



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden  
Der Oberbürgermeister

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden  
Mitglied des Stadtrates  
Ulrike Caspary

GZ: (OB) 6 66.22

Datum: - 1. APR. 2021

## Verkehrsbaumaßnahmen in Langebrück V0518/20 und V0661/20 AF1267/21

Sehr geehrte Frau Caspary,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

### 1. „Welche Verkehrsprognosen oder Verkehrsmengen wurden den beiden Vorlagen zugrunde gelegt?“

Für die Hauptstraße wurden nachfolgende Verkehrszahlen (Stand 2015) zugrunde gelegt:

- zwischen Lessingstraße und Klotzscher Straße: ungefähr 1.400 Kfz/24 h, zirka fünf Prozent Schwerverkehrsanteil, ungefähr 112 Kfz/Spitzstunde (acht Prozent Spitzstundenanteil)
- nördlich der Klotzscher Straße: zirka 1.800 Kfz/24 h, ungefähr zehn Prozent SV-Anteil, zirka 144 Kfz/Sph (acht Prozent Spitzstundenanteil)

Laut Prognose 2030 kommt es vor allem mit der geplanten Verlegung der S180 auf die Klotzscher Straße - Lessingstraße zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen von der Dresdner Straße. Für die Hauptstraße ist keine maßgebliche Änderung prognostiziert.

Für die Klotzscher Straße zwischen Lessingstraße und Hauptstraße beträgt die Verkehrsbelastung 1.400 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von vier Prozent. Nach der Prognose steigt die Verkehrsbelastung für 2030 auf 2.000 Kfz/24 h bei einem Schwerlastanteil von vier Prozent.

### 2. „V0661/20: Welche rechtlichen Rahmenbedingungen bestimmen die nunmehr vorgelegte Variante und wurden insbesondere für den südlichen Abschnitt zugrunde gelegt? Welche rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich gegenüber der Vorlage aus 2009 (Vorlage V0212/09) geändert? Wäre auch die Variante aus der Vorlage V0212/09 noch genehmigungsfähig?“

Mit der neuen Querschnittsaufteilung des südlichen Abschnitts zwischen Lessingstraße und Klotzscher Straße wird eine einheitliche, übersichtlichere, geradlinigere und für die Verkehrsteilnehmer leichter verständliche Gestaltung der Verkehrsanlage gegenüber der Vorlage V0212/09 geschaffen.

Laut Prognose 2030 kommt es vor allem mit der geplanten Verlegung der S180 auf die Klotzscher Straße - Lessingstraße zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen von der Dresdner Straße. Für die Hauptstraße ist keine maßgebliche Änderung prognostiziert.

Für die Klotzscher Straße zwischen Lessingstraße und Hauptstraße beträgt die Verkehrsbelastung 1.400 Kfz/24 h bei einem Schwerverkehrsanteil von vier Prozent. Nach der Prognose steigt die Verkehrsbelastung für 2030 auf 2.000 Kfz/24 h bei einem Schwerlastanteil von vier Prozent.

2. **„V0661/20: Welche rechtlichen Rahmenbedingungen bestimmen die nunmehr vorgelegte Variante und wurden insbesondere für den südlichen Abschnitt zugrunde gelegt? Welche rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich gegenüber der Vorlage aus 2009 (Vorlage V0212/09) geändert? Wäre auch die Variante aus der Vorlage V0212/09 noch genehmigungsfähig?“**

Mit der neuen Querschnittsaufteilung des südlichen Abschnitts zwischen Lessingstraße und Klotzscher Straße wird eine einheitliche, übersichtlichere, geradlinigere und für die Verkehrsteilnehmer leichter verständliche Gestaltung der Verkehrsanlage gegenüber der Vorlage 0212/09 geschaffen. Für den Begegnungsfall wurden unter Berücksichtigung der Sichtverhältnisse Ausweichstellen im südlichen Teil der Hauptstraße eingeordnet.

Unter Berücksichtigung der neuen gesellschaftlichen Anforderungen an die Gestaltung von Verkehrsanlagen und unter Berücksichtigung des örtlichen Umfeldes wird die Variante aus der Vorlage V0212/09 nicht mehr als genehmigungsfähig eingeschätzt.

3. **„Wie sieht die zukünftige Linienführung für den ÖPNV aus?“**

Grundlage der Planung war eine Busführung über die Lessingstraße/Klotzscher Straße/nördliche Hauptstraße.

4. **„Warum werden, trotz des gleichen Gebietscharakters, unterschiedliche Streckengeschwindigkeiten geplant?“**

Im südlichen Abschnitt der Hauptstraße ist die zukünftig zur Verfügung stehende Straßenbreite mit 3,80 m geringer als im nördlichen Bereich mit 6,00 m und soll aufgrund dessen verkehrsberuhigt werden.

Die Beschilderung liegt in der Hoheit der Straßenverkehrsbehörde und erfolgt erst mit der verkehrsrechtlichen Anordnung im Zuge der Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung).

5. **„Warum müssen beide Routen für den Schwerlastverkehr geeignet sein?“**

Die Hauptstraße gehört derzeit zum Zusatznetz für Schwer- und Großraumtransporte. Nach einem Ausbau der Klotzscher Straße soll diese in das Zusatznetz für Schwer- und Großraumtransporte bei einem Entfall der Hauptstraße zwischen Lessingstraße und Klotzscher Straße aufgenommen werden.

Für den Begegnungsfall wurden unter Berücksichtigung der Sichtverhältnisse Ausweichstellen im südlichen Teil der Hauptstraße eingeordnet.

Unter Berücksichtigung der neuen gesellschaftlichen Anforderungen an die Gestaltung von Verkehrsanlagen und unter Berücksichtigung des örtlichen Umfeldes wird die Variante aus der Vorlage V0212/09 nicht mehr als genehmigungsfähig eingeschätzt.

**3. „Wie sieht die zukünftige Linienführung für den ÖPNV aus?“**

Grundlage der Planung war eine Busführung über die Lessingstraße/Klotzcher Straße/nördliche Hauptstraße.

**4. „Warum werden, trotz des gleichen Gebietscharakters, unterschiedliche Streckengeschwindigkeiten geplant?“**

Im südlichen Abschnitt der Hauptstraße ist die zukünftig zur Verfügung stehende Straßenbreite mit 3,80 m geringer als im nördlichen Bereich mit 6,00 m und soll aufgrund dessen verkehrsberuhigt werden.

Die Beschilderung liegt in der Hoheit der Straßenverkehrsbehörde und erfolgt erst mit der verkehrsrechtlichen Anordnung im Zuge der Leistungsphase 5 (Ausführungsplanung).

**5. „Warum müssen beide Routen für den Schwerlastverkehr geeignet sein?“**

Die Hauptstraße gehört derzeit zum Zusatznetz für Schwer- und Großraumtransporte. Nach einem Ausbau der Klotzcher Straße soll diese in das Zusatznetz für Schwer- und Großraumtransporte bei einem Entfall der Hauptstraße zwischen Lessingstraße und Klotzcher Straße aufgenommen werden.

**6. „Die Hauptstraße ist im betroffenen Abschnitt als Nebenroute für den Radverkehr eingestuft. Welche Maßnahmen sind zur Gewährleistung der Sicherheit von Radfahrenden insbesondere in den Kreuzungsbereichen vorgesehen?“**

Die Aufnahme von Straßenzügen als Neben- oder Hauptroute in das Radverkehrskonzept bedingen keine besonderen Anlagen für den Radverkehr. Der Abzweig nach Schönborn wurde zur Erhöhung der Sicherheit, auch für Radfahrer, als senkrechte Einmündung ausgebildet. Für die Kreuzungsbereiche gilt neben der Vorfahrtsregelung der § 1 der StVO.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert