



Vorlage Nr.: V0405/10  
Datum:

## Vorlage

### **Beratungsfolge**

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau	nicht öffentlich	beratend (federführend)
Stadtrat	öffentlich	beschließend

**Zuständig: GB Stadtentwicklung**

### **Gegenstand:**

Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung

### **Beschlussvorschlag:**

1. Der Stadtrat bestätigt die Prioritätenliste für Straßenbahn-Neubaustrecken gemäß Anlagen 3 und 4 als Grundlage für die weiteren Planungen. Diese Prioritätenliste soll als aktualisierte Netzkonzeption in die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 der Landeshauptstadt Dresden einfließen.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Planungen für die Neubaustrecken der höchsten Prioritätsstufe A bevorzugt fortzuführen.
3. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die kurzfristige Umsetzung von Strecken der Prioritätsstufe A im Rahmen eines Bundesförderprogramms zu prüfen. Das Prüfungsergebnis ist dem Stadtrat im II. Quartal 2010 vorzulegen.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

- A0685-SR77-09 v. 22. Januar 2009
- A0712-SR76-08 v. 11. Dezember 2008

**aufzuhebende Beschlüsse:**

keine

**Finanzielle Auswirkungen:**

siehe Punkt 4. weiteres Vorgehen/Finanzierung

- \* HH-Stelle/Finanzposition:
- \* einmalige Kosten bzw. Ausgaben:
- \* laufende Kosten bzw. Ausgaben:
- \* zu erwartende Erträge bzw. Einnahmen zur Ausgabendeckung:
- \* jährliche Belastung bzw. Folgekosten gem. § 10 KomHVO:

**Begründung:**

**1. Veranlassung**

Mit Stadtratsbeschluss A0685-SR77-09 vom 22. Januar 2009 wurde die Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt Dresden beauftragt, eine Prioritätenliste für Straßenbahn-Neubaustrecken gemeinsam mit der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) als Bestandteil des zukünftigen Verkehrsentwicklungsplanes zu erarbeiten. Dabei sollen Fahrgastpotenziale, Fördermöglichkeiten, insbesondere durch Bundesmittel, und die Übereinstimmung mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept dargestellt werden. Wegen der notwendigen Untersuchungen und Abstimmungen war der vom Stadtrat avisierte Termin 31. März 2009 nicht einzuhalten.

Im Vorfeld dieses Beschlusses gab es verschiedene Vorschläge zu einzelnen Neubaustrecken für die Straßen-/Stadtbahn. Um bei der Entscheidung zu einzelnen Strecken die Entwicklung des gesamten Straßen-/Stadtbahnnetzes einbeziehen zu können, ist eine Gesamtbetrachtung und Einteilung möglicher Neubaustrecken notwendig.

Die beginnende Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 wird insofern berücksichtigt, als die zu erarbeitende Prioritätenliste eine Aktualisierung des Straßen-/Stadtbahnnetzes darstellt, die in die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes einfließt.

Die zeitliche Dringlichkeit für die Prioritätenliste ergibt sich aus der Notwendigkeit, für eine Umsetzung neuer Straßenbahn-Vorhaben zusätzliche Fördermittel nutzen zu können. Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) läuft 2019 aus. Das gilt auch für das Bundesprogramm. Eine Nachfolgeregelung ist noch nicht erkennbar. Um die Chance zur Aufnahme in das GVFG-Bundesprogramm zu wahren, ist eine zügige Bearbeitung erforderlich, zumal auch andere Städte planen, Mittel aus dem Bundesprogramm verstärkt in Anspruch zu nehmen.

## 2. Bearbeitungsmethodik

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept enthält die Grundlagen und Ziele für die Stadt- und Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Dresden. Dazu zählt auch die zukünftige Gleisnetzentwicklung der Straßen-/Stadtbahn. Die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes, Stand 2003, baut auf dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept auf. Diese Fortschreibung dokumentiert den letzten zusammengefassten Planungsstand für das Straßen-/ Stadtbahnnetz und wird daher für die Ableitung einer Prioritätenliste zu Grunde gelegt. Der Netzplan für die Straßen-/Stadtbahn gemäß Fortschreibung Verkehrskonzept, Stand 2003, weist neben dem Bestandsnetz die geplanten bzw. optionalen Neubaustrecken aus (vgl. Anlage 1).

Die darauf folgend untersuchten Weiterentwicklungen des Streckennetzes der Straßen-/Stadtbahn bezogen auch zusätzliche Neubaustrecken ein, die sich aus städtebaulichen (z. B. Ansiedlung und Erweiterungsoption AMD) oder verkehrlichen Gründen (z. B. Umstellung der Buslinie 82 auf Straßenbahn und damit Einbeziehung der Chemnitzer Straße) anboten.

Bei der Ableitung von Prioritäten für Straßenbahn-Neubaustrecken wurde neben den Strecken gemäß Fortschreibung Verkehrskonzept, Stand 2003, die Weiterentwicklung des Straßen-/Stadtbahnnetzes einbezogen. Das bedeutet, alle Strecken gemäß Fortschreibung Verkehrskonzept, z. B. Johannstadt, Dohnaer Straße, Ostragehege (Summe: 24) sind berücksichtigt. Hinzu kommen weitere Strecken, die als untersuchungswürdig eingeschätzt wurden (z. B. Reisewitzer Straße, Chemnitzer Straße, Blaues Wunder, Briesnitz, Lockwitz). Insgesamt ergaben sich daraus 32 Einzelstrecken (vgl. Anlage 2).

Um die Prioritätenreihung der Strecken abzuleiten, wurden städtebauliche, verkehrliche und (betriebs-)wirtschaftliche Aspekte einbezogen. Dazu gehören u. a.:

- Nutzungsintensität des Stadtgebietes entlang der jeweiligen Strecke entsprechend den Strukturdaten (Prognose 2020),
- Funktionalität und Zentralität,
- Zuordnung der Strecke zum ÖPNV-Hauptnetz,
- räumliche Lage und Gesamtnetzzusammenhang,
- Parallelverkehr Bus/Bahn,
- Ablösung Busverkehr bei mindestens 10-Minuten-Takt (Mo – Fr Tagesverkehr).

Für eine handhabbare Prioritätenreihung ergab sich eine Einteilung der Strecken in 4 Gruppen. Wegen der Vielzahl der Strecken repräsentiert eine Gruppe die Strecken, die nicht mehr berücksichtigt werden sollen. Damit verbleiben 3 Stufen für die Prioritätenfestlegung.

Im Einzelnen bedeuten die 4 Gruppen:

- Gruppe A: hoch prioritär, kurzfristig vertiefende Untersuchungen,
- Gruppe B: prioritär, mittelfristig vereinfachte Untersuchungen,
- Gruppe C: optional, derzeit kein weiterer Untersuchungsbedarf (ggf. Untersuchungen in Abhängigkeit von der Stadtentwicklung),
- Gruppe D: nicht weiter zu verfolgende Maßnahme.

Innerhalb einer Gruppe erfolgt keine Gewichtung.

Die Strecken, die in das Umland führen (Verlängerung Pennrich Richtung Kesselsdorf – Wilsdruff, Führung der Straßenbahn von Weixdorf Richtung Ottendorf-Okrilla – Königsbrück) sind von den Abstimmungen mit dem Umland abhängig und werden daher nicht bewertet. Die Darstellung dieser Strecken hat informativen Charakter.

### 3. Ergebnis

Das abgestimmte Untersuchungsergebnis ist in den Anlagen 3 und 4 dargestellt.

Die Neubaustrecken für die Verbindung Johannstadt – Plauen werden sowohl von der DVB AG als auch der Stadtverwaltung als wichtigste Neubaustrecken mit der höchsten Priorität (A) eingeordnet. Zusätzlich sind die Strecken Löbtau – Südvorstadt – Wasaplatz (– S-Bahn Station Strehlen) aufgenommen worden (Teilersatz der Linie 61). Diese Strecken liegen unter Berücksichtigung aller Aspekte in der Kategorie B. Wegen der außerordentlich hohen Fahrgastzahlen auf der hier verkehrenden Buslinie 61 ist kurzfristiger Untersuchungsbedarf notwendig, so dass eine Höherstufung in die Kategorie A vorgenommen worden ist.

Die Strecken Ostragehege und Weißig liegen unter Berücksichtigung aller Aspekte derzeit in der Kategorie C. Wegen der seit kurzem geplanten verstärkten Entwicklungsabsichten (Tagungszentrum), zur Unterstützung der weiteren Entwicklung des Veranstaltungs- und Messegeländes sowie den P+R-Möglichkeiten bei großen Veranstaltungen (Flutrinne) wird für die Straßenbahn Ostragehege kurzfristiger Untersuchungsbedarf gesehen. Diese Zielsetzungen zeigen sich auch in dem Stadtratsbeschluss A0712-SR76-08 vom 11. Dezember 2008 zur Verkehrserschließung Ostragehege. Um diese Zielsetzungen zu erreichen, sind gemäß letztem Stadtratsbeschluss zur Straßenbahnanbindung Ostragehege (Beschluss-Nr. V0200/09 vom 10. Dezember 2009) begleitende Maßnahmen erforderlich, die vertiefender Untersuchungen bedürfen.

Die Straßenbahn nach Weißig ist aus städtebaulichen Gründen kritisch zu werten (keine Übereinstimmung mit dem Flächenpotenzial und den Schwerpunkten der Stadtentwicklung gemäß FNP und INSEK). Die Entscheidungen zum Ullersdorfer Platz (Standort der Gleisschleife) und der Ausbau P+R sprechen dagegen für kurzfristige Untersuchungen. Daher wird auch hier eine Höherstufung in die Kategorie A im Sinne kurzfristiger Untersuchungen vorgeschlagen.

Damit enthält die Kategorie A (hoch prioritäre Maßnahme, kurzfristig vertiefende verkehrliche und wirtschaftliche Untersuchungen):

- Zentrum – Johannstadt (Pfortenhauerstraße, Pillnitzer Straße, Striesener Straße),
- Zentrum – Plauen (Budapester Straße, Chemnitzer Straße),
- Löbtau – Südvorstadt (Nürnberger Straße), Kategorie B (A),
- Südvorstadt – Strehlen (Zellescher Weg, C.-D.-F.-Straße, Wasaplatz), Kategorie B (A),
- Bühlau – Weißig, Kategorie C (A),
- Ostragehege, Kategorie C (A).

Zur Kategorie B (prioritäre Maßnahme, mittelfristig vereinfachte verkehrliche und wirtschaftliche Untersuchungen) zählen:

- Tiergartenstraße – Gruna – Striesen – Blasewitz (Linie 61),
- Korridor Leubnitz.

Die Kategorie C (optionale Maßnahme, derzeit kein Untersuchungsbedarf) enthält die größte Anzahl an Strecken. Dazu gehören:

- Korridor Tolkewitz – Seidnitz – Reick,
- Dohnaer Straße,
- Bürgerwiese,
- Reisewitzer Straße,
- Briesnitz – Cossebaude,
- Korridor Gittersee,

- Korridor Wilschdorf/Rähnitz,
- Waltherstraße,
- Gorbitz/Kesselsdorfer Straße,
- Begradigung Prohliser Allee,
- Laubegast,
- Ostragehege – Mickten,
- Kaditz/Serkowitz,
- Schillerplatz – Loschwitz,
- Prohlis,
- Südhöhe.

In der Kategorie D (nicht weiter zu verfolgende Maßnahme) gibt es 6 Strecken. Das betrifft:

- Pillnitzer Landstraße,
- Teplitzer Straße,
- Pirnaer Landstraße,
- Lockwitz,
- Meußlitz und
- Endpunkt Briesnitz.

Das vorgeschlagene neue Straßen-/Stadtbahnnetz weist im Vergleich mit dem Netz gemäß Verkehrskonzept, Stand 2003, Unterschiede auf.

Das betrifft vorrangig die neu aufgenommenen Straßenbahnstrecken:

- Chemnitzer Straße,
- Reisewitzer Straße,
- Cossebaude,
- Schillerplatz – Loschwitz,
- sowie die Korridorbetrachtungen Rähnitz, Karlsruher Straße, Leubnitz und Buslinien 61/85 im Bereich Blasewitz/Striesen/Tolkewitz.

Als einzige Strecke wird die Teplitzer Straße im Vergleich mit der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes, Stand 2003, nicht mehr berücksichtigt. Eine höhere Priorität als 2003 erhalten beispielsweise die Strecken Striesener Straße und Budapester Straße. Eine geringere wird dagegen für die Dohnaer Straße und Tolkewitz gesehen.

#### **4. Weiteres Vorgehen/Finanzierung**

Die Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken soll als aktuelle Netzkonzeption in die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025 der Landeshauptstadt Dresden einfließen.

Eine Umsetzung von neuen Straßenbahnstrecken zur Stärkung des ÖPNV-Hauptverkehrsträgers Straßen-/Stadtbahn und zur Umstellung hoch belasteter Busstrecken ist aus verkehrlichen und umweltseitigen Gründen sinnvoll. Damit das mittelfristig möglich wird, müssen zusätzliche Fördermittel eruiert werden. Dazu bietet sich ein neues Bundesprojekt nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit dem Schwerpunkt Straßenbahn-Neubau an. Grundlage dieses neuen Bundesprojektes sollten Strecken der Kategorie A sein. Daher ist es erforderlich, die Strecken der Kategorie A kurzfristig vertieft zu untersuchen. Das betrifft vorrangig die Neubaustrecken für die neue Straßenbahn Johannstadt – Plauen einschließlich der Striesener Straße. Eine Ergänzung mit dem notwendigen Ausbau der vorhandenen Strecke Güntzstraße ist sinnvoll. Das könnte mit den Neubaustrecken Nossener Brücke – Zellescher Weg – Station Strehlen zur Ablösung der am höchsten ausgelasteten Busstrecke einschließlich dem Ausbau der Verknüpfungspunkte (z. B. neue S-Bahn-Station Nossener Brücke) kombiniert werden. Der Übersichtsplan in der Anlage 5 zeigt die Einordnung der genannten Strecken. Bei entsprechenden Voraussetzungen sind ausgewählte weitere Strecken ergänzbar.

Es wird empfohlen, den Erhalt zusätzlicher Bundesmittel für ein neues Projekt mit dem Schwerpunkt Straßenbahn-Neubau in Dresden zu prüfen. Sofern eine Bundesförderung grundsätzlich möglich erscheint, können die Planungen fortgeführt und mit aussagefähigen Angaben zur baulichen Umsetzung sowie zu Kosten und Finanzierung dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden vorgelegt werden.

Bei den Strecken der Kategorien B und C soll wie in der Kategorien-Beschreibung verfahren werden. Das bedeutet für die Kategorie B vereinfachte verkehrliche und wirtschaftliche Untersuchungen, nachdem zu den Strecken der Kategorie A die Untersuchungen abgeschlossen und Entscheidungen getroffen wurden. Die Strecken der Kategorie C werden ohne besondere Veranlassung kurz- und mittelfristig nicht betrachtet.

### **Anlagenverzeichnis:**

- |          |   |
|----------|---|
| Anlage 1 | Stadtbahn/Stadtbahn-Gleisnetz, Bestand und Planung gemäß Fortschreibung Verkehrskonzept, Stand 2003 |
| Anlage 2 | Prioritäten Neubaustrecken Straßenbahn, einbezogenen Strecken                                       |
| Anlage 3 | Tabelle Prioritätenliste  |
| Anlage 4 | Prioritäten Neubaustrecken Straßenbahn (Übersichtsplan)   |
| Anlage 5 | Prioritäten Neubaustrecken Straßenbahn – Einordnung eines neuen Bundesprojektes                     |

Helma Orosz