



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion DIE LINKE.
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Dr. Martin Schulte-Wissermann

GZ: (OB) 6 66 61

Datum: 3. JAN. 2018

Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung/-Steuerung am Käthe-Kollwitz-Ufer AF2069/17

Sehr geehrter Herr Dr. Schulte-Wissermann,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„Laut der Verkehrsmengenkarte im Themenstadtplan fahren auf der Straße „Käthe-Kollwitz-Ufer“ 18.000 bis 22.900 Autos pro Tag (DTV). Das „Käthe-Kollwitz-Ufer“ liegt jedoch zwischen einem großen Wohngebiet (Johannstadt) und den Elbwiesen mit ihren attraktiven Verkehrszielen (Wiesen, Biergarten, Sportanlagen, Flohmarkt, Piratenspielplatz, ...). Daher weist diese Straße, neben der reinen Verkehrsfunktion für Autos, insbesondere auch eine wichtige Verbindungsfunktion für den Rad-/Fußverkehr auf.

Entlang des „Käthe-Kollwitz-Ufers“ ist jedoch das Überqueren schon an den wenigen bestehenden Fußgängerampeln schwierig. Kinder, Ältere und Bewegungseingeschränkte haben kaum eine Chance „bei Grün“ die Straße zu überqueren. Außerhalb der Ampeln ist ein Überqueren sehr gefährlich bzw. - je nach Tageszeit - unmöglich.

1. Welche Voraussetzungen müssen im Fall des Käthe-Kollwitz-Ufers vorliegen, um eine Geschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen? Sind diese Voraussetzungen gegeben?“

Laut § 45 Absatz 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) sind Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist und aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Besondere Umstände, die ein Verkehrszeichen zwingend gebieten, liegen nicht vor, wenn die Gefahrenlage nach den konkreten örtlichen Gegebenheiten nicht über die mit einer Teilnahme am Straßenverkehr verbundenen allgemeinen Risiken hinausgeht.

Zur Abwendung von Gefährdungen von Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen ist sich insbesondere durch verminderte Geschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft entsprechend rücksichtsvoll zu verhalten (§ 3 Abs. 2 a StVO).

Mängel bzw. Defizite bestehen in der derzeitigen Verkehrsorganisation auf dem Käthe-Kollwitz-Ufer nicht. Deshalb ist die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht erforderlich.

Die im August 2017 vor dem Pflegeheim „Am Elbufer“ (Käthe-Kollwitz-Ufer 4) auf 150 m angeordnete Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h basiert auf einer Änderung der StVO vom Dezember 2016, mit der die Verkehrssicherheit unter anderem durch Verankerung einer erleichterten streckenbezogenen Anordnungsmöglichkeit von Tempo 30 auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen vor besonders sensiblen Einrichtungen verbessert werden soll.

2. „Welche Voraussetzungen müssen im Fall des Käthe-Kollwitz-Ufers vorliegen, um zusätzliche (Bedarfs-) Fußgängerampeln (LSA) einzurichten? Sind diese Voraussetzungen gegeben?“

Die Voraussetzungen für sicherheitserhöhende Maßnahmen für Fußgänger werden in den Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ 2001) genannt. Danach bestimmen sich die Einsatzbereiche von Fußgängerüberwegen, Lichtzeitanlagen oder baulichen Fußgängerquerungsstellen nach den bestehenden Fußgängerverkehrs- und Kraftfahrzeugverkehrsstärken. Aufgrund des engen Zusammenhanges verweise ich des Weiteren auf die Antwort der Frage vier.

3. „Welche Voraussetzungen müssen im Fall des Käthe-Kollwitz-Ufers vorliegen, um die Grünphasen der vorhandenen Fußgängerampeln (LSA) zu verlängern? Sind diese Voraussetzungen gegeben?“

Voraussetzungen für die Verlängerung der Freigabezeiten für Fußgänger und Fußgängerinnen sind die technische Machbarkeit sowie die Verhältnismäßigkeit bezüglich des Verkehrsablaufes an der Lichtzeitanlage.

Gemäß den Richtlinien für Lichtsignalanlagen – Lichtzeitanlagen für den Straßenverkehr – (RILSA) ist die Freigabezeit für Fußgänger und Fußgängerinnen so zu bemessen, dass während der Grünzeit mindestens die halbe Furtlänge zurückgelegt werden kann. Bei Zusatzeinrichtungen für Blinde und Sehbehinderte ist die Freigabezeit für die Querung der gesamten Furt zu bemessen. An allen Lichtzeitanlagen im Zuge des Käthe-Kollwitz-Ufers wurde die Freigabezeit so ermittelt, dass mindestens zwei Drittel der Furtlänge zurückgelegt werden können.

Die Lichtzeitanlagen Sachsenplatz, Käthe-Kollwitz-Ufer/Rampe West und Käthe-Kollwitz-Ufer/Rampe Ost sind durch einen komplexen Verkehrsablauf und eine hohe Verkehrsbelastung, insbesondere in den Spitzenverkehrszeiten, geprägt. Um die Leistungsfähigkeit gewährleisten zu können, stehen allen Zufahrten lediglich definierte Zeitfenster zur Verfügung. Eine Verlängerung der Grünzeiten für zu Fuß Gehende würde die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte einschränken und unter Umständen größere Rückstauerscheinungen hervorrufen. Daher ist an diesen Knotenpunkten für eine Änderung der Freigabezeiten die Voraussetzung der Verhältnismäßigkeit nicht gegeben.

An der Fußgänger-Lichtzeitanlage Thomas-Müntzer-Platz ist eine Verlängerung der Freigabezeit für Fußgänger und Fußgängerinnen aus technischen Gründen nicht möglich. Das sehr alte Steuergerät lässt keine Änderungen des Steuerprogrammes zu. Es ist geplant, das Steuergerät und die Außenanlagen zu erneuern. Dabei werden die Grünzeiten für zu Fuß Gehende bedarfsgerecht angepasst.

4. „Sind die Bedingungen gegeben, Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) auf dem Straßenzug anzubringen? (bitte Antwort differenziert nach angeordneter zulässiger Höchstgeschwindigkeit).“

Die Anlage von Fußgängerüberwegen ist gemäß § 26 StVO an allgemeine, örtliche sowie verkehrsrechtliche Voraussetzungen gebunden. Entsprechend der R-FGÜ 2001 ist eine der verkehrlichen Voraussetzungen, dass der Fußgänger-Querverkehr im Bereich der vorgesehenen Überquerungsstelle hinreichend gebündelt auftritt (mindestens 50 Querungen in der Spitzenstunde). Für die Ermittlung der Querungshäufigkeit sind Verkehrszählungen über einen längeren Zeitraum notwendig. Da die Durchführung dieser Verkehrserhebungen während der derzeitigen Witterungsbedingungen nicht zielführend ist, erfolgt sie im Frühjahr und Sommer 2018. Erst dann kann Ihre Frage, ob und welche sicherheitserhöhenden Maßnahmen für Fußgänger zum Einsatz kommen, beantwortet werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert