

## **Bestandsnaher Ausbau des Verkehrszuges Wehlener Straße / Alttolkewitz / Österreicher Straße zwischen Schlömilchstraße und Leubener Straße im Überschwemmungsgebiet der Elbe und des Lockwitzbaches**

### ***Kurzbeschreibung***

Die Sanierung der Verkehrsanlage erfolgt im Rahmen der Hochwasserschadensbeseitigung 2013.

Das Planungsgebiet befindet sich im Südosten Dresdens, in den Stadtteilen Tolkewitz und Laubegast, zugehörig zu den Ortsamtsbereichen Blasewitz bzw. Leuben.

Der Baubeginn befindet sich ca. 40m östlich der Einmündung Schlömilchstraße in die Wehlener Straße, hier erfolgt der Anschluss an den Abschnitt „Schandauer Straße / Wehlener Straße zwischen Lauensteiner Straße und Schlömilchstraße“.

Es ist eine grundhafte Erneuerung der Fahrbahn, einschließlich Nebenanlagen, und der zweigleisigen Straßenbahntrasse des Verkehrszuges Wehlener Straße / Alttolkewitz / Österreicher Straße auf der gesamten Länge vorgesehen, verbunden mit dem barrierefreien Ausbau der im Abschnitt befindlichen Haltestellen „Wasserwerk Tolkewitz“, „Alttolkewitz“ und „Hermann-Seidel-Straße“.

Der grundhafte Ausbau der Fahrbahn und der Nebenanlagen endet vor dem Knotenpunkt Österreicher Straße/ Leubener Straße/ Altlaubegast. Die Gleistrasse wird über den Knotenpunkt hinaus bis an die Einfahrt der Haltestelle „Leubener Straße“ ausgebaut. Ebenso wird der Abzweig in die Leubener Straße erneuert.

Der Verkehrszug befindet sich ab ca. 100m westlich des Knotenpunktes Wehlener Straße / Tolkewitzer Straße / Salbachstraße - mit Ausnahme eines ca. 150 m langen Abschnittes östlich des Ortskernes Alttolkewitz- auf der gesamten Länge im Überschwemmungsgebiet der Elbe. Der Abschnitt der Wehlener Straße zwischen Marienberger Straße und Alttolkewitz (Bereich Niedersedlitzer Flutgraben) liegt zusätzlich im Überschwemmungsgebiet des Lockwitzbaches (sh. Unterlage 3 – Übersichtslageplan).

Die Ausbauplanung erfolgt bestandsnah im vorhandenen Straßenraum. Die Planung kann den Unterlagen 5 (Lagepläne), 6 (Höhenpläne) und 14.2 (Regelquerschnitte) entnommen werden.

Auf der gesamten Strecke und insbesondere auch im anbaufreien Hochwasserabflussbereich zwischen Marienberger Straße und Alttolkewitz (Bereich Elbaltarm) wird die vorhandene Höheneinordnung des Straßenkörpers beibehalten, so dass infolge des Straßenausbaus kein zusätzlicher Hochwasserrückhalteraum im Vergleich zum Ist-Zustand in Anspruch genommen wird. Nur im Bereich der Querung des Niedersedlitzer Flutgrabens erfolgt in Abstimmung mit dem Umweltamt und der Landestalsperrenverwaltung eine geringfügige Anhebung der Gradienten, um den vorhandenen Freibord des Bauwerkes zu erhöhen.

Gemäß WHG § 78a Absatz 1 Punkt 5 ist in festgesetzten Überschwemmungsgebieten „das Erhöhen oder Vertiefen der Erdoberfläche“ untersagt. Die geplante Anhebung des Fahrbahnniveaus im Bauwerksbereich um maximal 0,38 m auf einer Länge von ca. 100 m und einer mittleren Querschnittsbreite von 14m umfasst insgesamt eine Aufhöhung von ca. 535 m<sup>3</sup> im Elbaltarm. In Bezug auf das gesamte

Aufnahmevermögen des Elbaltarmes ist diese Kubatur der Erhöhung marginal und damit vernachlässigbar. Zudem erfolgt die Aufhöhung der Straßenoberfläche nur zum Zweck einer Vergrößerung des Freibordes und damit zur Erhöhung des Durchlassquerschnittes im BW-Bereich. Der Hochwasserabfluss wird daher durch diese Maßnahme nicht beeinträchtigt und die Ziele der Hochwasservorsorge werden nicht verletzt. Es sind keine nachteiligen Auswirkungen auf An-, Unter- und Oberlieger zu erwarten. **Die vorgesehene Maßnahme –Erhöhung der Gradiente im BW-Bereich- widerspricht nicht den Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete gemäß WHG. Es sind keine nachteiligen Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet zu erwarten.**

Den Verboten gemäß WHG §78a, Absatz 1, Punkte 2, 3 und 4 (Aufbringen und Lagern von wassergefährdenden Stoffen und Gegenständen) wird im Sinne einer hochwasserangepassten Bauweise mit nachfolgend beschriebenen Maßnahmen und Festlegungen zur Herstellung und zum Betrieb der Verkehrsanlage Rechnung getragen.

- Vom Bauherren werden für den Zeitraum der Bauausführung keine Flächen für Lager- und Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt. Im Überschwemmungsgebiet werden grundsätzlich keine Baustelleneinrichtungen zugelassen. Diese Forderung des Vorhabensträgers wird Bestandteil des Bauvertrages und ist von den Bietern bereits bei der Angebotsabgabe zu berücksichtigen.
- Des Weiteren ist vom Baubetrieb ein Hochwasser-Maßnahmeplan für den Baustellenbetrieb zu erstellen. Für die Aufstellung des Hochwasser-Maßnahmeplanes und die Beschaffung einer Baustelleneinrichtung wird dem Baubetrieb nach Auftragserteilung bis zum Baubeginn ausreichend Zeit eingeräumt. Der Hochwasser-Maßnahmeplan wird mit den zuständigen Behörden abgestimmt.
- Es werden grundsätzlich Baustoffe, Baumaterialien und Bauverfahren gewählt, die sich für die Verwendung im Überschwemmungsgebiet eignen. Die Oberflächenbefestigung der Gehwege erfolgt mit Betonplatten und Natursteinkleinpflaster in einer wasserbeständigen Bauweise. Im Hochwasserabflussbereich des Elbaltarmes ist –wie im Bestand- eine Asphaltbefestigung des geplanten Gehweges auf der Südseite vorgesehen. Für den Fahrbahnaufbau kommt in diesem Abschnitt außerdem ein vollgebundener Oberbau zu Anwendung, so dass ein Ausspülen der ungebundenen Tragschichten bzw. Frostschutzschicht im Fahrbahnbereich vermieden wird.
- Die geringfügige Böschung zum höhenmäßigen Anschluss des Gehweges an das Gelände im anbaufreien Bereich des Elbaltarmes wird mit 10cm Oberboden angedeckt und mit Rasen angesät. Der Rasen ist -in Abhängigkeit der Bedingungen zum Zeitpunkt der Ansaat- zum schnelleren Anwachsen zusätzlich zu wässern. Die Fließgeschwindigkeit der Elbe beträgt bei einem HQ100 ca. 0,5 m/s (Datenquelle: Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden, Hochwassersimulationsergebnisse Elbe, Arbeitsstand September 2017). Ein gut verwurzelter Rasen kann mit dieser Geschwindigkeit problemlos überströmt werden. Gemäß „Wendehorst – Bautechnische Zahlentafeln, 26. Auflage“ liegt der Grenzwert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Rasen bei 1,5 m/s.

- 
- Die Verkehrsanlage wird bei und insbesondere nach jedem Hochwasserereignis vom Baulastträger begutachtet. Eventuelle Ablagerungen, Treibgut etc. werden umgehend beseitigt.

Das Vorhaben als Hochwasserschadensbeseitigungsmaßnahme insgesamt mit dem geplanten Ausbau im Bestand erfolgt im Interesse der Allgemeinheit und steht den Zielen des Hochwasserschutzes nicht entgegen. **Es sind keine nachteiligen Auswirkungen auf das Überschwemmungsgebiet zu erwarten.**