



☐ vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Thomas Löser

GZ: (OB) GB 6 66

Datum: 10. MAI 2019

Umsetzung Beschluss Augustusbrücke für MIV öffnen (V2637/18)
AF3032/19

Sehr geehrter Herr Löser,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung der Frage 1 besteht.

Nach der Rechtsprechung des Sächsischen Obergerichts besteht für einzelne Stadtratsmitglieder ein Antwortanspruch nach § 28 Abs. 6 SächsGemO nur dann, wenn lediglich eine einzelne Angelegenheit, d. h. ein einzelner/konkreter Lebenssachverhalt betroffen ist. Ein Antwortanspruch besteht jedoch nicht, wenn die Anfrage darauf abzielt, sich einen allgemeinen Überblick zu verschaffen. 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; vgl. SächsOVG, Urt. v. 7. Juli 2015, 4 A 12/14, Rn. 28. Das Sächsische Obergericht verweist Fragesteller, die sich einen allgemeinen Überblick verschaffen wollen, auf das Fragerecht nach § 28 Abs. 5 SächsGemO. Fragen zu sämtlichen Angelegenheiten der Gemeinde können danach erst gestellt werden, wenn die Unterstützung eines Fünftels der Mitglieder des Stadtrates vorliegt.

Da 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.

„Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 13./14.12.2018 beschlossen, die Augustusbrücke nach der Sanierung wieder für den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu öffnen.
Der alte Beschluss des Stadtrates „Augustusbrücke autofrei“ wird damit teilweise aufgehoben.

Dazu folgende Fragen:

- 1) Ist eine Wiedereröffnung der Augustusbrücke für den MIV aus Sicht der Verwaltung nötig und sinnvoll?“

Es handelt sich bei der Schließung/Öffnung der Augustusbrücke um eine verkehrspolitische Entscheidung, die sich einer Sinnhaftigkeitsprüfung durch „die Verwaltung“ entzieht.

2) „Welche Konsequenzen hat der aktuelle Beschluss hinsichtlich des bereits erfolgten Planfeststellungsverfahrens? Ist es nötig, zur Umsetzung des Beschlusses Veränderungen an der bisherigen Planung vorzunehmen?“

Die Teileinziehung der Augustusbrücke für den MIV wurde im Planfeststellungsbeschluss vom 14. Februar 2017 verfügt. Die Verfügung ist bestandskräftig. Die Bestandskraft ist bereits vor dem Stadtratsbeschluss vom 13./14. Dezember 2018 eingetreten. Die Planfeststellungsunterlage wurde unter Berücksichtigung des Stadtratsbeschlusses „Augustusbrücke autofrei“ erstellt. Alle öffentlich-rechtlichen und privaten Belange wurden im Planfeststellungsverfahren abgewogen.

Im Planfeststellungsverfahren wurden zum Straßenquerschnitt verschiedene Varianten untersucht und die Variante 5.01 planfestgestellt. *„Die Brücke wird grundsätzlich für den motorisierten Individualverkehr - ausgenommen Einsatzfahrzeuge wie Krankenwagen, Feuerwehr etc. sowie für Taxen - gesperrt, wird aber als Umleitungsstrecke bereitgehalten. Der Radverkehr und der ÖPNV werden auf einer 11 m breiten Fahrbahn geführt.“* (Planfeststellungsbeschluss Seite 32 III)

Der Planfeststellungsbeschluss bezieht sich außerdem auf den Stadtratsbeschluss A0876/14 vom 25. September 2014, die dort beschlossene Sperrung für den MIV und legt davon ausgehend die Planungs- und -Entwurfsparameter fest.

3) „Welche Planungsschritte sind aus Sicht der Verwaltung zur Umsetzung dieses Beschlusses nötig?“

Der Stadtratsbeschluss vom 13./14. Dezember 2018 widerspricht dem Stadtratsbeschluss „Augustusbrücke autofrei“, jedoch nicht dem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss die Benutzung als Umleitungsstrecke betreffend.

Er wird jedoch nicht umsetzbar sein, da der Beginn der Bauarbeiten an der Carolabrücke nach derzeitigem Planungsstand bereits im August 2019 erfolgen soll, die Augustusbrücke jedoch frühestens Mitte 2020 wieder eröffnet werden kann.

Ungeachtet dessen wurden unter Nutzung des integrierten Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Dresden die verkehrlichen Effekte für drei Szenarien berechnet und verglichen:

- baubedingte Einschränkungen Carolabrücke allein,
- Öffnung der Augustusbrücke für Kfz-Verkehr allein und
- Kombination aus baubedingter Sperrung der Carolabrücke und gleichzeitiger Öffnung der Augustusbrücke für Kfz-Verkehr.

Die Details zur Untersuchung sind in der beigefügten Präsentation (Anlage) dargestellt.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass die geringste Verkehrsverlagerung während der Baumaßnahme Carolabrücke ohne Wiederöffnung der Augustusbrücke für den MIV erfolgt. Durch die baubedingten Einschränkungen Carolabrücke allein entsteht eine Verlagerung von 7 500 Kfz/24h. Mit Öffnung der Augustusbrücke für den Kfz-Verkehr (MIV) erhöht sich diese Verlagerung auf 8 700 Kfz/24h.

Dabei werden über 50 Prozent des baubedingt abgeleiteten Verkehrs der Carolabrücke von der Albertbrücke aufgenommen, da die Lage im Netz günstig und die Kapazität hoch ist, die Waldschlößchenbrücke nimmt nochmals bis 21 Prozent der baubedingten Verlagerung auf.

Mit nur 700 Kfz/24h werden nur 10 Prozent des von der Carolabrücke verlagerten Verkehrs, der ursächlich mit der Baumaßnahme in Verbindung steht, auf die Marienbrücke verlagert. Mit Blick auf die Augustusbrücke zeigt sich, dass allein durch die Öffnung der Augustusbrücke ein allgemein verkehrsanziehender Effekt entsteht, der zu 4 600 Kfz/24h Neuverkehr auf der Augustusbrücke und zu einer Verdopplung des Verkehrs auf der Sophienstraße führt (plus 2 400 Kfz/24h auf 4 400 Kfz/24h).

Im Detail kommen von den 4 600 Kfz/24h auf der Augustusbrücke 29 Prozent von der Marienbrücke, 37 Prozent von der Carolabrücke, 18 Prozent von der Albertbrücke, 16 Prozent von anderen Relationen. Die Baumaßnahme auf der Carolabrücke führt zu insgesamt 5 400 Kfz/24h auf der Augustusbrücke und 4 600 Kfz/24h auf der Sophienstraße.

Der entscheidende Effekt der Öffnung der Augustusbrücke für den Kfz-Verkehr (MIV) ist eine Umverteilung von Verkehr aus dem Netz, ein zusätzlicher Effekt für die Einschränkungen durch die Baumaßnahme auf der Carolabrücke ist dem gegenüber gering.

Aus verkehrlicher Sicht ist damit die Öffnung der Augustusbrücke im Fall der Baumaßnahmen der Carolabrücke nicht notwendig und in Bezug auf das Touristenaufkommen im Bereich Theaterplatz/Sophienstraße eher kritisch zu bewerten.

4) „Welche Konsequenzen hat die Umsetzung des aktuellen Beschlusses für den zeitlichen Ablauf der Sanierung bzw. die Wiedereröffnung der Augustusbrücke?“

Der aktuelle Beschluss hat keine Konsequenzen für die Sanierung der Augustusbrücke. Die Maßnahme wird gemäß der bisherigen Planung und Zeitschiene weiterverfolgt.

Mit freundlichen Grüßen



Dirk Hilbert

Anlage

verkehrsplanerische Untersuchung zur Teilspernung der Carolabrücke

Verkehrsplanerische Untersuchung zur Teilsperrung der Carolabrücke

Variantenuntersuchung für den Bauzustand
Projektnullfall und 3 Szenarien der Verkehrsverlagerung

Stand 05.04.2019

Inhalt

1. Anlass
2. Aufgabe und Zielstellung
3. Methodik und Rahmenbedingungen
4. Ergebnisse
5. Fazit



Methodik und Rahmenbedingungen

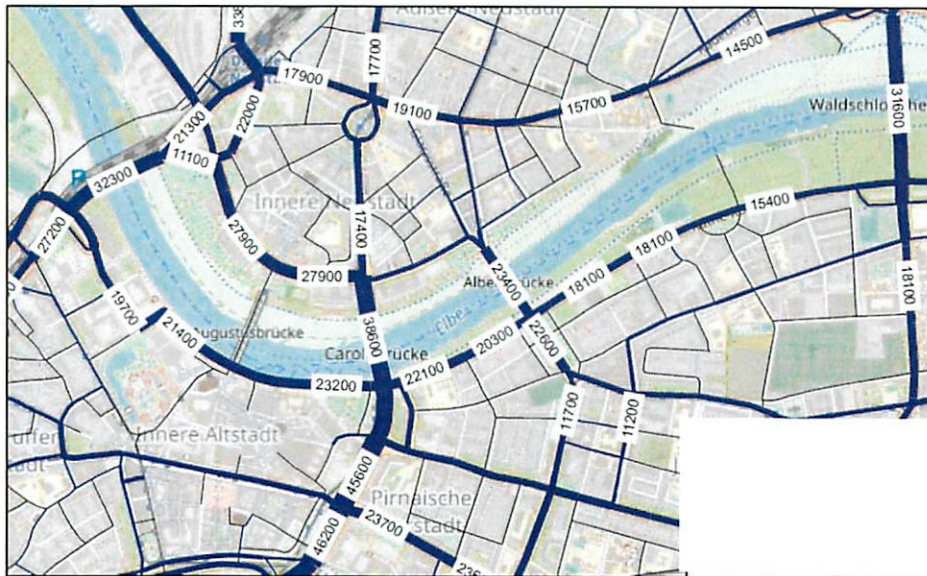
- Nutzung des integrierten Verkehrsmodells der Landeshauptstadt Dresden (mittlerer Werktagsverkehr in Kfz/24 Stunden)
- Vergleiche werden mit dem Nullfall 2030 (nicht mit dem Bestand!) vorgenommen
- Q-Z-Beziehungen und Nachfragematrizen der Verkehrssysteme bleiben konstant
- Reduzierung auf 1 Fahrspur je Richtung auf der Carolabrücke während der Sanierungsarbeiten
- Berücksichtigung mehrerer Szenarien für den Zeithorizont 2030 für den Kfz-Verkehr, um verschiedene verkehrliche Optionen und deren Auswirkungen auf die Verkehrsmengen zu prüfen
- Es gelten die Rahmenbedingungen der Prognose 2030

Grundlagen/Szenarien

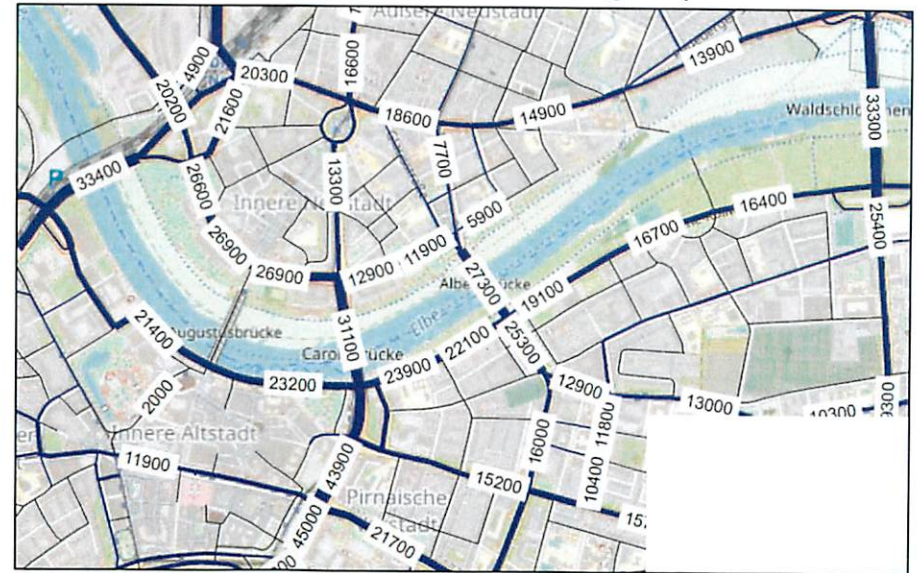
- Anlass: Stadtratsanfrage AF 3032/19 zur Bewertung „Umsetzung Beschluss Augustusbrücke für MIV öffnen“
- im Verkehrsmodell umgesetzte und bewertete Maßnahmen: Sanierung der Carolabrücke mit Einschränkungen für den Kfz-Verkehr (1 Fahrspur je Richtung) und Öffnung der Augustusbrücke für Kfz in verschiedenen Kombinationen
- Berechnung der verkehrlichen Effekte für 3 Szenarien:
 - **Szenario 1:** baubedingte Einschränkungen Carolabrücke allein,
 - **Szenario 2:** Öffnung der Augustusbrücke für Kfz-Verkehr allein und
 - **Szenario 3:** Kombination aus baubedingten Sperrung Carolabrücke und gleichzeitiger Öffnung Augustusbrücke für Kfz.
- Vergleich der Szenarien mit dem Projektnullfall sowie untereinander

Verkehrsmengenermittlung

Projektnullfall:
alles wie Bestand,
Carolabrücke 4-spurig,
Augustusbrücke für Autos gesperrt.



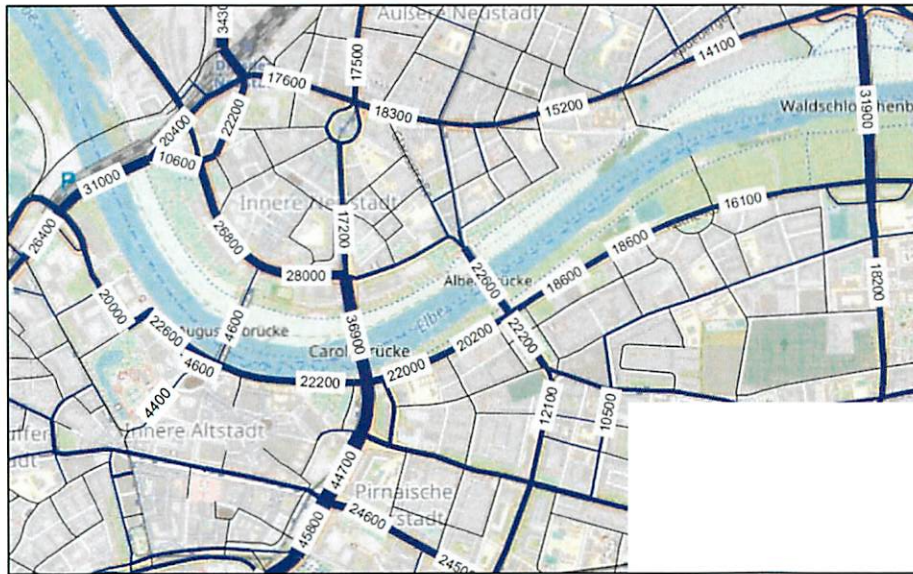
Szenario 1:
Einschränkung Carolabrücke
auf je 1 Fahrspur/ Richtung,
Augustusbrücke für Autos gesperrt.



Verkehrsmengenermittlung

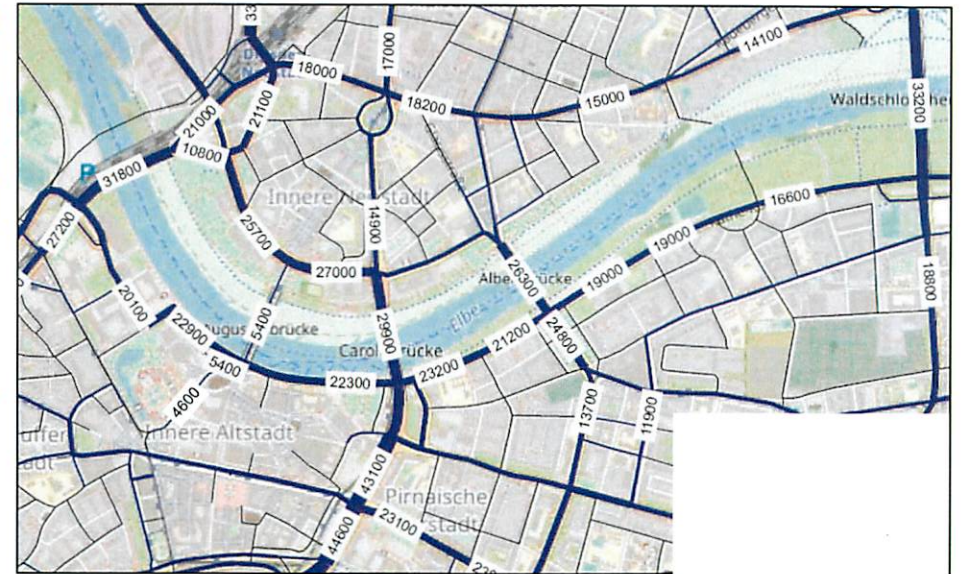
Szenario 2:

Carolabrücke 4-spurig wie Bestand,
Augustusbrücke wieder
mit Autoverkehr.



Szenario 3:

Einschränkung Carolabrücke
auf je 1 Fahrspur/ Richtung,
Augustusbrücke wieder mit Autoverkehr.

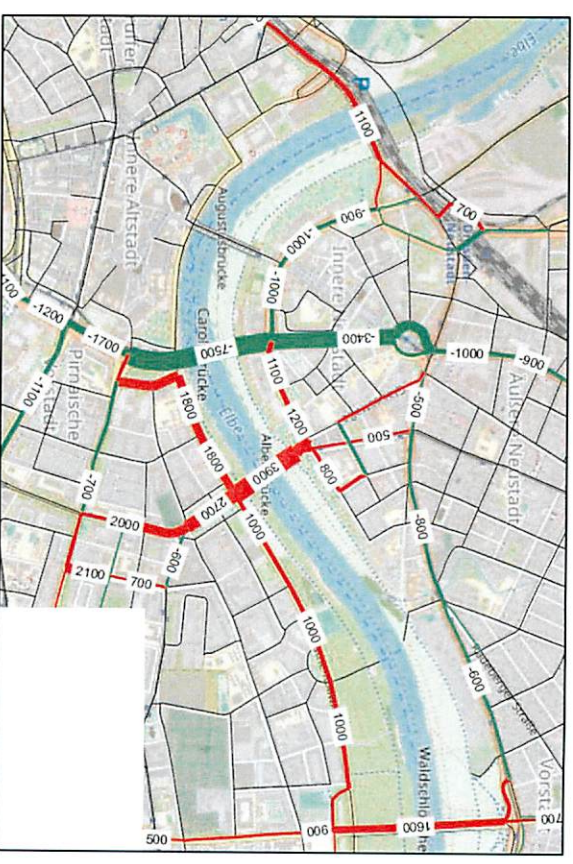


Differenznetz Szenario 1

Szenario 1 minus
Carolabrücke 2spurig,
Augustusbrücke
für Autos gesperrt

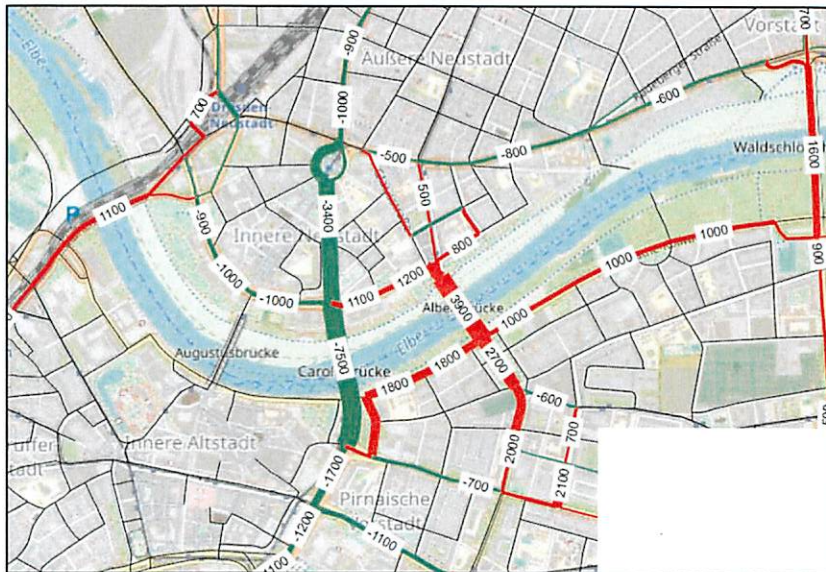
Projektnullfall
Augustusbrücke für Autos
gesperrt, alles wie Bestand

=



Differenznetz Szenario 1

Szenario 1
(Bau CARB)
minus
Projektnullfall



7.500 Kfz/Tag Verlagerung durch
Bau Carolabrücke
davon:

15% auf Marienbrücke,
52% auf Albertbrücke,
21% auf Waldschlößchenbrücke
12% auf weiträumigere Relationen

Differenznetze Sz. 2+3

Szenario 2

minus

Projektnullfall

Augustusbrücke
wieder mit Autoverkehr

Augustusbrücke für Autos
gesperrt, alles wie Bestand

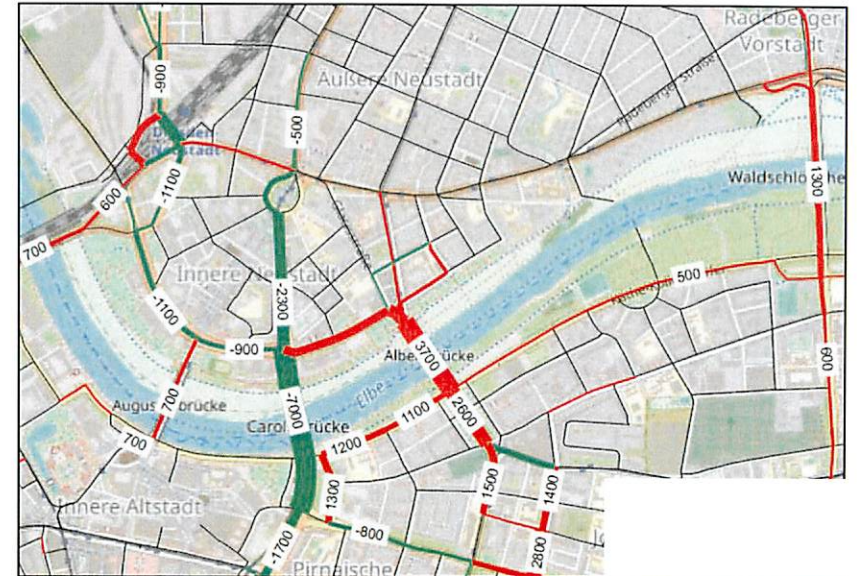
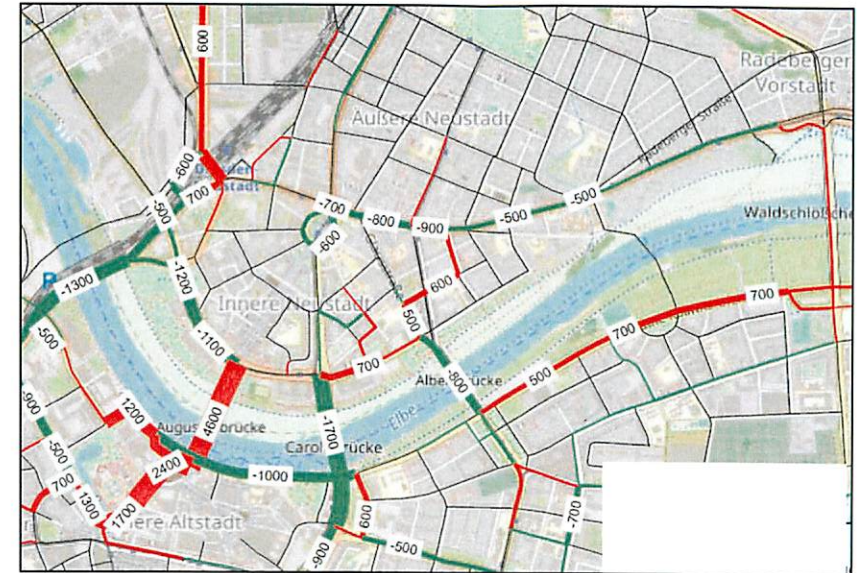
Szenario 3

minus

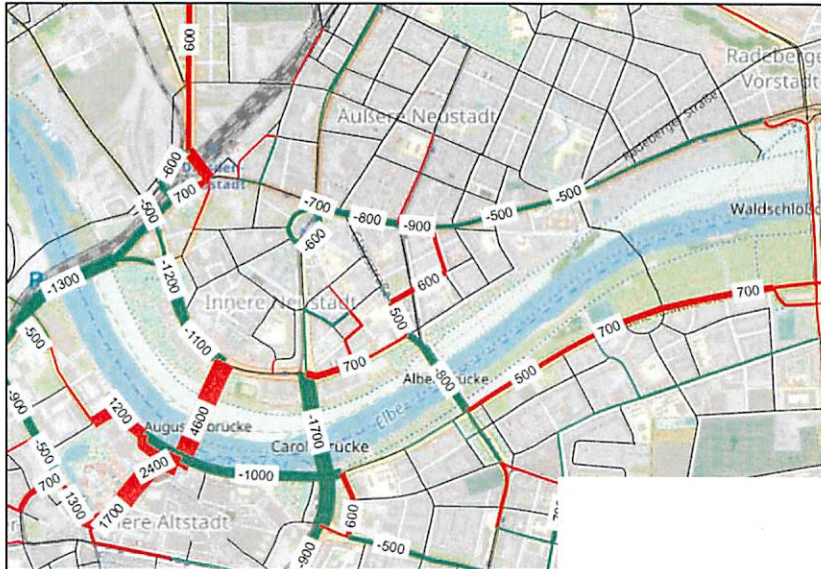
Szenario 2

baubedingt nur
je 1 Fahrspur/Richtung
auf Carolabrücke,
Augustusbrücke wieder mit
Autoverkehr

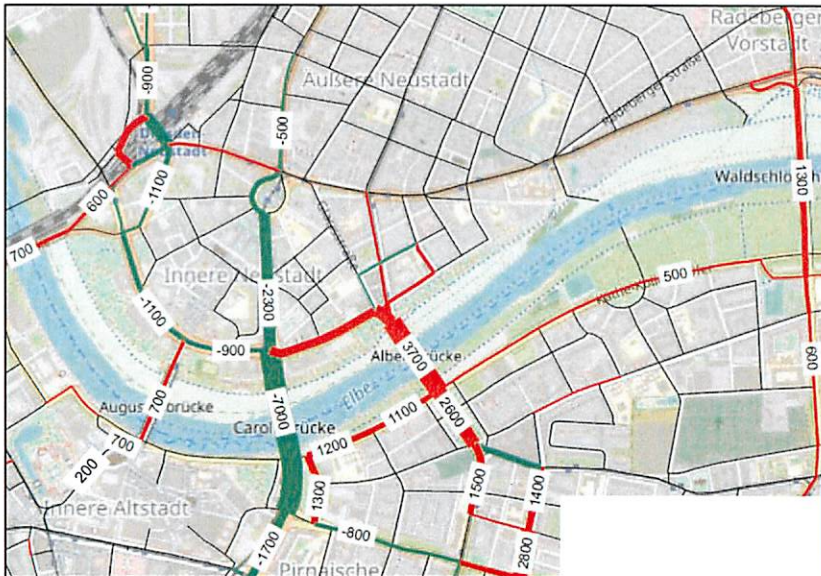
Augustusbrücke
wieder mit Autoverkehr



Szenario 2
(AUGB o. Kfz)
minus
Projektnullfall



Szenario 3
(AUGB o. Kfz,
Bau CARB)
minus
Szenario 2
(AUGB o. Kfz)



bei Öffnung ohne Sperrung Carolabrücke
wieder ca. 4.600 Autos auf
Augustusbrücke
29% von Marienbrücke,
37% von Carolabrücke
18% von Albertbrücke,
16% von weiträumigeren Relationen
+2400 Kfz auf Sophienstraße (4400 Kfz)

- insgesamt 8.700 Kfz Verlagerung bei
Öffnung AUGB und Bau CARB, davon 1.700 Kfz
aus Sz. 2 + 7.000 Kfz aus Sz.3
- durch Bau Carolabrücke 7.000 Kfz pro Tag
zusätzliche Verlagerung:
10% auf Marienbrücke
10% (700 Kfz) auf Augustusbrücke (5.400 Kfz)
53% auf Albertbrücke
19% auf Waldschlößchenbrücke
8% auf weiträumigere Relationen
nochmals +200 Kfz Sophienstraße (4600 Kfz)

Fazit zu Verkehrswirkung Bau Carolabrücke

- Die geringste Verkehrsverlagerung erfolgt ohne Wiederöffnung der Augustusbrücke für Kfz (Verlagerung von CARB: 7.500 Kfz/Tag, mit Öffnung AUGB 8.700 Kfz/Tag).
- Über 50% des baubedingt abgeleiteten Verkehrs der Carolabrücke wird von der Albertbrücke aufgenommen, da die Lage im Netz günstig und die Kapazität hoch ist, die Waldschlößchenbrücke nimmt nochmals bis 21% der baubedingten Verlagerung auf.
- die Augustusbrücke erreicht hier einen Anteil von maximal 27% bzw. ca. 2.400 Kfz, wovon aber nur 700 Kfz/Tag ursächlich mit der Baumaßnahme in Verbindung stehen.
- Durch die Öffnung der Augustusbrücke entsteht ein allgemein verkehrsanziehender Effekt der zu 4.600 Kfz Neuverkehr auf der Augustusbrücke und zu einer Verdopplung des Verkehrs auf der Sophienstraße führt (+2400 Kfz, auf 4.400 Kfz)
Zusammensetzung der 4.600 neuen Kfz auf Augustusbrücke: 29% von Marienbrücke, 37% von Carolabrücke, 18% von Albertbrücke, 16% von anderen Relationen.
- Die Baumaßnahme auf der Carolabrücke überlagert diesen Effekt nochmals mit ca. 700 Kfz mehr auf der Augustusbrücke (dann dort 5.400 Kfz), 4.600 Kfz auf der Sophienstraße.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

Kontakt:

Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Frank Fiedler, Joachim Rietschel

ffiedler@dresden.de, jrietschel@dresden.de

Stadtplanungsamt

Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

SG Grundlagen der Verkehrsplanung

Landeshauptstadt
Dresden



Dresden.
Dresdener