



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion DIE LINKE.
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Dr. Martin Schulte-Wissermann

GZ: (OB) 6 61.62.51

Datum: 29. NOV. 2018

Haltestellen Winterbergstraße/Gasanstaltstraße
AF2642/18

Sehr geehrter Herr Dr. Schulte-Wissermann,

zu Ihrer Anfrage erlaube ich mir zunächst den Hinweis, dass meiner Ansicht nach kein Anspruch auf Beantwortung der Fragen 2 bis 8 besteht.

Nach der Rechtsprechung des Sächsischen Obergerichtes 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.

„Seit einigen Jahren wird die Haltestelle „Nätherstraße“ auf der Winterbergstraße nicht mehr vom ÖPNV bedient. Hierdurch entstand auf der Winterbergstraße ein fast 900 m langer Straßenzug, welcher nicht mehr direkt an den ÖPNV angebunden ist. Auch das um die Winterbergstraße sich befindende Wohngebiet ist sehr schlecht angebunden, da fußläufige Verbindungen (z. B. über die Nätherstraße) z. T. nicht befestigt und uneben sind.“

Meinem Kenntnisstand nach bevorzugen die Anwohner zur Anbindung an den ÖPNV die Verlegung der Linie 64 auf die Winterbergstraße, insbesondere aufgrund der günstigen Anbindung an das Universitätsklinikum („Medak“).

Um Möglichkeiten der Verbesserung der ÖPNV-Anbindung zu erzielen, erlauben Sie mir daher bitte folgende Fragen:

**1. Wann und warum erfolgte die Aufgabe der Haltestelle Nätherstraße –Winterbergstraße?
Auf welcher Grundlage erfolgte die Aufgabe?“**

Die angefragte Veränderung erfolgte in Verbindung mit dem Busnetz 2010. Der diesbezügliche Stadtratsbeschluss V3118-SR83-09 vom 25. Juni 2009 bestätigte das Busnetz 2010. Gleichzeitig wurden mehrere Prüfaufträge beschlossen. Einer davon betraf den Busverkehr Winterbergstraße/Gasanstaltstraße. Der Bericht zum Stand der Beschlusserfüllung Busnetz 2010 vom 30. November 2010 enthielt das Prüfergebnis (Beibehaltung der geänderten Linienführung). Die wesentlichen Gründe waren eine günstigere Linienführung für die mit der Netzänderung eingeführte stadtteilverbindende Buslinie 64 und die Neuerschließung durch die damals neuen Bushaltestellen Gasanstaltstraße in Höhe Liebstädter Straße und Nätherstraße auf der Gasanstaltstraße. In Verbindung mit den vorhandenen Bushaltestellen Winterbergstraße und Pferderrennbahn ist eine akzeptable Erschließung des Wohngebietes möglich. Das bedeutet, eine Verlegung von Buslinien würde zu einer vergleichsweise geringen Neuerschließung bei längeren Fahrzeiten für durchfahrende Fahrgäste führen. Mit dem Stadtratsbeschluss zum Bericht Busnetz 2010 und Linienänderungen 2011 (V0940/11 vom 14. Juli 2011) wurde dieser Einschätzung gefolgt und die mit dem Busnetz 2010 eingeführte Änderung bestätigt.

2. „Welche denkbaren Möglichkeiten gäbe es, die Haltestelle Nätherstraße wieder an das Netz zu nehmen?“

Die denkbaren Möglichkeiten für die ehemalige Haltestelle Nätherstraße in der Winterbergstraße sind in den Antworten zu den Fragen 3 und 4 benannt (die heutige Haltestelle Nätherstraße in der Gasanstaltstraße wird durch die Linie 64 bedient).

3. „Welche positiven und negativen Effekte (z. B. Kundenbindung, Ertrag/Kosten, Fahrzeit) entstünden, wenn die Linie 64 über die Streckenführung Nätherstraße-Winterbergstraße – Pferderrennbahn verlaufen würde?“

Dieser Fahrweg würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 3 Minuten je Richtung führen, die für 1.500 durchfahrende Fahrgäste pro Tag nachteilig sind. Durch die längere Fahrstrecke besteht das Risiko, dass in der Hauptverkehrszeit ein zusätzlicher Gelenkbus auf der Linie 64 eingesetzt werden muss. An der Haltestelle Nätherstraße in der Gasanstaltstraße, die dann nicht mehr bedient würde, steigen gegenwärtig 280 Fahrgäste ein und aus. Wie viele davon einen Vorteil durch die veränderte Linienführung und wie viele einen Nachteil hätten, hängt von den konkreten Wohnstandorten der ein- und aussteigenden Einwohnerinnen und Einwohner ab, die nicht beurteilt werden können. Die DVB AG prognostizieren bei diesem Szenario steigende Kosten und leicht geringere Erträge aufgrund der verlängerten Fahrzeit, die durch die geringen Potenziale im Einzugsgebiet der Haltestelle auf der Winterbergstraße nicht kompensiert werden würden.

4. „Welche positiven und negativen Effekte (z. B. Kundenbindung, Ertrag/Kosten, Fahrzeit) entstünden, wenn die Linie 87 über die Streckenführung Winterbergstraße - Nätherstraße-Nätherstraße (Panometer) verlaufen würde?“

Dieser Fahrweg würde zu einer Mehrfahrzeit von ca. 3 Minuten je Richtung führen, die für 900 durchfahrende Fahrgäste pro Tag nachteilig sind. Durch die längere Fahrzeit müsste ein zusätzlicher Standardbus eingesetzt werden. Im Vergleich zur Verlegung der Buslinie 64 bleibt die Haltestelle in der Gasanstaltstraße in Betrieb. Die DVB AG prognostizieren bei diesem Szenario steigende Kosten und leicht geringere Erträge aufgrund der verlängerten Fahrzeit, die durch die geringen Potenziale im Einzugsgebiet der Haltestelle auf der Winterbergstraße nicht kompensiert werden würden.

5. „Welche Effekte hätte eine gleichzeitige Verlegung der Buslinien 64 und 87 (nach Fragen 3. und 4.)?“

Die in den Antworten zu Frage 3 und 4 beschriebenen Nachteile für die durchfahrenden Fahrgäste und den Betrieb bleiben vollständig erhalten, während Verbesserungen für die Erschließung des Wohngebietes wegen der geringen Potenziale nur gering ausfallen.

6. Wie ist die demografische Verteilung in diesem Gebiet heute und welche demografische Verteilung wird für Zukunft erwartet?“

Das Wohngebiet ist Bestandteil des statistischen Bezirks 561 Seidnitz/Rennbahn, der allerdings über das Wohngebiet zwischen Winterbergstraße – Gasanstaltstraße – Oskar-Röder-Straße hinaus reicht. In diesem Bezirk leben gegenwärtig 1.900 Einwohnerinnen und Einwohner, von denen etwa 15 Prozent unter 18 Jahre sind und etwa 22 Prozent über 65 Jahre. Die Prognose 2030 weist für den statistischen Bezirk 2.171 Einwohnerinnen und Einwohner auf. Die Altersstruktur wird gemäß dem bisherigen Kenntnisstand voraussichtlich ähnlich der heutigen sein.

7. „In einer Antwort des Petitionsausschusses vom 15.11.2013 an die Petentin wird von der Prüfung von „vereinfachten Verbesserungsmöglichkeiten“ gesprochen.

- a) Ist diese Prüfung erfolgt?
- b) Wenn ja, wie ist deren Ergebnis?
- c) Welche Maßnahmen wurden zur Verbesserung beschlossen?
- d) Welche Maßnahmen sind bis heute durchgeführt worden?“

Die vereinfachten Verbesserungsmöglichkeiten bezogen sich auf die Errichtung bzw. Ertüchtigung einer Fußwegeverbindung von der Borthener Straße zur Haltestelle Pferderennbahn auf der Oskar-Röder-Straße. Diese Haltestelle hat das häufigste Busangebot im Umfeld des Wohngebietes, da dort die Buslinien 65 (tagsüber alle 10 Minuten) und 87 (tagsüber alle 20 Minuten) eine gemeinsame Haltestelle bedienen. Eine Verbesserung war jedoch bisher nicht einordenbar, weil aus gesamtstädtischer Perspektive diese Verbindung keine Priorität aufweist. Hinzu kommt, dass dieses Gebiet optional Potenzial für eine städtebauliche Entwicklung bietet, für die es jedoch noch keine Planungen gibt.

8. „Für wann ist die nächste „Fortschreibung“ des Dresdner Busnetzes zur Behandlung/Beschlussfassung im Ortsbeirat und Stadtrat vorgesehen?“

Die Grundzüge des Busnetzes sind gemeinsam mit dem Straßenbahnnetz als wesentlicher Bestandteil der Betrauung der DVB AG vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden mit Beschluss V1324/16 vom 15. Dezember 2016 bestätigt worden. Einzelne Änderungen sind möglich und werden eingebracht, wenn sie verkehrlich sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar sind. Das betrifft beispielsweise die gegenwärtig in den Gremien behandelte Vorlage zur Veränderung der Buslinien 75 und 94 (V2483/18).

Mit freundlichen Grüßen


Dirk Hilbert

Detlef Sittel
Erster Bürgermeister