

A N T R A G

Interfraktionell

Gegenstand:

Bautzner Straße stadtverträglich planen

Beschlussvorschlag:

Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt,

- für den Ausbau der Bautzner Straße im Abschnitt zwischen Albertplatz (Glacisstraße) und der Waldschlößchenbrücke (Jägerstraße) nur noch die Varianten A und C (siehe Anhang) planerisch weiter zu verfolgen und die entsprechende Vorplanung dem Stadtrat bis zum 30.04.2010 zur Beschlussfassung vorzulegen. Die vierspurigen B-Varianten mit überbreiten Spuren neben dem Gleisbereich werden als Regelquerschnitt in diesem Bereich nicht weiter verfolgt.

Beratungsfolge

Ältestenrat	30.11.2009	nicht öffentlich	beratend
Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	12.01.2010	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft	01.02.2010	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	03.03.2010	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Ortsbeirat Neustadt		öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich	beratend
Stadtrat		öffentlich	beschließend

Begründung:

Die aktuelle Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) definiert als Hauptziel bei Planung und Entwurf von Stadtstraßen die Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen. Zielfelder sind soziale Brauchbarkeit, Straßenraumgestalt, Umfeldverträglichkeit, Verkehrsablauf, Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit. Dabei müsse die Verträglichkeit unter Wahrung der städtebaulichen Zusammenhänge und unter Berücksichtigung gestalterischer und ökologischer Belange angestrebt werden. Und weiter: „Die Verträglichkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ist in bebauten Gebieten allein mit Entwurfsmaßnahmen meist nicht zu gewährleisten. Es kann daher notwendig werden, stadtverträgliche Grenzen für Nutzungsansprüche festzulegen ... Dies gilt insbesondere dann, wenn ... einzelne Nutzungsansprüche so stark sind, dass sie andere Nutzungsansprüche auch bei Ausnutzung aller Kompensationsmöglichkeiten unvertretbar beeinträchtigen.“

Die Sanierung der Bautzner Straße ist dringend notwendig. Ziel des Antrags ist es, eine Grundsatzentscheidung herbeizuführen, welche die Verträglichkeit des Ausbaus der Bautzner Straße sichert und einen vernünftigen Kompromiss zwischen den Ansprüchen aller Verkehrsteilnehmer ermöglicht. In der RAST 06 wird ausdrücklich auf die Möglichkeit solcher Entwurfsvorgaben hingewiesen. Notwendig geworden ist eine solche Entscheidung, weil die ursprünglich von der städtischen Verkehrsplanung favorisierte Zweispurigkeit (Variante A) offenbar aufgegeben wurde und die Verwaltungsspitze nun die Vierspurigkeit als Regelquerschnitt bevorzugt (Variante B1) - so das Ergebnis einer Präsentation im Bauausschuss im November 2009. Die negativen Folgen einer solchen Variante wären aber für andere Nutzungen unvertretbar groß.

- Die Fußwegbreiten würden von derzeit über 4 Meter auf nur noch 2,80 m gekürzt, in Engstellen sogar halbiert. Laut RAST 06 werden aber in Geschäftsstraßen mit Wohnnutzung und ÖPNV-Erschließung 5 Meter als Mindestmaß empfohlen. Zudem mangelt es an Platz für die Belieferung der Geschäfte.
- Radfahrer würden an den Rand gedrängt. Eine eigene Radspur ist in der Variante B1 nicht vorgesehen. Und angesichts der prognostizierten Belastung von 16.000-24.000 Fahrzeugen pro Tag ist auch die Abmarkierung eines „Schutzstreifens“ auf der Straße nicht zulässig.
- mehr als 130 Bäume müssten gefällt werden, darunter auch die Allee-Bäume der geschützten Grünanlage südlich der Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Hoyerswerdaer Straße. Zudem sind Konflikte mit dem Denkmalschutzgebiet Radeberger Vorstadt-Preußisches Viertel, das auch die Alleenbepflanzung schützt, absehbar.
- Eine vierspurige Lösung würde die Äußere Neustadt vom Naherholungsraum Elbe noch stärker abschneiden und die Aufenthaltsqualität der Geschäftsstraße stark mindern.
- Nicht zuletzt wäre eine vierspurige Variante teurer, östlich der Radeberger Straße müssten auf beiden Seiten sogar Grundstückskäufe getätigt werden.

Auf der anderen Seite ist der verkehrliche Nutzen nicht erkennbar. Bei Einhaltung der Mindeststandards der RAST 06 würde die Variante B1 eigentlich eine Straßenraumbreite von über 24 Metern erfordern, es stehen aber nur 20 Meter zur Verfügung. Hinzu kommen Kreuzungen und Straßenbahnhaltestellen. Die Vierspurigkeit kann also rein baulich nur partiell umgesetzt werden und folglich auch die Leistungsfähigkeit der Straße für den Autoverkehr nur marginal erhöhen.

Unberücksichtigt bleibt ferner, dass die Waldschlösschenbrücke den Verkehr in der Bautzner entlasten wird, nach Schätzungen der Stadt um 11 bis 27 Prozent. Eine Herunterstufung der Bautzner Straße von einer Bundes- zur Staatsstraße (neu S179) ist schon geplant und beschlossen. Die neue B6 wird ab der Waldschlösschenbrücke dann über die Stauffenbergallee geführt. Diese ist schon entsprechend ausgebaut.

Die vierspurigen Varianten können als Regelquerschnitt auch deshalb ausgeschlossen werden, weil vernünftige, sich an den städtebaulichen Gegebenheiten besser anpassende Alternativen zur Verfügung stehen. Die Stadtverwaltung selbst hatte ursprünglich eine zweispurige Variante (A) bevorzugt, die DVB einen Kompromiss mit einer Spur neben dem Gleis in stadtwärtiger Richtung vorgeschlagen (Variante C). Letzterem wird von den erfahrenen Verkehrsplanern und Straßenbauern auch eine klare Förderfähigkeit attestiert. Die B-Varianten beinhalten dagegen bezüglich der Förderfähigkeit erhebliche Risiken, weil sie die Interessen und Nutzungsansprüche von Radfahrern, Fußgängern, Anliegern und des Umweltschutzes grob vernachlässigen.

André Schollbach
Fraktion Die Linke

Jens Hoffsommer
Bündnis 90/Die Grünen

Dr. Peter Lames
SPD-Fraktion

Anlagenverzeichnis:

Variantendarstellungen

Bautzner Straße/Bautzner Landstraße Regelquerschnitte

(Grundlage RASt 06)

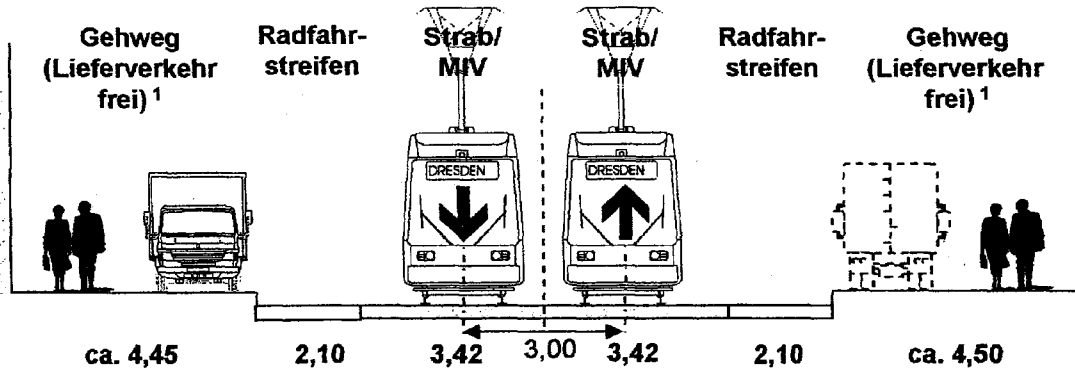
Bestand Bautzner Straße Gesamtbreite: Ø 20,00 m (19,05 ... 20,65 m)

ca. 3,15 ... 4,40

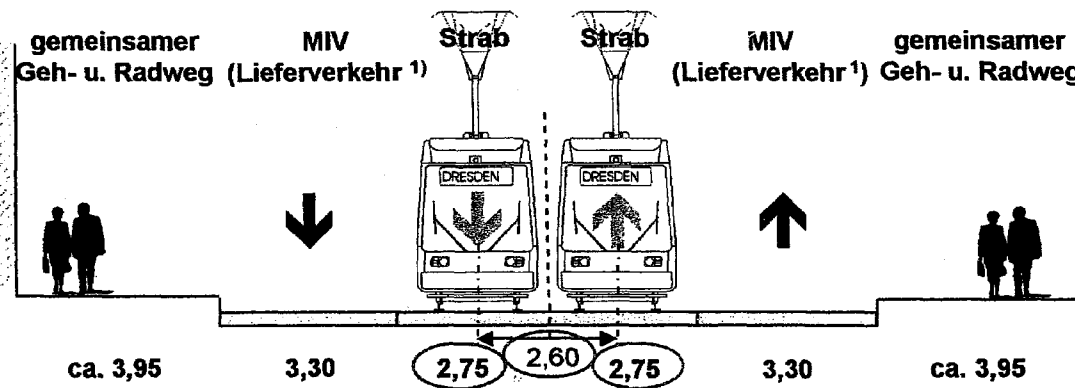
ca. 12,05 ... 13,90

ca. 3,30 ... 4,25

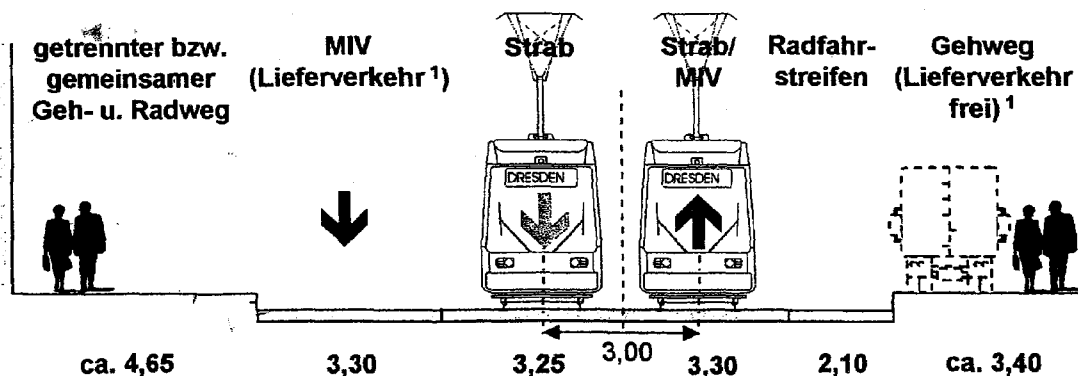
Ausbauvariante A (modifiziert)



Ausbauvariante B



Ausbauvariante C



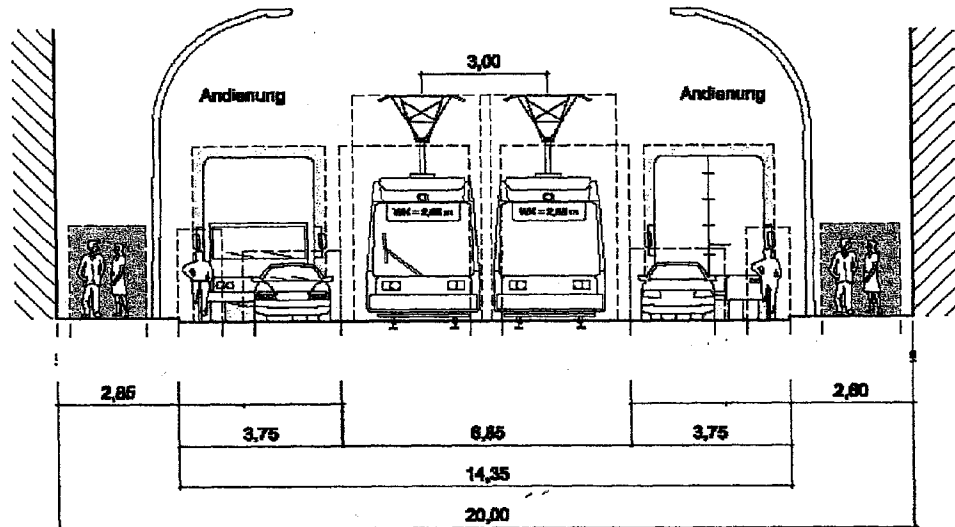
¹ = zeitliche Beschränkung der Anlieferung auf außerhalb der Hauptverkehrszeit

Querschnitt neu (Variante B 1)

Querschnitt Vorschlag mit überbreiten Spuren neben dem Gleisbereich (Variante B1)

Merkmale der Lösung:

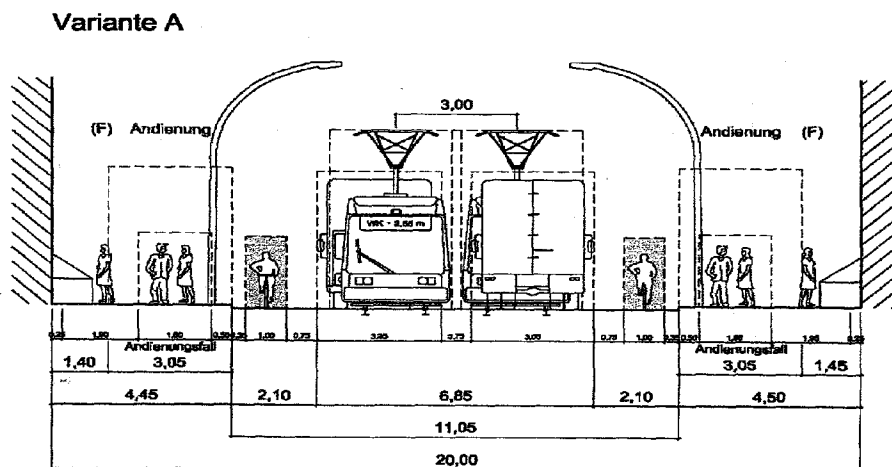
- überbreite Spur für Rad+Pkw
- Anlieferung von der Fahrspur aus
- Überholmöglichkeit unter Nutzung des Gleisbereiches, (teilweise 4-streifige Nutzung)
- Mindestgebahnbreiten



Stadtplanungsamt Abt.
Verkehrsanlagenplanung

Regelquerschnitt der Planung für Variante A

- Kfz + Straßenbahn gemeinsame Führung
- Radverkehrsstreifen
- Gehbahnbreiten wie Bestand von ca. 4,5 m



Stadtplanungsamt Abt.
Verkehrsanlagenplanung