

Berechnungsgrundlagen zu 1. Bearbeiter: :INGENIEURBÜRO RAU

Grundlage der Immissionsberechnung ist unter anderem eine Emissionsprognose für die prognostizierten Verkehrszahlen. Die dafür benötigten Emissionsfaktoren wurden dem derzeit gültigen Handbuch für Emissionsfaktoren des UBA (Version 1/1999) entnommen. In dieser Berechnungsgrundlage sind unter anderem die Erneuerung der Fahrzeugflotte bis zum Jahre 2015 und verbesserte Abgaskonzepte (EURO 3/EURO 4-Norm; Partikel-/Rußfilter etc.) berücksichtigt. Des Weiteren wurde bei der Emissionsbestimmung der Verkehrsablauf, der sich in vielen Straßen des Untersuchungsgebietes durch einen Ausbau der Straßen gegenüber dem Istzustand verbessert, was wiederum ebenfalls emissionsmindernde Auswirkungen haben kann, mit berücksichtigt. Dies führt insgesamt gesehen trotz einer auf einigen Streckenabschnitten starken Verkehrszunahme im Planfall gegenüber dem Istzustand zu einer deutlich abgeschwächten Emissions- und damit Immissionszunahme. Auf vielen Teilabschnitten ist sogar trotz einer Verkehrszunahme aus besagten Gründen mit einer Emissions- und damit Immissionsabnahme zu rechnen.

Die Behauptung, die ausgewiesene Immissionszusatzbelastung sei werde glaubhaft noch in seinen Grundlagen nachvollziehbar, wird zurückgewiesen.

Anmerkung zur Diskussionsführung:

Beim HBEFA war von Version 1.1 zu Version 1.2 ein deutlicher Rückgang bei den Emissionsfaktoren zu verzeichnen, auf grund eines verbesserten Wissensstandes und eines schneller als prognostiziert voranschreitenden technischen Fortschrittes. Eine neue Version ist angekündigt (Herbst), die wieder genauer sein wird. Insofern sind die Prognose als konservativ zu interpretieren.

Aufgrund der Tatsache, dass nach **Auffassung des Einwenders** die Verkehrszahlen für den Planfall nicht korrekt sind, da "durch die attraktive neue Elbquerung beim Planfall das Verkehrsaufkommen deutlich höher sein wird als im Nullfall", kann nicht die Schlußfolgerung gezogen werden, dass die Differenzplots des lufthygienischen Gutachtens nicht richtig sind.

Die Behauptung, dass sich der Verkehr und insbesondere der Anteil der schweren Nutzfahrzeuge bei breiten, neuen Straßen erhöht, ist rein spekulativ.

? Hierzu sollte sich der Verkehrsgutachter äußern. Die Aussage ist dann entsprechend abzustimmen.

"Es wird eine Prognose unter Zugrundelegung des durch den Ausbaustandard möglichen Verkehrs gefordert".

Unschlüssigkeit der Verkehrsprognose zu 1. Bearbeiter HA MOB

In der Prognoseberechnung werden die bis zum Prognosehorizont erwarteten Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes sowie die Veränderungen der soziodemografischen- und der Raumstruktur berücksichtigt. Diese Eingangsdaten werden für die Berechnung der Prognoseverkehrsnachfrage benutzt, wobei die in der Analyse geeichten Parameter des Modells als an der Realität geeichte, grundlegende Verhaltensparameter der Verkehrsteilnehmer übernommen werden.

Die Veränderung der Verkehrsnachfrage für den Prognosezeitpunkt im Vergleich zu der für die Analyse ermittelten Verkehrsnachfrage hat ihre Ursache in

- Veränderungen der Raumstruktur und / oder
- Veränderung der Verkehrsinfrastruktur.

Die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung erarbeitete Verkehrsprognose basiert auf einer verkehrsplanerischen Modellrechnung. Grundlagen dazu sind Netzmodelle der zu betrachtenden Verkehrsarten, Raumstrukturdaten (z.B. Einwohner, Erwerbstätige, Beschäftigte, Verkaufsraumflächen) sowie Verkehrskennwerte (z.B. spezifisches Verkehrsaufkommen, Modal-Split). Auf der Grundlage dieser Daten wurde die Verkehrsnachfrage für den Prognosehorizont 2015 berechnet.

Bei der Interpretation der Umlegungsergebnisse ist zu beachten, dass aus der veränderten Raum- und Netzstruktur neue Verkehrsbeziehungen resultieren, die im Vergleich zur Analyse stellenweise zu niedrigeren Verkehrsbelastungen führen. Dies gilt insbesondere im Umfeld großräumiger Maßnahmen mit hoher Verkehrswirksamkeit.

Das planerische Ziel des Neubaus der Waldschlößchenbrücke ist die Entlastung der bestehenden Elbbrücken und der Knotenpunkte in deren Einzugsbereich. Dies wird insbesondere durch die Bündelung und Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie eine bessere Führung des Quell- und Zielverkehrs über leistungsfähige Verkehrszüge wie die Stauffenbergallee und die Waldschlößchenbrücke erreicht. Dadurch wird auch die

Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander und von Quellen außerhalb des Stadtgebietes verbessert sowie die Funktion Dresdens als Oberzentrum gestärkt.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden für den Prognosehorizont 2015 ein Null- und ein Planfall definiert und berechnet. Im Vergleich dieser Netzfälle sind vor allem auf der Carola- und der Albertbrücke sowie in deren innerstädtischen Einzugsbereichen Entlastungen festzustellen. Darüber, hinaus erfolgt eine Entlastung der Radialen auf der Neustädter Eibseite, insbesondere der Straßenzüge Hansastraße und Königsbrücker Straße (südlich der Stauffenbergallee) sowie der sensiblen Bereiche um den Albertplatz.

Mehrbelastungen ergeben sich auf den Straßenzügen Stauffenbergallee, Fetscherstraße sowie Käthe-Kollwitz-Ufer östlich der Waldschlößchenbrücke, was auf die beabsichtigte Bündelung der Zubringerverkehre zur Waldschlößchenbrücke zurückzuführen ist.

Generell ist festzustellen, dass durch den Neubau der Waldschlößchenbrücke vor allem die Dresdener Innenstadt wirksam entlastet wird. Zusätzlich werden durch die Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke neue Nutzungsmöglichkeiten geschaffen, was die Erreichbarkeit der oberzentralen Einrichtungen in der Stadt Dresden verbessert.

Anlage:
Verkehrsbauvorhaben Waldschlößchenbrücke
Auswirkungen auf ausgewählten Brücken (in Kfz/24h)

Brücke Zählwerte 2000/2001 Prognose 2015

Albertbrücke	42.500	37.000
Carolabrücke	51.000	51.000
Augustusbrücke	10.000	8.000
Marienbrücke	33.500	33.000
Loschwitzer Brücke	34.000	33.500

Verkehrsströme sind zu gering eingeschätzt - die Lärm- und Schadstoffbelastung wird deshalb höher ausfallen. zu 1.2 Bearbeiter: HA MOB

PTV bzw. HA Mobilität - Schwerpunkt 5

Zielstellung im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden ist die Bündelung eines überwiegenden Teils des MIV auf ein Netz von in der Regel leistungsfähigen Trassen, dem sogenannten Hauptverkehrsstraßennetz, zu konzentrieren. Das Hauptverkehrsstraßennetz definiert sich (vergleiche auch Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan von 1998) als das Geflecht jener Straßenzüge, die

- als Bundes- oder Staatsstraßen sowie als Kreisstraßen ausgewiesen sind und denen somit überregionale und regionale Bedeutung beigemessen ist,
- als Träger großräumiger Binnenverkehre und somit Stadtteil- und ortslagenverbindenden Charakter tragen,
- größere Gewerbeansiedlungen und -gebiete an das überregionale Verkehrsnetz anbinden sowie
- Entlastung sensibler Bereiche bewirken (Beispiel: Ortsumgehungen).

Hilfskriterien bei der Ausweisung einer Trasse als Hauptverkehrsstraße sind die Prognosebelegung sowie die Sinnhaftigkeit der Netzkonfiguration.

Die Wirksamkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes auch als Schutzfaktor vor unerwünschtem Verkehr in Wohngebieten und sensiblen Stadtbereichen, aufweichen nachfolgend noch eingegangen wird, wird ergänzt durch eine Reihe von so bezeichneten Hauptsammeistraßen, deren Hauptaufgabe es ist, kleinräumige Verkehre in räumlich definierten Stadtgebieten zu sammeln und belastungsarm für die angrenzende Bebauung und Siedlungsstruktur zum Hauptverkehrsstraßennetz zu leiten und umgekehrt diesen wieder zu verteilen. Ihnen kommt in diesem Zusammenhang auch eine nicht unwesentliche, kleinteilige Erschließungsfunktion zu.

Das so definierte und organisierte Straßensystem ermöglicht es, das übrige Verkehrsnetz in unterschiedlich große (je nach Erfordernis und Sinnfälligkeit) Stadtquartiere aufzuspalten, die von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehr in besonderer Weise geschützt werden können und sollen. Vorzugsweise werden solche Gebiete als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, wodurch der verkehrsplanerische und -politische Anspruch des Gebietsschutzes deutlich gemacht wird.

Im Bezug auf den Trassenzug Waldschlößchenbrücke stellt sich diese Situation wie folgt dar:

Die Verkehrsuntersuchung zum Verkehrszug Waldschlößchenbrücke weist die Verteilung der die Waldschlößchenbrücke nutzenden Verkehrsströme im übrigen Straßennetz aus (Anlage 3.4: Spinnenbelastung Waldschlößchenbrücke). Das Erreichen der Zielstellung im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden wird damit dokumentiert.

Anlage 3.4 auf Folie oder mittels Computer/Beamer zeigen

Die Anlage 3.4 enthält eine Spinnendarstellung der über die Waldschlößchenbrücke verlaufenden Routen. Aus der Abbildung wird ersichtlich, dass der größte Teil der Fahrten auf der Altstädter Eibseite ihre Quellen und Ziele im direkten, südöstlichen Einzugsbereich von Dresden hat und über die Verkehrszüge östliches und westliches Käthe-Kollwitz-Ufer, Karcherallee - Stübelallee - Fetscherstraße sowie über die Wormser Straße verläuft. Auf der Neustädter Eibseite verläuft der Hauptverkehrsstrom (ca. 28.500 Kfz/24 h) über die Stauffenbergallee und im weiteren Verlauf über die Königsbrücker Straße und die Radeburger Straße (jeweils ca. 11.000 Kfz/24 h) in die nördlichen und nordwestlichen Stadtgebiete von Dresden sowie zur Bundesautobahn A 4 (ca. 4.500 Kfz/24 h). Ein Anteil von ca. 6.500 Kfz/24 h entfällt auf die Radeberger Landstraße in Richtung Langebrück und Radeberg. Über die Bautzner Straße verlaufen ca. 4.000 Kfz/24h Fahrten, deren Quellen und Ziele sich vorwiegend im Bereich Weißer Hirsch und Bühlau befinden.

Im Zusammenhang mit der oben im Allgemeinen und im Besonderen (bzgl. der Waldschlößchenbrücke) beschriebenen Funktion des Hauptverkehrs- und Hauptsammeistraßennetzes wird häufig der Begriff „Schleichverkehr“ bemüht, wobei bei näherer Betrachtung rasch deutlich wird, dass das öffentliche Verständnis des „Schleichverkehrs“ ein sehr unterschiedliches und stark subjektiv geprägtes ist.

Je nach subjektiv geprägter Interessenslage und wahrgenommener Betroffenheit wird als Schleichverkehr „landläufig“ jede Form unerwünschten motorisierten Durchgangsverkehrs in einem Straßenzug, in einem (Wohn-)gebiet, in einem Stadtteil, in einem größeren Stadtterritorium bis hin zu noch größeren territorialen Einheiten verstanden.

Es kann ohne detaillierte Erhebung vom Einzelnen auch zwangsläufig nicht unterschieden werden, ob die als Durchgangsverkehr reflektierten Fahrbewegungen tatsächlich solche darstellen oder eventuell im betroffenen Gebiet Quellen oder Ziele haben, die anders nicht erreichbar sind. Es liegt somit nahe, dass vermeintlich ortsfremde bzw. von Anliegern nicht gekannte Fahrzeuge häufig und vorschnell der Kategorie Schleichverkehr zugeordnet werden.

Es ist vor diesem Hintergrund unvermeidlich, den Begriff „Schleichverkehr“ auf einen fassbaren Nenner zu orientieren, um die Anschauungsvielfalt zu diesem Thema auf eine möglichst objektive Ebene zu heben.

Zweifelsfrei kann als Schleichverkehr derjenige Verkehrsanteil des motorisierten Verkehrs auf einem Straßenzug bzw. in einem definierten Gebiet anerkannt werden, der (nachweislich) das Hauptverkehrsstraßen/ Hauptsammeistraßennetz in einer bestimmten Relation bewusst verlässt, um sich mittels Durchfahren des sogenannten Nebennetzes räumlich-zeitliche Vorteile in der gleichen Relation gegenüber dem Hauptverkehrsstraßennetz zu verschaffen. Diese Erscheinung wird in aller Regel nur dann auftreten, wenn die Leistungsfähigkeit des Hauptnetzes auf eine gewisse (subjektiv unterschiedlich empfundene) Grenze stößt und ein relativ zügiges Vorankommen nicht mehr gestattet. Schleichverkehr so verstanden, ist dabei auch keine permanente Erscheinung, sondern abhängig von zeitlich-determinierten Verkehrsabläufen und dabei zusätzlich auf eine eng begrenzte Tageszeit beschränkt (Stichwort: Tagesganglinie „Schleichverkehr“).

Dieser Erscheinung kann jedoch durch verkehrsorganisatorische/verkehrsberuhigende Maßnahmen wirksam begegnet werden, dies jedoch erst und nur dann, wenn dem eine am konkreten Verkehrsablauf nachgewiesene Notwendigkeit besteht, sprich: ein Schleichverkehr im oben genannten Sinne vorliegt. Das Vermuten von möglichen Schleichverkehren ohne durch konkrete Verkehrserhebungen und vorausgegangene Berechnungen gesicherte Erkenntnisse in einem Gebiet ist demnach keine Basis für zielgerichtete verkehrsplanerischer und -bauliche Maßnahmen und daher als Argument für oder gegen verkehrsplanerisches/-bauliches Eingreifen oder Unterlassen in eine gegebene Netzstruktur in hohem Maße untauglich. Eine sachlich, fachgerechte Entscheidung kann davon nicht abhängig gemacht werden.

Verkehrszug WSB führt nicht zu einer Entlastung des Stadtgebiets vom regionalen Durchgangsverkehr. zu 2.

In der Prognoseberechnung werden die bis zum Prognosehorizont erwarteten Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes sowie die Veränderungen der soziodemografischen Struktur und der Raumstruktur berücksichtigt.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Waldschlößchenbrücke wurden für den Prognosehorizont 2015 ein Nullfall ohne zusätzliche Elbquerung sowie ein Planfall mit Waldschlößchenbrücke verkehrsplanerisch untersucht und bewertet.

Die Veränderungen der Verkehrsbelastungen zwischen Nullfall und Planfall für die Prognose 2015 werden durch den Neubau der Waldschlößchenbrücke und die untersuchte Form der Anbindungen bewirkt. In der folgenden Tabelle sind die für den Prognose Nullfall ermittelten Verkehrsbelastungen auf den Dresdner Elbbrücken den für den Prognose Planfall prognostizierten Verkehrsbelastungen gegenübergestellt.

Brücke Nullfall	DTV Mo-Fr in Kfz/24h	
	Planfall 2015	2015
Brücke Bundesautobahn A4	93.500	93.000
Flügelwegbrücke	43.500	42.500
Brücke Erfurter Straße	39.500	37.500
Marienbrücke	34.000	33.000
Augustusbrücke.	9.000	8.000
Carolabrücke	58.500	51.000
Albertbrücke	49.000	37.000
Waldschlößchenbrücke	-	45.500
Loschwitzer Elbbrücke "Blaues Wunder"	37.000	33.500
Summe	364.000	381.000

Tabelle 7: Vergleich Dresdner Elbbrücken Prognose Nullfall - Planfall (Folie)

Wie aus der Tabelle hervorgeht, sind für alle Dresdner Elbbrücken Entlastungen zu erwarten, wobei dieser Effekt besonders für die der Waldschlößchenbrücke am nächsten gelegenen Querungen Albertbrücke (ca. -12.000 Kfz/24h), Carolabrücke (ca. -7.500 Kfz/24h) und Loschwitzer Elbbrücke "Blaues Wunder" (ca. -3.500 Kfz/24h) auftritt. Ein Rückgang der Verkehrsbelastung um ca. 2.000 Kfz/24h ergibt sich für die Brücke Erfurter Straße; die Flügelwegbrücke, die Marienbrücke sowie die Augustusbrücke werden um jeweils ca. 1.000 Kfz/24h entlastet.

Verkehrsströme sind zu gering eingeschätzt - die Lärm- und Schadstoffbelastung wird deshalb höher ausfallen

Zu 2.

PTV bzw. HA Mobilität - Schwerpunkt 5

Zielstellung im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden ist die Bündelung eines überwiegenden Teils des MIV auf ein Netz von in der Regel leistungsfähigen Trassen, dem sogenannten Hauptverkehrsstraßennetz, zu konzentrieren. Das Hauptverkehrsstraßennetz definiert sich (vergleiche auch Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan von 1998) als das Geflecht jener Straßenzüge, die

- als Bundes- oder Staatsstraßen sowie als Kreisstraßen ausgewiesen sind und denen somit überregionale und regionale Bedeutung beigemessen ist,
- als Träger großräumiger Binnenverkehre und somit Stadtteil- und ortslagenverbindenden Charakter tragen,
- größere Gewerbeansiedlungen und -gebiete an das überregionale Verkehrsnetz anbinden sowie
- Entlastung sensibler Bereiche bewirken (Beispiel: Ortsumgehungen).

Hilfskriterien bei der Ausweisung einer Trasse als Hauptverkehrsstraße sind die Prognosebelegung sowie die Sinnhaftigkeit der Netzkonfiguration.

Die Wirksamkeit des Hauptverkehrsstraßennetzes auch als Schutzfaktor vor unerwünschtem Verkehr in Wohngebieten und sensiblen Stadtbereichen, auf welchen nachfolgend noch eingegangen wird, wird ergänzt durch eine Reihe von so bezeichneten Hauptsammeistraßen, deren Hauptaufgabe es ist, kleinräumige Verkehre in räumlich definierten Stadtgebieten zu sammeln und belastungsarm für die angrenzende Bebauung und Siedlungsstruktur zum Hauptverkehrsstraßennetz zu leiten und umgekehrt diesen wieder zu verteilen. Ihnen kommt in diesem Zusammenhang auch eine nicht unwesentliche, kleinteilige Erschließungsfunktion zu.

Das so definierte und organisierte Straßensystem ermöglicht es, das übrige Verkehrsnetz in unterschiedlich große (je nach Erfordernis und Sinnfälligkeit) Stadtquartiere aufzuspalten, die von den negativen Auswirkungen des motorisierten Verkehr in besonderer Weise geschützt werden können und sollen. Vorzugsweise werden solche Gebiete als Tempo-30-Zonen ausgewiesen, wodurch der verkehrsplanerische und -politische Anspruch des Gebietsschutzes deutlich gemacht wird.

Im Bezug auf den Trassenzug Waldschlößchenbrücke stellt sich diese Situation wie folgt dar:

Die Verkehrsuntersuchung zum Verkehrszug Waldschlößchenbrücke weist die Verteilung der die Waldschlößchenbrücke nutzenden Verkehrsströme im übrigen Straßennetz aus (Anlage 3.4: Spinnenbelastung Waldschlößchenbrücke). Das Erreichen der Zielstellung im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden wird damit dokumentiert.

Anlage 3.4 auf Folie oder mittels Computer/Beamer zeigen

Die Anlage 3.4 enthält eine Spinnendarstellung der über die Waldschlößchenbrücke verlaufenden Routen. Aus der Abbildung wird ersichtlich, dass der größte Teil der Fahrten auf der Altstädter Eibseite ihre Quellen und Ziele im direkten, südöstlichen Einzugsbereich von Dresden hat und über die Verkehrszüge östliches und westliches Käthe-Kollwitz-Ufer, Karcherallee - Stübelallee - Fetscherstraße sowie über die Wormser Straße verläuft. Auf der Neustädter Eibseite verläuft der Hauptverkehrsstrom (ca. 28.500 Kfz/24 h) über die Stauffenbergallee und im weiteren Verlauf über die Königsbrücker Straße und die Radeburger Straße (jeweils ca. 11.000 Kfz/24 h) in die nördlichen und nordwestlichen Stadtgebiete von Dresden sowie zur Bundesautobahn A 4 (ca. 4.500 Kfz/24 h). Ein Anteil von ca. 6.500 Kfz/24 h entfällt auf die Radeberger Landstraße in Richtung Langebrück und Radeberg. Über die Bautzner Straße verlaufen ca. 4.000 Kfz/24h Fahrten, deren Quellen und Ziele sich vorwiegend im Bereich Weißer Hirsch und Bühlau befinden.

Im Zusammenhang mit der oben im Allgemeinen und im Besonderen (bzgl. der Waldschlößchenbrücke) beschriebenen Funktion des Hauptverkehrs- und Hauptsammeistraßennetzes wird häufig der Begriff „Schleichverkehr“ bemüht, wobei bei näherer Betrachtung rasch deutlich wird, dass das öffentliche Verständnis des »Schleichverkehrs“ ein sehr unterschiedliches und stark subjektiv geprägtes ist.

Je nach subjektiv geprägter Interessenslage und wahrgenommener Betroffenheit wird als Schleichverkehr „landläufig“ jede Form unerwünschten motorisierten Durchgangsverkehrs in einem Straßenzug, in einem (Wohn-)gebiet, in einem Stadtteil, in einem größeren Stadtterritorium bis hin zu noch größeren territorialen Einheiten verstanden.

Es kann ohne detaillierte Erhebung vom Einzelnen auch zwangsläufig nicht unterschieden werden, ob die als Durchgangsverkehr reflektierten Fahrbewegungen tatsächlich solche darstellen oder eventuell im betroffenen Gebiet Quellen oder Ziele haben, die anders nicht erreichbar sind. Es liegt somit nahe, dass vermeintlich ortsfremde bzw. von Anliegern nicht gekannte Fahrzeuge häufig und vorschnell der Kategorie Schleichverkehr zugeordnet werden.

Es ist vor diesem Hintergrund unvermeidlich, den Begriff „Schleichverkehr“ auf einen fassbaren Nenner zu orientieren, um die Anschauungsvielfalt zu diesem Thema auf eine möglichst objektive Ebene zu heben.

Zweifelsfrei kann als Schleichverkehr derjenige Verkehrsanteil des motorisierten Verkehrs auf einem Straßenzug bzw. in einem definierten Gebiet anerkannt werden, der (nachweislich) das Hauptverkehrsstraßen/Hauptsammeistraßennetz in einer bestimmten Relation bewusst verlässt, um sich mittels Durchfahren des sogenannten Nebennetzes räumlich-zeitliche Vorteile in der gleichen Relation gegenüber dem Hauptverkehrsstraßennetz zu verschaffen. Diese Erscheinung wird in aller Regel nur dann auftreten, wenn die Leistungsfähigkeit des Hauptnetzes auf eine gewisse (subjektiv unterschiedlich empfundene) Grenze stößt und ein relativ zügiges Vorankommen nicht mehr gestattet. Schleichverkehr so verstanden, ist dabei auch keine permanente Erscheinung, sondern abhängig von zeitlich-determinierten Verkehrsabläufen und dabei zusätzlich auf eine eng begrenzte Tageszeit beschränkt (Stichwort: Tagesganglinie „Schleichverkehr“). Dieser Erscheinung kann jedoch durch verkehrsorganisatorische/verkehrsberuhigende Maßnahmen wirksam begegnet werden, dies jedoch erst und nur dann, wenn dem eine am konkreten Verkehrsablauf nachgewiesene Notwendigkeit besteht, sprich: ein Schleichverkehr im oben genannten Sinne vorliegt. Das Vermuten von möglichen Schleichverkehren ohne durch konkrete Verkehrserhebungen und vorausgegangene Berechnungen gesicherte Erkenntnisse in einem Gebiet ist demnach keine Basis für zielgerichtete verkehrsplanerischer und -bauliche Maßnahmen und daher als Argument für oder gegen verkehrsplanerisches/-bauliches Eingreifen oder Unterlassen in eine gegebene Netzstruktur in hohem Maße untauglich. Eine sachlich, fachgerechte Entscheidung kann davon nicht abhängig gemacht werden.

Begründung der Notwendigkeit für eine vierspurige Elbquerung fehlt zu 3. Bearbeiter: HA MOB

Gemäß Sächsischem Straßengesetz sind Verkehrsanlagen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu versetzen, um den abzuwickelnden Verkehr im Verkehrsnetz und insbesondere an neuralgischen Punkten - wie sie Brücken darstellen - mit einem bestimmten Maß an Qualität, d. h. mit ausreichender Sicherheit und Leichtigkeit zu gewährleisten.

Die derzeitigen Elbüberquerungen, insbesondere die flankierenden Brücken der künftigen Waldschlösschenbrücke, haben diesbezüglich erhebliche Defizite und würden zur Behebung dieses Mangels nach verkehrstechnischer Einschätzung jeweils einen Fahrstreifen/Richtung zusätzlich und umfangreiche Brückenkopf- und -ausbauten erforderlich machen, ohne damit bestimmte Durchgangsverkehre aus Stadtteilen zu beseitigen, die netzbedingt dort „fremd“ verkehren. Da diese Erweiterungen objektiv nicht möglich sind und quasi Brückenneubauten an vorhandener Stelle gleich kämen, ist es nicht nur naheliegend sondern auch wirtschaftlich sinnfälliger statt der jeweiligen zweistreifigen Erweiterungen von drei Brücken, nämlich Loschwitzer Brücke, Albertbrücke und Carolabrücke als Brückenneubauten, nur eine vierstreifige Brücke an zweckdienlichem Standort mit adäquatem Leistungsfähigkeitsgewinn zu errichten. Die Ergebnisse des 1996 durchgeführten Brückenworkshops sowie die verkehrsplanerischen Untersuchungen zur Verkehrsprognose und deren Auswirkungen / Effekte haben eindeutig die Zweckmäßigkeit von Lage und Dimensionierung nachgewiesen.

Elbebrücke:

Der Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, insofern auch von Brücke und Tunnel, werden Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt, die durch Prognoseberechnungen für ein bestimmtes Zieljahr (im speziellen Fall das Jahr 2015) ermittelt wurden. Diese Prognoseberechnungen basieren u. a. auf politischen Zielvorstellungen über die Verkehrsentwicklung bei den verschiedenen Verkehrsträgern und auf den investitions-, ordnungs- und strukturpolitischen Rahmenbedingungen, mit denen diese Ziele auf kommunaler und regionaler Ebene erreicht werden sollen.

Im Ergebnis dieser unter Berücksichtigung bestimmter Rahmenparameter sowie eines zum Zieljahr wahrscheinlichen Ausbauzustandes des geplanten Verkehrsnetzes durchgeführten Berechnung ist für den im Plangebiet liegenden Hauptverkehrszug eine Verkehrsbelastung festzustellen, die für die Brücke eine Vierstreifigkeit erforderlich macht. Die für das Jahr 2015 ermittelte Verkehrsbelastung in einer Größenordnung von ca. 45500 Kfz/24 h (DTV, Mo - Fr) und einem Schwerverkehrsanteil von 10 % (> 3,5 t) bedingt nach den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) eine Querschnittsbemessung mit zwei Fahrstreifen/Richtung mit jeweils 3,25 m Fahrstreifenbreite. Weitere Querschnittsbestandteile sind beidseitige Radwege sowie Gehbahnen zuzüglich der erforderlichen Sicherheitsabstände untereinander sowie gegenüber seitlicher Einbauten (Hauptbrückenbogen, Masten, Geländer). Insgesamt ergeben sich damit Überbauquerschnittsbreiten von 24,40 m/25,40 m im südlichen/nördlichen Vorlandbrückenbereich und 28,60 m im Hauptbogenbereich. Die unterschiedlichen Überbaubreiten hängen einerseits mit der Konstruktion des den Überbau durchstoßenden Hauptbogens und dem Breitenbedarf für die Treppenabgänge zum Eibwiesenbereich (respektive Elbe - Geh- und Radweg) sowie andererseits mit der Fahrbahnentwässerung zusammen.

Mit der Festlegung des Brückenquerschnitts wurde insbesondere berücksichtigt, die verkehrstechnisch notwendige Mindestbreite mit einem bautechnisch wirtschaftlichen Fahrbahnüberbau in Übereinstimmung zu bringen, die Langlebigkeit der Brücke zu beachten und Kapazitätsreserven für Sonderfälle (z. B. Umleitungen, Havarie-situationen) vorzuhalten. Die Vierstreifigkeit ermöglicht eine optimale Berücksichtigung der im Fahrbahnquerschnitt mitgeführten geplanten Bus-Linie mit behindertengerechten Haltestellen am Fahrbahnrand.

Haupttunnel (unter der Waldschlösschenstraße):

Der Querschnittsbemessung dieses Tunnels liegen in erster Linie Sicherheitsaspekte unter Berücksichtigung verschiedenster Erkenntnisse aus Katastrophenfällen, Unfallereignissen und allgemeinen Schadenssituationen zu Grunde, darüber hinaus selbstverständlich die prognostizierte Verkehrsbelastung und grundsätzliche Sicherheitsbedingungen, die die reguläre Nutzung als auch planmäßige wie ungeplante eingeschränkte Nutzungen gewährleisten. Insofern wurde insbesondere unter Berücksichtigung einer weitestgehenden Vorsorge zur Vermeidung (und Beseitigung) von Havariefällen ein Zweiröhrensystem mit jeweils zweistreifigen Fahrbahnen mit den Genehmigungsbehörden abgestimmt.

T025 Zweifel an Verkehrsprognose und deren Grundlagen

4.1 Bearbeiter: HA MOB

In der Prognoseberechnung werden die bis zum Prognosehorizont erwarteten Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes sowie die Veränderungen der soziodemografischen- und der Raumstruktur berücksichtigt. Diese Eingangsdaten werden für die Berechnung der Prognoseverkehrsnachfrage benutzt, wobei die in der Analyse geeichten Parameter des Modells als an der Realität geeichte, grundlegende Verhaltensparameter der Verkehrsteilnehmer übernommen werden.

Die Veränderung der Verkehrsnachfrage für den Prognosezeitpunkt im Vergleich zu der für die Analyse ermittelten Verkehrsnachfrage hat ihre Ursache in

- Veränderungen der Raumstruktur und / oder
- Veränderung der Verkehrsinfrastruktur.

Die im Rahmen der vorliegenden Untersuchung erarbeitete Verkehrsprognose basiert auf einer verkehrsplanerischen Modellrechnung. Grundlagen dazu sind Netzmodelle der zu betrachtenden Verkehrsarten, Raumstrukturdaten (z.B. Einwohner, Erwerbstätige, Beschäftigte, Verkaufsraumflächen) sowie Verkehrskennwerte (z.B. spezifisches Verkehrsaufkommen, Modal-Split). Auf der Grundlage dieser Daten wurde die Verkehrsnachfrage für den Prognosehorizont 2015 berechnet.

Bei der Interpretation der Umlegungsergebnisse ist zu beachten, dass aus der veränderten Raum- und Netzstruktur neue Verkehrsbeziehungen resultieren, die im Vergleich zur Analyse stellenweise zu niedrigeren Verkehrsbelastungen führen. Dies gilt insbesondere im Umfeld großräumiger Maßnahmen mit hoher Verkehrswirksamkeit.

Das planerische Ziel des Neubaus der Waldschlößchenbrücke ist die Entlastung der bestehenden Elbbrücken und der Knotenpunkte in deren Einzugsbereich. Dies wird insbesondere durch die Bündelung und Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie eine bessere Führung des Quell- und Zielverkehrs über leistungsfähige Verkehrszüge wie die Stauffenbergallee und die Waldschlößchenbrücke erreicht. Dadurch wird auch die Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander und von Quellen außerhalb des Stadtgebietes verbessert sowie die Funktion Dresdens als Oberzentrum gestärkt.

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung wurden für den Prognosehorizont 2015 ein Null- und ein Planfall definiert und berechnet. Im Vergleich dieser Netzfälle sind vor allem auf der Carola- und der Albertbrücke sowie in deren innerstädtischen Einzugsbereichen Entlastungen festzustellen. Darüber, hinaus erfolgt eine Entlastung der Radialen auf der Neustädter Eibseite, insbesondere der Straßenzüge Hansastraße und Königsbrücker Straße (südlich der Stauffenbergallee) sowie der sensiblen Bereiche um den Albertplatz.

Mehrbelastungen ergeben sich auf den Straßenzügen Stauffenbergallee, Fetscherstraße sowie Käthe-Koliwitz-Ufer östlich der Waldschlößchenbrücke, was auf die beabsichtigte Bündelung der Zubringerverkehre zur Waldschlößchenbrücke zurückzuführen ist.

Generell ist festzustellen, dass durch den Neubau der Waldschlößchenbrücke vor allem die Dresdener Innenstadt wirksam entlastet wird. Zusätzlich werden durch die Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke neue Nutzungsmöglichkeiten geschaffen, was die Erreichbarkeit der oberzentralen Einrichtungen in der Stadt Dresden verbessert.

Anlage:

Verkehrsbauvorhaben Waldschlößchenbrücke Auswirkungen auf ausgewählten Brücken (in Kfz/24h)

Brücke	Zählwerte 2000/2001	Prognose 2015
Albertbrücke	42.500	37.000
Carolabrücke	51.000	51.000
Augustusbrücke	10.000	8.000
Marienbrücke	33.500	33.000
Loschwitzer Brücke	34.000	33.500

Verkehrszug WSB führt nicht zu einer Entlastung des Stadtgebiets vom regionalen Durchgangsverkehr zu 4.2 Bearbeiter: **HA MOB**

In der Prognoseberechnung werden die bis zum Prognosehorizont erwarteten Entwicklungen der Verkehrsinfrastruktur und des Verkehrsangebotes sowie die Veränderungen der soziodemografischen Struktur und der Raumstruktur berücksichtigt.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung zur Waldschlößchenbrücke wurden für den Prognosehorizont 2015 ein Nullfall ohne zusätzliche Elbquerung sowie ein Planfall mit Waldschlößchenbrücke verkehrsplanerisch untersucht und bewertet.

Die Veränderungen der Verkehrsbelastungen zwischen Nullfall und Planfall für die Prognose 2015 werden durch den Neubau der Waldschlößchenbrücke und die untersuchte Form der Anbindungen bewirkt. In der folgenden Tabelle sind die für den Prognose Nullfall ermittelten Verkehrsbelastungen auf den Dresdner Elbbrücken den für den Prognose Planfall prognostizierten Verkehrsbelastungen gegenübergestellt.

Brücke Nullfall	DTVMo-Fr in Kfz/24h	
	Planfall 2015	2015
Brücke Bundesautobahn A4	93.500	93.000
Flügelwegbrücke	43.500	42.500
Brücke Erfurter Straße	39.500	37.500
Marienbrücke	34.000	33.000
Augustusbrücke.	9.000	8.000
Carolabrücke	58.500	51.000
Albertbrücke	49.000	37.000
Waldschlößchenbrücke	-	45.500
Loschwitzer Elbbrücke "Blaues Wunder"	37.000	33.500
Summe	364.000	381.000

Tabelle 7: Vergleich Dresdner Elbbrücken Prognose Nullfall - Planfall (Folie)

Wie aus der Tabelle hervorgeht, sind für alle Dresdner Elbbrücken Entlastungen zu erwarten, wobei dieser Effekt besonders für die der Waldschlößchenbrücke am nächsten gelegenen Querungen Albertbrücke (ca. -12.000 Kfz/24h), Carolabrücke (ca. -7.500 Kfz/24h) und Loschwitzer Elbbrücke "Blaues Wunder" (ca. -3.500 Kfz/24h) auftritt. Ein Rückgang der Verkehrsbelastung um ca. 2.000 Kfz/24h ergibt sich für die Brücke Erfurter Straße; die Flügelwegbrücke, die Marienbrücke sowie die Augustusbrücke werden um jeweils ca. 1.000 Kfz/24h entlastet.

25 Der Ausbau des gesamten Bereiches Blasewitzer Straße, Berthold-Brecht-Allee sind notwendige Folgemaßnahmen und zwingend in die Planung einzubeziehen.

zu 4.3, Bearbeiter: HA MOB

Außerhalb des Planungsumgriffs des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke ergeben sich insbesondere Mehrbelastungen nördlich davon im Zuge der westlichen Stauffenbergallee, an der Kreuzung Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee, der nördlichen Königsbrücker Straße, und südlich des planfestzustellenden Vorhabens auf dem östlichen Käthe-Kollwitz-Ufer, der Fetscherstraße und abschnittsweise auf dem geplanten Straßenzug Wormser Straße - Spenerstraße - Berthold-Brecht-Allee. Diese Mehrbelastung wird dokumentiert durch die Anlage 3.3 der Verkehrsuntersuchung zum in Rede stehenden Verkehrsbauvorhaben und stellt die Verkehrsbelastung als Differenz zwischen Planfall (mit Brücke!) und Nullfall (ohne Brücke!) dar.

(Anlage 3.3 mit Folie oder Computer/Beamer einblenden.)

Aus der Darstellung wird einerseits deutlich, dass der Planungsumgriff die unmittelbar mit dem Brückenschlag erforderlichen Baumaßnahmen umfasst und andererseits mittelbare Folgeinvestitionen außerhalb des Planungsumgriffs für den Zeitraum bis 2015 in Form von Verkehrsanlagen- und -ausbauten notwendig werden.

Letztgenannte werden insofern auch ohne das Verkehrsbauvorhaben Waldschlößchenbrücke unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme (Nullfall) erforderlich. Dazu werden z.z. im Rahmen von Verkehrs- und bautechnischen Untersuchungen (Vorplanung) Verkehrslösungen entwickelt, denen selbstverständlich die prognostizierte Verkehrsbelastung gemäß Planfall zugrunde gelegt wird. Das durch Variantenvergleich zu ermittelnde zweckmäßigste Planungskonzept wird voraussichtlich noch 2003 dem Stadtrat zur Bestätigung vorgelegt, um auf dieser Basis die weiteren Planungsschritte einzuleiten. Diese beinhalten mit gleichem oder ähnlichem Planungsrecht eine Beteiligung der Betroffenen, die Abwägung der Belange und den gesetzlich geregelten Ausgleich und Ersatz von Beeinträchtigungen.