



Herzlich

Willkommen!

Grußwort

Prof. Hans Georg Krauthäuser

Prorektor für Bildung und Internationales

Johannes Lichdi
(Grüne)

David Färber
(StuRa TU Dresden)

Gunter Thiele
(CDU)

Prof. Udo Becker
(TU Dresden)

Prof. Irene Lohaus
(TU Dresden)

Warum soll am Zelleschen Weg gebaut werden?



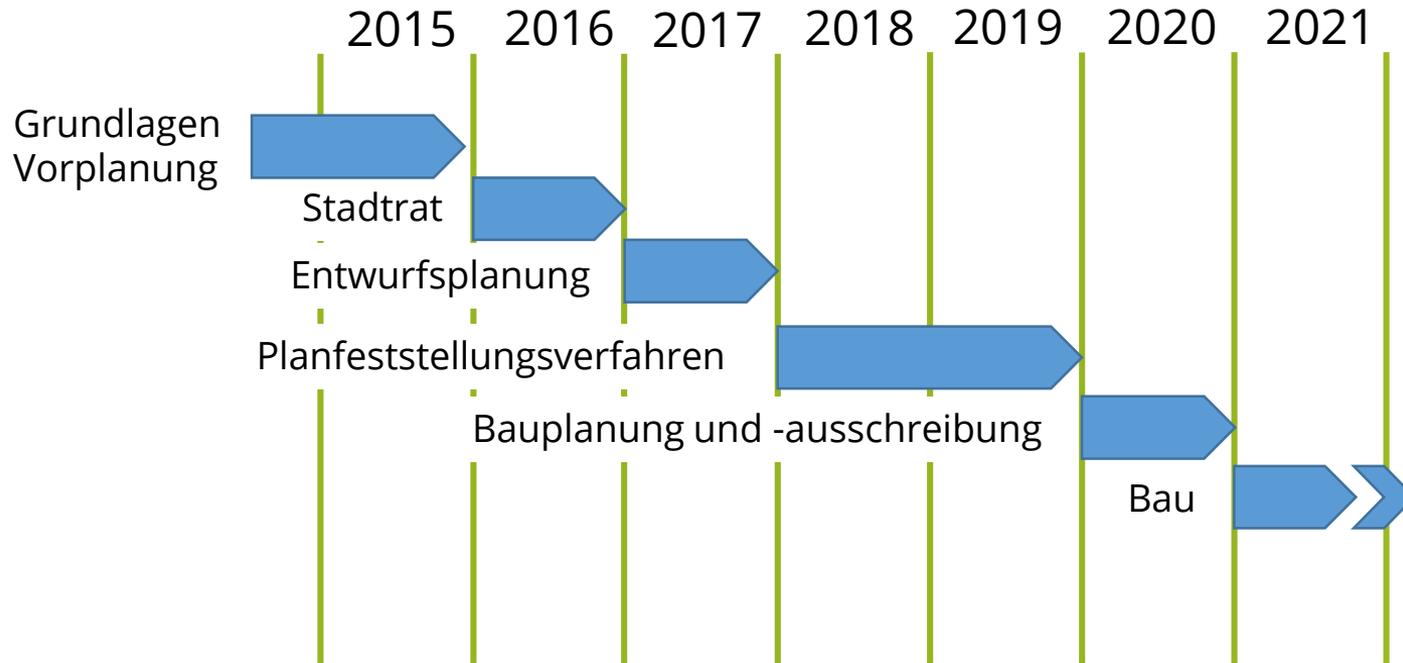
Historie der Stadtratsbeschlüsse:

- 2010 Prioritätenliste für Straßenbahn-Neubaustrecken
- 2014 Vorplanung für den Abschnitt Nossener Brücke – Nürnberger Straße
- 2016 Vorplanung Zellescher Weg – Caspar-David-Friedrich-Straße
- 2019 Antrag zu Änderung der Vorplanung für den Zelleschen Weg (Befassung bisher nur im Ortsbeirat Plauen)

Projekt 1: Löbtau – Südvorstadt – Strehlen

(Quelle: DVB AG)

Welche Planungsschritte gibt es?



Wie wird geplant?

Regelwerke:

- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen „RASt 06“ für Querschnitte
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen „HBS“ für Qualität des Verkehrsablaufes

Städtische Vorgaben:

- Integrierte Stadtentwicklungsplanung – In was für einer Stadt wollen wir 2025 leben?
- Verkehrsentwicklungsplanung 2025+ – Wie soll sich der Verkehr entwickeln? Welche Ziele und Prioritäten gibt es?

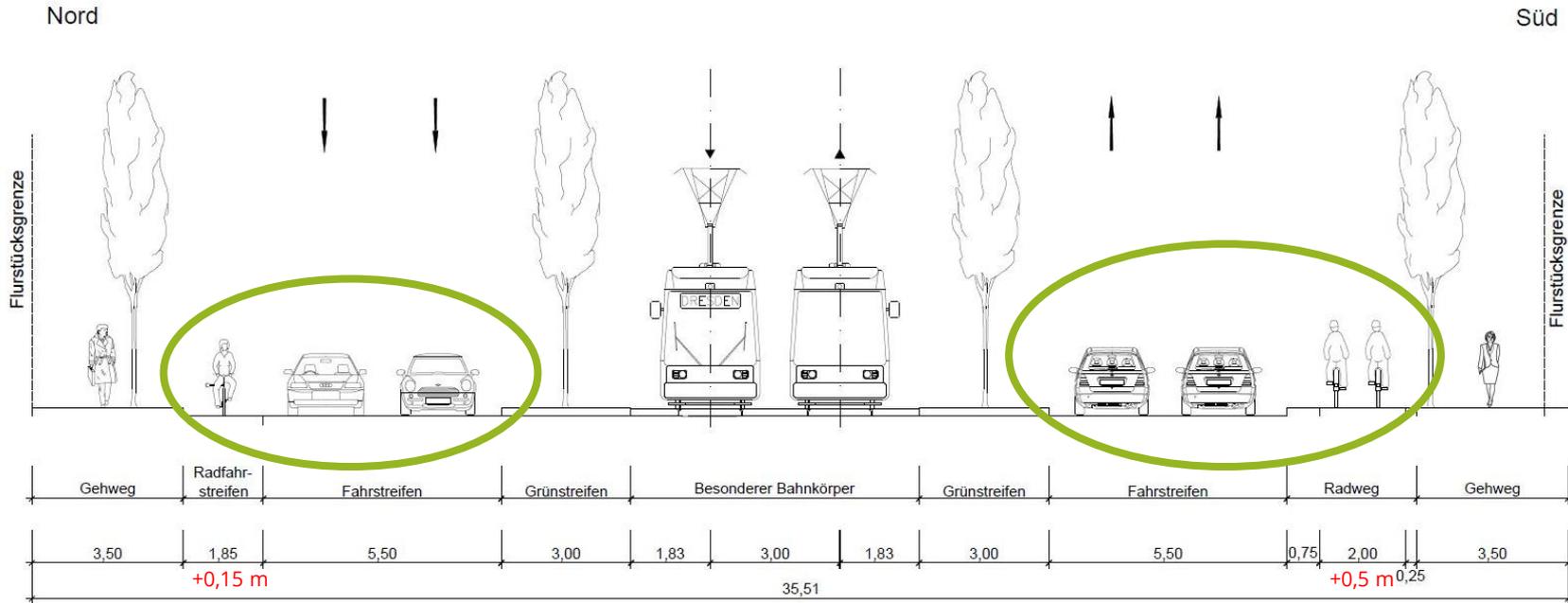
Abwägungsmatrix - Stufe 4
Varianten im Bereich Z

Kriterium		Variante Z2 Mittellage mit seitl. Grünstreifen (B=3,50m), 2-streifige Fahrbahnen, Besonderer Bahnkörper	Variante Z2 optimiert Mittellage mit seitl. Grünstreifen (B=3,00 m), 2-streifige Fahrbahnen, Besonderer Bahnkörper	Variante Z2a Mittellage mit seitl. Grünstreifen (B=3,50 m), 1-streifige überbreite Fahrbahnen, Besonderer Bahnkörper	Variante Z2a optimiert Mittellage mit seitl. Grünstreifen (B=3,00 m), 1-streifige überbreite Fahrbahnen, Besonderer Bahnkörper
4. Wirtschaftlichkeit					
Förderfähigkeit		gegeben	gegeben	gegeben	gegeben
Grunderwerb	West	ca. 6.500m ²	ca. 3.900m ²	ca. 1.500m ²	ca. 2.400m ²
	Ost	ca. 6.700 m ²	ca. 4.900 m ²	ca. 4.200 m ²	ca. 4.200 m ²
Gesamtkosten für TA 1.3	netto	ca. 43,0 Mio €	ca. 41,5 Mio €	ca. 40,9 Mio €	ca. 40,9 Mio €
	brutto	ca. 50,5 Mio €	ca. 48,8 Mio €	ca. 47,8 Mio €	ca. 48,1 Mio €
Aus wirtschaftlicher Sicht sind die Varianten Z2a und Z2a „optimiert“ zu empfehlen.					
5. Ingenieurbauwerke/ Versorgungsleitungen					
Betroffenheit der Trinkwasserleitung (DN 1500) und -bauwerke (Bereich Knotenpunkt Ackermannstr.)		große Betroffenheit, Verlegung nötig	große Betroffenheit, Verlegung nötig	große Betroffenheit, Verlegung nötig	große Betroffenheit, Verlegung nötig
Betroffenheit der Fernwärmebauwerke		Betroffenheit in hohem Maße	Betroffenheit in geringeren Maße	Betroffenheit in geringeren Maße	Betroffenheit in geringeren Maße
Hinsichtlich der Betroffenheiten von Ingenieurbauwerken und Versorgungsleitungen stellen sich ebenfalls die Varianten Z2a und Z2a „optimiert“, als die Varianten mit den geringsten Nachteilen dar.					
Ergebnisse			<ul style="list-style-type: none"> - verkehrliche und städtebauliche Vorzüge - nachteiliger hinsichtlich der Umweltverträglichkeit - Eingriff in den Eingangsbereich der SLUB - nachteiliger hinsichtlich Grunderwerb 		<ul style="list-style-type: none"> - verkehrliche und städtebauliche Vorzüge - geringfügig nachteilig hinsichtlich der Umweltverträglichkeit - geringfügig nachteilig hinsichtlich Grunderwerb
					-> Vorzugsvariante

Welche Varianten stehen zur Debatte?

Z2a optimiert (SPD/Linke/Grüne)

Regelquerschnitt 2 - Bereich Zellescher Weg West M.1:100

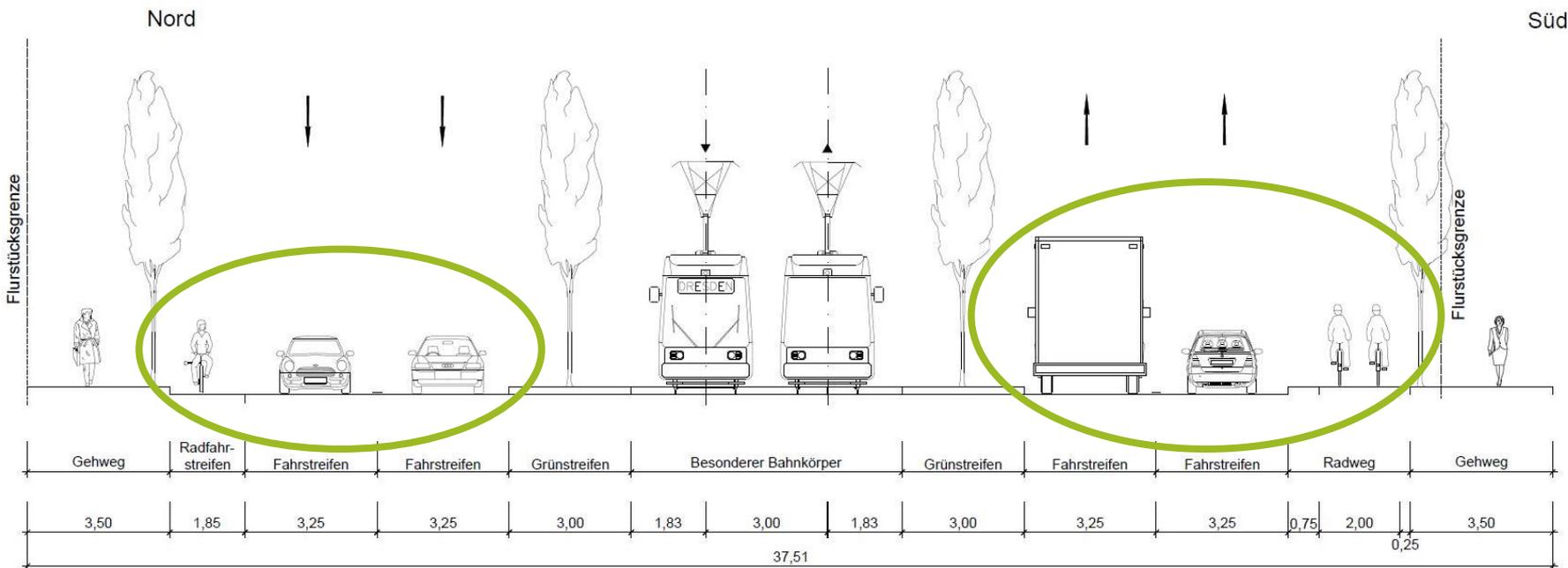


(Quelle: DVB AG /Ratsinformationssystem)

Welche Varianten stehen zur Debatte?

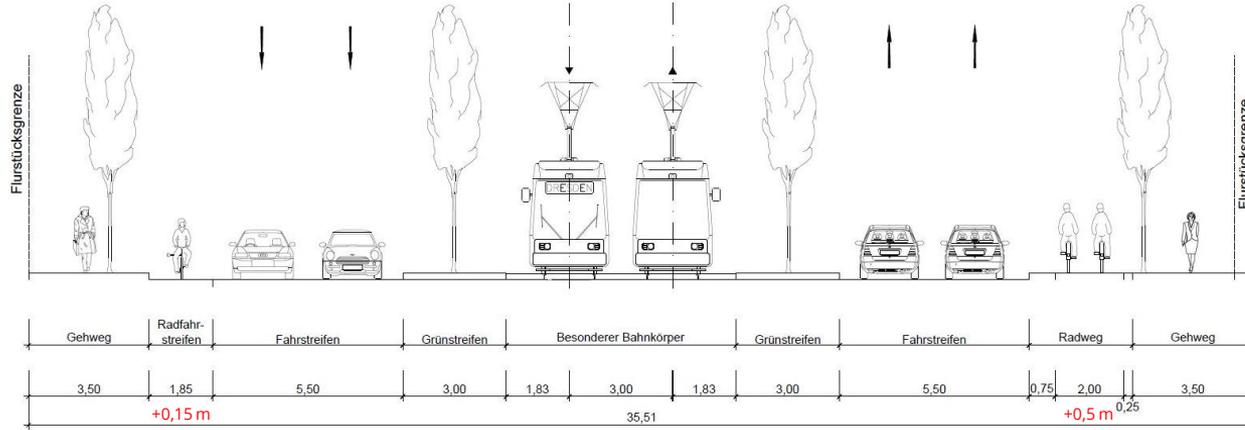
Z2 optimiert (CDU/FDP)

Regelquerschnitt 2 - Bereich Zellescher Weg West M.1:100



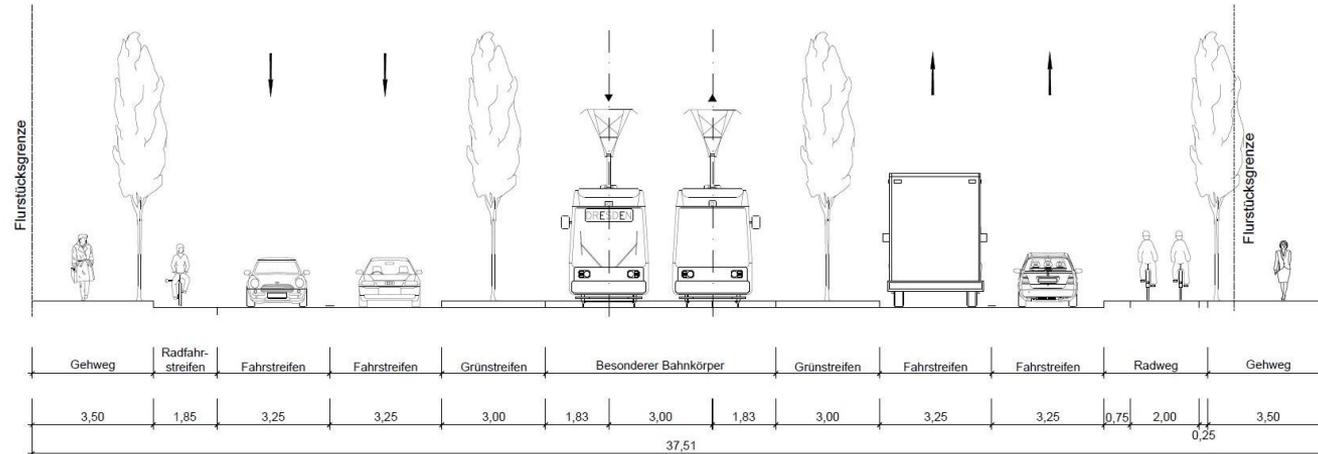
(Quelle: DVB AG /Ratsinformationssystem)

Welche Varianten stehen zur Debatte?



Z2a optimiert
(SPD/Linke/Grüne)

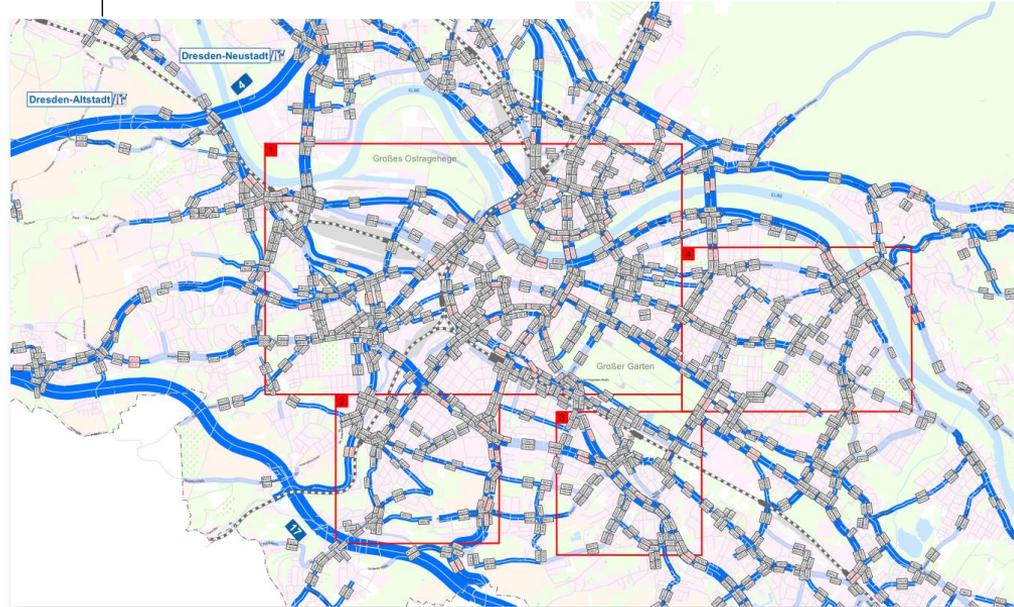
Süd



Z2 optimiert
(CDU/FDP)

Verkehrsmengenkarte

	Bestand [KFZ/24h]	Prognose 2025 [KFZ/24h]
Nürnberger Straße	27.500	29.500
Zellescher Weg	23.000 – 26.000	22.000 – 24.000
Caspar-David-Friedrich-Straße	10.500 – 13.000	14.500



(Quelle: Stadtplanungsamt)

Verkehrsmengen in der Spitzenstunde je Richtung

	Bestand [KFZ/1h]	Prognose 2025 [KFZ/1h]
Nürnberger Straße	1400	1500
Zellescher Weg	1200	1200
Caspar-David-Friedrich-Straße	600	700

Berechnung:

- Spitzenstunde(= Bemessungsverkehrsstärke) = $[KFZ/24h]*0,1$
- je Richtung = $[KFZ]*0,5$

Erkenntnis:

Bemessungsverkehrsstärke 1200 Kfz/h < 1400-2200 Kfz/h Leistungsfähigkeit

6.1.1.7 Überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen

Überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen sind durch Mittelstreifen, die auch Bahnkörper enthalten können voneinander getrennt. Im Vergleich zu vierstreifigen Fahrbahnen wird die Überquerbarkeit erleichtert. Sie sind zwischen 5,00 m und 5,50 m breit (Tabelle 12).

Tabelle 12: Überbreite einstreifige Richtungsfahrbahnen

Anwendungsbereich	Breite
Nebeneinanderfahren von Lkw und Pkw / Vorbeifahrt Lkw an haltenden Lfw	5,50 m
Zweistreifiger Pkw-Verkehr	5,00 m

Die Kapazität überbreiter einstreifiger Fahrbahnen beträgt 1400 Kfz/h bis 2200 Kfz/h je Richtung. Sie kann bei vorherrschendem Pkw-Verkehr die Kapazität zweistreifiger Richtungsfahrbahnen von 1800 Kfz/h bis 2600 Kfz/h erreichen.