parallelen Straßen sind nicht für Busverkehr geeignet. Ein zusätzlicher grundhafter Ausbau ist unwirtschaftlich.

3. Zusätzlich Sperrung für den MIV zwischen der Tiergartenstraße und der Wiener Straße

Eine Sperrung der Oskarstraße in diesem Abschnitt ist nicht zielführend, da insbesondere die Erschließung der anliegenden Grundstücke nicht mehr gewährleistet wäre.

4. Forderung nach Lärmpegelmessungen Durchführung aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen

Lärmpegelmessungen werden nicht durchgeführt. Die geplante Verlegung der Straßenbahntrasse in die Tiergartenstraße/Oskarstraße stellt den Neubau eines Schienenweges im Sinne der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) dar. Damit besteht bei Überschreitung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte ein Anspruch auf Lärmvorsorge. Die notwendigen Schallschutzmaßnahmen werden durch einen Gutachter ermittelt, bewertet und mit oder nach Fertigstellung der Baumaßnahme durchgeführt. Das Gutachten vom Oktober 2013 liegt vor. Die Baumaßnahme führt insgesamt an 28 Gebäuden dem Grunde nach zu Ansprüchen auf Lärmschutzmaßnahmen.

Wegen der eingeschränkten Nutzung durch Verkehrslärm fallen für Außenwohnbereiche an fünf Gebäuden Entschädigungsleistungen an.

5. Generelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h für ÖPNV und sonstigen Verkehr als aktive Lärmschutzmaßnahme

Nach § 45 Absatz 1 der Straßenverkehrsordnung kann die Straßenverkehrsbehörde die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken. Dabei hat die Behörde die Vor- und Nachteile solcher Maßnahmen, vor allem die Interessen der Anwohnerinnen und Anwohner und der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gegeneinander abzuwägen.

Eine Beschränkung der Benutzung, zum Beispiel durch die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, kommt nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Mittelungspegel in Wohngebieten die Richtwerte von 70 dB(A)/tags bzw. 60 dB(A)/nachts überschreitet. Der Mittelungspegel ist unter anderem aus der Verkehrsstärke, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und dem Zuschlag für die Straßenoberfläche nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) zu berechnen.

Das hierfür vorliegende Gutachten sieht keine Geschwindigkeitsbeschränkung als Lärmschutzmaßnahme vor.

6. Fahrbahn mit Flüsterasphalt

Der Einbau von lärmreduziertem Asphalt wird in Dresden zurzeit versuchsweise getestet. Eine Einführung in die Regelwerke als standardisierte Bauweise ist noch nicht erfolgt. In der weiteren Planung wird eine Prüfung in Abhängigkeit von den speziellen Randbedingungen für solche Bauweisen erfolgen.

7. Die Fußwege am Haltepunkt Strehlen sind in einem nicht hinnehmbaren Zustand

Die Oskarstraße wird im Bereich des Haltepunktes komplett einschließlich der Fußwege ausgebaut. Die Fußwege werden in diesem Bereich mit Betonpflastersteinen befestigt.

8. Ein- und Ausfahrt zur Liegenschaft Wiener Straße 75 dürfen nicht blockiert werden

Die im Bestand vorhandene Grundstückszufahrt auf der Oskarstraße wird auch nach der Realisierung des Vorhabens uneingeschränkt nutzbar sein.

9. Wilde Plakatierungen am Zaun des unbewohnten Flurstückes an der Ecke Wiener Straße/Oskarstraße (Entfernen und Bestrafung von Wiederholungstätern)

Das Anliegen steht nicht im Zusammenhang mit dem Vorhaben. Plakatierungen an privaten Zäunen sind statthaft zumal keine Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrsraumes gegeben ist.

10. Erweiterung des Sperrbereiches für den MIV zwischen Tiergarten- und Wiener Straße (offen für Anlieger eventuell einseitig von der Wiener Straße her)

Es ist nicht beabsichtigt, den genannten Abschnitt für den MIV zu sperren. Eine Reduktion der Verkehrsbelastung durch den MIV wird sich durch die verschlechterten Durchfahrbedingungen sowieso einstellen.

Siehe auch Antwort zu Frage 3.

11. Festschreibung der Höchstgeschwindigkeit für Bahn und Bus auf 30 km/h

Zulässige Höchstgeschwindigkeiten werden hoheitlich durch die Straßenverkehrsbehörde im öffentlichen Straßenverkehrsraum angeordnet. Abweichungen von der regulären Geschwindigkeit sind an den Maßstäben des § 45 Absatz 9 der Straßenverkehrsordnung zu messen.

Für die Oskarstraße ist keine besonders kritische Situation erkennbar. Durch die mit der Haltestelle und dem Knoten Wasaplatz verbundenen Brems- und Anfahrvorgänge ist für die ÖPNV-Fahrzeuge ohnehin kaum die maximal zulässige Geschwindigkeit erreichbar.

12. Alternativen für Bäume und zusätzliche Begrünung auf der Oskarstraße schaffen

Dieser Forderung kann nur begrenzt entsprochen werden. Ein Ersatz für die zu fällenden Bäume wird in der unmittelbaren Umgebung, auf der Tiergartenstraße, der Franz-Liszt-Straße, der Wasastraße und am Gustav-Adolph-Platz, geleistet.

13. Grüne Randstreifen in Fußweg integrieren (s. Gellertstraße/Wienerstraße)

Für die auf der Oskarstraße zu erhaltenden Bäume werden regelkonforme Baumscheiben und -gruben hergestellt. Am Gustav-Adolf-Platz ist zwischen Gehweg und Fahrbahn ein 3,25 m breiter Grünstreifen mit Baumpflanzungen vorgesehen.

14. Schaffung einer grünen Anbindung beidseits der Oskarstraße an den Großen Garten

Im Zuge der Tiergartenstraße wird die vorhandene Baumreihe mit neuen Bäumen ergänzt. Weitere Maßnahmen sind nicht möglich.

15. Unterbindung des Parkens auf dem Fußweg

Das Parken auf dem Gehweg ist untersagt und stellt eine Ordnungswidrigkeit dar. Zwischen Fahrbahn und Gehweg wird ein Hochbord eingebaut. Weitere bauliche Hindernisse sind nicht vorgesehen.

16. Ausgleichsbegrünung in anderen Stadtteilen ist unakzeptabel

Der Forderung wird entsprochen.

17. Prüfung ernsthafter Alternativen zur Gleisverlegung in die Oskarstraße

Die einzige Alternative, die die verkehrsplanerischen Ziele erfüllt, ist die Gleisstrecke Franz-Liszt-Straße/Wasastraße. Diese wurde bereits geprüft und bewertet. Aber der volkswirtschaftlich definierte Nutzen-Kosten-Faktor der Trasse in der Oskarstraße in Höhe von 1,34 übersteigt die Kosten für diesen Neubau deutlich. Dies berücksichtigend hat der Stadtrat am 12.07.2012 die Vorplanung zur Verlegung der Straßenbahnstrecke von der Franz-Liszt-Straße – Wasastraße in die Tiergartenstraße – Oskarstraße bestätigt.

18. Verknüpfung der Gleisverlegung in die Oskarstraße mit dem Stadtbahn 2020-Projekt, Zurückstellung des Bauabschnittes bis das Planfeststellungsverfahren zur Nossener Brücke abgeschlossen ist

Die Gleisverlegung in die Oskarstraße ist Bestandteil des Projektes Stadtbahn 2020 und ein Abschnitt der Neubaustrecke Löbtau – Südvorstadt – Strehlen.

Das Gesamtvorhaben kann nur in Abschnitten umgesetzt werden. Wegen der zeitlichen Prämissen ist eine parallele Bearbeitung erforderlich. Der Planungsfortschritt ist jedoch abschnittsweise verschieden. Auch die bauliche Umsetzung wird wegen der unterschiedlichen Bedingungen nicht zeitgleich sein können. Die Berücksichtigung der Forderung würde zum Scheitern des Vorhabens führen.

Das Vorziehen des Abschnittes Oskarstraße ist darüber hinaus wegen des kritischen Gleiszustandes in der Wasastraße angezeigt.

19. In das Finanzierungskonzept sollen alle Kosten korrekt eingearbeitet werden, die im Zusammenhang mit der Gleisverlegung in der Oskarstraße entstehen. Sie sollen den Stadträtinnen und Stadträten vor ihrer Entscheidung für das Bauprojekt vollumfänglich zur Kenntnis gegeben werden.

Im Finanzierungskonzept sind alle anrechenbaren Kosten enthalten. Die Kosten wurden dem Stadtrat bereits vorgelegt. Er hat sie in seiner Beschlussfassung zur Vorplanung der Neubautrasse Oskarstraße bereits berücksichtigt.

20. Die Antragskriterien für die Fördermittel aus dem GVFG sollen überprüft werden

Der Fördermittelantrag wurde bereits gestellt und liegt der Landesdirektion zur Prüfung vor.

21. Vorlage eines umfassenden Flutschutzkonzeptes und Sicherung der Folgekosten für erhöhten Wartungs- und Sanierungsbedarf der Gleisanlage sowie Einbeziehung des sächsischen Umweltministeriums in die Planungen

Die Führung der neuen Straßenbahntrasse über die Oskarstraße erfolgt in keinem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet. Erforderliche umwelttechnische Untersuchungen werden mit dem Umweltamt abgestimmt.

Flutschutz ist nur für die Dauer der Bauarbeiten erforderlich. Dafür ist die untere Umweltbehörde, also das Umweltamt der Landeshauptstadt zuständig. Das Umweltamt ist in die Planungen einbezogen.

22. Eine Machbarkeitsstudie soll vor der Eröffnung des Planfeststellungserfahrens öffentlich diskutiert werden.

Inzwischen liegt die Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) vor. Eine Machbarkeitsstudie war Grundlage für die Auslösung der Planung.

23. Ein unabhängiges Wirtschaftsgutachten zum Kosten-Nutzen-Aufwand sowie eine Überprüfung des Wirtschaftlichkeitsfaktors für das Rumpfprojekt Oskarstraße wird gefordert.

Für die gesamte Straßenbahnneubaustrecke Löbtau – Strehlen kann das Baurecht nur durch ein Planfeststellungsverfahren beantragt werden. Verfahrensträger ist die Landesdirektion Dresden, die unabhängig von der Landeshauptstadt Dresden entscheidet. Die Landeshauptstadt wird jedoch im Verfahren angehört.

Eine Kosten-Nutzen-Analyse ist für die Planfeststellung als auch für die Beurteilung der Förderwürdigkeit zwingend.

24. Eine unabhängige Verkehrsexpertenkommission soll eine Mängelanalyse erstellen und eine Lösung der Verkehrsprobleme am Wasaplatz erarbeiten, sowie diese öffentlich zur Diskussion vorstellen

Im Verfahren der Planfeststellung werden die Planungen von einer unabhängigen Behörde umfassend auf Einhaltung der Gesetze und Regelwerke geprüft und bewertet sowie die Belange aller Betroffener geprüft und bewertet.

Darüber hinaus werden für das Vorhaben Sicherheitsaudits und eine verkehrstechnische Untersuchung (VTU) erstellt, die Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen sind.

Planerisch ist der Wasaplatz Bestandteil dieses Neubauabschnittes. Die endgültige Lösung für den Wasaplatz kann verkehrstechnisch erst mit der Anbindung der Caspar-David-Friedrich-Straße umgesetzt werden. Diese ist Bestandteil der Planung des Abschnittes 1.3.

25. Gefordert wird eine unabhängige Verkehrsflussanalyse und eine Einarbeitung der Ergebnisse in die Planungen zur Gleisverlegung

Die geforderte Verkehrsflussanalyse liegt in Form der Verkehrstechnischen Untersuchung (VTU) vor. Dabei werden standardisierte Verfahren angewendet, die von Bearbeitern nicht verändert werden können. Die Ergebnisse sind in die Planung bereits eingeflossen.

26. Wie bereits 2011 von Fachleuten angeregt, soll ein genereller Stresstest durchgeführt werden, der belegt, ob die Oskarstraße überhaupt für das geplante Verkehrsaufkommen ausgelegt ist.

Dieser Stresstest ist Gegenstand der VTU. Er liegt vor und hat die erforderliche Leistungsfähigkeit der Oskarstraße nachgewiesen.

27. Wegen einer erheblichen Erhöhung der Durchfahrten des ÖPNV (von 1000 auf ca. 1400 pro Tag) wird weiterhin eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) gefordert.

Eine Umweltverträglichkeitsanalyse liegt vor. Sie ist zwingend Bestandteil der zur Planfeststellung einzureichenden Unterlagen.

28. Ein generelles Tempolimit auf 30 km/h auf der Tiergartenstraße, der Oskarstraße und im gesamten Wohngebiet wird gefordert.

Im Zuge der Neubaustrecke Tiergartenstraße/Oskarstraße sind keine Geschwindigkeitseinschränkungen erforderlich. Geschwindigkeitsreduzierungen im gesamten Wohngebiet sind derzeit ebenfalls nicht erforderlich.

29. Sperrung der Oskarstraße für Individualverkehr, außer Anliegerverkehr

Eine Sperrung ist nur für den Abschnitt zwischen der Wiener Straße und dem Gustav-Adolf-Platz vorgesehen. Dadurch und wegen der Behinderungen des Verkehrsflusses in der Haltestelle wird sich der durchfahrende Verkehr ohnehin erheblich reduzieren.

30. Den Hauseigentümerinnen bzw. Hauseigentümern soll ein Wertausgleich für die Minderung ihrer Grundstückswerte sowie ein finanzieller Ausgleich für Mietausfälle bzw. Mietminderungen aufgrund von Lärm und Baugeschehen gezahlt werden. Die Finanzierung dieser Zahlungen soll in das Projekt eingearbeitet und den Ortsbeiräten und Stadträten vorgelegt werden.

Die Minderung von Grundstückswerten sowie Mietausfälle sind von den Grundstückseigentümerinnen bzw. Grundstückseigentümern nachzuweisen und unterliegen einer Einzelfallbetrachtung.

31. Ein Konzept zur Vermeidung nächtlichen Beleuchtungsstressses ist vorzulegen, die Masten für Oberleitungen und Beleuchtung sind denkmalverträglich, individuell und möglichst eingepasst in die Umgebung zu gestalten und nicht im in Dresden üblichen Bahnstandard auszuführen.

Die Straßenbeleuchtung wird nicht verändert. Wegen des vorhandenen Höhenversatzes leuchten Autoscheinwerfer nicht in Wohnungen. Darüber hinaus wird sich die MIV-Belastung gegenüber dem Istzustand verringern. Darüber hinaus wird die Gestaltung technischer Anlagen mit den zuständigen Behörden abgestimmt.

32. Um die Wohnqualität nicht noch mehr abzuwerten, wird gefordert, weiterhin die Fußwege durchgehend in einer komfortablen Breite zu belassen, so dass Kinderwagen und Rollstuhlfahrerinnen bzw. Rollstuhlfahrern diese problemlos nutzen können.

Die Gehwege werden nicht verändert.

33. Die Parkplätze sollen komplett erhalten bleiben, damit die Anwohnerinnen und Anwohner und deren Anliefer- und Besucherverkehr wohnungsnah parken können.

Diese Forderung kann nicht umgesetzt werden. Die im Straßenzug Tiergartenstraße/Oskarstraße entfallenden 52 Stellplätze werden durch 126 neue Stellplätze im Straßenzug Franz-Liszt-Straße/Wasastraße ausgeglichen.

34. Gegen Funkenflug sind Schutzmaßnahmen vorzusehen.

Die bei der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) AG verwendeten Bauteile für die Fahrleitungsanlagen wie beispielsweise Trenner sind geprüft und betriebssicher gegen Funkenflug. Bei fachgerechtem Einbau dieser Bauteile und einem ordnungsgemäßen Überfahren dieser Bereiche tritt kein Funkenflug auf. Spezielle Schutzmaßnahmen gegen Funkenflug sind aus den genannten Gründen und dem Abstand der Fahrleitungsteile zur Fahrbahn nicht erforderlich.

35. Gefordert wird eine geeignete, dem historischen Vorbild ähnliche lückenlose Neubegrünung vor Ort vorzunehmen, um den Alleencharakter der Tiergartenstraße und der Oskarstraße wieder herzustellen. Die Stadtraumprägenden Bäume sind unter allen Umständen zu erhalten und mit geeigneten Maßnahmen vor Schäden während des Baus und durch die nachfolgende Verkehrsbelastung zu bewahren. Private Eigentümerinnen und Eigentümer sind von der Stadt Dresden dabei aktiv und finanziell zu unterstützen.

Es können nicht alle Baumstandorte erhalten werden. Der Alleencharakter auf der Tiergartenstraße bleibt erhalten. Ein Ersatz für die zu fällenden Bäume wird in der unmittelbaren Umgebung, auf der Tiergartenstraße, der Franz-Liszt-Straße, der Wasastraße und am Gustav-Adolph-Platz, geleistet. Die zu erhaltenden Bäume werden während der Bauzeit vor Beschädigung geschützt.

36. Die Stadt soll ein Konzept zum Tierschutz vorlegen, um das von der Baumaßnahme betroffene Biotop Kaitzbach und den Großen Garten sowie den Schutz seltener Tiere, wie Fledermäuse, Mauersegler, Insekten u. ä. vor Beeinträchtigungen durch die Verkehrsanlage, deren Beleuchtung und den Bau zu gewährleisten.

Dieser Forderung wird mit der Umweltverträglichkeitsuntersuchung entsprochen. Durch diese werden alle vorkommenden Schutzgüter berücksichtigt.

37. Durch den immensen Eingriff in den Stadtteil Strehlen, das Wohngebiet um den Gustav-Adolf-Platz und den Wasaplatz wird der Stadtteil abgewertet. Daher soll ein Maßnahmenkonzept im Sinne des Stadtentwicklungskonzeptes 2015 sowie der Agenda „Lebenswerte Stadt“ durch die Stadt vorgelegt werden. Dieses soll öffentlich diskutiert werden.

Für die gesamte Straßenbahnneubaustrecke zwischen Löbtau und Strehlen werden im Rahmen der Planungen gestalterische Begleitplanungen erstellt. Für die Neubaustrecke Oskarstraße konzentrieren sich diese vorrangig auf die Schwerpunkte Wasaplatz, Gustav-Adolf-Platz und das Umfeld des Haltepunktes Strehlen. Sie belegen keine Ab-, sondern eine Aufwertung der Stadtgebiete entlang der Strecke.

Für den Bereich Wasaplatz gab es dazu eine Bürgerversammlung am 30. Januar 2013 als Auftaktveranstaltung, weitere Veranstaltungen zur Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse sind vorgesehen. Die städtebaulichen und grünordnerischen Begleitplanungen für die Straßenbahnneubaustrecke Tiergartenstraße – Oskarstraße einschließlich des Gustav-Adolf-Platzes sind Bestandteil der Entwurfs- und Genehmigungsplanung, welche Anfang 2014 durch die DVB AG zur Planfeststellung bei der Landesdirektion Dresden eingereicht werden soll. Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erfolgt eine öffentliche Auslegung der Unterlagen, welche der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Einsichtnahme sowie zur Einbringung von Einwänden und Hinweisen gibt.

Konzepte wie das Integrierte Stadtentwicklungskonzept – Zukunft Dresden 2025+ (INSEK) beziehen sich auf das gesamte Stadtgebiet bzw. größere Teilgebiete und sind somit nicht geeignet zur Beurteilung relativ kleinräumiger Maßnahmen.

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Zukunft Dresden 2025+ bestimmt als zentrales Steuerelement der Verwaltungsführung prioritäre Aktivitäten der Stadtentwicklung. Damit werden Stadtentwicklungsziele gesetzt, räumliche Handlungsschwerpunkte bestimmt und letztlich Maßnahmen zur Zielerfüllung festgelegt. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Zukunft Dresden 2025+ bindet als informelle Planung nur die Stadt selbst und entfaltet keine unmittelbare Außenwirkung; es stellt die Grundlage für Fördermittelvergaben dar und ist somit wichtige Voraussetzung für das Akquirieren zusätzlicher Finanzmittel auf den Ebenen der Europäischen Union, des Bundes und des Freistaates.

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass eine Verbesserung der Verkehrserschließung auch die Funktionalität von Stadtteilen verbessert und insofern diese aufwertet. Hier handelt es sich um ein ökologisch zu bevorzugendes Verkehrsmittel, das langfristig ein Verkehrsmittel (Bus) mit höheren Beeinträchtigungen des Stadtgebietes ablösen soll und darüber hinaus im gesamten Stadtgebiet den Anteil des motorisierten Individualverkehrs weiter zurückdrängen soll.

38. Die Haltestelle Lockwitzer Straße/Wasaplatz soll nicht als Kaphaltestelle ausgebaut werden. Durch die derzeitige Form bleibt der Verkehrsfluss am Wasaplatz erhalten.

Nur durch das Haltestellenkap wird es möglich, die Haltestelle barrierefrei herzustellen. Die Herstellung barrierefreier Zugänge zu den ÖPNV-Verkehrsmitteln ist im Personenbeförderungsgesetz festgeschrieben und bis 2020 umzusetzen.

39. In der Konzentration sensibler Medien sowie Zentralisierung und Schaffung von Verkehrsknotenpunkten liegt Gefährdungspotenzial. Die Stadt soll ein Sicherheitskonzept erarbeiten, wie dem begegnet werden kann.

Das geforderte Sicherheitskonzept ist nicht erforderlich. Bei der Planung und dem Bau von Verkehrsanlagen und unterirdischen Leitungen sind bereits umfangreiche Sicherheitsvorschriften zu beachten, die das gewährleisten. Ein Sicherheitsauditbericht liegt bereits vor.

40. An allen anliegenden Gebäuden der Tiergartenstraße, der Oskarstraße, der Wiener Straße, der Julius-Otto-Straße, der Gustav-Adolf-Straße und der Wasastraße sind Sicherungsgutachten durch von der Stadt Dresden beauftragte unabhängige Gutachter vor Beginn jeglicher Baumaßnahmen durchzuführen.

Die geforderten Sicherungsgutachten werden im Auftrag der DVB AG als Auftraggeberin der Bauleistungen beauftragt.

41. Um den Wertverlust der Immobilien für private Eigentümerinnen und Eigentümer abzumildern soll mitgeteilt werden, wie die Stadt Dresden die Eigentümer entschädigen wird. Dabei soll die Stadt Dresden auf alle betroffenen Eigentümer zugehen und nicht abwarten bis oder ob diese ihre Ansprüche vor Gericht geltend machen.

Die Stadt geht davon aus, dass den Eigentümerinnen und Eigentümern durch die Errichtung der Straßenbahntrasse kein Wertverlust entsteht. Die vorliegende gestalterische Begleitplanung belegt keine Ab-, sondern eine Aufwertung der Stadtgebiete entlang der Strecke. Darüber hinaus verbessert sich die Anbindung an den ÖPNV für die umliegenden Grundstücke. Die Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr bleibt erhalten, wird höchstens geringfügig beeinträchtigt.

Wegen der eingeschränkten Nutzung durch Verkehrslärm fallen für Außenwohnbereiche an fünf Gebäuden Entschädigungsleistungen an, die von der DVB AG zu übernehmen sind.

42. Sofortiger Stopp aller Pläne und Vorhaben einer Bebauung des Überflutungsgebietes Oskarstraße, keine Verlagerung der Flutproblematik in angrenzende Parks, Grundstücke, Kleingärten, Nebenstraßen.

Die Führung der neuen Straßenbahntrasse über die Oskarstraße erfolgt in keinem ausgewiesenen Überschwemmungsgebiet. Erforderliche umwelttechnische Untersuchungen werden mit dem Umweltamt abgestimmt.

Flutschutz ist nur für Dauer der Bauarbeiten erforderlich. Dafür ist die untere Umweltbehörde, also das Umweltamt der Landeshauptstadt zuständig. Das Umweltamt ist in die Planungen einbezogen.

43. Für den Fall, dass eigene Vorgaben und Gesetze ignoriert werden, gelten im Folgenden die jeweils angeführten Mindestanforderungen

Bei der Planung werden und können keine Gesetze, Richtlinien und Vorgaben ignoriert werden.

44. Öffentliche Diskussion einer Machbarkeitsstudie vor der Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens

Es wurden bereits fortgeschrittenere Planungsstadien als eine Machbarkeitsstudie absolviert. Die öffentliche Diskussion darüber fand in der Einwohnerversammlung am 9. September 2013 statt. Inzwischen liegt die Genehmigungsplanung vor. Mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens werden diese Unterlagen öffentlich ausgelegt.

45. Öffentliche Diskussion von wirtschaftlichen Alternativen, wie flexible, bedarfsgepasste, nachfrageorientierte Beförderungseinheiten, spezieller Schulbusverkehr.

Wesentlichstes Ziel der vorliegenden Planung ist die Steigerung der Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV durch die Herstellung einer sinnvollen Verknüpfung von Straßenbahn und S-Bahn am Haltepunkt Dresden-Strehlen. Mit der Verlegung der Straßenbahnstrecke in die Tiergartenstraße – Oskarstraße einschließlich der neuen, barrierefreien Zentralhaltestelle sollen sowohl das Umsteigen S-Bahn/Straßenbahn bzw. S-Bahn/Bus, als auch das Umsteigen Straßenbahn/Bus „Bord an Bord“ ermöglicht werden. Zudem ergibt sich die Möglichkeit der Anschlussgewährung der einzelnen Verkehrsmittel des ÖPNV, welche am Wasaplatz aufgrund der baulichen Randbedingungen nicht realisierbar ist.

Eine Dezentralisierung würde dem beschriebenen Ziel entgegenstehen.

Die Relation Schillerplatz – Löbtau ist eine wichtige nachfragestarke Busrelation, die bedarfsgerecht durch Busse der Linien 61, 63 und von Verstärkerfahrten der E 61 bedient wird. Insgesamt ist sogar diese Relation von den Fahrgastzahlen her straßenbahnwürdig. Es besteht hier die langfristige Option des schrittweisen Ersatzes des Busverkehrs durch Straßenbahnverkehr. Der Schülerverkehr wird grundsätzlich durch die Fahrten des ÖPNV abgedeckt, sodass ein spezieller Schulbusverkehr in diesem Bereich nicht erforderlich ist.

46. Offenlegung und öffentliche Diskussion der Antragskriterien für die Fördermittel im Stadtrat und in unabhängiger öffentlicher Verkehrsexpertenkommission

Die Antragskriterien für die Vergabe von Fördermitteln sind vom Fördermittelgeber, hier des Bundes, im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) festgeschrieben. Aus einer öffentlichen Diskussion darüber ergibt sich kein Änderungspotenzial für das Vorhaben.

47. Sofortige Beendigung der Fördermittelabgriffspolitik „Egal zu welchem Zweck“. 48. Sinnvoller Einsatz von Fördermitteln für bisher sträflich unterversorgte Bereiche wie Bildung, Kultur, Soziales, etc.

Fördermittel für den ÖPNV können nicht auf andere Bereiche umgewidmet werden. Mit der Förderung der kostenintensiven Vorhaben unterstützt der Bund die Schaffung alternativer, umweltfreundlicher Verkehrsstrukturen und Verkehrsmittel, die von den Gemeinden allein nicht finanzierbar wären.

49. Solidarisch, soziales Agieren gegenüber Bundesländern und Kommunen mit deutlich schlechter gestellter ÖPNV-Infrastruktur, Beendigung der diesbezüglichen Dresdner „Raffgierpolitik“

Die Bundesmittel stehen gleichberechtigt allen Bundesländern, Kreisen, Gemeinden und Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Über den Ausbau der ÖPNV-Struktur entscheiden diese Körperschaften jeweils eigenverantwortlich. Die Verteilung der Fördermittel ist Sache des Bundes.

Die Willensbildung in der Landeshauptstadt ist bereits mit dem Verkehrskonzept von 1994 schwerpunktmäßig auf die Stärkung und den Ausbau des ÖPNV gerichtet. Diese Linie führt das Projekt Stadtbahn 2020 mit der Neubaustrecke Löbtau - Strehlen zielgerichtet fort.

50. Langsamere und gleichmäßigere, damit leisere Fahrweise

Die DVB AG schult die Busfahrerinnen und Busfahrer regelmäßig auch hinsichtlich einer effektiven gleichmäßigen Fahrweise.

51. Lärmschutzwände

Der Bau von Lärmschutzwänden ist nicht notwendig und nicht vorgesehen.

52. Verbinden der Stadtteile Löbtau, Striesen und Blasewitz über lärmverträglichere Ausweichrouten

Lärmverträglichere Routen stehen nicht zur Verfügung. Verlagerung des Busverkehrs vom Hauptstraßen- in das Nebenstraßennetz ist nicht möglich. Die Nebenstraßen sind nicht für den Busverkehr ausgebaut.

53. Öffentliche Ausschreibung eines Ideen- und Planungswettbewerbes zur lebenswerten Gestaltung betroffener Gebiete

Dazu liegt bereits eine gestalterische Begleitplanung vor.

54. Bogenförmige Gleisverlegung am Wasaplatz und am Gustav-Adolf-Platz zur Quasiwiederherstellung der grünen Mitte am Wasaplatz und am Gustav-Adolf-Platz und zum Baumschutz

Die vorgeschlagene Trassenführung ist gleisgeometrisch nicht umsetzbar. Die dafür erforderlichen Radien liegen unter den zulässigen Mindestradien. Der in den Straßenraum erforderliche Eingriff bedingt den teilweisen Rückbau der Bushaltestellen am Wasaplatz, die aber auch nach dem Ausbau der Trasse Tiergartenstraße/Oskarstraße weiterhin benötigt werden. Gleisgeometrisch ist die zukünftige Straßenanbindung der Caspar-David-Friedrich-Straße mit der vorgeschlagenen Geometrie nicht realisierbar.

55. Wirksamer Schutz vor nächtlichem Zusatzstress

Die Forderung ist zu allgemein formuliert und dadurch nicht nachvollziehbar.

56. Vollständiger finanzieller Ausgleich für alle entstehenden Verluste und Nachteile der Anwohner

Es werden diejenigen Verluste und Nachteile ausgeglichen, für die es eine Anspruchsgrundlage gibt. Verlust und Nachteile sind von den Anwohnerinnen und Anwohnern nachzuweisen und unterliegen einer Einzelfallbetrachtung.

57. Nach den Planungsunterlagen ist die stadtauswärtige Haltestelle am Haltepunkt Strehlen nur bedingt behindertentauglich, da der sichere Fußweg der Oskarstraße, unter dem sich der Kaitzbach befindet, nur über Treppen erreicht werden kann.

Die Feststellung ist richtig. In den weiteren Planungsphasen werden noch Lösungen vorzusehen sein.

58. Prüfung des Vorschlages: „Der Ausbau des alten Königsbahnhofes an der Franz-List-Straße würde sämtliche Intentionen (Knotenpunkt, Straßenbahnanbindung via Wasastraße schon vorhanden, etc.) der DVB AG und der Stadtoberen leicht und ohne all die aufgeführten Schwierigkeiten erfüllen. Dabei würde diese Variante der Stadt keinen Euro kosten.

Der Vorschlag wurde geprüft und als nicht umsetzbar eingestuft. Die Lösung wäre nicht kostenfrei plan- und umsetzbar.

Siehe auch Antworten auf die Fragen 17 und 26 in Anlage 1.

**59. „Sanierung und Erhalt vor Neubau!“ (Peter Ramsauer 2013)
Kostengünstigere Sanierung oder Reparatur der bestehenden leistungsfähigen, historisch wertvollen und 20 Prozent kürzeren Gleisanlage in der Wasastraße und Franz-Liszt-Straße (Gleise auf der Franz-Liszt-Straße sowie Masten und Oberleitungssystem auf der Wasastraße wurden erst 2007 aufwendig saniert).**

2007 erfolgte nur eine Notreparatur der Gleise auf der Franz-Liszt-Straße. Der heutige Gleiszustand in der Franz-Liszt- und der Wasastraße ist kritisch, weshalb die Neubaustrecke in der Oskarstraße so schnell wie möglich gebaut werden soll. Die Fahrleitungsanlage hatte durch Verschleiß die Betriebsfähigkeitsgrenze erreicht. Eine Erneuerung konnte nicht mehr verschoben werden. Wiederverwendungsfähige Bauteile werden nach dem Rückbau der Anlagen an anderen Straßen wieder eingebaut.

60. Aufforstung des Wasaplatzes nach historischem Vorbild zur Bildung des lange geforderten Stadtteilzentrums

Nachpflanzungen im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen können nur dort eingeordnet werden, wo sie die Funktionalität und die Sicherheit der Verkehrsanlagen nicht beeinträchtigen.

61. Ausfahrten dürfen nicht in „Andienbuchten“ einbezogen sein (Oskarstraße 4). Das Benutzen der Grundstücksausfahrt muss uneingeschränkt gewährleistet sein.

Die Forderung wird erfüllt.

62. Bereitstellung von zusätzlichen Finanzmitteln um die genannten Forderungen vollumfänglich zu garantieren.

Diese Forderung ist nicht notwendig, da alle im Planfeststellungsbeschluss festgelegten Maßnahmen ohnehin finanziell abgesichert werden können.

63. Welches Verkehrsaufkommen soll zum neu zu schaffenden Knotenpunkt umgeleitet werden, um ein gewachsenes, mit reichlich großen denkmalwürdigen Gebäuden ausgestattetes und städtebaulich bedeutendes Stadtbild zu zerstören?

Es erfolgt künftig eine Verknüpfung der Straßenbahnlinie 13 mit den Buslinien 61, 63, 75, 85 sowie mit den S-Bahnlinien S1 und S2. Damit werden optimale Umstiegsverhältnisse in verschiedene Richtungen der Stadt geschaffen. Bis zur Realisierung der Stadtbahn in Richtung Löbtau wird zusätzlich die Linie 9 dort verkehren.

Das denkmalwürdige Stadtbild wird nicht zerstört.

64. Welche Veränderung der Straßenbreite ist notwendig auf Kosten des Fußweges, um das Straßenbahngleis aufzunehmen?

Die Straße wird nicht verbreitert. Die Gehwege bleiben wie im Bestand.

65. Wie soll der Verkehr unterhalb der Eisenbahnbrücke aufgenommen werden - auf Kosten des Fußweges?

Die Gehwege im Haltestellenbereich werden breiter gestaltet, da gerade wegen der angestrebten Verknüpfung zwischen S-Bahn und städtischen Linien die Fußgänger- und Radwegbeziehungen wichtig sind. Die Verbreiterung geht zu Lasten des Fahrbahnbereiches und eines anliegenden Grundstückes. Zur Gewährleistung der Funktionalität muss der Haltestellenbereich vom MIV freigehalten werden.

66. Wie sollen die Bremsgeräusche der Straßenbahn Richtung Bahnhof reduziert werden (Bachüberquerung, Ampel, Sackgasse)?

Es wird im erforderlichen Rahmen eine Gradientenabsenkung vorgenommen. Durch das Bremsen entstehen keine unzulässigen Lärmbelästigungen.

67. Für Straßenbahngäste entsteht eine längere Fahrzeit durch die längere Fahrstrecke und zusätzliche Haltestelle. Sind auch Sie gefragt worden?

Die Fahrzeit wird sich nicht verlängern.

68. Wie soll der Verkehr von den Sternstraßen zum Gustav-Adolf-Platz gestaltet werden (Ringverkehr, Ampel, Sackgasse)?

Alle Zulaufstraßen bleiben weiter angebunden. Die Vorfahrt regelt sich wie bei gleichrangigen Straßen (rechts vor links). Die Querung der Gleisstrecke wird als Bahnübergang beschildert.

69. Wie kommen die Einwohnerinnen und Einwohner mit ihren Fahrzeugen zu den Grundstücken (über die Gleise oder Umfahrungen) bzw. zum Aussteigen und Ab-laden?

Die Erschließung für die Anwohnerinnen und Anwohner ändert sich nicht. Die Grundstückszufahrten bleiben erhalten. Auf der Oskarstraße zwischen Tiergartenstraße und Wasaplatz entstehen drei Andienbuchten für die Anwohner.

70. Entstehen Kosten bei der Erneuerung der Medien für die Grundstückseigentü-merinnen und Grundstückseigentümer?

Den Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümern entstehen keine Kosten aus der Erneuerung der Medien.

71. Wer trägt die Kosten für die Grundstückswertminderung des gesamten Wohnbe-reiches?

Kosten, die sich aus einer Grundstückswertminderung ergeben, wird die DVB AG tragen. Die Minderung von Grundstückswerten sowie Mietausfälle sind von den Grundstückseigentü-merinnen und Grundstückseigentümern nachzuweisen und unterliegen einer Einzelfallbetrach-tung.

72. Liegt eine Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler vor?

Nein, es liegt keine Stellungnahme des Bundes der Steuerzahler vor.

73. Sind die Einwohnerinnen bzw. Einwohner und Betroffenen nicht auch Bürgerinnen und Bürger der Stadt , welche die erreichte Wohnqualität und ihr Eigentum verteidigen und berechtigt sind, zu verlangen, von der Oberbürgermeisterin unterstützt zu werden?

Diese Fragen stehen außer Zweifel. Jedoch muss im Interesse der gesamtstädtischen Entwicklung auch eine lokale Entwicklung möglich sein. Dabei sind umfassende Abwägungsprozesse erforderlich, die auch dazu führen können, dass Interessen Einzelner den öffentlichen Interessen untergeordnet werden müssen.

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates

Sitzung am: 22.01.2009
Beschluss-Nr.: A0685-SR77-09

Original A 64
Ø Amt 66
Ø Amt 67
Ø Büro GB 6
la
29.01.09

Gegenstand:

Verlängerung der Straßenbahntrasse der Linie 11 nach Schönfeld-Weißig

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt:

1. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, gemeinsam mit der Dresdner Verkehrsbetriebe AG eine Prioritätenliste für mögliche Straßenbahn-Streckennetzerweiterungen bis zum 31.03.2009 als Bestandteil des künftigen Verkehrsentwicklungsplanes vorzulegen. Dabei sind Fahrgastpotentiale, Fördermöglichkeiten, insbesondere durch Bundesmittel, sowie die Übereinstimmung mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) darzustellen.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, einen Teilverkehrsentwicklungsplan für das Schönfelder Hochland zu erstellen. Die wesentlichen Ziele des Teilverkehrsentwicklungsprogrammes sind in die gesamtflächige Betrachtung und die Analyse der bestehenden Verkehrsverhältnisse mit aufzunehmen. Das Aufzeigen von Verbesserungspotentialen und Handlungsspielräumen für die Landeshauptstadt Dresden und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG mit deren Umsetzung unter der Beachtung des Kosten-Nutzen Faktors.

i.V. Detlef Sittel
Helma Orosz
Oberbürgermeisterin

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/024/2011)

Sitzung am: 03.03.2011

Beschluss zu: V0812/10

Gegenstand:

Grundhafte Erneuerung der Tiergartenstraße zwischen der Franz-Liszt-Straße und der Karcherallee sowie Neubau der Durchlässe des Kaitzbaches und des Kaitzbachabschlages am Knoten Oskarstraße

Beschluss:

Der Stadtrat stimmt der Entwurfsplanung für die grundhafte Erneuerung der Tiergartenstraße zwischen der Franz-Liszt-Straße und der Karcherallee sowie der Durchlässe des Kaitzbaches und des Kaitzbachabschlages am Knoten Oskarstraße gemäß Anlage zu.

Helma Orosz
Vorsitzende

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates
(SR/010/2010)

Sitzung am: 18.03.2010

Beschluss zu: A0048/09

Original A61

Ø SR10 686

1/5
25.3.10

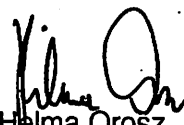
Gegenstand:

Straßenbahnnetzerweiterung Johannstadt – Zentrum – Plauen

Beschluss:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt:

1. Die Straßenbahnnetzerweiterung zwischen Dresden-Johannstadt (Uni-Klinik) über das Dresdner Zentrum bis hin nach Plauen (Budapester Straße/Chemnitzer Straße) zu unterstützen und die dazu notwendigen Planungsschritte voranzutreiben.
2. Für die neu zu bauenden Strecken in Abstimmung mit der DVB AG noch in diesem Jahr Machbarkeitsstudien und eine Nutzen-Kosten-Analyse nach dem Verfahren einer standardisierten Bewertung in Auftrag zu geben, um die Förderfähigkeit nachweisen und Fördermittelanträge stellen zu können.
3. Parallel dazu nach dem Vorbild der Pilotlinie 2 die Möglichkeit zu prüfen, ein Gesamtpaket zur Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs in der Nord-Süd-Relation zu schnüren, mit dem sich Dresden um Fördermittel aus dem ÖPNV-Bundesprogramm gemäß dem GVFG § 6 Absatz 1 bewerben kann.


Helma Orosz
Vorsitzende

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates
(SR/011/2010)

Sitzung am: 15.04.2010

Beschluss zu: V0405/10

Gegenstand:

Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung

Beschluss:

1. Der Stadtrat bestätigt die Prioritätenliste für Straßenbahn-Neubaustrecken gemäß Anlagen 3 und 4 der Vorlage als Grundlage für die weiteren Planungen. Diese Prioritätenliste soll als aktualisierte Netzkonzeption in die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 der Landeshauptstadt Dresden einfließen.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Planungen für die Neubaustrecken der höchsten Prioritätsstufe A bevorzugt fortzuführen.
3. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die kurzfristige Umsetzung von Strecken der Prioritätsstufe A im Rahmen eines Bundesförderprogramms zu prüfen. Das Prüfergebnis ist dem Stadtrat im II. Quartal 2010 vorzulegen.


Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister


Helma Orosz
Vorsitzende

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/043/2012)

Orig. AG1
Ø AG6
Ø Büro G36

Sitzung am: 12.07.2012

Beschluss zu: V1480/12

Ullo.
20.07.12

Gegenstand:

Stadtbahn 2020 – Sicherung der Vorplanung

Beschluss:

1. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) den von der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) eingereichten geänderten Rahmenantrag Stadtbahn Dresden 2020 vom September 2011 mit den Strecken Löbtau – Südvorstadt – Strehlen und Bühlau – Weißig befürwortet. Der angepasste Rahmenantrag wurde dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Prüfung übergeben.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Planungen für das Teilprojekt 1 Löbtau – Strehlen und für das Teilprojekt 2 Bühlau – Weißig fortzusetzen. Zur Beschleunigung des Planungsprozesses ist die Vorplanung für die entsprechenden Streckenabschnitte unverzüglich unter Einbeziehung von Kapazitäten der DVB AG zu beginnen.
3. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, zur frühzeitigen Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Ortsbeiräte und Ortschaftsräte in den Planungsprozess eine geeignete Form der Öffentlichkeitsbeteiligung vorzusehen.
4. Für das Projekt Stadtbahn 2020 sind für den mittelfristigen Finanzplan des Straßen- und Tiefbauamtes für die Jahre 2014 bis 2017 jährlich zusätzlich 300.000 Euro für die Planung erforderlich.


i.v.
Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/043/2012)

Orig. AG1
Ø AG6
Ø Büro 636

Sitzung am: 12.07.2012

Beschluss zu: V1541/12

Ulb.
20.07.12

Gegenstand:

Vorplanung Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße – Oskarstraße

Beschluss:

1. Der Stadtrat bestätigt die Vorplanung zur Verlegung der Straßenbahnstrecke von der Franz-Liszt-Straße – Wasastraße in die Tiergartenstraße – Oskarstraße gemäß Anlage 2 als Grundlage für die weitere Planung.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, innerhalb der nächsten 18 Monate den Wasaplatz bis zur Planfeststellungsreife der Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße – Oskarstraße unter Einbeziehung der geplanten Stadtbahntrasse in seiner städtebaulichen, freiräumlichen und verkehrlichen Gestaltung zu planen. Dabei sind Formen aktiver Bürgerbeteiligung zu nutzen.
3. Maßgebliche Änderungen im weiteren Planungsprozess werden dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau zur Beschlussfassung vorgelegt und den Ortsbeiräten Altstadt und Prohlis zur Kenntnis gegeben. Die Planung zum Wasaplatz wird dem Ausschuss zur Kenntnis gegeben.
4. Das Bauvorhaben ist in Abhängigkeit der Haushaltssituation für die Jahre 2013 bis 2015 über eine gesonderte Vorlage finanziell im Haushalt der Landeshauptstadt Dresden zu sichern.
5. Im Sinne einer frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sind geeignete Mittel zur Information, Diskussion und Vorstellung der Planungen bereits vor der Festlegung der Vorzugsvariante zu finden (bspw. in Form einer Bürgerversammlung).
6. Der Wasaplatz als Stadtteilzentrum Strehlens und attraktive Einkaufsmöglichkeit ist unbedingt zu erhalten. Auch während der Bauzeit muss ein unbeschwerter Einkauf in den dortigen Geschäften möglich sein. Dafür ist die Einbeziehung des IG Wasaplatz e. V. in die Vorplanungen sicherzustellen.

7. Bei den Planungen ist insgesamt auf eine hohe Stadtbildverträglichkeit zu achten, die den Charakter des historisch gewachsenen Villenviertels und den Alleencharakter der Oskarstraße erhält. Die Entwurfsplanungen sind dem Ortsbeirat visualisiert darzustellen.
8. Die Verwaltung informiert den Stadtrat regelmäßig über den Stand der Planungen und Finanzierung des gesamten Stadtbahnprojekts der direkten Verbindung von Löbtau nach Blasewitz um sicherzustellen, dass das Verbindungsstück Tiergartenstraße – Oskarstraße tatsächlich Teil eines größer angelegten ÖPNV-Vorhabens ist.

 **Dirk Hilbert**
Erster Bürgermeister

 **Helma Orosz**
Vorsitzende

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/056/2013)

Sitzung am: 20.06.2013

Beschluss zu: A0711/13

Orig. AG1
Ø Büro G36

Tib. 01.07.13

Gegenstand:

Einwohnerversammlung zur geplanten Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße - Oskarstraße und zur Umgestaltung der Oskarstraße/Wasaplatz

Beschluss:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt,

1. eine Einwohnerversammlung nach § 22 Abs. 1 SächsGemO zur geplanten Straßenbahnverbindung Tiergartenstraße – Oskarstraße und der damit verbundenen Umgestaltung der Oskarstraße und des Wasaplatzes nach den Sommerferien durchzuführen.
2. die auf der Einwohnerversammlung vorgebrachten Vorschläge, Anregungen und Bedenken zur Planung der Straßenbahnverbindung und zum Umbau der Oskarstraße und des Wasaplatzes dem Stadtrat gemäß § 22 Abs. 4 SächsGemO vorzulegen.

i.v.
Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister