



Landeshauptstadt Dresden · Postfach 12 00 20 · 01001 Dresden

Landeshauptstadt
Dresden

Die Oberbürgermeisterin

Ihr Zeichen | Unser Zeichen | Es informiert Sie | Zimmer | Telefon | E-Mail | Datum

Einwohneranfrage Nr. EWA0008/14 Neuordnung des SPNV

Ihre Einwohneranfrage beantworte ich wie folgt:

„Im Dresdener Amtsblatt wurden wir aufgefordert, ein Problem zu benennen, dem der Stadtrat seine Aufmerksamkeit widmen sollte. Eine dafür geeignete Fragestellung hat sich jetzt im Zusammenhang mit dem Neubau der Verkehrsstation Dresden-Plauen im Rahmen der weiteren Modernisierung der Sachsenmagistrale ergeben. Da die Schienen um 5 Meter in Weißeritzrichtung verlegt werden müssen, ist ein Neubau des Haltepunkts erforderlich. Es wird von der Deutschen Bahn eine einfache Lösung wie an der S-Bahnhaltestelle Radebeul-Weintraube mit nur einem Zugang und Personenaufzug angeboten und die Stadtverwaltung ist unter Hinweis auf die geringe Frequentierung damit einverstanden.

Die Plauerer wünschen sich eine komfortablere Lösung, wie bisher mit Überdachung und mit insgesamt drei Zugängen. Der Personenaufzug soll entgegen dem Angebot mit dem zweiten Zugang auf der Seite des ehemaligen Bahnhofs angeordnet sein und ein dritter vom östlichen Abhang über eine Brücke erfolgen. In diesem Sinne haben sich drei Plauerer Bürgerinitiativen an den Minister der Staatsregierung Morlock gewandt, der die Argumentation nicht in Abrede stellt aber die Stadtverwaltung für zuständig erklärt.

Die Plauerer argumentieren damit, dass die Station für einen langen Zeitraum gebraucht wird. Im Verlaufe dieser Zeit wird die Bedeutung der Haltestelle stark wachsen, so dass dann die geplante Lösung unzureichend ist und wegen des großen Aufwandes nicht verbessert werden kann. ...

Ostsächsische Sparkasse Dresden
IBAN: DE58 8505 0300 3159 0000 00
BIC: OSDDDE81XXX
Konto 3 159 000 000
BLZ 850 503 00

SEB Bank
IBAN: DE 62 8601 0111 1414 0000 00
BIC: ESSEDE5F860

Deutsche Bank
IBAN: DE 81 8707 0000 0527 7777 00
BIC: DEUTDE8CXXX
Postbank
IBAN: DE 77 8601 0090 0001 0359 03
BIC: PBNKDEFF
Commerzbank
IBAN: DE 76 8504 0000 0112 0740 00
BIC: COBADEFFXXX

Dr.-Külz-Ring 19 · 01067 Dresden
Telefon (03 51) 4 88 20 00
Telefax (03 51) 4 88 20 05
E-Mails:
oberbuergmeisterin@dresden.de
stadtverwaltung@dresden.de-mail.de
www.dresden.de
Für Menschen mit Behinderung:
Parkplatz, Aufzug, WC

Sie erreichen uns über die Haltestellen:
Prager Str. und Pirnaischer Platz
Öffnungszeiten:
Mo-Do 9 - 18 Uhr
Fr 9 - 15 Uhr
Kein Zugang für verschlüsselte elektronische Dokumente.
Elektronische Dokumente mit qualifizierter elektronischer
Signatur können über ein Formular unter
<http://www.dresden.de/kontakt> eingereicht werden.

Aus diesem Grunde sollte der Stadtrat prüfen, ob die folgenden Annahmen zutreffend sind.

1. Am Haltepunkt Plauen wird wie in Niedersedlitz eine Straßenbahnlinie enden.
2. Das Tarifsystem des Verkehrsverbunds Oberelbe muss modernisiert werden, wobei Familien, Berufstätige und Rentner attraktivere Angebote erhalten sollten. Dabei sind die Erfahrungen des Mitteldeutschen Verkehrsverbunds (MDV) mit ihrem neuen Tarif zu berücksichtigen.
3. Der Kopfbahnhof Dresden ist nicht mehr zeitgemäß, die gesamte Organisation des SPNV muss auf den neuesten Stand gebracht werden, dabei sind Verbundlinien zu bilden.

So werden nicht nur neue Fahrgäste gewonnen, es werden auch viele von Bus und Tram in die schnellere Bahn einsteigen, weil sie nun nicht mehr nach 4 Minuten am Hauptbahnhof umsteigen müssen. Das ist für Dresden mit seinen Feinstaubproblemen wünschenswert.

Bei der Neuorganisation des SPNV könnte man beispielsweise von Pirna und Freital (Tharandt) stündlich eine durchgehende Verbindung zum Flughafen einrichten, wobei der Zug von Freital aus nicht unbedingt über den Hauptbahnhof zu fahren hat. Dafür müsste die stündlich von Zwickau verkehrende Regionalbahn bis Pirna verlängert werden. Beide Maßnahmen zusammengenommen verändern das gegenwärtige Angebot nur geringfügig, erfordern aber geringeren Aufwand und ersparen vielen Fahrgästen das Umsteigen. Als weitere Beispiele für zu bildende Verbundlinien seien genannt: Elsterwerda – Freiberg, Leipzig – Altenberg (über Meißen). Sebnitz – Kamenz, Königsbrück – Freiberg (über Meißen, Nossen).

Die genannten Beispiele sollen zeigen, dass es sich lohnt, über die Modernisierung der Verkehrsorganisation nachzudenken. Leipzig hat durch Einrichtung von 5 Verbundlinien aus 10 am Hauptbahnhof endenden Strecken 20% mehr Fahrgäste im SPNV gewonnen! Allerdings wurde dieser Erfolg mit dem hohen Aufwand des City-Tunnels erreicht. Diesen Aufwand haben wir in Dresden nicht. Netzergänzende Maßnahmen sind natürlich auch in Dresden sinnvoll aber nicht dringend erforderlich. Beim Haltepunkt in Plauen (wie auch künftig an der Nossener Brücke) würden sich oben beschriebene Änderungen durch eine überproportionale Zunahme von Fahrgästen bemerkbar machen. Durch den geforderten Zugang vom Osthang zum Haltepunkt würde sich die Attraktivität der Haltestelle weiter verbessern, weil den Oberplauenern nicht nur die Bewältigung von 10 Höhenmetern erspart bleibt sondern auch, weil ein direkter Zugang zu einem Erholungsgebiet (Hoher Stein) geschaffen würde, das wäre einmalig in Dresden. In Klotzsche gibt es noch eine weitere solche Möglichkeit (Direktzugang zur Dresdener Heide), die angedacht aber nicht realisiert wurde.

Die Durchsetzung oben genannter Änderungen könnte man natürlich der Stadtplanung überlassen. Richtungsweisende Beschlüsse des Stadtrates würden den Vorgang aber beschleunigen. Im Dezember werden die Plauer Bürgerinitiativen ein Gespräch mit dem Leiter des Stadtplanungsamtes haben. Es wäre schön, wenn parallel dazu auch im Stadtrat über die Modernisierung der Organisation des schienengebundenen Verkehrs nachgedacht würde.

Schließlich soll bemerkt werden, dass die von den Plauenern gewünschte attraktive Verkehrsstation nicht sofort entstehen muss, es wird aber gefordert, dass Bedingungen geschaffen werden, dass Verbesserungen nachträglich ohne erhöhten Aufwand möglich sind. Zu dieser Minimalforderung gibt es bisher leider noch keinen befriedigenden Lösungsvorschlag.

Für die Kommentierung der aufgeworfenen Fragen aus der Sicht des Stadtrates wären wir dankbar. Eile ist geboten, weil ein eisenbahnrechtliches Planfeststellungsverfahren unmittelbar bevorsteht, danach sind keine Änderungen mehr möglich.“

Zu Punkt 1: In der gemeinsam von der Dresdner Verkehrsbetriebe AG und der Landeshauptstadt Dresden erarbeiteten und vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossenen Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn ist die neue Straßenbahn Johannstadt – Plauen als eine wichtige Strecke enthalten. Gemäß den bisher erarbeiteten Voruntersuchungen ist eine kleine Gleisschleife (Endpunkt) am Haltepunkt Dresden-Plauen möglich. Da diese neue Straßenbahnstrecke bisher vom Freistaat Sachsen nicht unterstützt wird und die Kapazitäten auf das Projekt Stadtbahn 2020 konzentriert werden, erfolgen zurzeit keine weiteren Untersuchungen für eine Straßenbahn Johannstadt – Plauen.

Zu Punkt 2: Das Tarifsystem des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) hat sich über viele Jahre als ausgewogenes und effizientes Tarifsystem bewährt. Unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen (beispielsweise die demografische Entwicklung, Veränderungen im modal split, Kosten-Erlös-Situation) erfolgen ständig vergleichende Betrachtungen mit den Tarifsystemen anderer Verkehrsverbände. In einem aktuellen Vergleich werden mögliche Änderungen im VVO-Tarifsystem hinsichtlich ihrer Wirkungen im Ballungsraum, im urbanen Umfeld und in der Region analysiert.

Zu Punkt 3: Die technische, betriebliche und wirtschaftliche Gestaltung der Eisenbahn-Infrastruktur obliegt der Deutschen Bahn AG respektive den dafür zuständigen Unternehmensbereichen (DB Netz AG, DB Station&Service AG). Dabei sind die entsprechenden Regularien der Aufsichtsbehörde (Eisenbahn-Bundesamt) ebenso zu beachten wie die Rahmenbedingungen, die sich aus den Anforderungen eines internationalen Eisenbahnnetzes ergeben (Bestandteil des Transeuropäischen Netzes, Anforderungen der Technischen Spezifikation Interoperabilität). Festlegungen zu Linienführungen trifft der Aufgabenträger Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE), unter Berücksichtigung der fahrplantechnischen und infrastrukturellen Erfordernisse und Möglichkeiten im Zusammenwirken mit den benachbarten Verkehrsverbänden. Konzeptionelle Basis ist dabei der Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Oberelbe. Darin werden auch die Linienverläufe der SPNV-Verbindungen festgelegt. Eine wesentliche Rolle spielt in diesem Zusammenhang das zukünftige Betriebsprogramm für die S-Bahn Dresden.

Die Notwendigkeit einer Umorganisation des Fahrbetriebes am/im Dresdener Hauptbahnhof zur Schaffung durchgehender Verbindungen ist differenziert zu bewerten. Ich sehe mögliche Verbesserungen in erster Linie dahingehend, die S-Bahn-Linie S 3 bahnsteiggleich mit den Linien S 1 und S 2 in der Nordhalle halten zu lassen (Verbesserung der Umsteigebeziehungen). Hierbei besteht jedoch ein immenser baulich-finanzieller Aufwand durch die notwendige infrastrukturelle Anpassung des westlichen Vorfeldes des Dresdner Hauptbahnhofes.

Grundsätzlich ist zu sagen, dass das ÖPNV-Angebot des VVO einen sehr hohen Zufriedenheitsgrad aufweist und insbesondere die Attraktivität des SPNV sowohl infrastrukturell als auch angebotsseitig sehr gut bewertet wird. Im ÖPNV-Kundenbarometer von TNS Infratest 2013 ist der VVO mit seinen Verkehrsunternehmen als bester Verkehrsverbund Deutschlands ausgewiesen.

Bezug nehmend auf die Vielzahl an Themenbereichen die Sie im weiteren Verlauf Ihres Schreibens angesprochen haben, möchte ich voranstellen, dass die Aufgabenträgerschaft für den Schienenpersonennahverkehr im Raum Dresden beim Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe (Z-VOE) liegt. Der Z-VOE ist insofern für die Bestellung von Verkehrsleistungen, für die Tarifgestaltung, aber auch für infrastrukturelle Fragen zuständig und in diesen Angelegenheiten Ansprechpartner. Ungeachtet dessen informiere ich Sie über die geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich Dresden-Plauen.

Für das Bauvorhaben „Planfeststellung nach § 18 AEG für das Bauvorhaben „Ausbaustrecke Karlsruhe – Stuttgart – Nürnberg – Leipzig/Dresden, BA Dresden-Altstadt (a) – Freital-Ost (a), Teilabschnitt km 1,914 – km 3,442 Strecke Dresden – Werdau (6258), Änderung EÜ Würzburger Straße, EÜ Bienertstraße, EÜ Altplauen, Hp Dresden-Plauen, Änderung Bahnsteig und Zugang“

führt das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Dresden, auf Antrag der DB ProjektBau GmbH die Planfeststellung nach Allgemeinem Eisenbahngesetz durch. Die Landesdirektion Sachsen ist im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens für die Durchführung der Anhörung zuständig.

Der geplante Umbau der Verkehrsstation Dresden-Plauen wird im Rahmen der vorgenannten Baumaßnahme der Deutschen Bahn AG erfolgen. Weitere Ausbauschwerpunkte sind die drei Eisenbahnüberführungen EÜ Altplauen, EÜ Bienertstraße und EÜ Würzburger Straße. Die Baumaßnahme erfordert eine teilweise Neutrassierung der Betriebsgleise im Umbaubereich. Damit verbunden ist eine Erneuerung des Oberbaus und der Oberleitungsanlage.

Eine abschließende Bewertung der geplanten Maßnahmen aus verkehrsplanerischer und städtebaulicher Sicht kann erst mit Vorlage der offiziellen Unterlagen erfolgen. Die mir bisher verfügbaren Planunterlagen lassen keine Abweichung von den Regeln der Technik erkennen. Soweit für die Landeshauptstadt Dresden nach Erhalt und Prüfung der Planfeststellungsunterlagen Unstimmigkeiten und Mängel feststellbar sind, werden entsprechende Hinweise und Auflagen im Rahmen des anstehenden Planfeststellungsverfahrens gegenüber der Anhörungsbehörde geäußert.

Die mehrfach angesprochene Frage der Zuwegung(en) zum Bahnsteig erfordert immer eine umfassende Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse und der Fahrgastzahlen. Es ist unstrittig, dass die Ein- und Aussteigerzahlen an SPNV-Stationen nach qualitätsverbessernden Maßnahmen ansteigen. Nach den Erfahrungen des S-Bahn-Ausbaus zwischen Dresden und Pirna kann es zu Steigerungsraten von 50 bis 100 Prozent kommen. Diese Erfahrungswerte decken sich für den Haltepunkt Dresden-Plauen mit Berechnungen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG. Das heißt, am Haltepunkt Dresden-Plauen kann langfristig, bei Beibehaltung des verkehrlichen Angebotes, mit etwa 1 800 Ein- und Aussteigern gerechnet werden. Die jetzige Zahl der Ein- und Aussteiger liegt werktäglich bei etwa 800 Fahrgästen. Diese Prognosezahlen werden durch die nach gegenwärtigem Planungsstand beschriebene Zugangslösung mit Festtreppe und Personenaufzug reflektiert. Dabei bekommt der Haltepunkt erstmals seit seinem Bestehen eine behindertengerechte Zuwegung.

Gerade für den gesamten Schülerverkehr, soweit dieser die S-Bahn nutzt, ist der vorhandene südliche Zu- und Abgang zum Haltepunkt Plauen von besonderer Bedeutung. Sowohl die 39. Grundschule Schleiermacherstraße als auch das Gymnasium Plauen können von der Südseite der Straße Altplauen gefahrlos, ohne das Queren einer Straße, erreicht werden. Der Bereich entlang der Zwickauer Straße/Müllerbrunnenstraße ist durch eine ampelgeregelte Querung in Höhe Altplauen Nr. 15/16 in direkter Lauflinie ebenfalls gut an den südlichen Haltepunktzugang angebunden.

Eine Verschiebung des Aufzuges und/oder der Festtreppe beziehungsweise die Einrichtung eines weiteren Zugangs auf der nördlichen Seite der Straße Altplauen würde eine deutliche Verschiebung des Haltepunktes Dresden-Plauen in Richtung Dresden-Altstadt erforderlich machen. Dieses Verschieben des Bahnsteiges in Richtung Zwickauer Straße wird aus städtebaulicher Sicht nicht unkritisch gesehen, da gerade das geräuschintensivere Bremsen und Anfahren der Züge dann näher an die geschlossenen Wohnbebauung entlang der Zwickauer Straße heranrücken würde.

In den vergangenen Jahren wurden gerade diese Hofbereiche der Zwickauer Straße mit Sanierungsgeldern und Privatinvestitionen durch den Abbruch von Hinterhäusern und die Herrichtung von Frei- und Spielflächen wesentlich aufgewertet. Abschließend sei zu diesem Thema angemerkt, dass, unabhängig von der verkehrlichen Sinnfälligkeit, unter Berücksichtigung der Bahnsteigregellänge von 140 Metern die Herstellung aller drei von Ihnen geforderten Bahnsteigzuwegungen nicht darstellbar ist.

Ich darf Ihnen versichern, dass sich die Landeshauptstadt Dresden im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten intensiv um Verbesserungen des Schienenpersonennahverkehrs als auch des Eisenbahn-Fernverkehrs bemüht. Dies wird nicht nur an den stetig steigenden Fahrgastzahlen deutlich, sondern zeigt sich beispielsweise auch in der diesjährigen Auszeichnung des Dresdner Hauptbahnhofes zum „Bahnhof des Jahres 2014“.

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Helma Orosz