



Dresden.  
Dresden.



# Baumaßnahmen für den öffentlichen Verkehr in der Landeshauptstadt Dresden

# Inhalt

<b>1. Einleitung</b>	<b>2</b>
<b>2. Notwendigkeit und Ziel</b>	<b>2</b>
<b>3. Mittel und Wege</b>	<b>3</b>
<b>4. Umgesetzte Vorhaben und Planungen bei der Eisenbahn</b>	<b>5</b>
4.1 Streckenabschnitt Pirna – Dresden Hbf	5
4.2 Streckenabschnitt Dresden Hbf – Dresden-Neustadt	6
4.3 Streckenabschnitt Dresden-Neustadt – Meißen-Triebischtal	7
4.4 Streckenabschnitt Dresden Hbf – Tharandt	8
4.5 Streckenabschnitt Dresden-Neustadt – Klotzsche – Flughafen	9
4.6 Maßnahmen am Hauptbahnhof Dresden	9
4.7 Umfeldgestaltung an Bahnhöfen und Haltepunkten	12
<b>5. Umgesetzte Vorhaben und Planungen bei der Straßenbahn</b>	<b>13</b>
5.1 Allgemeines	13
5.2 Streckenausbau mit besonderem Bahnkörper für die Straßenbahn	13
5.3 Schaffung eines ausreichend breiten Fahrstreifens neben dem Gleis und gestalterische Abgrenzung des Gleisbereiches	14
5.4 Gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr	16
5.5 Verknüpfungspunkte zwischen Straßenbahn bzw. Bussen	17
<b>6. Ausblick</b>	<b>18</b>

## 1. Einleitung

Tagtäglich sind Menschen mobil. Sie können als Fußgänger, Radfahrer, Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder Autofahrer ihre Wege erledigen. Die Folgen der Mobilität erleben Verkehrsteilnehmer ebenso wie Anwohner oder Geschäftsinhaber höchst unterschiedlich. Aus diesen jeweiligen Sichtweisen können sich unterschiedliche Auffassungen zu Verkehrsbaumaßnahmen ergeben.

Das trifft sicherlich auch auf Baumaßnahmen für den öffentlichen Verkehr zu; vor allem dann, wenn wie bei Bauvorhaben der Straßenbahn häufig die gesamte Straße neu gestaltet wird. Bei der Eisenbahn sind durch die unabhängige Führung geringere Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsteilnehmern vorhanden. Gleichwohl sind die umfangreichen Baumaßnahmen der letzten Jahre in der Landeshauptstadt Dresden nicht zu übersehen. Die Bahnreisenden merken die Veränderungen sicherlich am deutlichsten an den Bahnhöfen und Haltepunkten.

Die vorliegende Informationsbroschüre zeigt an ausgewählten Baumaßnahmen der letzten Jahre, welche Fortschritte bei der Aufwertung der Infrastruktur, die (auch) dem öffentlichen Verkehr dient, in Dresden erreicht wurden. Dabei sollen neben den Zielen auch die vielfältigen Möglichkeiten der mittlerweile in Dresden angewandten Lösungen aufgezeigt werden. Diese konnten durch die konstruktive Zusammenarbeit aller am Planungs- und Bauprozess Beteiligten sowie durch die finanzielle Unterstützung von Bund und Freistaat Sachsen umgesetzt werden.

Vielleicht ist diese Zusammenstellung ein Anreiz, die dargestellten Bereiche mit dem öffentlichen Verkehr selbst zu er“fahren“.

## 2. Notwendigkeit und Ziel

Die Landeshauptstadt Dresden hat mit einem ausgedehnten, historisch gewachsenen Streckennetz der Eisenbahn und Straßenbahn gute Voraussetzungen für einen attraktiven schienengebundenen Personennahverkehr. Der Nachholbedarf, der nach 1990 wie in vielen Bereichen auch bei der Gleisinfrastruktur immer deutlicher wurde, konnte durch die bisherigen umfangreichen Investitionen merklich verringert werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass eine grundlegende Änderung der Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr eingetreten ist. Die sprunghaft angestiegene Motorisierung und verstärkte Kfz-Nutzung nach 1990 führten zu einer Verringerung der Fahrgäste im ÖPNV (vgl. auch Abbildung 1).

In den letzten Jahren erfolgten viele Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr, die zur mittlerweile eingetretenen Stagnation der Kfz-Nutzung bei-

trugen. Trotzdem ist eine Umkehr dieser Entwicklung bisher nicht gelungen. Das wird jedoch in Zukunft erforderlich sein, um eine nachhaltige Bewältigung der Mobilität insbesondere in Ballungsräumen wie Dresden/Oberes Elbtal zu erreichen. Eine nachhaltige Mobilität ermöglicht künftigen Generationen, ihre umweltseitigen, städtebaulichen, verkehrlichen, sozialen und wirtschaftlichen Bedürfnisse erfüllen zu können. Ein zukünftig hochwertiger, kundenfreundlicher und wirtschaftlicher öffentlicher Verkehr stellt dafür eine wesentliche Grundlage dar.

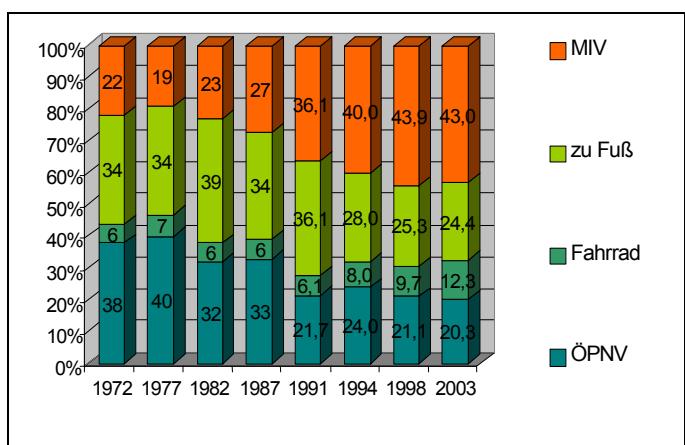


Abbildung 1: SrV-Daten-Zeitreihe 1972 – 2003, Verkehrsmittelanteil nach Wegen (System repräsentativer Verkehrsbefragung)

Die Elemente eines solchen öffentlichen Verkehrs sind:

- eine leistungsfähige Infrastruktur, die kurze Fahrzeiten und einen zuverlässigen Betrieb gewährleistet,
- kundenfreundliche, sichere und behindertengerechte Verknüpfungspunkte und Haltestellen,
- Erschließung des gesamten Stadtgebietes durch den ÖPNV,
- moderne Signal- und Sicherungstechnik bzw. Signalbeeinflussung,
- attraktive Fahrzeuge,
- kurze Taktzeiten,
- ausreichende und übersichtliche Kundeninformation,
- eine angemessene Fahrpreisgestaltung.

Die schrittweise Realisierung dieser Ziele schafft eine notwendige Voraussetzung, dass immer mehr Menschen für ihre täglichen Wege immer häufiger den ÖPNV nutzen (können). Gleichzeitig ermöglicht das eine angemessene Erfüllung der alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, die nicht (immer) über einen Pkw verfügen. So besaßen in Dresden entsprechend den letzten Ergebnissen aus dem System der repräsentativen Verkehrsbefragung (SrV 2003) im Jahre 2003 ca. 37 Prozent der Haushalte keinen eigenen Pkw.

### 3. Mittel und Wege

Bauliche Maßnahmen zur Aufwertung der Infrastruktur sind ein wichtiger Bestandteil, um die beschriebenen Ziele zu erreichen. Das betrifft neben dem eingangs beschriebenen Sanierungsbedarf auch die Notwendigkeit, die Infrastruktur weiterzuentwickeln.

Damit sollen folgende Probleme behoben werden:

- ungünstige Zugänglichkeit der Stationen und Haltestellen,
- abschnittsweise nicht ausreichende Leistungsfähigkeit von Strecken,
- teilweise ungenügende Erschließung von Schwerpunkten der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung.

Ausgangsbedingungen für die Planung sind die städtebaulichen Entwicklungsziele und das Verkehrskonzept, in dem die zukünftige Entwicklungsrichtung für die einzelnen Verkehrsarten dargestellt ist. Daraus werden für einzelne Vorhaben konkrete Ziele zur Verbesserung der Infrastruktur abgeleitet, die dann mit einem Planungskonzept zu unterstützen sind. Dabei können für den Schienenverkehr folgende Mittel und Wege genutzt werden:

#### ■ Ertüchtigung und Aufwertung bestehender Gleisanlagen

Vorhandene Gleisanlagen verschleißt im Betrieb und müssen in bestimmten Abständen erneuert werden. Da in Dresden ein ausgedehntes Schienennetz existiert, ist das eine der wichtigsten und aufwändigsten Aufgaben. Bei grundhaften Sanierungen sind Veränderungen zur Aufwertung sinnvoll. Bei der Eisenbahn betrifft das beispielsweise die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit durch Gleissanierung, aber auch die Schaffung zusätzlicher Streckengleise (z. B. 4-gleisiger Ausbau zwischen Pirna und Dresden Hauptbahnhof). Für die Straßenbahn sind neben der Verbesserung des Gleiszustandes auch der Abbau von Behinderungen durch den Kfz-Verkehr insbesondere an Knotenpunkten wichtig. Dafür kommen die signaltechnische Bevorrechtigung des ÖPNV, ein Ausbau von Kreuzungen (z. B. separate Abbiegespuren für den Kfz-Verkehr) oder ein besonderer Gleisbereich in Frage (vgl. Abbildungen 2 und 3).

#### ■ Streckenneubau

Mit dem Neubau von Strecken können wichtige Quellen und Ziele des Verkehrs, die bisher noch keinen Schienenanschluss haben, angebunden werden. Damit wird die Erreichbarkeit wesentlich verbessert. So wurden beispielsweise der Eisenbahnanschluss des Flughafens und der Straßenbahn-Neubau nach Kaditz/Mickten realisiert.



Abbildung 2: Könneritzstraße vor dem Umbau: gegenseitige Behinderungen von ÖPNV und Kfz-Verkehr durch unzureichende Fahrbahnbreiten. Der Pflasterbelag verschlechterte den Fahrkomfort und erhöhte die Umweltauswirkungen.



Abbildung 3: Mit dem Umbau der Könneritzstraße haben ÖPNV und Kfz-Verkehr nebeneinander Platz. Die Fahrbahn weist einen neuen Belag auf und die Straßenbahn einen eigenen Gleiskörper.

## ■ Neue Stationen/Haltestellen

Mit neuen Stationen oder Haltestellen kann die Erschließung von Stadtgebieten verbessert sowie die Wirksamkeit und Auslastung vorhandener Strecken erhöht werden. Das ist vor allem bei der Eisenbahn, punktuell aber auch bei der Straßenbahn von Bedeutung. Beispiele dafür sind die neue S-Bahn-Station Freiberger Straße (Abbildung 4) oder die neue Straßenbahnhaltestelle Friedhof Leuben in der Leubener Straße.



Abbildung 4: Neue S-Bahn-Station Freiberger Straße

Bei der Eisenbahn kommen in der Regel Aufzüge zum Einsatz (z. B. bei den S-Bahn-Stationen zwischen Pirna und Dresden Hauptbahnhof). Die Erreichbarkeit der Stationen kann durch zweite Zu-/Abgänge weiter verbessert werden. Ein Beispiel dafür ist der zweite Zugang zum Bahnhof Mitte aus dem Bereich Maxstraße/Kongresszentrum/Friedrichstraße.

Bei der Straßenbahn können Haltestellenkaps (Einstieg direkt von der Gehbahn, z. B. Haltestelle Krankenhaus Friedrichstadt), eine Fahrbanenanhebung im Haltestellenbereich (Einstieg über eine angehobene Fahrbahn, z. B. Haltestelle Weißeritzstraße in der Friedrichstraße) oder Haltestelleninseln (Einstieg von einer vom Gehweg getrennt liegenden Fläche, z. B. Palaisplatz in der Großen Meißenstraße) angewendet werden (vgl. Abbildungen 5 – 7).



Abbildung 5: Haltestellenkap Krankenhaus Friedrichstadt: durch Verschwenken der Borde an das Gleis kann direkt von der Gehbahn in Straßenbahn oder Bus eingestiegen werden.



Abbildung 6: Bei der angehobenen Fahrbahn (hier Haltestelle Weißeritzstraße) wird die Fahrbahn im Bereich der Haltestelle erhöht. Die Fahrgäste warten auf der Gehbahn und können nach Einfahrt der Straßenbahn diese über die angehobene Fahrbahn bequem erreichen.



Abbildung 7: Haltestelleninsel Palaisplatz: Von der Insel, auf der die Fahrgäste warten und einsteigen, kann an beiden Enden die Straße überquert werden. Die Gleisanlagen werden durch das Rasengleis aufgewertet.

#### ■ Verbesserung der Verknüpfungspunkte/Schaffung von Kombipunkten

Nach Einführung des Verbundtarifes (innerhalb des Verbundraumes gilt ein Fahrschein für alle Verkehrsmittel des ÖPNV) im Mai 1998 gewinnt die Vernetzung und Abstimmung innerhalb des ÖPNV zunehmend an Bedeutung. Durch die Verbesserung der Infrastruktur verkürzen sich Wege und die Fahrgäste können sich besser informieren sowie orientieren. Als Beispiel sei auf die Stationen Mitte oder Dobritz verwiesen, bei der nicht nur die Wege verkürzt wurden, sondern auch Eisenbahn, Straßenbahn und Bus gemeinsam in den Anzeigen dargestellt werden (vgl. Abbildung 8).

Gegenwärtig erfolgt eine Weiterentwicklung der ÖPNV-Verknüpfungspunkte zu Kombipunkten, die eine Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel verbessern. Dabei wird der individuelle Verkehr (Fahrrad: B+R, PKW: P+R, car sharing) bei den ÖPNV-Verknüpfungspunkten einbezogen.

In den nachfolgenden Kapiteln 4 und 5 soll ausführlich über einzelne Vorhaben berichtet werden, die eine Aufwertung der Infrastruktur unterstützen. Der auf der Mittelseite dieser Broschüre vorhandene Plan bietet dabei einen grafischen Überblick über das Dresdner Eisenbahn- und Straßenbahn-Netz und veranschaulicht die in den letzten Jahren umgesetzten Baumaßnahmen. Die Maßnahmen bei der Eisenbahn sind mit den Buchstaben A – W, die der Straßenbahn mit den Zahlen 1 – 30 gekennzeichnet (Abbildung 9).

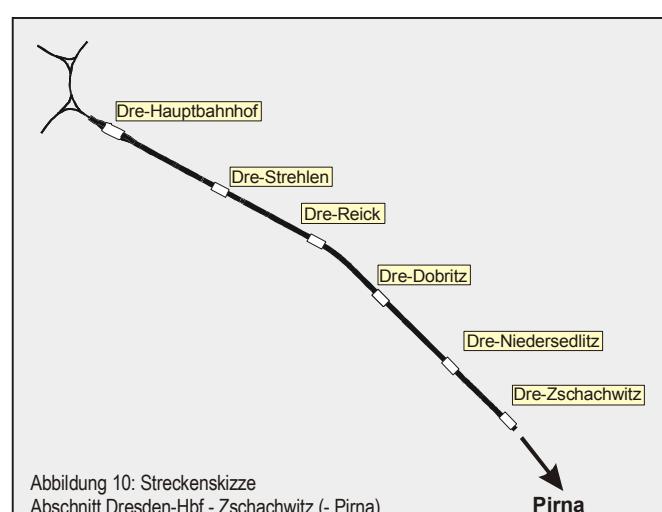


Abbildung 8: Station Dobritz: Verknüpfung von Eisenbahn, Straßenbahn und Bus. Die Anzeigetafeln auf den Bahnsteigen zeigen die Abfahrten aller Verkehrsmittel an.

### 4. Umgesetzte Vorhaben und Planungen bei der Eisenbahn

#### 4.1 Streckenabschnitt Pirna – Dresden Hbf

Der Umbau der Bahnanlagen zwischen Pirna und Dresden-Hauptbahnhof (vgl. Abbildung 10) konnte im Dezember 2004 abgeschlossen werden. Fernbahn und S-Bahn haben gesonderte Gleise bekommen. Das Gleisbett, die Entwässerung und die Oberleitungsanlage wurden komplett umgebaut. Geleitet durch die 1999 in Betrieb genommene Betriebszentrale in Leipzig erfolgt die Fernbedienung aller Weichen und Signale durch neue Elektronische Stellwerke (ESTW). Für notwendige Eingriffe in die Natur erfolgte eine Kompensation durch umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen.



Die Stationen Zschachwitz, Niedersedlitz, Dobritz und Reick (vgl. Abbildung 11) wurden vollständig umgebaut, die Station Strehlen denkmalgerecht saniert. Alle Stationen sind als Inselbahnsteig mit behindertengerechten Zugängen ausgeführt. Die Haltepunkte Dobritz (A) und Reick (B) wurden in ihrer Lage an die Bedürfnisse der Fahrgäste angepasst und erfüllen jetzt alle Kriterien an eine moderne ÖPNV-Übergangsstelle. Zusätzlich zum behindertengerechten Aufzug, der den S-Bahnsteig und die ÖPNV-Haltestelle direkt verbindet, haben die Fahrgäste in Dobritz die Möglichkeit, eine Fahrstiege am östlichen Widerlager zu nutzen.

Unter Berücksichtigung der geplanten Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes in Niedersedlitz (C) wurde ein neuer Bahnsteigzugang am westlichen Bahnsteigende geschaffen, der auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nutzbar ist. Die neue Bahnsteiglage von Reick befindet sich unter Beachtung der städtebaulichen Entwicklung direkt auf der Eisenbahnüberführung Lohrmannstraße und gewährleistet somit auch hier kurze Umsteigewege zum Busnetz der Dresdner Verkehrsbetriebe AG.



Abbildung 11: Hp Dresden-Reick mit P+R/B+R-Anlage

Der Bahnsteig des Haltepunktes Strehlen (D) wurde bereits 1995 saniert. Der Zugangsbereich ist im Jahr 2004 denkmalgerecht renoviert und um einen behindertengerechten Aufzug ergänzt worden (vgl. Abbildung 12).

Um die betroffenen Anlieger zu schützen, hat die Deutsche Bahn AG im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms der Bundesregierung eine ca. 265 m lange Lärmschutzwand im Bereich zwischen Oskarstraße und Franz-Liszt-Straße (E) gebaut.

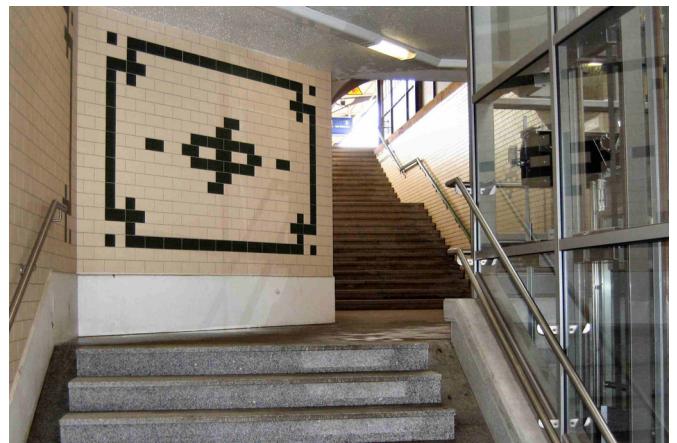


Abbildung 12: Hp Dresden-Strehlen, denkmalgerecht saniert Eingangsbereich

#### 4.2 Streckenabschnitt Dresden-Hbf – Dresden-Neustadt

Dieser Bauabschnitt, Baubeginn war im November 2001, umfasst so anspruchsvolle Elemente wie den Teilneubau der (Eisenbahn-)Marienbrücke, den kompletten Umbau des Bahnhofs Dresden-Mitte, die aufwändige Sanierung der Stützmauern entlang der Könneritzstraße und den Stationsneubau Freiberger Straße (Abbildung 13).

Die neue S-Bahn-Station Freiberger Straße (F) wurde nach etwa einjähriger Bauzeit im Dezember 2004 in Betrieb genommen. Nach der Station Dresden-Flughafen ist dieser Neubau bereits die zweite neue S-Bahn-Station innerhalb von wenigen Jahren in Dresden. Der Haltepunkt erschließt nicht nur das World-Trade-Center und die umliegenden Areale sondern wird zukünftig einen wesentlichen Anteil an der Entwicklung des südwestlichen Innenstadtrandgebietes haben.

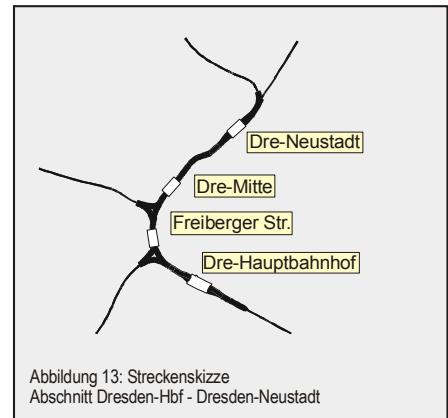


Abbildung 13: Streckenskizze Abschnitt Dresden-Hbf - Dresden-Neustadt

Zur Verminderung der Trennwirkung des Bahndamms wurde die mehr als 40 Jahre nicht nutzbare Eisenbahnüberführung Ehrlichstraße (G) als neue Rad- /Fußwegverbindung zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen Löbtau und Friedrichstadt umgebaut und nach Beendigung der Bahnbaumaßnahmen und dem Straßenbau an der Könneritzstraße wieder geöffnet (Abbildung 14)



Abbildung 14: Fußgänger- und Radfahrtunnel Ehrlichstraße

Nach einer Teilinbetriebnahme im Januar 2003 konnte im Oktober 2004 auch der 2. Inselbahnsteig im Bahnhof Mitte (H) „ans Netz gehen“. Nunmehr können Nahverkehr und Fernverkehr auf getrennten Gleisen ohne gegenseitige Beeinträchtigungen bei Betriebsstörungen zeitgleich zwischen Dresden-Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt verkehren. Erwähnung finden soll an dieser Stelle die bauliche Realisierung des neuen Personentunnels am nördlichen Bahnsteigende. Mit ihm werden die Wegebeziehungen zu Zielen im nördlichen Einzugsbereich des Bahnhofs deutlich verbessert und verkürzt (Abbildung 15).



Abbildung 15: Neuer Bahnsteigtunnel am Bahnhof Dresden-Mitte

Die Rekonstruktion der Marienbrücke (I) war durch den schlechten baulichen Zustand und die gewachsenen verkehrlichen Ansprüche erforderlich (Abbildung 16). Nach einer Teilinbetriebnahme im Januar 2003 wurde die neue, nunmehr fünfgleisige Marienbrücke (2 Gleise S-Bahn, 2 Gleise Fern- und Regionalbahn, 1 Güterzuggleis) am 19. April 2004 eingeweiht.

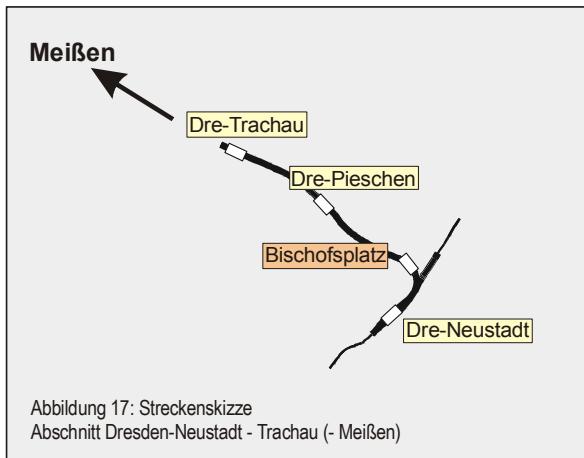


Abbildung 16: Foto Marienbrücke nach Umbau

Der Umbau der Gleisanlagen am Bahnhof Dresden-Neustadt (J) sowie der betroffenen Eisenbahnüberführungen Leipziger Straße und Eisenbahnstraße hat Anfang 2006 begonnen und wird sich über mehrere Jahre bis nach 2010 erstrecken. Das Reisezentrum und das Dach des Bahnhofs Dresden-Neustadt wurden bereits zum 100-jährigen Jubiläum des Bahnhofs im Jahr 2001 rekonstruiert. Mittelfristig werden auch die Bahnsteige und Bahnsteigzugänge des Bahnhofs Dresden-Neustadt modernisiert.

#### 4.3 Streckenabschnitt Dresden-Neustadt – Meißen-Triebischtal

Nach Abschluss eines sehr aufwändigen Planfeststellungsverfahrens für den Planungsabschnitt Dresden-Neustadt bis Coswig wurde Mitte 2006 mit ersten Bauarbeiten begonnen (Abbildung 17). Das Vorhaben S-Bahn-Ausbau lässt sich im Abschnitt bis Coswig nur zeitgleich mit dem Ausbau der Fernbahnstrecke Leipzig – Dresden realisieren. Analog dem Ausbau Richtung Pirna wird auch in diesem Abschnitt eine viergleisige Anlage für Streckengeschwindigkeiten von 120 km/h für die S-Bahn und 160 km/h für den Fernverkehr hergestellt. Von besonderem Interesse für den Fahrgäst sind natürlich auch hier die Umbau-/Neubaumaßnahmen an den S-Bahn-Haltepunkten.



In Höhe des Bischofsplatzes (K) soll die dritte neue S-Bahn-Station in Dresden gebaut werden. Diese Station wird die Wirksamkeit der S-Bahn im Stadtverkehr erhöhen und die Quartiererschließung des Stadtteilzentrums um Schauburg und Bischofsplatz verbessern. Unter Berücksichtigung des Lärm minderungsplanes für das Hechtviertel ist im Bereich zwischen den Eisenbahnüberführungen Fritz-Reuter-Straße und Johann-Meyer-Straße eine Lärmschutzwand von ca. 100 m Länge geplant (L).

Der Haltepunkt Pieschen (M) wird als Inselbahnsteig umgebaut und bekommt zusätzlich zur Treppe einen behindertengerechten Aufzug. Die Bahnsteiglage wird beibehalten und gewährleistet weiterhin kurze Umsteigewege zu den Bushaltestellen.

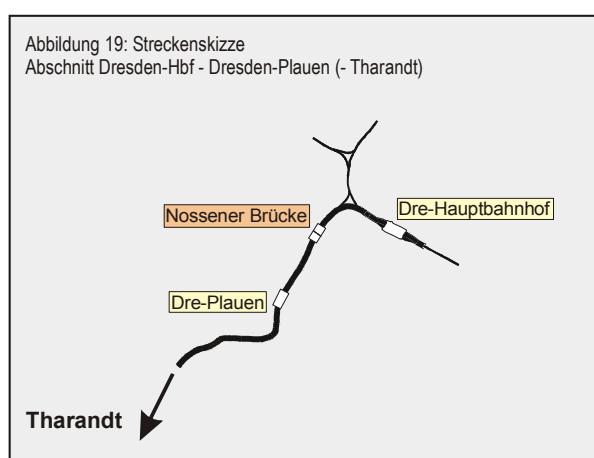
Die Bahnsteiglage von Trachau (N) wird den verkehrlichen und städtebaulichen Erfordernissen angepasst. Der Bahnsteig wird in westliche Richtung „umgeklappt“ und hat zukünftig Zugangsmöglichkeiten von der Straße Am Trachauer Bahnhof (wie bisher) und neu aus Richtung Leipziger Straße. Damit entsteht durch die bereits realisierte Verschiebung der Straßenbahnhaltestelle ein weiterer Verknüpfungspunkt des SPNV mit dem städtischen Nahverkehr in Dresden (vgl. Übersichtsplan Abbildung 18).



#### 4.4 Streckenabschnitt Dresden-Hbf – Tharandt

Dieser Streckenabschnitt ist Teil der vom Hochwasser im August 2002 schwerstgeschädigten so genannten „Sachsenmagistrale“. Der Wiederaufbau der Bahnbrücken und Stützmauern im Bereich der Weißeritz erfolgte unter Berücksichtigung der Flutereignisse. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003 konnte die Strecke für den Zugverkehr wieder freigegeben werden.

Der das Stadtgebiet Dresdens betreffende Abschnitt der „Sachsenmagistrale“ zwischen dem Haltepunkt Dresden-Plauen (O) und dem Hauptbahnhof ist noch umzubauen (Abbildung 19). Gegenwärtig stehen dafür aber keine Finanzmittel zur Verfügung.



Zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen soll zukünftig auch die S-Bahn-Linie S 3 in der Nordhalle des Hauptbahnhofs bahnsteiggleich mit den Linien S 1 und S 2 verkehren. Voraussetzung dazu ist eine umfangreiche Neuordnung des Gleistrassen im Vorfeld des Hauptbahnhofes. Dabei wird auch die zeitnahe Einrichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes an der Nossener Brücke berücksichtigt.

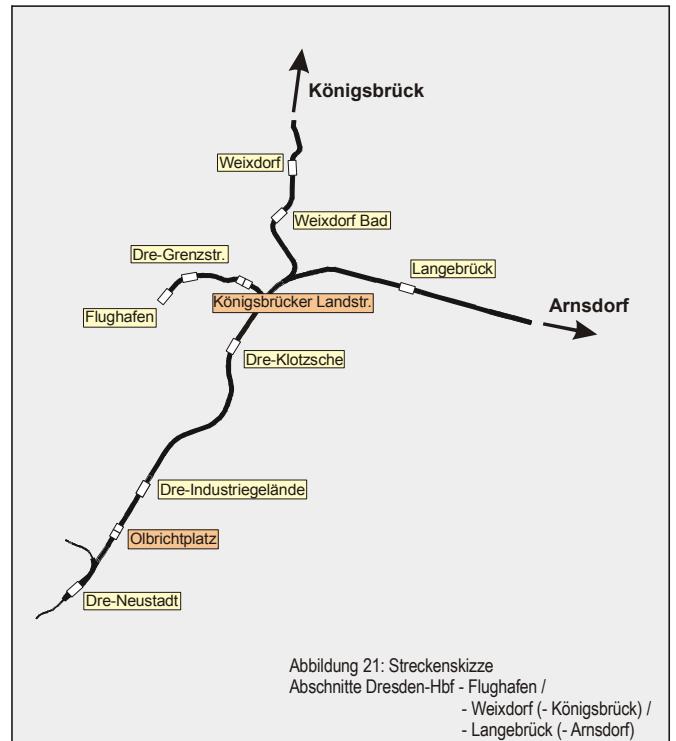
#### 4.5 Streckenabschnitt Dresden-Neustadt – Klotzsche – Dresden-Flughafen

Zeitgleich mit der Einweihung des neuen Flughafen-Terminals (P) erfolgte im März 2001 die Betriebsaufnahme des S-Bahn-Verkehrs zum Flughafen. Der Abzweig von der Hauptstrecke Görlitz - Dresden wurde dabei im Interesse eines störungsfreien und unabhängigen Eisenbahnbetriebes niveaufrei mit einem Überführungsbauwerk ausgeführt. Verbunden damit war eine komplexe Umgestaltung der Gleisanlagen im Bahnhof Dresden-Klotzsche (Q). Grundlegend modernisiert wurde auch der Haltepunkt Dresden-Grenzstraße (R, Abbildung 20).



Abbildung 20: Haltepunkt Dresden-Grenzstraße nach Umbau

Im Jahr 2002 wurde der Streckenabschnitt zwischen Dresden-Neustadt und Dresden-Flughafen elektrifiziert. Damit waren grundlegende infrastrukturelle Voraussetzungen für den durchgehenden elektrischen Betrieb der S-Bahn-Linie S 2 zwischen Pirna/Heidenau und Dresden-Flughafen gegeben.



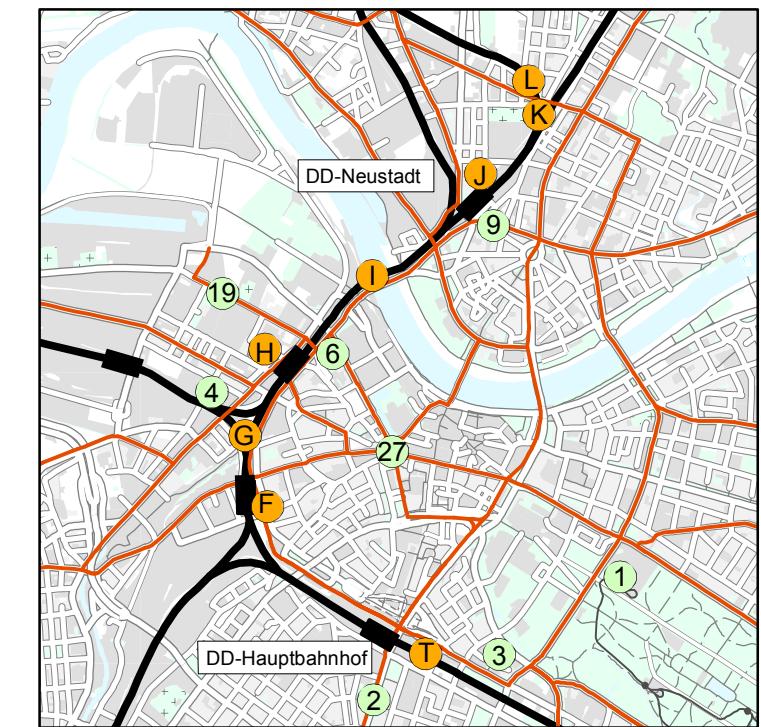
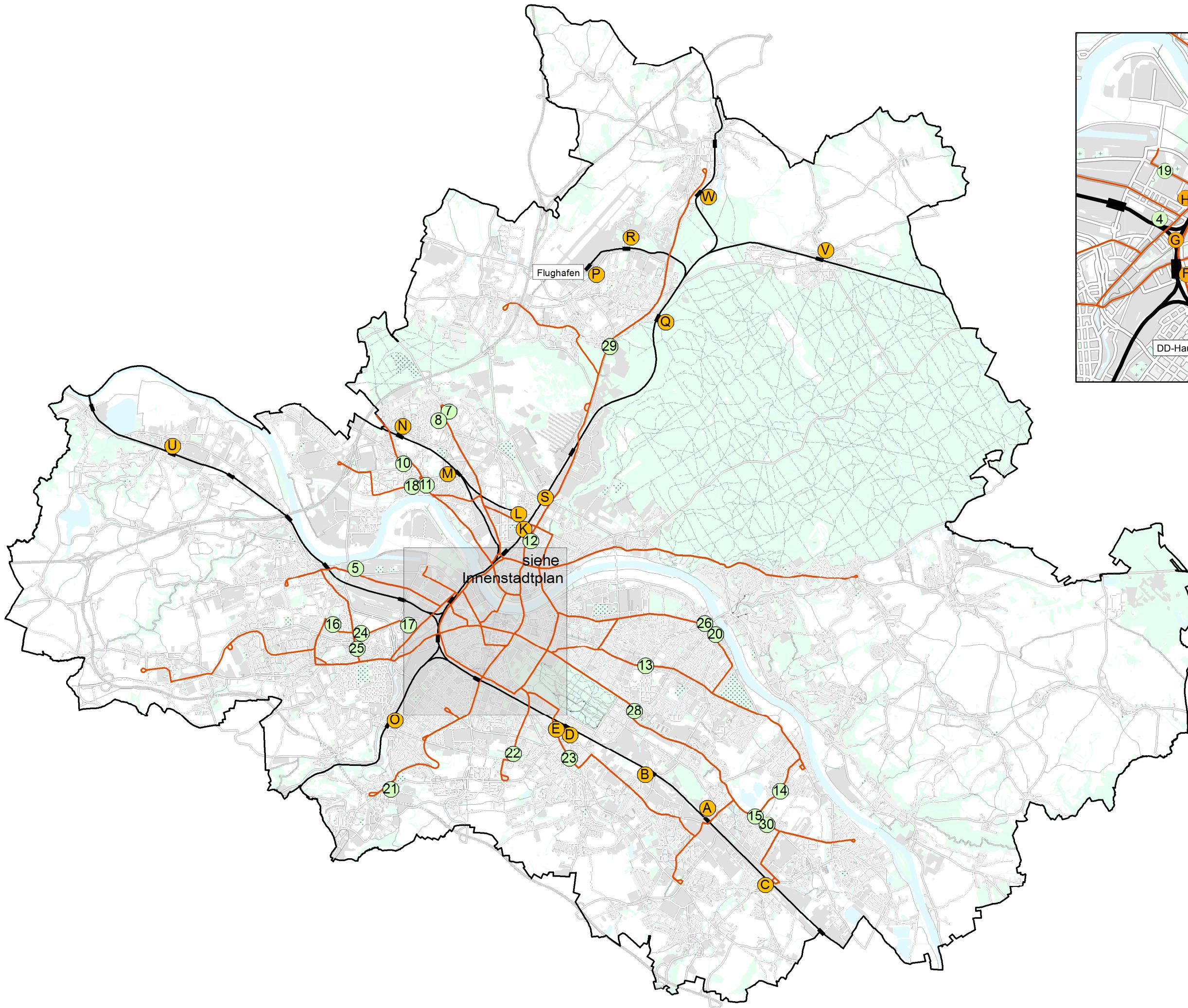
In Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Oberelbe wurde der geplante Haltepunkt Olbrichtplatz (S) als mittelfristige Neubaumaßnahme im Nahverkehrsplan eingeordnet und im Betriebskonzept „Zielnetz 2015“ verankert (das „Zielnetz 2015“ beschreibt u. a. die kurz- und mittelfristigen Infrastrukturvorhaben, die notwendig sind, um einen attraktiven und bedarfsgerechten Schienenpersonennahverkehr im Nahverkehrsraum Oberelbe zu realisieren).

Die Hauptstrecke Görlitz – Dresden ist baulich auf die verkehrlichen Erfordernisse des internationalen Fernverkehrs (EU-Osterweiterung) auszurichten. Im Abschnitt Dresden-Neustadt bis Dresden-Klotzsche ist die Errichtung eines 3. Gleises im Rahmen einer wirtschaftlichen Bewertung zu prüfen.

#### 4.6. Maßnahmen am Hauptbahnhof Dresden

Am Dresdner Hauptbahnhof (T) konzentrieren sich momentan vier unabhängige, aber bautechnologisch eng miteinander verknüpfte Einzelprojekte:

- Neubau bzw. Sanierung der Gleistragwerke Nordhalle,
- Rekonstruktion des Hallendachs,
- Neubau der Gleistragwerke Südhalde,
- Sanierung des Empfangsgebäudes.



Bemerkenswert ist, dass die genannten Projekte ohne größere Einschränkungen des Bahnbetriebes ablaufen. Als erstes Teilprojekt konnte die Erneuerung der Gleistragwerke in der Nordhalle in wesentlichen Bereichen abgeschlossen werden. Bereits im November 2003 wurden die Gleise für den S-Bahn-Betrieb wieder freigegeben.

Veranschlagt mit einer nur zweijährigen Bauzeit wurde die denkmalgerechte Sanierung des Empfangsgebäudes im November 2006 zum Stadtjubiläum abgeschlossen. Im Zuge der Bauarbeiten ist auch die Glaskuppel in alter Schönheit wieder erstanden (Abbildung 22).



Abbildung 22: Kuppelhalle des Dresdner Hauptbahnhofs nach Abschluss der Rekonstruktion des Empfangsgebäudes

Die Sanierung des Hallendachs nach dem Projekt des britischen Architekten Lord Foster wurde ebenfalls 2006 abgeschlossen. Nach über vierjähriger Liegezeit der ersten PTFE-beschichteten Glasfaserbahnen (PTFE = Polytetrafluorethylen) kommt die transluzente Eigenschaft des Materials immer besser zur Geltung.

Ende 2004 begannen die Bauarbeiten an den Gleistragwerken der Südhalde des Hauptbahnhofes. Die Fertigstellung der Südhalde einschließlich Fassade wird auf Grund der komplizierten bautechnologischen Verhältnisse nicht vor Mitte 2009 möglich sein, der Zugbetrieb wurde aber bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2007 aufgenommen. Für den zukünftigen Betriebsablauf werden die Bahnsteige 1 und 2 außerhalb der Halle nicht mehr benötigt und wurden zurückgebaut. Ebenso wurde im Zuge der Sanierung der nachträglich am Gebäude errichtete sogenannte „Laubengang“ parallel zur Bayrischen Straße zurückgebaut. Die Sandsteinfassade entlang der Bayrischen Straße soll wieder in ihren ursprünglichen Zustand versetzt werden.

Die Umgestaltung der Bahnsteige 6 bis 16 einschließlich der Gleisanlagen in der Mittelhalle kann zeitlich noch nicht eingeordnet werden.

#### 4.7 Umfeldgestaltung an Bahnhöfen und Haltepunkten

Zeitnah zu den Bahnbaumaßnahmen der Deutschen Bahn AG hat die Landeshauptstadt in Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG und dem Verkehrsverbund Oberelbe Planungen beauftragt, die auf eine Verbesserung des Umfeldes der jeweiligen Haltepunkte und Bahnhöfe abzielen. Das betrifft den Bau kompletter Übergangsstellen (wie beispielsweise in Dresden-Klotzsche, Abbildung 23) ebenso wie kleinere P+R-Plätze (Dresden-Reick).



Abbildung 23: Übergangsstelle Dresden-Klotzsche. Im Hintergrund die Zufahrt zur P+R-Anlage und die überdachten Fahrradstellplätze

Jüngstes Beispiel in dieser Aufzählung ist die Übergangsstelle Cossebaude (U). Inbetriebnahme war im April 2008. Aktuelle Planungen gibt es für Lan-gebrück (V) und Weixdorf-Bad (W).

Die Gestaltung von „Bahnhofsvorplätzen“ hat im Jahr 2006 erste Ergebnisse gezeigt. Das Umfeld der S-Bahn-Station Freiberger Straße wurde neu gestaltet und die erste Baustufe zur Umgestaltung des Schlesischen Platzes am Bahnhof Neustadt fertiggestellt. Mit dem geplanten Bau des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Dresdner Hauptbahnhof wird auch der Wiener Platz eine neue Funktion erlangen. Gegenwärtig werden Planungen zur Gestaltung des Vorplatzes am Bahnhof Mitte mit allen Beteiligten abgestimmt.

Ergänzend dazu erfolgt von der Landeshauptstadt Dresden für alle S-Bahn-Stationen die Planung moderner Fahrradabstellanlagen. Neben den bereits erwähnten Anlagen in Klotzsche und Reick wurden im Jahr 2006/2007 neue Bike+Ride-Anlagen an den Stationen in Zschachwitz, Niedersedlitz, Dobritz, Strehlen, Hauptbahnhof, Freiberger Straße, Bf Mitte und Bf Neustadt errichtet. Dieses Programm wird in den nächsten Jahren fortgeführt.

## 5. Umgesetzte Vorhaben und Planungen bei der Straßenbahn

### 5.1 Allgemeines

Wenn Straßenbahnstrecken umgebaut oder grundhaft saniert werden müssen, ist fast immer der gesamte Straßenraum betroffen. Daher sind bei der Planung solcher Vorhaben alle Nutzungsansprüche an eine Straße einzubeziehen. Das bedeutet, die verkehrlichen Belange

- der Fußgänger (ausreichende Gehwegbreite und Straßenquerungen),
- der Radfahrer (sichere und anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen),
- der ÖPNV-Nutzer (möglichst schnelle und störungsfreie Fahrt, sichere und nutzerfreundliche Haltestellen) und
- der Autofahrer (möglichst unbehinderte Fahrt, Parkmöglichkeiten)

sind miteinander abzustimmen. Bei den Haltestellen kommt als besondere Anforderung hinzu, dass ein sicherer und bequemer Ein-/Ausstieg für die ÖPNV-Kunden einerseits den Weg vom Einstiegsbereich in das Fahrzeug betrifft. Andererseits muss der ÖPNV-Kunde auch sicher und bequem vom Gehweg auf den Einstiegsbereich kommen. Dafür gibt es mit den Haltestellenformen Kap, angehobene Fahrbahn und Insel unterschiedliche Lösungen (vgl. auch Kapitel 3, Abb. 5 – 7 auf S. 4/5).

Gleichzeitig sind die nicht verkehrlichen Anforderungen an Straßenräume zu berücksichtigen. Dazu zählen z. B. das Wohnen, das Geschäftsleben, aber auch, dass sich Fußgänger auf den Fußwegen aufhalten und Gespräche führen. Diese verschiedenen Aspekte müssen unter Beachtung der örtlichen Gegebenheiten und der städtebaulichen Ziele umgesetzt werden. Die aus der Vielzahl der Nutzungsansprüche resultierenden Lösungen stellen nicht

immer das Optimum für jede einzelne Nutzung dar, sondern sind ein Kompromiss, der im Diskussionsprozess unter Abwägung der verschiedenen Anforderungen abgestimmt wurde.

Die folgenden Beispiele geben einen Überblick über die mittlerweile in Dresden angewendete Bandbreite für die Gestaltung von Straßenräumen mit Straßenbahnverkehr. Dabei wurde nicht wie bei der Eisenbahn eine örtliche Einteilung vorgenommen, sondern nach den Ausbauformen

- besonderer Bahnkörper,
- Schaffung eines ausreichend breiten Fahrstreifens neben dem Gleis und
- gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr

unterschieden. Anschließend wird auf die Verknüpfungspunkte eingegangen.

### 5.2. Streckenausbau mit besonderem Bahnkörper für die Straßenbahn

#### ■ Lennéstraße

Wegen des erforderlichen Sanierungsbedarfs der Gleisanlagen und der Fahrbahn wurde die Lennéstraße (1) umgebaut (vgl. Abbildung 24). Dabei sollten auch die Bedingungen für den ÖPNV verbessert werden (Verringerung der Behinderungen, nutzerfreundliche und sichere Haltestellen). Im Ergebnis der Planung ist der mittige Gleisbereich als besonderer Bahnkörper mit einer Anhebung gegenüber den beidseitigen Fahrstreifen um 8 Zentimeter und mit einer optischen Differenzierung (Pflasteroptik) gestaltet worden. Neben dem Gleisbereich gibt es einen Fahr- und einen Radstreifen. Daran schließen sich Baumstreifen und Gehwege an.



Abbildung 24: Lennéstraße: Die Haltestellenform angehobene Fahrbahn (Pollerreihe im hinteren Bildteil) passt sich gut in den geradlinigen Straßenverlauf mit Trennung der Verkehrsarten ein.

Die Haltestelle Großer Garten wurde als angehobene Fahrbahn gestaltet. Das bedeutet, die Fahrgäste warten auf dem Gehweg, bis die Straßenbahn in die Haltestelle eingefahren ist. Dann kann über die (erhöhte) Fahrbahn die Einstiegshilfe erreicht werden, die die gleiche Einstiegshöhe wie ein Kap oder eine Insel gewährleistet (in Dresden 23 cm). Der Ein- und Ausstieg wird durch eine Signalanlage (Halt für den parallelen Kfz-Verkehr) gesichert. Diese Art der Haltestelle und die Führung der Linksabbieger in die Hauptallee auf dem Gleis entspricht den verkehrlichen Erfordernissen und ermöglicht eine gute Einordnung in das städtebauliche Umfeld.

#### ■ Weitere Beispiele

Weitere Beispiele für Umbaumaßnahmen mit besonderem Bahnkörper sind die Fritz-Löffler-Straße (2) (Verlegung der Straßenbahn in Seitenlage mit Rasengleis), die Wiener Straße/Gellertstraße (3), abschnittsweise die Löbtauer Straße (4) und Hamburger Straße (5) sowie die Könneritzstraße (6). Bei der Könneritzstraße wurden im Zuge des Umbaus die getrennten Haltestellen „Haus der Presse“ der Linien 6 und 11 durch eine Verschiebung der Haltestelle zusammengelegt (neuer Name: Kongresszentrum). Damit können an dieser Haltestelle beide Linien erreicht werden.

### 5.3 Schaffung eines ausreichend breiten Fahrstreifens neben dem Gleis und gestalterische Abgrenzung des Gleisbereiches

#### ■ Großenhainer Straße

Die Großenhainer Straße (7) war vor der Sanierung nördlich des Trachenberger Platzes in einem sehr schlechten Zustand (vgl. Abbildung 25). Das betraf nicht nur Gleisanlagen und Fahrbahn; auch die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer waren sehr ungünstig. Die Straße ist in mehreren, zeitlich getrennten Abschnitten grundhaft saniert und umgestaltet worden. Dabei war neben den verkehrlichen Belangen die vorhandene Bebauung mit einer teilweisen Geschäftsnutzung besonders zu berücksichtigen.

Der neue Querschnitt besteht aus dem Gleisbereich in Mittellage, beidseitig jeweils einem Fahrstreifen, an die sich Rad- und Gehwege bzw. teilweise Parkmöglichkeiten anschließen. Durch die unterschiedliche Gestaltung des Gleisbereiches und der Fahrbahn soll die Nutzung des Fahrstreifens neben dem Gleis unterstützt werden (vgl. Abbildung 26). Durch die getrennte Verkehrsführung und die Gestaltung der Knotenpunkte wird der Gleisbereich im Regelfall nicht befahren.



Abbildung 25: Großenhainer Straße vor der Sanierung: unattraktiver Straßenraum, Straßenschäden, keine sichere und bequeme Haltestelle, keine Radverkehrsanlagen



Abbildung 26: Umgestaltung der Großenhainer Straße: Neuordnung des Straßenraumes für alle Verkehrsarten, Gleisbereich und Fahrbahn sind unterschiedlich gestaltet

Die Haltestelle Trachenberger Straße liegt im ersten Bauabschnitt. Da zum damaligen Zeitpunkt die Haltestellenform „angehobene Fahrbahn“ noch nicht angewandt wurde, konnte diese Haltestelle nicht nutzerfreundlich umgebaut werden. Bei der Haltestelle Dorothea-Erxleben-Straße (8), die später realisiert wurde, war es dagegen möglich, mehrere zum damaligen Zeitpunkt für Dresden neue Elemente umzusetzen. Das betrifft die Führung des Linksabbiegeverkehrs zwischen den Gleisen, parallel liegende Haltestellenkaps in einer Hauptverkehrsstraße und die Befahrung eines Haltestellenkaps für Anwohner sowie die Anlieferung (vgl. Abbildung 27). Die unmittelbare Nähe von Haltestelle und Geschäften bewirkt sowohl eine Belebung der Geschäftstätigkeit als auch ein angenehmes Warten für die Fahrgäste.



Abbildung 27: Haltestelle Großenhainer Straße/D.-Erxleben-Straße in der Großenhainer Straße: vor der Haltestelle Linksabbieger zwischen den Gleisen. Durch das flächensparende Haltestellenkap kann Platz für Radfahrer und die Anlieferung auf der verbreiterten Gehbahn gewonnen werden.

Die Funktionsfähigkeit dieser Lösung hat sich bestätigt, so dass inzwischen die beschriebenen Elemente bei anderen Bauvorhaben eingesetzt werden.

#### ■ Weitere Beispiele

Die Antonstraße (9) zwischen Albertplatz und Bahnhof Neustadt war vor dem Umbau durch häufige Behinderungen zwischen Straßenbahn und Kfz-Verkehr bekannt. Der Fahrstreifen neben dem Gleis war nicht ausreichend breit. Daher wurde der Fahrstreifen neben dem Gleis in ausreichender Breite hergestellt und der Gleisbereich optisch unterschiedlich zur Fahrbahn gestaltet. Die einstreifige Verkehrsführung neben dem Gleis wird neben der Verkehrsführung an den Knotenpunkten zusätzlich durch eine spezielle „Riffellinie“ unterstützt (vgl. Abbildung 28).



Abbildung 28: Antonstraße: Mit der Umgestaltung und dem Knotenpunktausbau wurden die gegenseitigen Behinderungen zwischen ÖPNV und Kfz-Verkehr beseitigt. Der Gleisbereich ist gestalterisch von der Fahrbahn abgegrenzt.

Auch in der Leipziger Straße (10) wurde abschnittsweise der Gleisbereich in Mittellage mit optisch unterschiedlicher Gestaltung zum angrenzenden Fahrstreifen umgesetzt. An den Haltestellen Geblerstraße (stadtwärts) und Mickten (landwärts) wird der Linksabbiegeverkehr zwischen den Gleisen geführt. Insbesondere bei der Haltestelle Mickten (11) konnte durch die geänderte Führung des Linksabbiegeverkehrs und die Veränderung der stadtwärtigen Haltestelle (Insel) der Verkehrsablauf insgesamt günstiger gestaltet werden (vgl. Abbildungen 29 und 30).



Abbildung 29: Leipziger Straße in Mickten (Blickrichtung Süd): vor dem Umbau behindern Linksabbieger die Straßenbahn, die Haltestellen sind nicht nutzerfreundlich.



Abbildung 30: Leipziger Straße in Mickten (Blickrichtung Nord): Mit der Umgestaltung wurde die landwärtsige Straßenbahn an die Gehbahn verschwenkt sowie die Haltestellen behindertengerecht hergestellt. Die Linksabbieger zwischen den Gleisen verbessern den Verkehrsablauf.

Die nach langjährigen Diskussionen beschlossene Planung für die Königsbrücker Straße zwischen Louisestraße und Bischofsweg (12) orientiert sich an den in diesem Abschnitt beschriebenen Grundsätzen. Ähnliches gilt für die Borsbergstraße/Schandauer Straße (13), deren Ausbaukonzept im Herbst 2008 beschlossen wurde.

#### 5.4. Gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr

##### ■ Leubener Straße

Der Ansatz, Straßenbahn und Kfz-Verkehr gemeinsam in der Fahrbahn zu führen, lässt sich in Dresden wegen des ausgedehnten Streckennetzes der Straßenbahn und der städtebaulichen Gegebenheiten an vielen Stellen nicht vermeiden. So wies z. B. die Leubener Straße (14) vor dem Umbau mit Ausnahme der Haltestellen eine eingleisige Führung der Straßenbahn in der Fahrbahn auf. Neben diesem Gleis war kein ausreichend breiter Fahrstreifen für beide Fahrtrichtungen vorhanden. Das war sowohl für die Straßenbahn als auch den Kfz-Verkehr sehr schwierig, weil der Kfz-Verkehr teilweise bei entgegenkommender Straßenbahn auf die Gegenfahrbahn ausweichen musste.

Mit dem Umbau wurde die Straßenbahn zweigleisig in die Fahrbahn verlegt, so dass nun eine gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr in jede Fahrtrichtung erfolgt. Der vorhandene Verkehrsraum und die städtebauliche Situation (möglichst Erhalt der Vorgärten) erlaubte keine weitere grundlegende Veränderung. Daher wurde die verbleibende Fläche größtenteils für den Gehweg genutzt, der von Radfahrern unter Beachtung der Fußgänger mitgenutzt werden darf (Gehweg, Radfahrer frei). An ausgewählten Stellen konnten straßenbegleitende Park- bzw. Haltemöglichkeiten berücksichtigt werden.

Am Friedhof Leuben (15) wurde eine neue Straßenbahnhaltestelle eingeordnet, um die Erschließung von Leuben (Wohngebiet Zamenhofstraße) zu verbessern. Da die Verkehrsfläche an dieser Stelle nur geringfügig erweitert werden konnte und eine Trennung des Geradeausverkehrs und des Linksabbiegeverkehrs am Knotenpunkt notwendig war, wurde eine neue Haltestellenvariante umgesetzt. Diese basiert auf einer Anhebung der Fahrbahn im Haltestellenbereich. Als neues Element wurde der Linksabbiegeverkehr „unten“ im Gleisbereich geführt, d. h. zwischen Geradeausverkehr und Linksabbiegeverkehr gibt es die Einstiegskante der Haltestelle (vgl. Abbildungen 31 und 32). Bisherige Beobachtungen bestätigen die Funktionalität dieser Lösung.



Abbildung 31: Kreuzung Leubener Straße/Pirnaer Landstraße vor ...

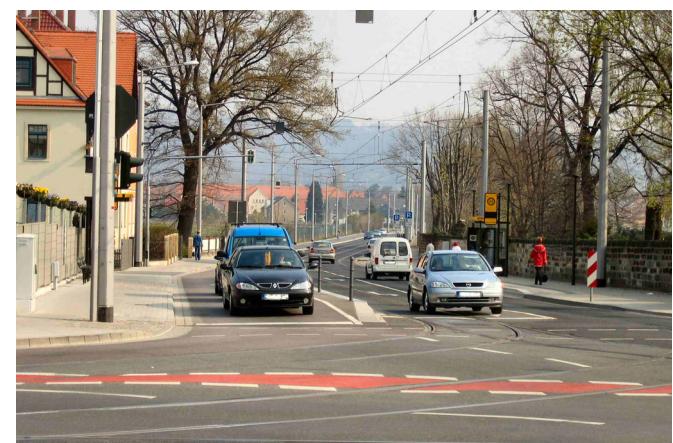


Abbildung 32: ... und nach dem Umbau. Mit der neuen Haltestelle konnten die Verkehrsflächen neu geordnet werden. Die getrennte Führung des Linksabbiegens im Gleisbereich neben der angehobenen Fahrbahn ermöglicht einen sicheren und günstigen Verkehrsablauf.

##### ■ Weitere Beispiele

Die gemeinsame Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr ist in der Steinbacher Straße (16), Cottaer Straße (17), Sternstraße (18), Friedrichstraße (19) und teilweise Tolkewitzer Straße (20) umgesetzt worden. Das gilt auch für die Karlsruher Straße (21), die Paradiesstraße (22) und die Lockwitzer Straße (23), die vor kurzem saniert wurden. Bei vielen dieser Straßen ist es im Unterschied zur Leubener Straße möglich, zumindest abschnittsweise straßenbegleitende Anliefermöglichkeiten/Parken zu gewährleisten.

In diesen Fällen wird in der Regel an den Kreuzungen/Einmündungen der Fußweg vorgezogen, um die Sicherheit für Fußgänger bei Straßenquerungen und für einbiegende Kfz zu erhöhen (ausreichende Sicht zwischen den Verkehrsteilnehmern).

Die Planung für die Pennricher Straße (24) und die Rudolf-Renner-Straße (25), die gegenwärtig erfolgt, wendet die beschriebenen Planungsgrundsätze zur gemeinsamen Führung von Straßenbahn und Kfz-Verkehr ebenfalls an.

### 5.5. Verknüpfungspunkte zwischen Straßenbahnen bzw. Bussen

#### ■ Schillerplatz

Am Schillerplatz (26) ist der gemeinsame Halt von Straßenbahnen und Bussen unmittelbar an den Geschäften mit nutzerfreundlichen Haltestellen umgesetzt worden. Der allgemeine Kfz-Verkehr wird nicht durch den Haltestellenbereich geführt. Für die Anlieferung sind angrenzend spezielle Ladebuchten vorgesehen. Durch die Verknüpfung einer Vielzahl von ÖPNV-Linien in einem Ortsteilzentrum entsteht eine Belebung, die sowohl das Geschäftsleben unterstützt als auch das Warten auf den ÖPNV angenehmer gestaltet (Abbildung 33).



Abbildung 33: Zentralhaltestelle Schillerplatz: Der direkte Halt vieler ÖPNV-Linien an den Geschäften ist sowohl für ÖPNV-Nutzer als auch für Gewerbetreibende vorteilhaft

#### ■ Postplatz

Wohl kaum ein Verkehrsbauvorhaben hat so viele Diskussionen ausgelöst wie der Postplatz (27). Das betrifft sowohl die städtebaulichen und stadtgestalterischen Vorstellungen als auch die Verkehrsgestaltung für ÖPNV, Kfz-Verkehr, Radfahrer und Fußgänger. Die Umsetzung entspricht den politischen Vorgaben, die nach intensiven Diskussionen unter Beachtung der städtebaulichen Ziele mehrheitlich beschlossen wurden.

Die neue Lage der Haltestellen befindet sich „über Eck“ in der Wilsdruffer Straße und in der Wallstraße. Bei einem Umstieg zwischen bestimmten Fahrtrichtungen müssen die Fahrgäste zur Haltestelle in der anderen Straße gelangen. Die Doppelhaltestellen, die aus verkehrlichen und betrieblichen Gründen notwendig sind, verlängern die Haltestellen und damit die Wege. Um die Erreichbarkeit der Haltestelle in der Wilsdruffer Straße zu verbessern, wurden die Haltestellbereiche zur Fahrbahn nicht mit einem Geländer abgegrenzt, so dass Fußgänger über die gesamte Länge von der Gehbahn auf die Haltestelle gelangen können. Die Gestaltung der Fahrbahn im Umfeld des Platzbereiches und der Haltestelle (Pflaster und Tempo 20) unterstützt diesen Ansatz (vgl. Abbildung 34). Das Umsteigen wird durch eine komplexe Fahrtziel- und Abfahrtsanzeige unterstützt. Die markante, auffällige Gestaltung der Überdachung hebt die Haltestelle deutlich von der Umgebung ab.

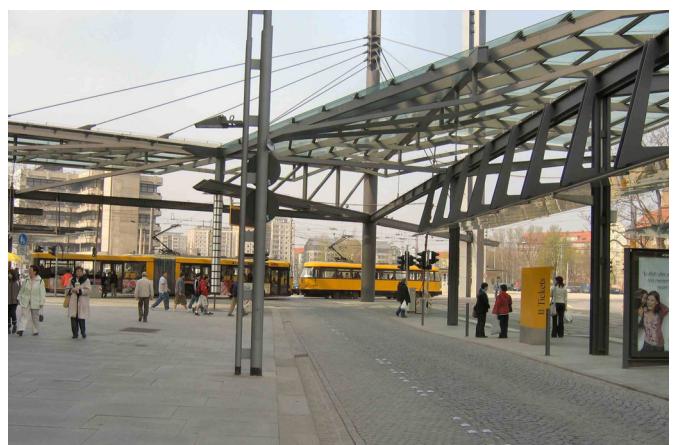


Abbildung 34: Postplatz: besondere Straßenraum- und Haltestellengestaltung

An der Haltestelle Zwinglistraße (28) wurde durch Haltestellenverlegung und -ausbau ein gemeinsamer Halt von Straßenbahn und Bus an einem Bahnsteig möglich. Gleches gilt für die Haltestelle Infineon Nord (29). Die Haltestelle Altleuben (30) wird gegenwärtig in ähnlicher Art geplant, wobei dort Haltestellenkaps vorgesehen sind.

## 6. Ausblick

Insgesamt ist festzustellen, dass durch die umfangreichen Infrastrukturmaßnahmen der große Nachholbedarf seit 1990 schrittweise abgebaut werden konnte. Die Sanierung und Aufwertung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr von Morgen wird schrittweise fortgesetzt. Dabei werden die in dieser Broschüre beschriebenen Elemente genutzt und weiterentwickelt.

Schwerpunkte der künftigen Ausbaumaßnahmen sind neben der Königsbrücke Straße die Bautzner-/Bautzner Landstraße sowie der Verkehrszug Borsberg-/Schandauer Straße. Auch sollen Neubauprojekte für die Straßenbahnerweiterung auf ihre Machbarkeit geprüft werden. Die Schaffung weiterer Haltepunkte bei der Eisenbahn, neuer Verknüpfungsstellen zwischen den Verkehrsträgern und die Errichtung weiterer Kombipunkte wird fortgesetzt.

In Zukunft wird es stärker als bisher darauf ankommen, die Mobilität effektiv zu managen. Mobilitätsmanagement ermöglicht es, die vorhandene Infrastruktur besser zu nutzen und zugleich die Belastungen durch den entstehenden Verkehr zu verringern. Die vielgestaltigen Mobilitätsmanagementmaßnahmen basieren wesentlich auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Für den Bereich des öffentlichen Verkehrs können als Beispiele die vielfältigen Informationsmöglichkeiten (Internet, Info-Terminals, WAP, SMS, Anzeige der Haltestellenabfahrten auf Bildschirmen) sowie das Job-Ticket genannt werden. Diese und weitere Maßnahmen sind zukünftig verstärkt auszubauen.



# **www.dresden.de/mobilitaet**

---

## **Impressum**

Herausgeber:  
Landeshauptstadt Dresden  
Die Oberbürgermeisterin

Hauptabteilung Mobilität  
Telefon (0351) 4 88 34 51  
Telefax: (0351) 4 88 32 75  
E-Mail mobiltaet@dresden.de

Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
Telefon (0351) 4 88 23 90  
und (0351) 4 88 26 81  
Telefax (0351) 4 88 22 38  
E-Mail presseamt@dresden.de

Postfach 12 00 20  
01001 Dresden  
www.dresden.de

Bilder:  
Titelblatt Rolf Kubasch  
Abbildungen 2, 3, 5, 6, 7, 8, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34 Axel Wittstock  
Abbildungen 4, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23 Rolf Kubasch  
Abbildungen 1, 9, 18 Hauptabteilung Mobilität

November 2008

Kein Zugang für elektronisch signierte und verschlüsselte Dokumente. Verfahrensanträge oder Schriftsätze können elektronisch, insbesondere per E-Mail, nicht rechtswirksam eingereicht werden. Dieses Informationsmaterial ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt Dresden. Es darf nicht zur Wahlwerbung benutzt werden. Parteien können es jedoch zur Unterrichtung Ihrer Mitglieder verwenden.