



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Dissidenten-Fraktion Dresden
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Mitglied des Stadtrates
Johannes Lichdi

GZ: (OB) 6 66.32

Datum: - 9. SEP. 2021

Sanierung der Loschwitzer Brücke (Blaues Wunder) als Umweltverbund-Brücke AF1634/21

Sehr geehrter Herr Lichdi,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung nach § 28 Abs. 6 SächsGemO besteht, weil die Anfrage keine einzelne Angelegenheit der Gemeinde betrifft.

Mit der Anfrage sollen die Auswirkungen lediglich hypothetischer Sachverhalte in Erfahrung gebracht werden. Keine der hinterfragten Konstellationen erfüllt die vom Sächsischen Oberverwaltungsgericht entwickelte Definition einer einzelnen Angelegenheit als „konkreter Lebenssachverhalt“ (SächsOVG, Urf. v. 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28: „Ein konkreter Lebenssachverhalt ist dann gegeben, wenn er nach Ort, Zeit und dem Kreis der eventuell betroffenen Personen bestimmbar ist; dabei muss zwischen diesen Elementen eine inhaltliche Verbindung vorhanden sein.“). Vielmehr enthält die Anfrage letztlich mehrere Prüfaufträge, die ein einzelnes Stadtratsmitglied indes nicht über das Fragerecht nach § 28 Abs. 6 SächsGemO beauftragen kann. Vielmehr bedürfte es insoweit eines Beschlusses des Stadtrates oder eines beschließenden Ausschusses.

Soweit ich jedoch ein eigenes Interesse an der Beantwortung der von Ihnen aufgeworfenen Fragen habe, werde ich diese – ohne Anerkennung einer Rechtspflicht und ohne Bindungswillen für künftige vergleichbare Konstellationen – dennoch beantworten.

„Die Stadtverwaltung hat sich entschieden, das Blaue Wunder für den Autoverkehr und im Betrieb zu sanieren. Eine Sanierung als Brücke nur für den Umweltverbund wurde dagegen nicht geprüft. Daher bitte ich um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1. Könnten Sanierungskosten eingespart werden, etwa wegen Gewichtsreduzierung, wenn die Brücke nur noch dem Fuß-, Rad-, Straßenbahn-, Bus- und Rettungsverkehr dienen soll?“**

Unter Aufrechterhaltung der derzeitigen Tonnagebeschränkung auf 15 t entstehen keine Mehrkosten für die Sanierung aus der Verkehrsbelastung. Der für die Straßenbahnnutzung erforderliche Umbau würde allerdings einen erheblichen Mehraufwand verursachen, falls die Tragfähigkeit für diesen Lastfall zu erbringen wäre.

2. **„Könnten Kosten, etwa wegen Gewichtsreduzierung, eingespart werden, wenn der später angebrachte äußere Fußweg wieder entfernt würde?“**

Durch den Rückbau der Gehwege entstehen Mehrkosten, da die Sanierung dieser Bauwerksteile weitgehend abgeschlossen ist, der Rückbau selbst aber auch einen baulichen Aufwand und somit Kosten verursacht.

3. **„Welche Auswirkungen hätte die Schließung des Blauen Wunders für den privaten Autoverkehr auf die Belegung des Straßennetzes in Loschwitz und Blasewitz sowie im Dresdner Osten auf die wichtigsten Knotenpunkte?“**

Die Verkehrsbelegung im Kfz-Verkehr der Loschwitzer Brücke (Blaues Wunder) beträgt derzeit etwa 26.000 Kfz/24h. Diese Verkehrsmenge würde sich unter den Bedingungen einer Vollsperrung der Brücke für den privaten Kfz-Verkehr im übrigen Straßennetz verteilen (müssen), wobei es sich um eine Größenordnung handelt, die vom umliegenden Straßennetz (gedacht muss hier vor allem an die Bautzner Straße) faktisch nicht mehr aufgenommen werden kann. Erheblicher Mehrverkehr ist zum Beispiel auf der Staffelsteinstraße und der Schillerstraße sowie auf dem Käthe-Kollwitz-Ufer sowie von dort auf weitere Trassen abwandernden Kfz-Verkehr (so genannter Kaskadeneffekt) sowie ein Anstieg von so genanntem Schleichverkehr im Nebennetz zu erwarten.

4. **„Welche verkehrsorganisatorischen Maßnahmen werden in diesem Falle für erforderlich gehalten, um eine Überlastung der Knotenpunkte zu vermeiden?“**

Die Frage lässt sich ohne weitreichende Verkehrsnetzuntersuchungen nicht beantworten. Erst mit diesen Ergebnissen können an den betroffenen Knotenpunkten die notwendigen Maßnahmen identifiziert und entsprechend eingeleitet werden.

5. **„Insbesondere da der Bau der Waldschlösschenbrücke mit der Entlastung des Blauen Wunders begründet wurde: Welche Maßnahmen sind erforderlich, um den Autoverkehr auf diese Brücke zu bündeln?“**

Es ist hier darauf zu verweisen, dass sich der Bau der Waldschlösschenbrücke nur zu einem geringen Teil aus der Entlastungswirkung für die Loschwitzer Brücke begründete. Tatsächlich war schon bei den Prognosebetrachtungen vor dem Bau der Waldschlösschenbrücke erwartungsgemäß klar, dass die Entlastungswirkung auf der Loschwitzer Brücke durch die völlig andere Verkehrsrelation, in der die Waldschlösschenbrücke netzgestalterisch eingebunden ist, nicht sehr hoch sein würde. Analysen aus dem Jahr 2012 gaben die Belastung der Loschwitzer Brücke mit ca. 33.000 Kfz/24h im Querschnitt an. Die Belastung nach Inbetriebnahme der Waldschlösschenbrücke lag im Jahr 2019 (also vor der gegenwärtigen Pandemiesituation) bei ca. 26.000 Kfz/24h.

Im Zuge der Umsetzung des Luftreinhalteplanes (hier: Maßnahme M 15: „Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Nahbereich der Loschwitzer Brücke) verbunden mit einer Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes“) wird darauf orientiert, die Verkehrsbelastung der Loschwitzer Brücke durch eine Umgestaltung des Querschnittes der Brücke, zugunsten einer attraktiven Radverkehrsverbindung sowie einer entsprechenden Anpassung der Knotenpunkte Schiller- und Körnerplatz, weiter zu reduzieren. Den Querungsbedarf in dieser Relation für den Kfz-Verkehr vollständig auf die Waldschlösschenbrücke umzulegen kann jedoch nicht gelingen. Aus diesem Grund wurden in der Vergangenheit und auch im Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (vgl. Kapitel: Strategischer Umgang mit dem Blauen Wunder) immer wieder auch Optionen für Interimsstandorte einer Brückenverbindung in der Nähe des Blauen Wunders thematisiert.

Maßnahmen zu finden, die den Kfz-Verkehr der Loschwitzer Brücke komplett auf die Waldschlösschenbrücke konzentrieren würden, werden angesichts der gegebenen Verkehrsnetz- und Bauungsstrukturen für nicht auffindbar bzw. für nicht realistisch gehalten.

Angemerkt sei, dass es dringend erforderlich ist, die S 177 (Ostumfahrung von Dresden) fertigzustellen, um Kfz-Verkehre, die in Ermangelung dieser Trasse durch Dresden fließen, eine leistungsfähige Alternative anzubieten.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert