

Dresden.
Dresdner

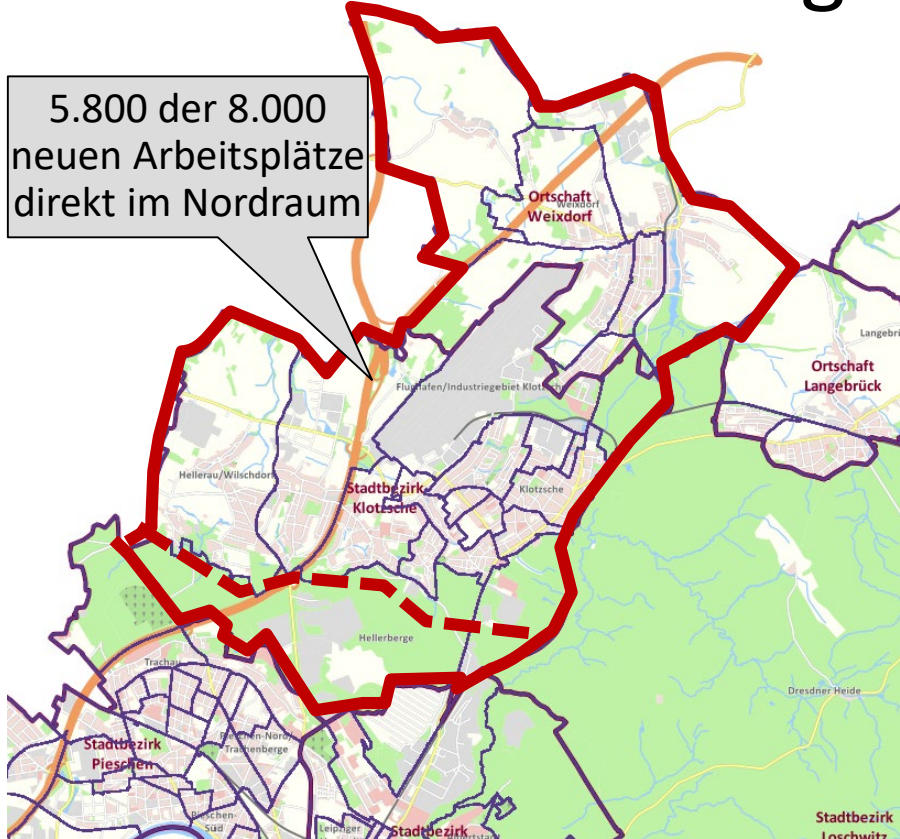
Verlängerung Linie 8

Information zum Planungsstand

Ausgangsbedingungen

Strukturentwicklung im Nordraum

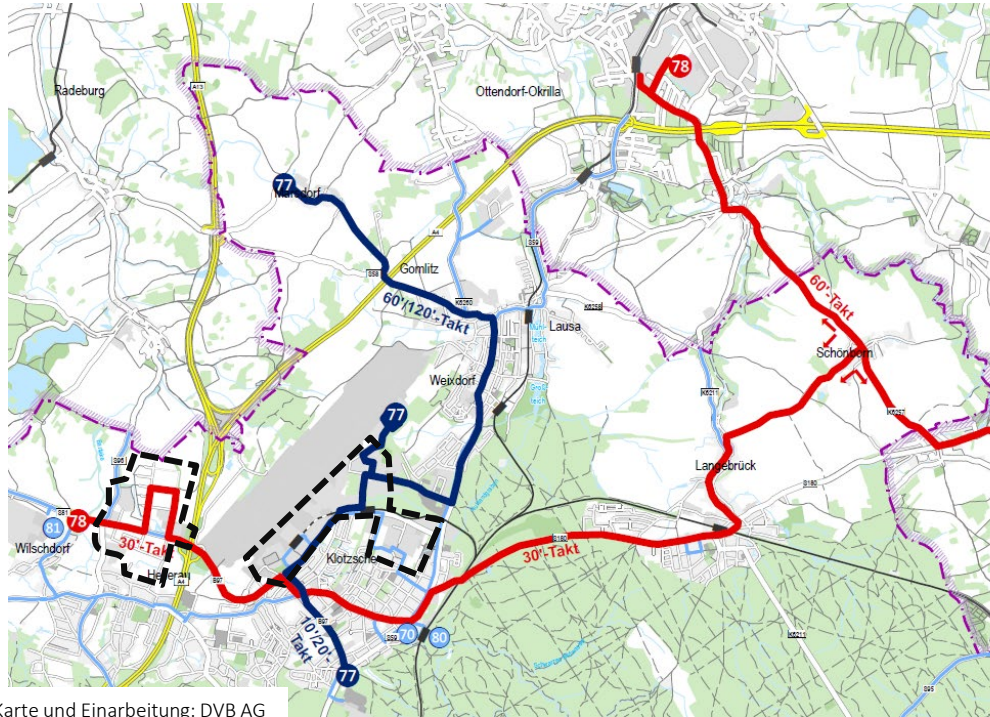
5.800 der 8.000
neuen Arbeitsplätze
direkt im Nordraum



Annahmen in der aktuellen Einwohnerprognose zu Neuansiedlungen und Erweiterungen von Unternehmen, in Dresden bzw. im Nordraum:

- ggü. bisheriger Prognosen wächst Dresden von bisher prognostizierten 578.600 auf **603.400 Einwohner bis 2040 (+24.800)**
- es werden ca. **8.000 neue Erwerbstätige aus der Nordraumentwicklung** in Dresden erwartet - davon **5.800** direkt im Dresdner Nordraum **und 2.200** im weiteren Stadtgebiet

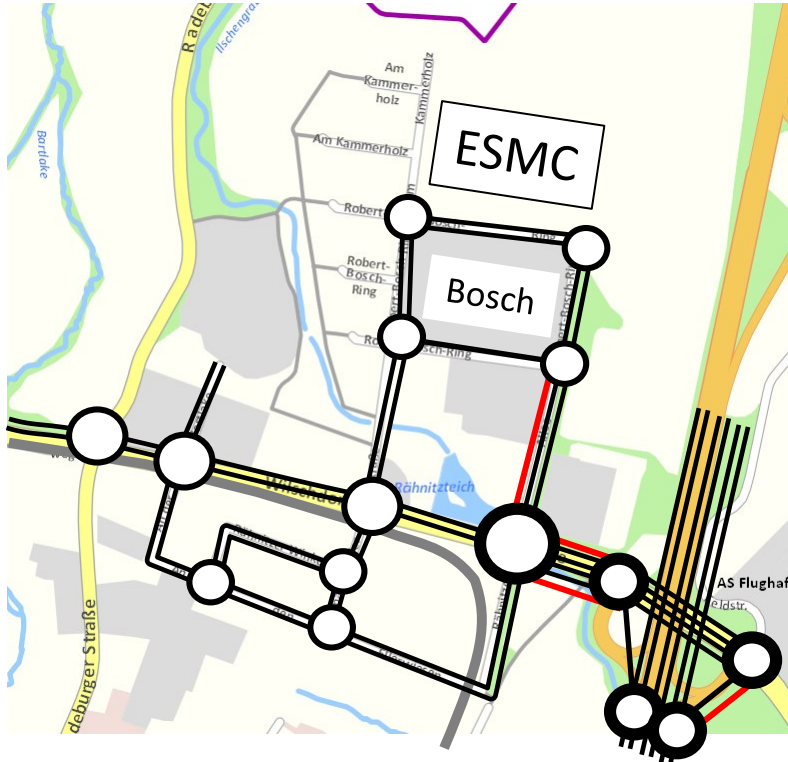
Status Quo: Neues Busnetz Nord seit 2022 (V0548/20)



- Linie 78 ergänzt das bestehende Angebot - mehr Fahrten zwischen dem zentralen Umsteigepunkt Bf. Klotzsche und den Gewerbestandorten
- Direkte Verbindungen ins Umland
- Linie 77 verbessert Anbindung von Industriegebiet Nord
- Alle Busverkehre sind auf die S-Bahn-Abfahrten ausgerichtet
- Mehraufwand ca. 590.000 €/ Jahr

Ansätze zur Verbesserung der Anbindung Airportpark/ ESMC

Um- und Ausbau der Autobahn- und Straßenanbindung unter Beachtung Verlängerung Linie 8



- Anbindung über Autobahn schnell - Nutzung durch ÖPNV / Werksbusse möglich
- wichtigster Aspekt für Leistungsfähigkeit Kfz-Verkehr sind Autobahnrampen und angrenzende Kreuzungen
- tlw. Nutzung Wilschdorfer Landstraße westl. Rähnitzer Allee für neue Linie 8 (Erhalt wertvoller Gewerbeflächen)

Radverkehrs-Bausteine:

umsetzbar bis Betriebsbeginn (Finanzierung/ Planung/ Beschluss vorausgesetzt) **(Teil des VMK, Wirkungsanalysen noch erforderlich)**

- gesichertes Fahrradparken Bf. Klotzsche und S-Bf. Grenzstraße für Ein/ Auspendler
- Radmaßnahmen aus Radverkehrskonzept priorisieren und umsetzen
- Einführung von MOBibike in Klotzsche inkl. Airportpark und IG Grenzstraße zur schnelleren Erreichbarkeit des Bahnhofs Klotzsche
- zusätzliche Radmaßnahmen umsetzen, um Anbindung zu verbessern

voraussichtlich nicht oder nur teilweise umsetzbar bis Betriebsbeginn TSMC **(Teil des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes Nordraum)**

- Anbindung der Gebiete an die geplante Radschnellverbindung Dresden-Nord
- weitere Radmaßnahmen entlang der Radeburger Straße/ HansasträÙe
(Firmenforderung aus 1. Fachbeirat Verkehrskonzept Nordraum)

ÖPNV-Bausteine

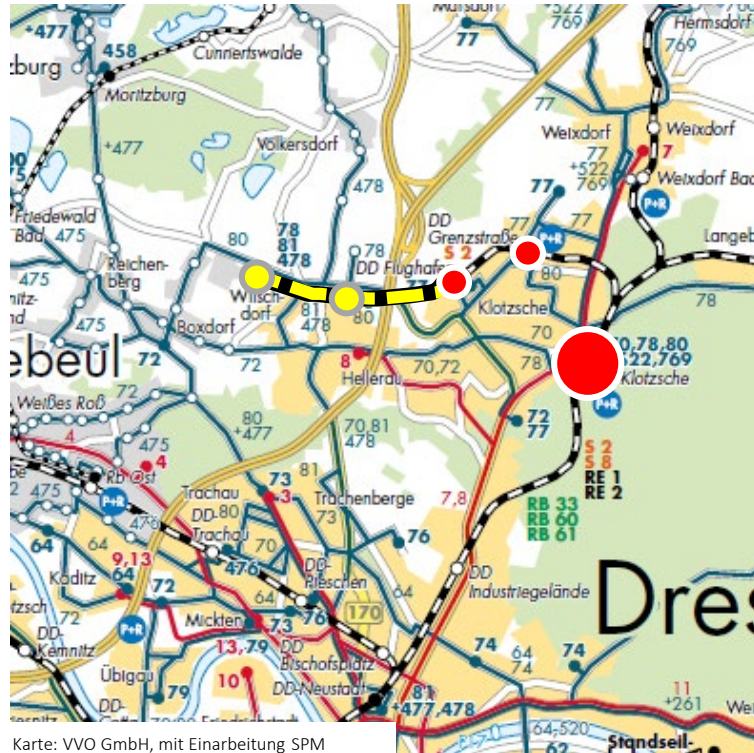
effektive Maßnahmen, umsetzbar bis Betriebsbeginn (Finanzierung/ Planung/ Beschluss vorausgesetzt)

- Werkbusse zur schnellen Anbindung von Wohnstandorten (z.B. Kaditz) via A4
- Angebote im Regionalbus/ Plus-Bus und Eisenbahnverkehr/ S-Bahn stärken
- Anbindung Bf. Klotzsche per ÖV/ Sharing/ B+R verbessern, Takte SPNV verdichten

effektive Maßnahmen mit (sehr) hohen Umsetzungsrisiken bis Betriebsbeginn ESMC

- Verlängerung Tram 8 zum Airportpark/ ESMC/ Global Foundries/ GE Boxdorf
- Elektrifizierung der Bahnstrecke Dresden – BZ – Görlitz
- Tangentiale Busanbindung aus dem Dresdner Osten via Waldschlößchenbrücke
- Direkte Nord-Süd-Bahn (S-Bahn-Kreuz, „S7plus“) in der Relation Freital/ Tharandt – neue Station Nossener Brücke - Bf. Mitte direkt (Auslassung Umweg Hbf) – Bf. Neustadt – Klotzsche – Kamenz/ Königsbrück (nicht vor 2035)

Warum momentan keine S-Bahn-Verlängerung?



Karte: VVO GmbH, mit Einarbeitung SPM

- geringe verkehrliche Wirkung, da die Verlängerung als „Kopfbahnhof“ ohne weitere Durchbindung stumpf endet, zu wenige Potenziale anbindet und umwegig verläuft
- Verlängerung der S-Bahn S2 mit sehr geringer verkehrlicher Wirkung - nur etwa die Hälfte der Verlängerung Linie 8
- gleichzeitig sehr hohe Kosten und lange Umsetzungsdauer, da Tunnelstrecke mit Tunnelbahnhöfen nötig ist.
- keine direkte Anbindung zur Lausitz - Umstiegswang in Klotzsche aus der Bautzen/ Görlitz/ Zittau/ Kamenz bleibt
- Finanzierung der SPNV-Angebote läge beim Land
- **Eisenbahnverbesserung aber weiter wichtig – es besteht eine schnellere und bessere Alternative:** aufgesetzt auf das S-Bahn-Zielnetz des VVO (S7) kann eine direkte Nord-Süd-S-Bahn aus Tharandt/Freital unter Auslassung des Hbf. in den Dresdner Norden über den neuen HP Nossener Brücke – Bf Mitte und Klotzsche und weiter nach Ottendorf oder Kamenz als „S7plus“ verkehren – Konzept ist ab 2035 denkbar, Weichen und Fahrplantrassen sind nötig

Verlängerung der Linie 8

Hohe Potenziale bei Verlängerung der Linie 8



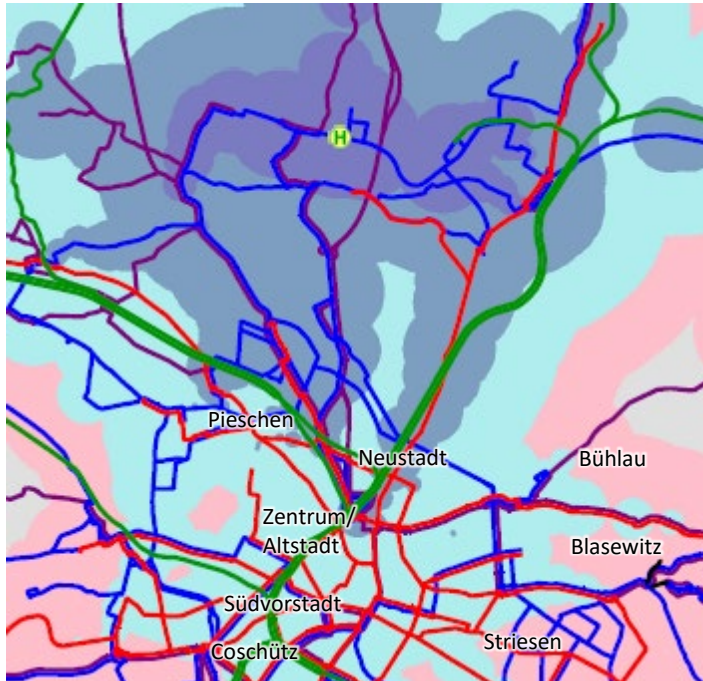
+ 3.500
Fahrgäste
pro Tag

1.200
vermiedene
Autofahrten
pro Tag

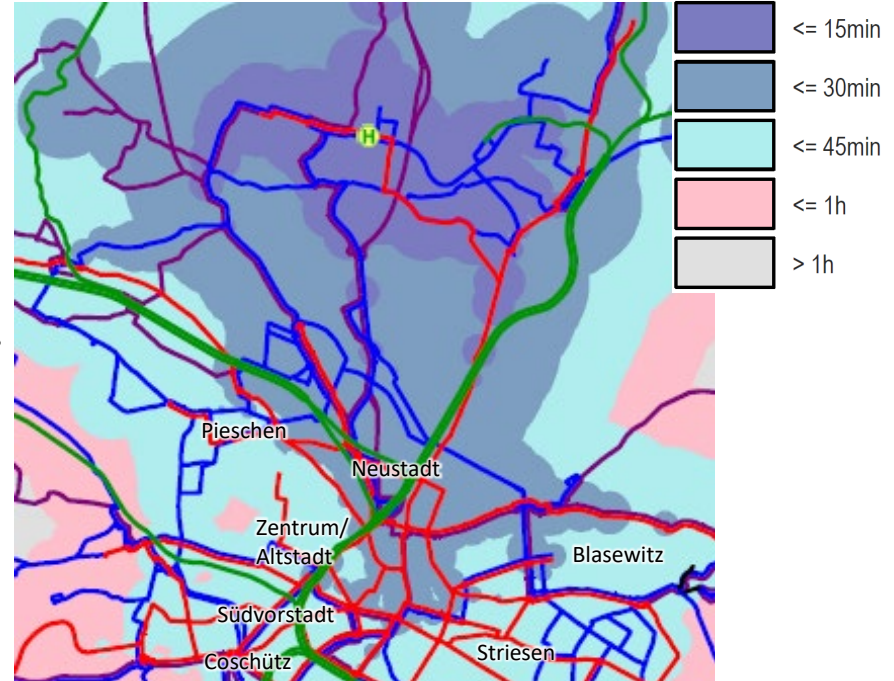
kürzere
Fahrzeiten
durch
weniger
Umsteigen

Überschaubarer
Betriebsaufwand
(2 zusätzliche
Bahnen)

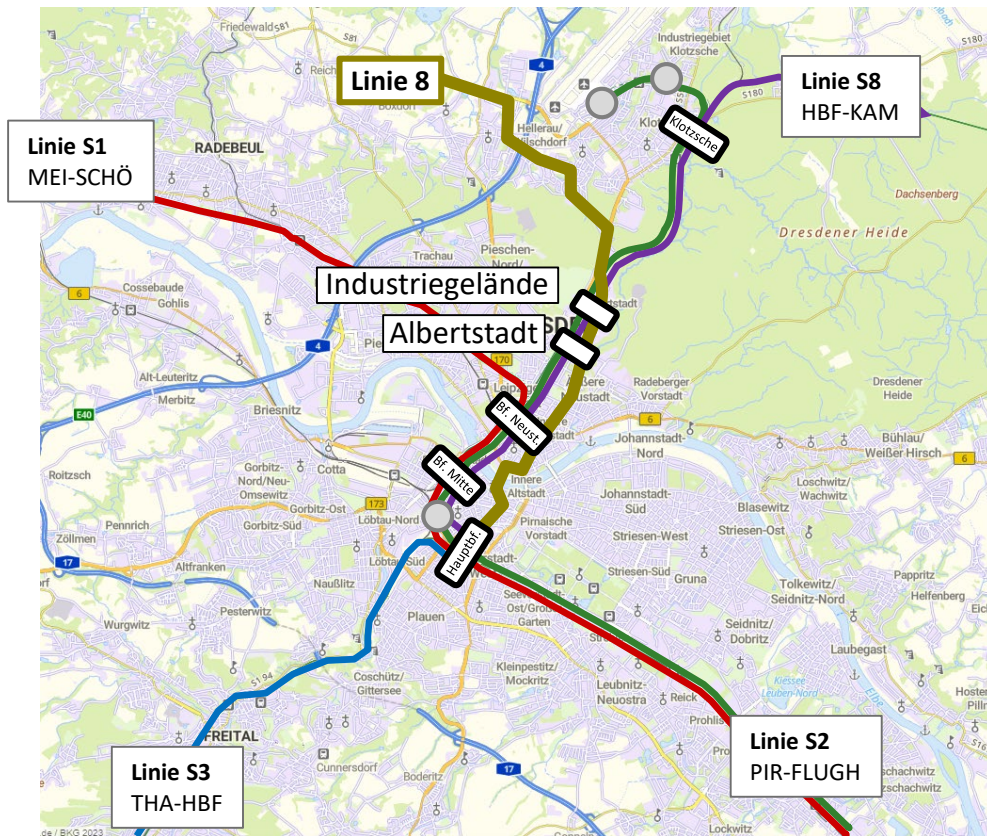
Linie 8 erhöht stark die ÖPNV-Einzugsbereiche und verkürzt die Fahrzeit in den Nordraum



Karten: DVB AG, auf Grundlage des gemeinsamen Verkehrsmodells der LH Dresden und DVB AG



Linie 8 mit S-Bahn mehrfach direkt verknüpft



- Direktumstiege von der S-Bahn und dem Regionalverkehr
- Industriegelände (mit Neubau der Bahnsteigbrücke und P+R)
- neuer Haltepunkt Albertstadt
- Hauptbahnhof in der Nähe, Verknüpfung Fernverkehr Bahn und Bus, schneller Regionalverkehr
- Bahnhof Klotzsche und Flughafen bleiben weiter bzw. verbessert mit Bus angebunden

Karte: Open Street Map

Neue Optionen im Mobilitätsmanagement der Unternehmen entstehen entlang der neuen Linie 8

- starker **Wunsch der Firmen** nach nachhaltiger Mobilität für die Mitarbeiterbindung wird entsprochen
- **steigender Komfort** und **kürzere Reisezeit** im ÖPNV macht Bus und Bahn im Vergleich attraktiver
- **Kostensparnis** und Platzgewinn für Begrünung usw. durch weniger Pkw-Stellplätze bei den Unternehmen
- **Entlastung der Autobahn** und der Stadtstraßen von Kfz in der Spitzenverkehrszeit
- **Jobticket und Deutschlandticket** werden besser angenommen
- **Multimodale Optionen** werden deutlich gestärkt, z.B. Bike+Ride, Park+Ride, Radmitnahme im ÖPNV , MOBibike im Abo, Mobilitätspunkte zur Feinverteilung im Gebiet



Bild: DVB AG

Planungsziele Vorplanung

Mobilität

- Straßenbahn-Anbindung Gewerbegebiet Rähnitz und GlobalFoundries ohne wesentliche Verschlechterung Ortslage Hellerau/Rähnitz
- Berücksichtigung geplanter Ausbau BAB A4 sowie Leistungsfähigkeit Anschlussstelle Dresden Flughafen

Umwelt

- Eingriffsminimierung LSG Wilschdorf-Rähnitzer Sandhügelland
- Erhalt Grünbrücke (Wilschdorfer Landstraße)

Städtebau

- Eingriffsminimierung B-Plan Nr. 1, Dresden-Hellerau Nr. 2, Rähnitz

Wirtschaftlichkeit

- Optimierung Investitionskosten (Vermeidung Ingenieurbauwerke, Eingriffe in Medienbestand)
- Optimierung Betriebskosten ÖPNV (keine zusätzliche Straßenbahnlinie)
- Vermeidung Abriss bzw. Umsiedlung bestehender Industrieansiedlungen

Realisierbarkeit

- Genehmigungs- und Förderfähigkeit der Baumaßnahme

Umsetzungshorizont

- Realisierbarkeit zeitnah an Produktionsaufnahme ESMC

Planungsprozess Vorplanung (iterativ)

Stufe 1:

Trassenuntersuchung

Ziel: Ermittlung Vorzug Trassenkorridore/ Ausschluss Trassenvarianten



Stufe 2:

Variantevorbetrachtung

Querschnittsbetrachtung Wilschdorfer Landstraße
Ziel: Ermittlung möglicher Querschnittslösungen

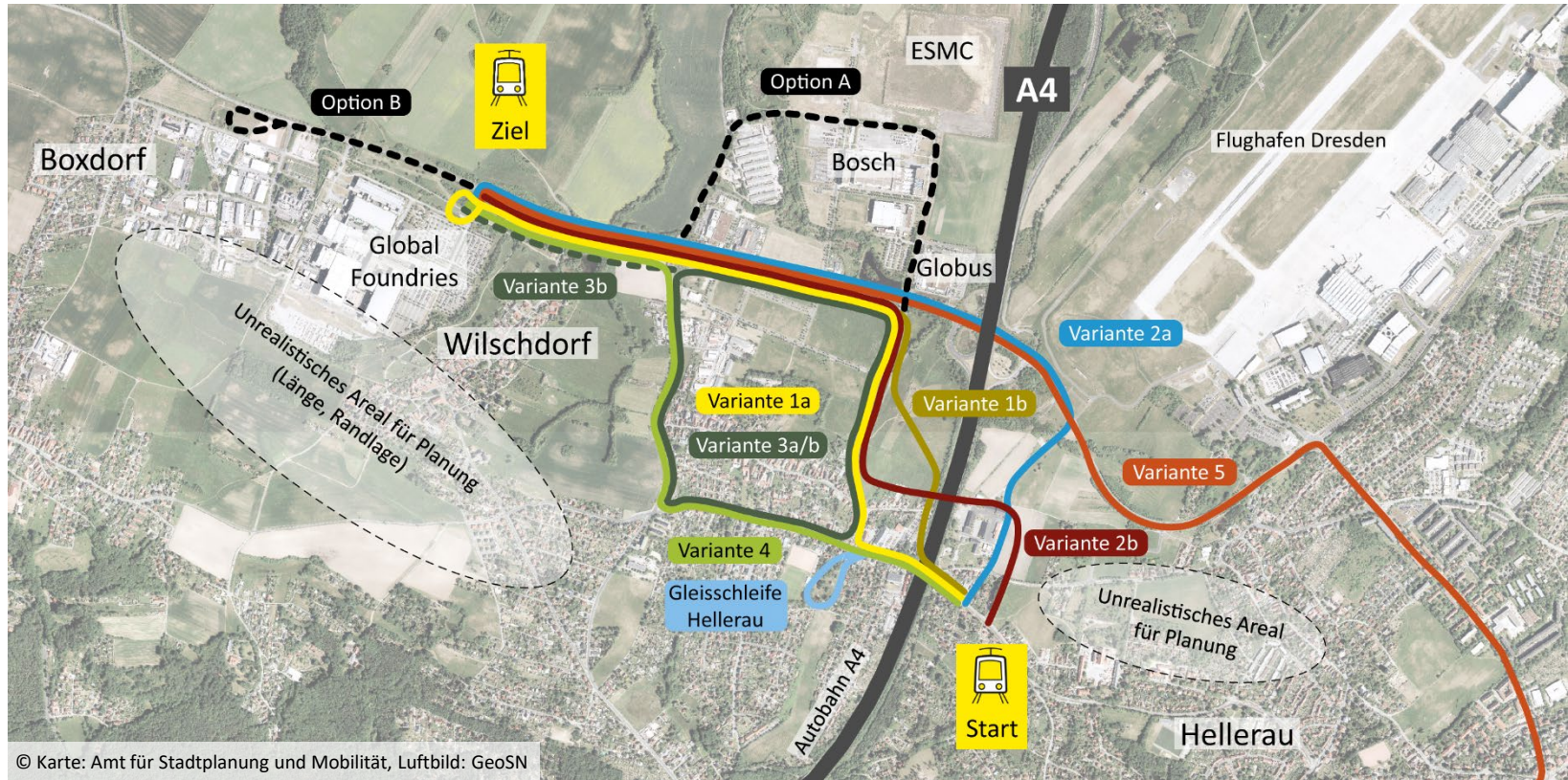


Stufe 3:

vertiefender Variantenvergleich

Lageplanbearbeitung von bis zu 3 Varianten
Ziel: Ermittlung Vorzugslösung

Stufe 1 – Übersicht Trassenuntersuchung



Stufe 1 – Vergleich Trassenkorridore (vereinfacht)

Handlungsfeld	Trassenuntersuchung ohne Betrachtung Wilschdorfer Landstraße westlich Rähnitzer Allee							
	Variante 1a	Variante 1b	Variante 2a	Variante 2b	Variante 3a	Variante 3b	Variante 4	Variante 5
Umwelt			• hoher Flächenneuverbrauch östl. BAB A4		• großer Eingriff LSG entlang Radeburger Str. (eingleisig)	• großer Eingriff LSG entlang Radeburger Str. (eingleisig)	• größter Eingriff LSG entlang Radeburger Str. (zweingleisig)	• höchster Flächenneuverbrauch nördl. der Hermann-Reichelt-Str.
Städtebau / Infrastrukturplanung			• erheblicher Konflikt mit B-Plan 3046 im Bereich Globus-BM					• erheblicher Konflikt mit B-Plan 3046 im Bereich Globus-BM
Grundstücksbetroffenheit		• große Grundstücksbetroffenheit mit Gebäudeabriss			• viele Betroffenheiten entlang L.-Kossuth-Str.	• viele Betroffenheiten entlang L.-Kossuth-Str.	• starke Betroffenheiten entlang L.-Kossuth-Str.	• größte Betroffenheiten entlang K.-Marx-Str., Landwirtschaftsflächen
ÖPNV-Qualität Straßenbahn			• keine Erschließung Ortskern Rähnitz	• keine Erschließung Ortskern Rähnitz	• keine Erschließung Global Foundries	• unattraktive ÖPNV-Erschließung durch Einrichtungsverkehr	• stark eingeschränkte Erschließung Industriegebiet Rähnitz	• unattraktive Erschließung durch 15-min-Takt infolge
Verkehr						• große Länge mit ca. 4,5 km Neubaustrecke		• größte Länge mit ca. 5,4 km Neubaustrecke
Wirtschaftlichkeit			• infolge zusätzlicher Unterführung unter A4 höhere Investitionskosten	• infolge zusätzlichem Brückenbauwerk über A4 höhere Investitionskosten		• infolge Komplexausbau Ludwig-Kossuth-Straße höhere Investitionskosten		• hoher Fahrzeug-Mehrbedarf (+5), • infolge neuer Unterführung unter A4 mit Abstand höchste Investitionskosten
Gesamtplatzierung	1.	2.	7.	3.	5.	6.	4.	8.

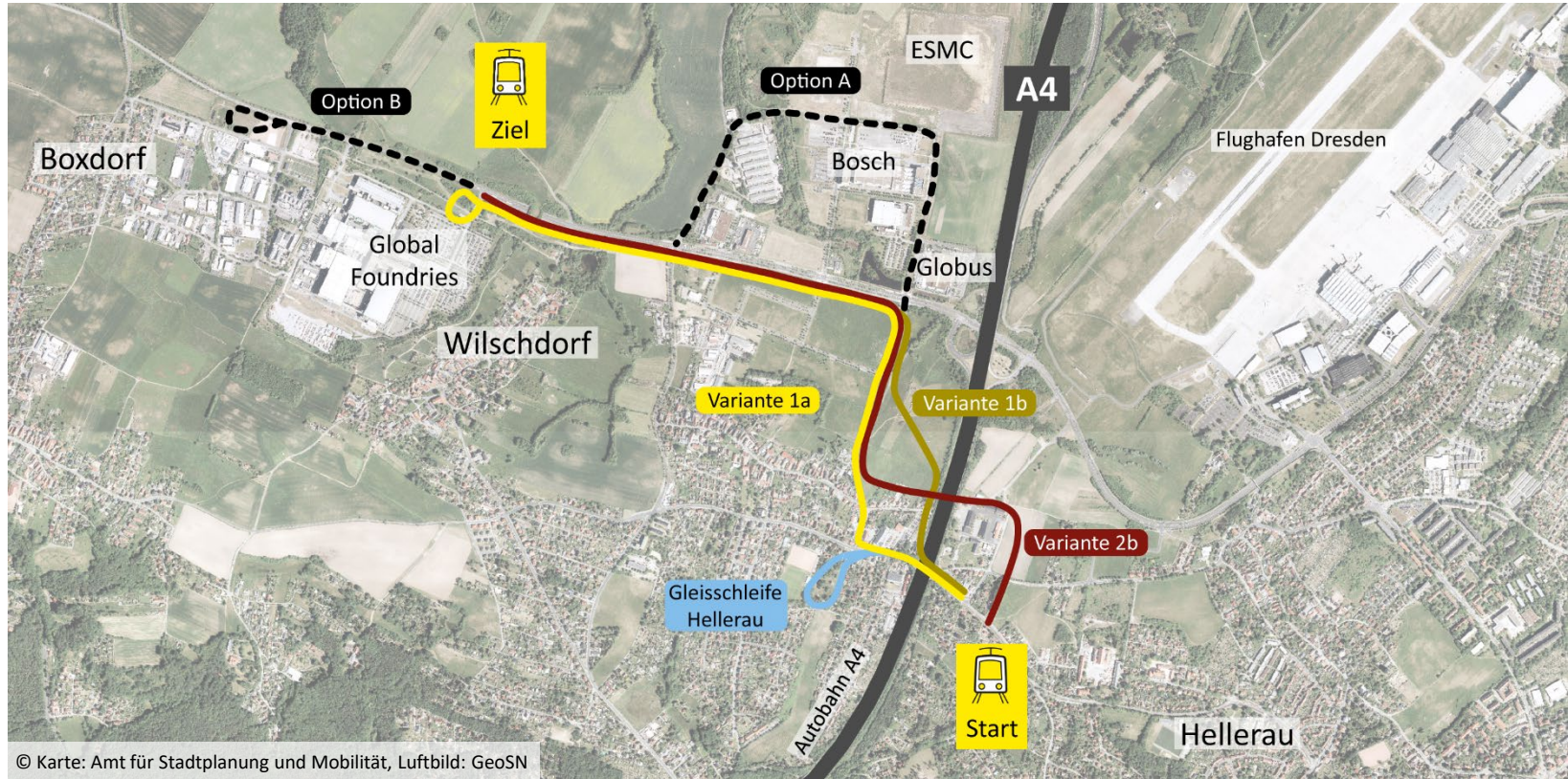
Legende

Bewertung

 kritische Einschätzung
 Ausschlussgrund



Stufe 1 – Ergebnis Trassenuntersuchung



Stufe 2 - Variantenvorbetrachtung



Randbedingungen:

- Grünbrücke
- LSG Wilschdorf-Rähnitzer Sandhügelland
- vorhandene/geplante Medien
- Leistungsfähigkeit Verkehrsanlage
- vorhandene Bebauung (Nord-/Südseite)
- rechtsgültiger Bebauungsplan (Südseite)
- vorhandene/geplante Medien
- Leistungsfähigkeit Verkehrsanlage

Nächste Schritte

- Vorstellung Arbeitsstand für Unternehmen im Zuge der Wilschdorfer Landstraße 2.10.24
- Vorstellung Arbeitsstand SBR Klotzsche 10/2024 und ASBVL 11/2024
- Begleitung durch Öffentlichkeitsarbeit
<https://www.dresden.de/de/stadtraum/zentrale-projekte/stadtbahnprojekte/linie-8.php#?searchkey=Linie&searchkey=8>
- Vorzugsvariante und Abschluss Vorplanung bis Ende 2024 (Ziel)
- parallel Bearbeitung Verkehrs- und Mobilitätskonzept Gewerbe und Wirtschaft Nordraum
- weitere Vorstellung Planungsstand ASBVL/SBR Klotzsche Ende 2024/Anfang 2025
- Vorbereitung kooperatives Planen und Bauen
- Bestätigung der Vorplanung im Stadtrat der LHD bis Sommer 2025
- anschließend Ausschreibung weitere Planungsstufen (evtl. kooperatives Planen und Bauen)

Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!