

Bürgerinformation



Dresden, 10. November 2015

Wir bewegen Dresden.

 **DVB**
DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE AG

1 Stadtbahn Dresden 2020 - Veranlassung

Teilprojekt 1.3: Zellescher Weg

2.1 Rahmenbedingungen

2.2 Variantenvorauswahl

2.3 Variantenvergleich

2.4 Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage

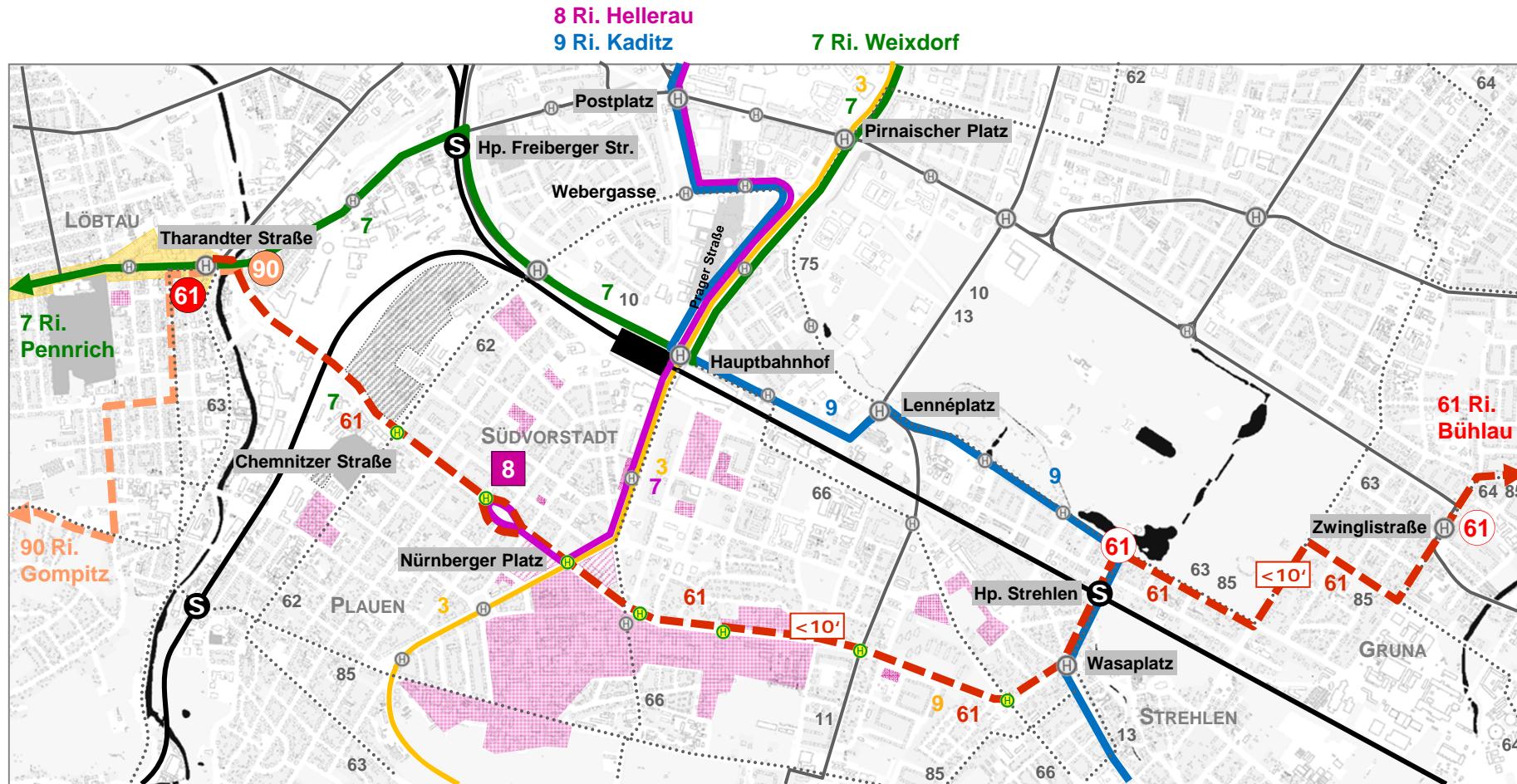
1

Stadtbahn Dresden 2020 - Veranlassung

1

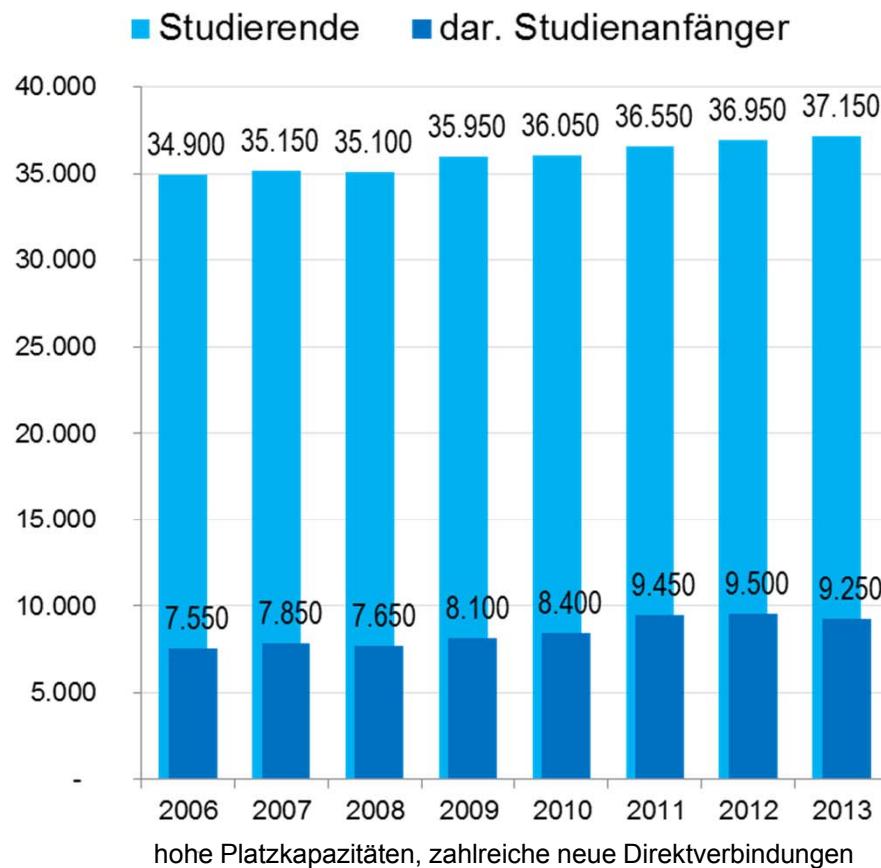
2

Das Liniennetz im Bestand

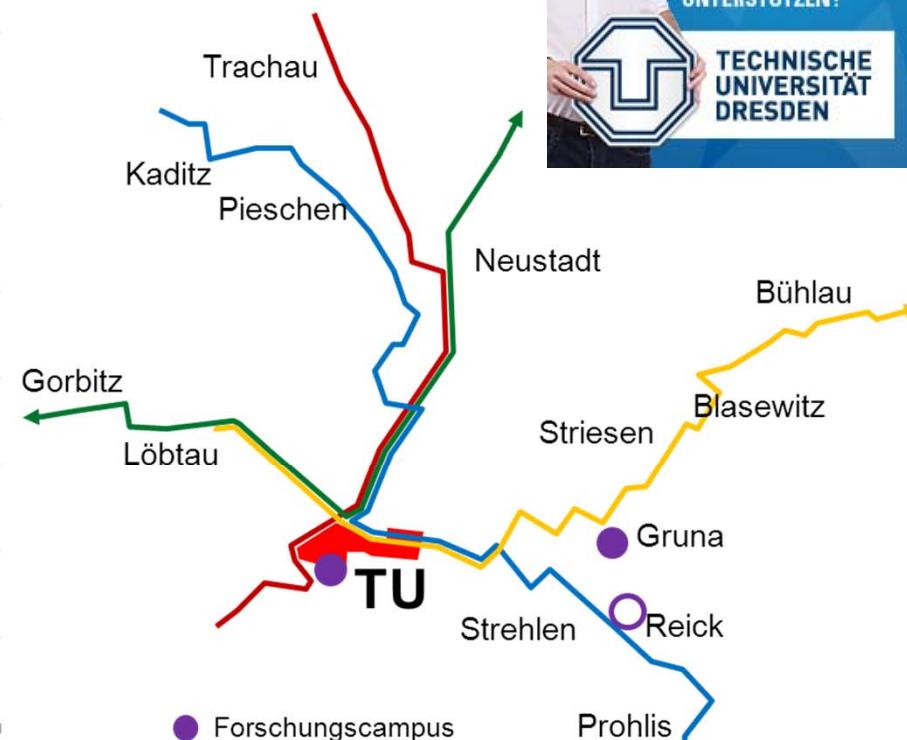


61: HVZ 15...18 Fahrten/Richtung

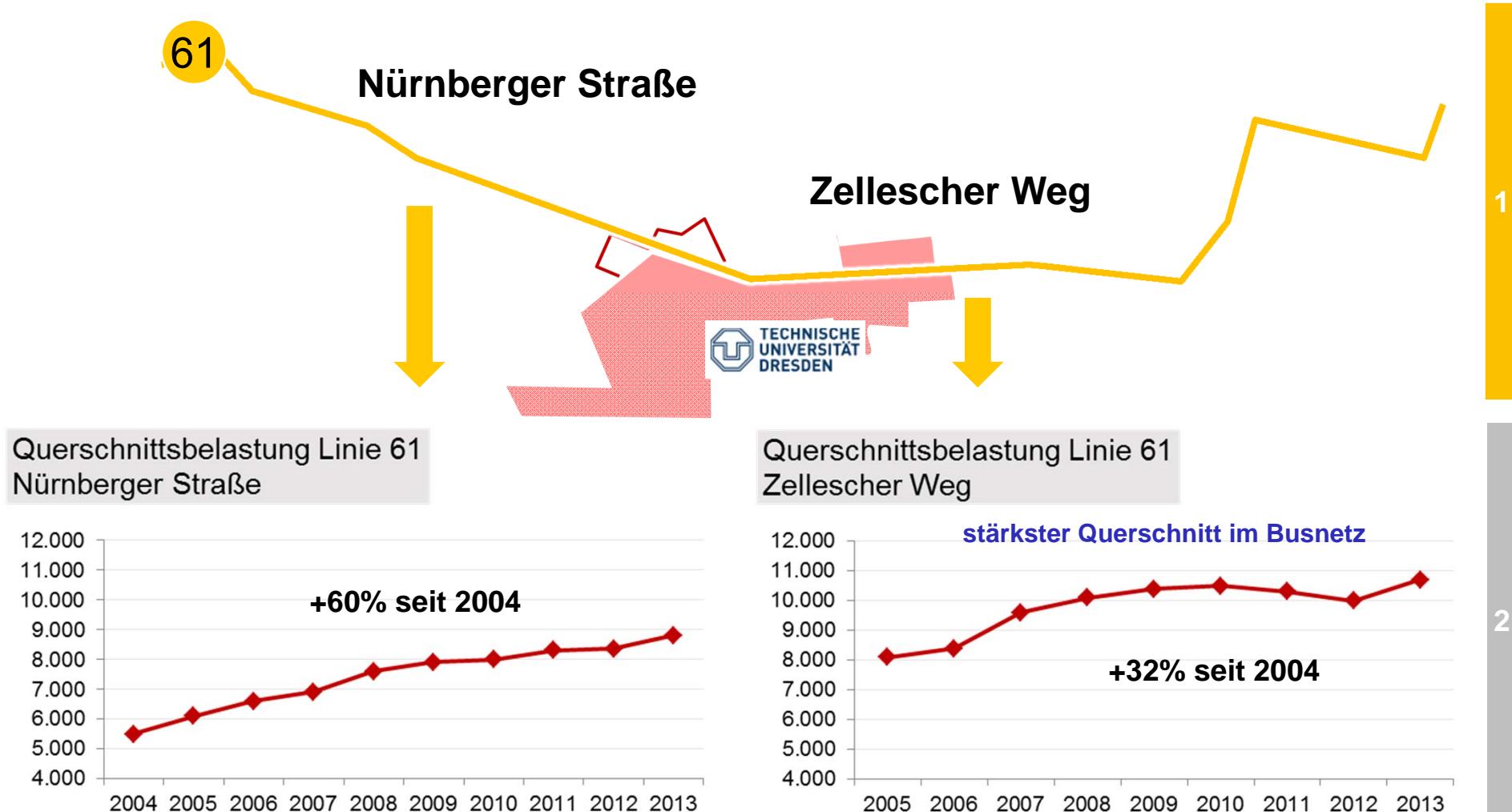
Entwicklung der Studierendenzahl an
der TU Dresden



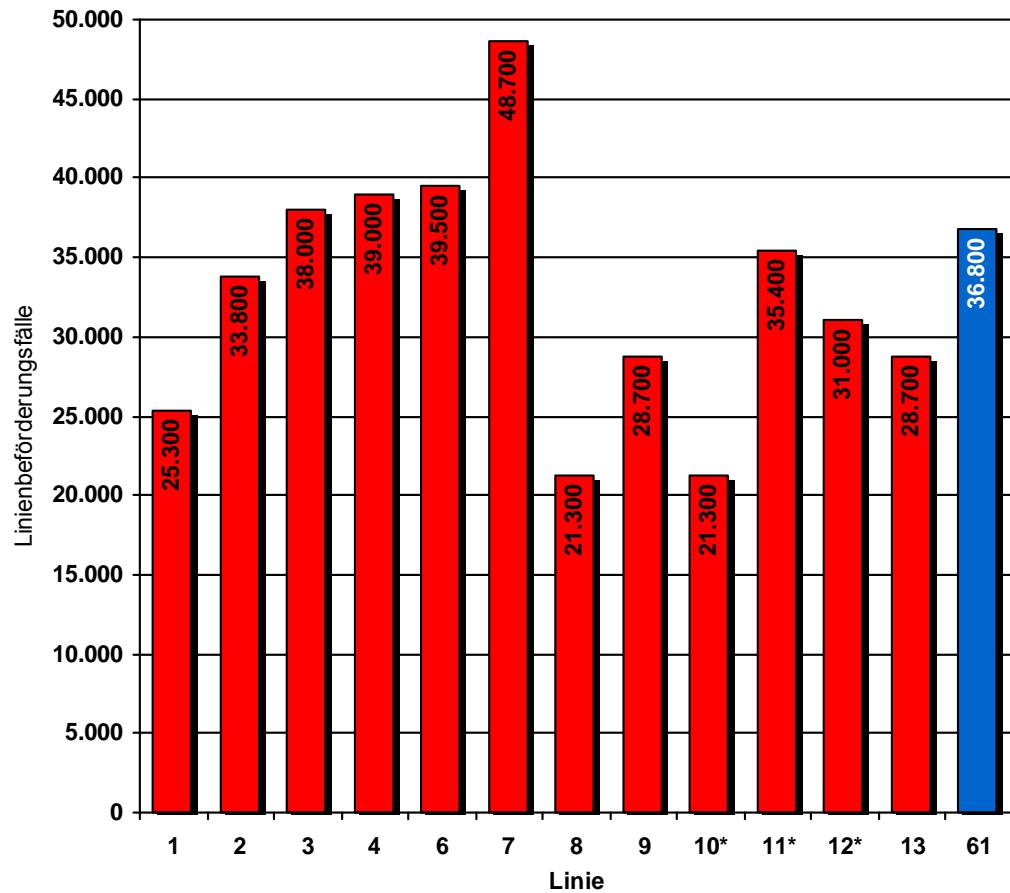
**37.000 Studierende
7.700 Beschäftigte**



Kontinuierlich steigende Fahrgastzahlen



Die Nachfrage der Buslinie 61 im Vergleich mit dem Straßenbahnlinien



*) Angaben für Linien 10, 11 und 12 aufgrund Bauarbeiten aus Fahrplanjahr 2012

die heutige Situation:

- Fahrtenangebot mit bis zu 17 Fahrten/Spitzenstunde kaum noch steigerungsfähig
- Besetzungen mit über 110 Fahrgästen im Gelenkbus sind trotzdem keine Seltenheit
- hohe Fahrzeitschwankungen sind die Regel

1

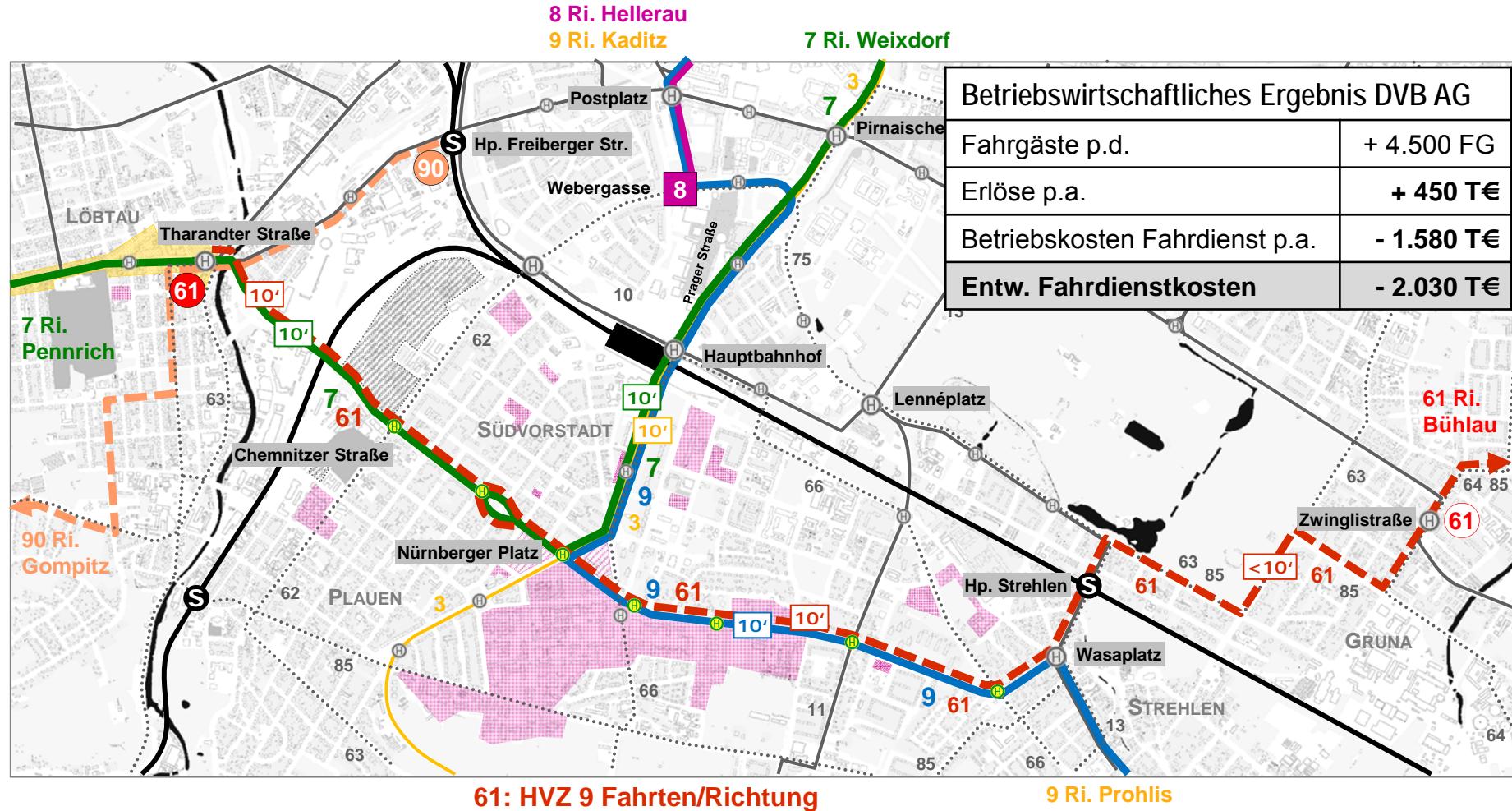
zusätzliche Herausforderungen:

- weiterhin deutlich steigende Einwohnerzahlen in Dresden, + 40.000 bis 2030
- extrem steigende Schülerzahlen, +30 % bis 2030
- geplante Schulerweiterungen und Neugründungen im Einzugsbereich der Linie 61
 - Südvorstadt West: Neugründung Gymnasium
 - Südvorstadt Ost: Neugründung Mittelschule
 - Gruna: Neugründung Mittelschule
 - Gorbitz: ggf. Neugründung Berufsschulzentrum
- ggf. weiter steigende Studenten- und Mitarbeiterzahlen durch TU-Exzellenzinitiative
- große Flächenpotenziale in TU-Nähe

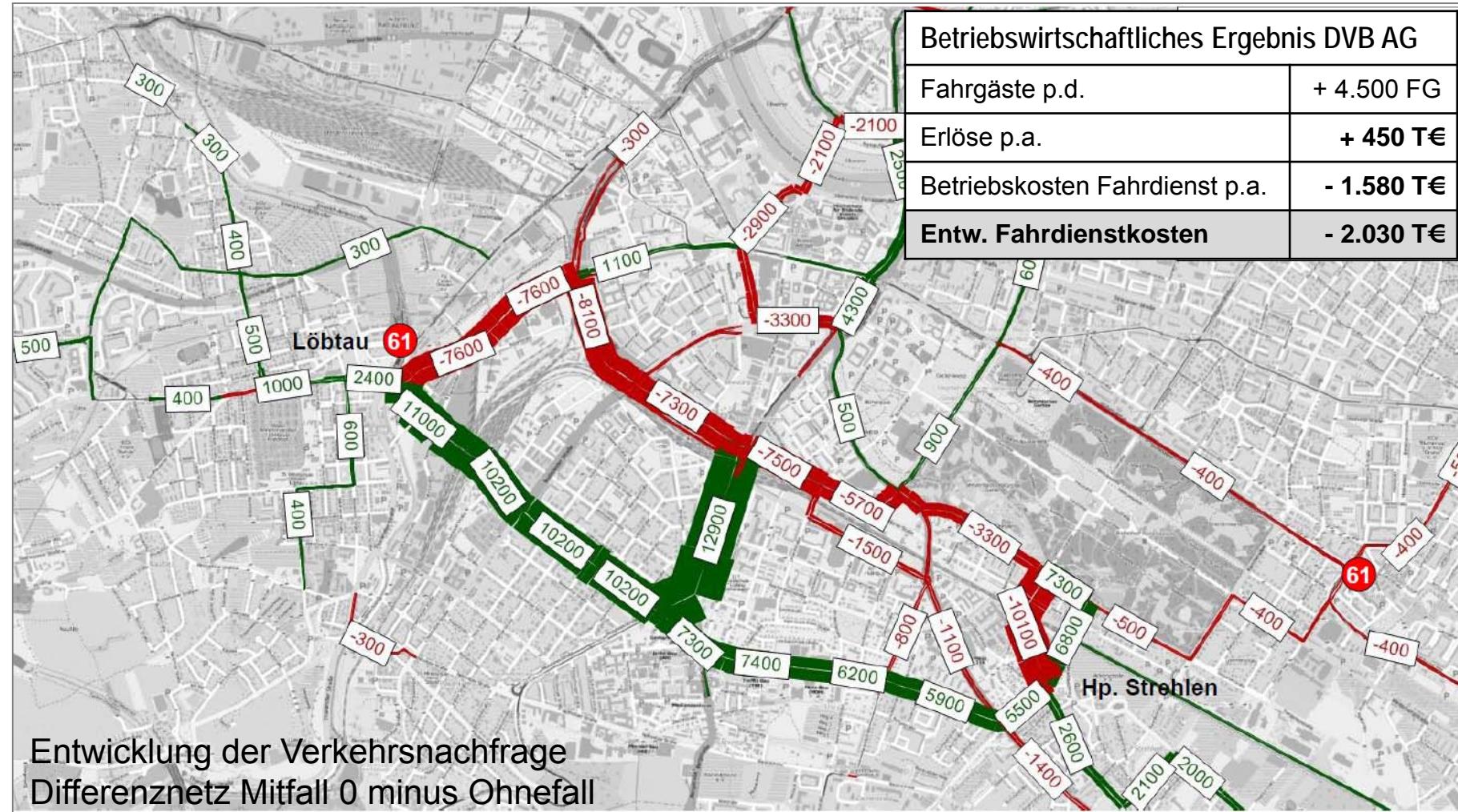
2

- Erhöhung der Angebotsqualität auf den Zulaufstrecken zur Technischen Universität (+ 50% im Zuge der Fritz-Löffler-Straße, + 150% im Zuge der Nürnberger Straße, + 100% auf dem Zelleschen Weg höher Platzkapazität)
- deutlich bessere Straßenbahnanbindung der Technischen Universität mit 37.000 Studenten und 7.700 Beschäftigten durch neue Direktverbindungen in die Stadtteile Gorbitz, Löbtau, Kaditz, Mickten, Pieschen, Reick, Prohlis
- Ablösung von Busverkehren und Entlastung vom motorisierten Individualverkehr in Straßenabschnitten mit hoher Schadstoff- und Lärmbelastung (Kesselsdorfer Straße, Nürnberger Straße)
 - minus 430.000 Pkw-Fahrten/Jahr
 - minus 4,36 Millionen Pkw-Kilometer/Jahr
 - minus 2.000 Tonnen CO₂/Jahr
- Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV
 - minus 10 Busse, minus 3 Straßenbahnen
 - plus 4.500 Fahrgäste/Tag
 - minus 2 Mio. € jährlich eingesparte Fahrdienstkosten

Geplantes Liniennetz



Das neue Linienetz spart 2 Mio. € Betriebskosten

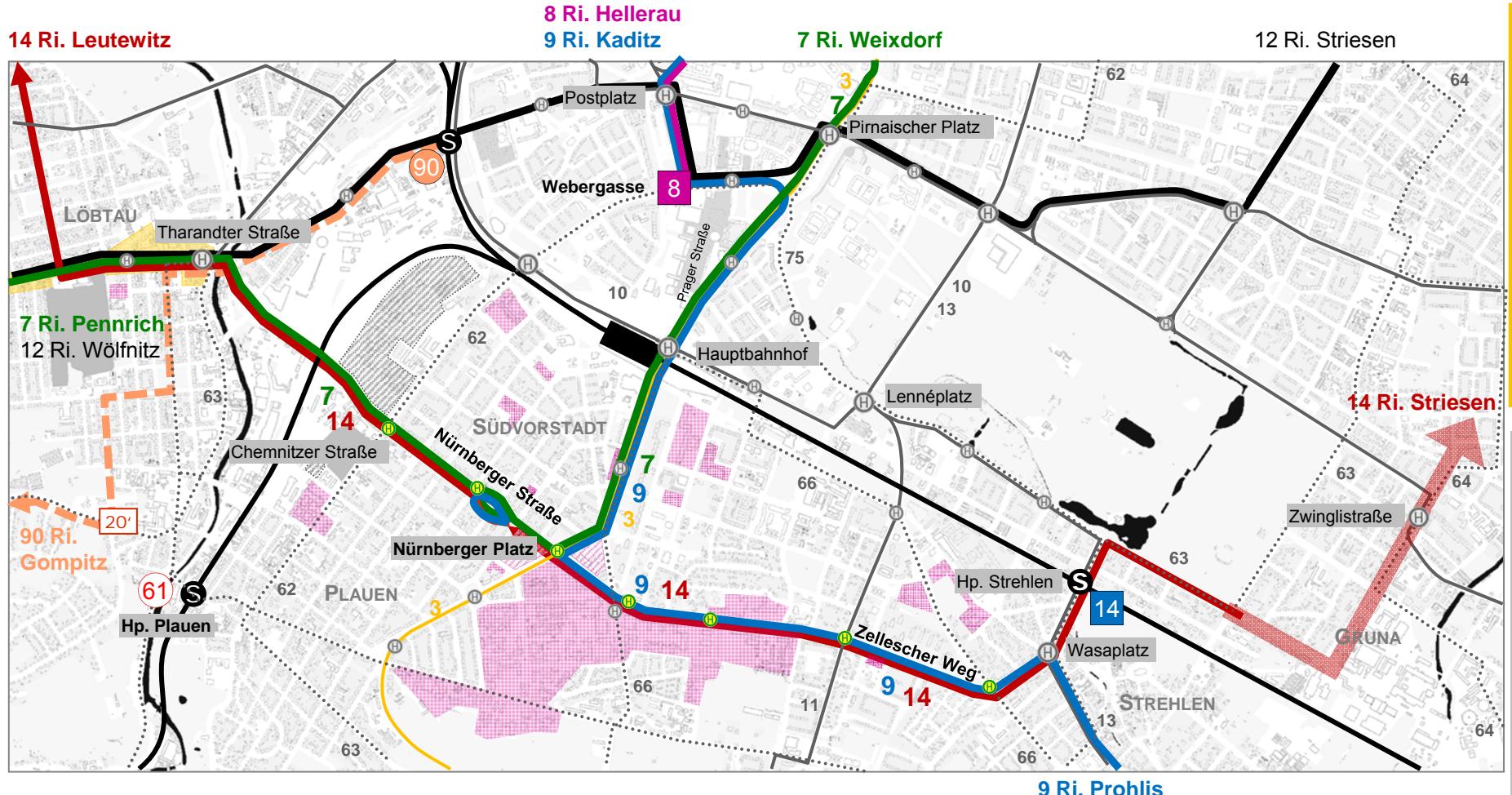


1

2

**Das langfristige Ziel:
Vollständiger Ersatz der Buslinie 61 durch eine Straßenbahn**

2020 Stadtbahn Dresden
Neue Wege mit der Tram



LANDESHAUPTSTADT DRESDEN
BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates
(SR/011/2010)

Sitzung am: 15.04.2010

Beschluss zu: V0405/10

Gegenstand:

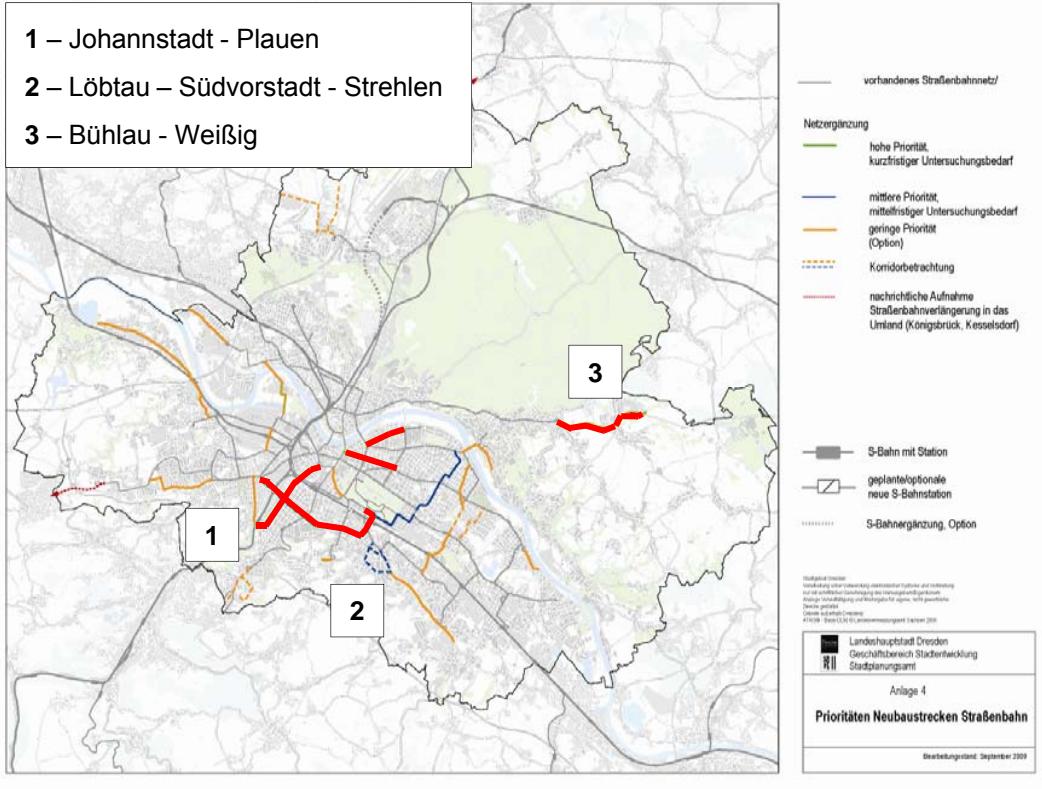
Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung

Beschluss:

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


Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister
Helmut Orosz
Vorsitzende

- 1 – Johannstadt - Plauen**
2 – Löbtau – Südvorstadt - Strehlen
3 – Bühlau - Weißig



2

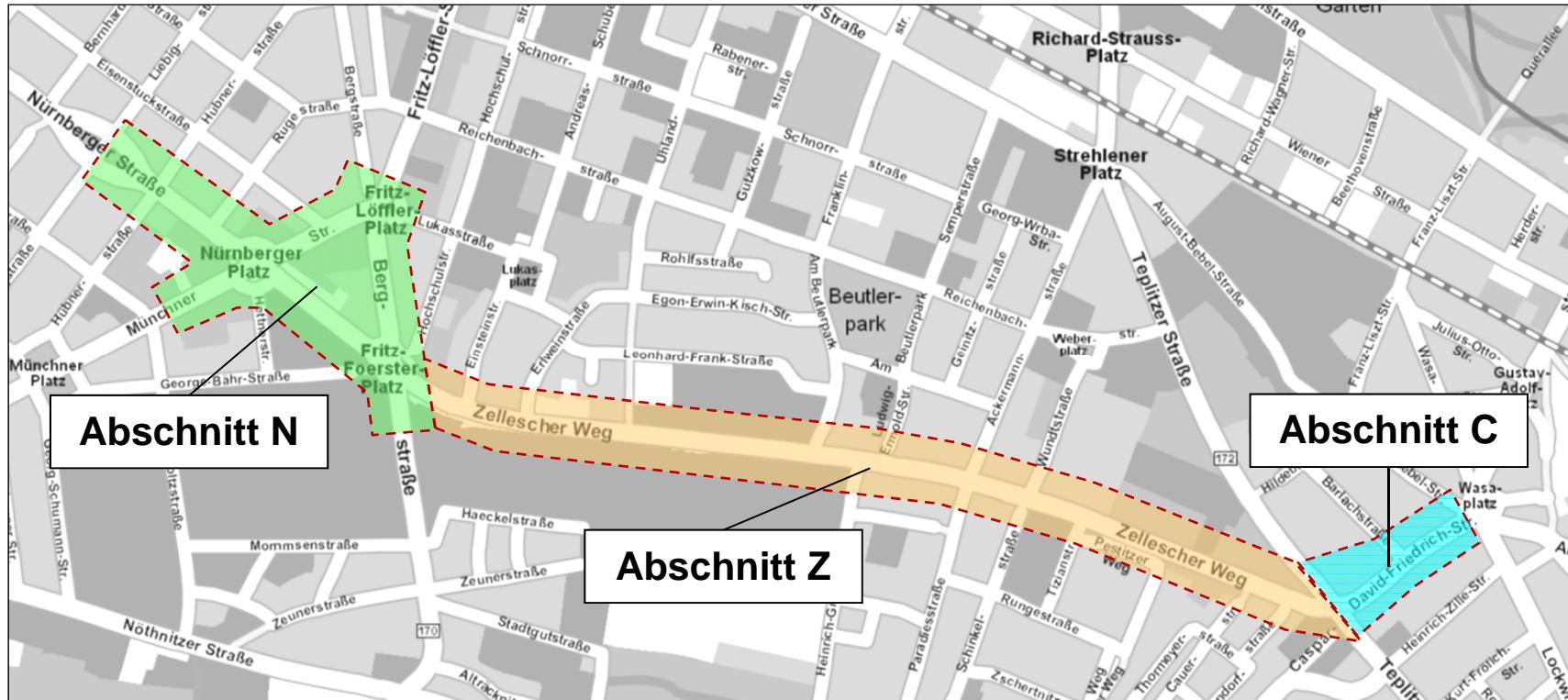
Teilprojekt 1.3: Zellescher Weg

2.1

Rahmenbedingungen

2

- Gesamtlänge des Teilprojektes ca. 2,8 km
- Unterteilung in 3 Planungsabschnitte



Nürnberger Straße

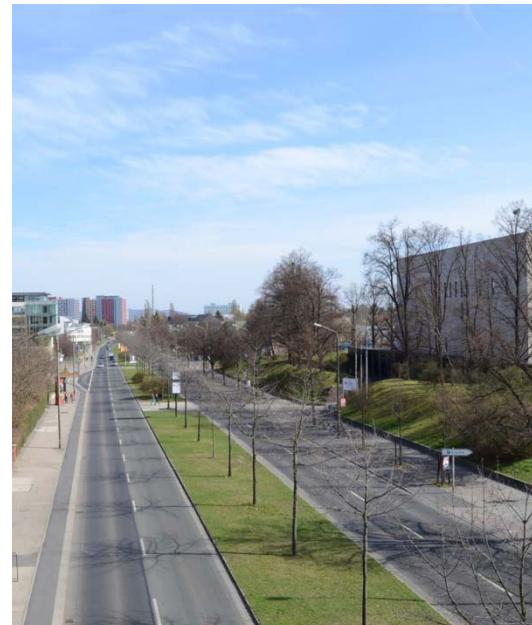
Zellescher Weg

Caspar-David-Friedrich-Straße

Bereich N Nürnberger Straße



Bereich Z Zellescher Weg



Bereich C C.-D.-Friedrich-Straße



mehrgeschossige Wohnbebauung
(Gründerzeit / 50-iger Jahre)

TU Dresden, SLUB,
alleeartige Baumbepflanzung

villenartige Bebauung
mit Vorgärten

- **MIV**
Hauptverkehrsstraße mit Verkehrsbelastungen bis zu 30.000 Kfz / 24h, wird teilweise als Umleitungsstrecke der BAB 17 genutzt
- **ÖPNV**
Buslinienbetrieb im 5- bzw. 10 Minutentakt zzgl. Verstärkerfahrten im TU-Gebiet, verschiedene querende Straßenbahn- und Buslinien
- **Radverkehr**
Hauptradroute im TU-Bereich, zusätzlich innergebietliche Erschließungsfunktion
- **Fußgängerverkehr**
Konzentration der Fußgängerverkehre im Bereich SLUB, Haltestellen und Knotenpunkten

1

2

Gestaltung

- regelmäßige und geradlinige Straßenraumgestaltung mit Berücksichtigung der bestehenden Platzflächen; abschnittsübergreifende Gestaltungsstandarts

1

Verkehr

- stabiler und sicherer Verkehrsflusses für alle Verkehrsarten
- Schaffung einer leistungsfähigen Straßenbahnverbindung für die Entlastung bzw. den Ersatz der Stadtbuslinie 61

1

Umwelt

- Verbesserung der Luftqualität durch Verringerung des Individual- und Stadtbusverkehrs
- Schaffung einer vierreihiger Baumalleen sowie Einsatz von Rasengleis

2

2

Teilprojekt 1.3: Zellescher Weg

2.2

Variantenvorauswahl

2

Variantenvorauswahl

Grund-varianten	V1	V2	V3	V4	V5	V6	V7
Gleislage	Mittellage	Mittellage	Seitenlage Nord	Seitenlage Süd	aufgespreizt neben Fahrbahn	äußerer Fahrstreifen	Mittellage neben Grünstreifen
	Befahrbarer Bahnkörper	Besonderer Bahnkörper	Besonderer Bahnkörper	Besonderer Bahnkörper	Besonderer Bahnkörper	Besonderer Bahnkörper	Besonderer Bahnkörper
Abschnitt N	N1	N2	N3	N4	N5	N6	
Ergebnis	Bestandteil Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	
Abschnitt Z	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5	Z6	Z7
Ergebnis	Bestandteil Vorplanung	Bestandteil Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Bestandteil Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Bestandteil Vorplanung
Abschnitt C	C1	C2	C3	C4	C5	C6	
Ergebnis	Bestandteil Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	Ausschluss aus Vorplanung	

1

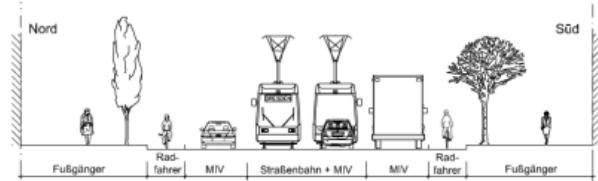
2

Ergebnis Variantenvorauswahl

2020 Stadtbahn Dresden
Neue Wege mit der Tram

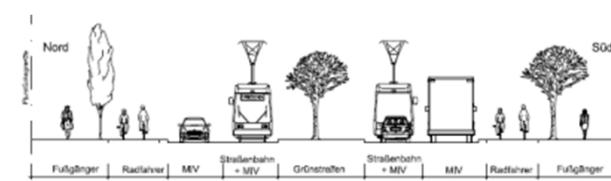


Nürnberger Straße



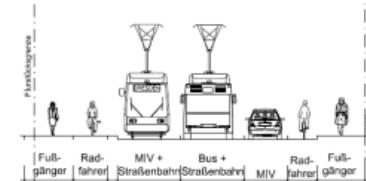
Variante N1

Zellescher Weg



Variante Z1

C.-D.-Friedrich-Straße



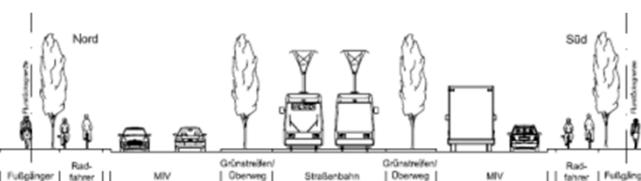
Variante C1

1

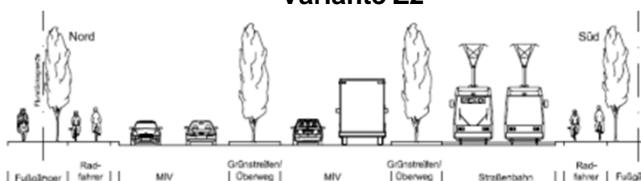
2

Vorstellung der Ergebnisse:

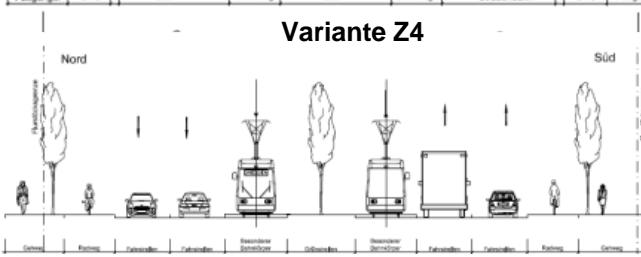
2. April 2014 ASB,
Informationsvorlage V2787/14
7. April 2014 Bürgerinformation



Variante Z2



Variante Z4



Variante Z7

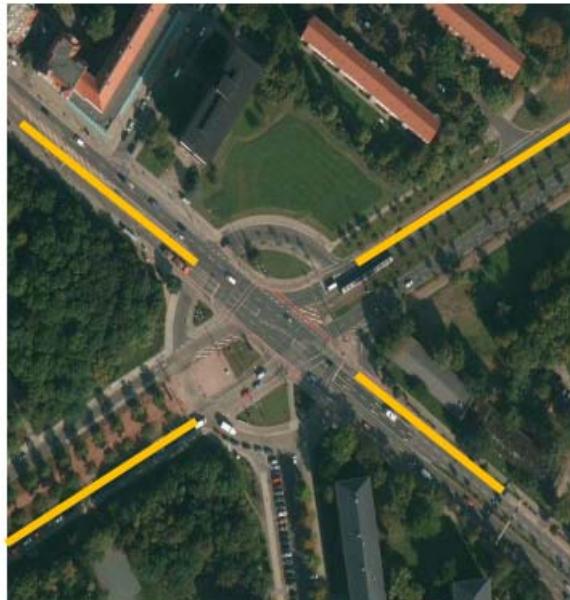
Varianten zur Lage der Haltestellen am Nürnberger Platz

2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram



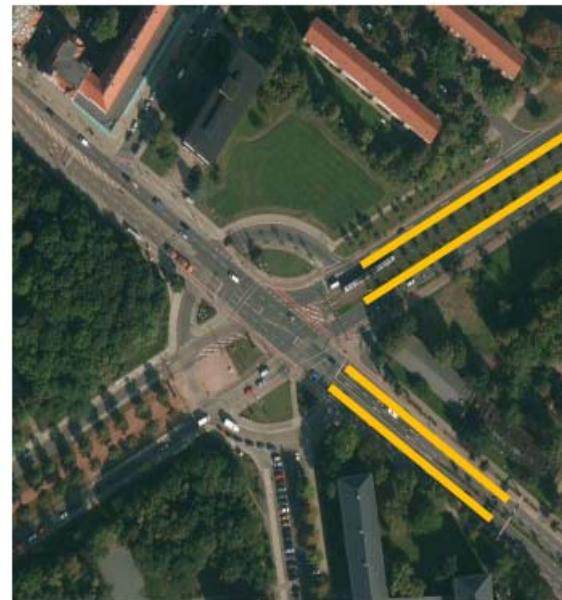
Hauptvariante 1

Haltestellen vor
Knotenpunkt



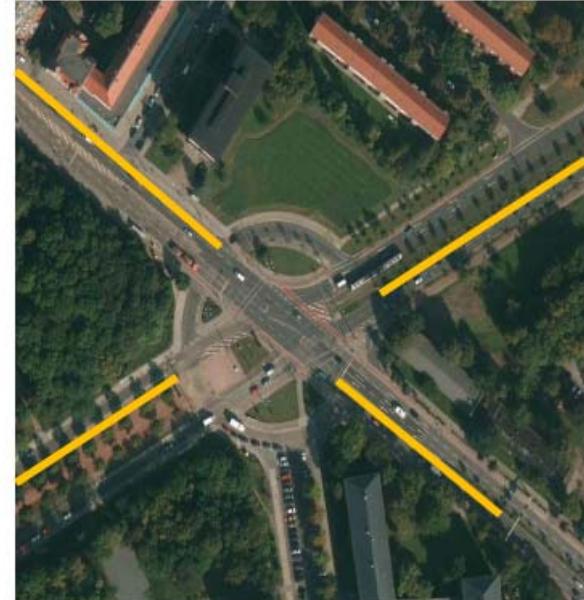
Hauptvariante 2

Haltestellen Nord/Ost und
Süd/Ost



Hauptvariante 3

Haltestellen nach
Knotenpunkt



1

2

2

Teilprojekt 1.3: Zellescher Weg

2.3

Variantenvergleich

2

Bewertung der 4 Varianten im Bereich Z anhand von Lageplänen in den Hauptgruppen:

1. Verkehr

MIV → Konflikte mit ÖPNV, Leistungsfähigkeit, Fahrdynamik

ÖPNV → Konflikte mit MIV, Trassierung, Haltestellenlage

Rad- und Fußgängerverkehr → Fußgängerquerungen, Führung des Radverkehrs

1

2. Städtebau

Nutzungskonflikte, Symmetrie, Straßenbaumkonzept

3. Umweltverträglichkeit

Schutzbau Mensch → Lärmemission MIV/ÖPNV, Lufthygienische Situation

Schutzbau Boden/Wasser → Flächenversiegelung

Schutzbau Pflanzen und Tiere → Baumbestand, Baumpflege

2

4. Wirtschaftlichkeit

Förderfähigkeit, Grunderwerb

Ergebnis:

Der besondere Bahnkörper in Mittellage mit den Varianten Z2/Z7 wird weiter verfolgt.

Abwägung der Varianten



1

2

Variante Z2

- Straßenbahn in Mittellage mit zwei äußeren Baumreihen
- 2 gesicherte Aufstellflächen möglich für Fußgängerquerungen
- 4-reihige Baumallee
(Fällung vorh. Straßenbäume → Neupflanzungen)

Variante Z7

- aufgespreizter Bahnkörper mit einer Baumreihe zwischen den Gleisen
- 1 gesicherte Aufstellmöglichkeit für Fußgängerquerungen
- 3-reihige Baumallee
(Fällung vorh. Straßenbäume → Neupflanzungen)

Ergebnis:

Die Variante **Z2** mit 4-reihiger Baumallee wird aus stadtgestalterischen Gründen sowie günstigeren Bedingungen für die Baumpflege weiter verfolgt.

2

Teilprojekt 1.3: Zellescher Weg

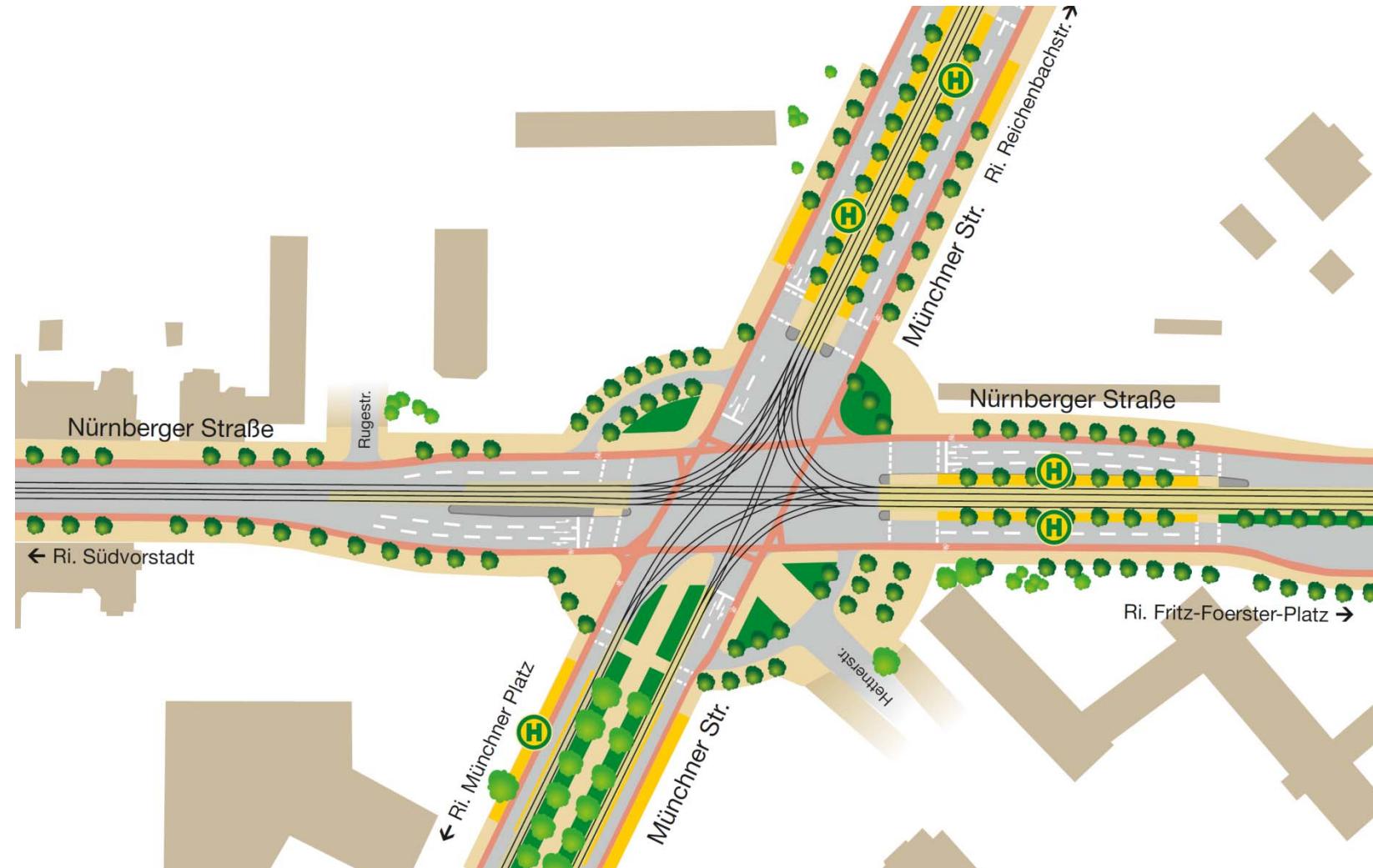
2.4

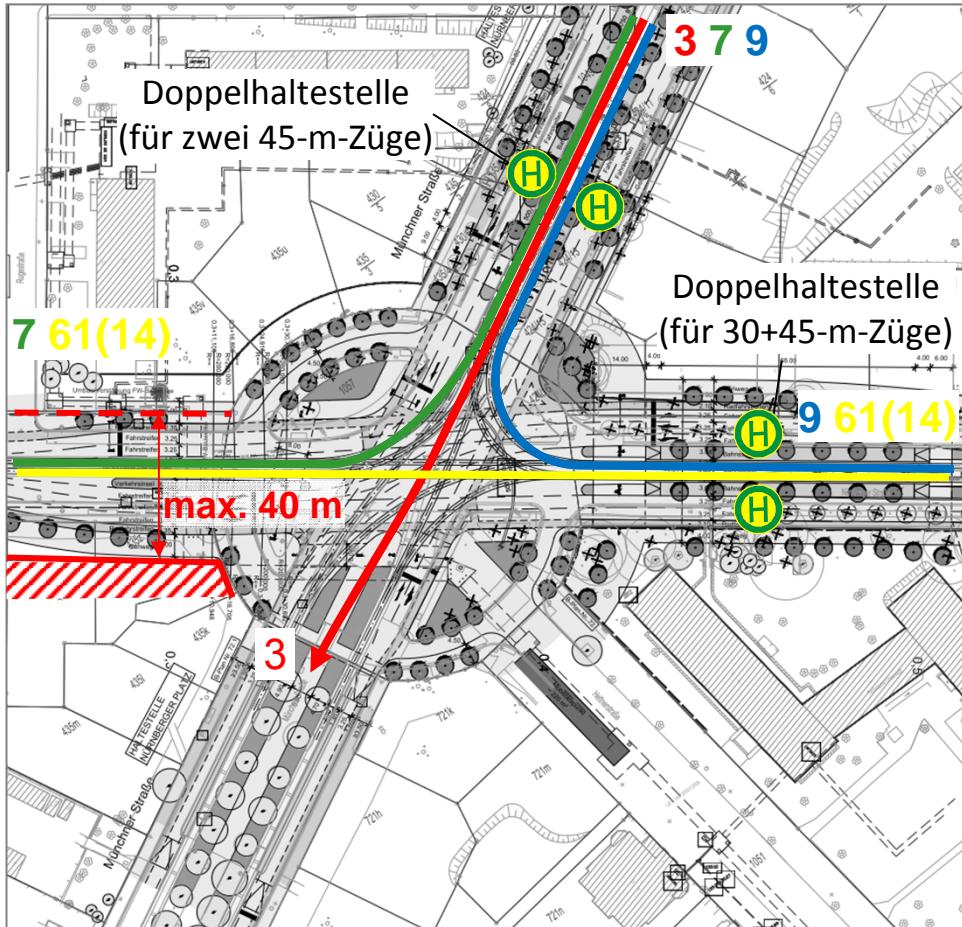
Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage

2

Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage: Nürnberger Platz

2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram





bessere Kundenorientierung:

- eine gemeinsame Haltestelle in Richtung Stadtzentrum
- eine gemeinsame Haltestelle in Richtung Löbtau bzw. Strehlen

städtische Zwangspunkte:

- bestehende und geplante Baukanten ermöglichen keine barrierefreien Haltestellen im Bereich der westlichen Nürnberger Straße

verkehrstechnische Zwangspunkte:

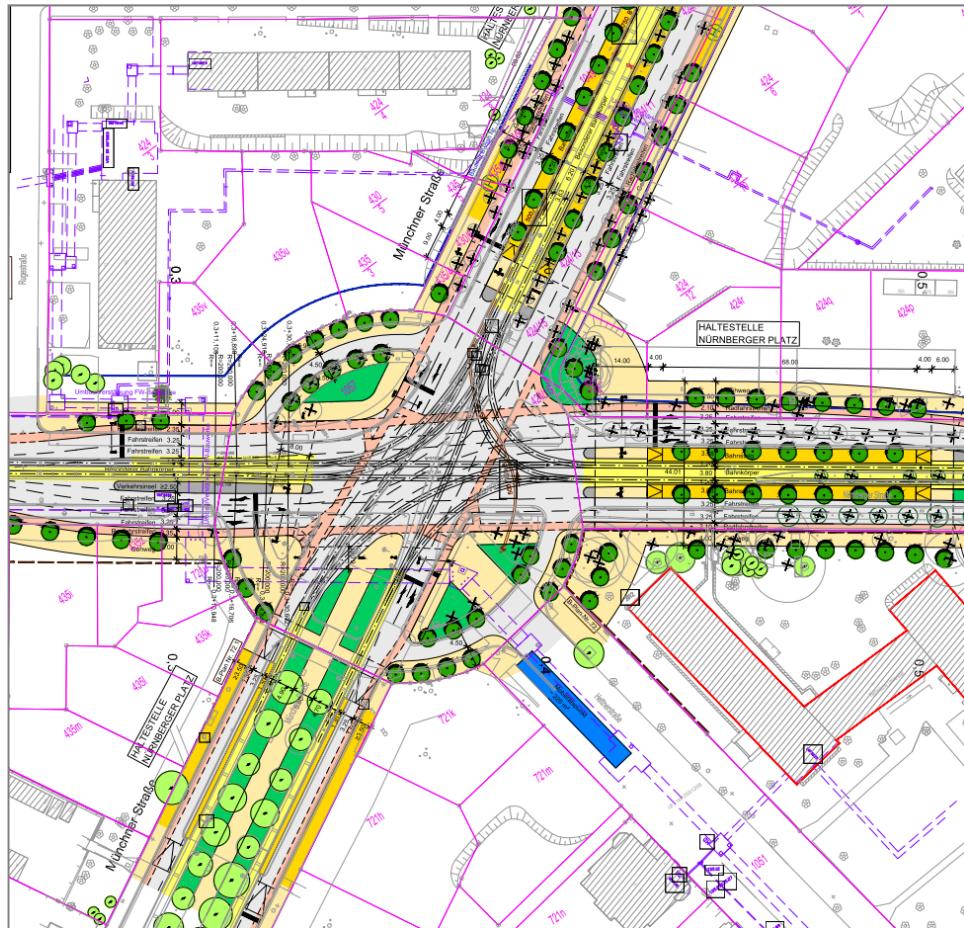
- zur Gewährleistung einer ausreichenden Leistungsfähigkeit sind keine Fahrspurreduzierungen und keine Linksabbieger auf dem Gleis möglich

1

2

VTU-Ergebnisse Nürnberger Platz – MIV

2020 Stadtbahn Dresden
Neue Wege mit der Tram



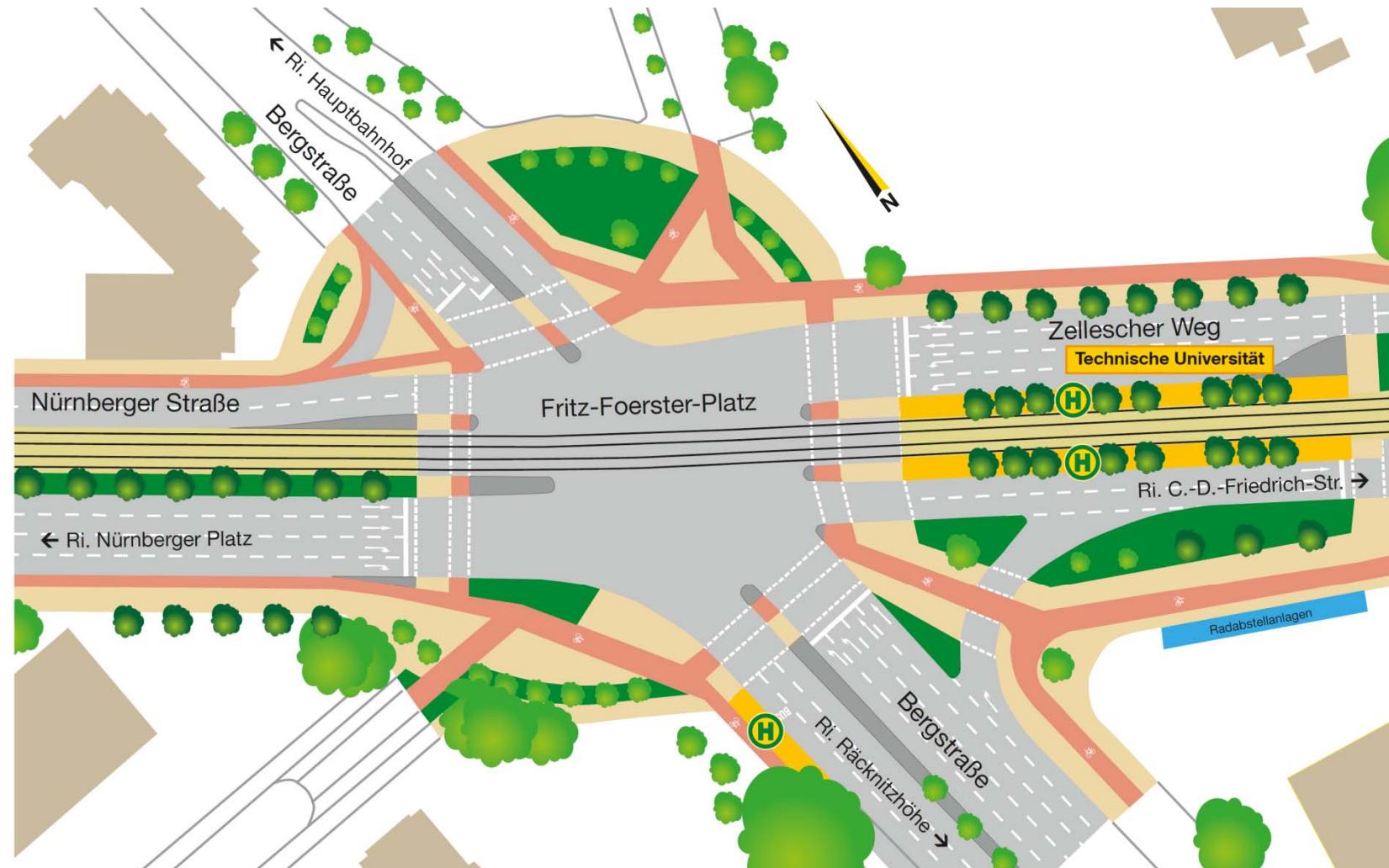
Entwicklung Leistungsfähigkeit MIV:

Zufahrt	IST	Ausbau
Nürnberger West	mittlere Wartezeit [s]	
gerade/rechts	40	14
links	68	49
Nürnberger Ost		
gerade/rechts	13	26
links	45	73
Münchner Süd		
gerade/rechts	40	50
Münchner Nord		
rechts	18	67
gerade	38	45

LOS A LOS B LOS C LOS D LOS E LOS F

Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage: Fritz-Foerster-Platz

2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram

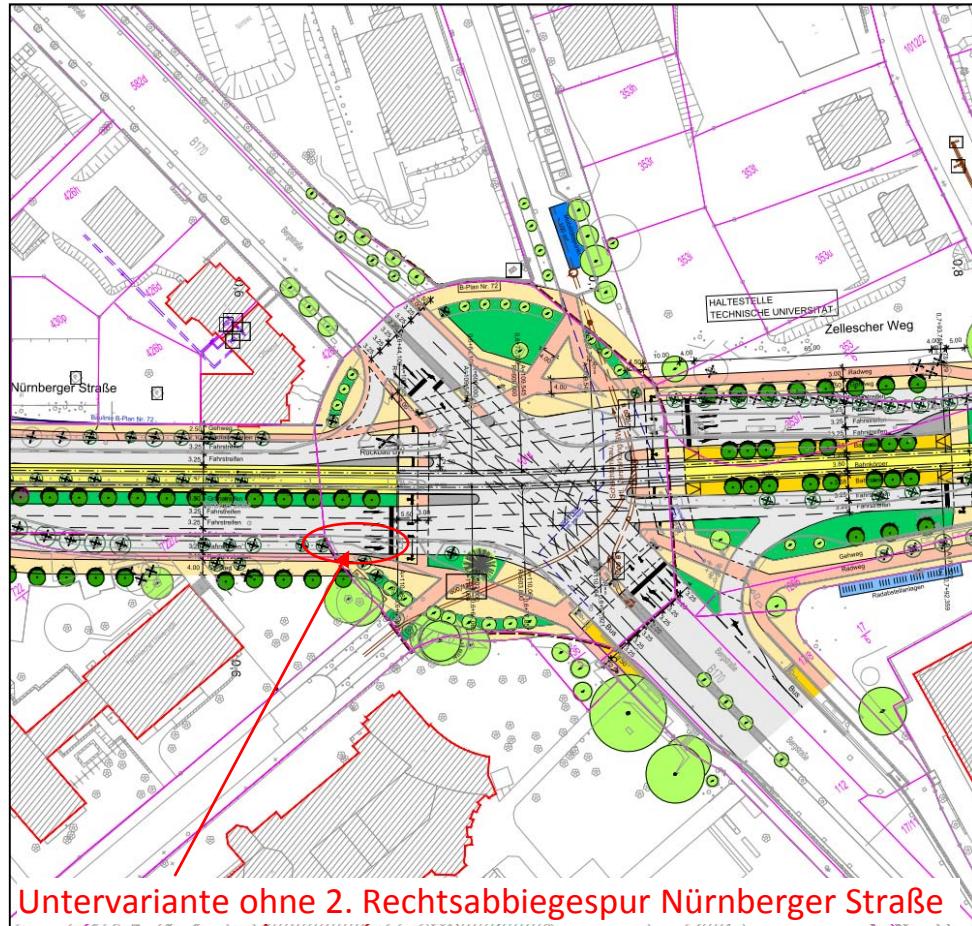


Wir bewegen Dresden. Bürgerinformation 10. November 2015, Seite 29

DVB
DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE AG

VTU-Ergebnisse Fritz-Foerster-Platz – MIV

2020 Stadtbahn Dresden
Neue Wege mit der Tram



Entwicklung Leistungsfähigkeit MIV:

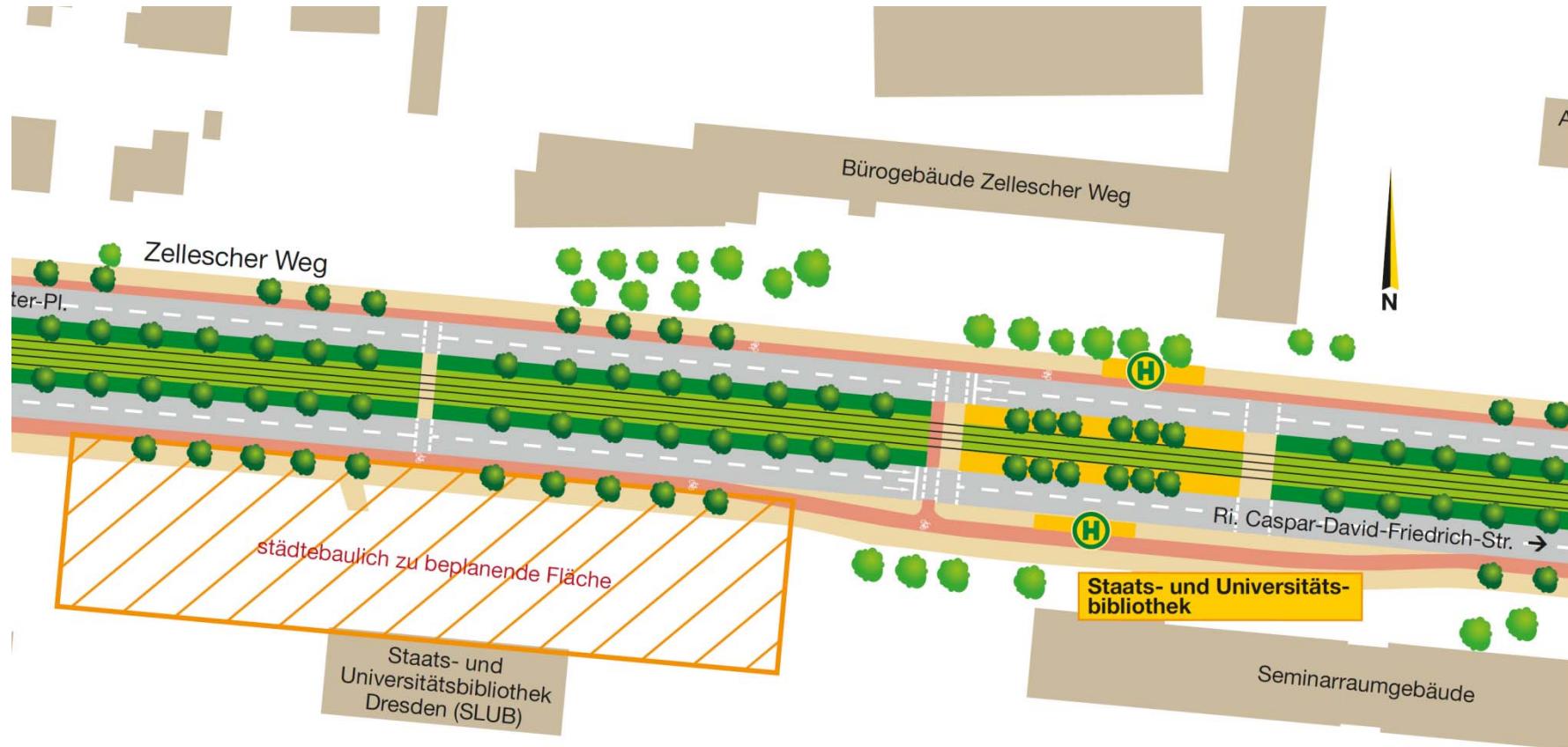
Zufahrt	IST	Ausbau
Nürnberger West	mittlere Wartezeit [s]	
rechts (2x)	45	105
gerade	50	41
Zellescher Weg Ost		
gerade/rechts	72	31
links	52	64
Bergstraße Süd		
(rechts)	(HBS)	(HBS)
gerade	12	52
links	25	53
Bergstraße Nord		
gerade/rechts	42	34
links	57	59
LOS A	LOS B	LOS C
LOS D	LOS E	LOS F

1

2

Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage: Zellescher Weg

2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram

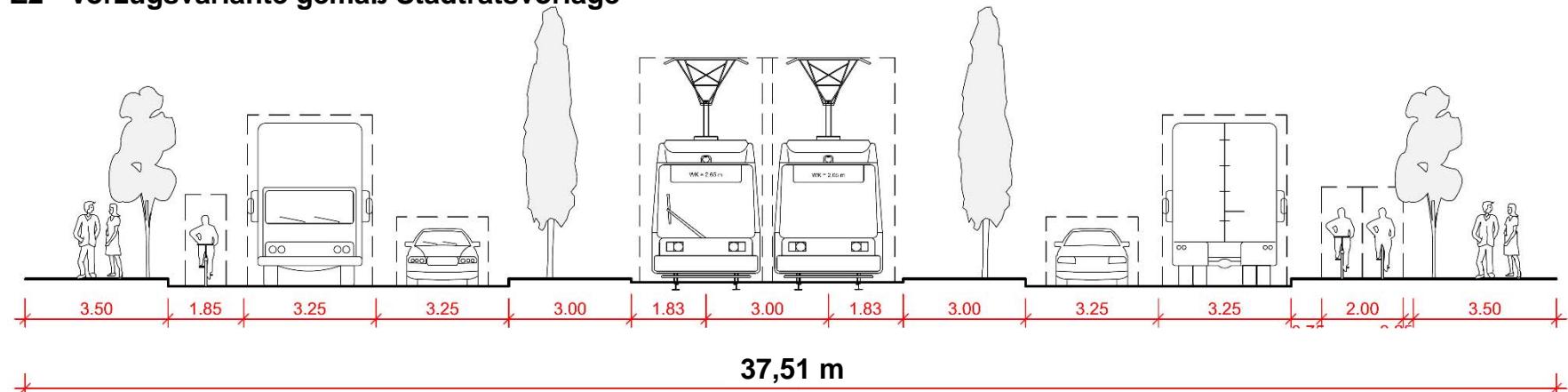


Alternativvariante gemäß Stadtratsvorlage: Zellescher Weg

2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram

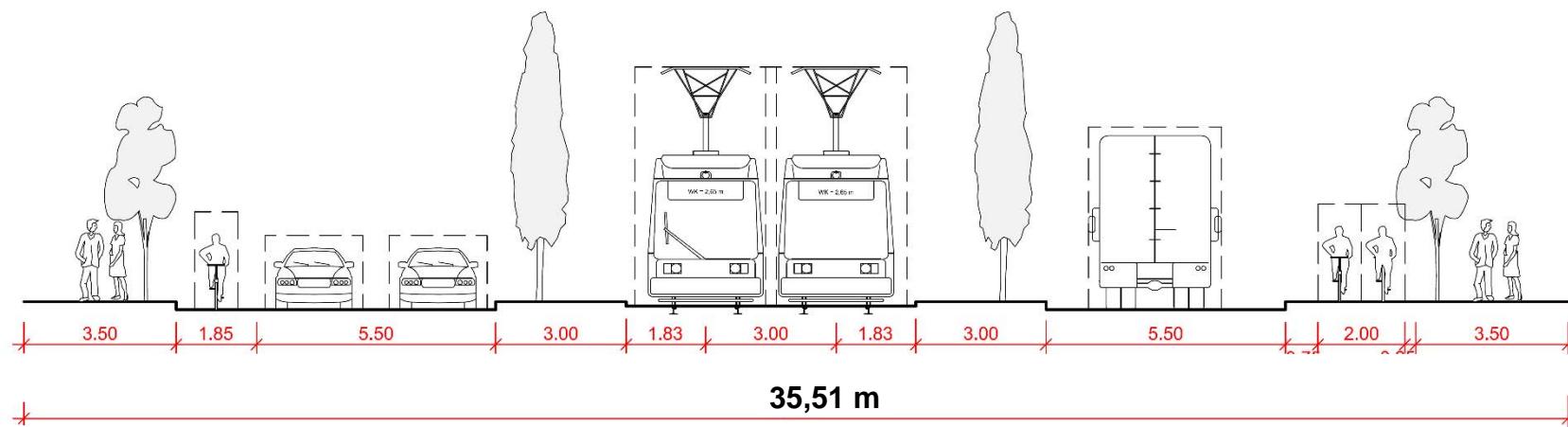


Z2 - Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage



1

Z2a - Alternativvariante gemäß Stadtratsvorlage



2

Alternativvariante gemäß Stadtratsvorlage: Zellescher Weg



1

2

Vorzugsvariante → Eingriff in SLUB

Alternativvariante → kein Eingriff in SLUB

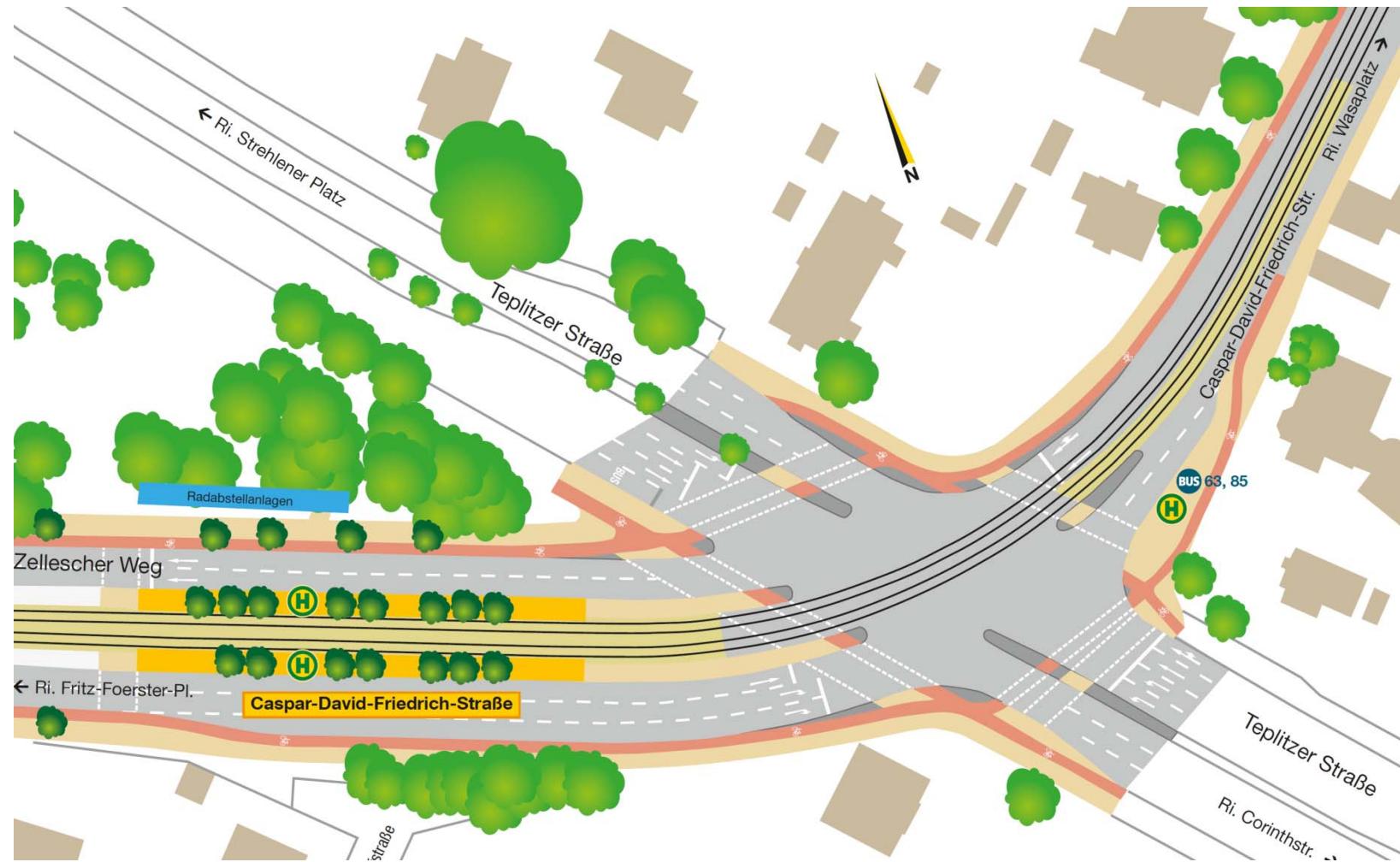
Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage: KP Ackermannstraße

2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram



Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage: KP Teplitzer Straße

2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram



Vorzugsvariante gemäß Stadtratsvorlage: Wasaplatz

2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram



Fördermittel ÖPNV	ca. 26,5 Mio. Euro
Fördermittel Kommunaler Straßenbau	ca. 5,0 Mio. Euro
Eigenmittel DVB AG	ca. 17,8 Mio. Euro
Eigenmittel LH Dresden	ca. 4,0 Mio. Euro
<u>Kosten Dritter</u>	<u>ca. 2,0 Mio. Euro</u>
Gesamtkosten inkl. Planung	ca. 55,3 Mio. Euro

1

2

Angaben inkl. 19% Mehrwertsteuer

Weiteres Vorgehen



- | | | |
|---------------|--|---|
| ✓ 04.11.2015 | Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau (1. Lesung) | 1 |
| ✓ 10.11.2015 | 2. Bürgerinformation | |
| ■ 24.11.2015 | OBR Plauen | |
| ■ 30.11.2015 | OBR Prohlis | |
| ■ 06.01.2016 | Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau (2. Lesung) | 2 |
| ■ 21.01.2016 | Stadtrat | |
| ■ 2016 - 2017 | Erarbeitung Entwurfs- und Genehmigungsplanung | |
| ■ 2018 | Planfeststellungsverfahren | |
| ■ 2019 – 2021 | Bauliche Umsetzung | |



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!