



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Alternative für Deutschland
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Harald Gilke

GZ: (OB) 6 66 63

Datum: 30. MAI 2017

Lichtsignalanlage Niedersedlitzer Straße/Ecke Trattendorfer Straße
AF1734/17

Sehr geehrter Herr Gilke,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„Auf der Niedersedlitzer Straße gibt es im Zuge der Kreuzung zur Trattendorfer Straße eine Lichtsignalanlage, die bei auf dem separaten Gleisbett einfahrenden Straßenbahnen in den Haltestellenbereich den Verkehr durch Rotschaltung nicht nur bei möglichen Abbiegevorgängen in die Trattendorfer Straße verhindert, sondern auch den Durchgangsverkehr auf der Niedersedlitzer Straße – ohne möglichen Kontakt zur Straßenbahn – verhindert.“

1. Aufgrund welcher Rechtsgrundlage wurde in Rede stehende Lichtsignalanlage aufgestellt?“

Rechtsgrundlage für die Anordnung der Lichtzeichenanlage sind die §§ 43 Abs. 1 und 37 StVO.

2. „Wurden andere Möglichkeiten von Seiten der Verwaltung geprüft, den Durchgangsverkehr auf der Niedersedlitzer Straße nicht durch eine Lichtsignalanlage zu behindern?“

Um die Beeinflussung des im Zuge der Niedersedlitzer Straße fahrenden Kfz-Verkehrs zu minimieren, wäre die Anlage von separaten Links- und Rechtsabbiegefahrstreifen in die Trattendorfer Straße notwendig gewesen. Dann hätte der Geradeausverkehr im Zuge der Niedersedlitzer Straße nur kurz zwecks Räumung eventuell auf dem Gleis stehender Kfz aus der Trattendorfer Straße angehalten werden müssen, hätte ansonsten aber parallel zur in Seitenlage verkehrenden Straßenbahn mitfahren können.

Dieser Vorschlag wurde im Zusammenhang mit der seinerzeitigen Planung unterbreitet, dessen Vorteile für den Verkehrsablauf detailliert dargestellt, aber aus stadtplanerischen Erwägungen wegen größerer Flächeninanspruchnahme des Straßenraumes verworfen.

Straßenbahnen auf besonderem Bahnkörper in Seitenlage sind im Zusammenhang mit Abbiegevorgängen über den besonderen Bahnkörper per se unfallträchtig. Deshalb ist eine technische Sicherung in derartigen Situationen zwingend erforderlich.

3. „Wie hoch ist das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Niedersedlitzer Straße/Trattendorfer Straße?“

Verkehrszählungen zum Knotenpunkt Niedersedlitzer Straße/Trattendorfer Straße liegen nicht vor. Im Zuge der Niedersedlitzer Straße verkehren täglich 5 900 Fahrzeuge, davon in der Spitzenstunde 650 Fahrzeuge. Die Gleistrasse wird planmäßig pro Stunde von 24 Straßenbahnen befahren.

4. „Wie hoch schätzt die Stadt den durch die Lichtsignalanlage hervorgerufenen Schadstoffausstoß durch Wartezeiten, Brems- und Anfahrvorgänge?“

Für die Niedersedlitzer Straße werden in diesem Bereich folgende Werte im Themenstadtplan der Stadt Dresden ausgewiesen: NO₂ – Jahresmittelwert 22 bis 23 µg/m³, PM₁₀ (Feinstaub) – Jahresmittelwert 23 bis 24 µg/m³ (Grenzwert jeweils 40 µg/m³). Das sind durch das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie berechnete Werte, die auf städtischen Verkehrsdaten und Bebauungsdaten beruhen. Die Höhe der Werte ist in Bezug auf die Lufthygiene gut und für eine Großstadt niedrig.

Eine Abschätzung des Einflusses der Lichtsignalanlage ist schwierig. Er könnte von einem Gutachter berechnet werden. Aufgrund der niedrigen Jahresmittelwerte wird der Anteil, der durch die Lichtsignalanlage verursacht wird, sicher sehr gering ausfallen.

5. „Bei wie viele baulich ähnlichen Kreuzungen in Dresden gibt es solche Lichtsignalanlagen?“

Eine vergleichbare Situation wie am Knotenpunkt Niedersedlitzer Straße/Trattendorfer Straße gibt es noch einmal im Stadtgebiet Dresden, am Westendring/Kotteweg.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert

Annekatrin Klepsch
Zweite Bürgermeisterin