



Vorlage Nr.: V1480/12
Datum: 21. Mai 2012

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin	nicht öffentlich	beratend
Ausschuss für Finanzen und Liegenschaften	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:

Stadtbahn 2020 - Sicherung der Vorplanung

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat nimmt zur Kenntnis, dass das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) den von der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) eingereichten geänderten Rahmenantrag Stadtbahn Dresden 2020 vom September 2011 mit den Strecken Löbtau – Südvorstadt – Strehlen und Bühlau – Weißig befürwortet. Der angepasste Rahmenantrag wurde dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Prüfung übergeben.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Planungen für das Teilprojekt 1 Löbtau – Strehlen und für das Teilprojekt 2 Bühlau – Weißig fortzusetzen. Zur Beschleunigung des Planungsprozesses ist die Vorplanung für die entsprechenden Streckenabschnitte unverzüglich unter Einbeziehung von Kapazitäten der DVB AG zu beginnen.
3. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, zur frühzeitigen Einbindung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Ortsbeiräte und Ortschaftsräte in den Planungsprozess eine geeignete Form der Öffentlichkeitsbeteiligung vorzusehen.
4. Für das Projekt Stadtbahn 2020 sind für den mittelfristigen Finanzplan des Straßen- und Tiefbauamtes für die Jahre 2014 bis 2017 jährlich zusätzlich 300.000 Euro für die Planung erforderlich.

bereits gefasste Beschlüsse:

- A0685-SR77-09 vom 22. Januar 2009 (Erstellung einer Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn)
- A0048/09 vom 18. März 2010 (Straßenbahnnetzerweiterung Johannstadt - Zentrum - Plauen)
- V0405/10 vom 15. April 2010 (Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn als Grundlage für die weitere Planung)
- V0749/10 vom 8. Dezember 2010 (Informationsvorlage im Ausschuss Stadtentwicklung und Bau zum Stand Bundesprojekt für den Öffentlichen Personennahverkehr mit dem Schwerpunkt Straßenbahn-Neubaustrecken)

aufzuhebende Beschlüsse:

keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik
(einschließlich Abschreibungen):

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

Produkt:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Begründung:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden hat im Januar 2009 die Oberbürgermeisterin und die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) zur Erarbeitung einer gemeinsamen Prioritätenliste für Straßenbahn-Neubaustrecken beauftragt. Anhand städtebaulicher, verkehrlicher und betriebswirtschaftlicher Aspekte wurde eine Prioritätenreihung der Neubaustrecken vorgenommen, die drei Prioritätsstufen (A: hoch, B: mittel und C: gering) enthält. Mit Stadtratsbeschluss der Landeshauptstadt Dresden vom 15. April 2010 (V0405/10) wurde diese Prioritätenliste bestätigt. Zudem wurde die Oberbürgermeisterin beauftragt, für die Maßnahmen der Prioritätsstufe A eine kurz- bis mittelfristige Realisierung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms zu prüfen.

Die Prioritätsstufe A besteht aus den drei Maßnahmen Johannstadt – Plauen, Löbtau – Südvorstadt – Strehlen und Bühlau – Weißig (siehe Übersichtsplan Anlage 1). Diese wurden zu einem Gesamtvorhaben Stadtbahn Dresden 2020 zusammengefasst. Im März 2010 erfolgte zudem ein Beschluss zum planerischen Bearbeiten der Strecke Johannstadt – Plauen.

Die Umsetzung der Stadtbahn Dresden 2020 kann nur mit zusätzlichen Fördermitteln erfolgen. Das betrifft vor allem Mittel aus dem Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Die Aufnahme in das Bundesprogramm erfordert eine stufenweise Beantragung. Zuerst ist ein Rahmenantrag erforderlich. Dieser wurde für die drei Strecken erarbeitet. Die dafür erforderliche überschlägige standardisierte Bewertung ergab für jede der drei Strecken und für das Gesamtprojekt einen positiven Wert, das heißt es gibt einen volkswirtschaftlichen Nutzen. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau wurde am 8. Dezember 2010 von den wesentlichen Inhalten und der beabsichtigten Einreichung des Rahmenantrages informiert, was zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) hat im Ergebnis der Prüfung des Rahmenantrages der DVB AG im Juli 2011 mitgeteilt, dass das Projekt Stadtbahn 2020 unterstützt wird. Von den drei Maßnahmen Johannstadt – Plauen, Löbtau – Südvorstadt – Strehlen und Bühlau – Weißig werden aber bis 2020 nur die zwei letztgenannten als umsetzbar eingeschätzt.

Aus diesen Gründen wurde dem SMWA von der DVB AG ein überarbeiteter Rahmenantrag vom September 2011 übergeben, welcher die Strecken Löbtau – Strehlen und Bühlau – Weißig enthält. Der Rahmenantrag liegt inzwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vor. In der Fünfjahresplanung 2011 bis 2015 sind die beiden Dresdner Teilprojekte unter Kategorie C (vorbehaltlich weiterer Unterlagen bedingt aufgenommen) bereits benannt. Das GVFG-Bundesprogramm ist bis einschließlich 2019 befristet. Aus diesem Grund sind Planungen kurzfristig und mit einer hohen Priorität fortzusetzen.

Gesamtstädtische Aspekte (Nutzen) der Stadtbahn Dresden 2020

Die geplanten neuen Straßenbahnstrecken befinden sich in wichtigen städtebaulichen und verkehrlichen Korridoren, die heute ein teilweise überlastetes Bussystem aufweisen und deren Verkehrsaufkommen wegen der prognostizierten Entwicklung zukünftig weiter steigt.

So lebten im Jahr 2011 etwa 524 000 Einwohnerinnen und Einwohner in der Landeshauptstadt Dresden, während laut neuester Prognose im Jahr 2025 mit etwa 551 000 Einwohnerinnen und Einwohnern gerechnet wird. Die Anzahl der 6- bis unter 18-Jährigen, die die Schülerzahlen repräsentieren, soll gemäß der Prognose von etwa 43 000 im Jahr 2011 auf etwa 64 500 (etwa 150 Prozent) im Jahr 2025 steigen. Diese Entwicklung ist auch in den durch die Stadtbahn 2020 erschlossenen Korridoren zu konstatieren (vgl. Tabelle 1). Das bedeutet nicht nur eine Herausforderung für die Schulnetzplanung, sondern auch für die meistgenutzte Verkehrsart in dieser Altersgruppe, den ÖPNV.

		Löbtau – Strehlen	Bühlau – Weißig	<i>Johannstadt – Plauen (Opti- on)</i>	Summe
Einwohner im Korridor	Ist	33 000	8 900	44 500	86 400
	Prognose	34 800 (+5,4 %)	9 300 (+ 4,5 %)	45 800 (+ 2,9 %)	89 900
davon Schüler	Ist	1 900	800	2 600	5 300
	Prognose	4 200 (+ 120 %)	1 200 (+ 50 %)	4 900 (+ 90 %)	10 300

Tabelle 1: Einwohner- und Schülerentwicklung in den Korridoren der drei Teilprojekte

Neben den steigenden Einwohnerzahlen führen auch wichtige Verkehrserzeuger, die sich in diesen Korridoren befinden, zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage. Das betrifft bei den geplanten Straßenbahnabschnitten der Buslinie 61 neben dem Campus der Technischen Universität (TU) Dresden mit ihren derzeit etwa 36 000 Studentinnen und Studenten weitere Einrichtungen der TU Dresden sowie vier Mittelschulen bzw. Gymnasien. An der Buslinie 62 befinden sich neben dem Universitätsklinikum Dresden, der Hochschule für Bildende Künste, der Evangelischen Hochschule für Soziale Arbeit, der Berufsakademie Sachsen, der Agentur für Arbeit und zentralen Einkaufseinrichtungen (Haltestelle Prager Straße) acht Mittelschulen/Gymnasien/BSZ (vgl. Anlage 2).

Sofern diese zukünftige städtebauliche Entwicklung mit einer nachhaltigen Verkehrsgestaltung verbunden werden soll, ist eine Förderung des Umweltverbundes, und hier vor allem einer hochwertigen ÖPNV-Erschließung, unumgänglich. Die Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus haben gezeigt, dass das möglich ist. Demzufolge war in den letzten Jahren trotz steigender Bevölkerungszahlen der Autoverkehr rückläufig (sowohl absolut mit abnehmender Verkehrsleistung als auch relativ mit rückläufigem Modal-Split-Anteil). Dieser Trend kann erhalten und durch geeignete Maßnahmen verstärkt werden. Die in den sogenannten „Sowieso-Maßnahmen“ berücksichtigte Stadtbahn 2020 bewirkt gemeinsam mit anderen Maßnahmen eine zusätzliche Verringerung des Kfz-Verkehrs und eine zusätzliche Erhöhung der ÖPNV-Nutzung.

Diese positiven verkehrlichen Effekte bewirken auch geringere Umweltbelastungen durch den Pkw-Verkehr. Daher wurde der Ausbau des Straßenbahnnetzes als Maßnahme M7 in den Luftreinhalteplan aufgenommen.

Gleichzeitig werden mit der Umsetzung der Stadtbahn 2020 die laufenden Kosten für den ÖPNV-Betrieb verringert. Das Gesamtkonzept ermöglicht, mit dem zusätzlichen Einsatz von vier Straßenbahnen bis zu 30 Busse zu ersetzen. Angesichts der finanziellen Restriktionen sowie der deutlich gekürzten Finanzmittel durch den Freistaat Sachsen für den ÖPNV ist eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV von hoher Bedeutung.

Die Stadtbahn 2020 enthält nicht nur den Neubau von Straßenbahnstrecken, sondern auch die Neugestaltung wichtiger Verknüpfungspunkte des ÖPNV, die eine hohe städtebauliche Bedeutung haben und seit Jahren im Fokus der Öffentlichkeit stehen. Das betrifft die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße, den Wasaplatz und den Ullersdorfer Platz. Neben den unzureichenden Verkehrsverhältnissen weisen einige Straßen- bzw. Gleisabschnitte im Verlauf der Stadtbahn 2020 kurz- oder mittelfristigen zustandsbedingten Sanierungsbedarf auf. Dazu gehören beispielsweise die Kesselsdorfer Straße, die Nossener Brücke, die Tiergartenstraße, die Wasastraße oder die Güntzstraße (vgl. Anlage 3). Weiterhin werden drei neue Verknüpfungspunkte zwischen Straßenbahn und Eisenbahn geschaffen, sodass die Integration des ÖPNV verbessert wird.

Finanzielle Aspekte der Stadtbahn Dresden 2020

Für die zwei bestätigten Teilprojekte ist der Rahmenantrag bei den Fördergeldgebern SMWA und BMVBS eingereicht. Die dafür erforderlichen überschlägigen Nutzen-Kosten-Untersuchungen weisen für das Teilprojekt Löbtau – Strehlen 1,34 und für das Teilprojekt Bühlau – Weißig 1,49 auf. Damit sind der volkswirtschaftliche Nutzen und die Förderfähigkeit gegeben. Das Vorhaben ist in den Landesinvestitionsplan eingestellt. Daher kann bei den dafür notwendigen Investitionen größtenteils mit einer Finanzierung durch ÖPNV-Fördermittel gerechnet werden.

Die bisherigen Kostenangaben beruhen auf den vorliegenden Studien. Die damit verbundene Planungstiefe weist große Unsicherheiten auf. So können beispielsweise die Kostenbeteiligung für unterirdische Medien, der Grunderwerb, die Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen, die Fördermittel (einschließlich abzusetzender Straßenausbaubeiträge), Projektsteuerung,

Restbuchwerte oder die Rückzahlung ehemaliger Fördermittel derzeit nicht oder nur grob eingeschätzt werden. Daher soll erst die Vorplanung abgeschlossen werden, um eine verlässlichere Datengrundlage und eine höhere Kostensicherheit zu haben. Auf dieser Basis werden dann die Kostenteilungen mit der DVB AG verhandelt. Das Ergebnis fließt in die Entscheidungsvorlage zu den einzelnen Strecken ein. Dabei werden auch die kurz-/mittelfristig notwendigen Baumaßnahmen zur Erneuerung der Bestandsinfrastruktur im Zuge der Stadtbahn 2020 berücksichtigt (vgl. Anlage 3). Das betrifft sowohl den ÖPNV als auch den Straßenbau.

Bei Umsetzung der beiden Vorhaben verringert sich der laufende Aufwand für den ÖPNV-Betrieb und die Fahrgeldeinnahmen steigen durch die erhöhten Fahrgastzahlen. Das führt insgesamt zu einer Entlastung in Höhe von etwa 2,2 Millionen Euro pro Jahr (Basis: Betriebskonzept gemäß Rahmenantrag, ohne Investition). Diese Mittel können für die Infrastruktur genutzt werden.

Weiteres Vorgehen

Für die zwei bestätigten Teilprojekte werden die Planungen fortgeführt. Die sich daraus ergebende Vorplanung ist die Grundlage für die

- technische Lösung,
- Kostenschätzung inklusive der Versorgungsunternehmen,
- Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Untersuchung (bisher vereinfacht auf Grundlage der Studien),
- Bürgerbeteiligung und
- Entscheidung zur Umsetzung.

Zur besseren Integration der Stadtbahn 2020 ist vorgesehen, die Vorplanung durch städtebauliche Planungen zu begleiten.

Die Vorplanungen umfassen folgende Abschnitte:

Strecke „Löbtau – Südvorstadt – Strehlen“

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau einer Straßenbahnverbindung zwischen den Stadtteilen Löbtau, Südvorstadt und Strehlen im Zuge der Nossener Brücke – Nürnberger Straße, des Zelleschen Weges, der Caspar-David-Friedrich-Straße und der Oskarstraße – Tiergartenstraße. Die Gesamtlänge des beplanten Streckenzuges von der Kesselsdorfer Straße bis zur Tiergartenstraße beträgt ca. 5 km.

Städtebauliche Problembereiche: Kesselsdorfer Straße,
Nürnberger Straße,
Caspar-David-Friedrich-Straße – Wasaplatz.

Verkehrliche Problembereiche: Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße,
Verknüpfungspunkte zwischen Straßenbahn und S-Bahn
(Nossener Brücke – S 3, Dresden – Tharandt und
Oskarstraße – S 1, Meißen – Dresden – Pirna).

Bauliche Problembereiche: Nossener Brücke.

Von dieser Strecke ist die Vorplanung für den Abschnitt Kesselsdorfer Straße einschließlich der Zentralhaltestelle in Bearbeitung und für den Abschnitt Oskarstraße weitgehend fertiggestellt.

Strecke „Bühlau – Weißig“

Die Maßnahme beinhaltet den Neubau einer Straßenbahnverbindung zwischen den Stadtteilen Bühlau und Weißig im Zuge der Bautzner Landstraße. Die Gesamtlänge des zu beplanenden Streckenzuges von der Gleisschleife am Ullersdorfer Platz in Bühlau bis hinter die östliche Ortsgrenze Weißig beträgt etwa 3,4 km.

Städtebauliche Problembereiche: Ullersdorfer Platz/Bautzner Landstraße, Ortslage Weißig im bebauten Bereich.

Verkehrliche Problembereiche: Verknüpfung Straßenbahn – Bus sowie die Kreuzung Bautzner Landstraße/Ullersdorfer Straße/Quohrener Straße am Ullersdorfer Platz, Einordnung der Gleisschleife Bühlau, Verkehrsführung in der Ortsdurchfahrt Weißig.

Ggf. naturschutzrechtlicher Problembereich: LSG Bühlauer Wiesen.

Für diese Strecke wurde im Auftrag der DVB AG im Zeitraum 2001/2002 eine vereinfachte Vorplanung erarbeitet.

Die für die Umsetzung des Vorhabens notwendigen Bundesfördermittel sind nach der gegenwärtigen Gesetzeslage bis einschließlich 2019 befristet. Daher ist eine schnellstmögliche Fortführung der Planung erforderlich. Diese ist kurzfristig für alle Teilstrecken der Teilprojekte Löbtau – Südvorstadt – Strehlen und Bühlau – Weißig nur möglich, wenn die DVB AG wesentliche Finanzierungsanteile für die Planung übernimmt und die personellen Aufwendungen gemeinsam von DVB AG und Landeshauptstadt Dresden getragen werden. Daher unterstützt die DVB AG die Vorplanung.

Die verkehrliche Bedeutung der Straßenbahnverbindung Johannstadt – Plauen ist sehr hoch. Daher bekam diese Linie sowohl in der Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als auch im ursprünglichen Rahmenantrag die Priorität 1. Mit den oben genannten neu prognostizierten Zahlen für die Einwohnerinnen und Einwohner bzw. Schülerinnen und Schüler in diesem Korridor verstärken sich die Kapazitätsprobleme insbesondere im Ausbildungsverkehr bei den anliegenden großen Bildungseinrichtungen. Sollten sich weitere Finanzierungsspielräume durch Förderung ergeben, stellt die DVB AG einen Nachtragsantrag. Diese Vorgehensweise hatte sich bereits bei dem Bundesprojekt Pilotlinie 2 bewährt. So wurden zusätzliche Finanzierungsquellen für Verkehrsbaumaßnahmen (z. B. Lennéplatz, Straßenbahnanbindung der Messe Dresden) erschlossen. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden wird rechtzeitig darüber informiert.

Ein umfangreicher Beteiligungsprozess für die Einbindung der Öffentlichkeit unterstützt eine Umsetzung des Vorhabens in dem Zeitraum bis 2019. Die Öffentlichkeitsbeteiligung sollte vorausschauend in einem frühen Planungsstadium erfolgen. Dazu wird abweichend von der bisherigen Verfahrensweise eine leicht geänderte Vorgehensweise vorgeschlagen. Demzufolge soll nach Vorliegen aussagefähiger Varianten und deren Bewertung eine Vorlage erstellt werden, auf deren Grundlage die Bürgerbeteiligung und Beschlussfassung zur Vorzugsvariante erfolgen. Anschließend wird die Vorzugsvariante ausgearbeitet.

Parallel zur Vorplanung der einzelnen Strecken sind grundsätzliche Informationen zur Stadtbahn Dresden 2020 vorgesehen (z. B. Faltblatt).

Ausblick

Um die Chance auf Bundesfördermittel und zeitnahe Umsetzung der Straßenbahn-Neubaustrecken zu wahren, ist nach Bestätigung der Vorplanungen und der Überarbeitung der Nutzen-Kosten-Untersuchungen eine schnellstmögliche Weiterplanung der einzelnen Streckenabschnitte notwendig. Dafür sind von 2014 bis 2017 jährlich 300.000 Euro vorgesehen.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Übersichtsplan
Anlage 2	ausgewählte Aufkommensschwerpunkte
Anlage 3	Sanierungsbedarf und Verkehrssituation

Helma Orosz