



vertraulich

An alle Mitglieder
des Stadtbezirksbeirates Blasewitz

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwick-
lung, Bau, Verkehr und Liegen-
schaften

GZ: (GB 6) 61.6

Datum: 18. OKT. 2021

Informationen zur verkehrlichen Situation am Schillerplatz AF-BI00017/21

Sehr geehrte Mitglieder,

Ihre oben genannte Anfrage aus der Sitzung des Stadtbezirksbeirates vom 28. April 2021 beantworte ich wie folgt:

1. „Sind weitere verkehrsplanerische Untersuchungen bezüglich des Schillerplatzes (möglicherweise im Rahmen der Planungen zur Sanierung des Blauen Wunders) geplant?“

Sowohl im Vorfeld als auch im Zuge der mehrjährigen Sanierungsphase sind verkehrsplanerische Untersuchungen geplant bzw. wurden bereits durchgeführt. Dabei wurden die bekannten Defizite für den Fuß- und Radverkehr, die problematischen Seitenräume, die Behinderung des ÖPNV und die nach Tageszeit jeweils verschiedenen Rückstausituationen im Kfz-Verkehr belegt. Auch Zahlen zu Fuß Gehenden, Radfahrenden und Kfz-Verkehr, die Behinderungen des ÖPNV, die Reisezeiten im Kfz-Verkehr und die Verkehrssicherheit wurden erhoben. Die stadträumlichen Defizite bezüglich Lärm, Emissionen und Aufenthaltsqualität wurden ebenfalls erneut nachgewiesen.

Auf Grundlage der Analysen wurde untersucht, welche Effekte die notwendige Zweistreifigkeit des Blauen Wunders während der gesamten Zeit der Sanierungsmaßnahme auch auf den Schillerplatz hat. Während die meisten Zufahrten davon unbeeinflusst sind, da sich dort die Kapazität nicht ändert, hat der stadtwärtige Kfz-Verkehr auf der Zufahrt vom Blauen Wunder zum Schillerplatz durch den Entfall einer Fahrspur eine geringere Kapazität zur Verfügung. Zwar zeigen die Berechnungen, dass dann auch die Verkehrsmenge in dieser Richtung um ca. 1.600 Kfz/Tag und damit um 11 Prozent sinkt, allerdings wird dieser Entlastungseffekt durch die geringere Kfz-Kapazität in bestimmten Zeiträumen überkompensiert. Damit sinkt zwar ggf. die summarische Stauzeit, aber für den einzelnen Kfz-Fahrenden (und hier insbesondere die Umland-Pendler per Kfz) wird es nicht zu Verbesserungen kommen.

Um auch den verbleibenden Kfz-Verkehr während der Baumaßnahme in vertretbarer Qualität zu führen, muss daher unbedingt vermieden werden, dass aus dem ÖPNV oder dem Radverkehr weitere Nutzer auf den Pkw umsteigen und dann die verkehrliche Situation im Kfz-Verkehr weiter

verschlechtern. Deshalb kommt dem Erhalt einer guten ÖPNV-Qualität und einer sicheren Führung des Fuß- und Radverkehrs über die Sanierungszeit eine besonders hohe Bedeutung zu.

Um dies zu erreichen, werden momentan geeignete Maßnahmen für die bauzeitliche Verkehrsführung entwickelt. Dazu gehören beispielsweise kombinierte, stadtwärtige Bus/Radspuren am Körnerplatz, Kontinuität in der Kfz-Verkehrsführung mit ggf. erforderlicher vorgelagerter Pfortnerung ab der Grundstraße und eine geänderte Spurkonfiguration an der Zufahrt zum Schillerplatz. Insbesondere die Weiterführung des Radverkehrs von der Brücke in die Hüblerstraße und der Verflechtung dort stellen Herausforderungen dar.

Die Auswirkungen der Maßnahmen sollen analysiert werden, um am Ende der Sanierungsmaßnahmen entscheiden zu können, welche Spurkonfiguration in der Zufahrt vom Blauen Wunder zum Schillerplatz dauerhaft zum Einsatz kommen kann und ob damit auch weitere Defizite, insbesondere die engen Seitenräume am Schillerplatz, behoben werden können.

2. „Ist eine Bürger:inneninformation, bzw. -beteiligung diesbezüglich geplant?“

Eine solche Veranstaltung ist geplant.

3. „Welche Maßnahmen soll das Ausbauvorhaben der DVB umfassen? Ist hierfür ein Planfeststellungsverfahren, bzw. das Aufstellen eines Bebauungsplans vorgesehen? Welche Teile des Schillerplatzes betrifft dies voraussichtlich?“

Das Ausbauvorhaben der DVB AG bezieht sich auf die Sanierung der Gleisanlagen und den Umbau auf den neuen Gleisachsabstand von drei Metern im Kreuzungsbereich Schillerplatz. Diese Maßnahme hat bei der DVB AG momentan eine sehr untergeordnete Priorität im Vergleich zu anderen Ausbauvorhaben im Stadtgebiet. Dafür ist dann ein formales Planverfahren mit entsprechender Beteiligung erforderlich. Von einer solchen Maßnahme wären dann vor allem die Zu- und Abfahrten von der Zentralhaltestelle Schillerplatz und der Tolkewitzer Straße betroffen.

4. „Wie schätzt die Verwaltung die Auswirkungen einer möglichen Reduktion von MIV-Spuren im Knoten zur Schaffung von Radverkehrsanlagen und zur Verbreiterung von Fußverkehrsanlagen ein?“

Momentan kann der Schillerplatz die in Konkurrenz zueinander befindlichen Belange eines hochsensiblen Verkehrsknotenpunktes mit vielfältigen Anforderungen des ÖPNV, des Kfz-Verkehrs, des Fuß- und Radverkehrs sowie dem Ziel einer höheren stadträumlichen Qualität nicht gleichzeitig erfüllen. Das wird sich ohne eine Verlagerung wesentlicher Verkehrsströme, für die es bisher keine angemessene funktionale und gestalterische Lösung gibt, nicht ändern lassen. Somit ist eine Abwägung zwischen unterschiedlichen Anforderungen, z. B. Sicherheitserhöhung für Rad- und Fußverkehr bzw. stadträumliche Qualität versus Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr und ggf. ÖPNV, nicht zu umgehen.

Eine Reduzierung bzw. eine Neuverteilung von Fahrspuren im Sinne der Anfrage könnte darin bestehen, durch den Verzicht auf die zweite Abbiegespur am Schillerplatz in Richtung Tolkewitzer Straße eine Veränderung der Randbereiche an der Tolkewitzer Straße zugunsten der Fußgängerbeziehung zwischen Hüblerstraße und der Elbe (mit Wochenmarkt) zu ermöglichen. Damit könnte auch die Radverkehrsführung zwischen Blauem Wunder und Hüblerstraße verbessert werden.


In die Abwägung zur – möglicherweise probeweisen – Umsetzung eines solchen Eingriffs in die Knotenpunktgestaltung müssen die Möglichkeiten der Lichtsignalanlagen (LSA) am Schiller- und am Körnerplatz einbezogen werden, da diese die Durchlassfähigkeit des Knotenpunktes bestimmen. Beide LSA bestehen aus zwei Teilknoten, die so gesteuert werden müssen, dass im Knotenpunkt keine Behinderungen durch gestaute Fahrzeuge auftreten. Dadurch ergeben sich trotz hoher Umlaufzeiten nur beschränkte Freigabezeitmöglichkeiten an den äußeren Signalquerschnitten.

Beim bestehenden Ausbaugrad des Knotenpunktes Schillerplatz werden für den Kfz-Verkehr in einzelnen Zufahrten in Spitzenzeiten nur die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes nach Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) von E oder F mit langen Wartezeiten und Rückstau am Ende der Freigabezeit erreicht. Zu Fuß Gehende haben in Abhängigkeit von der Furt die Qualitätsstufen C bis F. Der Radverkehr fährt mit Ausnahme der Zufahrt Hüblerstraße gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr. In Abhängigkeit vom Fahrstreifen werden die Qualitätsstufen D bis F erreicht.

Bei einem Verzicht auf die zweite Abbiegespur am Schillerplatz in Richtung Tolkewitzer Straße sinkt die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr. Dazu erfolgen weitere Untersuchungen unter Berücksichtigung der im Punkt 1 benannten Aspekte.

Weiterführend wurde untersucht, dass die bestehende Anzahl an Fahrstreifen vor dem Schillerplatz auf einer Länge von 195 Metern (mindestens 150 Meter) erforderlich ist, damit die Durchlassfähigkeit der Loschwitzer Brücke gegeben ist.

Mit freundlichen Grüßen


Stephan Kühn
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau, Verkehr und Liegenschaften

Kenntnisnahme:


Detlef Sittel
Erster Bürgermeister