



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Alternative für Deutschland
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrates
Marco Dittrich

GZ: (OB) 6 66

Datum: 08. SEP. 2025

Verkehrsabfluss von der Marienbrücke (in Richtg. Schweriner Straße)
AF0674/25

Sehr geehrter Herr Dittrich,

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„Am 13.08.2025 berichteten Sie über diverse Pressemedien, dass es zu keiner weiteren Abmarkierung des Gleisbetts auf der Marienbrücke zu Lasten des MIV kommen wird. Sie führten weiter aus, dass wie unter anderem auch von uns als AfD Fraktion gefordert, die Ampelschaltung an der Kreuzung Könneritzstraße/Magdeburger Straße hinsichtlich einer Optimierung geprüft wurde. Die Untersuchung habe jedoch keine Möglichkeit ergeben, den Verkehrsfluss von der Marienbrücke zu beschleunigen.

Dazu ergeben sich einige Fragen mit der Bitte um Beantwortung:

1. **Wie ist diese Prüfung der besagten Ampelschaltung genau erfolgt? Welche Optionen wurden hier geprüft um auf die Aussage zu kommen, dass eine Optimierung nicht möglich ist?“**

Es wurden die der verkehrsabhängigen Steuerung zugrundeliegenden maximalen Grünzeiten in Relation zur Umlaufzeit, Phaseneinteilung und Verkehrsbelastung sowie im Zusammenhang mit den Zeit-Weg-Diagrammen der Könneritzstraße und Weißeritzstraße unter Berücksichtigung der Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs überprüft.

2. **„Ist geprüft worden, die Linksabbiegemöglichkeit von der Könneritzstraße (in Richtung Marienbrücke fahrend) in die Magdeburger Str. zu unterbinden, um damit die Grünphasen beim Abfluss der Marienbrücke zu verlängern zumal für den MIV ca. 135 m vorher an der Kreuzung Friedrichstr./ Könneritzstr. die Möglichkeit zum Linksabbiegen besteht um dann von dort aus über die Weißeritzstraße in die Magdeburger Straße zu gelangen? Wenn ja, was spricht dagegen?“**

Nein, es ist nicht geprüft worden, die Linksabbiegemöglichkeit von der Könneritzstraße (in Richtung Marienbrücke fahrend) in die Magdeburger Straße zu unterbinden.

3. „Ist geprüft worden, ob die Fußgängerampel zur Straßenmittigen ÖPNV-Haltestelle Kongresszentrum/Ostraallee auf eine Bedarfsschaltung umgestellt werden kann um die Grünphasen beim Abfluss der Marienbrücke zu verlängern? Wenn ja, was spricht dagegen?“

Dies ist nicht geprüft worden.

4. „Ist geprüft worden, ob ein Grünpfeil für die von der Marienbrücke kommenden Rechtsabbieger in die Magdeburger Straße eingesetzt werden kann? Wenn ja, was spricht dagegen?“

Nein, es ist nicht geprüft worden, ob ein Grünpfeil für die von der Marienbrücke kommenden Rechtsabbiegenden in die Magdeburger Straße eingesetzt werden kann.

5. „Was spricht unabhängig der vorgenannten Punkte von einer generellen Verlängerung der Grünphasen für die Geradeaus- und die Rechtsabbiegerspur an dieser Kreuzung?“

Eine generelle Verlängerung der Grünphasen in dieser Zufahrt ist nicht möglich, da die Lichtsignalanlage als Teil der Koordinierung im Zuge der Könnerritzstraße den Verkehrsablauf auch an den nachfolgenden Knotenpunkten beeinflusst. An der Lichtsignalanlage Könnerritzstraße/Ostraallee/Magdeburger Straße ist derzeit die maximal mögliche Freigabezeit in der Zufahrt Marienbrücke hinterlegt und hat bei starkem Zufluss eine dosierende Wirkung für den verkehrlich sensiblen Bereich Bahnhof Mitte. Dadurch ist sichergestellt, dass sowohl Rechtsabbiegende in Richtung Magdeburger Straße als auch geradeausfahrende Kraftfahrzeuge in Richtung Schweriner Straße die nachfolgenden Lichtsignalanlagen weitestgehend behinderungsfrei überqueren oder verfügbare Stauräume ausnutzen können.

6. „Sind auch Prüfungen zur Beschleunigung des MIV über Optimierungen der Ampelschaltphasen an der Kreuzung Friedrichstr./Könnerritzstr., an der Kreuzung Jahnstr./Könnerritzstr. (Bahnhof Mitte) und an der Kreuzung Magdeburger Str./Weißeritzstr. erfolgt? Wenn nein, warum nicht?“

An den genannten Knotenpunkt-Lichtsignalanlagen wurden Freigabezeitoptimierungen für den motorisierten Individualverkehr geprüft. Aufgrund von einzuhaltenden Mindestfreigabezeiten und Zwischenzeiten, erforderlichen Phaseneinteilungen, der vom Stadtrat beschlossenen Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs und den genannten Koordinierungsbedingungen ergeben sich keine Optimierungspotentiale.

Das System ist mit den bestehenden Knotenpunktdimensionierungen an der Grenze der Leistungs- und Funktionsfähigkeit.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert