

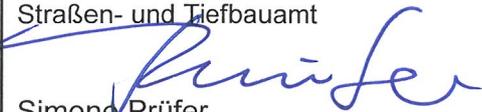
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften
Straßen- und Tiefbauamt
St. Petersburger Straße 9, 01069 Dresden
Straße: B6

Äußerer Stadtring West Dresden – HA 5
Hamburger Straße
zwischen Alte Meißner Landstraße und Weißeritzbrücken
einschließlich EÜ- Bauwerk km 2,182 mit Haltepunkt Dresden Cotta (Strecke 6248)

PROJIS-Nr.:

FESTSTELLUNGSENTWURF

- Unterlage 0-
Vorwort zum gemeinsamen
Planfeststellungsverfahren

<p>aufgestellt: Straßen- und Tiefbauamt</p>  <p>Simone Prüfer Amtsleiterin Straßen- und Tiefbauamt Dresden, 02.11.2020</p>	

Vorwort zum gemeinsamen Planfeststellungsverfahren

Allgemeines

Die Landeshauptstadt Dresden plant den grundhaften Ausbau der Verkehrsanlage zwischen Alte Meißner Landstraße und Weißeritzbrücken.

Das Planungsgebiet liegt in Dresden-Cotta/Friedrichstadt/Briesnitz. Die Gesamtbaulänge beträgt ca. 830 m und umfasst den Ausbau der Fahrbahnen, Geh- und Radwege sowie die Gleisanlagen der DVB AG.

Geplant ist ein möglichst bestandsnaher Ausbau mit jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), wobei eine Mitbenutzung der Straßenbahntrasse durch den MIV vorgesehen ist. Für den Radverkehr sollen beidseitig Radfahrstreifen zur Verfügung stehen. Für den Fußgängerverkehr werden auf beiden Seiten Gehwege angelegt, welche durch straßenbegleitende Baumpflanzungen aufgewertet werden. Der Planungsabschnitt ist als Schwerlastverkehrsstrecke ausgewiesen.

Der Ausbau der mittig liegenden Straßenbahntrasse erfolgt mit einem Gleisachsabstand von $\geq 3,00$ m als straßenbündiger Bahnkörper.

Im Planungsbereich 0+250 kreuzt die zweigleisige elektrifizierte Eisenbahnstrecke 6248 Dresden-Friedrichstadt – Elsterwerda der DB AG die Hamburger Straße. In diesem Bereich befindet sich auch der Haltepunkt Cotta.

Die Kreuzung ist als Eisenbahnüberführung hergestellt.

Aus Gründen der Sicherheit, der Abwicklung des Verkehrs und unter Berücksichtigung der vorhersehbaren Verkehrsentwicklung verlangen die DB Netz AG und die LH Dresden die Erneuerung des Brückenbauwerkes.

Die DB Netz AG verlangt die Erhöhung der Tragfähigkeit des Brückenbauwerkes und die Änderung der Längsneigung der Gleisgradienten.

Die LH Dresden verlangt die Vergrößerung der lichten Weite auf 29,80 m zwischen den Widerlagern und die Herstellung einer lichten Höhe von mindestens 4,50 m für die vier Fahrspuren, auch unterhalb der Oberleitung der Straßenbahn.

Über Art, Umfang und Durchführung der Änderung der Kreuzungsanlage sowie über die Verteilung der Kosten sollen die Beteiligten eine Vereinbarung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) treffen. Am 21.07./10.08.2015 wurde durch DB Netz AG und LH Dresden eine Kreuzungsvereinbarung unterzeichnet, die den vorgezogenen Einbau der Hilfsbrücken als ersten Bauzustand beinhaltet und nach Bestätigung der Genehmigungsplanung fortgeschrieben wird.

Derzeit wird im Bereich der EÜ – Bahnkilometer 2,182 eine Geschwindigkeit von 90 km/h gefahren. Mit dem Umbau der Eisenbahnüberführung einschließlich des dazugehörigen Streckenabschnittes von ca. 1 Kilometer Länge wird eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h umgesetzt. Im Baubereich bleiben die beiden Streckengleise in ihrer Lage unverändert. Die Gleisgradienten werden aber um ca. 0,70 m angehoben.

Im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme werden auch die Bahnsteige und Zuwegungen des Haltepunktes Dresden-Cotta erneuert und behindertengerecht ausgebaut.

Seitens der Landeshauptstadt Dresden ist unter der Eisenbahnüberführung am Haltepunkt Dresden-Cotta eine Straßenbahn- und Bushaltestelle geplant. Damit einhergehend sollen die Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV und DB AG verbessert werden. Die Haltestellenausbildung erfolgt barrierefrei mittels angehobener Fahrbahn.

Die Fahrgastwechsel werden mittels Dynamischer Zeitinseln (DZI) gesichert. Die Vierspurigkeit wird für den MIV auch im Haltestellenbereich gewährleistet, d.h. dass auch dort der Gleisbereich durch den MIV befahren werden kann. Für die Stützen der Eisenbahnbrücke wird zwischen den Straßenbahngleisen eine Mittelinsel vorgesehen.

Der betrachtete Planungsabschnitt ist Teil des Vorrangnetzes für Schwer- und Großraumtransporte, die in diesem Abschnitt über die nördliche Fahrspur geführt werden, welche dafür inklusive des Radstreifens eine Breite von 6 m erhalten muss.

Zur Gewährleistung einer uneingeschränkten Durchfahrtshöhe für die Schwer- und Großraumtransporte ist eine Absenkung der Verkehrsanlagen im Brückenbereich um ca. 60 cm notwendig.

Ergänzungen an der Verkehrsanlage in Form von zusätzlichen Abbiegespuren sind auch am Knotenpunkt Hamburger-/Warthaer-/Cossebauder Straße vorgesehen, welche vor allem einer verbesserten verkehrlichen Anbindung des dort vorhandenen Edeka Marktes dienen.

Neue Lichtsignalanlagen sind an der Einmündung Bahnstraße sowie am Knotenpunkt in Höhe Hotel geplant. Die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Hamburger Straße/Warthaer Straße/Cossebauder Straße muss umgebaut werden.

Die vorhandenen Fahrleitungs- und Straßenbeleuchtungsanlagen werden durch eine kombinierte Anlage ersetzt.

Die geplanten Veränderungen an der Verkehrsanlage machen umfangreiche Umverlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen notwendig. Besonders betroffen ist davon ein großer Mischwasserkanal der Stadtentwässerung Dresden, welcher unmittelbar zu Beginn der Gesamtbaumaßnahme außerhalb des Straßenraumes neu verlegt und mittels Rohrvortriebes nördlich der Hamburger Straße das Bahngelände queren muss.

Die Bauausführung muss abschnittsweise erfolgen, da eine Vollsperrung der Hamburger Straße nicht möglich ist. Die Bautechnologie ist ebenfalls stark vom geplanten Neubau der Eisenbahnüberführung abhängig.

Gemeinsames Planfeststellungsverfahren

Da das Eisenbahn- und das Straßenbauvorhaben in den beschriebenen Planfeststellungsgrenzen, für deren Durchführung einerseits nach Allgemeinem Eisenbahngesetz und andererseits nach Bundesfernstraßengesetz Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammentreffen, dass für diese Abschnitte nur eine Planfeststellungsentscheidung möglich, ist ein gemeinsames Planfeststellungsverfahren nach § 78 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) des Freistaates Sachsen durchzuführen.

Weil das Straßenbauvorhaben den größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt, ist die Landesdirektion Sachsen für die gemeinsame Planfeststellung der beiden Vorhaben zuständig (§ 78 Abs. 2 VwVfG).

Gemeinsame Planfeststellungsunterlage

Die vorliegenden Planungen wurden in einer Vielzahl von Abstimmungsgesprächen entwickelt und in der so entstandenen Planfeststellungsunterlage allgemeinverständlich aufbereitet.

Der Aufbau der gemeinsamen Planfeststellungsunterlage wurde so gewählt, dass eine eindeutige Zuordnung zum jeweiligen Planungsträger „Straße/Verkehrsanlage einschließlich Straßenbahn (VA)“ und „Schiene/Eisenbahnüberführung (DB)“ möglich ist.

Die Planungen des jeweils anderen Planungsträgers sind nachrichtlich aufgenommen und in schwarz/weiß dargestellt. Dabei sind die Planungsparameter der nachrichtlich dargestellten Teile ausgeblendet; sie sind den parallelen Unterlagen des Kooperationspartners zu entnehmen.

Neben der zuvor geschilderten nachrichtlichen Darstellung gibt es in den Unterlagen auch gemeinschaftliche Darstellungen innerhalb eines Planwerkes. Dies sind:

- Schalltechnische Untersuchung zum Gesamtverkehrslärm,
- Landschaftspflegerischer Begleitplan,
- Lagepläne der Entwässerung,
- Grunderwerbspläne und -verzeichnis,
- Bauwerks- bzw. Regelungsverzeichnis
- Umweltfachliche Untersuchungen

In den Unterlagen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan und zum Grunderwerb sind dabei eindeutige Zuordnungen der Betroffenheiten zum Vorhabenträger durch die Art der Darstellung möglich. In den jeweiligen Planlegenden werden hierzu Hinweise gegeben.

Die Unterlagen wurden unter Mitwirkung qualifizierter Planungsbüros und Gutachter durch die Landeshauptstadt Dresden, die DB Netz AG, den Eigenbetrieb Stadtentwässerung der Landeshauptstadt Dresden sowie die Dresdner Verkehrsbetriebe AG entwickelt.

Gemeinsame Baudurchführung

Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens ist eine abgestimmte Realisierung des Vorhabens geplant, was weitere erhebliche Synergien freisetzt.

Zu diesen gehören neben der gemeinsamen Baustelleninfrastruktur insbesondere auch die damit vermeidbaren zusätzlichen Verkehrsbelastungen durch z. B. Massentransporte; diese können zum überwiegenden Teil innerhalb des Baufeldes erfolgen.

Mit der vorliegenden gemeinsamen Planung und anschließenden gemeinsamen Baudurchführung verbinden alle Planungsträger die Hoffnung auf eine größere Akzeptanz der Gesamtmaßnahme im betroffenen Planungsraum.