



Ausbau Meißner Straße in Radebeul-Mitte

Einleitung

Der lang geplante und vorbereitete Ausbau der Meißner Straße als Voraussetzung zum Erhalt von Straßenbahn und Schmalspurbahn ist eng mit der Entwicklung des innerstädtischen Bereiches in Radebeul-Mitte verbunden.

Unterdessen ist die Baumaßnahme zum „Ausbau Meißner Straße – Bauabschnitt 2.1 zwischen Pestalozzistraße und Weintraubenstraße“ einschließlich Neubau der Gleiskreuzung „Weißes Roß“ fast schon wieder Geschichte.

Dies zum Anlass nehmend, möchte die Stadt Radebeul allen Beteiligten für Ihren Einsatz danken. Gleichzeitig ist es uns in diesem Zusammenhang ein Bedürfnis, das Verständnis derjenigen zu würdigen, die als Anlieger oder Gewerbetreibender während der Bauzeit unmittelbar Einschränkungen und Unannehmlichkeiten hinnehmen mussten. Weiterhin gilt unsere Anerkennung der Mitwirkung der Bürger durch Hinweise während der Planung und Baudurchführung.

Diese wurden stets ernst genommen und soweit als möglich berücksichtigt.

Die konsequente Umsetzung der vereinbarten Aufgabe gelang mit Engagement und Beharrlichkeit unter der Leitung der Dresdner Verkehrsbetriebe AG gemeinsam mit dem Landkreis Meißen, dem Verkehrsverbund Oberelbe und der Stadt Radebeul.

Doch welche Mühen und Herausforderungen waren zu bewältigen?

Welche Partner haben sich dem Anliegen angeschlossen und die Realisierung in Gang gebracht?

Welche Leistungen waren erforderlich?

Welche Randbedingungen waren zu beachten?

Wie erfolgte die Finanzierung und Organisation der Baumaßnahme?

Die vorliegende Dokumentation verfolgt das Ziel, diese und andere Fragen zu beantworten, vieles wieder in Erinnerung zu rufen, dem Interessierten Einblicke in Abstimmungs-, Planungs- und Bauabläufe zu gewähren sowie den Beteiligten eine Zusammenfassung zu vermitteln. Nicht zuletzt bietet eine solche rückschauende Betrachtung idealerweise die Möglichkeit, die Erfahrungen für vergleichbare oder ähnliche Vorhaben zu nutzen und mit den gewonnenen Erkenntnissen die Bewältigung neuer Herausforderungen anzunehmen.



Dr. Jörg Müller

Erster Bürgermeister
Leiter des Geschäftsbereiches Stadtentwicklung
Große Kreisstadt Radebeul

Inhalt

Ausbau Meißner Straße – Ein gesamtstädtisches Vorhaben	6
Radebeul-Mitte – die Ausstellung zur Planungsgeschichte eines zentralen Bereiches	8
Meißner Straße – der Bauabschnitt zwischen Pestalozzi- und Weintraubenstraße	10
• Das gemeinsame Ziel	10
• Die abgestimmte Vorbereitung der Baumaßnahme	12
• Die konsequente Baudurchführung	13
• Wichtige Termine des Bauablaufes	14
• Zusammenfassender Überblick	17
Radebeul-Mitte – die begleitenden städtebaulichen Maßnahmen	18
• Gestaltung des Vorplatzes der Landesbühnen Sachsen	19
• Neubau des Parkplatzes P1 zwischen Meißner Straße und Roseggerstraße	19
• Neubau des Parkplatzes P 2 Weintraubenstraße	20
• Neubau des Parkplatzes P 3 Schuchstraße	20
• Neubau der Zufahrt für die Theaterwerkstätten der Landesbühnen Sachsen	21
• Gestaltung des Skulpturenparks	22
Die erreichten Resultate	23
Impressum	27

Ausbau Meißner Straße – Ein gesamtstädtisches Vorhaben

Die Meißner Straße stellt mit über 8 km Länge die Hauptverkehrsader unserer Stadt dar und erstreckt sich von der Stadtgrenze der Landeshauptstadt Dresden im Osten bis zur Stadtgrenze der Großen Kreisstadt Coswig im Westen. Sie besitzt als rechtsehbische Verbindung und gleichzeitig als Staatsstraße S 82 überregionale Bedeutung. Die Meißner Straße verläuft parallel zur Eisenbahnstrecke und ist die breiteste und am stärksten befahrene Straße Radebeuls. Sie dient in weiten Teilen dem motorisierten Individual- und LKW-Verkehr als Durchgangs- und Erschließungsstraße. Außerdem befinden sich auf ihr auch die Gleisanlagen der Straßenbahnlinie Dresden-Radebeul-Coswig-Weinböhlen und sie wird von der Trasse der Schmalspurbahn Radebeul-Radeburg gequert. Für die Verbindung der Radebeuler Stadtteile sind jedoch auch die Fußgänger- und Fahrradverkehre auf der Meißner Straße von Bedeutung.

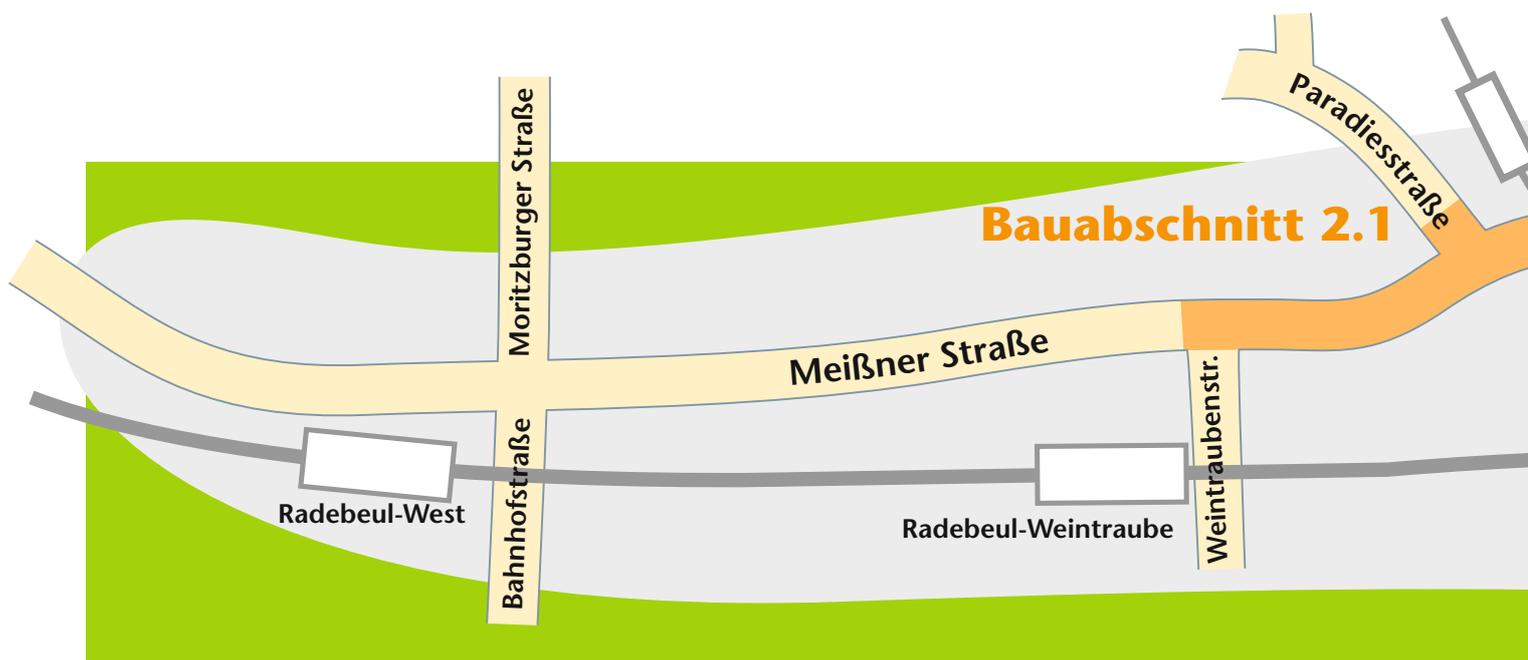
An der Meißner Straße befinden sich die „Eingangstore“ der beiden Stadtteilzentren Radebeul-Ost und Radebeul-Kötzschenbroda. Darüber hinaus prägen Villen mit parkähnlichen Grundstücken ebenso das Straßenbild wie Gewerbe- und Industriestandorte.

Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse auf der Meißner Straße gaben den Anlass, Untersuchungen zu deren Ausbau vorzunehmen und gleichzeitig die räumliche Situation des Streckenverlaufes und damit das Stadtbild zu verbessern. Der Ausbau der Meißner Straße ist fester Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes Radebeul.

In den zurückliegenden Jahren wurden einzelne Bauabschnitte in den Bereichen zwischen der Autobahn und der Forststraße,

zwischen Schillerstraße und Schildenstraße sowie zwischen Wasastraße und Pestalozzistraße insbesondere im Zusammenhang mit dringenden Investitionen an der Straßenbahninfrastruktur und der Verbesserung der Fahrbahnen sowie der Gestaltung von Rad- und Fußwegen realisiert.

Das zentrale Thema des Ausbaus der Meißner Straße ist der Erhalt und die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere der durchgehenden Straßenbahnlinie bis nach Weinböhlen. Hierzu wurden seit dem Jahr 2001 bereits vorplanungsseitig erste Projektunterlagen erstellt. Diese wurden zwischen der Stadt Radebeul, den Dresdner Verkehrsbetrieben sowie mit dem Träger des öffentlichen Personennahverkehrs - dem Landkreis Meißen - abgestimmt.



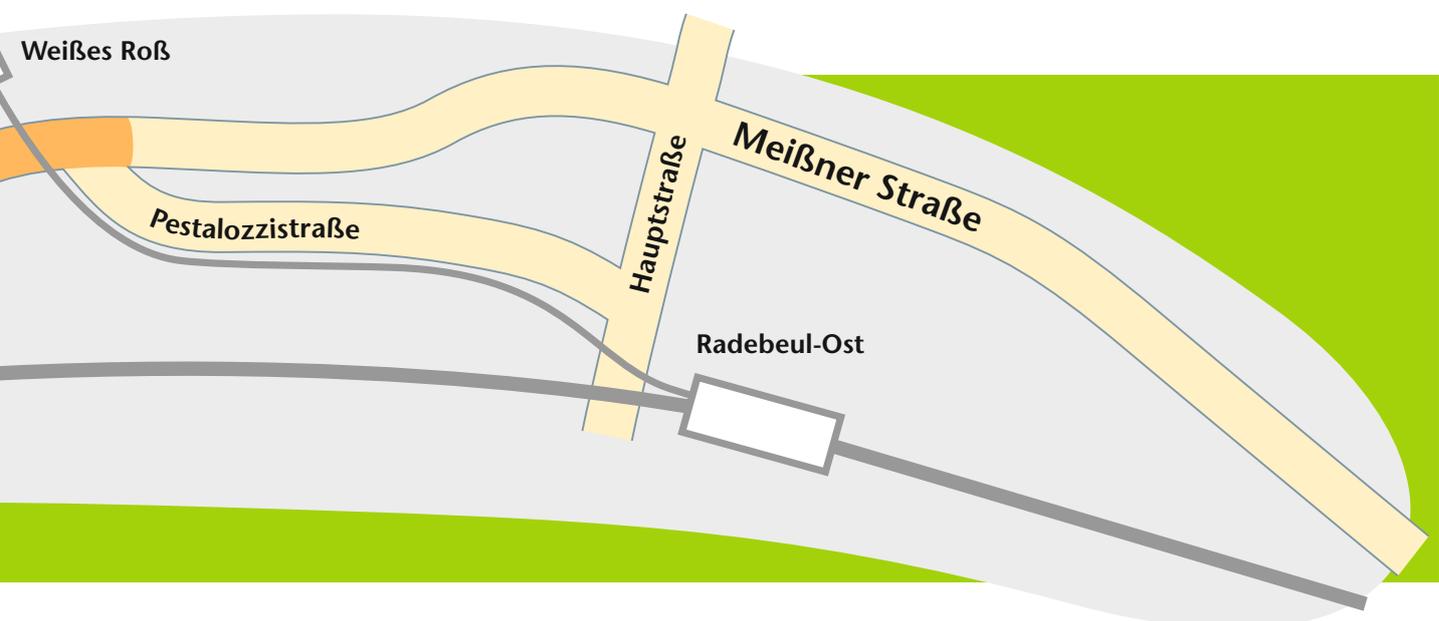
Grundlage der Arbeit bildeten der Maßnahmeträgervertrag der beteiligten Partner vom Sommer 2000 und später der Investitionssicherungsvertrag aus dem Jahr 2004. Der Investitionssicherungsvertrag zum Vorhaben der Erneuerung der Straßenbahn-Infrastruktur im Zuge des Ausbaus der Meißner Straße in Radebeul beinhaltet die Mittelbereitstellung in Höhe von maximal 4,7 Mio. Euro als Zuwendungen seitens des Landkreises Meißen, der Großen Kreisstadt Radebeul und dem Zweckverband des Verkehrsverbundes Oberelbe bis zum Jahresende 2010. Im August 2002 konnte nach Prüfung der Rentabilität des Straßenbahnverkehrs der Grundsatzbeschluss zugunsten dieses schienengebundenen umweltfreundlichen Verkehrsmittels getroffen werden. Mit dieser Entscheidung für die verkehrliche Erschließungsfunktion durch die Straßenbahn wurde insbesondere für die Stadt Radebeul die Basis für die zukünftige bessere infrastrukturelle Verflechtung mit den umliegenden Städten und Gemeinden gelegt.

Von der Technischen Universität Dresden wurde seitens des Lehrstuhls „Raumgestaltung, Gebäudelehre und Entwerfen“ die Studie „Meißner Straße, Radebeul: Analyse - Ziele - Lösungsansätze“ erarbeitet, welche später durch ein städtebauliches Gesamtkonzept vom Büro SAI Scharrer Architekten und Ingenieure aus Radebeul insbesondere für den Bereich vor den Landesbühnen Sachsen vertieft wurde. Diese Studie bildete gemeinsam mit der im Mai 2003 erarbeiteten Konzeption zur Förderfähigkeit, erarbeitet von CIC Bauingenieure GmbH Dresden, die Grundlage für einen schrittweisen Ausbau der Meißner Straße einschließlich der Straßenbahntrasse. Die Vorplanungen einzelner Bauabschnitte wurden sowohl unter dem Aspekt weiterer regionaler Verkehrsbauvorhaben und Prognosen zu voraussichtlichen Verkehrsentwicklungen als auch unter städtebaulichen Bedingungen und Dimensionen geprüft. Ziel der Abstimmungen war, eine abschnittsweise durchführbare vernünftige und sinnvolle

Verkehrslösung zu finden, welche die technischen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen erfüllt. Das Regierungspräsidium Dresden war frühzeitig beratend in den gesamten Planungsprozess eingebunden.

Stets wurde das Ziel verfolgt, dass mit der Umsetzung des Vorhabens der öffentliche Personennahverkehr an Attraktivität gewinnt. Diese Chance ist in Radebeul unter anderem mit der besonderen geografischen Lage und bandartigen Struktur der Meißner Straße gegeben. Mit der idealen Erreichbarkeit der einzelnen Haltestellen sowie durch gezielte Bevorrechtigungen und Beschleunigungsmaßnahmen können dieser Beförderungsart zusätzlich positive Impulse gegeben werden.

Das bisher umfangreichste Teilvorhaben des Ausbaus der Meißner Straße bildete der Bauabschnitt zwischen Pestalozzistraße und Weintraubenstraße in der Mitte Radebeuls und soll im Folgenden als Beispiel der komplexen Bau-tätigkeit im Bereich der Meißner Straße vorgestellt werden.



Radebeul-Mitte – die Ausstellung zur Planungsgeschichte eines zentralen Bereiches

Im Zusammenhang mit den geplanten Baumaßnahmen an der Meißner Straße präsentierte der Geschäftsbereich Stadtentwicklung der Stadt Radebeul in den Räumen des Technischen Rathauses eine Ausstellung zum Thema Radebeul-Mitte. Nach umfangreichen Recherchen in den Archiven war in der Zeit von August bis Dezember 2005 mit dieser Ausstellung ein äußerst interessanter Rückblick in die verschiedenen Planungsansätze zur Gestaltung dieses innerstädtischen Abschnittes gelungen. Historische Ansichtskarten und aktuelle Fotos – kurz vor Baubeginn der Baumaßnahme „Ausbau Meißner Straße Bauabschnitt 2.1“ aufgenommen – rundeten den Blick in die Vergangenheit ab. Insofern bildete diese Ausstellung einen komprimierten Einblick in Geschichte und inzwischen umgesetzte Zukunft und damit gleichzeitig einen interessanten Rahmen für die Baumaßnahme an sich. Die große Zahl der Besucher bereits bei der festlichen Eröffnung aber auch während der Präsentationsdauer widerspiegelte eindrucksvoll das große öffentliche Interesse an diesem innerstädtischen Bereich. Daher soll ein Querschnitt durch die Ausstellung als Beginn der Dokumentation zur Baumaßnahme in dieser Broschüre festgehalten werden.

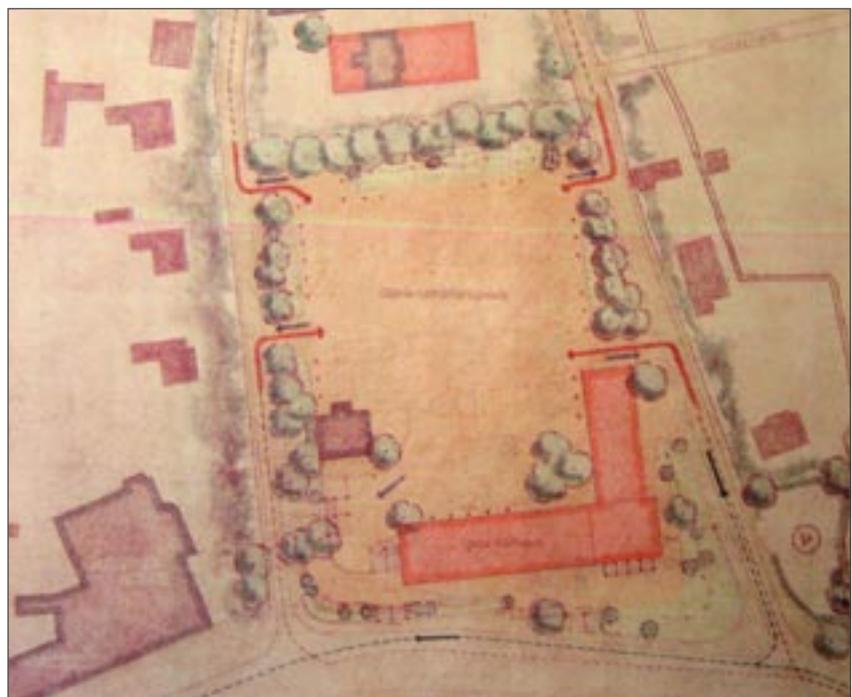
Radebeul und Kötzschenbroda waren bis zu ihrer „Zwangsehe“ 1935 zwei selbstständige aus mehreren Dorf- und Gemeindezusammenschlüssen 1924 hervorgegangene Städte mit jeweils eigenem Zentrum.

Eins im Westteil und eins in Ostteil der heutigen Stadt Radebeul. Eine Mitte Radebeuls im klassischen Sinne gab es also historisch betrachtet niemals.

Und dennoch: Der Wunsch, der Traum nach dem Mittelpunkt einer Stadt, quasi als „Agora“, ist groß. So auch in Radebeul als Gesamtstadt seit 1935. Das Gebiet am Weißen Roß bot sich förmlich an, stießen doch hier die Gemarkungen von Kötzschenbroda, Serkowitz, Nieder- und Oberlößnitz sowie Radebeul aufeinander. In einem alten Bebauungsplan aus dem 19. Jahrhundert kann dies nachvollzogen werden.



Erst nach Ende des II. Weltkrieges wurden die Gedanken des Aufbaus einer neuen Stadtmitte planerisch konkret. Der Rat des Bezirkes Dresden entwarf eine Perspektivplanung zur Stadtgliederung, die erstmals ein gemeinsames Stadtzentrum in Radebeul-Mitte auswies. Dies geschah nicht ohne Grund: Nach dem Krieg war aus dem Gaststättenkomplex „Goldene Weintraube“ mit zwischenzeitlichem Lichtspielhaus zunächst provisorisch die Landesoper Radebeul geworden. Für den Ausbau zum Stammhaus der Landesbühnen Sachsen war Mitte der fünfziger Jahre ein entsprechender Umbau entworfen. Seitlich daneben wurden zeitgleich ein großer Demonstrationsplatz, ein neues Rathaus und gegenüber sogar ein großer Einzelhandelskomplex geplant. Gekommen ist bis auf einen Umbau der Landesbühnen nichts von alledem.



1961 wurde die Stalinstraße (so hieß die Dresdner/Leipziger/Meißner Straße seit 1950) in Wilhelm-Pieck-Straße im Gedenken an den kurze Zeit zuvor verstorbenen Staatspräsidenten der DDR umbenannt. Im sogenannten Stadtpark „Weintraube“, der im Rahmen des Nationalen Aufbauwerks 1958/59 zwischen Schuchstraße und Paradiesstraße entstand, wurde eine entsprechende Büste aufgestellt. Die Planung einer neuen Stadtmitte sollte bis zum gesellschaftlichen Umbruch 1989/90 weiterhin Vision bleiben und verschwand dann in den Schubladen des Stadtarchivs. 1991 kam es zur Rückbenennung in „Meißner Straße“; die Wilhelm-Pieck-Büste verschwand – wohin auch immer. Die neuen gesellschaftlichen Kräfte konzentrierten sich zunächst auf andere städtische Bereiche in ihrer Entwicklung.

Mit dem Um- und teilweisen Neubau der Landesbühnen Sachsen sowie der Vision einer neuen Theaterwerkstatt zwischen Schuchstraße und Paradiesstraße gegen Ende der 1990er Jahre geriet dieser Bereich wieder ins Blickfeld. Eine Diplomarbeit (2000) setzte sich mit den Entwicklungspotenzialen auseinander und knüpfte in Teilbereichen an bisherige Planungsabsichten an. Die Ansätze wurden städtischerseits weiterentwickelt und mündeten in einen Bebauungsplanentwurf (2002) mit dem wenig bezeichnenden

Titel „Moritz-Garte-Steg“. Zur Verwirklichung der darin manifestierten neu zu gestalten- den Grünachse zwischen Landesbühnen und Gymnasium befürwortete die Stadt bereits Ende 2002 einen Grundstückstausch mit dem Freistaat Sachsen zur Verlagerung der Theaterwerkstätten. Für die Umsetzung der im Bebauungsplanentwurf aufgenommenen Idee eines kleinteiligen Einkaufszentrums mit kulturellen Nutzungen und Wohnungen lobte die Stadt 2003 in Abstimmung mit der Insolvenzverwaltung eines dafür notwendigen „Schlüsselgrundstücks“ ein Investorenbieterverfahren aus. Das Resultat blieb bescheiden: Zwei Bieter, nur einer erfüllte die gestellten Anforderungen. Trotz mehrfacher Überarbeitung konnte das Vorhaben nicht überzeugen. Der zur Realisierung bereits aufgestellte vorhabenbezogene Bebauungsplan wurde Ende 2004 wieder aufgehoben.

Nicht mehr warten konnte allerdings der lang geplante und vorbereitete Ausbau der Meißner Straße als Voraussetzung zum Erhalt von Straßenbahn und Schmalspurbahn. Doch auch die unter Tage liegenden Leitungen aller Medienträger bedurften dringend einer Erneuerung. Täglich fahren rund 30.000 Kraftfahrzeuge in diesem Abschnitt über die Meißner Straße und führen zu entsprechenden Erschütterungen.

Seit 2001 wurde seitens der Stadt Radebeul konsequent an diesem Projekt in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Meißen, dem Verkehrsverbund Oberelbe und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG gearbeitet. Die einzelnen Planungsstadien waren in der Ausstellung dokumentiert. Doch was als rein technischer Vorgang bei der DVB AG begann, wurde schnell auch zur stadträumlichen Aufgabe. Ein Gestaltungskonzept für das Umfeld wies der Stadt den Weg. Neben dem Straßenausbau mit behindertengerechter Haltestelleninsel und der ÖPNV-Verknüpfung zur Schmalspurbahn und mit Buslinien entstand ein qualitativvoller Vorplatz für die Landesbühnen Sachsen als Fußgängerbereich. Neue Parkmöglichkeiten, z.B. entlang der Schuchstraße, an der Weintraubenstraße und auf dem Gelände des ehemaligen „Delikat-Marktes“ sowie die Aufwertung des Stadtparks und seine unmittelbare Anbindung an die Landesbühnen waren begleitende Maßnahmen.

Es hat historisch betrachtet lange gedauert, bis in Radebeul-Mitte etwas baulich umgesetzt wurde.

Ein neues künstliches Stadtzentrum - wie einst entworfen - ist hier allerdings nicht mehr entstanden; dafür aber ein interessanter, lebendiger und urbaner Stadtraum.

Meißner Straße – der Bauabschnitt zwischen Pestalozzi- und Weintraubenstraße

Das gemeinsame Ziel

Anlass für die Baumaßnahme an der Meißner Straße besonders im Bereich zwischen Pestalozzistraße und Weintraubenstraße waren der äußerst ungenügende bauliche Zustand sowie die daraus resultierenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse:

- Die Beeinträchtigungen für den öffentlichen Personennahverkehr zeigten sich vorwiegend bei den Haltestellen. Da keine getrennten Bereiche gegeben waren, behinderten sich Straßenbahn und motorisierter Individualverkehr gegenseitig.
- Für Radfahrer gab es keine separaten Radverkehrsanlagen.
- Erforderlich wurde die Erneuerung der Gleiskreuzung zwischen Straßen- und Kleinbahn am „Weißen Roß“.
- Die Straße selbst war hinsichtlich der Verkehrssicherheit erneuerungsbedürftig (überwiegende Befestigung mit Pflaster, fehlende Linksabbiegespuren, u.s.w.).
- Die technische Infrastruktur bezüglich der unterirdischen Versorgungsleitungen für Abwasser, Trinkwasser, Gas, Elektro und Datenkabel war erneuerungsbedürftig.
- Die Ausrüstungen für die Straßenbahn wie Fahrleitungsanlage, Bahnstromversorgung und Gleichrichterunterwerk entsprachen nicht mehr den Anforderungen an einen leistungsfähigen Betrieb.
- An der Lößnitzbachbrücke wurden bei der Hauptuntersuchung Schäden an den Flügeln, Kappen und Geländern festgestellt, die dringend behoben werden mussten.

Als städtebauliche Aufgabe galt es, neben der Trassenführung der Straßenbahn unter verkehrlichen Aspekten gleichzeitig den anschließenden Straßenraum vollumfassend ästhetisch und attraktiv anzulegen. Resultierend aus der gestalterischen Kausalität wurde das Ziel der kulturellen, touristischen und sportlichen „Radebeuler Mitte“ entwickelt. Dieser Gedanke wurde unterstützt mit dem neuen Standort der städtischen Tourist-Information in Verbindung mit den Räumen der Theaterkasse der Landesbühnen Sachsen. Dadurch war eine zentrale städtische Informationsstelle für Touristen und Kulturbegosteerte gegeben,

welche zunehmend auch das Radwegenetz sowie den öffentlichen Personennahverkehr nutzen.

Planungsvorlauf

Der Träger der Maßnahme, die DVB AG, beauftragte auf der Grundlage der gemeinsamen Abstimmungen das Ingenieurbüro Obermeyer Albis Bauplan (OAB) aus Dresden als Generalplaner.

In der Vorplanungsphase waren mehrere Planungsbüros eingebunden:

- Das Büro Dr. Brenner und Münnich aus Dresden war hauptsächlich für die Entwurfsplanung des anteiligen Straßenbereiches zuständig.



- Die Planung des Gleisbereiches für die Straßenbahn sowie die Koordinierung mit den übrigen Geh- und Fahrbahnabschnitten innerhalb des Straßenquerschnittes erfolgte durch das Büro OAB.
- Im Zusammenhang mit der Bearbeitung der Machbarkeitsstudien und Haltestelleneinordnung wurden die Büros CIC Bauingenieure GmbH aus Dresden und EIBS Entwurfs- und Ingenieurbüro für Straßenwesen GmbH aus Dresden einbezogen.
- Die Z-Projekt GmbH aus Zwickau erhielt die Aufgabe der Projektsteuerung zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens. Hierzu gehörte, die Bauherrentätigkeit der DVB AG und der Stadt Radebeul in der Vorbereitung der Erarbeitung des Planrechts zu koordinieren. Außerdem oblag dem Büro die Unterstützung im Zustandekommen der Eisenbahnkreuzungsvereinbarung sowie der Objektverträge mit den Medienträgern.

Planfeststellung

Das für den Bau notwendige Planfeststellungsverfahren wurde mit Veröffentlichung u.a. im Amtsblatt der Stadt Radebeul Nr. 5/2004 eingeleitet. Die öffentliche Auslegung erfolgte vom 10. Mai bis 10. Juni 2004 zur allgemeinen Einsicht in den Räumen der Stadt-

verwaltung Radebeul. Einwendungen gegen den Plan konnten bis 24. Juni 2004 erhoben werden. Nach Prüfung und Berücksichtigung der Einsprüche veröffentlichte das Regierungspräsidium Dresden den gefassten Planfeststellungsbeschluss.

Amtsblatt 12/2004 Amtliches 9

Bekanntmachung des Regierungspräsidiums Dresden zur Planfeststellung für das Straßenbahnbauvorhaben »Meißner Straße«

»Ausbau Meißner Straße in Radebeul, BA 2.1 Pestalozzstraße – Weintraubenstraße« November 2004

Mit dem Planfeststellungsbeschluss des Regierungspräsidiums Dresden vom 2. November 2004, Az.: 41-0513.20/10 – Radebeul – Meißner Straße – BA 2.1, wurde der Plan für das Verkehrsbauvorhaben der Dresdener Verkehrsbetriebe AG »Ausbau Meißner Straße in Radebeul, BA 2.1 Pestalozzstraße – Weintraubenstraße« gemäß § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690), das zuletzt durch Artikel 24 des Gesetzes vom 29. Dezember 2003 (BGBl. I S. 3076) geändert worden ist und § 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für den Freistaat Sachsen (SächsVwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. September 2003 (SächsGVBl. S. 614), in Verbindung mit § 74 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Januar 2003 (BGBl. I S. 102), das durch Artikel 4 Absatz 8 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718, 833) geändert worden ist, festgestellt.

Dem Vorhabensträger des Straßenbahnbauvorhabens wurden Auflagen erteilt. In dem Planfeststellungsbeschluss wurde über alle rechtzeitig vorgetragenen Einwendungen, Forderungen und Anregungen entschieden.

Der Beschluss liegt mit einer Ausfertigung des festgestellten Planes in der Zeit

vom 6. Dezember 2004
bis zum 20. Dezember 2004

bei der Großen Kreisstadt Radebeul, Stadtverwaltung, Technisches Rathaus, Pestalozzstraße 8, 01445 Radebeul während der Dienst-

stunden zu jedermanns Einsicht aus. Der Beschluss gilt mit Ende der Auslegungsfrist allen Betroffenen und denjenigen gegenüber, die Einwendungen erhoben haben, als zugestellt (§ 74 Abs. 5 Satz 3 VwVfG).

Als zum Ablauf der Rechtsbehelfsfrist kann der Planfeststellungsbeschluss von den Betroffenen und denjenigen, die Einwendungen rechtzeitig erhoben haben, beim Regierungspräsidium Dresden, Referat 41, Stauffenbergallee 2, 01099 Dresden, schriftlich angefordert werden.

Rechtsbehelfsbelehrung des Planfeststellungsbeschlusses:
Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig, schriftlich erhoben werden.
Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist des Planfeststellungsbeschlusses. Für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss mittels Postzustellungs-urkunde oder Empfangsbekanntnis zugestellt wurde, ist dagegen der tatsächliche Zeitpunkt der Zustellung maßgeblich.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.
Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigelegt werden.
Jeder Beteiligte muss sich durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deut-

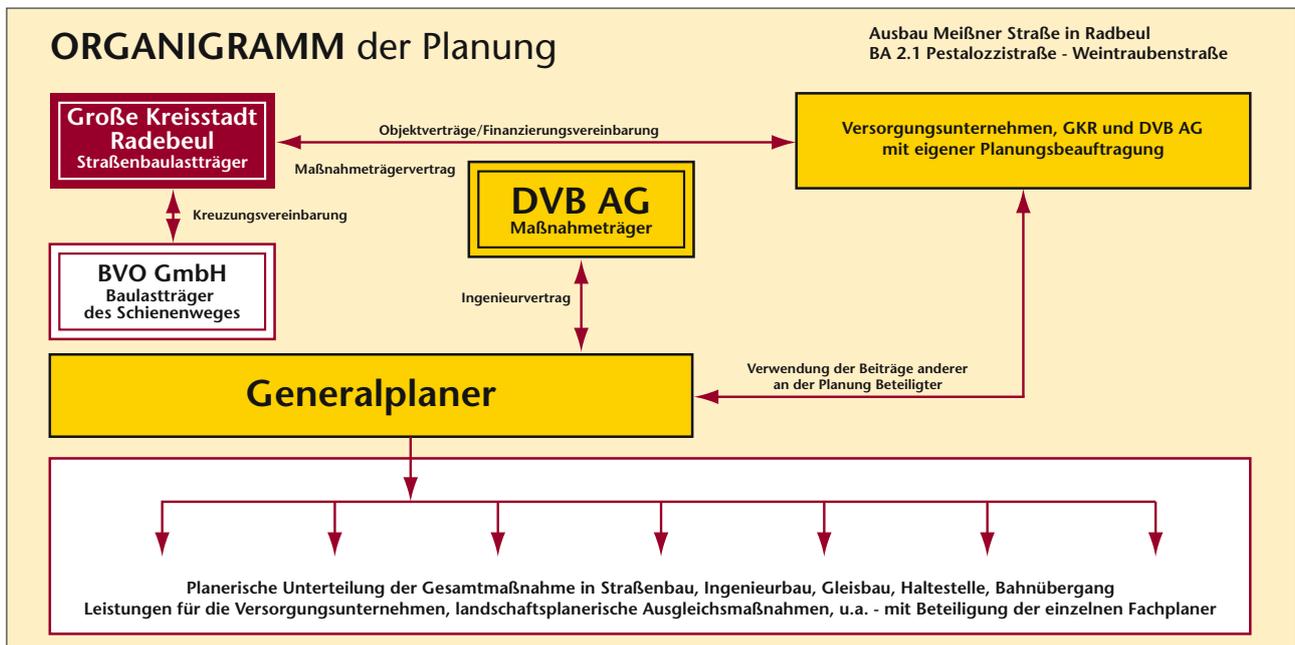
schen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.
Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 28 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 5 Abs. 2 Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz (VerkPBG) keine aufschiebende Wirkung.
Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Beschlusses beim

**Bundesverwaltungsgericht,
Simsonplatz 1,
04107 Leipzig,**

gestellt werden.

Treten später Tatsachen ein, die eine Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Dresden, den 9. November 2004
Regierungspräsidium Dresden
Dr. Hasepflug, Regierungspräsident



Die abgestimmte Vorbereitung der Baumaßnahme

Mit der genehmigten Planungsvariante war die Grundlage zur Realisierung der angestrebten Ziele gegeben.

Zur weiteren Vorbereitung der Baumaßnahme wurde eine Objektvereinbarung zwischen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG, dem Landkreis Meißen, der Großen Kreisstadt Radebeul und dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe entwickelt und abgestimmt. Hiermit wurden Verantwortlichkeiten, Vertragsbindungen und die gegenseitige Information und Abstimmung für die geplante Maßnahme verbindlich geregelt. Somit war eine eindeutige Basis gegeben für :

- Vereinbarungen zur weiteren Ausführungsplanung,
- Kompetenzen der Ausschreibung und Vergabe,
- Abrechnung der Bauleistungen,
- Zuständigkeiten der Bauüberleitung und örtlichen Bauüberwachung,
- Abnahme-, Übernahme- und Gewährleistungsmodalitäten.

Es wurden weitere Vereinbarungen hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung am „Weißen Roß“ sowie mit den Medienträgern zu den Bauleistungen und der Finanzierung getroffen.

Bereits vor Baubeginn wurde im Mai 2005 den von der Baumaßnahme betroffenen Anwohnern und Gewerbetreibenden aber auch anderen Interessierten durch Vertreter der Stadtverwaltung Radebeul in einer öffentlichen Veranstaltung der Umfang der Baumaßnahme vorgestellt.

Nachdem die abgestimmte Ausführungsplanung von den Auftraggebern bestätigt vorlag, wurden die Bauleistungen festgelegt, in Einzellose aufgeteilt und

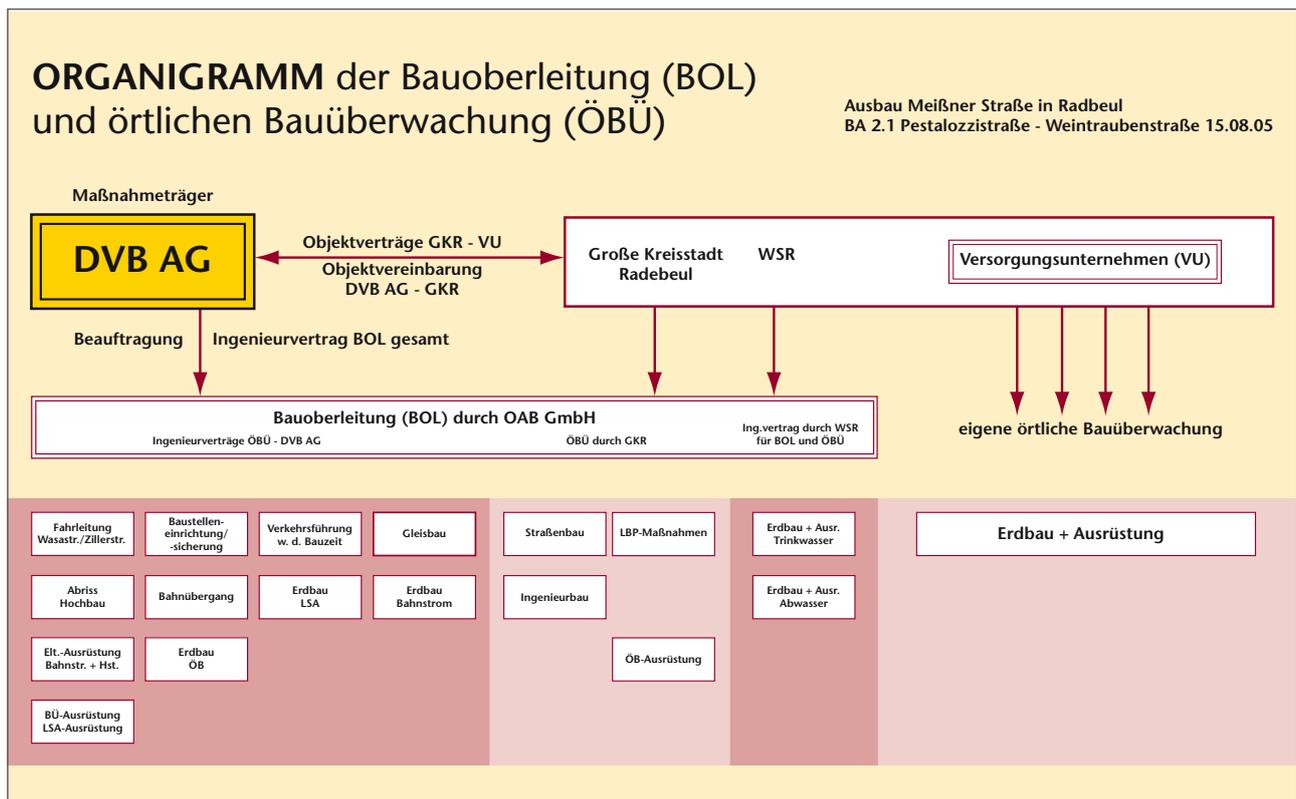
es erfolgte die Ausschreibung mit europaweiter Veröffentlichung. Als terminliche Voraussetzung für die Straßen- und Gleisbauarbeiten wurde als separates Baulos gemäß Ausschreibung und Vergabe der Abbruch des ehemaligen „Delikat-Marktes“ an der Südseite der Meißner Straße realisiert. Damit und mit den Ergebnissen der Vergaben konnte im August 2005 die gemeinsame Baumaßnahme im Abschnitt vor den Landesbühnen Sachsen beginnen.



Die konsequente Baudurchführung

Die Objektvereinbarung zwischen den an der Maßnahme beteiligten Partnern stellte in der baulichen Realisierung ein praktikables Arbeitsmittel dar. Gemäß den darin enthaltenen Festlegungen zur Kostenteilung und Organisation der Bauoberleitung und Bauüberwachung nach abgestimmtem Organigramm konnten im geplanten gemeinsamen Sinne die erforderlichen Arbeiten organisiert, kontrolliert und abgerechnet werden. Auf dieser Basis wurden die wöchentlichen Bauberatungen mit allen am Bau Beteiligten konstruktiv durchgeführt und damit die zeitliche Koordination der Leistungen unter Beachtung der technologischen Abhängigkeiten ermöglicht.

Das engagierte Arbeiten aller am Bau Beteiligten ermöglichte einen zügigen Baufortschritt, welcher in den Bauberatungen dokumentiert werden konnte, aber auch insbesondere im Interesse der Nutzer der einzelnen Verkehrsmittel war. Den hauptsächlichen Teil der Leistung hatte mit der Vergabe des umfangreichen Bauloses 1 an den wirtschaftlich günstigsten Bieter die Arbeitsgemeinschaft „Ausbau Meißner Straße in Radebeul, BA 2.1“, in welcher die Firmen Eurovia VBU aus Dresden, Heinrich Lauber aus Coswig und Dresdner Gleis- und Straßenbau aus Radebeul tätig waren, zu erbringen. Günstige Witterungsbedingungen bis nahezu Jahresende 2005 und Optimierungen im Bauablauf vor allem auch unter der Mitwirkung anderer beteiligter Baufirmen unterstützten die positive Zeitbilanz.



Wichtige Termine des Bauablaufes

Mitte August 2005

Der Baubeginn des Ausbaus der Meißner Straße zwischen Pestalozzistraße und Weintraubenstraße ist gegeben.

Anfang September 2005

Große Erleichterung bei der Untersuchung des Wurzelverlaufes der zu schützenden Bäume durch den Sachverständigen Dieter Moldenhauer. Die zum Schutz der Hainbuche (Südseite Meißner Straße) vorgesehene kostenintensive Geh-Radwegbrücke konnte durch eine weitaus einfachere Lösung ersetzt werden. Aus ähnlichen Gründen der genaueren Untersuchung konnte die geplante Wurzelbrücke zum Schutz der Stieleiche neben der Lößnitzbachbrücke entfallen.

Ende September 2005

Komplette Fertigstellung des Einmündungsbereiches der Weintraubenstraße. Damit Aufhebung der Umleitung des landwärtigen Richtungsverkehrs über das Nebenstraßennetz. Neue Verkehrsführung des stadtwärtigen Verkehrs über Weintraubenstraße und Kötzschbrodaer Straße. Landwärtiger Verkehr ab diesem Termin durch das Baufeld Meißner Straße.

Ende November 2005

Nach dem Ausbau der alten unterirdischen Versorgungsleitungen und der Leitungs-Neuverlegung durch die verschiedenen Medienträger entsprechend des neuen Straßenquerschnittes sowie der entsprechenden Straßenbauarbeiten wurde die nördliche Fahrspur freigegeben.

Anfang Dezember 2005

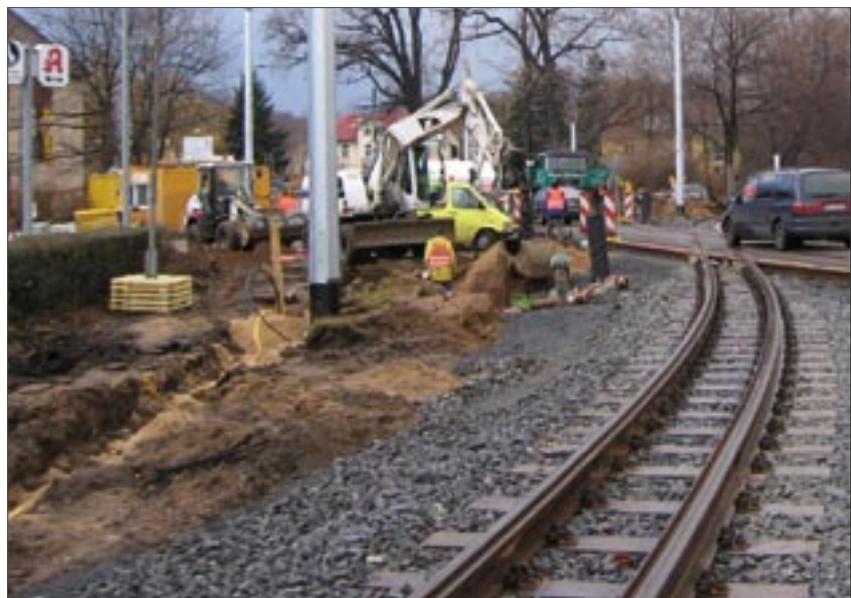
Neubau Bahnübergang auf einer Länge von etwa 60 m, Wiederaufnahme des Betriebes der Schmalspurbahn (war vom 24.10. - 2.12.2005 unterbrochen).

Mitte Dezember 2005

Weitere Verlegung und Umbindung der Medienleitungen (Wasser, Abwasser, Gas, Strom, Elektro, öffentliche Beleuchtung, Telekom, Bahnstrom u.a.) erforderte sowohl ständige Abstimmung unter Beachtung örtlicher Gegebenheiten als auch guten Willen der Medienträger und Baufirmen zur Zusammenarbeit auf teilweise engem Raum.

Abbruch der alten Lößnitzbachbrücke; Errichtung der tragenden Konstruktion und Abdichtungsarbeiten für die neue Brücke auf einer Breite von etwa 25 m. Trotz vorheriger Baugrunduntersuchung gab es Erschwernisse bei den Arbeiten an der Nordseite, weil in Teilbereichen die unvorhersehbar ungeeigneten Gründungsverhältnisse (Schwemmsand) verbessert

werden mussten. Weitere Behinderung des Bauraumes gab es an der Nordseite durch die neue Lage der Brücke mit der vorhandenen Traubeneiche und Rotbuche. Mit Änderung der Technologie der Baugrubensicherung und nach nochmaliger Prüfung vor Ort mit dem Sachverständigen konnten die Bedenken zur Standsicherheit dieser Bäume entkräftet werden.



Durch zusätzlichen Wurzelschutz und sorgfältiges Arbeiten gelang der Erhalt dieser beiden Bäume.

Abschluss der Gleisbauarbeiten für die Straßenbahn auf einer Länge von etwa 435 m unter Anlage eines besonderen Gleiskörpers.

Begünstigend für den guten Baufortschritt waren die vorteilhaften Witterungsbedingungen, die ein nahezu ununterbrochenes Arbeiten bis zum Jahreswechsel ermöglichten. Mit eintretendem stärkeren und durchgängigen Frost musste von Januar bis Mitte März 2006 pausiert werden.

Ende März 2006

Abschluss der Fahrleitungsarbeiten und Wiederinbetriebnahme der durchgängigen Straßenbahnlinie 4. An den Fahrleitungsmasten wurde entsprechend vorheriger Abstimmung gleichzeitig die öffentliche Beleuchtung angeschlossen und montiert, somit mussten keine separaten Beleuchtungsmasten angeordnet werden.

Ende Mai 2006

Abnahme der Sicherheitstechnik und Haltelichtsignalanlage sowie Inbetriebnahme der Schrankenanlage für den Bahnübergang.

Anfang Juni 2006

Freigabe der südlichen Fahrspur für den Straßenverkehr; Inbetriebnahme der weiteren Lichtsignalanlagen an den beiden Knoten Meißner Straße / Weintraubenstraße und Meißner Straße / Paradiesstraße; Inbetriebnahme der neuen zentralen Haltestelle „Landesbühnen Sachsen (Weißes Roß)“.

Juli 2006

Mit der gemeinsamen Abnahme der Bauleistungen war die Maßnahme zwar beendet, jedoch einige Restleistungen insbesondere im Anpassungsbereich der Grundstücke noch zu erbringen. U.a. waren auch die Einfriedungen der Grundstücke der Anlieger wieder herzurichten, soweit sie durch die Baumaßnahme betroffen waren. Hier war oftmals das Bemühen von allen Beteiligten gefragt, eine einvernehmliche Lösung auszuführen.

Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme wurden darüber hinausgehende zusätzliche Leistungen wie zum Beispiel die komplette Gestaltung des Vorplatzes der Landesbühnen Sachsen durchgeführt.

Die Leistungen des Straßenbegleitgrüns als wichtiger Teil der Stadtgestaltung und zur Verbesserung des örtlichen Mikroklimas wurden Ende 2006 abgeschlossen. Die Streuobstwiese außerhalb des Baufeldes auf der Fläche neben dem „LÖMA“, in Radebeul-Zitzschewig, welche als Ausgleichspflanzung erforderlich war, wurde bereits im Mai 2006 angelegt und seitdem gepflegt.



Parallel zu den Bauarbeiten im direkten Bauabschnitt Meißner Straße zwischen Pestalozzistraße und Weintraubenstraße erfolgten die hierzu gehörigen weiteren Leistungen der DVB AG zum Neubau und zur Anpassung der technischen Ausrüstungen für die Straßenbahn. Für den Streckenabschnitt Radebeul war durch den Bau von zwei Gleichrichterunterwerken in den Gleisschleifen Radebeul-West und Radebeul-Ost eine neue Technologie der Straßenbahnenenergieversorgung möglich. Durch direkte Einspeisung in die Fahrleitung in der Nähe der jeweiligen Gleisrichterunterwerke

und weitere technische Übertragung wurde die aufwendige alte Bahnstromanlage ersetzt. Neben der Erneuerung der Fahrleitungsanlage entlang der Meißner Straße wurden neue Gleichstromkabel und weitere Schutzrohre für das DVB Informations- und Steuerungssystem weitestgehend im Gehwegbereich verlegt. Gleichzeitig wurden die alten Bahnstromanlagen demontiert.

Informationen zur Baumaßnahme

Dank des öffentlichen Interesses an der Baumaßnahme war eine ständige Berichterstattung vor

allem in den Tageszeitungen gewährleistet. Gleichzeitig erfolgte auf diesem Wege die Information über erforderliche Einschränkungen / Straßensperrungen. Über die Homepage der Stadt Radebeul wurden mit dem Link „Aktuelle Mitteilungen zum Baugeschehen Meißner Straße“ die wöchentlichen Angaben aktualisiert. Direkt von Einschränkungen betroffene Anlieger erhielten die Nachricht durch Einwurf von Informationsblättern in den Hausbriefkasten. Auch an dieser Stelle nochmals Dank für das Verständnis aller Betroffenen.



Zusammenfassender Überblick

Notwendigkeit

- Einschränkungen für die Fahrgäste des öffentlichen Personennahverkehrs vorwiegend im Haltestellenbereich und gegenseitige Behinderung zwischen Straßenbahn und Individualverkehr
- Äußerst ungenügender baulicher und erneuerungsbedürftiger Zustand der Straße an sich und beeinträchtigte Sicherheit besonders im Abschnitt zwischen Pestalozzistraße und Weintraubenstraße
- Erneuerungsbedürftige Kreuzung zwischen Straßen- und Schmalspurbahn am „Weißen Roß“
- Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen

Ausführungsplanung und Ausschreibung

Ingenieurbüro Obermeyer Albis Bauplan (OAB) aus Dresden unter Einbeziehung von weiteren Fachplanern (Ingenieur-Vermessungsbüro Dresden GbR, Baugrund Dresden Ingenieurgesellschaft mbH, Schulz Umwelt Planung Glashütte, EIBS GmbH Dresden sowie weiterer Fachplaner der einzelnen Medienträger)

Bauzeit

August 2005 bis Juli 2006

Vergabe im Ergebnis der öffentlichen Ausschreibung an

Los	Beschreibung	Auftragnehmer
1	Gleisbau, Haltestelle, Straßenbahn, Bahnübergang, Straßenbegleitgrün, Ersatzneubau Brücke, Erdbau für Medienträger	ARGE „Ausbau Meißner Straße in Radebeul, BA 2.1“ (Eurovia VBU aus Dresden; H. Lauber aus Coswig und DGS aus Radebeul)
2	Fahrleitung Kleestraße - Gleisschleife Ost	Spitzke aus Großbeeren
3	Erdbau Bahnstrom und Öffentliche Beleuchtung	Wolff & Müller aus Dresden
4	Bahnstrom Ausrüstung	Elektro Dresden West
5	Hochbau Gleisrichterunterwerk - Ost	Swietelsky aus Meißen
6	Ausrüstung Gleisrichterunterwerk	Balfor Beatty aus Dresden
7	Hochbau Gleichrichterunterwerk - Zillerstraße	Vökel und Heidingsfelder aus Dresden
8	Fahrleitung Wasastraße - Zillerstraße	Spitzke aus Großbeeren
9	Abriss Hochbau	BOTHUR GmbH & Co.KG aus Großenhain
10	Elektro-Ausrüstung Bahnstrom/Haltestelle	NordLICHT aus Dresden
11	Bahnübergang Ausrüstung	Pintsch Bamag aus Dinslaken
12	Lichtsignalanlagen Ausrüstung	Signalbau Huber aus Wilsdruff
13	Baumfällungen	Cityforest aus Radeberg; RDG aus Radebeul
	Ausrüstung der Medienträger	eigene Beauftragung durch die Medienträger

Kurzbeschreibung

- Abbruch sowie Wiederherstellung und Neuordnung der Versorgungsleitungen (Abwasser, Trinkwasser, Gas, Elektro, Telefon und Datenkabel) im Bauabschnitt auf einer Länge von etwa 435 m
- Neubau der behindertengerechten Haltestellenanlage, welche die zwei bisherigen Haltestellen „Weißes Roß“ und „Weintraubenstraße“ zu einer zusammenfasst: „Landesbühnen Sachsen (Weißes Roß)“
- Neubau der Gleise der DVB AG mit Herstellung eines besonderen Gleiskörpers
- Grundhafter Straßenausbau mit neuer Asphaltdecke, Dämpfung der Lärmbelastung gegenüber der bestehenden Pflasteroberfläche, Neubau beidseitiger Rad- und Gehwege im gesamten Abschnitt
- Separate Abbiegespuren an den Knotenpunkten Paradiesstraße und Weintraubenstraße mit jeweils neuer Lichtsignalanlage
- Neubau einer verkehrssicheren Gleiskreuzung der Straßenbahn mit der Schmalspurbahn
- Abbruch und Ersatzneubau der Brücke über den Lößnitzbach
- Gestaltung des Straßenverkehrsraumes durch Straßenbegleitgrün; Schutz der vorhandenen Bäume durch besondere Maßnahmen und Neupflanzung von Bäumen im Baufeld, Anlage einer Streuobstwiese als Ausgleichspflanzung
- Neubau und Anpassung der technischen Ausrüstungen (Fahrleitungsanlage, Bahnstromversorgung sowie Gleichrichterunterwerke und öffentliche Beleuchtung)

Baukosten

Die Maßnahme hat ein Gesamtinvestitionsvolumen von ca. 8,2 Mio EUR, der Anteil für die Stadt beträgt dabei ca. 3,3 Mio EUR.

Für die anteiligen zuwendungsfähigen Baukosten und die Kosten des Grunderwerbs, welcher für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich ist, wurden Zuwendungen vom Regierungspräsidium Dresden auf der Grundlage des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bewilligt.

Radebeul-Mitte – die begleitenden städtebaulichen Maßnahmen

Die Baumaßnahme Ausbau Meißner Straße im Abschnitt zwischen Pestalozzistraße und Weintraubenstraße erforderte zusammen mit der Straßen- und Verkehrsplanung auch die Gestaltung des anschließenden städtischen Raumes unter ästhetischen und städtebaulichen Aspekten. Diese Gesamtkonzeption wurde durch das Büro SAI Scharrer Architekten und Ingenieure aus Radebeul erstellt. Die im Baufeld erforderlichen geringfügigen Anpassungen auf Grund örtlicher Besonderheiten wurden innerhalb des gemeinsamen Bauvorhabens mit umgesetzt. Auch die komplette Gestaltung des Vorplatzes der Landesbühnen Sachsen konnte in diesen Prozess mit integriert werden.

Neben der Notwendigkeit aus der Baumaßnahme heraus erfüllte die Stadt Radebeul mit der vollständigen Umsetzung dieser ergänzenden Maßnahmen in konsequenter Weise auch den Anspruch der gestellten Ziele aus der Werkstattausstellung Radebeul-Mitte nach einem „interessanten lebendigen und urbanen Stadtraum“.

Die folgenden Leistungen wurden durch eigene Organisation der Stadt Radebeul realisiert, waren im Vorfeld mit allen Beteiligten abgestimmt und gehörten zum informativen Teil der Planfeststellungsunterlagen:

- Gestaltung des Vorplatzes der Landesbühnen Sachsen
- Neubau des Parkplatzes P 1 zwischen Meißner Straße und Roseggerstraße
- Neubau des Parkplatzes P 2 Weintraubenstraße
- Neubau des Parkplatzes P 3 Schuchstraße
- Neubau der Zufahrt für die Theaterwerkstätten der Landesbühnen Sachsen
- Gestaltung des Skulpturenparks



Gestaltung des Vorplatzes der Landesbühnen Sachsen



Notwendigkeit:

Die Baugrenze des Planfeststellungsbeschlusses endete ca. 5 m vor dem Gebäude der Landesbühnen Sachsen vor der bereits vorhandenen Baumreihe. Damit wäre in der Gestaltung der Freifläche nur eine unvollkommene Leistung in diesem zentralkulturellen Bereich Radebeuls möglich gewesen. Nach mehreren Abstimmungen und Bestätigung durch den Stadtentwicklungsausschuss wurde daher eine Ergänzungsplanung erarbeitet, welche eine ganzheitliche Flächengestaltung mit einer qualitativ ansprechenden Stadtmöblierung vorsah.

Planung und Ausschreibung:

Zusammenarbeit zwischen Obermeyer Albis Bauplan aus Dresden (OAB) und SAI Scharrer Architekten und Ingenieure aus Radebeul als Ergänzungs- und Anpassungsplanung

Ausführung im Zuge der Bauarbeiten des BA 2.1 durch

ARGE „Ausbau Meißner Straße in Radebeul, BA 2.1“ (Eurovia VBU aus Dresden; H. Lauber aus Coswig und DGS aus Radebeul)

Kurzbeschreibung

- Gestaltung wurde im Vorfeld ausführlich abgestimmt
- Gestaltung des Fußweg- und Radwegbereiches auf einer Fläche von ca. 90 x 10 bis 12 m mit rechteckigem ant hrazitfarbigem Plattenbelag
- Ausgleich der gegebenen Höhen und Anpassung an die vorhandene Stützmauer Schuchstraße durch Fertigteilstufen und Einbeziehung der vorhandenen Schaukästen;
- In Fortführung der Achse der zweiten Baumreihe: Ergänzung mit Säulenleuchten bis zum Übergang in den Park, weitere Stadtmöblierung des Bereiches vor der Theaterkasse und Tourist-Information.

Neubau des Parkplatzes P 1 zwischen Meißner Straße und Roseggerstraße



Notwendigkeit

Mit dem Neubau dieses Parkplatzes wurde der Ausgleich für die an der Meißner Straße entfallenden PKW-Stellplatzflächen geschaffen. Der Parkplatz ist Ausgangs- und Anlaufpunkt für Touristen der Stadt Radebeul und dient der infrastrukturellen Verbesserung der Radebeuler Mitte durch Anbindung des motorisierten Individualverkehrs an den öffentlichen Personennahverkehr (Umsteigemöglichkeiten Straßenbahn und Schmalspurbahn) sowie Erreichbarkeit der Tourist-Information und der kulturellen Einrichtungen in der Stadt Radebeul.

Planung und Ausschreibung

SAI Scharrer Architekten und Ingenieure aus Radebeul

Vergabe im Ergebnis der öffentlichen Ausschreibung an STR Straßen- und Tiefbaugesellschaft Radebeul GmbH

Kurzbeschreibung

- Fläche wurde nach Abbruch des ehemaligen „Delikat-Marktes“ zwischenzeitlich als Baustelleneinrichtung und provisorischer Parkplatz genutzt
- hauptsächliche Zu- und Ausfahrt an der Meißner Straße, auch an der Roseggerstraße möglich
- 60 PKW-Stellplätze, hiervon 2 behindertengerecht
- Ergänzung des touristischen Informationssystems (Anordnung direkt vor der Tourist-Information und Theaterkasse sowie als Vorwegweiser am Park)

Baukosten

ca. 165.000 EUR

Für dieses Vorhaben wurde beim Regierungspräsidium Dresden ein Antrag auf Zuwendung gestellt. Mit der Bewilligung wurde der Bau des Parkplatzes aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ durch den Freistaat Sachsen gefördert.

Bauzeit

September bis Oktober 2006

Neubau des Parkplatzes P 2 Weintraubenstraße



Notwendigkeit

Der Neubau dieses Parkplatzes dient als Ausgleich für die an der Meißner Straße entfallenden PKW-Stellplatzflächen und wurde nach Erwerb des Grundstückes vom Freistaat Sachsen an der Meißner Straße/Weintraubenstraße möglich.

Planung und Ausschreibung

SAI Scharrer Architekten und Ingenieure aus Radebeul

Vergabe im Ergebnis der öffentlichen

Ausschreibung an

Eurovia VBU GmbH aus Dresden

Kurzbeschreibung

- 14 PKW-Stellplätze, tagsüber vorrangig zum Kurzzeitparken, hiervon 2 behindertengerecht
- Beachtung des vorhandenen Baumbestandes bei der Planung und Bauausführung, Ergänzung durch Neupflanzungen
- Ein- und Ausfahrt über Weintraubenstraße

Baukosten

ca. 44.000 EUR

Bauzeit

Dezember 2005 bis März 2006

Neubau des Parkplatzes P 3 Schuchstraße



Notwendigkeit

Ausgleich für die entfallenden PKW-Stellplatzflächen vor den Landesbühnen Sachsen. Forderung im Rahmen der Abstimmung zur Bauerlaubnis durch den Eigentümer des Grundstückes der Landesbühnen Sachsen (Freistaat Sachsen, Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- und Baumanagement - SIB).

Planung und Ausschreibung

SAI Scharrer Architekten und Ingenieure aus Radebeul

Vergabe im Ergebnis der öffentlichen

Ausschreibung an

Bietergemeinschaft ARGE Zufahrt Theaterwerkstätten Landesbühnen Sachsen (Eurovia VBU aus Dresden und Heinrich Lauber aus Coswig)

Kurzbeschreibung

- 24 PKW-Stellplätze, hiervon 18 für das Personal der Landesbühnen Sachsen und 6 zum allgemeinen Kurzzeitparken
- die erforderlichen Flächen entstanden durch Abtrennung von den Grundstücken entlang der Schuchstraße
- teilweiser Abbruch und Wiederaufbau der Natursteinmauern
- Bau einer neuen Fahrradunterstellmöglichkeit

Baukosten

ca. 80.000 EUR

Bauzeit

August bis September 2005

Neubau der Zufahrt für die Theaterwerkstätten der Landesbühnen Sachsen



Planung und Ausschreibung

Planungsbüro Ingenieur-Consult GmbH (IKD) aus Dresden

- Versickerung des Oberflächenwassers über Rigo- len auf dem Grundstück
- Einbau von drei neuen Toren
- Abbruch des Schauers der Theaterwerkstätten zur Herstellung des neuen Zuganges zum Grundstück Meißner Straße 150 und Ersatzneubau einer Schutzdachkonstruktion zur Fertigung der Theaterkulissen für die Theaterwerkstätten
- Beachtung des vorhandenen Baumbestandes bei der Planung und Bauausführung, Ergänzung durch Neupflanzungen

Baukosten

ca. 94.000 EUR

Bauzeit:

August bis September 2005

Anmerkung

Mit dieser neuen Zufahrtsstraße bestand vor allem auch während der Bauarbeiten an der Meißner Straße die Möglichkeit der Erreichbarkeit des Grundstückes und damit technologische Sicherung des Spielbetriebes der Landesbühnen Sachsen.

Notwendigkeit

Die geänderte Verkehrskonzeption infolge des Ausbaus der Meißner Straße vor den Landesbühnen Sachsen machte den Neubau der neuen Zufahrt erforderlich. Es war absehbar, dass die Betriebsfahrzeuge der Landesbühnen Sachsen aus Richtung Meißen nicht mehr zum Grundstück an der Schuchstraße gelangen konnten. Gleichzeitig war wegen der neuen Haltestelle und des daneben befindlichen Stadtparks der Rückbau der Zufahrt zum Grundstück Meißner Straße 150 (ehemalige Polizeiwache) von der Meißner Straße aus erforderlich.

Vergabe im Ergebnis der öffentlichen Ausschreibung an

Bietergemeinschaft ARGE Zufahrt Theaterwerkstätten Landesbühnen Sachsen (Eurovia VBU aus Dresden und Heinrich Lauber aus Coswig)

Kurzbeschreibung

- Abbruch einer alten Baracke und Beseitigung von Wildwuchs
- Bau der neuen Zufahrt von der Paradiesstraße bis zur Schuchstraße
- Oberfläche der Zufahrt aus Splittmastixasphalt

Gestaltung des Skulpturenparks

Grundsätzlich basiert die Planung für die neue Gestaltung des Skulpturenparks auf der städtebaulichen Gesamtkonzeption, welche durch SAI Scharrer Architekten und Ingenieure aus Radebeul erarbeitet wurde. Die Fläche des ehemaligen kleinen Stadtparks wurde mit der Baumaßnahme „Ausbau Meißner Straße“ zugunsten der neuen Haltestelle für die Straßenbahn etwas reduziert. Zur Einordnung von künstlerischen Arbeiten wurden in Zusammenarbeit mit Radebeuler Künstlern Überlegungen angestellt, die in der Örtlichkeit diskutiert und vorabgestimmt wurden. Ergebnis dieser Überlegungen war, dass auf Grund der relativ geringen Dimensionen des Parks (etwa 100 m lang und zwischen 18 m und 30 m breit) und der unmittelbaren Nähe zur Meißner Straße verschiedene Skulpturen nicht den erwünschten Rahmen erhalten werden und man sich deshalb auf eine größere Figur als Gemeinschaftsarbeit mehrerer Künstler beschränken sollte.

Der Standort dieser Figur wurde gegenüber dem Eingang der Landesbühnen Sachsen neben der Schuchstraße festgelegt, wo einst die Wilhelm-Pieck-Büste stand. Die Umsetzung der gemeinsamen Entscheidung wird noch einen gewissen Zeitraum in Anspruch nehmen.

Die Parkgestaltung wird jedoch unabhängig von der weiteren künstlerischen Umsetzung einer Skulptur durchgeführt. Die Planung sieht ausgehend von der Schuchstraße die Führung eines Hauptweges vor, welcher am Beginn mit Sitzmöglichkeiten, überdacht durch eine Pergola, entsprechend breit gestaltet ist und sich bis zur Paradiesstraße verzweigt. Die vorhandenen Bäume und Sträucher des Parks werden zum großen Teil erhalten und durch Neupflanzungen geordnet. Der Hauptweg wird verbunden mit farblich abgesetzten Verbindungswegen von der Haltestelle an der Meißner Straße sowie von der Paradiesstraße.

Die Umsetzung dieses Konzeptes erfolgt im Jahr 2007 und wird vor allem für Theaterbesucher ein attraktives Angebot zum Verweilen in den Pausen aber auch für alle anderen Interessierten sein. Diese Maßnahme rundet die Gesamtgestaltung des Bauvorhabens ab.



Die erreichten Resultate

Vor der Baumaßnahme

In diesem Abschnitt der Meißner Straße war der Ausbaustandard durch Beeinträchtigungen für alle Teilnehmer mit gegenseitigen Behinderungen vor allem zwischen Individual- und öffentlichen Personennahverkehr gekennzeichnet und der bauliche Zustand der Straße mittlerweile ungenügend.

Nach der Fertigstellung

- ÖPNV und Individualverkehr werden durch die neuen Verkehrsanlagen untereinander abgestimmt geführt.
- Mit der neuen Straßenbahnhaltestelle wird das bequeme Ein- und Aussteigen sowie das Umsteigen von der Straßenbahn in den Bus ohne Behinderung des sonstigen fließenden Verkehrs ermöglicht.
- An den beiden Enden der neuen Haltestelleninseln sind Möglichkeiten der sicheren Straßenquerung durch Fußgänger gegeben.

- Mit der erneuerten Schienenanlage und dem Ersatz des Straßenpflasters durch Asphalt hat sich die von der Straße ausgehende Lärmbelastung verringert.
- Durch die Anlage gesonderter Abbiegespuren für den motorisierten Individualverkehr an den beiden Knotenpunkten Meißner Straße/Paradiesstraße und Meißner Straße/Weintraubenstraße wurden die Verkehrsströme entflochten und die Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage erhöht.
- Für Radfahrer stehen beidseitig neue Radwege zur Verfügung.
- Die Verkehrsteilnahme für behinderte und besonders schutzbedürftige Menschen wurde erleichtert.
- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer wurde insbesondere durch die neuen Sicherungsanlagen (Lichtsignalanlagen und Sicherung Bahnübergang) sowie die neue Gleiskreuzung am „Weißen Roß“ verbessert.

- Mit der Erneuerung der Anlagen der Medienträger wurde gleichzeitig eine Neuordnung des unterirdischen Bau- raumes und Dimensionierung nach aktuellen technischen Parametern möglich.
- Die technischen Ausrüstungen für die Straßenbahn entsprechen nach der Baumaßnahme den heutigen und künftigen Anforderungen an eine leistungsfähige Anlage des öffentlichen Personennahverkehrs.

Damit wurden die wesentlichen Planungsziele des Ausbauvorhabens erreicht. Zusammen mit den städtebaulichen Begleitmaßnahmen haben die Träger des Vorhabens einen bedeutenden Planungsabschnitt in die Realität umgesetzt und den zukünftigen Bestand von Straßen- und Schmalspurbahn gesichert.







Impressum

Schriftenreihe Planen und Bauen in Radebeul
Ausbau Meißner Straße in Radebeul-Mitte

Herausgeber

Große Kreisstadt Radebeul,
Geschäftsbereich Stadtentwicklung

Text

Dr. Jörg Müller, Gabriele Bäßler, Marlies Wernicke

Gestaltung/Satz/Layout

H-Design Radebeul, Matthias Kratschmer

Fotos/Darstellungen

Große Kreisstadt Radebeul
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
und Stadtarchiv Radebeul

Druck

B. Krause Nachf. Druckerei • Kartonagen • Verlag GmbH

Redaktionsschluss

März 2007

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung des Herausgebers

ISBN 978-3-938460-07-8

