



2020  
Neue Wege mit der Tram

# Stadtbahn Dresden

## Das Gesamtprogramm

*Wir bewegen Dresden.*

 **DVB**  
DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE AG



**Stadtbahn  
Dresden**

## Aus Bus mach Bahn

Die Buslinie 61 ist ständig überfüllt – vor allem im Bereich der Technischen Universität. Zu Stoßzeiten fahren die Busse bereits alle zwei Minuten. Mehr ist nicht möglich, die Kapazitätsgrenze längst erreicht. Wir wollen, dass sich die Fahrgäste in unseren Verkehrsmitteln wohl fühlen und planen deshalb, auf der „61“ Straßenbahnen statt Busse einzusetzen. Um dieses Ziel zu erreichen, müssen neue Gleistrassen entstehen. Entsprechend der vom Stadtrat beschlossenen Prioritäten sollen zunächst zwischen Löbtau und Strehlen sowie zwischen Bühlau und Weißig Bahnschienen integriert werden. Unter dem Namen „Stadtbahn Dresden 2020“ sind beide Projekte vereint. Die Pläne dafür finden Sie in diesem Faltblatt.

Wir hoffen, dass nach dem Freistaat Sachsen auch der Bund seine finanzielle Unterstützung zusagt. Erste Befragungen zeigen, dass die Dresdner die beiden Straßenbahn-Neubauprojekte befürworten. Viele Menschen empfinden Bahnfahren angenehmer als Busfahren. Neue Tram-Verbindungen schaffen deshalb nicht nur mehr Komfort für bestehende Kunden, sondern ziehen auch neue Fahrgäste an. Damit ist auch mehr Platz auf der Straße für diejenigen, die ihn wirklich brauchen.

Reiner Zieschank  
Vorstand Finanzen und Technik

Hans-Jürgen Crede  
Vorstand Betrieb und Verkehr

# Dresden wächst, die Straßenbahn auch!

Die Dresdner lieben ihre Stadt und sind stolz darauf, dass sie sich so dynamisch entwickelt. Mehr Einwohner und Gäste verursachen aber auch mehr Verkehr. Und mehr Verkehr darf nicht zu mehr Stau, Lärm und schlechter Luft führen. Dresden ist vor allem auch wegen seiner hohen Lebensqualität so beliebt. Wir müssen deshalb alles daran setzen, die Schönheit unserer Stadt zu erhalten und weiter zu verbessern.

Wenn wir es schaffen, das Programm „Stadtbahn Dresden 2020“ umzusetzen, sind wir bestens darauf vorbereitet, noch mehr Menschen bequem und umweltfreundlich durch Dresden zu befördern. Das hilft auch denen vorwärtszukommen, die auf ihr Auto angewiesen sind.

Seit nunmehr 140 Jahren rollen Straßenbahnen durch Dresden. Weltweit liegt die Tram im Trend. Bahnen sind leistungsfähiger und umweltfreundlicher als Busse, stoßen am Einsatzort keine Emissionen aus. Günstige Straßenbahnverbindungen zum TU-Campus würden die Entwicklung der renommierten Bildungs- und Forschungseinrichtung weiter beflügeln. Dasselbe gilt für die prosperierende Ortschaft Weißfölg.



# Ein Programm, zwei Projekte

Das Programm „Stadtbahn Dresden 2020“ umfasst die Straßenbahn-Neubauprojekte:

- Löbtau – Südvorstadt – Strehlen
- Bühlau – Weißig

Auf diesen Abschnitten soll die überlastete Buslinie 61 auf einen leistungsfähigeren Straßenbahnbetrieb umgestellt werden. Eine Voruntersuchung zeigt, dass die Straßenbahn-Neubaustrecken grundsätzlich baulich machbar, verkehrlich zweckmäßig und volks- und betriebswirtschaftlich sinnvoll sind. Die Wirksamkeit des Programms „Stadtbahn Dresden 2020“ ergibt sich durch die auf den Neubaustrecken aufbauenden Liniennetzänderungen bei den Straßenbahnlinien 7 und 9 und der Buslinie 61.

## Grundlagen der Planung

Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Landeshauptstadt Dresden (INSEK)

- Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden in seiner Fortschreibung von 2003
- Prioritätenliste für Straßenbahn-Neubaustrecken der Landeshauptstadt Dresden 2010
- Strukturdaten- und Verkehrsprognosen des Jahres 2020



So könnte die Nürnberger Straße mit der geplanten Straßenbahntrasse aussehen.



So könnte der Zelesche Weg mit der geplanten Straßenbahnasse aussehen.

# 2020 Stadtbahn Dresden

Neue Wege mit der Tram

## Projekt 1: Löbtau-Strehlen

- Linie 7 (Planfall)
- Linie 9 (Planfall)
- Linie 13 (Planfall)
- Linie 61 (Planfall)
- weiteres Straßenbahnnetz
- Neubaustrecke
- X Rückbau
- S gepalteter S-Bahn-Haltepunkt
- S S-Bahn-Haltepunkt

**Nössener Brücke**  
Eine ingenertechnische Herausforderung ist die Führung der Stadtbahn über die Nössener Brücke. Hierfür werden verschiedene Varianten untersucht. An der Eisenbahnüberführung soll ein neuer Verknüpfungspunkt zwischen Straßenbahn und S-Bahn entstehen.

**Nürnbergger Straße**  
Bis zum Nürnbergger Platz sollen ein besonderer Bahnkörper mit Rasengrün in Mittellage, separate Linksabgabespuren und Querungsrinnen für Fußgänger entstehen.

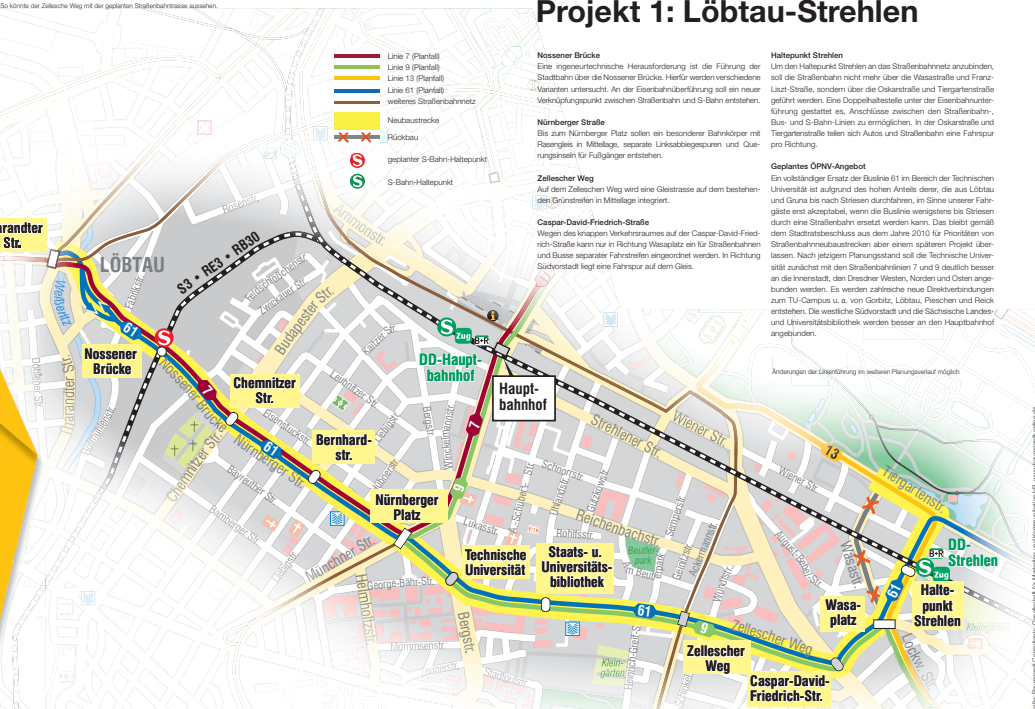
**Zelescher Weg**  
Auf dem Zeleschen Weg wird eine Gleisstraße auf dem bestehenden Grünstreifen in Mittellage integriert.

**Caspar-David-Friedrich-Straße**  
Wegen des knappen Verkehrsraumes auf der Caspar-David-Friedrich-Straße kann nur in Richtung Wasaplatz ein für Straßenbahnen und Busse separater Fahrbahnkörper angeordnet werden. In Richtung Südvorstadt legt eine Fahrspur auf dem Gleis.

**Haltepunkt Strehlen**  
Um den Haltepunkt Strehlen an das Straßenbahnnetz anzubinden, soll die Straßenbahn nicht mehr über die Wasastrasse und Franz-Liszt-Straße, sondern über die Colkanstraße und Tiergartenstraße geführt werden. Eine Doppelhaltestelle unter der Eisenbahnunterführung gestattet es, Anschlüsse zwischen den Straßenbahn-, Bus- und S-Bahn-Linien zu ermöglichen. In der Colkanstraße und Tiergartenstraße teilen sich Autos und Straßenbahn eine Fahrspur pro Richtung.

**Gepantes ÖPNV-Angebot**  
Ein vollständiger Ersatz der Buslinie 61 im Bereich der Technischen Universität ist aufgrund des hohen Anteils derer, die aus Löbtau und Grünä bis nach Strehlen durchfahren, im Sinne unserer Fahrgäste erst akzeptabel, wenn die Buslinie wenigstens bis Strehlen durch eine Straßenbahn ersetzt werden kann. Das bleibt gemäß dem Stadtratbeschluss aus dem Jahre 2010 für Prioritäten von Straßenbahneubaustrecken aber einem späteren Projekt überlassen. Nach jetzigem Planungsstand soll die Technische Universität zunächst mit den Straßenbahnlinien 7 und 9 deutlich besser an die Innenstadt, den Dresdner Westen, Norden und Osten angebunden werden. Es werden zahlreiche neue Direktverbindungen zum TU-Campus u. a. von Gottzsch, Löbtau, Pieschen und Peick entstehen. Die westliche Südvorstadt und die Sächsische Landes- und Universitätsbibliothek werden besser an den Hauptbahnhof angeschlossen.

Änderungen der Linienführung im weiteren Planungsstadium möglich



Alle Infos unter: [www.dvb.de/stadtbahn2020](http://www.dvb.de/stadtbahn2020)

## Projekt 2: Bühlau-Weißig

- Neubaustrecke
- S gepalteter Haltebestell-/behindertergesteuerter Ausbau
- Bedienung durch Parkhaus und Hochhandexpans

Die 3,6 Kilometer lange Neubaustrecke folgt dem Verlauf der Bundesstraße 6 bis zum Gewerbegebiet Weißig. Hier wird östlich der Tankstelle bereits eine Fläche für die Gleisstrecke inklusive Park-Platz freigehalten. Außerdem ist die Bauung einer Straßenbahn auf einem unabhängigen Bahnkörper in nördlicher Seitenlage der B6. In der engen Ortsdurchfahrt von Weißig zwischen Bahnhofsstraße und Pilsberger Straße teilen sich Kraftfahrzeuge und Straßenbahnen jeweils eine Fahrspur.



Herausgeber: Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Redaktionschluss: Juli 2012

Änderungen vorbehalten, für Fehler und Irrtümer keine Haftung.

Wir bewegen Dresden.



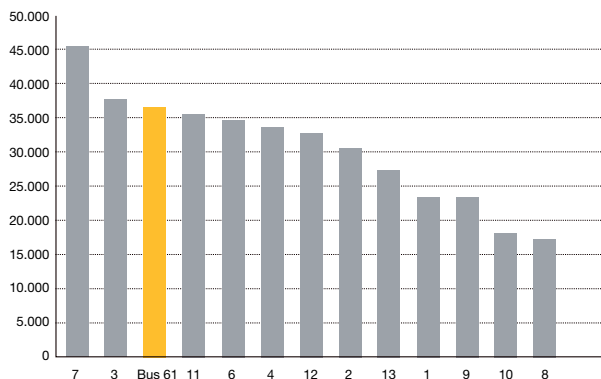
# Vorläufige Terminplanung – Stadtbahn Dresden 2020

PROJEKTSCHRITTE		Dauer															
		2011				2012				2013							
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV				
<b>Projekt 1: Löbtau – Südvorstadt – Strehlen</b>																	
Haltepunkt Strehlen	4 ½ Jahre	Planung															
Kesselsdorfer Straße	4 ¼ Jahre					Planung											
Nossener Brücke	6 ¼ Jahre									Planung							
Nürnbergger Straße	6 ¾ Jahre									Planung							
Zellescher Weg	7 Jahre									Planung							
<b>Projekt 2: Bühlau – Weißig</b>	6 Jahre													Planung			

## Busverkehr stößt an seine Grenzen Die „61“ platzt aus allen Nähten

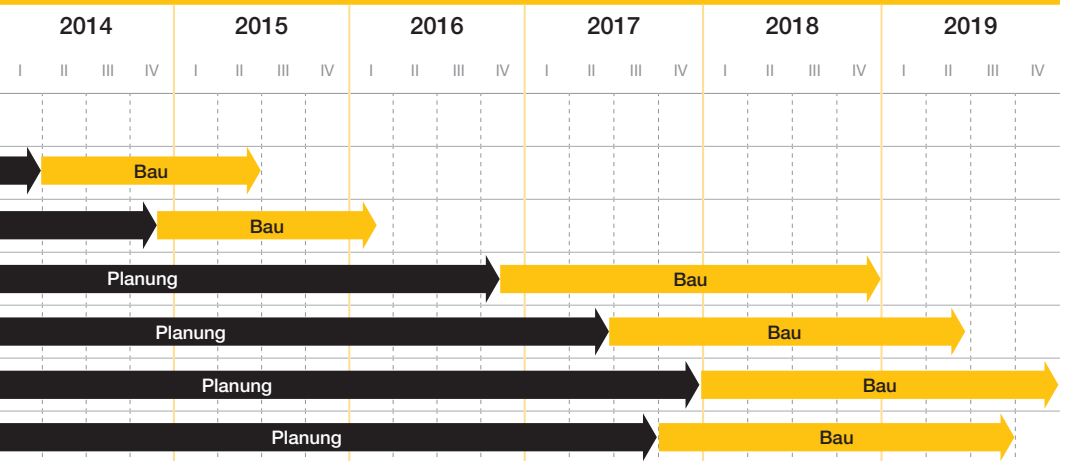
Die „61“ ist mit täglich 35.000 Fahrgästen im Jahresdurchschnitt die am häufigsten genutzte Buslinie Dresdens. Im besonders nachfragestarken November werden bis zu 50.000 Fahrgäste täglich befördert. Dazu trägt vor allem der Schüler- und Studenterverkehr bei. Allein im Bereich der Technischen Universität steigen pro Tag 15.000 Fahrgäste ein und aus. Trotz umfangreicher Verstärkerleistungen sind die Busse hier regelmäßig überfüllt und fahren besonders vor und nach den Vorlesungen mit Verspätung. Das hat Auswirkungen auf den gesamten Linienvorlauf. Bei weiter steigenden Fahrgastzahlen verschärft sich diese Situation. Das bestehende Bussystem kann die nötigen Kapazitäten nicht bereitstellen und ist überfordert. Eine angemessene Beförderungsqualität kann nur die leistungsfähigere Stadtbahn bieten. Außerdem erhalten 6.800 Einwohner erstmals einen direkten Zugang zur Straßenbahn.

Fahrgäste je Linie und Werktag 2011



Das hat Auswirkungen auf den gesamten Linienvorlauf. Bei weiter steigenden Fahrgastzahlen verschärft sich diese Situation. Das bestehende Bussystem kann die nötigen Kapazitäten nicht bereitstellen und ist überfordert. Eine angemessene Beförderungsqualität kann nur die leistungsfähigere Stadtbahn bieten. Außerdem erhalten 6.800 Einwohner erstmals einen direkten Zugang zur Straßenbahn.

Starke Buslinie 61: Genauso viele Fahrgäste wie die stärksten Straßenbahnlinien



## Weißig an das Straßenbahnnetz anbinden Entlastung für den Ullersdorfer Platz

Die Ortschaft Weißig hat sich in den letzten 20 Jahren stürmisch entwickelt. Sie zählt heute zu den größten Wohn- und Gewerbestandorten außerhalb des gewachsenen Stadtgebietes. Die Einwohnerzahl ist auf 5.600 gewachsen. Im Gewerbegebiet arbeiten fast 2.000 Menschen, das Hochland-Center ist eines der größten Einkaufszentren im Dresdner Nordosten. Weitere Wohngebiete und bis zu 400 zusätzliche Arbeitsplätze sollen entstehen. Eine Straßenbahnanbindung würde die Ortschaft noch attraktiver machen.



Die Schattenseite: Die Pendlerströme haben deutlich zugenommen und die großen Verkehrsprobleme im Umfeld des Ullersdorfer Platzes in Bühlau weiter verschärft. Bisherige Planungen zur Umgestaltung des Platzes zeigen, dass ein Ausbau der Gleisschleife mit günstigen Umsteigemöglichkeiten sowie Fahrrad- und Pkw-Abstellmöglichkeiten hier kaum zu realisieren ist. Wenn die Straßenbahn nach Weißig verlängert wird, kann die Haltestellenanlage in Bühlau deutlich kleiner dimensioniert werden. Das schafft Platz für Fußgänger, Individual- und Radverkehr. Wenn mehr Pendler mit der Bahn fahren, wird zudem die Verkehrsbelastung in Bühlau, Loschwitz und auf dem Weißen Hirsch sinken.

# Vorteile für die Umwelt

## Mehr ÖPNV-Fahrgäste tun Dresdens Klima gut

Wenn das Programm „Stadtbahn Dresden 2020“ umgesetzt wird,

- ... würden 3.000 zusätzliche Fahrgäste pro Tag in Bahn und Bus einsteigen.
- ... könnte die Stadt um 4,2 Millionen Pkw-Kilometer pro Jahr entlastet werden.
- ... würde der Dresdner Verkehr 1.094 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr weniger ausstoßen.

## Finanzierung durch Bund und Land

### Förderprogramm läuft 2019 aus

Die Gesamtkosten des Programms „Stadtbahn Dresden 2020“ liegen bei etwa 127 Millionen Euro. Erhält das Programm „Stadtbahn Dresden 2020“ die endgültige Zustimmung aus Berlin, wird ein erheblicher Teil über Fördergelder finanziert. Bis zu 75 Prozent kämen aus Fördermitteln des Bundes (60 Prozent) und des Freistaates Sachsen (15 Prozent). Die verbleibenden 25 Prozent teilen sich Stadt und DVB. Im Rahmen der Baumaßnahmen entstehen nicht nur neue Gleise und Haltestellen, sondern auch die dazugehörigen Fahrbahnen, Rad- und Fußwege.

Allerdings läuft das Förderprogramm des Bundes aus. Das heißt, die dafür beantragten Projekte müssen bis 2019 umgesetzt sein.



So könnte der Weißhitzschdorf Ortskern mit der geplanten Straßenbahntrasse aussehen.



# Stimmen zur neuen Straßenbahn



**Sven Morlok**  
Sächsischer Staatsminister für  
Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Der Freistaat Sachsen unterstützt die Straßenbahn-Neubauprojekte „Löbtau-Strehlen“ und „Bühlau-Weißig“, weil sie Vorteile für alle Dresdner bringen.

**Rolf Hoppe**  
Schauspieler und Prinzipal des Hoftheaters  
Dresden, wohnhaft in Weißig

Mit dem Anschluss an das Dresdner Straßenbahnnetz wächst Weißig ein Stück stärker mit Dresden zusammen.

Wir freuen uns, dass unsere Besucher künftig mit der Straßenbahn direkt ins Hoftheater kommen und hoffen dadurch auf weniger Autos in unserem Ort.



**Jan Mücke**  
Parlamentarischer Staatssekretär im Bundesministerium  
für Verkehr, Wohnungsbau und Stadtentwicklung

Die Straßenbahn-Neubauprojekte sind richtige verkehrspolitische Entscheidungen. Sie stärken die Leistungsfähigkeit des Dresdner Nahverkehrs, ziehen neue Fahrgäste an und entlasten die Straßen.

**Prof. Dr. Hans Müller-Steinhagen**  
Rektor der TU Dresden

Eine Exzellenz-Universität braucht eine optimale Verkehrsanbindung. Semester- und Jobticket schaffen die besten Voraussetzungen, dass unsere Studierenden und Mitarbeiter die bessere ÖPNV-Anbindung auch kräftig nutzen.

