

Die Tram kommt an

Moderne Straßenbahnen bieten städtischen Nahverkehr im besten Sinne: Sie erschließen den dichten urbanen Raum, sind leistungsfähiger als Busse und preiswerter als U- oder S-Bahnen, leise, bequem und ökologisch. Zeitgemäße Straßenbahnsysteme leisten einen Beitrag zur Stadtgestaltung und verleihen der Stadtentwicklung wichtige Impulse. Nicht zuletzt empfinden die Fahrgäste die Straßenbahn als sympathisches Verkehrsmittel, weil es einfach angenehm ist, ruhig dahin zu gleiten und das Leben der Stadt zu beobachten.

Vor dem Hintergrund des internationalen Booms erweist sich der in Dresden beschrittene Weg, am Straßenbahnsystem festzuhalten und es weiter zu entwickeln, einmal mehr als richtig.

Damit die Straßenbahn ihre verkehrlichen und ökologischen Vorteile ausspie-

len kann, braucht sie schnelle Fahrwege, komfortable Fahrzeuge und eine starke Nachfrage. Dabei sind die Verkehrsunternehmen auf die Unterstützung der Politik angewiesen. Investitionen in Infrastruktur und Fuhrpark sind so kapitalintensiv und langfristig, dass sie nicht zum Spielball von Konjunkturzyklen werden dürfen. Die Fehler des „Westens“, wo in der Vergangenheit ganze Streckennetze aufgegeben wurden, dürfen sich genauso wenig wiederholen wie das Fahren auf Verschleiß im „Osten“. Erhalt und Ausbau der Dresdner Straßenbahn müssen auch weiterhin als zukunftssträftig erkannt und gefördert werden.

In der vorliegenden Broschüre sind die Erfolge, Ziele, Pläne und Visionen der Dresdner Straßenbahn zusammengefasst. Einige Beispiele belegen einleitend die weltweite Renaissance der Straßenbahn.



Der weltweite Boom der Tram

Fakt

Viele neue Tram-Systeme

Die Straßenbahn feiert derzeit ein großes Comeback. In vielen Städten Europas und Nordamerikas spielt die mancherorts tot geglaubte Tram wieder eine wichtige Rolle - aus räumlichen, ökologischen, verkehrlichen und ästhetischen Gründen. Gab es weltweit im Jahr 1980 nur noch in rund 300 Städten Straßenbahnen, so sind es heute schon fast wieder 400. Weitere 100 Tramsysteme sind im Bau oder in Planung. Vor allem in Frankreich, Spanien, Portugal und Großbritannien, aber auch in den USA und Australien sind in den letzten 30 Jahren zahlreiche neue Systeme entstanden.



Dank neu eröffneter Strecken stieg die Fahrgastzahl 2008 in Alicante (Spanien) um 45 % auf fast 4 Millionen. Weitere neue Strecken werden gebaut.



Die neuen Straßenbahnen der südfranzösischen Hafenstadt Marseille – blau getönte Scheiben und Holz erinnern an gläserne Boote.

Beispiel Paris: Die Straßenbahn als Symbol der Zukunft

Nach 70 Jahren Abstinenz hat die französische Hauptstadt 2006 die Straßenbahn wieder eingeführt. Die Tram steht für einen Richtungswechsel in der Pariser Verkehrspolitik. Vorfahrt für den ÖPNV, Fahrräder und Fußgänger heißt das Motto. Die neue ringförmige Straßenbahnstrecke am südlichen Stadtrand ist bis jetzt knapp acht Kilometer lang und soll weiter wachsen. Die Tram fährt in Spitzenzeiten alle vier Minuten. Täglich fahren etwa 100.000 Fahrgäste mit. Insgesamt gibt es im Raum Paris bereits drei neue Straßenbahnlinien.



Trendwende in der Pariser Verkehrspolitik - Neue Straßenbahn statt alte Métro

Beispiele neuer Straßenbahnsysteme

Stadt	Land	Straßenbahn seit
Strasbourg	Frankreich	1994
Saarbrücken	Deutschland	1997
Montpellier	Frankreich	2000
Lyon	Frankreich	2000
Alicante	Spanien	2003
Barcelona	Spanien	2004
Nottingham	Großbritannien	2004
Houston	USA	2004
Minneapolis	USA	2004
Nizza	Frankreich	2007
Marseille	Frankreich	2007
Santa Cruz	Spanien/ Teneriffa	2007

An der Straßenbahn festhalten

In Deutschland, Österreich, der Schweiz und Teilen Osteuropas werden die bestehenden Netze ausgebaut und modernisiert.

Beispiel München: Die „Trambahn“ wird immer beliebter

Das Münchner Straßenbahnnetz war bereits auf 70 Kilometer geschrumpft als 1991 die Trendwende kam: Seither wird das Netz der Münchner „Trambahn“ wieder kräftig modernisiert und ausgebaut. 1996 und 1997 gingen neue Strecken in Betrieb. Im Herbst 2009 wird eine weitere drei Kilometer lange Neubaustrecke eröffnet. Für zwei Ausbauprojekte gibt es bereits konkrete Planungen.



Toronto plant, sein Straßenbahnnetz um 120 Kilometer zu erweitern.



München setzt seit 1991 wieder auf die „Trambahn“.

Weitere Beispiele für die Modernisierung und den Ausbau bestehender Straßenbahnnetze finden sich in Prag (Tschechien), Zürich (Schweiz), Innsbruck (Österreich), Lissabon (Portugal), Melbourne und Adelaide (Australien).

Der Boom hält an

Viele neue Straßenbahnsysteme sind im Bau oder geplant, zum Beispiel in Palermo und Florenz (Italien), Toulon, Toulouse und Tours (Frankreich), Bergen (Norwegen), Palma de Mallorca (Spanien), Edinburgh (Großbritannien) und Toronto (Kanada).

Stadt und Straßenbahn wie aus einem Guss – die moderne Tram in Brüssel.



Moderne Straßenbahnen sind auch im spanischen Valencia konkurrenzfähig.



Was ist eine moderne Stadtbahn?

- Eine herkömmliche **Straßenbahn** schwimmt meist im Autoverkehr mit und wird häufig aufgehalten.
- Eine moderne **Stadtbahn** ist schnell, zuverlässig, leise und bequem. Sie fährt überwiegend auf einem separaten Gleiskörper, muss im Idealfall nur an Haltestellen stoppen und kann dazwischen ungehindert fahren. So spielt die Stadtbahn ihre verkehrlichen und ökologischen Vorteile voll aus.

Die Pilotlinie 2

In einem Pilotprojekt hat die DVB AG 1994 begonnen, die Linie 2 zwischen Prohlis und Gorbitz zu einer modernen Stadtbahnstrecke auszubauen. Die rund 17 Kilometer lange Ost-West-Verbindung erhielt

- separate Gleiskörper,
- Rasengleis,
- barrierefreie Haltestellen mit dynamischer Fahrgastinformation und
- Ampelanlagen, die von der Straßenbahn angesteuert werden können.

Außer einem Abschnitt auf der Pennricher Straße in Cotta ist bereits die gesamte Strecke ausgebaut. Im Ergebnis hat sich die Fahrzeit um mehrere Minuten verkürzt und die Stabilität des Betriebsablaufs spürbar verbessert.

Konkurrenzlos gut

Viele deutsche Städte können von so einem ÖPNV-Angebot nur träumen: Die Dresdner Straßenbahnlinien fahren

- täglich rund um die Uhr
- Montag bis Freitag bis 19 Uhr im 10-Minuten-Takt,
- die wichtigsten Linien auch Samstag bis 19 Uhr im 10-Minuten-Takt

- an Sonn- und Feiertagen von 10 bis 23 Uhr im 15-Minuten-Takt,
- im Abendverkehr bis 23 Uhr im 15-Minuten-Takt,
- im Nachtverkehr bis 2 Uhr im 30-Minuten-Takt und danach im 70-Minuten-Takt.



Einkaufsverkehr in der Dresdner Innenstadt - ohne Straßenbahn undenkbar.



Der zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkt „Dresdner Postplatz“



Wir fahren durch. Täglich. Rund um die Uhr.

Unternehmen sehen ÖPNV als wichtigen Standortfaktor

Alle Unternehmen legen großen Wert auf ein attraktives ÖPNV-Angebot. Darunter verstehen die Investoren vor allem

- gut erreichbare Haltestellen,
- pünktliche Busse und Bahnen sowie
- eine unkomplizierte Verbindung zum Hauptbahnhof, die den Anschluss an den Fernverkehr gewährleistet.

Insgesamt liegt der öffentliche Nahverkehr in seiner Bewertung als Standortfaktor deutlich vor Kriterien wie Parkraumangebot, Flughafen und Hauptbahnhof und ist damit für die städtische Ansiedlungspolitik von enormer Bedeutung.



Jobticket und betriebliches Mobilitätsmanagement

Die DVB AG ist ein zuverlässiger Partner im betrieblichen Mobilitätsmanagement und übernimmt folgende Aufgaben:

- Fahrpläne an Schichtzeiten anpassen,
- Haltestellen in Firmennähe anordnen und
- Mitarbeiter individuell beraten.

Seit 2005 bietet die DVB AG gemeinsam mit den Verbundpartnern ein günstiges Jobticket an. Mehr als 23 große Dresdner Arbeitgeber, darunter die DREWAG, WOBA, GloFo (AMD), das Universitätsklinikum und die Stadtverwaltung, haben sich bereits für das Firmenticket entschieden.



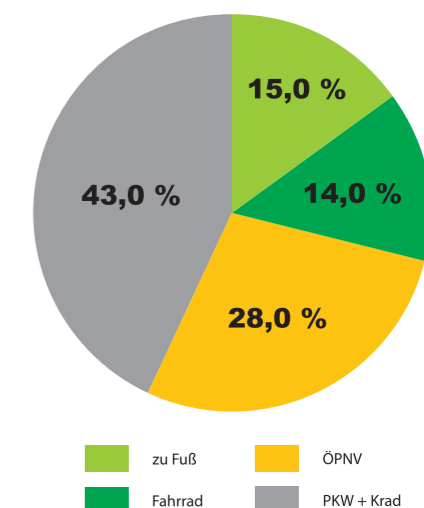
Viele Dresdner fahren mit dem ÖPNV zur Arbeit

28 Prozent der Dresdner fahren mit Straßenbahn und Bus zur Arbeit.

Zwei Beispiele:

- Über die Hälfte der Mitarbeiter der Stadtverwaltung nutzt den ÖPNV für den Weg zur Arbeit. Aufgrund der City-Lage und mangels Parkplätzen sind es im Rathaus Dr.-Külz-Ring sogar zwei Drittel.
- Von den rund 3.850 Mitarbeitern des Universitätsklinikums in Johannstadt fahren 38 Prozent mit dem ÖPNV zur Arbeit. Mit zwei Straßenbahn- und zwei Buslinien ist das Gelände hervorragend angebunden.

Anteile am Dresdner Verkehrsmarkt (Arbeitswege)



Dresden braucht schnellen ÖPNV

Je schneller Straßenbahn und Bus vorankommen,

- desto attraktiver wird der ÖPNV und desto mehr zahlende Kunden fahren mit,
- desto weniger Fahrzeuge und Fahrer müssen eingesetzt werden und desto kostengünstiger ist der ÖPNV.

Bahn muss aufholen

- In Dresden verliert ein Straßenbahnzug durchschnittlich 12 Minuten pro Runde, weil er an Signalanlagen, durch Staus oder sonstige Hindernisse aufgehalten wird. Diese **Verlustzeiten verursachen 4,6 Millionen Euro Betriebskosten pro Jahr.**
- Die **Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn** stagniert seit 1995 bei **19 Kilometer pro Stunde**. 2004 und 2005 war die Straßenbahn vorübergehend 20 Kilometer pro Stunde schnell, konnte dieses Niveau aber nicht halten.
- Die **Reisegeschwindigkeit der Pkws** ist im gleichen Zeitraum auf **27 Kilometer pro Stunde** gestiegen.
- Ziel der Landeshauptstadt Dresden ist es, **die Straßenbahn auf 21,4 Kilometer pro Stunde zu beschleunigen.**



Ampeln intelligent steuern

Mindestens ebenso wichtig wie die Geschwindigkeit sind Stabilität und Zuverlässigkeit des Verkehrsangebotes. Auch hier besteht noch Verbesserungspotenzial.

- 98 Prozent aller relevanten Signalanlagen verfügen über verkehrshängige Steuerungen.
- Aber viele Signalprogramme steuern den Verkehr nicht optimal. Damit es für alle besser rollt, arbeiten Spezialisten der TU Dresden, des Straßen- und Tiefbauamtes und der DVB daran, die ÖPNV- und Straßenverkehrsleitsysteme zu verzahnen und die Ampelsteuerungen zu verbessern.



Intelligente Ampelsteuerungen sorgen dafür, dass es für alle gut rollt.

Digitalfunk, WLAN und elektronischer Haltestellenfahrplan

Bis Ende 2011 will die DVB AG ihr rechnergestütztes Betriebsleitsystems (RBL) auf ein neues technisches Niveau heben. Im gleichen Zeitraum entsteht unter dem Namen „RBL Oberelbe“ eine Verknüpfung zum künftigen RBL des Regionalverkehrs und zum Leitsystem des Eisenbahnverkehrs als Basis für eine unternehmensübergreifende Fahrgastinformation und Anschlussicherung.

Die Hauptleistungen des DVB-Projekts im Überblick:

- **Aufbau eines unternehmenseigenen digitalen Bündelfunknetzes** zur flächendeckenden Funkversorgung des Bedienegebietes der DVB AG
- **Erneuerung der Bordrechner auf allen Fahrzeugen** mit mehr Informationen für den Fahrer und integrierter Verkaufstechnik in den Bordrechnern der Busse
- **Erweiterung der Betriebsleitstelle**
- **WLAN-Datenversorgung der Fahrzeuge auf den Betriebshöfen** tägliche Aktualisierung der Fahrgastinformation, manuelle Tätigkeiten entfallen
- **Ausbau der elektronischen Fahrgastinformation an Haltestellen und in Fahrzeugen**
Versorgung der Haltestellen mit Echtzeitdaten über Digitalfunk, elektronische Aushangfahrpläne, Echtzeitinformationen zu Anschlussverbindungen über die Monitore in den Fahrzeugen

Die Erneuerung des RBL der DVB AG kostet über zehn Millionen Euro und wird vom Freistaat Sachsen zu 75 Prozent gefördert.



Mehr Informationen für den Fahrer: Die Bordrechner im Cockpit der Straßenbahnen und Busse werden weiter entwickelt.

Freundlich zur Umwelt

Ökologisch

In Punkto Energieverbrauch und Umweltbelastung sind Straßenbahnen anderen Verkehrsträgern weit überlegen.

Sauber

Straßenbahnen stoßen keine Schadstoffe aus. Emissionen entstehen ausschließlich bei der Stromerzeugung.

Leise

Die elektrischen Antriebe der Straßenbahnen sind angenehm leise.



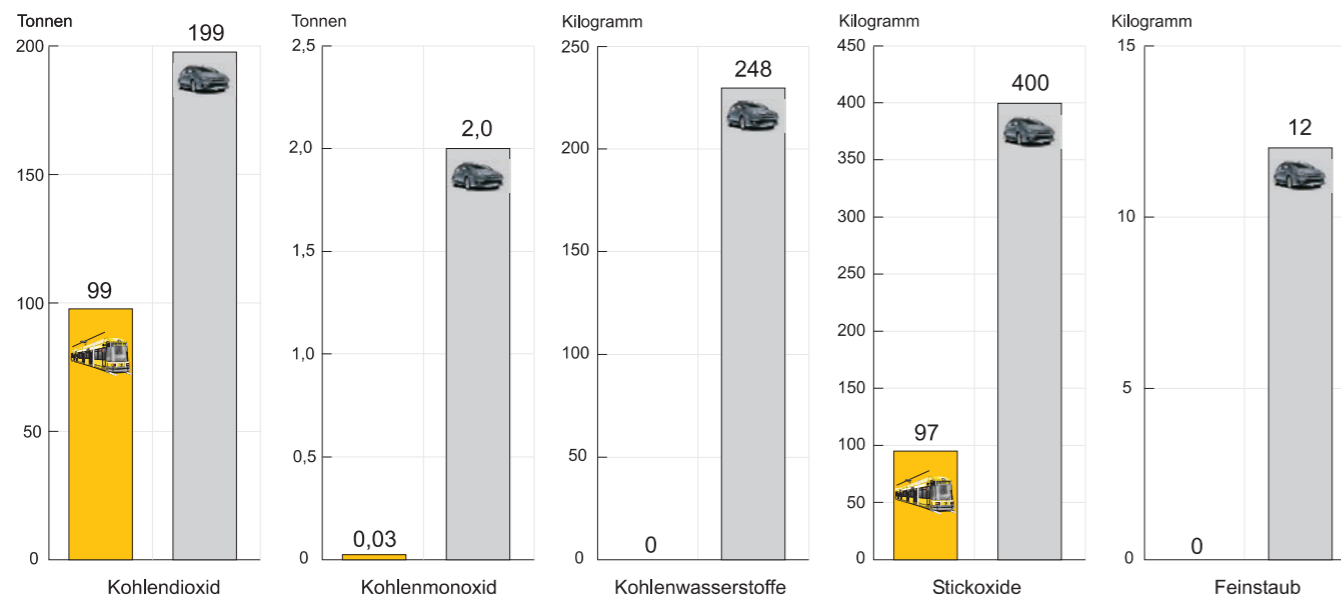
Straßenbahnen verbessern das Klima in der Stadt

- Eine **Straßenbahn** kann bis zu 260 Personen befördern. Das **entspricht etwa 200 Pkw.**
- Straßenbahnkunden sorgen dafür, dass in Dresden **pro Tag etwa 200.000 Pkw-Fahrten weniger** durchgeführt werden. Zusammen mit den umweltfreundlichen Bussen der DVB AG sind es sogar 300.000 Pkw-Fahrten.
- Ein Straßenbahn-Fahrgast **verursacht im Schnitt 50 Prozent weniger Kohlendioxid als ein Autofahrer.** In der Hauptverkehrszeit sind es bis zu 90 Prozent.
- Insgesamt vermeiden DVB-Fahrgäste **Schadstoffemissionen in Höhe von mehr als 140 Tonnen pro Tag.**
- **Rasengleise** sorgen für ein gutes Klima in der Stadt, in dem sie Feinstaub binden und Lärm dämpfen.



Die Dresdner Straßenbahn fährt mit DREWAG-Strom. 70% davon kommen aus umweltschonender Kraft-Wärme-Kopplung.

Schadstoffemissionen der Straßenbahn im Vergleich zum Auto pro Tag



■ Schadstoffemissionen bei der Stromerzeugung für die Straßenbahn
■ Schadstoffemissionen der Pkw, mit denen die Straßenbahn-Fahrgäste alternativ fahren würden

Berechnungsgrundlage: UBA „Vergleich der Schadstoffemissionen einzelner Verkehrsträger“
 Personenkilometer Straßenbahn der DVB AG am Tag: ca. 1,38 Mio.

Ökologischer Betriebshof Reick

Der Betriebshof Reick ist ökologisch ausgestattet und stadtverträglich gestaltet:

- Kalthalle für die Straßenbahn mit bepflanztem Dach
- geschlossener Wasserkreislauf mit Aufbereitungsanlage
- Waschen der Straßenbahnen mit Brauchwasser (Verzicht auf Frischwasser)
- Regenwasser versickert in Rigolen
- Pflanzen und Biotope für ein besseres Mikroklima



Innerstädtischer Gütertransport auf Schienen

Die Güterstraßenbahn der DVB AG entlastet die Innenstadt mit jeder Fahrt um drei schwere Lkw. Sie nutzt das bestehende Streckennetz.



Straßenbahnen sparen Energie

- Moderne Straßenbahnen speisen **Bremsenergie zurück** und nutzen sie zum Anfahren und Heizen. Sie verbrauchen **15 Prozent weniger Energie** als herkömmliche Fahrzeuge.
- Im Berufsverkehr verbraucht ein **ÖPNV-Kunde nur 0,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer.**



Moderne Fahrzeuge und Infrastruktur

Fakt

Bequem, leise und ästhetisch

Die modernen Niederflur-Stadtbahnwagen gehören seit über zehn Jahren zum Dresdner Stadtbild und haben die alten Tatra-Fahrzeuge schon fast vollständig abgelöst.

Grüne Alternative

Statt Beton, Asphalt oder Schotter baut die DVB gern Rasen zwischen den Gleisen ein. Das sieht gut aus, dämpft die Fahrgeräusche der Straßenbahn und bindet Feinstaub.



Weltspitze hat in Dresden Tradition

In den 1930er Jahren leiteten die Dresdner „Hechtwagen“ eine neue Generation von Straßenbahnen ein. Zu dieser Zeit galten sie weltweit als die modernsten Fahrzeuge ihrer Art.



Ab 1967 erfuhren tschechoslowakische Tatra-Züge in Dresden ihre praktische Erprobung für die gesamte DDR. Sie prägen bis heute das Bild vieler osteuropäischer Städte. Die Dresdner Tattras wurden ab 1991 modernisiert. Einige Züge sind noch im Einsatz, werden aber in den kommenden Jahren nicht mehr im planmäßigen Liniendienst fahren.



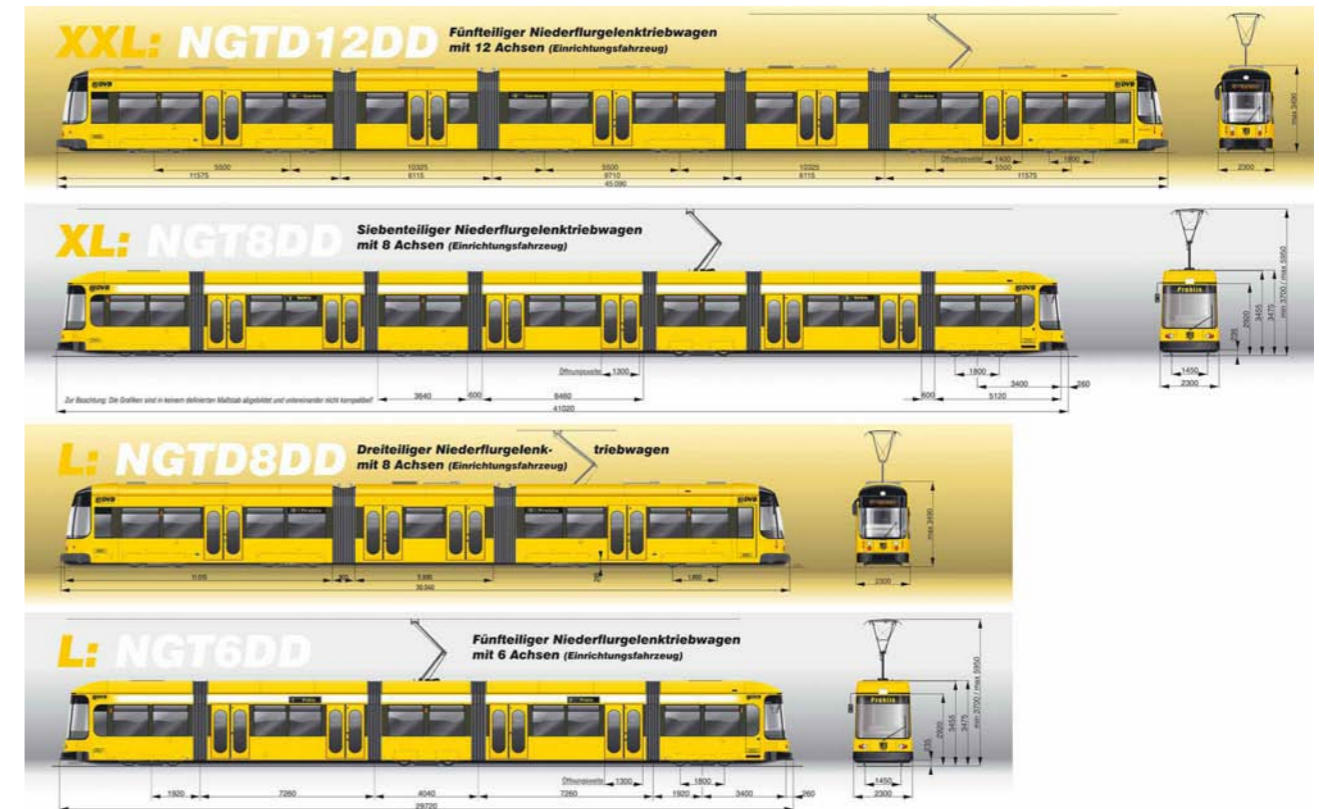
Moderne Stadtbahnen aus Bautzen

Seit 1996 setzen die modernen Niederflur-Stadtbahnen von Bombardier Transportation aus Bautzen Maßstäbe. Sie verfügen über

- barrierefreie Einstiege,
- akustische Haltestellenansagen,
- optische Haltestellenanzeigen,
- Wechselsprechanlagen zur Kontaktaufnahme mit dem Fahrer,
- Videoüberwachung und
- ein preisgekröntes Design.

Der Typ NGT D12 DD gilt mit stolzen 45 Metern als eine der längsten Straßenbahnen der Welt.

Bis 2010 investiert die DVB AG mit der finanziellen Unterstützung des Freistaates Sachsen 370 Millionen Euro in neue Fahrzeuge.



	NGT6DD	NGT8DD	NGTD8DD	NGTD12DD
Hersteller	Konsortium SachsenTram: SIEMENS; Bombardier Transportation, Bautzen	Bombardier Transportation, Bautzen	Bombardier Transportation, Bautzen	Bombardier Transportation, Bautzen
Bestand DVB AG	60	23	40	32
Auslieferungszeit	1995 - 1998	2000 - 2002	2006 - 2009	2003 - 2005
Bestellung	-	-	-	11
Auslieferungszeit Nachbestellung	-	-	-	2009 - 2010

Messen für die Straßenbahn der Zukunft

Wissenschaftler der TU Dresden, Industriepartner und DVB AG haben gemeinsam eine Messstraßenbahn entwickelt. Das Serienfahrzeug von Bombardier Transportation aus Bautzen ist im Linienbetrieb im Einsatz. Seine Mess-träger liefern über einen Zeitraum von fünf Jahren

- mechanische Messwerte für die Entwicklung noch komfortablerer und leiserer Straßenbahnen und
- elektrische Messwerte für die Entwicklung noch energieeffizienterer Fahrweisen und Fahrzeuge.

Außerdem dient die Messstraßenbahn der Ausbildung von Studierenden.



Breitere Wagen für mehr Komfort

Breitere Wagenkästen für eine komfortable Zwei-plus-zwei-Bestuhlung – die nächste Dresdner Fahrzeuggeneration soll mehr Platz im Innenraum bieten. Der dazu erforderliche Gleisachsabstand von mindestens drei Metern wird bereits bei allen Aus- und Neubauvorhaben im Streckennetz berücksichtigt. Inzwischen entsprechen bereits über 60 Prozent der DVB-Trassen dieser Norm. Die übrigen 40 Prozent betreffen Streckenabschnitte, die in den nächsten Jahren ausgebaut werden müssen.

Verknüpfungspunkte für Bahn & Bus

Zwinglistraße, Pirnaischer Platz, Prager Straße, Postplatz, Karl-Marx-Straße, Gompitzer Höhe – seit 1999 richtet die DVB AG gemeinsame Haltestellen für Straßenbahn und Bus ein. Mittlerweile gibt es in Dresden 66 moderne Verknüpfungspunkte.

Dank des patentierten Dresdner Combibords können Bahn und Bus am gleichen Bahnsteig halten.

- erleichtern das Umsteigen,
- erhöhen die Sicherheit und
- beschleunigen den ÖPNV.



Der zentrale ÖPNV-Verknüpfungspunkt „Dresdner Postplatz“



Der Pirnaische Platz ist einer der wichtigsten Verknüpfungspunkte im Dresdner ÖPNV-Netz. Hier steigen pro Werktag etwa 44.000 Fahrgäste ein oder aus.

Nah am Kunden: Die DVB-Servicepunkte

Die modernen Serviceeinrichtungen der DVB AG befinden sich an den fünf wichtigsten Umsteigepunkten der Innenstadt. In angenehmer Atmosphäre und mit der Unterstützung neuester Technik verkaufen Servicemitarbeiter Tickets und beraten ihre Kunden zu allen Fragen rund um den ÖPNV in Dresden.



Freundlich und kompetent: Die Servicemitarbeiter der DVB AG



Nah am Kunden: Der DVB-Servicepunkt an der Haltestelle „Prager Straße“

Attraktive Fahrwege für die Bahn

Zu Asphalt und Schotter gibt es stadtverträgliche Alternativen:

- **Rasengleise** sehen gut aus, dämpfen die Fahrgeräusche der Straßenbahn und binden Feinstaub. Insgesamt sind in Dresden 24 Kilometer Gleis begrünt. Das entspricht einem Anteil von 18 Prozent.
- Gleise zwischen **Pflaster aus hochwertigem Naturstein** fügen sich in der historischen Innenstadt am besten ein.



Schön grün: Rasengleise in Zscherwitz



Fügt sich gut in die historische Innenstadt ein: Natursteinpflaster auf der Sophienstraße.



Die Dresdner Straßenbahn in Zahlen

- 12 Linien
- 258 Haltestellen
davon 49 Prozent barrierefrei
- 155 Niederflurfahrzeuge
- 292 Kilometer Gleis
davon 24 Kilometer Rasengleis
davon 57 Kilometer besonderer Gleiskörper
(baulich abgegrenzt)
- 719 Weichen
- 3 Betriebshöfe

Die sächsische Landeshauptstadt verfügt über eines der größten Straßenbahnnetze in Deutschland.

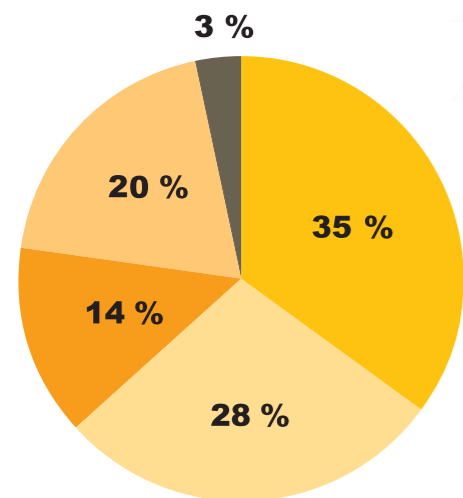
Die Straßenbahn als Rückgrat des ÖPNV

- Die Dresdner **Straßenbahn** erschließt die Stadt in der Fläche und schafft schnelle, leistungsfähige Verbindungen zwischen den Stadtteilen und dem Stadtzentrum sowie zwischen einzelnen Unterzentren.
- Buslinien** ergänzen das Straßenbahnnetz. Sie erschließen die Stadt vor allem in den Randlagen und dort, wo die Straßenbahn aus topografischen oder baulichen Gründen (noch) nicht verkehrt.
- Die **S-Bahn** hat überwiegend eine regionale Verbindungsfunktion innerhalb des sich von Meißen bis Pirna erstreckenden und zirka 650.000 Einwohner umfassenden Ballungs- und Wirtschaftsraumes Dresdner Elbtal.

Nah am Kunden

Die sächsische Landeshauptstadt ist vergleichsweise gut vom Nahverkehr erschlossen. 97 Prozent aller Dresdner erreichen von ihrer Wohnung im Umkreis von 300 Metern eine Straßenbahn- oder Bushaltestelle der DVB AG. Fast zwei Drittel wohnen in einem Stadtteil mit Straßenbahnanbindung.

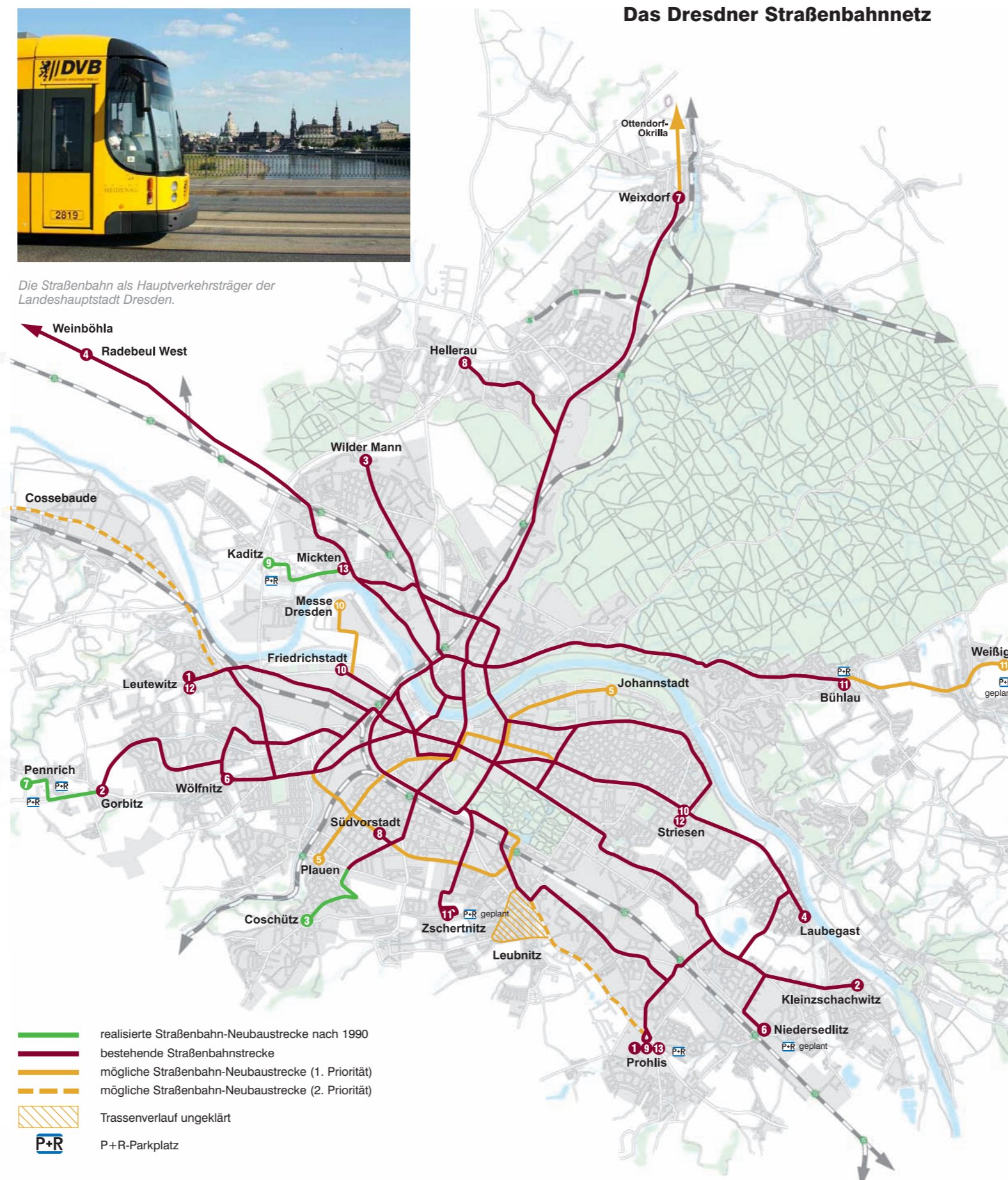
ÖPNV-Erschließung der Dresdner mit:



- Straßenbahn mindestens 5-Minuten-Takt
- Straßenbahn 10-Minuten-Takt
- Stadtbus 10-Minuten-Takt
- Stadtbus >10-Minuten-Takt
- Regionalbus



Die Straßenbahn als Hauptverkehrsträger der Landeshauptstadt Dresden.



- realisierte Straßenbahn-Neubaustrecke nach 1990
- bestehende Straßenbahnstrecke
- mögliche Straßenbahn-Neubaustrecke (1. Priorität)
- mögliche Straßenbahn-Neubaustrecke (2. Priorität)
- Trassenverlauf ungeklärt
- P+R-Parkplatz

Potenziale in historisch gewachsenen Stadtteilen

Ihre größten Potenziale verzeichnet die Straßenbahn in den historisch gewachsenen, teilweise innenstadtnahen Stadtgebieten Johannstadt-Nord, westliche Südvorstadt/ Plauen, Löbtau-Süd, Leubnitz sowie in Teilen von Striesen/ Blasewitz und Seidnitz/Tolkewitz. Wegen umfangreicher Kriegsschäden mussten hier nach 1945 einige Gleistrassen stillgelegt werden.

Ziele der Straßenbahn

- bessere Erschließung und Vernetzung innenstadtnaher Siedlungsschwerpunkte (z.B. Johannstadt)
- Erschließung der großen Wohn- und Gewerbegebiete am Stadtrand (z.B. Weißig)
- Erschließung von Stadtentwicklungsgebieten (z.B. Ostragehege)
- Ablösung von Busverkehren auf stark belasteten Streckenabschnitten (z.B. Nürnberger Straße) und im Stadtzentrum



Langfristig sollen alle Busse im Stadtzentrum - wie hier am Pirnaischen Platz - durch leistungsfähigere und ökologische Straßenbahnen ersetzt werden.

Ein historisch gewachsenes Netz

Das Netz der Dresdner Straßenbahn ist seit der Eröffnung der ersten Pferdebahnlinie 1872 immer größer und feinmaschiger geworden. Es hat sich flächig ausgebreitet und verästelt sich in alle Teile der Stadt. Auf wichtigen Achsen überlagern sich mehrere Linien. Das bietet einen kurzen Takt und viele Direktverbindungen ins Zentrum.

Nach dem zweiten Weltkrieg mussten einige Strecken aufgegeben werden. Die in den 1970er und 1980er Jahren entstandenen neuen Wohngebiete Prohlis und Gorbitz erhielten sofort einen Straßenbahnanschluss.

In den letzten zwanzig Jahren entstanden in Dresden im Vergleich zu anderen ostdeutschen Städten relativ wenig neue Gleistrassen. Vielmehr kam es darauf an, das bestehende dichte Netz zu erhalten und zu verbessern. Seit 1990 hat die DVB AG rund 600 Millionen Euro in die Modernisierung der Straßenbahntrassen und -haltestellen investiert.

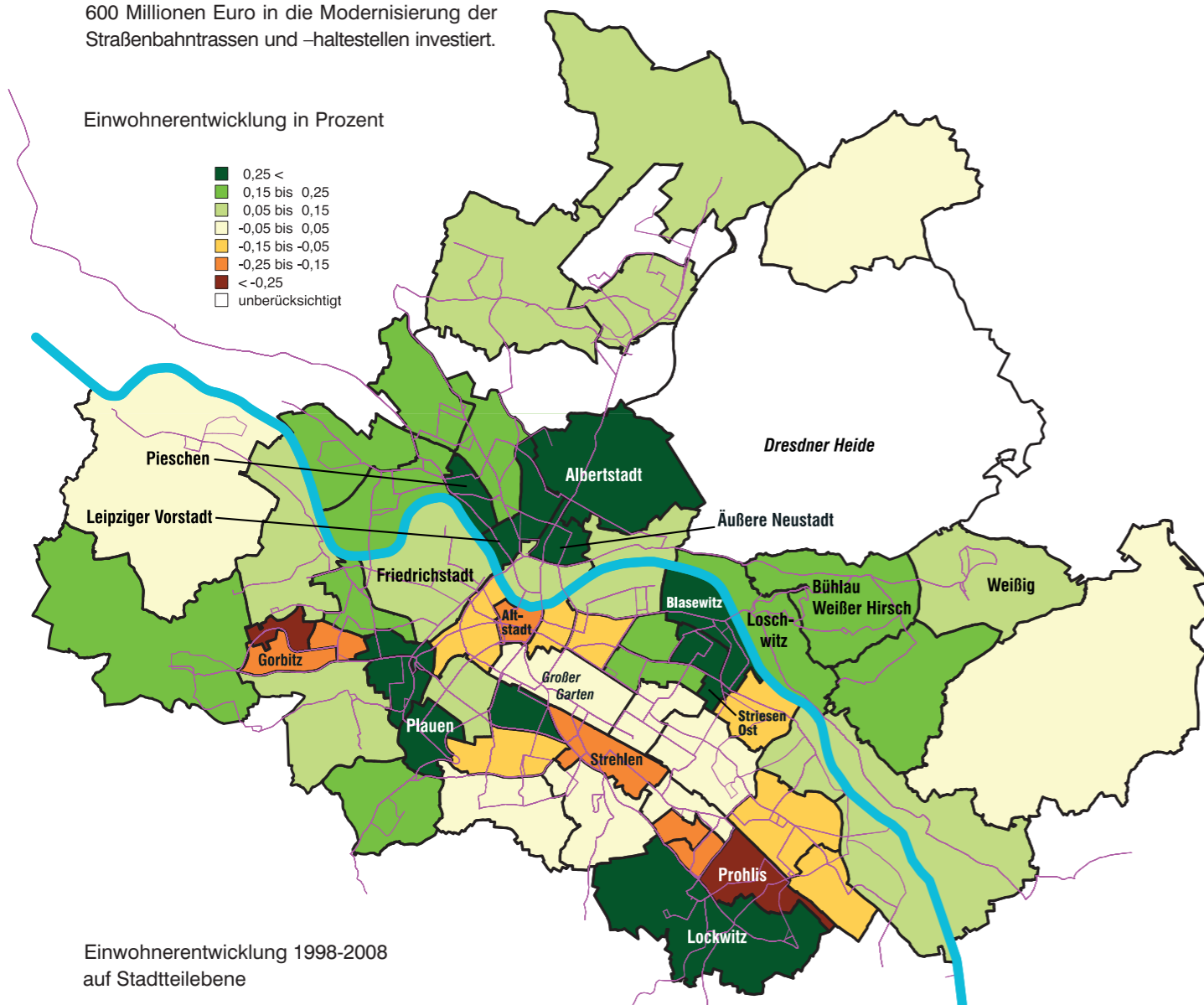
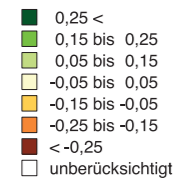
Die DVB AG betreibt mit 130 Kilometern Streckenlänge eines der größten Straßenbahnnetze in Deutschland. Durch Dresden rollen täglich etwa 150 Straßenbahnen auf 12 Linien.

Dresden wächst gegen den Trend

In den letzten Jahren hat sich Dresden prächtig entwickelt. Zwischen 2000 und 2008 stieg die Einwohnerzahl um 30.000 auf 507.000.

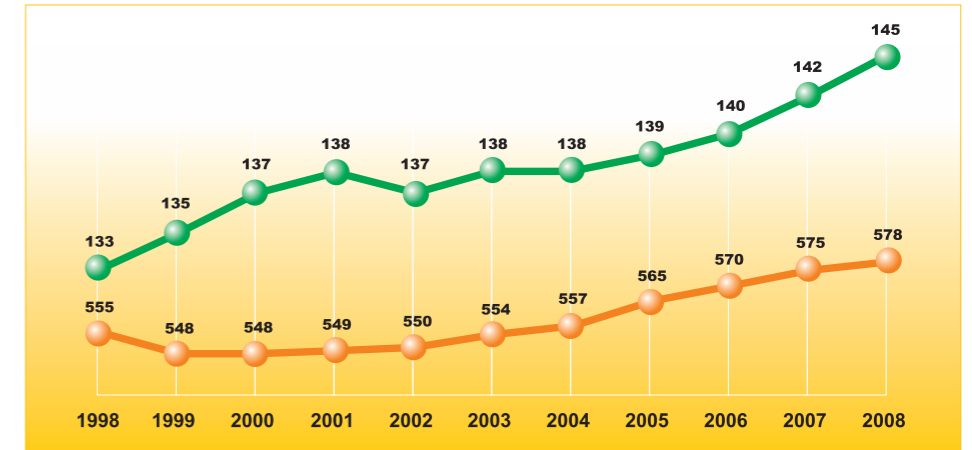
Einige Stadtteile verzeichneten Zuzüge von bis zu 30 %. Mit dieser Entwicklung muss das Dresdner Straßenbahnnetz mithalten.

Einwohnerentwicklung in Prozent



Einwohnerentwicklung 1998-2008 auf Stadtteilebene

Entwicklung der Fahrgäste und Einwohner



Neue Trassen für die Straßenbahn seit 1990

Plauen-Coschütz

Inbetriebnahme: 1999
 Streckenlänge: 1,2 Kilometer
 Investition: 3,9 Millionen Euro
 Erfolg: 990.000 neue Fahrgäste pro Jahr



Mickten-Kaditz

Inbetriebnahme: 2003/2004
 Streckenlänge: 1,8 Kilometer
 Investition: 9,0 Millionen Euro
 Erfolg: 980.000 neue Fahrgäste pro Jahr



Gorbitz-Pennrich

Inbetriebnahme: 2008
 Streckenlänge: 2,6 Kilometer
 Investition: 15,9 Millionen Euro
 Erfolg: 710.000 neue Fahrgäste pro Jahr (Hochrechnung)



Die Modernisierung und Erweiterung des Dresdner Straßenbahnnetzes gelang nur mit Hilfe der großzügigen Förderung des Freistaates Sachsen und des Bundes. Die Förderquote lag im Schnitt bei 65 Prozent der Baukosten.



Tendenzen der Stadt- und Mobilitätsentwicklung bis 2020

- **weiteres Wachstum der Einwohnerzahl**
um 20.000 auf rund 522.000
- **Reurbanisierung und Innenstadtentwicklung**
- **wachsende Anzahl von Schülern**
Wegen zahlreicher Schulschließungen müssen Kinder und Jugendliche immer weitere Wege zurücklegen.
- **wachsende Anzahl von Senioren**
Ältere Menschen haben ein größeres Mobilitätsbedürfnis, orientieren sich stark am ÖPNV, besitzen aber immer häufiger ein eigenes Auto.
- **zunehmender Freizeitverkehr**
zum Beispiel wachsender Einkaufstourismus von Menschen aus der Region

Wie sich der Anteil des ÖPNV am Dresdner Verkehrsmarkt entwickelt, hängt wesentlich von der Qualität des Angebotes ab. Deshalb ist es unerlässlich, dass die Straßenbahn mit der Stadtentwicklung Schritt hält und ihr wichtige Impulse verleiht.

Von der Friedrichstadt ins Ostragehege

geplante Verbindung:

- Innenstadt-Messe Dresden

geplante Neubaustrecke:

- Friedrichstadt-Messe Dresden (1,3 km)

Das Ostragehege braucht einen Straßenbahnanchluss

Bisher werden Messe, Sportstätten, Sportgymnasium, -mittelschule und Alberthafen im Ostragehege nur von der Buslinie 75 erschlossen, die bei Großveranstaltungen an ihre kapazitiven Grenzen stößt. Zu Messen und Events kommen heute etwa 500.000 Besucher pro Jahr. Wenn sich das Ostragehege als Veranstaltungsort weiter profiliert, ziehen Großereignisse und Konzerte noch mehr Besucher an. Perspektivisch soll sich hier auch Gewerbe ansiedeln.

Das sich weiter entwickelnde Ostragehege benötigt eine leistungsfähige Straßenbahnerschließung.



Heute fährt zur Messe Dresden noch ein Bus. Und morgen die Straßenbahn?



Nach Plauen und Johannstadt

geplante Verbindung:

- Johannstadt-Innenstadt-Rathaus Plauen

geplante Neubaustrecke:

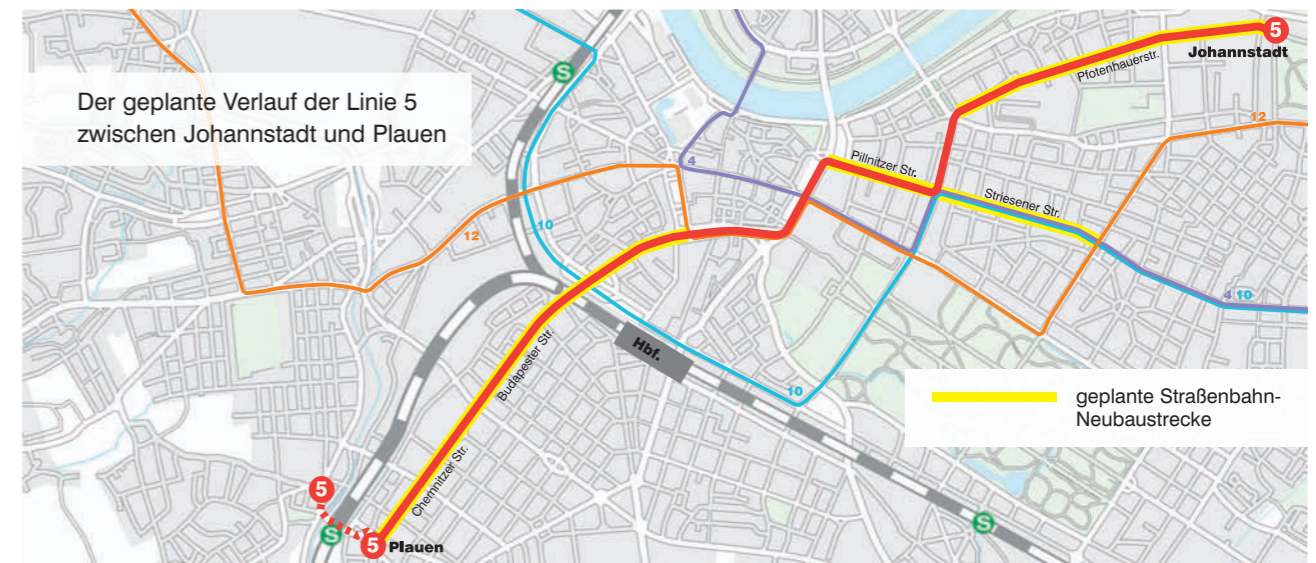
- in Johannstadt: Pfortenhauerstraße-Pillnitzer Straße (2,7 km) und Striesener Straße (1,0 km)
- in der westlichen Südvorstadt: Budapester/Chemnitzer Straße (3,2 km)

Investition:

- 85 Millionen Euro



Heute fährt auf der Pfortenhauerstraße noch ein Bus. Und morgen die Straßenbahn? (Fotomontage)



Beliebte Stadtteile mit Straßenbahnvergangenheit

Johannstadt-Nord und die westliche Südvorstadt zählen zu den Stadtteilen mit einer relativ hohen Einwohnerdichte. Beide waren frühzeitig an das Dresdner Straßenbahnnetz angeschlossen. Nach dem Bombenhagel 1945 erlosch das Leben in Johannstadt und der westlichen Südvorstadt. Mangels Nachfrage und Material wurden die Gleistrassen nicht wieder aufgebaut.

Wegen seiner besonderen Lage an der Elbe und der Nähe zum Stadtzentrum erfreut sich Johannstadt wieder großer Beliebtheit. Gleiches gilt für die westliche Südvorstadt. Nicht nur Studenten schätzen die Nähe zur Innenstadt und zum

Campus der Technischen Universität und der Hochschule für Technik und Wirtschaft. Dazu kommen zahlreiche Arbeits- und Ausbildungsplätze.

Strukturdaten im Einzugsbereich der geplanten Straßenbahntrasse (Stand 2006):

	Johannstadt	Südvorstadt/Plauen
Einwohner	20.000	12.000
Arbeitsplätze	13.000	11.000
Ausbildungsplätze	8.000	3.000
Verkaufsfläche in m ²	9.000	13.000

Von Bühlau nach Weißig

geplante Verbindung:

- Innenstadt-Weißig

geplante Neubaustrecke:

- Bühlau-Weißig (3,5 km)

Investition:

- 28,6 Millionen Euro

Zum Wohnen, Einkaufen und Arbeiten nach Weißig

Das 1999 in die Landeshauptstadt Dresden eingemeindete Weißig soll wieder an das Dresdner Straßenbahnnetz angeschlossen werden. Hier sind seit der Wende viele neue Wohngebiete entstanden. Im Gewerbegebiet haben sich große Einzelhandelsbetriebe und einige mittelständische Produktionsbetriebe angesiedelt.



Die Dresdner Straßenbahn soll das eingemeindete Weißig entlang der Bundesstraße 6 erschließen

Blick über die Stadtgrenze

geplante Verbindung:

- Innenstadt-Ottendorf-Okrilla / Königsbrück

geplante Neubaustrecke:

- Weixdorf-Ottendorf-Okrilla (5,0 km) / Königsbrück (15,0 km)

Bessere Feinerschließung und direkter in die Stadt

Pendlerverkehre zwischen Stadt und Umland nehmen weiter zu. Deshalb hat die DVB AG dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) eine Studie übergeben, nach der es sinnvoll wäre, die Straßenbahn von Weixdorf nach Ottendorf-Okrilla / Königsbrück zu verlängern.

Straßen- und Regionalbahn fahren heute zwischen Dresden und Weixdorf unnötig parallel. Fahrgäste aus Ottendorf-Okrilla / Königsbrück müssen auf ihrem Weg in die Dresdner Innenstadt von der Regional- in die Straßenbahn umsteigen. Die neue Straßenbahnverbindung würde die Regionalbahn ersetzen. Das hätte viele Vorteile:

- **mehr Haltestellen** und damit eine bessere Feinerschließung im Raum Ottendorf-Okrilla / Königsbrück
- **ein dichterer Takt**
- **eine Direktverbindung in die Dresdner Innenstadt**

Ob die Straßenbahntrasse nur nach Ottendorf-Okrilla oder bis nach Königsbrück geführt wird, ist Gegenstand vertiefender Untersuchungen.



Straßenbahnverlängerung nach Ottendorf-Okrilla / Königsbrück: Ab Weixdorf soll die Straßenbahn auf der Trasse der Eisenbahn weiter fahren.

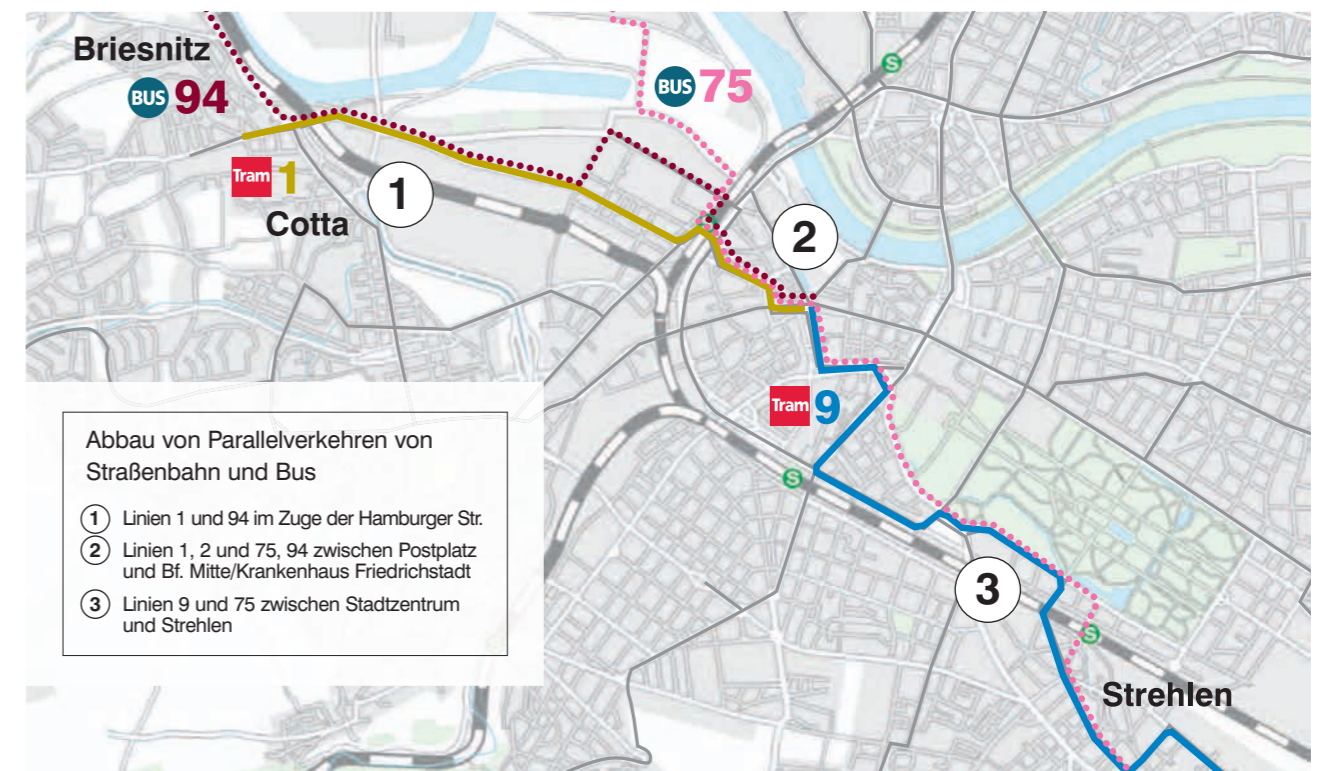
Effizientes Nahverkehrssystem

Weiterer Untersuchungsbedarf besteht in den Stadtteilen, in denen Straßenbahn und Bus auf langen Strecken parallel fahren, zum Beispiel in Richtung Strehlen/Leubnitz und Cotta/Briesnitz. Solche meist unwirtschaftlichen Verkehrs-

leistungen sollen laut Nahverkehrsplan abgebaut werden. Mit einem erweiterten Straßenbahnangebot will die DVB AG diese Gebiete besser erschließen und neue Fahrgäste gewinnen. Konkrete Studien stehen bereits auf der Agenda.



Auf der Tiergartenstraße fahren zwei Straßenbahn- und eine Buslinie parallel. Ob es hier eine effizientere Verkehrslösung gibt, wird kurzfristig untersucht.



Impressum

Herausgeber:

Dresdner Verkehrsbetriebe AG
Trachenberger Straße 40, 01129 Dresden
Tel. (0351) 857 10 11, www.dvb.de

Redaktionsschluss:

Dezember 2009

Verantwortlich:

Anja Ehrhardt (DVB AG)

Layout:

Peter Hocker (DVB AG)

Fotos:

Jürgen Herrmann (DVB AG), Claudia Spitzer (DVB AG),
MVG, Bombardier Transportation,
Jürgen Jeibmann, Manfred Fröhlich

