

Die Verkehrssituation an der Kreuzung Burgstraße – Kröllwitzer Straße – Seebener Straße stellt sich als sehr unübersichtlich dar.

Insbesondere Fahrzeugführern, die die Kröllwitzer Straße in Richtung Seebener Straße verlassen wollen, verfügen über wenig Einblick in der Burgstraße, müssen von dort kommenden Fahrzeugen, insbesondere Straßenbahnen, aber Vorfahrt gewähren.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Stadtverwaltung:

1. Existieren in der Stadtverwaltung Planungen, wie diese Verkehrssituation langfristig entschärft werden kann?
2. Welche Möglichkeiten sieht die Stadtverwaltung, sofern größere Umbauarbeiten bzw. Neuinstallation einer Ampelanlage notwendig sind, die Situation über kurzfristige Zwischenlösungen zu entschärfen?

gez. Johannes Krause  
Fraktionsvorsitzender

### **Antwort der Verwaltung:**

#### **zu 1)**

Der Bereich um den Knotenpunkt Burgstraße/ Fährstraße/ Seebener Straße ist städtebaulich und denkmalpflegerisch sehr sensibel. Leistungsfähige Verkehrsanlagen sind in den vorhandenen Straßenräumen nicht bzw. nicht verträglich zu integrieren. So gingen Ausbauplanungen aus den 80-er Jahren von einem erheblichen Gebäudeabbruch aus. Dieser ist heute weder vertretbar noch durchsetzbar.

Mittelfristig müssen die Verkehrsanlagen, insbesondere die Gleisanlagen in der Burgstraße und der Großen Brunnenstraße saniert werden. Dabei ist auch die ÖV-Erschließung sowie die Kfz-Führung zu überprüfen und ggf. zu optimieren. Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Stadtverwaltung die Durchführung einer komplexen Variantenuntersuchung in den Jahren 2009/10. Ziel ist dabei, einen Konsens aus Städtebau, Denkmalpflege, Verkehr und Umwelt zu finden. Nach entsprechender politischer Diskussion und Bestätigung soll dann ein langfristiges Konzept für den gesamten Stadtteil die Grundlage für konkrete Bauvorhaben bilden.

#### **zu 2)**

Im Bereich des Knotenpunktes bestehen teilweise erhebliche Profileinschränkungen für den Kfz- und Straßenbahnverkehr. Daher konnte in den 90-er Jahren auch nur die bekannte unkonventionelle Teilsignalisierung gewählt werden, um wenigstens den Fußgängern signalisierte Querungen anbieten zu können. Im Hinblick auf die Unfallentwicklung ist dieser Knoten relativ unauffällig. Eine Vollsignalisierung des Bestandes würde zu erheblichen Leistungsfähigkeitsdefiziten führen und wäre auch verkehrsrechtlich auf Grund o. g. Profilprobleme kritisch.

Für eine provisorische Aufweitung der Engstellen auf Kosten der bereits sehr schmalen Nebenanlagen liegt eine Planung vor die die Leistungsfähigkeit nur unwesentlich erhöhen würde. Diese bauliche Maßnahme einschließlich einer dann möglichen Vollsignalisierung des Knotens ist derzeit nicht finanzierbar und erscheint auch unverhältnismäßig.

Dr. Thomas Pohlack  
Bürgermeister

---

**Herr Krause, SPD-Stadtratsfraktion**, erklärte sich mit der Antwort der Verwaltung nicht ganz einverstanden. Er fragte nach der Bedeutung der Aussage der Verwaltung unter Punkt 2, dass die bauliche Maßnahme einschließlich einer dann möglichen Vollsignalisierung des Knotens derzeit nicht finanzierbar sei und unverhältnismäßig erscheine. Weiterhin fragte er nach der Höhe der Investition einer solchen Vollsignalisierung.

Seines Erachtens müsse für o. g. Verkehrssituation eine Verbesserung vorgenommen werden, da es für PKW-Fahrer eine unzumutbare Situation sei. Darüber hinaus gab es zu dieser Problematik bereits mehrere Bürgeranfragen.

---

**Die Antwort der Verwaltung wurde mit Anmerkungen und Nachfragen zur Kenntnis genommen.**