

Hausmitteilung

Landeshauptstadt Dresden		Verwaltungsstelle Gompitz	
CV	Nr.: 20.00 129.6200	bA	bE
VSt. Nr.	18. AUG. 2020	bR	bR
SB		zEr	zSt
Direkt.		zVz	zU
Vorstellung		zK	zV
		zA	Wg
		Kopie	en
	GZ:		
	Termin:		



Dresden.
Dresdner

vertraulich

An
den Ortsvorsteher der Ortschaft Mobschatz sowie
die Mitglieder des Ortschaftsrates Mobschatz

über die Verwaltungsstellenleiterin der Ortschaften
Altfranken/Mobschatz/Gompitz

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwick-
lung, Bau, Verkehr und Liegen-
schaften

GZ: (GB 6) 61 00 39

Datum: 13. AUG. 2020

Beschlusskontrolle zu V-MB0025/20 (Sitzungsnummer: OSR MB/010/2020)
Verbesserung der ÖPNV-Qualität im Dresdner Westen

Sehr geehrte Damen und Herren,

folgender Zwischenstand kann zu oben genanntem Beschluss gegeben werden:

„Der Oberbürgermeister wird gebeten,

1. eine aktuelle und detaillierte Kostenübersicht über die innerhalb der seit 2018 dazu erarbeiteten Studien entwickelten Ausbaustufen bzw. -maßnahmen des ÖPNV-Netzes im Dresdner Westen (Betrachtungsraum Linien 91, 92, 93, 75) aufstellen zu lassen. Die Übersicht soll die finanziellen Kosten der folgenden Maßnahmen einzeln und kumuliert darstellen:
 - a. Ausbaustufe 2 (nach Studie Spiekermann GmbH Consulting Engineers, 2018)
 - b. Ausbaustufe 3 (nach Studie Spiekermann GmbH Consulting Engineers, 2018)
 - c. Verlängerung der Linie 92 nach Wilsdruff bzw. Gewerbegebiet Klipphausen (davon Kostenanteil der LHS)
 - d. Verlängerung der Linien 91, 92 und 93 bis zum Knotenpunkt „Altcotta“.

Im Vorfeld der Direktvergabe von Busleistungen im Dresdner Westen wurde durch die Stadtverwaltung Dresden die Studie „Verkehrsplanerische Untersuchungen zu Busliniennetzveränderungen im Dresdner Westen“ beauftragt. Diese Studie diene als Entscheidungsgrundlage für das zu bestellende Verkehrsangebot und für die Ausgestaltung des öffentlichen Dienstleistungsauftrages. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden bestätigte diesen Dienstleistungsauftrag auf der Basis der leicht modifizierten Stufe 1 der Untersuchung. Die weiteren genannten Stufen waren nicht Bestandteil des Stadtratsbeschlusses, da sowohl die finanziellen als auch die straßenbaulichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen gegenwärtig nicht gegeben sind.

Im Rahmen der Berichterstattung zu diesem Ortschaftsratsbeschluss soll nachfolgend auf die einzelnen Punkte näher eingegangen werden.

zu a:

Die Ausbaustufe 2 umfasst die Einrichtung einer zusätzlichen Linie Cossebaude – Gompitz, die Begradigung der bestehenden Buslinien und die Verlagerung der Verknüpfungshaltestelle. Hierzu ist aber abschnittsweise erst die Bustauglichkeit der zu befahrenden Straßen herzustellen. Kostenangaben liegen dazu nicht vor und können erst nach Vorliegen von Planungen angegeben werden. Im Umlauf wird ein zusätzlicher Bus erforderlich. Zusätzliche Betriebskosten in Höhe von etwa 100.000 EUR/a müssten dafür eingeplant werden.

zu b:

Basierend auf der Stufe 2 wird die Trennung der Linie 93 in zwei Abschnitte Cossebaude - Oberwartha und Cotta - Cossebaude vorgeschlagen. Die Linie 92 soll von Ockerwitz bis Unkersdorf verlängert und die Linie 91 auf den Abschnitt Unkersdorf - Merbitz - Cotta eingekürzt werden, womit für durchfahrende Fahrgäste ein zusätzlicher Umstieg erforderlich würde. Diese Stufe erfordert zusätzlich zwei weitere Busse und die Herstellung der Standardbustauglichkeit auf der Ockerwitzer Allee (mindestens Ausweichstellen). Für diese zusätzlichen betrieblichen Aufwendungen wären gegenüber dem derzeitigen Zustand etwa 400.000 EUR/a einzuplanen.

zu c:

Die Idee der Verlängerung der Linie 92 nach Wilsdruff über Gompitz basiert auf der „Studie zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung der Stadt Wilsdruff mit seinen angrenzenden Gewerbegebieten an die Landeshauptstadt Dresden“, die von der Verkehrsverbund Oberelbe GmbH in Auftrag gegeben und mit dem Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, der Stadt Wilsdruff und der Landeshauptstadt Dresden abgestimmt wurde. Die Vorzugsvariante umfasst die Verlängerung der Linie 92 auf dem Linienweg ab Ockerwitz über Gompitz - Kesselsdorf - Kaufbach nach Wilsdruff. Da aber hier umfangreicher Straßenbau erforderlich ist, vor allem auf der Straße „Am Steinhübel“, erscheint eine Umsetzung in absehbarer Zeit nicht möglich. Das Befahren mit Standardbussen über Unkersdorf ist derzeit wegen der Fahrbahnbreiten problematisch, sodass der Vorschlag auch aus Nachfragesicht den direkten Fahrtweg nach Kesselsdorf vorsieht. Dafür werden zwei Busse zusätzlich benötigt, was einen Mehrbedarf von etwa 460.000 EUR/a bedeutet.

zu d:

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Gymnasiums Cotta sowie zum Erreichen der Buslinien 70 und 80 wurde in der Spiekermann-Studie die Verlängerung von Buslinien bis Altcottta vorgeschlagen. Derzeit wäre nur eine Verlängerung parallel zur Straßenbahnlinie 12 über die Cossebauder Straße möglich.

Die zusätzliche Erschließung des Wohngebietes entlang der Gottfried-Keller-Straße/Ockerwitzer Straße erfordert verkehrsorganisatorische (Eingriffe in den ruhenden Verkehr) und straßenbauliche Maßnahmen. Für eine Verlängerung der Linie 92 wird ein Fahrzeug mehr benötigt. Nach Beendigung des Ausbaus des Verkehrszuges Altcottta/Lübecker Straße und einer weiteren Optimierung des Busliniennetzes sollte diese Verlängerung umgesetzt werden. Die Verlängerung der Buslinien 91, 92 und 93 würde etwa 130.000 EUR/a kosten, wenn bei den Linien 91 und 93 kein zusätzlicher Bus eingesetzt werden muss.

2. „die für die unter Punkt (1) aufgeführten Ausbaumaßnahmen notwendigen baulichen Veränderungen zu ermitteln und den dafür erforderlichen Finanzbedarf zu beziffern.“

Da für die genannten baulichen Maßnahmen noch keine Planungen vorliegen und diese auch nicht in absehbarer Zeit erfolgen, können zum gegenwärtigen Zeitpunkt hierzu keine Angaben gemacht werden.

3. „die Anwendung alternativer Mobilitätskonzepte im genannten Betrachtungsgebiet sowie deren potentielle Kosten unter besonderer Berücksichtigung von sog. „On-Demand-Angeboten“ prüfen zu lassen.“

Die Einführung eines On-Demand-Verkehrs würde eine Konzentration des Linienverkehrs ausschließlich auf den Schülerverkehr bedeuten. Ob aber die ÖPNV-Erschließung durch nachfragegesteuerte Kleinfahrzeuge ohne festen Fahrplan und Linienweg von allen Altersgruppen begrüßt wird, wäre nachzufragen. Derzeit werden zunächst die Voraussetzungen für einen erfolgreichen On-Demand-Verkehr ab dem Jahr 2021 als Pilotbetrieb im Dresdner Norden vorbereitet und dann umfangreich ausgewertet.

4. „die mit den in Punkt (1) aufgeführten Ausbaumaßnahmen sich entwickelnden Fahrgastpotentiale zu beschreiben, insbesondere auch die damit einhergehenden Mehreinnahmen für die DVB AG.“

Eine globale Betrachtung der Fahrgastpotentiale im Untersuchungsgebiet insbesondere hinsichtlich zu erwartender Mehreinnahmen ist nicht Bestandteil der verkehrsplanerischen Untersuchung gewesen. Eine Bewertung aus heutiger Sicht bliebe aus diesem Grund äußerst spekulativ. Grundsätzlich wurde in der Studie die Nachfragestruktur erörtert. Bis zum Jahr 2030 ergeben sich Zuwächse auf der bereits heute stark frequentierten Relation Cotta - Dresden-Innenstadt. Hier bleibt der Schülerverkehr das bestimmende Moment, von welchem ohnehin aufgrund der ermäßigten Fahrpreise keine großen Steigerungen der Fahrgeldeinnahmen erwartet werden können.

Die Nachfragepotentiale sind derzeit nur aus der Untersuchung zur Verlängerung der Linie 92 nach Wilsdruff bekannt. Dort werden bei der Vorzugsvariante etwa 450 neue Fahrgäste pro Werktag auf der gesamten Linie prognostiziert.

„Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden wird gebeten, sich auf Grundlage der Ergebnisse dieses Beschlusses und im Zuge der Aufstellung des Doppelhaushaltes 2021/2022 mit o. g. Ausbaumöglichkeiten des ÖPNV-Netzes im Dresdner Westen in öffentlicher Sitzung im III. bzw. IV. Quartal 2020 zu beschäftigen.“

Nächste Beschlusskontrolle: Mai 2021

Mit freundlichen Grüßen

Raoul Schmidt-Lamontain
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau,
Verkehr und Liegenschaften

Kenntnisnahme:

Detlef Sittel
Beigeordneter
für Ordnung und Sicherheit