

2020
Neue Wege mit der Tram

Stadtbahn
Dresden

Stand November 2015

**Teilprojekt:
Nürnberger Straße – Zellescher Weg –
Caspar-David-Friedrich-Straße**



Wir bewegen Dresden.

 **DVB**
DRESDNER VERKEHRSBETRIEBE AG



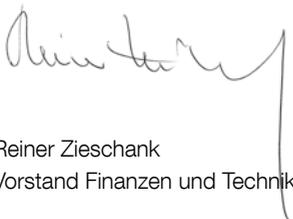
Auf neuen Gleisen durch den Dresdner Süden

Zugegeben: Im Bereich der TU Dresden ist unsere Buslinie 61 längst an ihre Beförderungsgrenzen gestoßen. Denn in Spitzenzeiten steigen hier pro Tag circa 50.000 Fahrgäste zu. Selbst im Zwei-Minuten-Abstand sind diese Zahlen mit Bussen kaum in ausreichender Qualität zu bewältigen. Abhilfe schafft hier nur eine neue Straßenbahntrasse.

Zusammen mit der Landeshauptstadt Dresden haben wir das Programm „Stadtbahn 2020“ entwickelt, von dem nicht nur unsere Fahrgäste profitieren. Über die Nürnberger Straße, den Zelleschen Weg und die Caspar-David-Friedrich-Straße sollen Straßenbahngleise die Tharandter Straße mit der Tiergartenstraße verbinden. In modernen Stadtbahnwagen wollen wir Sie auch in verkehrsstarken Zeiten komfortabel und schnell durch den Dresdner Süden bringen. Gleichzeitig trägt die geplante Straßenbahnverbindung dazu bei, das hohe Verkehrsaufkommen von 27.500 Autos pro Tag auf diesem Abschnitt zu verringern. Lärm- und Abgasemissionen könnten so reduziert, die Lebens- und Umweltqualität hingegen gesteigert werden. Während unsere Bahnen dann überwiegend auf eigenen Gleisen fahren, rollt der Autoverkehr durch neue, separate Abbiegespuren noch flüssiger und Radfahrer kommen auf besseren Radwegen zügiger als bisher voran. Fußgänger können sich auf ihren Wegen entlang der Strecke über mehr Grün in Form von Rasengleisen und neuen Bäumen freuen. Die Stadtbahn 2020 ist also für alle Verkehrsteilnehmer ein Gewinn.

Wir möchten, dass Sie mitreden können und haben in diesem Falblatt alle notwendigen Hintergrundinformationen für Sie zusammengestellt.

Ihre Dresdner Verkehrsbetriebe AG



Reiner Zieschank
Vorstand Finanzen und Technik



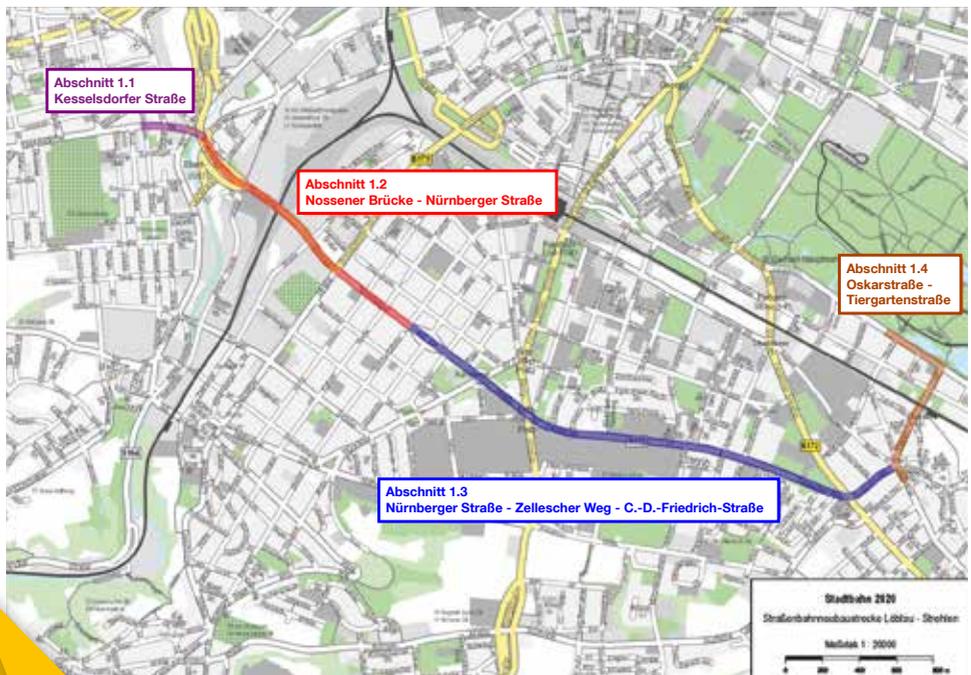
Lars Seiffert
Vorstand Betrieb und Verkehr

Teilprojekt Löbtau – Südvorstadt – Strehlen Aus Bus mach Bahn

Dresden entwickelt sich dynamisch. Auch unser Straßenbahnnetz muss mit der Stadt wachsen, um das hohe Niveau der Lebens- und Umweltqualität zu erhalten. Deshalb hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden eine Prioritätenliste für den Neubau von Straßenbahnstrecken beschlossen. Die wichtigsten Strecken sind in dem Programm „Stadtbahn Dresden 2020“ gebündelt und sollen mit der finanziellen Hilfe des Bundes realisiert werden.

Der Streckenzug Löbtau – Südvorstadt – Strehlen liegt in einem wichtigen städtebaulichen und verkehrlichen Korridor, in dem das Verkehrsaufkommen weiter steigen wird. Hier sollen auf den Abschnitten Kesseldorfer Straße, Nossener Brücke – Nürnberger Straße, Nürnberger Straße – Zellescher Weg – Caspar-David-Friedrich-Straße und Oskarstraße – Tiergartenstraße neue Straßenbahnstrecken entstehen. Gleichzeitig werden Fahrbahnen, Rad- und Fußwege sowie Grünstreifen neu gestaltet.

Das Programm „Stadtbahn Dresden 2020“ ist ein gemeinsames Anliegen der Landeshauptstadt Dresden und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG.



Teilprojekt: Nürnberger Straße – Zellescher Weg – Caspar-David-Friedrich-Straße

Technische und verkehrliche Daten:

- Streckenlänge: 2.800 Meter

6 Haltestellen:

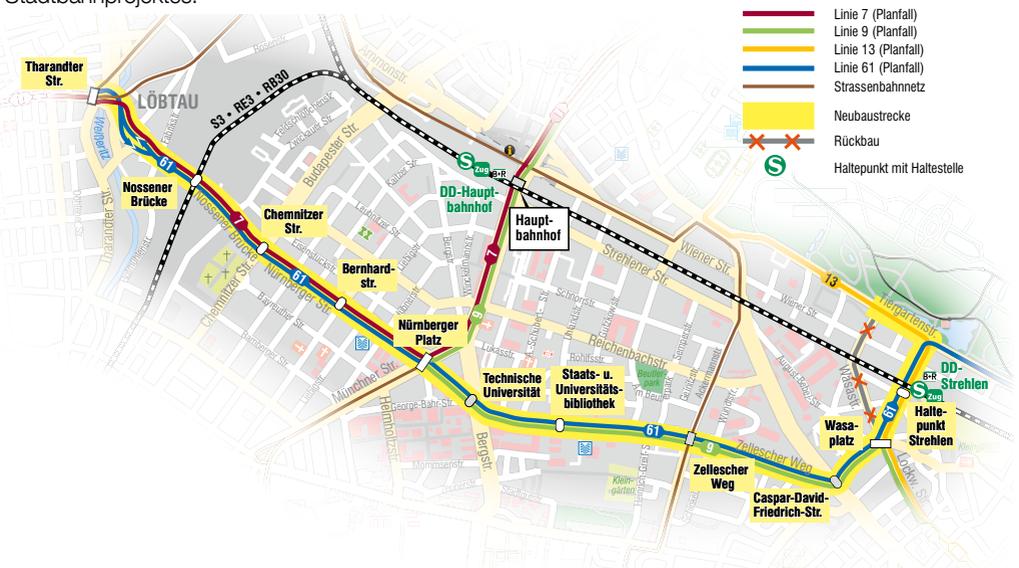
- Nürnberger Platz
- Technische Universität (Fritz-Foerster-Platz)
- SLUB
- Zellescher Weg
- Caspar-David-Friedrich-Straße
- Wasaplatz

Aktuelle Verkehrsbelastung Zellescher Weg:

- Ca. 23.000- 26.000 Kfz/24h
- Ca. 170 Busse pro Tag und Richtung
- mehr als 10.000 Fahrgäste/24 h

Das zukünftige Liniennetz beinhaltet eine geänderte Streckenführung der Linie 7 zwischen Löbtau und Hauptbahnhof über die Nossener Brücke und den Nürnberger Platz zum Hauptbahnhof. Desweiteren wird die Linie 9 zukünftig zwischen Wasaplatz und Hauptbahnhof über den Zelleschen Weg und die Fritz-Löffler-Straße geführt. Die Buslinie 61 fährt vorerst weiterhin bis nach Löbtau, es entfällt jedoch ein Großteil der Verstärkerfahrten. Auch auf die Verstärkerfahrten der Linie 66 zwischen Hauptbahnhof und Südhöhe kann mit Verlegung der Linie 9 über den Zelleschen Weg verzichtet werden. Die Straßenbahnlinie 8 verkehrt zukünftig nur noch zwischen Hellerau und Postplatz. Alle genannten Straßenbahnlinien werden wie bisher tagsüber im 10-Minuten-Takt verkehren.

Unser Ziel ist, die Buslinie 61 zwischen Löbtau und Strehlen vollständig durch eine Straßenbahn zu ersetzen. Um dieses Konzept umzusetzen, müsste die Straßenbahn vom Haltepunkt Strehlen weiter in Richtung Gruna bzw. Striesen verlängert werden. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des aktuellen Stadtbahnprojektes.



Zeitstrahl

PROJEKTSCHRITTE																			
	2013				2014				2015				2016						
	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV	I						
Nürnberger Straße – Zellescher Weg – Caspar-David-Friedrich-Straße																			

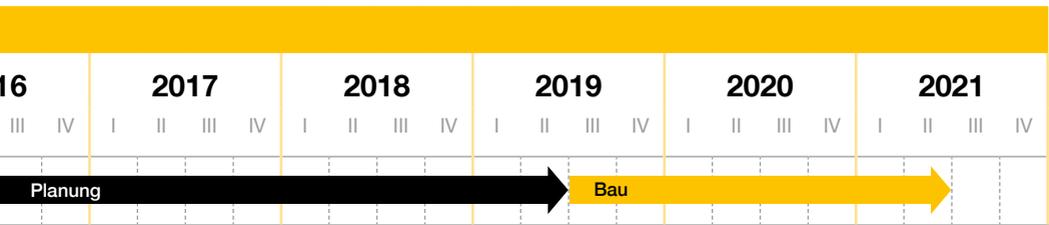
Ausgangsbedingungen

Die Landeshauptstadt Dresden hat sich in den vergangenen Jahren überaus positiv entwickelt. Eine stetig steigende Bevölkerung, eine hohe Geburtenrate und sinkende Arbeitslosenzahlen sind Ausdruck dieser Entwicklung. Laut städtischen Prognosen wird sich dieser Trend in den nächsten Jahren fortsetzen. Die Bevölkerung soll bis 2030 um weitere 40.000 Einwohner wachsen. Insbesondere die überdurchschnittliche Entwicklung der Schülerzahlen erfordert nicht nur Investitionen in Schulen, sondern stellt auch den städtischen ÖPNV vor neue Herausforderungen. Als nachhaltiges und umweltschonendes Verkehrsmittel kann der ÖPNV einen wichtigen Beitrag zur leisten, um Feinstaubbelastungen, den CO₂-Ausstoß und Verkehrslärm nachhaltig zu reduzieren.

Die Buslinie 61 verkehrt bereits heute trotz des vergleichsweise hohen Verkehrsangebotes mit bis zu 15 Fahrten pro Stunde und Richtung an der Kapazitätsgrenze. Eine weitere Taktverdichtung würde aufgrund der schwankenden Verkehrslage zu den bereits bekannten „Rudelbildungen“ der Busse führen. Damit ist eine Lösung des Kapazitätsproblems auf diesem Weg nicht möglich, zumal sich sehr hohe Betriebskosten ergeben würden. Mit der Entwicklung des Wissenschaftstandortes Ost an der Reicker Straße steigt der Bedarf einer Direktverbindung zwischen dem Campus der Technischen Universität und den dort entstehenden Forschungseinrichtungen. Zukünftig wäre demnach mit einer Verschärfung des bestehenden Problems durch die steigende Nachfrage zu rechnen.

Ziele

Mit der Umsetzung des Stadtbahnprojektes Löbtau –Südvorstadt – Strehlen werden zahlreiche neue Direktverbindungen zum TU-Campus u. a. von Gorbitz, Löbtau, Pieschen und Reick entstehen. Die westliche Südvorstadt und die Sächsische Landes- und Universitätsbibliothek zudem werden besser an den Hauptbahnhof angebunden. Mit der Straßenbahnanbindung werden sich die Platzkapazitäten in den öffentlichen Verkehrsmitteln auf den Zubringerstrecken zur Technischen Universität deutlich erhöhen (+ 50% im Zuge der Fritz-Löffler-Straße, + 150% im Zuge der Nürnberger Straße, + 100% auf dem Zelleschen Weg).



Der gesamtstädtische Straßenverkehr kann um 2.500 Pkw-Fahrten pro Werktag bzw. 4,5 Millionen Pkw-Kilometer pro Jahr entlastet werden. Für den Zelleschen Weg kann eine Reduzierung des Verkehrs um täglich ca. 1.000-1.400 Pkw-Fahrten erreicht werden. Im ÖPNV wird mit einem Zuwachs von 4.000 bis 5.000 Fahrgästen gerechnet.

Ergebnisse der Vorplanung:

- Es ist eine weitestgehend behinderungsfreie Führung der Straßenbahn auf einem besonderen (eigenen) Bahnkörper in der Straßenmitte geplant.
- Die Straßenbahnhaltestellen werden barrierefrei und als Inseln ausgebildet. Am Nürnberger Platz ist eine Verlegung der bestehenden Haltestellen auf die nördliche und östliche Platzseite vorgesehen.
- Die bedeutenden Umstiegshaltestellen Nürnberger Platz, Technische Universität und Caspar-David-Friedrich-Straße werden als kombinierte Straßenbahn-/Bushaltestellen ausgebaut, um eine optimale Verknüpfung der Verkehrsmittel zu ermöglichen.
- Im Zuge des Zelleschen Weges wird die Gleistrasse aus gestalterischen und Umweltgründen mit Rasen eingedeckt. In diesem Abschnitt fährt die Buslinie 61 im Straßenraum.
- Die durchgehende vierstreifige Kfz-Führung auf dem Zelleschen Weg wird beibehalten.
- An Stelle der heutigen drei Baumreihen auf dem Zelleschen Weg entsteht durch die Neupflanzung von ca. 500 Bäumen in Zukunft eine stadtbildprägende vierreihige Allee.
- Um dem hohen Radverkehrsaufkommen, insbesondere innerhalb des Campus gerecht zu werden, wird auf der Südseite des Zelleschen Weges zwischen Fritz-Foerster-Platz und Ackermannstraße ein Zweirichtungsradweg angeordnet.

Voraussichtliche Baukosten (brutto):

Gesamtkosten inkl. Planung:	55,3 Mio. €	Eigenanteil LH Dresden:	4,0 Mio. €
Davon geplante Fördermittel:	31,5 Mio. €	Anteil Versorgungsunternehmen:	2,0 Mio. €
Eigenanteil DVB AG:	17,8 Mio. €		

Frühzeitige Bürgerinformation

Ein Vorhaben in der Größenordnung des Programms „Stadtbahn Dresden 2020“ ist für Dresden eine planerische und finanzielle Herausforderung. Das Erscheinungsbild ganzer Straßenzüge wird sich wesentlich und dauerhaft verändern. Deshalb wollen wir gemeinsam mit der Landeshauptstadt Dresden die Öffentlichkeit so früh wie möglich über Ansätze informieren und in den Prozess der Planung einbeziehen. Dabei geht es vor allem um die Interessen von Anwohnern und betroffenen Gewerbetreibenden, aber auch um den Dialog mit interessierten Bürgern und in politischen Gremien. Wir wollen Planungsansätze und Entscheidungen transparent und nachvollziehbar darstellen und als Grundlage für eine konstruktive Diskussion nutzen.

In einer ersten Bürgerinformationsveranstaltung im April 2014 haben die Planer mögliche Ausbauvarianten vorgestellt. In Ergebnis ist die hier aufgezeigte Vorzugsvariante entstanden, über die der Stadtrat im Dezember 2015 entscheiden soll. Ihre Meinungen, Hinweise und Ideen nehmen wir unter stadtbahn2020@dvbag.de gern entgegen.



Stimmen zur neuen Straßenbahn

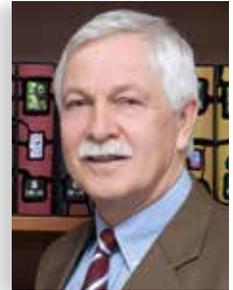


Prof. Dr. Hans Müller-Steinhagen
Rektor der TU Dresden

Exzellente Studienbedingungen zeichnen sich auch durch die optimale Erreichbarkeit des Campus aus. Das Vorhaben der DVB, bis 2020 eine neue Straßenbahnverbindung im Süden der Stadt aufzubauen, wird diesem Anliegen gerecht. Damit werden unsere rund 37.000 Studierenden die Hörsäle und Seminarräume noch besser als bisher mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen.

Prof. Dr. Thomas Bürger
Generaldirektor der Sächsischen Landesbibliothek – Staats- und Universitätsbibliothek Dresden (SLUB)

Auch heute ist Wissen nicht nur online gefragt. Täglich kommen tausende Studierende, Wissenschaftler und Wissendurstige in unsere Bibliothek, um die umfangreichen Bestände zu sichten. Die Busse, die vor unserem Haus halten, sind oft überfüllt. Im Namen unserer Nutzer und meiner Mitarbeiter begrüße ich deshalb das Vorhaben einer neuen, komfortablen Straßenbahnverbindung sehr. Freuen würde ich mich besonders, wenn ein begrüntes Gleisbett realisiert werden könnte.



Jörg Lämmerhirt
Leiter des Ortsamtes Prohlis/Leuben

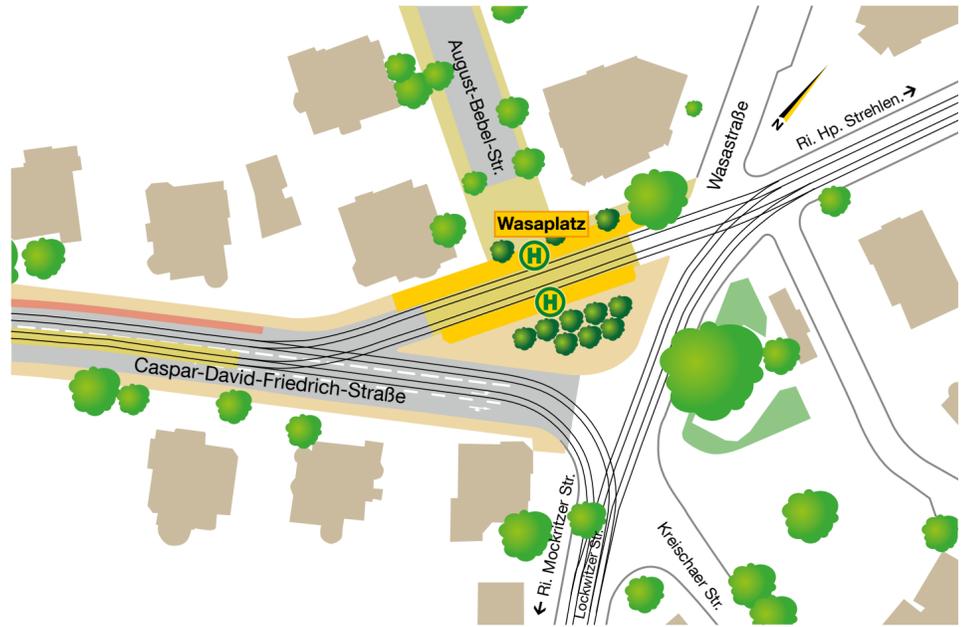
Wir freuen uns, wenn die Strehleener neue Straßenbahnverbindungen nutzen können, müssen aber auch die Bedenken der Anwohner ernst nehmen. Die Straßenbahn zur Zufriedenheit aller in ein Wohngebiet zu integrieren, ist eine Herausforderung, der wir uns gemeinsam stellen.

Die Teilstrecke gliedert sich städtebaulich in drei Abschnitte: Die Nürnberger Straße mit mehrgeschossiger Wohnbebauung, der Zellesche Weg mit TU-Gebäuden und Freiflächen sowie die Caspar-David-Friedrich-Straße mit villenartiger Bebauung. Vor der eigentlichen Planung wurde die Bestandssituation analysiert. Daraus ergeben sich folgende Varianten für den Umbau:

Abschnitt: Caspar-David-Friedrich-Straße

Haltestelle Wasaplatz

Die Ausbildung der Verkehrsanlage im Bereich der Caspar-David-Friedrich-Straße berücksichtigt vor allem die bestehende stadträumliche Struktur mit zum Teil denkmalgeschützter Villenbebauung, indem eine Integration der neuen Verkehrsanlagen in den bestehenden Verkehrsraum erfolgt. Der Haltestellenbereich für Straßenbahnen und Stadtbusse wird wie bisher unmittelbar westlich des Wasaplatzes eingeordnet und barrierefrei gestaltet. Der vorliegenden Gestaltungskonzeption für den Wasaplatz wird bei der Umgestaltung der Verkehrsanlagen entsprochen.

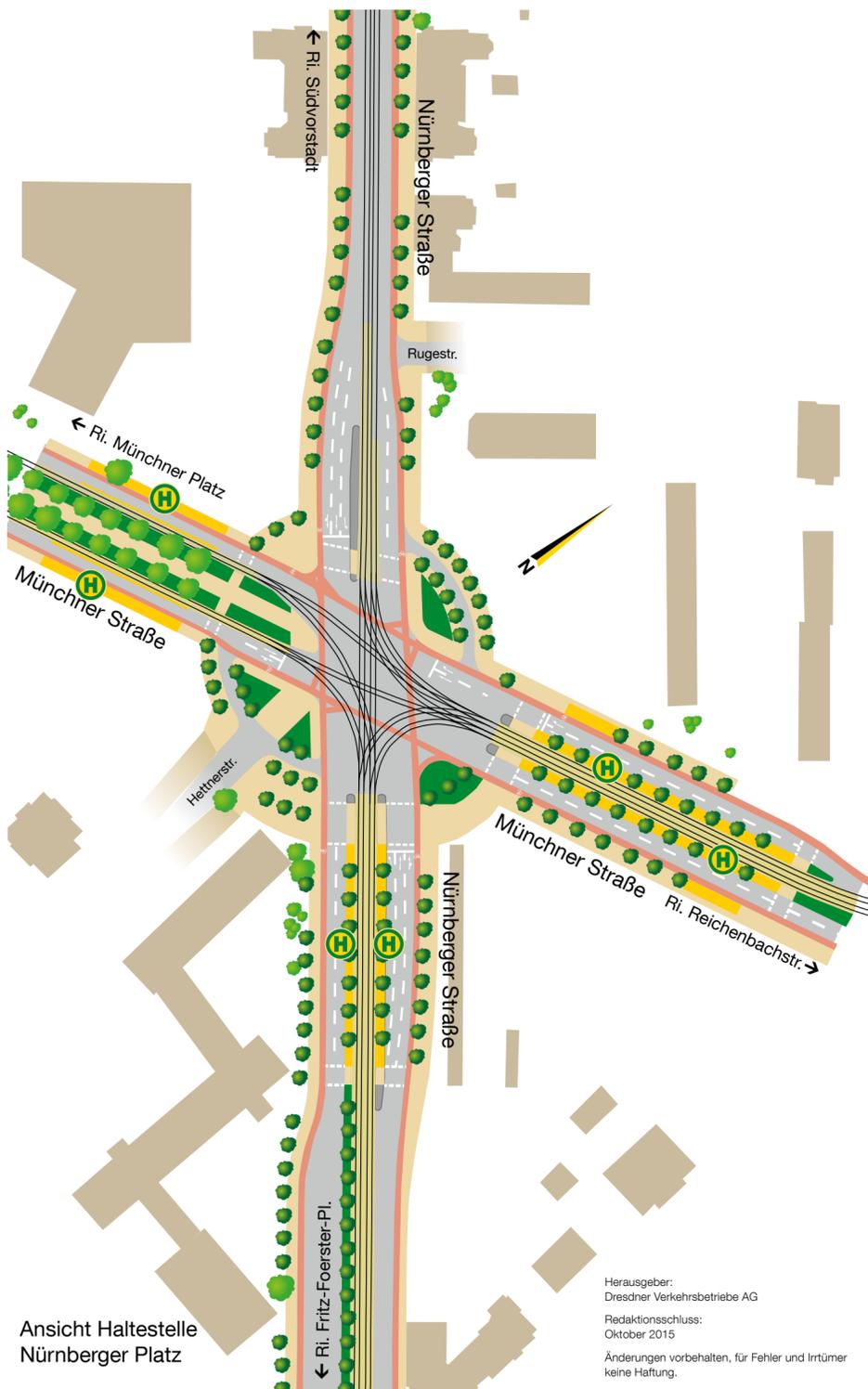


2020 Stadtbahn
Dresden
Neue Wege mit der Tram

Abschnitt: Nürnberger Straße

Haltestellen: „Nürnberger Platz“ und „Technische Universität“

Dieser Abschnitt lässt aufgrund seiner dominanten Verkehrsfunktionen nur wenig Gestaltungsspielraum. Die Haltestellen am Nürnberger Platz werden zukünftig auf die nördliche und östliche Platzseite verlegt. Die Fahrgäste finden somit zukünftig eine gemeinsame Haltestelle für alle in Richtung Stadtzentrum verkehrenden Linien vor. Den starken Studentenströmen Rechnung tragend, werden die Haltestellen sowie die Fußgängerquerungen über die Straßen deutlich breiter als sonst üblich ausgebildet. Der Nürnberger Platz ist so etwas wie das Tor zur Universität. Gemäß dem städtebaulichen Rahmenplan für die Südvorstadt wird eine weitere Entwicklung des Hochschul- und Wissenschaftsstandortes durch eine entsprechend verdichtete Wiederbebauung der angrenzenden Brachflächen angestrebt. Das Dreieck zwischen Münchner Straße, Bergstraße und Nürnberger Platz soll dementsprechend als zentraler Zugangsbereich entwickelt werden.



Ansicht Haltestelle
Nürnberger Platz

Herausgeber:
Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Redaktionsschluss:
Oktober 2015

Änderungen vorbehalten, für Fehler und Irrtümer
keine Haftung.

www.dvb.de/stadtbahn

Abschnitt: Zellescher Weg

Haltestellen: „Staats- und Universitätsbibliothek“ und „C.-D.-Friedrich-Straße“

Vordringliches städtebauliches Ziel ist die Herstellung einer geschlossenen, vierreihigen und symmetrischen Baumallee im Zuge des gesamten Zelleschen Weges mit großkronigen Bäumen. Dabei wird die Straßenbahn in mittlerer Lage zwischen den Baumreihen geführt. Mit Ausnahme der unmittelbaren Haltestellenbereiche wird der Straßenbahnkörper als Rasengleis ausgebildet. Die beidseitig des Gleisbereiches eingeordneten Grün- und Baumstreifen dienen zugleich der gesicherten Querung und Aufstellung für Zufußgehende und Radfahrende. Zwischen dem Campus- und Zentralbereich der TU Dresden am Fritz-Foerster-Platz und dem Schwerpunkt der Studentenwohnheime im Bereich Ackermannstraße/Paradiesstraße wird auf der Südseite der Verkehrsanlage ein ausreichend bemessener Radweg eingeordnet. Damit wird der intensiven Nutzung durch Radfahrende in diesem Bereich Rechnung getragen, indem dieser Radweg in beiden Fahrrichtungen freigegeben werden kann. Im Bereich der Sächsischen Landesbibliothek - Staats- und Universitätsbibliothek Dresden (SLUB) ist die Neuordnung des vorgelagerten Platz- und Eingangsbereiches erforderlich. Dies soll im Rahmen eines Wettbewerbsverfahrens erfolgen, welches sowohl städtebauliche als auch umweltfachliche und funktionale Aspekte berücksichtigt.

