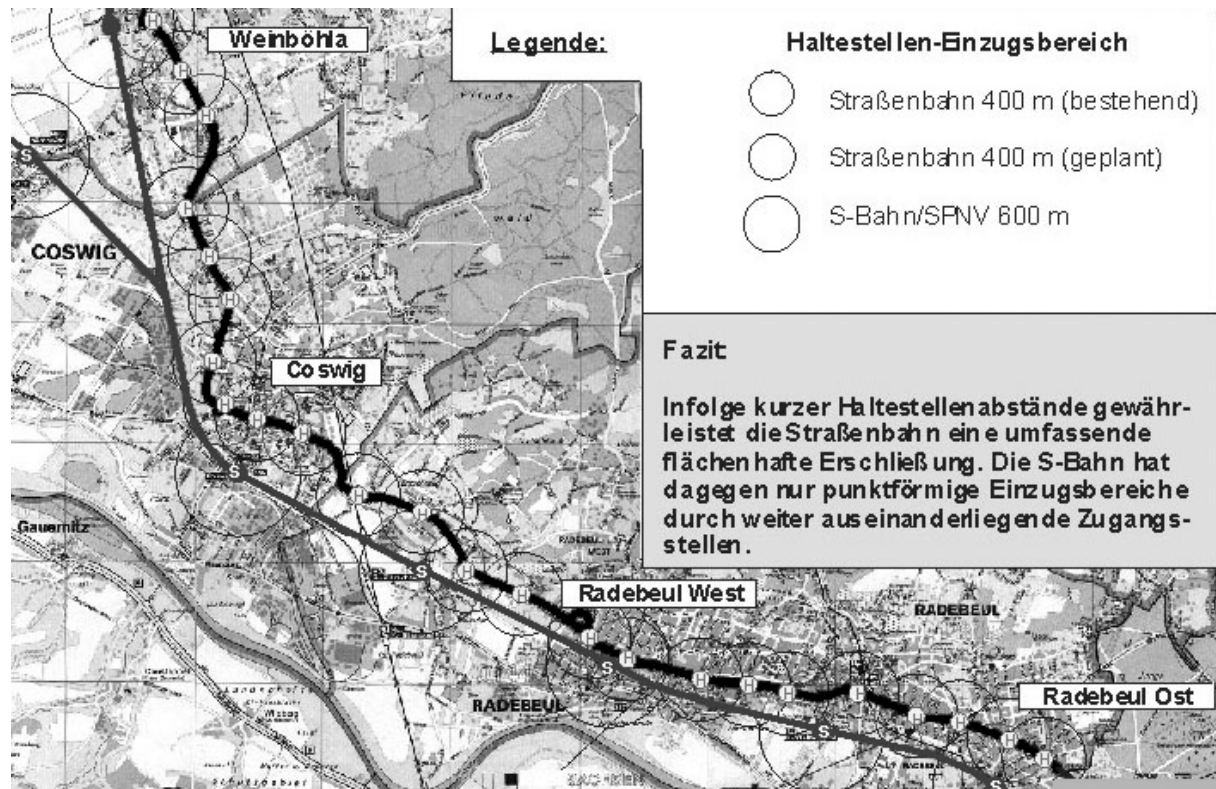


3 Städtebauliche Entwicklung entlang der Straßenbahnlinie 4

Die Straßenbahnlinie 4 verkehrt zwischen Dresden-Laubegast und Weinböhla und durchfährt dabei die Städte Radebeul und Coswig. In den drei letztgenannten Gemeinden verläuft sie parallel zur S-Bahn bzw. zu Zügen des Regionalverkehrs, erschließt jedoch die betreffenden Gemeindegebiete durch eine dichtere Haltestellenfolge und stellt die Direktanbindung des Dresdner Stadtzentrums (Postplatz und Altmarkt) her (vgl. Abbildung 3.1).

Abbildung 3.1: Streckenverlauf der Straßenbahnlinie 4 im Untersuchungsraum



Quelle: DVB

Seit längerem steht der Ausbau der Meißner Straße in Radebeul an, der aufgrund des schlechten Straßenzustands und der in Aussicht stehenden Fördermittel bald angegangen werden soll. Anlass für den Beginn der Arbeiten ist die dringend notwendige Erneuerung der Kreuzung zwischen Straßen- und Kleinbahn in Radebeul-Weißes Ross, deren Genehmigung im Jahr 2003 ausläuft. Dadurch angestoßen wurde die Diskussion, ob die Straßenbahn erhalten bleiben oder durch Busse ersetzt werden soll, zumal ein Ausbau der Strecke auf der Meißner Straße nach den gegenwärtigen Förderregularien (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, im Folgenden GVFG abgekürzt) nur bei Anlage eines eigenen Bahnkörpers zuwendungsfähig ist, hierfür jedoch der Straßenraum zu eng und auf Grund der historischen Baustrukturen nicht erweiterbar ist. Neben den Baukosten stehen auch die Betriebskosten in der Diskussion, wobei der Landkreis einen 30-min-Takt finanziert, während die Große Kreisstadt Radebeul mit eigenen Mitteln bis Radebeul-West eine Verdichtung auf 10 min bezahlt. Ein Querverbund mit anderen städtischen Unternehmen wie in Dresden ist allerdings nicht möglich.

Die erste Kontaktaufnahme mit Intermobil erfolgte seitens des Kreisplanungsdezernenten Herr im April 2002. Dies wurde ihm von der Landrätin nahe gelegt, die im Rahmen der Studie zu den kommunalen Entwicklungsstrategien (Koch/ Stein 2001) befragt wurde.

Die folgenden Ausführungen sind zweigeteilt: Zum einen wird die Argumentation zu Gunsten des Erhalts der Straßenbahn dargestellt und zum anderen die städtebauliche Entwicklung um die Trasse im Rahmen einer integrierten Siedlungs- und Verkehrsplanung erörtert. Schließlich wird ein Fazit gezogen, welches die zentralen Fragen erneut aufgreift.

3.1 Beratung des Landkreises im Hinblick auf den Fortbestand der Straßenbahn

In einem ersten Gespräch mit dem Planungsdezernenten des Landkreises Meißen (Mai 2002) wurde die Situation und Haltung der Akteure erörtert und das Engagement von Intermobil beraten. Entgegen der Haltung des Regierungspräsidiums, bei einem nicht förderfähigen Ausbau der Meißner Straße die Straßenbahn ggf. einzustellen, will der Landkreis an diesem Verkehrsmittel festhalten. Abgesehen von den Vorzügen eines spurgebundenen, umweltfreundlichen und leistungsfähigen Verkehrsmittels werden den Kosten für den Ausbau der Meißner Straße mit Straßenbahn und den laufenden Betriebskosten die Kosten für eine Busumstellung gegengerechnet, in die neben den erforderlichen Straßenumbauten für Haltestellen auch der Einsatz von mehr Fahrzeugen wegen des geringeren Fassungsvermögens einfließen.²⁹ Selbst auf dem am wenigsten frequentierten Abschnitt zwischen Coswig und Weinböhla ist eine Rentabilität des Straßenbahnbetriebes gegeben. Unabhängig von der Streckengestaltung ist zumindest die behindertenfreundliche Ausführung von Haltestellen zu 75 % förderfähig. Darüber hinaus wird insgesamt seitens der DVB durch den gebrochenen Verkehr bei Busbetrieb entlang der bisherigen Linie 4 von einem Rückgang der Fahrgäste ausgegangen. Nicht zuletzt angesichts der insgesamt stabilen Einwohnerentwicklung in dem Korridor zwischen Weinböhla und Radebeul stellt sich ein Fortbestand der Straßenbahn als gerechtfertigt dar. Weitere Entwicklungsoptionen wie eine verbesserte Anbindung der S-Bahn in Radebeul-Zitzschewig oder –West sowie eine Beschleunigung einzelner Kurse durch Wegfall von Haltestellen auf Dresdner Gebiet werden seitens des Landkreises für nicht notwendig erachtet. Schließlich sei die Straßenbahn kein Zubringer zur S-Bahn und stehe nicht in Konkurrenz zu dieser, sondern erfülle eigenständige Verbindungs- und Erschließungsfunktionen in den drei Kommunen bzw. mit der Landeshauptstadt Dresden.

Der Beitrag von Intermobil zur Diskussion um den Erhalt der Straßenbahnlinie konnte nicht in Form des zunächst gewünschten Gutachtens geleistet werden, da sich Intermobil damit in Konkurrenz zu einschlägigen Büros gesetzt hätte. Die gefundene Lösung bestand darin, eine Stellungnahme für die Sitzung des zuständigen Kreisausschusses als Vorlage für die Grundsatzentscheidung des Kreistags anzufertigen. Inhaltlich sollten die regionale Bedeutung der Straßenbahn aufgezeigt und vergleichbare Beispiele aus anderen Regionen dargestellt werden.

Die Beratung mit dem Kreisausschuss wurde im Rahmen einer Straßenbahnsonderfahrt auf der betroffenen Strecke organisiert (Juli 2002). Unter der Maßgabe des vom Dezernenten angeregten „Hubschrauberblicks“ wurde in der Stellungnahme zunächst auf die geschichtliche Entwicklung der Straßen- bzw. Stadtbahn in Deutschland und jüngste Trends eingegangen. Grundsätzlich wurde festgestellt, dass zum einen zahlreiche Städte ihre Straßenbahn- bzw. Stadtbahnnetze ausdehnen und eine höhere Rentabilität bei relativ sinkenden Fixkosten anstreben. Dabei umfassen die Erweiterungen bzw. Ausbauvorhaben immer mehr Strecken, die auch und gerade im Straßenraum verlaufen.³⁰ Zum anderen gewinnen stadtüber-

²⁹ Die Kostenfrage im ÖPNV gilt im Landkreis Meißen deshalb als kritisch, weil er neben dem S- und Regionalbahnverkehr sowie Busverkehren noch über eine Straßenbahn sowie einige Elbfähren verfügt. Zudem besteht das Kreisgebiet sowohl aus verdichtetem und ländlichen Raum, so dass sich stets die Frage der Verteilungsgerechtigkeit von ÖPNV-Mitteln stellt.

³⁰ Ein gutes Beispiel hierfür ist die auf Stadtbahnbetrieb umgestellte Linie 2 in Stuttgart, für die der Straßenraum z.T. neu gestaltet wurde und flexible verkehrstechnische Lösungen gefunden wurden (z.B. signaltechnische

greifende Straßen- bzw. Stadtbahnen wie die Linie 4 an Bedeutung.³¹ Darüber hinaus wurden folgende regionale, verkehrliche und städtebauliche Argumente vorgetragen:

- **Regional:** Die von der Straßenbahn bedienten Kommunen haben einen mittelzentralen (Radebeul, Coswig) sowie einen unterzentralen (Weinböhla) Status, liegen in einer Entwicklungsachse und weisen zusammen genommen eine stabile Einwohnerzahl auf. Zusammen mit der wirtschaftlichen und kulturellen Bedeutung Dresdens spricht dies für eine intensive Verflechtung mit der Kernstadt. Aufgrund der zunehmenden Konzentration und Spezialisierung von soziokulturellen Einrichtungen (z.B. Schulen, Krankenhäuser), wie sie die drei Kommunen aufweisen, kommt den zwischenörtlichen Verflechtungen ein größerer Stellenwert zu. Darüber hinaus konnten in einer Erhebung seitens der TU Dresden im Rahmen von Intermobil (Krause et al. 2001) nicht unerhebliche Flächenreserven entlang der Strecke ermittelt werden.
- **Verkehrlich:** Die Straßenbahn erfüllt eine wichtige Erschließungsfunktion im Hinblick auf die verschiedenen Zentren in Radebeul, aber auch die zentralen Gebiete in Coswig und Weinböhla, die von der S-Bahn nur zum Teil abgedeckt werden. Zudem gewinnt die Verbindungsfunktion mit Dresden an Bedeutung, je näher man sich der Stadtgrenze nähert, da kürzere Fahrzeiten mit der S-Bahn durch längere Zugangswege sowie Umsteigevorgänge im Stadtzentrum Dresden wieder aufgezehrt werden und dadurch der Reisekomfort gemindert wird.³² Weiterhin verlangen die o.g. interkommunalen Verflechtungen von Infrastruktureinrichtungen eine leistungsfähige Anbindung, wie sie die Straßenbahn darstellt, deren Effizienz wegen des größeren Fassungsvermögens gegenüber Bussen höher ist. Dies setzt freilich eine entsprechende Inanspruchnahme voraus, wie sie auf der Linie 4 gegeben ist.³³ Insofern ergänzt die Straßenbahn das Angebot der S-Bahn erheblich, was in einem verdichteten Raum eine wichtige Rolle für die Akzeptanz des ÖPNV spielt. Dabei kann die Straßenbahnstrecke durch Investitionen in die Straßenraumgestaltung und signaltechnische Steuerung³⁴, welche den MIV nicht behindern, aufgewertet werden, was durch kürzere Umlaufzeiten Betriebskosten einspart und die Attraktivität für (neue) Fahrgäste erhöht.
- **Städtebaulich:** Die Erfahrung aus anderen Städten (Schnüll 1999; VDV/ VDV-Förderkreis 2000a) zeigt, dass Straßen- bzw. Stadtbahnen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und Aufwertung des Straßenraums gleichermaßen beitragen. Dies setzt eine entsprechende Integration des Bahnkörpers in den Verkehrsraum voraus, welche zum einen in einer differenzierten Gliederung des Straßenraums zur besseren Wahrnehmung des Fahrweges sowie einer guten Zugänglichkeit der Haltestellen besteht und zum anderen eine temporäre Befahrbarkeit durch andere Verkehrsteilnehmer ermöglicht, sofern

Räumung des Gleiskörpers).

³¹ Beispiele dafür gibt es in den Städten Chemnitz (seit 12/2002), Düsseldorf, Frankfurt, Halle, Heidelberg/ Mannheim/ Ludwigshafen, Köln/ Bonn, Leipzig, München sowie in Hannover, Karlsruhe, Kassel, Saarbrücken und Stuttgart; in den fünf zuletzt genannten Stadtregionen erfolgten in letzter Zeit beachtliche Ausdehnungen bzw. befinden sich in Planung.

³² Dies zeigt ein Fahrzeitvergleich von Radebeul-West bis Dresden Altmarkt: Während die Straßenbahn umsteigefrei für diese Verbindung ab der Haltestelle „Moritzburger Weg“ 33 min benötigt, dauert die Fahrt mit der S-Bahn und zweimaligem Umsteigen 30 min, bei einmaligem sogar 35 min (laut Auskunft des Verkehrsverbunds Oberelbe für den 16.02.2004, 11:55 Uhr, siehe <http://www.dvb.de>). Mit ihrer stärker frequentierten Direktverbindung in das Zentrum Dresdens bzw. die Stadtteile auf dem Weg dorthin (Trachau, Mickten) resp. einer Vielzahl von Zwischenhalten trägt die Straßenbahn auch wesentlich zur Anbindungsqualität Radebeuls bei, wie sie nicht zuletzt in der guten Flächenbewertung bzgl. der ÖV-Erreichbarkeit (vgl. Abbildung 2.15) zum Ausdruck kommt.

³³ Nach einer Erhebung der DVB nutzten im Fahrplanjahr 2000/2001 insgesamt rund 9.600 Fahrgäste werktäglich die Linie 4, davon 4.500 mit einem Ziel- bzw. Quellort in Dresden.

³⁴ Durch eine bedarfsgerechte Signalsteuerung ergeben sich auch für andere Verkehrsteilnehmer Vorteile, da die Straßenbahn nur dann freie Fahrt erhält, wenn sie es tatsächlich anfordert, also in der durchschnittlichen Taktfolge (Schnüll 1999).

kein Schienenfahrzeug in dem betreffenden Abschnitt unterwegs ist. Abgesehen davon stellen die von der Straßenbahn durchfahrenen Gebiete Schwerpunkte der Zentren- und Stadtteilentwicklung dar (Radebeul Ost und West, Coswig Zentrum und Gebiet Dresdner Straße) und so lassen sich verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen miteinander verknüpfen.

Die geladenen Akteure von Kommunen und Verkehrsbetrieb bzw. –verbund thematisierten ebenfalls die städtebauliche Entwicklung entlang der Strecke sowie die technische Umsetzung der Ausbaumaßnahmen. So wurde insbesondere auf geplante Wohnbaugebiete in Coswig und Weinböhla hingewiesen, und auch bezüglich Radebeul wurde angemerkt, dass dort die Bauleitplanung auf die Straßenbahn ausgerichtet sei. Insgesamt erschließt die Straßenbahn damit bestehende und neue Siedlungsschwerpunkte in den Gemeinden. Darüber hinaus wurde ein Verbesserungsbedarf im Hinblick auf die signalgesteuerte Betriebsführung und die praktische Ausgestaltung der Haltestellen konstatiert, um den Betriebsablauf insgesamt zu beschleunigen und einen Zug einzusparen.³⁵ Wiederum wurde der Bus wegen des Umsteigezwanges nicht als vollwertige Alternative aufgefasst. Ergänzend wurde angeregt, in Radebeul den Zubringerverkehr mit dem Fahrrad durch entsprechende Abstellereinrichtungen an ausgewählten Haltestellen zu fördern.

Im Ergebnis befürwortete der Kreistag per Grundsatzbeschluss (August 2002) den Erhalt der Straßenbahn. Daraufhin setzten Verhandlungen über die Investitions- sowie Betriebskosten zwischen Kreis, Kommunen und DVB ein, welche bis zum Frühjahr 2003 zum Abschluss gebracht werden konnten. Dabei zeichnete sich auch eine Lösung der Fördermöglichkeiten seitens des Regierungspräsidiums hinsichtlich eines befahrbaren, aber baulich abgehobenen Gleisbereichs ab.

3.2 Beratung von Kreis und Kommunen zur Siedlungsentwicklung entlang der Straßenbahn

Der positive Ausgang der Abstimmung zum Fortbestand der Linie 4 gibt Anlass, die geplante Siedlungsentwicklung auf ihre Übereinstimmung mit dem Ausbau der Straßenbahn hin zu untersuchen. Hierzu wurden zunächst die bestehenden Planungsdokumente (Entwurf der Flächennutzungspläne, Stadtentwicklungskonzepte³⁶) auf die Fragestellungen hin untersucht,

- welche Bedeutung der Straßenbahn im Netz des ÖPNV beigemessen wird,
- welche Ziele und Maßnahmen zur Aufwertung der Straßenbahn durch die kommunale Planung abgesichert sind und
- inwieweit die Siedlungsbereiche im Einzugsgebiet der Straßenbahn beplant und entwickelt werden sollen.

Eine erste Übersicht (Tabelle 3.1) zeigt, dass die Straßenbahn wichtige bzw. zentrale Bereiche der Kommunen miteinander verbindet und sie in ihrer Funktion gestärkt werden soll. Dies wird durch eine entsprechende funktionale sowie ästhetische Gestaltung der Haltestellen untersetzt. Darüber hinaus bilden die Einzugsbereiche bestimmter Straßenbahnhalte-

³⁵ So müssen die Straßenbahnen derzeit zwischen Coswig und Weinböhla an einigen Straßenkreuzungen fast bis zum Stillstand herunterbremsen, wo signaltechnisch gesicherte Übergänge eine zügigere Fahrt erlauben würden. Weiterhin sind an den so genannter Kap-Haltestellen Gleisverschwenkungen an den Fahrbahnrand vorgesehen, um den Fahrgastwechsel zu sichern und zu beschleunigen, zumal einsteigende Fahrgäste sich direkt an der Bahn positionieren können. Zudem sind die damit gewonnenen Flächen z.B. für Anlieferzonen in einer sonst engen Geschäftsstraße nutzbar.

³⁶ LEP 1994; RPV Oberes Elbtal/ Osterzgebirge 2001; Stadt Radebeul 2000; Stadt Coswig 2000; Gemeinde Weinböhla 1998.

Tabelle 3.1: Aussagen der Raumordnung sowie Bauleit- und Stadtentwicklungsplanung zur Entwicklung von Straßenbahn und Siedlungsstruktur

	Landes-/ Regionalplan	Radebeul	Coswig	Weinböhla
Bedeutung der Straßenbahn	Auf eine verstärkte Nutzung des ÖPNV durch Touristen und Erholungssuchende ist hinzuwirken. Das Verkehrsangebot des ÖPNV als flächendeckendes Verkehrssystem, bestehend aus SPNV – insbesondere S-Bahn und Straßenbahn –, Regional- und Stadtbusverkehr sowie Fähr- und Taxen soll in allen Belangen eine attraktive Alternative zum MIV darstellen. Dabei gilt es, die Erreichbarkeit der Zentralen Orte und ihrer Siedlungs- und Versorgungskerne nach Möglichkeit von allen Gemeinden des Verflechtungsbereiches durch den ÖPNV sicherzustellen.	Schienengebundene Verkehrsmittel bilden weiterhin das Rückgrat des ÖPNV. Die Straßenbahn hat im Vergleich mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln eine überragende Bedeutung. Mehr als zwei Drittel aller täglichen Fahrten von Radebeuler Einwohnern mit dem ÖPNV erfolgen mit der Linie 4 – sowohl im Binnen- als auch im Gesamtverkehr. Die ermittelten Fahrgastzahlen allein der Radebeuler Einwohner zwischen Radebeul-West und Dresden sprechen für den Erhalt der Straßenbahn. Durch das städtebauliche Entwicklungspotential und durch gezielte Bevorrechtigungs- und Beschleunigungsmaßnahmen, bestehen gute Chancen für einen weiteren Attraktivitätszuwachs.	Die Straßenbahn ist wichtigstes Verkehrsmittel zur Verbindung mit den Nachbargemeinden und bietet eine weitere Direktverbindung zur Landeshauptstadt Dresden Die Stadt Coswig ist durch das bestehende Netz des ÖPNV sehr gut an die Landeshauptstadt Dresden und die Kreisstadt Meißen angebunden. Die Straßenbahnlinie Dresden Radebeul - Coswig - Weinböhla bedient die Stadt Coswig. Besonders gut durch diese Linie sind das Wohngebiet Dresdener Straße und das Zentrum von Coswig angebunden	Zwei zentrale Haltestellen der Straßenbahn in Weinböhla, ihr Fortbestand ist gesichert. 323 Einpender aus Radebeul und Coswig sowie 990 Auspendler dorthin
Ziele und Maßnahmen zur Aufwertung der Straßenbahn	„In [...] Dresden [...] sind die Straßenbahnnetze zu erhalten, nach Möglichkeit auf vom übrigen Straßenverkehr unabhängigen Trassen zu führen, soweit erforderlich zu erweitern und mit anderen Verkehrsträgern zu verknüpfen. In den Zentralen Orten sind öffentliche Mittel insbesondere [...] zur umweltschonenden Verkehrserschließung, insbesondere durch Sicherung und Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und durch Ausbau des Radwegenetzes im Zentralen Ort und zu den Gemeinden seines Verflechtungsbereichs [...] einzusetzen.“	Weiterentwicklung des ÖPNV – grundsätzlich Beibehaltung des Systems der Haupterschließung auf der heutigen Achse durch S-Bahn und Straßenbahn. Berücksichtigung künftiger Parkierungs-schwerpunkte des MIV im Liniennetz des ÖPNV – Verbesserung der Ausbaustandards, z.B. durch Fahrgastinformation an den Haltestellen sowie durch behindertengerechte Verbesserung des baulichen Zustandes und durch städtebauliche Hervorhebung	Ziel im Bereich Verkehrsvermeidung ist die Stabilisierung und Weiterentwicklung des ÖPNV mit schienengebundenen Verkehrsmitteln als Rückgrat Maßnahmen im Handlungsfeld Verkehr, attraktive Gestaltung des ÖPNV durch: Erhaltung der Straßenbahnlinie 4, Verlegung der Straßenbahnhaltestelle im B-Plangebiet „Hauptstraße/Zentrum“ zur Schaffung eines attraktiven städtischen Freiraums, Regelmäßige Überprüfung des Liniennetzes, der Bedienungsstandards und des Fahrplans unter dem Aspekt der Nachfrage – Schaffung eines zentral gelegenen Haltestellenbereiches für Straßenbahn und Bus im Wohngebiet Dresdener Straße	–
Planung und Entwicklung der Siedlungsgebiete im Einzugsbereich der Straßenbahn	Im Verdichtungsraum sollen zur Entlastung der Oberzentren zentrale Orte zu Siedlungsschwerpunkten ausgebaut werden. Die Siedlungstätigkeit soll sich vorrangig auf Achsen konzentrieren, insbesondere in dem Bereich des SPNV. Flächenpotenziale im Bereich von Bahnhöfen und Haltestellen sollen dabei bevorzugt genutzt werden.	Handlungsfeld Industrie und Gewerbe – Die Erschließung durch den ÖPNV mit Straßenbahn und S-Bahn macht das Gewerbegebiet Ost besonders geeignet für kleinere arbeitskräfteintensive Produktionsbetriebe.	Handlungsfeld Einzelhandel und Dienstleistungen: Marketingunterstützung, gute Erreichbarkeit des Stadtzentrums (ÖPNV und kostenlose Parkplätze)	Weitere Steigerung der Attraktivität der Straßenbahn durch Wohnnutzung im 500m-Radius Städtebaulicher Rahmenplan Friedensstraße/Köhlerstraße: Bebauung zwischen Friedensstraße und Straßenbahn vorgesehen; Schaffung einer hochwertigen Wohnumfeldqualität durch Grünverbindungen entlang der Straßenbahn und quer dazu vorgesehen (Darstellung als „stark durchgrünte Wohnbaufläche“)

Eigene Darstellung auf Grundlage von: Gemeinde Weinböhla (2001); Große Kreisstadt Coswig (2002 + 2003); Große Kreisstadt Radebeul (2001 + 2003); RPV Oberes Elbtal/Ostertagebirge (2001); LEP 1994

stellen bauliche Schwerpunkte im Hinblick auf die Funktionen Handel bzw. Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen. Insofern wird eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung zumindest konzeptionell verfolgt und soll im weiteren Vorgehen auf ihre Umsetzbarkeit hin analysiert werden.³⁷

Nachdem zunächst die finanziellen und technischen Rahmenbedingungen für den Erhalt bzw. Ausbau der Straßenbahn geklärt worden sind, sollten im Rahmen einer Planungswerkstatt mit kommunalen und regionalen Akteuren Ansätze, Hemmnisse und Lösungsansätze für eine entsprechende Siedlungs- und Infrastrukturentwicklung hin diskutiert werden. Im Hinblick auf die (interkommunale) Realisierbarkeit verkehrlicher und städtebaulicher Ziele wurden dabei folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Welche Entwicklung wird an der Straßenbahnlinie 4 angestrebt (Leitbild- und Zieldiskussion)?
- Welche konkreten Maßnahmen und Vorhaben sind hierfür zielführend?
- Welche Möglichkeiten der interkommunalen Abstimmung und Kooperation gibt es, um die Umsetzung der Maßnahmen und Vorhaben zu erleichtern?

Dabei ging es nicht zuletzt auch um eine mögliche inhaltliche Verknüpfung der raum- und verkehrsplanerischen Aktivitäten mit dem Regionalmanagement im Landkreis Meißen, das sich momentan organisatorisch im Aufbau befindet und dabei von Intermobil im Rahmen des gewerblichen Standortmonitorings bzw. –managements begleitet wird (Glaser 2002). In diesem Sinn bezeichnete der Planungsdezernent von Anfang an die Straßenbahn als Standortfaktor.

In der Werkstatt erfolgte die thematische Einbindung in den Kontext von Intermobil über den Begriff der nachhaltigen Mobilität. Demnach ist mit Mobilität die Ausübung von Aktivitäten mit einem möglichst geringen Verkehrs- und Ressourcenaufwand gemeint (vgl. Topp 1998). Daraus ergeben sich drei Zielbereiche:

1. Verkehr vermeiden, durch raumstrukturelle und organisatorische Strategien³⁸;
2. Verkehr modal verlagern, vom MIV zum Umweltverbund;
3. Verkehr verträglich gestalten, durch infrastrukturelle und technische Strategien, u.a. durch ein intelligentes Verkehrsraummanagement³⁹.

Nachdem konkrete Maßnahmen zur infrastrukturellen Verbesserung des Straßenbahnbetriebes beschlossen bzw. in Angriff genommen worden waren⁴⁰, lag der Schwerpunkt der Veranstaltung auf raumstrukturellen Strategien. Dazu gehören verträglich kompakte und durchmischte Siedlungsstrukturen, welche Einrichtungen der Grundversorgung (siehe 1.2) aufweisen und im näheren Umfeld zu übergeordneten Zentren liegen bzw. über eine entsprechen-

³⁷ Allerdings fällt auf, dass im Vergleich zur Straßenbahn und zum ÖPNV insgesamt die Aussagen zu Planungen des MIV wesentlich konkreter ausgeführt werden. Das betrifft etwa die S 84 mit diversen Spangen, Querungen der Eisenbahn sowie Parkplätzen, die u.a. an Bahnhöfen ihren Standort haben (P+R).

³⁸ Organisatorische Strategien dienen dazu, die Akteure zu einer verkehrseffizienten Nutzung von Raum- und Siedlungsstrukturen zu bewegen. Beispiele hierfür sind etwa Belegungsrechte von Unternehmen über nahegelegenen Wohnraum für ihre Mitarbeiter, vergünstigte Mietpreise für kleinteiligen Einzelhandel, der verschiedene Funktionen erfüllt (z.B. als Postdienststelle) sowie besondere ÖPNV- (Mieterticket) und Carsharing-Angebote für Bewohner dichtbesiedelter Quartiere, vgl. auch entsprechende Konzepte in Intermobil (Nickel 2002) sowie Kutter/Holz-Rau 1995.

³⁹ Hierzu zählt etwa eine dynamische Fahrwegfreigabe durch die Straßenbahn, die auch nur bei Bedarf angefordert wird, so dass sonst der Gleisbereich auch durch Autofahrer benutzt werden kann.

⁴⁰ So erfolgten im Jahre 2003 umfangreiche Bauarbeiten auf der Leipziger Straße sowie am Knoten Anton-/ Leipziger Straße in Dresden.

de Anbindung verfügen. Die genannten Attribute lassen sich durch konkrete raumplanerische Handlungsfelder weiter untersetzen:

- Im Bereich der Versorgung geht es um die Ausbildung bzw. Entwicklung von Zentren, wie sie in Radebeul und Coswig straßenbahnnah bereits existieren.
- Bezüglich der Funktionen Wohnen und Gewerbe besteht das Erfordernis der Konsolidierung von Gebieten, u.a. durch Konzepte und Maßnahmen des Stadtumbaus. In den integrierten Stadtentwicklungskonzepten von Radebeul und Coswig werden hierzu bereits konkrete Aussagen getroffen. Neue Siedlungsergänzungen spielen nur noch in der bislang wachsenden Gemeinde Weinböhla eine Rolle und verlangen hier eine geordnete Entwicklung.
- Quer dazu liegt die Thematik der Kooperation der Gemeinden untereinander als Möglichkeit, sich gegenseitig zu ergänzen, zu spezialisieren und damit aufzuwerten. In Anbetracht der Schrumpfung wächst insbesondere im Bereich der soziokulturellen Infrastruktur (Bildungs- und Gesundheitswesen) der Druck zur Zusammenarbeit, um weiterhin ein quantitativ und qualitativ befriedigendes Angebot in einer zumutbaren Entfernung sicherstellen zu können.

Insbesondere die demografische Entwicklung entlang der Straßenbahnlinie 4 verdeutlicht den jeweiligen Stellenwert der unterschiedlichen städtebaulichen Handlungserfordernisse in den Kommunen sowie die Bedeutung der interkommunalen Kooperation. So zeigt der Vergleich dieser Achsengemeinden bzgl. ihrer Entwicklung: Weinböhla ragt bzgl. des Bevölkerungsanstiegs deutlich heraus, Radebeul konsolidiert sich, während in Coswig Abwanderung stattfindet (vgl. Abbildung 1.4, S. 5, und Abbildung 3.2, S. 54). Überhaupt ist feststellbar, dass in der Region Dresden just viele verkehrsgünstige, schienenerschlossene Standorte überdurchschnittlich stark an Bevölkerung verlieren. Nicht zuletzt die gewandelte Alterszusammensetzung hat Auswirkungen auf die Nutzung und Finanzierung des ÖPNV. So ist bereits heute bei 65-Jährigen ein Mobilitätsverhalten zu beobachten, das mit dem der früher 55-Jährigen vergleichbar ist, was eine stärkere Autonutzung zur Folge hat. Eine zunehmende Alterung⁴¹ und damit Abnahme der im Arbeitsleben befindlichen Bevölkerung führt auch dazu, dass die Infrastruktur von immer weniger Steuerzahlern getragen werden muss und somit Einsparungen und Angebotsverschlechterungen im ÖPNV wahrscheinlich werden.

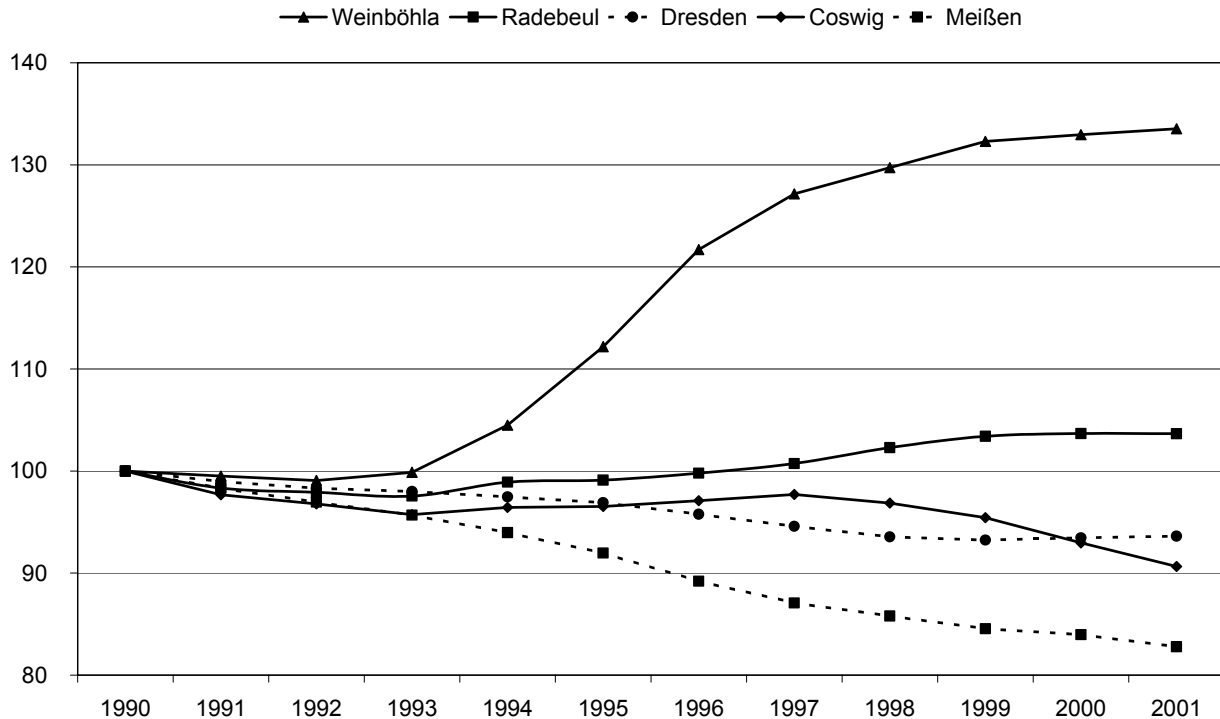
Allerdings gibt es auch gegenläufige Trends, welche die obigen zu einem gewissen Grad kompensieren können. Dazu gehört die verstärkte Nutzung des ÖPNV bei voranschreitender Konzentration von Einrichtungen und zunehmenden Wegelängen sowie sich verteuernde Kosten für den Unterhalt und Betrieb von Kraftfahrzeugen. Ob letztere jedoch die in den letzten Jahrzehnten relativ gesunkenen Mobilitätskosten sich wieder zu einem restringierenden Faktor für die individuelle Haushaltsplanung umkehren, ist fraglich. Unabhängig von den dargestellten Trends kann davon ausgegangen werden, dass ein hochwertiges Angebot des schienengebundenen ÖPNV im Verdichtungsraum auch weiterhin Zuspruch finden wird.

Als weiterer Input wurden durch Intermobil zwei Beispiele zur Entwicklungen entlang von Stadtbahnlinien in Erfurt (Oststadt; EVAG 2000) und Köln (Porz; MBW NRW 1997) vorgestellt: eine reine Bestandsentwicklung bzw. eine Abrundung. Im ersten Beispiel handelt es sich um eine komplexe Stadtsanierung im Zuge eines Stadtbahnneubaus, bei der neben den baulich-gestalterischen Maßnahmen auch eine funktionale Aufwertung des Quartiers erreicht wurde, etwa durch die Ansiedlung von Einzelhandels- und sozialen Einrichtungen. Im zweiten Beispiel spielen die verträgliche Dichte von Wohnen und Gemeinschaftseinrichtungen (Wohnhof), die Freiraumgestaltung (Hausgärten und Spielplätze) sowie die verkehrssparsame Raumnutzung (zentraler Parkplatz, gute Zugänglichkeit der Stadtbahnhaltestelle) eine wichtige Rolle. In beiden Fällen stand also die bauliche Nutzung von stadtbahnnahen Flä-

⁴¹ Eine Abschwächung dieses Trends würde eine recht starke Zuwanderung erfordern, welche derzeit nicht opportun erscheint.

chen im Mittelpunkt, wobei die Integration von Siedlung und Verkehr als gelungen angesehen werden kann.

Abbildung 3.2: Einwohnerentwicklung der Kommunen an den Achsen Dresden-Weinböhla und Dresden-Meißen



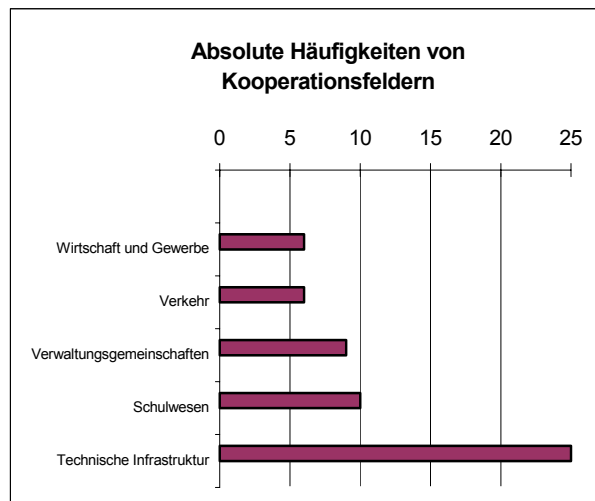
Eigene Darstellung

Der letzte Block von Inputs bezog sich auf das Themenfeld der interkommunalen Kooperation in der Region Dresden. Dabei wurde von Intermobil aufgezeigt (vgl. Abbildung 3.3), dass bisher Kooperationen bei Themen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung nur sehr vorsichtig eingegangen wurden. Allenfalls im gewerblichen Bereich gibt es punktuell Bestrebungen zu einer funktionalen Abstimmung und eine Zusammenarbeit bezüglich der Erschließung, beim Verkehr überwiegt die Koordination des Straßennetzes in Abhängigkeit zur neuen A 17. Lediglich vereinzelt sind gemeinsame Aktivitäten zur Förderung von Schnittstellen im ÖPNV ein Kooperationsthema. Auch die Zusammenarbeit im Rahmen der neu formierten Stadt-Umland-Region Dresden fokussiert auf weichen Themen wie der touristischen bzw. erholungsbezogenen Infrastruktur (Radwege, Marketing) sowie dem Austausch von Erfahrungen beim Stadtumbau und ist daher im Hinblick auf den vorliegenden Gegenstand noch entwicklungsbedürftig. Es wurde daher die Frage in den Raum gestellt, inwieweit die städtebaulichen und kooperationsbezogenen Beispiele für den hiesigen Raum von Bedeutung sind.

In Anbetracht der unterschiedlichen Ausgangsbedingungen gingen die Teilnehmer der Werkstatt auf die eingangs genannten Themenschwerpunkte und die Inputs ein. Für Coswig wurde festgestellt, dass es erhebliche Probleme mit dem Leerstand in den zwei Großwohnsiedlungen Spitzgrund und Dresdner Straße gebe, wobei letzteres von der Straßenbahn durchfahren wird. Um dem dort erwarteten Bevölkerungsrückgang von 8.000 auf 5.000 Einwohner Rechnung zu tragen, sollten 500 Wohneinheiten abgerissen werden. Da es sich jedoch um einen vollständig sanierten Bestand handle, sei bis 2005/6 erst einmal der Rückbau von nur 100 Wohneinheiten vorgesehen. Immerhin solle der Rückbau mit stadtgestalterischen Maßnahmen flankiert werden, so dass von einer Erhöhung der Wohn- und Freiraumqualität ausgegangen werden könne. Darüber hinaus solle ein Teil der Bevölkerung durch partielle Siedlungserweiterungen im Nordwesten Coswigs, also auch im Einzugsbereich der

Straßenbahn, gehalten werden.⁴² Ein wichtiges Augenmerk der Stadtentwicklung liegt in Coswig auf dem Ausbau des Zentrums am Alten Rathaus, das direkt von der Straßenbahn bedient wird. Hier werde neben Einzelhandel⁴³ auch altengerechtes Wohnen als Nutzung bestimmt. Alles in allem sollen vorrangig weitere Lücken bebaut werden, was bezüglich der Lärmemissionen entlang der Straßenbahn als relativ unproblematisch angesehen wird im Gegensatz zur S- bzw. Eisenbahn.

Abbildung 3.3: Häufigkeit von Kooperationsfeldern in 25 ausgewählten Gemeinden des Untersuchungsraums



Quelle: Koch/ Stein 2001, S. 43

In Radebeul stellt sich die Situation anders dar. Hier gebe es keine größeren Plattenbaugelände, vielmehr fehle es in der ca. 8 km langen Bandstadt an ausgebildeten Zentren, was nicht zuletzt mit der Nähe zu Dresden und v.a. dem dazu gehörigen, benachbarten „Elbepark“ mit seinem großflächigen Einzelhandel zusammenhänge. Zudem würden die zentralen Lagen an der Meißner Straße mit der Straßenbahn stark durch das hohe Verkehrsaufkommen beeinträchtigt.⁴⁴ Von daher falle es schwer, dem Drang der Menschen nach einem peripheren Wohnstandort, etwa im Gebiet an der Waldstraße, etwas entgegenzusetzen. Immerhin könnten vereinzelte innerstädtische Altindustriegebiete zu Wohnzwecken umgenutzt werden. Für die Meißner Straße werde dagegen die Strategie verfolgt, zumindest gehobene gewerbliche Nutzungen wie Büros und Praxen anzusiedeln. Ziel bzw. Vision sei es, die Meißner Straße durch bauliche und gestalterische Maßnahmen der Sanierung in Ordnung zu bringen und zu einem ästhetischen sowie funktionsfähigen Straßenraum umzugestalten. Damit würde sich dem Einzelhandel auch ein städtebaulicher Rahmen bieten.

Weinböhl verzeichnet bis in die Gegenwart Zuwächse, die allerdings immer kleiner werden, so dass eine Stagnation absehbar sei und ursprüngliche Vorhaben im bisherigen, nicht ge-

⁴² Hierzu ist nicht zuletzt auch die Einrichtung einer neuen Straßenbahn-Haltestelle („Jaspisstraße“) vorgesehen.

⁴³ Die Stärkung des zentralen Einzelhandels ist insofern nicht ganz gesichert, als noch Genehmigungen für insgesamt 2.500 m² Einzelhandelsflächen vorliegen. Die Lage im Zentrum, die Verkehrsanbindung sowie das große Kundenpotenzial im Umfeld dürften allerdings die Chancen dieses Standorts gegenüber peripheren Vorhaben erhöhen.

⁴⁴ Mit Verwirklichung der geplanten Staatsstraße S 84, welche eine Umfahrung von Radebeul darstellt, ist von einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auszugehen, sofern danach die Durchlässigkeit der Meißner Straße begrenzt und diese damit eher zur Erschließungs- denn zur überörtlichen Durchgangsstraße wird. Demzufolge wäre der zunächst vorgeschlagene (und auch nach GVFG förderfähige) vierspurige Ausbau, womöglich ohne Straßenbahn, kontraproduktiv.

nehmigten Flächennutzungsplan nun entfielen. Zur Konsolidierung der bisherigen Entwicklung gehöre etwa der behindertengerechte Ausbau der Grundschule. Entlang der Straßenbahntrasse erstreckt sich ein 18 ha großes Baugebiet („Köhlerstraße“), das zunächst für Mehrfamilienhäuser vorgesehen war, nun aber, wenn auch langsamer als erwartet, mit Einfamilienhäusern bebaut werde. Die Einrichtung einer neuen Haltestelle sei dafür möglich. Überhaupt werde die Straßenbahn nicht als beeinträchtigend wahrgenommen, u.a. weil sie aufgrund des eigenen Bahnkörpers (bis auf die niveaugleichen Übergänge) unabhängig vom sonstigen Verkehr fahre. Auch wenn Weinböhla am weitesten von Dresden entfernt ist und die Regionalbahn hier einen klaren Zeitvorteil hat, stellt die Straßenbahn doch wichtige kleinräumige Verflechtungen mit Coswig und Radebeul her und wird daher als Standortvorteil und Ansatzpunkt für die Siedlungsentwicklung aufgefasst.

Ein Vergleich mit den Beispielen aus Erfurt und Köln zeigt, dass die Kommunen auf dem richtigen Weg sind. So finden sich im Projektraum einzelne Elemente wieder wie die Zentrenbildung in Radebeul und Coswig, dort sogar verbunden mit einer Wohnnutzung analog zu Erfurt. In Coswig sowie Weinböhla wird ferner eine städtebauliche Abrundung entlang der Straßenbahntrasse verfolgt, wie sie in Köln realisiert wurde.

In der angedachten Form (vgl. oben) spielte das Thema der interkommunalen Kooperation für die Diskussion keine Rolle. Indessen kam es dadurch zum Tragen, dass die Straßenbahn als Gegenstand der Wirtschaftsförderung und Imagebildung bezeichnet wurde. Betont wurde dabei die touristische Bedeutung der Straßenbahn, die eine Vielzahl von touristischen Attraktionen verbinde. Der Landkreis erklärte sich bereit, eine entsprechende Zusammenstellung vorzunehmen. Die Summe der Ziele an der Straßenbahn (Kultur, Tourismus, Gastronomie) müsse bewusst gemacht werden. Der Kreis brachte als Idee einen Flyer für die Straßenbahn mit den relevanten Zielen ein. Der Verkehrsverbund verwies in diesem Zusammenhang auf die bestehenden touristischen Angebote. Wichtig sei jedoch, dass die privaten Nutznießer sich auch an den Kosten beteiligten, z.B. solle für einen Ausbau der Haltestelle Wackerbarts Ruhe der Betreiber der gleichnamigen Lokalität auch etwas bezahlen.

Eine Verwendung der Ergebnisse wurde dadurch sicher gestellt, dass auf Wunsch der Teilnehmer eine CD-ROM mit den einzelnen Beiträgen zur Verfügung gestellt wurde. Ferner wurde seitens des Landkreises eine Pressemitteilung erstellt und in den verschiedenen kommunalen Medien veröffentlicht. Somit besteht die Möglichkeit einer inhaltlichen Verbreitung, Diskussion und Übertragung der Ergebnisse der Werkstatt.

3.3 Fazit: Erhalt von Verkehrsinfrastrukturen als Anlass zur Bestandsentwicklung und interkommunalen Kooperation

Angesichts der großen politischen Zustimmung zum Erhalt der Straßenbahn konnte sich Interomobil relativ problemlos hier einbringen. Neben verkehrlichen Aspekten wurde auch mit städtebaulichen und regionalen Erwägungen argumentiert. Damit konnte in diesem Zusammenhang auch die Thematik der integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung eingeführt werden.

Allerdings erwies es sich als schwieriger, diese Thematik unter den gegebenen Rahmenbedingungen der Schrumpfung näher zu erörtern. Gleichwohl können im Hinblick auf die anfangs gesetzten inhaltlichen Ziele der Werkstatt folgende Punkte resümiert werden:

▪ Leitbilder für eine schienenennahe Entwicklung

Alle drei Kommunen erkennen in der Straßenbahn eine Leitlinie für ihre Siedlungsentwicklung. Konkrete Planungen bestehen v.a. in Coswig, wo das Zentrum baulich-funktional für Handel, Dienstleistungen und Wohnen ausgebaut und der SPNV darin integriert werden soll. In Radebeul werden angesichts der hohen Verkehrsbelastung der Meißner

Straße eher größere Schwierigkeiten gesehen, die zentralen Bereiche besser für die Wohnnutzung ausprägen. Damit wird es schwierig, der Entwicklung der peripheren Standorte eine attraktive Alternative entgegenzusetzen. In Weinböhla bereitet man sich auf eine zukünftige Stagnation der Einwohnerzahl vor und wertet bestehende Einrichtungen (z.B. Umbau der Schule) auf. Die weitere Entwicklung an der Straßenbahn kommt derzeit nur langsam voran, bleibt aber weiterhin das erklärte Ziel der Gemeindeentwicklung.

▪ **Konkrete Vorhaben und Maßnahmen entlang der Straßenbahn**

Bis auf die Gebiete „Altes Rathaus“ bzw. „Dresdner Straße“ in Coswig sowie „Köhlerstraße“ in Weinböhla werden keine größeren konkreten Planungen diesbezüglich verfolgt. Die Debatte konzentriert sich eher auf die Begleiterscheinungen der Schrumpfung und deren Auswirkungen auf den ÖPNV. Von daher wird auch verständlich, dass auf Impulse von außen in Form von Beispielen für die schienennahe Entwicklung nicht weiter eingegangen wird, jene allerdings inhaltlich in den genannten Vorhaben enthalten sind. Im Gegensatz zu verkehrsbaulichen Maßnahmen, die z.T. fremdfinanziert werden und sich vom Bedarf her leichter politisch vermitteln lassen, hält sich der städtebauliche Handlungsbedarf angesichts der unsicheren Entwicklungsperspektiven eher in Grenzen.

▪ **Interkommunale Kooperation**

Die verschiedenen demografischen, städtebaulichen und funktionalen Ausgangsbedingungen der drei Kommunen werden als so heterogen wahrgenommen, dass dies – noch – keinen Ansatzpunkt für eine weiter gehende Zusammenarbeit in der Siedlungsentwicklung ergibt, auch nicht in dem Bereich der sozialen Infrastruktur. Dies erklärt sich auch aus der momentan geringen Dynamik. Mehr Aussichten werden daher Aktivitäten bezüglich der Straßenbahn selbst eingeräumt, was etwa deren Marketingwert im Hinblick auf die Wirtschaftsförderung anbelangt. Dazu zählen insbesondere Maßnahmen zur Anbindung diverser touristischer Attraktionen durch die Straßenbahn. Bezeichnend daran ist, dass diese relativ unproblematische Thematik derjenigen der Stadt-Umland-Region (Wanderwege, Veranstaltungskoordination, gemeinsames Marketing) ähnelt und so den Einstieg in eine möglicherweise weiter gehende Kooperation markiert. Daraus folgen nicht zuletzt auch Bezüge zwischen der Verkehrs- und sonstigen Infrastruktur, welche insgesamt die Standortqualität positiv beeinflussen, gerade auch für die Anwohner.

Insgesamt reflektiert die Diskussion eine Bestandsentwicklung, welche durch die Straßenbahn unterstützt wird. Insofern übersteigt der Stellenwert des infrastrukturellen Ausbaus denjenigen der siedlungsstrukturellen Entwicklung deutlich, was auch die sonstigen Erfahrungen in Inter mobil bestätigt. Die Qualität der Nahverkehrsanbindung bestimmt also erheblich die Attraktivität von bestehenden Standorten, welche durch diesbezügliche Maßnahmen aufgewertet und stabilisiert bzw. konsolidiert werden können. Jedenfalls konnte über das Bekenntnis zum Erhalt der Straßenbahn hinaus der Zusammenhang bzw. die Wechselwirkung zwischen Siedlung und Verkehr am konkreten Beispiel verdeutlicht und so eine Bewusstseinsbildung erreicht werden. Dafür spricht nicht zuletzt folgende Aussage in der Pressemitteilung des Landkreises:

„Einig waren sich alle Teilnehmer, dass der langfristige Erfolg der Straßenbahnlinie 4 nur durch enge Zusammenarbeit der Kommunen, des Landkreises, der Verkehrsunternehmen und externer Experten zu erreichen sein wird. Die am 5. September stattgefundene Beratung war insofern eine Initialzündung für weitere Schritte.“