



**Landeshauptstadt  
Dresden**

# **Verkehrs- und Mobilitätskonzept „Fernsehturm Dresden“**

**Mai 2020**

# Landeshauptstadt Dresden

## Verkehrs- und Mobilitätskonzept „Fernsehturm Dresden“

### **Durchführung:**



Spiekermann GmbH  
Consulting Engineers  
Turnerweg 8, 01097 Dresden  
[www.spiekermann.de](http://www.spiekermann.de)

Dresden, 20. Mai 2020

### **Bearbeitung:**

Frau Dipl.-Ing. Ute Stöß  
Herr Dipl.-Ing. Markus Zahn

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>Abbildungsverzeichnis</b> .....	<b>II</b>
<b>Tabellenverzeichnis</b> .....	<b>III</b>
<b>1 Veranlassung und Aufgabenstellung</b> .....	<b>1</b>
<b>2 Bestandsanalyse</b> .....	<b>3</b>
2.1 Kfz-Verkehr.....	3
2.2 Rad- und Fußverkehr.....	6
2.3 Öffentlicher Personennahverkehr .....	7
2.4 Städtebauliche Situation .....	9
2.5 Umweltbelange.....	11
<b>3 Potenzialanalyse</b> .....	<b>12</b>
3.1 Besucherpotenzial .....	12
3.2 Fahrgastpotenzial .....	14
<b>4 Konfliktanalyse</b> .....	<b>17</b>
4.1 Rahmenbedingungen .....	17
4.2 Verbindungs- und Erschließungsqualität.....	17
<b>5 Verkehrskonzept</b> .....	<b>20</b>
5.1 Planungsziele .....	20
5.2 Definition der Planfälle .....	21
5.3 Sowieso-Planfall .....	22
5.4 SowiesoPlus-Planfall .....	26
5.5 Innovations-Planfall .....	33
5.6 Maßnahmenkonzept.....	39
<b>6 Mobilitätskonzept</b> .....	<b>46</b>
6.1 Besucher .....	46
6.2 Beschäftigte.....	47
<b>7 Handlungsempfehlungen</b> .....	<b>48</b>
7.1 Priorisierung der Maßnahmen.....	48
7.2 Weiterer Untersuchungsbedarf .....	52
<b>Quellenverzeichnis</b> .....	<b>1</b>
<b>Anlagen</b>	

## ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1-1: Dreistufiger Gebietsumgriff für den Untersuchungsraum .....	2
Abbildung 2-1: Straßennetz – Zufahrtmöglichkeiten zum Fernsehturm – erweiterter Untersuchungsraum – Istzustand .....	3
Abbildung 2-2: Straßennetz – Zufahrtmöglichkeiten zum Fernsehturm – engster Untersuchungsraum – Istzustand .....	4
Abbildung 2-3: Wegenetz im engsten Untersuchungsraum – Istzustand .....	6
Abbildung 2-4: Relevantes ÖPNV-Linienangebot im erweiterten Untersuchungsraum – Istzustand.....	8
Abbildung 2-5: Eigentumsverhältnisse im engeren Untersuchungsraum [1] .....	9
Abbildung 2-6: Flächennutzungsplanung im engeren Untersuchungsraum .....	10
Abbildung 4-1: Erschließungsqualität im erweiterten Untersuchungsraum .....	19
Abbildung 5-1: ÖPNV-Angebot – Sowieso-Planfall .....	23
Abbildung 5-2: Entwicklung Radwegenetz – Sowieso-Planfall .....	24
Abbildung 5-3: Ergänzung ÖPNV-Angebot – SowiesoPlus-Planfall.....	29
Abbildung 5-4: Ergänzung Wegenetz – SowiesoPlus-Planfall .....	31
Abbildung 5-5: Vergleich der Investitionskosten des Sowieso-Planfalls und des SowiesoPlus-Planfalls .....	32
Abbildung 5-6: Mögliche Trassenführungen für autonom fahrende Shuttle-Systeme .....	34
Abbildung 5-7: Mögliche Linienführung Amphibienbus .....	37
Abbildung 5-8: Suchräume für Trassen innovativer Verkehrsmittel .....	38
Abbildung 7-1: Maßnahmen Infrastruktur .....	51
Abbildung 7-2: Maßnahmen ÖPNV-Angebot.....	52

## TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 2-1:	Verkehrsmengen ausgewählter Straßenabschnitte (Quelle: Verkehrsmengenkarte Themenstadtplan Dresden).....	5
Tabelle 2-2:	Relevantes ÖPNV-Linien- und Fahrtenangebot im Untersuchungsraum ...	7
Tabelle 5-1:	Maßnahmen Infrastruktur .....	39
Tabelle 5-2:	Maßnahmen ÖPNV-Angebot.....	40
Tabelle 5-3:	Maßnahmen Ruhender Verkehr .....	41
Tabelle 5-4:	Maßnahmen Radverkehr.....	42
Tabelle 5-5:	Maßnahmen Fußverkehr .....	43
Tabelle 5-6:	Maßnahmen Verkehrsorganisation und sonstige Maßnahmen .....	43
Tabelle 7-1:	Prioritäten – Maßnahmen Infrastruktur .....	48
Tabelle 7-2:	Prioritäten – Maßnahmen ÖPNV-Angebot.....	49
Tabelle 7-3:	Prioritäten – Maßnahmen ruhender Verkehr.....	49
Tabelle 7-4:	Prioritäten – Maßnahmen Radverkehr.....	50
Tabelle 7-5:	Prioritäten – Maßnahmen Fußverkehr .....	50
Tabelle 7-6:	Prioritäten – Verkehrsorganisation und sonstige Maßnahmen.....	50

## 1 VERANLASSUNG UND AUFGABENSTELLUNG

Der Fernsehturm befindet sich im Dresdner Stadtteil Wachwitz und steht am Elbhang in einem Landschaftsschutzgebiet. Der 252 m hohe Turm wurde 1969 eröffnet und war mit einer Aussichtsplattform und einem Turmkaffee bis 1991 für die Öffentlichkeit zugänglich. Aus brandschutztechnischen Gründen musste der gesamte öffentliche Komplex geschlossen werden. Gegenwärtig wird der Fernsehturm durch die Eigentümerin, die Deutsche Funkturm GmbH, als technische Anlage genutzt.

Seit einiger Zeit gibt es Bestrebungen, den Fernsehturm wieder für Besucher zu öffnen. Insbesondere der Verein Fernsehturm Dresden e. V. bemüht sich seit einigen Jahren um eine Wiederbelebung und nachhaltige Nutzungskonzepte. Mit dem Ziel, die Revitalisierung des Turms voranzubringen, wurde die Lenkungsgruppe Fernsehturm, bestehend aus Vertretern des Dresdner Stadtrates, der Eigentümerin, der Stadtverwaltung und des Fernsehturmvereins, etabliert.

In seiner Sitzung am 4./5. Juli 2019 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden den Oberbürgermeister beauftragt, ein Konzept für die verkehrliche Erschließung des zur Wiedereröffnung vorgesehenen Fernsehturms vorzulegen. Für die Stadtverwaltung bestand somit der Auftrag, ein entsprechendes Verkehrs- und Mobilitätskonzept erstellen zu lassen.

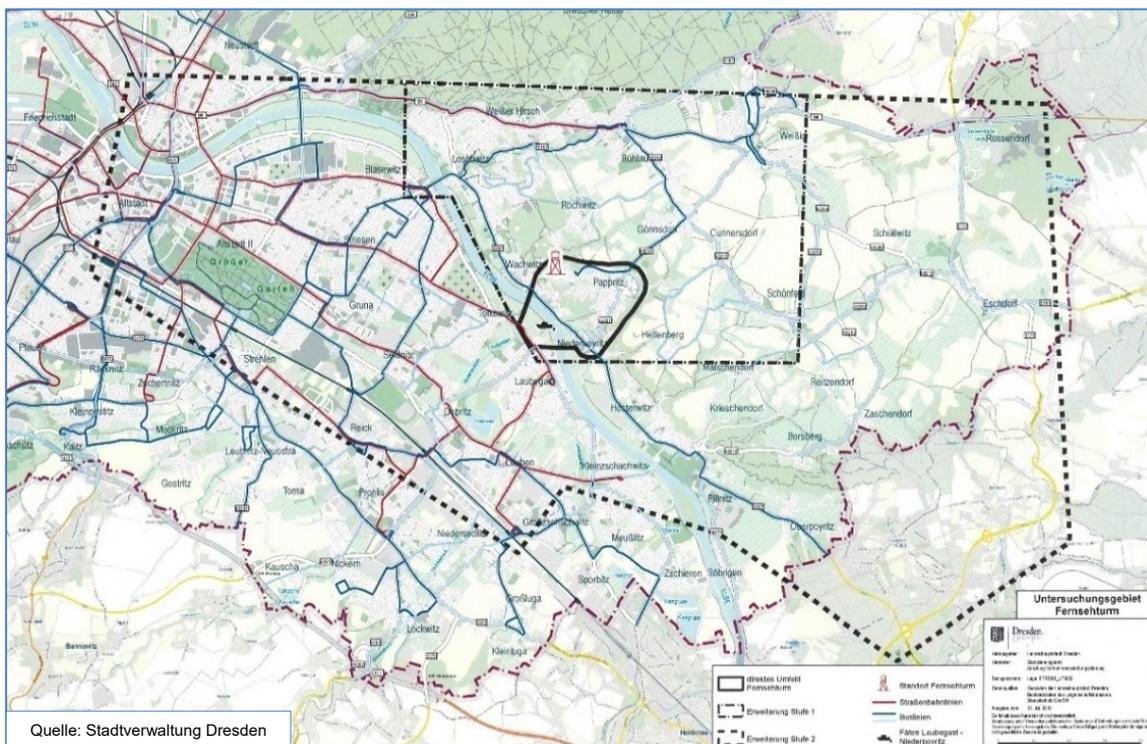
Den Untersuchungen sollte eine Analyse des aktuellen Verkehrssystems zugrunde gelegt werden. In diese Analyse waren sämtliche, relevante Verkehrsarten und Verkehrsträger mit ihren infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Randbedingungen einzubeziehen, d. h. Kfz-Verkehr (inkl. Wirtschaftsverkehr), öffentlicher Personennahverkehr (inkl. Personenschiffahrt), Rad- und Fußverkehr sowie ruhender Verkehr. Insbesondere die Erreichbarkeiten und Kapazitäten der Verkehrsanlagen waren in Bezug auf die Zielstellung des zu erstellenden Konzeptes zu untersuchen. Der Potenzialanalyse waren drei verschiedene Szenarien hinsichtlich des Besucheraufkommens zugrunde zu legen.

Für das Verkehrs- und Erschließungskonzept wurden ausgehend vom Istzustand drei verschiedene Planfälle definiert. Mit diesen Planfällen sollten die für die Erschließung des Fernsehturms notwendigen Maßnahmen sowie innovative Mobilitätslösungen mittels zukunftsorientierter Verkehrsmittel untersucht werden. Auf Grundlage der Analysen und einer Verkehrsprognose für die zu untersuchenden Planfälle waren Handlungsempfehlungen und Maßnahmen für die Erschließung des Fernsehturms und die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation der angrenzenden Stadtgebiete zu entwickeln und zu bewerten. Dabei soll das Verkehrs- und Erschließungskonzept neben den Umweltaspekten insbesondere die Belange der unmittelbaren Anwohner sowie der Bewohner des Hochlandes berücksichtigen.

Aufbauend auf den in den einzelnen Planfällen untersuchten Lösungsansätzen war abschließend ein Mobilitätskonzept zur nachhaltigen und ressourcenschonenden Erschließung des Fernsehturms mit dem Ziel, einer vorwiegenden Nutzung der Verkehrsträger des Umweltverbundes, zu entwickeln.

Weiterhin sollte den Analysen und Planungen ein dreistufiger Gebietsumgriff für den Untersuchungsraum zugrunde gelegt werden (Abbildung 1-1):

1. Innerer (engster) Gebietsumgriff  
In diesem Untersuchungsraum werden die infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Gegebenheiten untersucht und die entsprechenden Maßnahmen zum Betrieb und zur unmittelbaren Erschließung des Fernsehturms empfohlen.
2. Mittlerer (erweiterter) Gebietsumgriff  
Für diesen Untersuchungsraum werden Maßnahmen zur Ertüchtigung und Ergänzung der äußeren Verkehrserschließung sowie zur Verbesserung der umliegenden Verkehrssysteme der einbezogenen Stadtgebiete vorgeschlagen.
3. Äußerer (weitester) Gebietsumgriff  
Handlungsfelder und Maßnahmen zur Verknüpfung mit dem regionalen und überregionalen Verkehr werden in diesem Untersuchungsraum betrachtet bzw. entwickelt.



**Abbildung 1-1:** Dreistufiger Gebietsumgriff für den Untersuchungsraum

Neben den üblicherweise in der Verkehrsplanung zu berücksichtigenden Regelwerken waren weitere relevante Unterlagen wie z. B. Konzeptstudie Fernsehturm (STESAD GmbH) [1], Potenzialanalyse Fernsehturm (dwif) [3], Flächennutzungsplan, Landschaftsplan, Übersicht Landschaftsschutzgebiete, Übersicht Denkmalschutzgebiete, Verkehrsentwicklungsplan 2025plus [8], Radverkehrskonzept [7], Nahverkehrsplan VVO [6], Planung Bautzner Landstraße/ Ullersdorfer Platz/ Rossendorfer Straße zu beachten.

Im Verlaufe der Untersuchungen waren verschiedene städtische Fachämter, das Bürgermeisteramt, das Stadtbezirksamt Loschwitz, die Verwaltungsstelle Schönfeld-Weißig und die Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB) im Rahmen einer Arbeitsgruppe einzubeziehen.

## 2 BESTANDSANALYSE

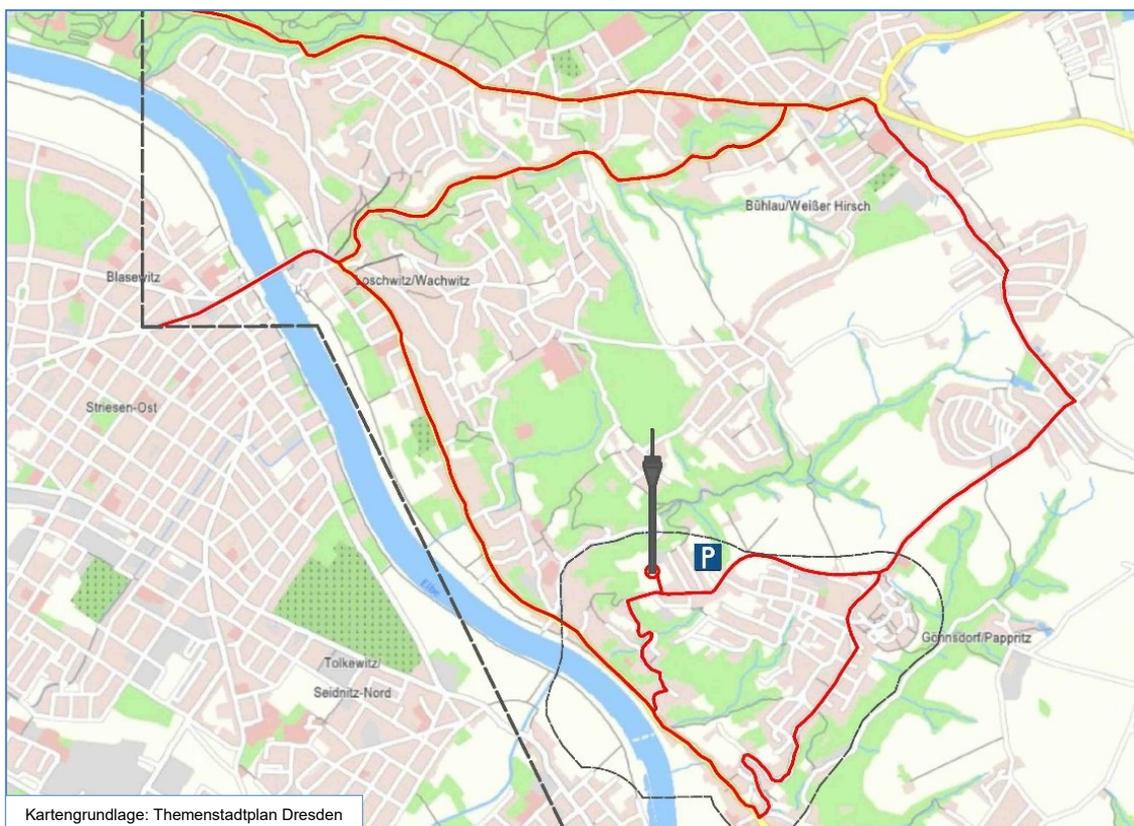
### 2.1 Kfz-Verkehr

#### Verkehrsführung

Die großräumige Zufahrt zum Fernsehturm für den motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgt im Wesentlichen über die Bundesstraße B 6 bis Bühlau (Abbildung 2-1).

Von der Neustädter Seite gelangt man zum Fernsehturm über die Bautzner Landstraße bis Bühlau und weiterführend über Gönnsdorf und Pappritz. Von der Altstädter Seite erreicht man den Fernsehturm über die Loschwitzer Brücke und die Grundstraße bis Bühlau und ebenso weiterführend über Gönnsdorf und Pappritz bzw. über die Pillnitzer Landstraße bis Wachwitz und von dort über die Wachwitzer Bergstraße bzw. bis Niederpoyritz und von dort über die Staffelsteinstraße und Pappritz.

Aufgrund der Straßenverhältnisse (starke Neigung, geringe Fahrbahnbreite, geringe Kurvenradien) und des desolaten Zustandes der beiden Straßenzüge am Elbhang ist diese Zufahrtmöglichkeit nur von untergeordneter Bedeutung. Die Hauptanbindung ist die Achse über Bühlau.



**Abbildung 2-1:** Straßennetz – Zufahrtmöglichkeiten zum Fernsehturm – erweiterter Untersuchungsraum – Istzustand

Die Zufahrtsstraßen zum Fernsehturm gehören z. T. zum klassifizierten Straßennetz. Die Bautzner Landstraße (Bundesstraße B 6), die Achse Grundstraße/ Pillnitzer Landstraße (Staatsstraße S 167), die Achsen Quohrener Straße/ Schönfelder Landstraße (Kreisstraße

K 6212) sowie Pappritzer Straße/ Fernsehturmstraße/ Straße des Friedens/ Staffelsteinstraße (Kreisstraße K 6201) gehören darüber hinaus zur Kategorie Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet Dresden. Eine weitere Hauptverkehrsstraße im erweiterten Untersuchungsraum (erweiterter Gebietsumfang) ist die Weißiger Landstraße.

### Straßennetzinfrastruktur

Die direkten Zubringerstraßen von Pappritz, Wachwitz und Niederpoyritz sind in einem sehr unterschiedlichem Ausbau- und Unterhaltungszustand. In den beiden Straßenzügen Staffelsteinstraße/ Straße des Friedens/ Fernsehturmstraße und Wachwitzer Bergstraße/ Oberwachwitzer Weg sind umfangreiche Sanierungsarbeiten erforderlich (Abbildung 2-2).



**Abbildung 2-2:** Straßennetz – Zufahrtmöglichkeiten zum Fernsehturm – engster Untersuchungsraum – Istzustand

Für die Staffelsteinstraße besteht aktuell eine Beschränkung auf 5 t. Die Sanierung ist ab 2022 bis 2025 geplant. Für den Ausbau ist eine Fahrbahnbreite von 5,50 m geplant. Es wird aber eine Begrenzung der Fahrzeuglänge auf 10 m bestehen bleiben.

Die Straße des Friedens wurde in den letzten Jahren grundhaft ausgebaut und besitzt eine Fahrbahnbreite von 5,50 m. Es bestehen aber Fahrbahneinengungen von 4,50 m.

Die Fernsehturmstraße ist in einem leistungsfähigen Ausbauzustand und einem guten Unterhaltungszustand.

Ebenso wie auf der Staffelsteinstraße besteht aktuell auch für die Wachwitzer Bergstraße eine Beschränkung auf 5 t und es gibt Engstellen von 2,85 m. Der Ausbau ist nach dem

Ausbau der Staffelsteinstraße, voraussichtlich ab 2026, geplant. Die Fahrbahnbreite wird größtenteils auf 5,00 m ausgebaut, aber die Engstellen von 2,85 m bleiben bestehen.

Für den Oberwachwitzer Weg besteht eine Beschränkung auf 5 t ab der Otto-Ludwig-Straße in Richtung Elbe. Die Fahrbahnbreite oberhalb der Otto-Ludwig-Straße beträgt z. T. weniger als 5,00 m. Ein Ausbau ist bisher nicht geplant.

### **Ruhender Verkehr**

Für den ruhenden Verkehr befindet sich am Oberwachwitzer Weg, oberhalb des Wohngebietes, ein öffentlicher Parkplatz. Dieser, ursprünglich sehr große Parkplatz wurde in der Vergangenheit zurückgebaut und besitzt aktuell eine Kapazität von 24 (markierten) Stellplätzen für Pkw, davon ein Behindertenstellplatz. Darüber hinaus befindet sich am Rand der Parkplatzfläche eine Bushaltestelle, die Endhaltestelle der Buslinie 61. Weiterhin wird die Fläche als Buswendeschleife genutzt.

Direkt am Fernsehturm existieren keine öffentlichen Parkplätze. Im Fernsehturmareal zwischen dem Technikgebäude und dem ehemaligen Verwaltungsgebäude befinden sich befestigte Flächen, die von den Angestellten der Deutschen Funkturm GmbH bzw. von deren Partnerunternehmen als Stellplätze genutzt werden.

Parkplätze für Reisebusse sowie Stellplätze in Park & Ride-Anlagen (P+R) existieren im Umfeld des Fernsehturms nicht.

### **Verkehrsnachfrage**

Für ausgewählte Straßenabschnitte des erweiterten Untersuchungsraumes sind im Themenstadtplan Dresden Verkehrsmengen ausgewiesen. Auch wenn die Erhebungszeiträume bereits einige Jahre zurück liegen (2008 bis 2014), erlauben die Daten eine Beurteilung der gegenwärtigen Verkehrsströme. Für die Staffelsteinstraße liegen Daten aus 2018 vor. Folgende Werte sind verfügbar (Tabelle 2-1).

<b>Straßenabschnitt</b>	<b>Kfz /Tag</b>
Quohrener Straße	5.800
Schönfelder Landstraße	5.300
Pappritzer Straße	4.200
Staffelsteinstraße	3.000
Wachwitzer Bergstraße	1.200
Wachwitzer Höhenweg	140

**Tabelle 2-1:** Verkehrsmengen ausgewählter Straßenabschnitte  
 (Quelle: Verkehrsmengenkarte Themenstadtplan Dresden)

Für den Oberwachwitzer Weg wurde eine Verkehrsmenge von ca. 700 Kfz/Tag abgeschätzt.



## 2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

### Verkehrsangebot

Gegenwärtig ist der Fernsehturm im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit der Buslinie 61, die oberhalb des Fernsehturmareals am Parkplatz Wachwitz endet, und einem ca. 500 m langen Fußweg zu erreichen (Abbildung 2-3).

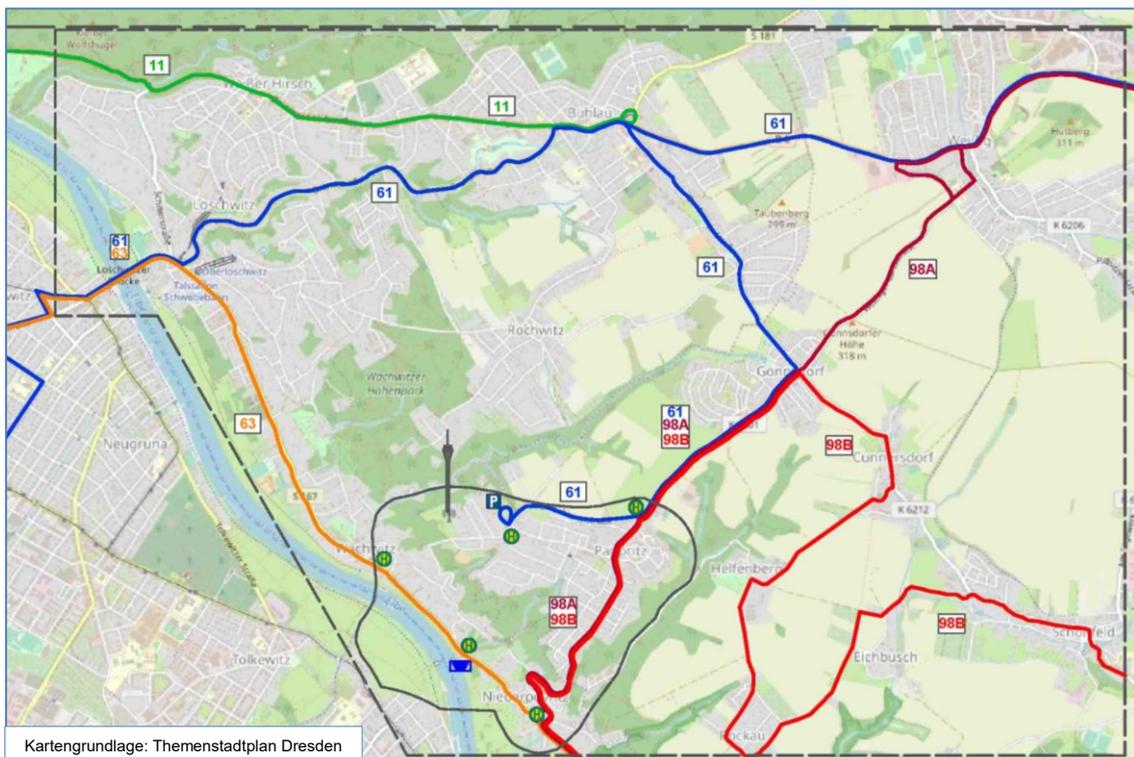
Darüber hinaus besteht eine Umsteigeverbindung von der Straßenbahnlinie 11 an deren Endhaltestelle am Ullersdorfer Platz zur Buslinie 61.

Weitere, im erweiterten Untersuchungsraum verkehrende Buslinien können aufgrund ihrer Linienführung und ihrer geringen Fahrtenhäufigkeit keine akzeptablen Verbindungen zum Fernsehturm bieten (Tabelle 2-2).

Linien-Nr.	Linienführung	Fahrtenangebot
Strab 11	Zschertnitz – Hauptbahnhof – Bahnhof Neustadt - Bühlau	Mo-Fr, Sa 10-Minuten-Takt So 15-Minuten-Takt
Bus 61	Löbtau – Strehlen – Blasewitz – Bühlau – Weißig/ Fernsehturm	Abschnitt Bühlau – Fernsehturm: Mo-Fr 20-Minuten-Takt Sa/So 30-Minutentakt
Bus 63	Löbtau – Zschertnitz – Blasewitz – Pillnitz	Mo-Fr 10-Minuten-Takt Sa/So 15-Minutentakt
Bus 98A	Weißig – Gönnsdorf – Pappritz – Niederpoyritz	Mo-Fr 60-Minuten-Takt
Bus 98B	Weißig – Schönfeld – Rockau – Cunnersdorf – Niederpoyritz	Mo-Fr 60-Minuten-Takt Sa/So 120-Minutentakt
Bus 98C	Schönfeld – Borsberg	Mo-Fr 60-Minuten-Takt Sa/So 120-Minutentakt
Regionalbus 226 228 229 261 309	Pirna – Schönfeld – Bühlau Rossendorf – Schönfeld – Bühlau Rossendorf – Bühlau Sebnitz – Rossendorf – Bühlau – Hbf Pulsnitz – Radeberg – Bühlau – Blasewitz	Mo-Fr 60-Minuten-Takt Sa/So 120-Minutentakt (außer 229 - nur Berufsverkehr)

**Tabelle 2-2:** Relevantes ÖPNV-Linien- und Fahrtenangebot im Untersuchungsraum

Weiterhin besteht eine Fährverbindung über die Elbe zwischen Laubegast und Niederpoyritz. Auf der Altstädter Seite ist die Anlagestelle Laubegast mit den Straßenbahnlinien 4 bzw. 6 bis Haltestelle Alttolkewitz und einem ca. 500 m langen Fußweg über die Elbwiesen zu erreichen. Auf der Neustädter Seite gelangt man zur Anlagestelle Niederpoyritz mit der Buslinie 63 bis Haltestelle Moosleite (Abbildung 2-4).



**Abbildung 2-4:** Relevantes ÖPNV-Linienangebot im erweiterten Untersuchungsraum – Istzustand

## Verkehrsanlagen

Im erweiterten Untersuchungsraum sind einige ÖPNV-Haltestellen für die Erschließung des Fernsehturms von Bedeutung. In erster Linie ist das die Endhaltestelle „Fernsehturm“ der Buslinie 61. Diese ist in den Parkplatz Wachwitz integriert und befindet sich ca. 500 m vom Fernsehturm entfernt.

Von wesentlicher Bedeutung sind auch die Verknüpfungshaltestelle „Schillerplatz“ (Strab-Linien 6, 12, Buslinien 61, 63) und die Endhaltestelle der Linie 11 „Ullersdorfer Platz“ für den Umstieg zur Buslinie 61. Weitere Umsteigepunkte sind die Haltestellen „Pappritz Birkenstraße“ (Buslinien 61, 98A, 98B), „Staffelsteinstraße“ (Buslinien 63, 98A, 98B), „Moosleite“ (Buslinie 63, Fähre).

Weiterhin existieren an der Elbe die Fähranlegestellen Laubegast und Niederpoyritz mit Umstiegsmöglichkeiten zur Straßenbahn (Linien 4, 6) und zur Buslinie 63. Darüber hinaus gibt es die Schiffsanlegestellen in Blasewitz (Sächsische Dampfschiffahrt GmbH) und in Loschwitz, jeweils in der Nähe der Loschwitzer Brücke.

## Verkehrsnachfrage

Die Linie 61 gehört mit ca. 29.700 Fahrgästen werktags, 16.000 Fahrgästen samstags und 11.600 Fahrgästen sonntags zu den Buslinien der Stadt Dresden mit der höchsten Nachfrage (Quelle: Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Stand: 2018).

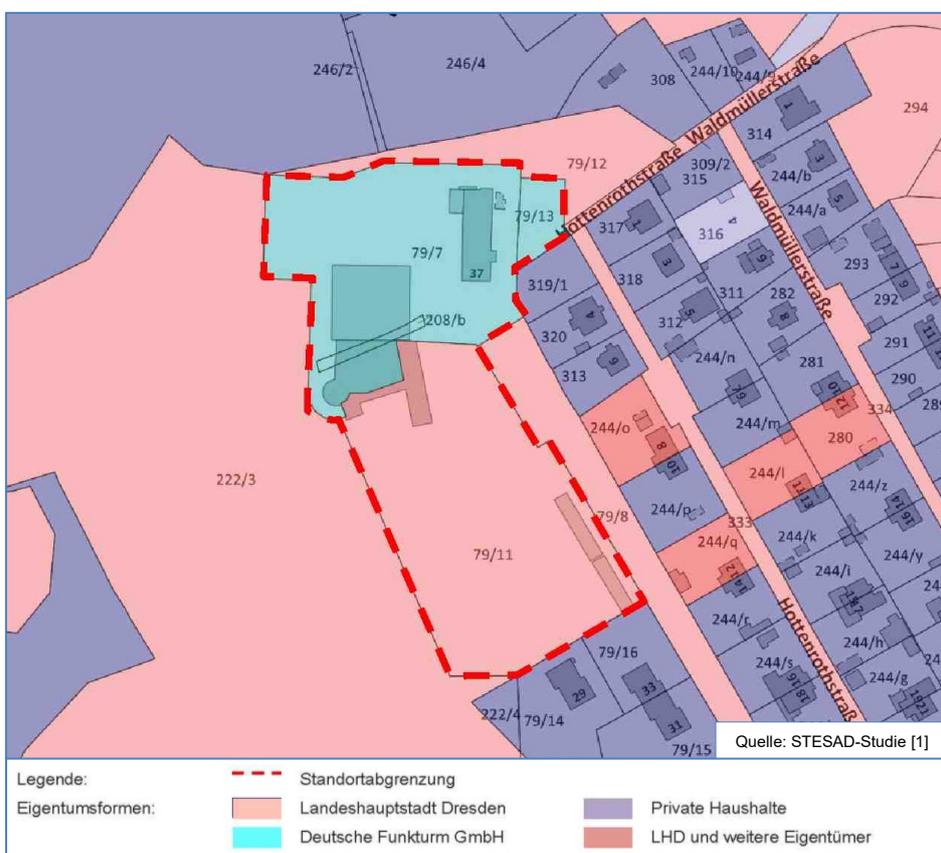
Im Linienabschnitt zwischen Ullersdorfer Platz und Cunewalder Straße sind im Querschnitt 1.375 Fahrgäste pro Werktag unterwegs. Im letzten Abschnitt zwischen Pappritz und Fernsehturm sind es noch 275 Fahrgäste (Quelle: Dresdner Verkehrsbetriebe AG, Stand: 2017).

## 2.4 Städtebauliche Situation

### Eigentumsverhältnisse

Der Standort des Fernsehturms mit Eingangshalle, Technikgebäude und Verwaltungsgebäude (Flurstück 79/7 der Gemarkung Wachwitz) befindet sich im Eigentum der Deutschen Funkturm GmbH (Abbildung 2-5).

Die südlich angrenzende Brachfläche (Flurstück 79/11) und die westlich angrenzende Wiesenfläche (Flurstück 222/3) befinden sich im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden. Die östlich und nördlich angrenzenden Flächen sind in Privatbesitz. Die Fläche des Parkplatzes Wachwitz (Flurstück 244/1) befindet sich ebenfalls im städtischen Eigentum.

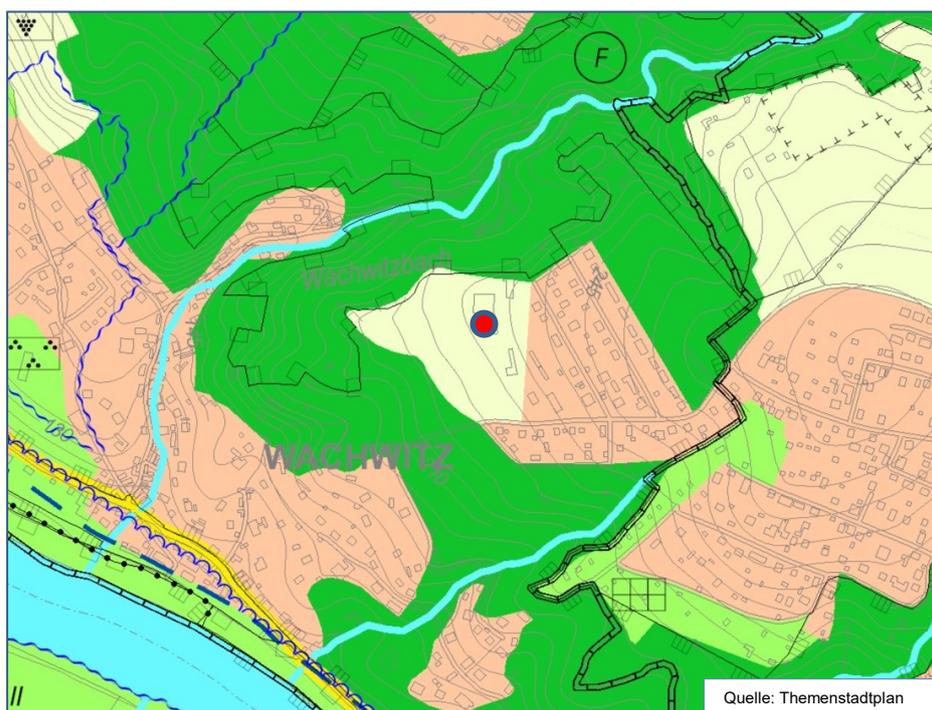


**Abbildung 2-5:** Eigentumsverhältnisse im engeren Untersuchungsraum [1]

### Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden sind das Fernsehturmareal sowie die südlich und westlich angrenzenden Flächen als Fläche für Landwirtschaft ausgewiesen.

Das östlich angrenzende Wachwitzer Siedlungsgebiet ist als Wohnbaufläche deklariert. Die diesen Bereich umgebenden Gebiete sind größtenteils als Flächen für Wald- und Flurgehölze, Flächen für Landwirtschaft und Grünflächen ausgewiesen (Abbildung 2-6).



**Abbildung 2-6:** Flächennutzungsplanung im engeren Untersuchungsraum

Bei den untersuchten Liegenschaften handelt es sich aus planungsrechtlicher Sicht um einen unbeplanten Außenbereich gemäß § 35 Baugesetzbuch (BauGB). Somit ist für die Feststellung der Zulässigkeit von Bauvorhaben immer eine Einzelfallprüfung und ggf. ein vorhabenbezogener Bebauungsplan erforderlich. Eine Aktivierung der Brachfläche am Fernsehturm für die Verkehrserschließung ohne größere Hochbaumaßnahmen ist ggf. auch ohne Planrechtsverfahren möglich. Für die untersuchten Liegenschaften liegt gegenwärtig kein rechtskräftiger oder in Aufstellung befindlicher Bebauungsplan vor.

Das angrenzende Wohngebiet ist gemäß Baunutzungsverordnung als reines Wohngebiet eingestuft. Diese Gebietseinstufung erfordert gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) die Beachtung der von den Anlagen des Fernsehturms (gemäß TA Lärm Immissionsrichtwert nachts 35 dB(A)) und vom Fahrzeugverkehr (gem. 16. BImSchV nachts 49 dB(A) bzw. gemäß VLärmSch97 nachts 57 dB(A)) ausgehenden Lärmemissionen.

### **Schutzgebiete nach Denkmalschutzrecht**

Das Fernsehturmareal befindet sich im Denkmalschutzgebiet „Dresdner Elbhänge“. Gegenstand der Unterschutzstellung gemäß § 2 der Denkmalschutzsatzung der Landeshauptstadt Dresden ist u. a. das äußere Erscheinungsbild der Dresdner Elbhänge, die Bauungsstruktur, die parkähnlichen Gartenanlagen und das Erscheinungsbild der Straßen, Wege und Plätze.

Der Fernsehturm selbst ist ein Einzelkulturdenkmal gemäß § 10 Sächsischem Denkmalschutzgesetz (SächsDSchG).

## 2.5 Umweltbelange

### Schutzgebiete nach Naturschutzrecht

Das Fernsehturmareal ist Bestandteil des Landschaftsschutzgebietes (LSG) „Elbhänge Dresden-Pirna und Schönfelder Hochland“. Damit sind gemäß § 26 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sämtliche Maßnahmen untersagt, die eine Änderung des Gebietes nach sich ziehen oder dem Schutzzweck widersprechen. Dieser Schutzzweck umfasst die Erhaltung und Sicherung der charakteristischen Landschaftszüge mit ihren Besonderheiten sowie die Erhaltung der Baudenkmäler und Siedlungsstrukturen.

Der Standort des Fernsehturms ist Teil des Schutzbereiches Kaltluftentstehungsgebiet.

Der nördlich an das Fernsehturmareal angrenzende Landschaftsraum ist Bestandteil des Fauna-Flora-Habitat-Gebietes (FFH) „Elbtalhänge zwischen Loschwitz und Bonnewitz“.

### Landschaftsplan

Der Landschaftsplan Dresden (Stand 2018) enthält aktuelle und langfristige Ziele und Maßnahmen des Naturschutzes sowie der Landschaftspflege als ökologischen Grundlagen für die Bauleitplanung in der Landeshauptstadt. Für das Fernsehturmareal sind folgende Zielstellungen formuliert.

Eine Bebauung außerhalb geschlossener Ortschaft ist nicht gestattet und eine weitere bauliche Verdichtung ist nicht vorzusehen. Ein wesentlicher Schutzzweck ist der Erhalt der Flächen für die Kaltluftentstehung und die Frischlufteinspeisung. Weiterhin sind Nutzungsänderungen, die den Anteil an Wald und Grünland verringern, untersagt.

Für die Brachfläche am Fernsehturm sind die Maßnahmen Entsiegelung, Rückbau von Baulichkeiten, Beseitigung von Ablagerungen sowie Aufforstung vorgesehen. Im Vorfeld von Nutzungsänderungen sind die Flächen hinsichtlich Arten- und Biotopinventar zu überprüfen. Alle Veränderungen und Bauvorhaben unterliegen der naturschutzfachlichen Beurteilung gemäß den Zielen für das Landschaftsschutzgebiet.

### 3 POTENZIALANALYSE

#### 3.1 Besucherpotenzial

In mehreren Studien sind bereits Untersuchungen zum Besucherpotenzial des öffentlich zugängigen Fernsehturms Dresden durchgeführt worden.

Im „Exposé Fernsehturm Dresden“ des Vereins Fernsehturm Dresden e. V. [2] wurden Besucherzahlen für verschiedene Nutzungskonzepte ermittelt:

- Vor der Schließung ca. 200.000 Besucher pro Jahr
- Konzept „Nur Plattform“ ca. 100.000 Besucher pro Jahr
- Konzept „Plattform + Café“ ca. 230.000 Besucher pro Jahr
- Konzept „Plattform + Café + Televersum“ ca. 400.000 Besucher pro Jahr

Die Studie der dwif-Consulting GmbH [3] kommt für verschiedene Gestaltungsszenarien zu folgenden Ergebnissen:

- 1. Pessimistisches Szenario ca. 141.000 Besucher pro Jahr  
 „Plattform + Gastronomie“  
 schwache Akzeptanz des Standortes  
 bisherige Verkehrsanbindung
- 2. Trend- Szenario ca. 202.000 Besucher pro Jahr  
 „Plattform + Gastronomie“  
 gute Akzeptanz des Standortes  
 verbesserte Verkehrsanbindung
- 3. Optimistisches Szenario ca. 252.000 Besucher pro Jahr  
 „Plattform + Gastronomie + Events + Zusatzangebote“  
 sehr gute Akzeptanz des Standortes  
 verbesserte Verkehrsanbindung

Auch die Studie der STESAD [1] weist für verschiedene Entwicklungsvarianten ähnliche Besucherzahlen aus:

- Variante 1a ca. 230.000 Besucher pro Jahr  
 „Plattform + Gastronomie oben“
- Variante 1b ca. 260.000 Besucher pro Jahr  
 „Plattform + Gastronomie unten“
- Variante 2 ca. 300.000 Besucher pro Jahr  
 „Plattform + Gastronomie oben und unten“  
 Erschließung mit Seilbahn
- Variante 3 ca. 450.000 Besucher pro Jahr  
 „Plattform + Gastronomie oben + Televersum + Erlebnispark“  
 Erschließung mit Seilbahn

Mit der Beauftragung des „Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes Fernsehturm Dresden“ wurde von Seiten des Stadtplanungsamtes hinsichtlich des zukünftigen Nutzungskonzeptes von einer Wiedereröffnung des Turmrestaurants und der Aussichtsplattform ausgegangen.

Für das dementsprechende Besucherpotenzial sollten den Untersuchungen drei Szenarien unterstellt werden:

- Szenario 1 ca. 140.000 Besucher pro Jahr
- Szenario 2 ca. 200.000 Besucher pro Jahr
- Szenario 3 ca. 250.000 Besucher pro Jahr

Die im Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu planenden Verkehrsanlagen sollten entsprechend dem Szenario 3 dimensioniert werden.

Ausgehend von diesem jährlichen Besucheraufkommen wurde anhand von Jahres- und Wochenganglinien das Tagesaufkommen ermittelt.

In der dwif-Studie [3] sind anhand der realen Verteilung der Übernachtungen und der Tagesausflüge vom Wohnort in Dresden und der Region Orientierungswerte für die Besucherverteilung abgeleitet worden. Demnach werden in der Jahresganglinie Anteile der einzelnen Monate abgebildet, z. B. Januar und Februar mit jeweils 6 % des Jahresaufkommens (Minimum) sowie Juli und August mit je 10 % (Maximum). Für die Besucherverteilung innerhalb der Woche wird davon ausgegangen, dass am Samstag das maximale Besucheraufkommen erreicht wird und an den übrigen Tagen ein entsprechender Anteil des Maximaltages, Freitag und Sonntag 90 % sowie Montag bis Donnerstag 75 %.

Unter Ansatz dieser Verteilung ist das maximale Besucheraufkommen samstags im Juli und August zu erwarten. In den vorgegebenen Szenarien ergeben sich die folgenden Spitzenwerte des Besucheraufkommens:

- Szenario 1 603 Besucher pro Tag
- Szenario 2 862 Besucher pro Tag
- Szenario 3 1.078 Besucher pro Tag

Damit liegt das maximale Besucheraufkommen unter dem theoretisch möglichen Wert, der sich aus den Randbedingungen, dass sich maximal 199 Personen (inkl. Beschäftigte) gleichzeitig auf dem Turm befinden dürfen, dass die durchschnittliche Verweildauer eine Stunde beträgt und dass der Turm 10 Stunden am Tag geöffnet hat, mit ca.1.900 Besuchern pro Tag ergibt.

## 3.2 Fahrgastpotenzial

### Verkehrsaufkommen – gesamt

Zur Bestimmung des Fahrgastpotenzials wurde die Verteilung des Besucheraufkommens auf die verschiedenen Verkehrsarten und Verkehrsträger anhand des Mobilitätsverhaltens der Dresdner Einwohner ermittelt.

In den Ergebnissen der Verkehrserhebung SrV 2018 [4] sind die entsprechenden Anteile der Verkehrsmittelwahl der Dresdner Einwohner sowohl für sämtliche zurückgelegte Wege als auch für Freizeitwege ausgewiesen:

Gesamtverkehr - alle Wege		Gesamtverkehr - Freizeitwege	
Fußverkehr	26 %	Fußverkehr	31 %
Radverkehr	18 %	Radverkehr	17 %
ÖPNV	20 %	ÖPNV	16 %
MIV	36 %	MIV	36 %

Da für die im Durchschnitt sehr lange Anreise der Fernsehturmbesucher aus dem Stadtgebiet Dresden und der Region der Rad- und Fußverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielen, wurde im Verkehrs- und Mobilitätskonzept Fernsehturm Dresden nur der motorisierte Verkehr betrachtet. Durch Umlegung aller Besucher auf die motorisierten Fahrten ergeben sich die folgenden Anteile:

Motorisierter Verkehr - alle Wege		Motorisierter Verkehr - Freizeitwege	
ÖPNV	35,7 %	ÖPNV	30,8 %
MIV	64,3 %	MIV	69,2 %

Für die Wege zu Freizeitzielen in Stadtrandlage mit langen ÖPNV-Reisezeiten werden jedoch unter den heutigen Randbedingungen die ÖPNV-Anteile von über 30 % nicht erreicht. In der Machbarkeitsstudie [5] wird von einem Verhältnis 9 % ÖPNV und 91 % MIV ausgegangen.

In den weiteren Untersuchungen des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes Fernsehturm Dresden werden für die Fahrten der Besucher zum Fernsehturm im Istzustand die folgenden Anteile unterstellt:

Motorisierter Verkehr	
ÖPNV	10 %
MIV	90 %

Dieses Mobilitätsverhalten wird ebenso für die im wiedereröffneten Fernsehturm Beschäftigten angesetzt. Es wird von ca. 10 Beschäftigten für Betrieb und Gastronomie ausgegangen.

## Verkehrsaufkommen – MIV

Das gegenwärtige Verkehrsaufkommen auf dem Oberwachwitzer Weg wurde mit ca. 700 Kfz/Tag abgeschätzt.

Unter Ansatz der oben beschriebenen Verkehrsmittelwahl im Istzustand sowie eines Pkw-Besetzungsgrades von 3,0 ergeben sich aus dem zusätzlichen Besucheraufkommen an den Spitzentagen in den drei Untersuchungs-Szenarien die folgenden Verkehrsaufkommen des MIV (Kfz-Fahrten pro Spitzentag im Querschnitt):

- Szenario 1                    380 Kfz-Fahrten pro Tag
- Szenario 2                    535 Kfz-Fahrten pro Tag
- Szenario 3                    665 Kfz-Fahrten pro Tag

Das bedeutet, dass sich bei einer Wiedereröffnung des Fernsehturms **ohne** Steuerungsmaßnahmen und **mit** Parkplätzen direkt am Turm das Verkehrsaufkommen des MIV im Abschnitt Oberwachwitzer Weg gegenüber dem heutigen Zustand nahezu verdoppeln würde.

Von diesen zusätzlichen 665 Kfz pro Tag gelangen ca. zwei Drittel (ca. 465 Kfz pro Tag) über die Loschwitzer Brücke und ca. ein Drittel (ca. 200 Kfz pro Tag) über den Ullersdorfer Platz zum Fernsehturm.

Zur Gewährleistung der Ver- und Entsorgung ist zusätzlicher **Wirtschaftsverkehr** notwendig. Für die Untersuchungen wurde von vier Lkw-Fahrten pro Werktag ausgegangen.

Für den **ruhenden Verkehr** steht heute der Parkplatz Wachwitz mit einer Kapazität von 24 Stellplätzen zur Verfügung. Aktuell kann eine Grundauslastung von ca. 10 Pkw angenommen werden. Der Stellplatzbedarf der Fernsehturmbesucher und der im Fernsehturm Beschäftigten wurde aus der Personenanzahl unter Ansatz eines Pkw-Besetzungsgrades von 3,0, einer Verweildauer der Besucher im Turm von ca. einer Stunde und eines Spitzenstundenanteils von 15 % ermittelt. Somit ergibt sich für die Spitzentage in den drei Untersuchungs-Szenarien folgender Stellplatzbedarf:

- Szenario 1                    29 Stellplätze
- Szenario 2                    40 Stellplätze
- Szenario 3                    50 Stellplätze

Demnach ist die vorhandene Stellplatzanzahl in keinem der Untersuchungs-Szenarien ausreichend.

## Verkehrsaufkommen – ÖPNV

Die Anreise zum Fernsehturm mit dem ÖPNV erfolgt im Wesentlichen über den Linienabschnitt Bühlau – Pappritz. Der für die Dimensionierung von zukünftigen Zubringerlinien maßgebende Querschnitt liegt zwischen den Haltestellen Ullersdorfer Platz und Cunewalder Straße. Hier verkehren auf der Buslinie 61 gegenwärtig 1.375 Fahrgäste pro Werktag im Querschnitt. Das sind unter Ansatz eines Spitzenstundenanteils von 10 % und eines 20-Minuten-Taktes ca. 25 Fahrgäste pro Fahrzeug.

Aus dem zusätzlichen Besucheraufkommen lassen sich unter den Annahmen zum Mobilitätsverhalten des Istzustandes folgende Fahrgastzahlen ableiten (Personen-Fahrten pro Spitzentag und Richtung):

- Szenario 1                      60 Personenfahrten pro Tag
- Szenario 2                      86 Personenfahrten pro Tag
- Szenario 3                      108 Personenfahrten pro Tag

Unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Randbedingungen für den Modal Split ergibt sich demnach ein sehr geringes zusätzliches ÖPNV-Fahrgastpotenzial. Deshalb ist es dringend geboten, um weiteren Straßenbau und zusätzliche Parkplätze zu vermeiden, Maßnahmen für die Erhöhung des ÖPNV-Anteils bzw. für ein nachhaltiges Verkehrs- und Mobilitätskonzept zu planen und umzusetzen.

## **4 KONFLIKTANALYSE**

### **4.1 Rahmenbedingungen**

Aus den Untersuchungen der Bestandsanalyse hat sich für die Erschließung des wiedereröffneten Fernsehturms eine Reihe von Konfliktpunkten ergeben.

Der Fernsehturm befindet sich in Mitten der Dresdner Elbhänge in einer verkehrlich ungünstigen Situation aufgrund der Lage

- in einem Landschafts-, Natur- und Denkmalschutzgebiet,
- in einem topografisch bewegten Gelände sowie
- angrenzend an ein Wohngebiet.

Aus planungsrechtlicher Sicht können sich Konflikte für umfangreichere Baumaßnahmen auf Grund der Lage im Außenbereich gemäß § 35 BauGB ergeben. Dies ist zunächst durch Einzelfallprüfungen zu klären. Ebenso sind infolge der Lage des Fernsehturms in geschützten Gebieten Änderungen der Nutzung, der Bebauungsstrukturen und des äußeren Erscheinungsbildes der Dresdner Elbhänge untersagt.

Die Nähe zur Wohnbebauung erfordert besondere Berücksichtigung der immissionsschutzrechtlichen Anforderungen gemäß BImSchG hinsichtlich der vom fließenden und ruhenden Fahrzeugverkehr ausgehenden Lärmemissionen in den Nachtstunden.

Aus den Eigentumsverhältnissen sind keine Konflikte zu erwarten.

### **4.2 Verbindungs- und Erschließungsqualität**

Die Lage des Fernsehturms am östlichen Stadtrand in einem ländlich geprägten Siedlungsraum hat ungünstige Erschließungsbedingungen zur Folge.

Die Entfernung für die Anreise mit dem Pkw zum Fernsehturm aus der Innenstadt, z. B. vom Postplatz, beträgt in der Hauptrelation über Bühlau ca. 15 km. Die Reisezeit beträgt in dieser Relation 36 Minuten (inkl. Fußweg vom Parkplatz). Über Wachwitz ergibt sich in dieser Relation nur eine Länge von ca. 11 km. In [1] wurde die mittlere Pkw-Reisezeit aus dem gesamten Stadtgebiet zum Fernsehturm mit 32 Minuten angegeben.

Die Hauptrelation der Anbindung des Fernsehturms von der Altstädter Seite aus führt über die Loschwitzer Brücke und weiter mit einem Umweg über Bühlau oder mit problematischen Straßenverhältnissen über Wachwitz. Damit besteht für ca. zwei Drittel der Besucher eine sehr ungünstige Anbindung.

Für die Anreise mit dem Pkw existieren im Umfeld des Fernsehturms keine leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen. Die direkten Erschließungsstraßen Staffelsteinstraße, Wachwitzer Bergstraße und Oberwachwitzer Weg sind sanierungsbedürftig und aufgrund der Verkehrsbeschränkungen, Straßenbreite, Straßenneigung und Kurvenradien unattraktiv.

Für den ruhenden Verkehr am Fernsehturm stehen gegenwärtig nur 24 Parkplätze zur Verfügung. Das würde für den zusätzlichen Bedarf der Fernsehturmbesucher unter Ansatz des heutigen Mobilitätsverhaltens nicht ausreichen. Eine Erweiterung der Parkplatzkapazitäten wäre unter diesen Rahmenbedingungen erforderlich.

Neben dem Mangel an Parkplätzen für Pkw existieren auch keine Abstellplätze für Reisebusse im Umfeld des Fernsehturms. Weiterhin sind im erweiterten Untersuchungsraum keine leistungsfähigen P+R-Plätze für den Umstieg auf Verkehrsmittel des ÖPNV vorhanden.

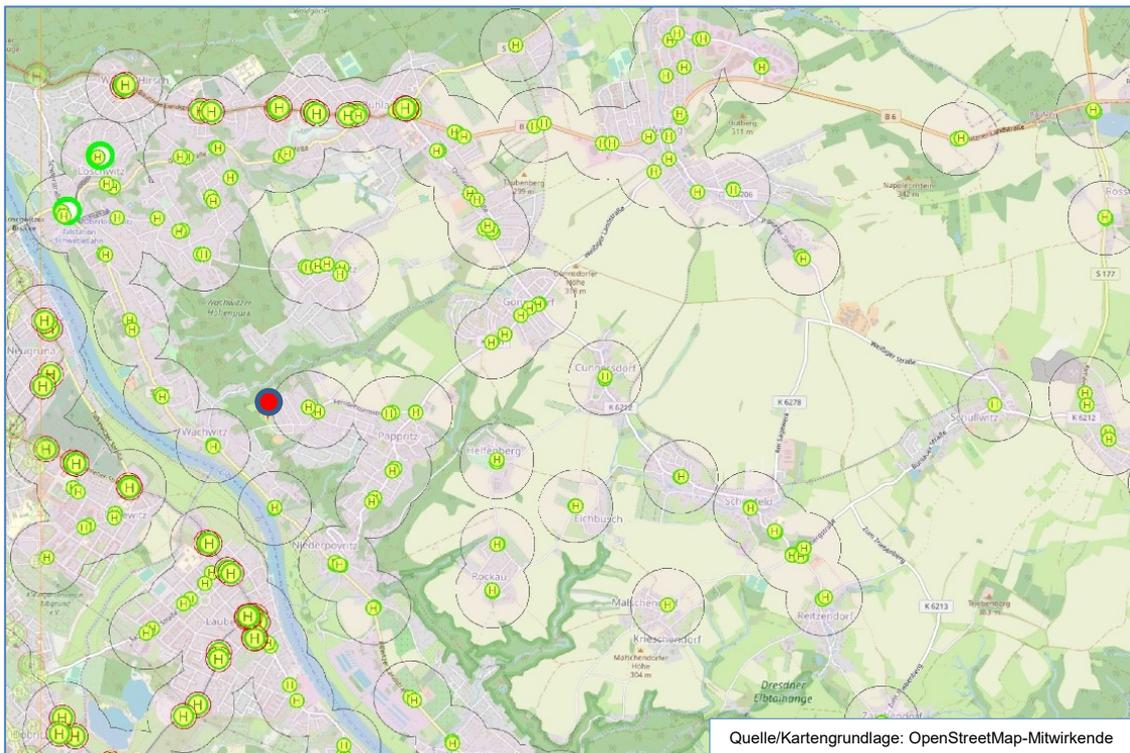
Die ÖPNV-Verbindungsqualität in Bezug auf den Standort des Fernsehturms ist unzureichend. Das für die Randlage angemessene ÖPNV-Angebot ist für die Erschließung des wiedereröffneten Fernsehturms nicht attraktiv genug, um den Großteil der Fernsehturmbesucher für eine Anreise mit Straßenbahn und Stadtbus zu gewinnen.

Direkt am Fernsehturm befindet sich keine ÖPNV-Haltestelle. Die Buslinie 61 bedient die Haltestelle „Fernsehturm“ werktags im 20-Minuten-Takt und am Wochenende nur noch im 30-Minuten-Takt. Von der Endhaltestelle der Buslinie 61 ist für den Zugang zum Fernsehturm ein ca. 500 m langer Fußweg mit starker Neigung erforderlich.

Die ÖPNV-Reisezeit aus der Innenstadt, z. B. vom Postplatz zum Fernsehturm, beträgt 56 Minuten (inkl. Fußweg). In [1] wurde die mittlere ÖPNV-Reisezeit aus dem gesamten Stadtgebiet zum Fernsehturm mit 65 Minuten angegeben.

Darüber hinaus bestehen im Schönfelder Hochland Verbindungsdefizite. Für einige Relationen aus dem Schönfelder Hochland in die Innenstadt sind zwei Umstiege erforderlich.

Die Untersuchung der ÖPNV-Erschließungsqualität im erweiterten Untersuchungsraum (Wachwitz, Rochwitz, Bühlau, Schönfelder Hochland) hat keine wesentlichen Erschließungsdefizite ergeben. Lediglich in Rochwitz und Bühlau sind Defizite erkennbar, für die gemäß Nahverkehrsplan Oberelbe [6] nur geringer Handlungsbedarf besteht. In Abbildung 4-1 sind die Haltestelleneinzugsbereiche der Bushaltestellen im Untersuchungsraum mit einem Radius von 300 m dargestellt.



**Abbildung 4-1:** Erschließungsqualität im erweiterten Untersuchungsraum

Für den Rad- und Fußverkehr bestehen hinsichtlich der Erschließung des Fernsehturms sehr anspruchsvolle Bedingungen. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten mit sehr starken Längsneigungen der Wege ist eine Anreise aus dem Elbtal mit dem herkömmlichen Fahrrad nicht für jeden Besucher möglich. Eher ist eine Fahrradmitnahme im ÖPNV bis in das Schönfelder Hochland und eine anschließende Zufahrt mit dem Fahrrad aus Richtung Norden denkbar. Die zunehmende Nutzung von E-Bikes kann jedoch den Anteil Radfahrer zukünftig erhöhen.

Aufgrund des gegenwärtig mangelhaften Zustandes der Straßen, Rad- und Wanderwege in der Umgebung des Fernsehturms ist die Anreise für Radfahrer sehr unattraktiv. Darüber hinaus ist der Fernsehturm noch nicht an die Rad- und Wanderwege, sowohl hinsichtlich Wegweisung als auch baulich, angeschlossen.

## 5 VERKEHRSKONZEPT

### 5.1 Planungsziele

Die folgenden Zielstellungen sind bei der Erarbeitung des Verkehrs- bzw. Erschließungskonzeptes zu berücksichtigen:

- Optimierung der Verkehrserschließung des Fernsehturms für Besucher und Beschäftigte
  - unter Einbeziehung sämtlicher Verkehrsarten und Verkehrsträger
  - unter Beachtung weiterer Erschließungs- und Verbindungsvorteile sowie Verbesserungen der Aufenthalts- und Erschließungsqualität insbesondere für den erweiterten Gebietsumgriff
- Attraktivitätssteigerung für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes
  - Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Fernsehturms
  - anstreben eines hohen Anteils von ÖPNV-Nutzern
  - Verbesserung der Randbedingungen und des Service für Radfahrer und Fußgänger/Wanderer
- Berücksichtigung der Umweltbelange im Landschaftsschutzgebiet
  - umweltschonender Infrastrukturausbau
  - nachhaltiger Verkehrsmiteinsatz
- Beachtung der Belange der Betroffenen
  - möglichst geringe Belastung durch den Besucherverkehr
  - Vermeidung von zusätzlichem MIV am Fernsehturm, im umliegenden Wohngebiet und in den angrenzenden Ortslagen
- Etablieren zukunftsorientierter Technologien zur Anbindung des Fernsehturms an die konventionellen Verkehrsträger.
  - Untersuchung des Einsatzes innovativer Verkehrsmittel
  - Gestaltung der Anreise als Event

## 5.2 Definition der Planfälle

Für die Gestaltung der Verkehrserschließung des Fernsehturms wurden zur Berücksichtigung verschiedener, bereits für den Untersuchungsraum vorliegender Planungen, verschiedener Planungsgrundlagen- und -ziele sowie verschiedener Zeithorizonte drei Planungsfälle definiert. In diesen Planfällen werden Maßnahmen hinsichtlich Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsangebot und Verkehrslenkung entwickelt und untersucht. Auf dieser Grundlage werden die Maßnahmen bewertet und abschließend zu einem Verkehrs- und Mobilitätskonzept zusammengestellt.

### Sowieso-Planfall

In diesem Planfall werden Maßnahmen zusammengefasst, die einerseits unabhängig von der Wiedereröffnung des Fernsehturms „sowieso“ durchgeführt werden sollen und andererseits Einfluss auf die Verkehrserschließung des Fernsehturms haben. Diese bereits geplanten bzw. vorgesehenen Maßnahmen sollen in das Gesamtkonzept integriert werden.

Der Zeithorizont liegt bei 5 bis 10 Jahren. Es wird davon ausgegangen, dass in diesem Zeitraum die Maßnahmen des Sowieso-Planfalls realisiert werden.

### SowiesoPlus-Planfall

Im SowiesoPlus-Planfall werden ergänzend zum Sowieso-Planfall Maßnahmen in den Bereichen Verkehrsinfrastruktur, Verkehrslenkung, Besuchersteuerung, ÖPNV-Angebot und Mobilitätsmanagement entwickelt.

Da diese Maßnahmen zum größten Teil bereits zur Wiedereröffnung des Fernsehturms wirksam sein sollen, wird auch für diesen Planfall ein Zeithorizont von 5 bis 10 Jahren angenommen.

### Innovations-Planfall

Mit der Zielstellung, zukunftsorientierte Technologien zur Anbindung des Fernsehturms zu etablieren, werden in diesem Planfall die Einsatzmöglichkeiten innovativer Verkehrsmittel untersucht und der weitere Planungsbedarf ermittelt. Darüber hinaus wird ein stark umweltorientiertes Mobilitätsverhalten und ein sehr hoher ÖPNV-Anteil unterstellt.

Da für einige dieser Verkehrssysteme derzeit die technologischen und rechtlichen Voraussetzungen eines praxistauglichen Verkehrsmittels noch nicht gegeben sind, wird in diesem Planfall ein Zeithorizont von 5 bis 40 Jahren angesetzt.

### 5.3 Sowieso-Planfall

#### Infrastruktur

Im erweiterten Planungsraum sind für die nächsten Jahre einige Straßenbaumaßnahmen geplant, die Einfluss auf die zukünftige Verkehrserschließung des Fernsehturms haben werden.

- So ist der Ausbau der Bautzner Landstraße in Bühlau zwischen Am Bauernbusch und der Rossendorfer Straße vorgesehen. Im Rahmen dieser Baumaßnahme wird die Straßenbahntrasse vom Ullersdorfer Platz bis zur Rossendorfer Straße verlängert. Innerhalb der Gleisschleife Rossendorfer Straße sind ein P+R-Platz mit 165 Pkw-Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen geplant. Weiterhin erfolgt eine Umgestaltung des Ullersdorfer Platzes (Stand: Vorplanung).
- Eine weitere Straßenbaumaßnahme ist der Ausbau der Staffelsteinstraße von der Pillnitzer Landstraße bis zur Straße des Friedens. Diese Maßnahme ist von 2022 bis 2025 geplant.
- Der Ausbau der Wachwitzer Bergstraße zwischen Pillnitzer Landstraße und Oberwachwitzer Weg ist nach dem Ausbau der Staffelsteinstraße ab 2026 geplant (Stand: Entwurfsplanung).
- Weiterhin ist ein Ausbau der Quohrener Straße vorgesehen (Stand: Vorplanung).

#### ÖPNV-Angebot

Im Liniennetz des ÖPNV sind für den erweiterten Untersuchungsraum Angebotserweiterungen geplant, u. a. eine Maßnahme aus dem Programm Stadtbahn Dresden 2020 sowie Veränderungen im Busliniennetz (Abbildung 5-1).

- Die Straßenbahnlinie 11 wird vom Ullersdorfer Platz bis zur Rossendorfer Straße verlängert.
- Die Linienführung der Buslinie 61 wird verändert. Diese Linie verkehrt nicht mehr zum Fernsehturm, sondern sämtliche Fahrten werden bis Weißig geführt und teilweise bis Rossendorf verlängert.
- Die Buslinie 87 wird von der Altenberger Straße in Striesen über den Schillerplatz und den Ullersdorfer Platz bis zum Fernsehturm verlängert.

Die Maßnahmen bzgl. der Buslinien befinden sich in einem sehr frühen Planungsstadium und sind noch nicht beschlussreif.

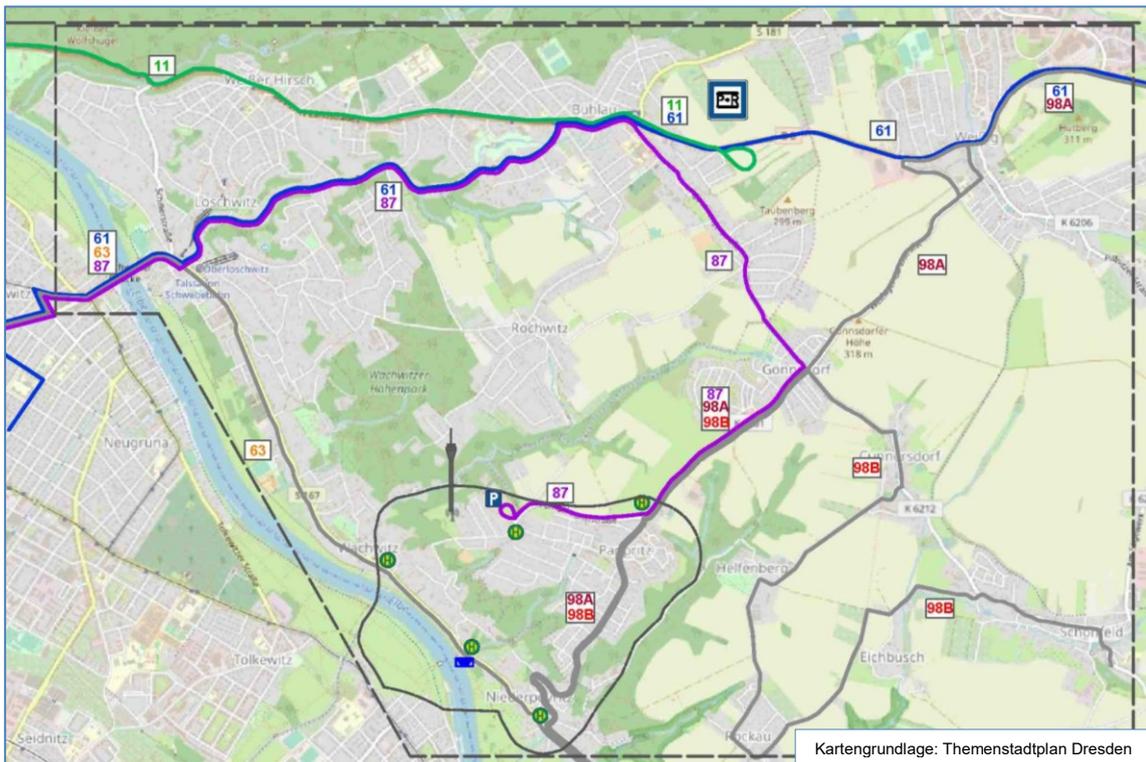
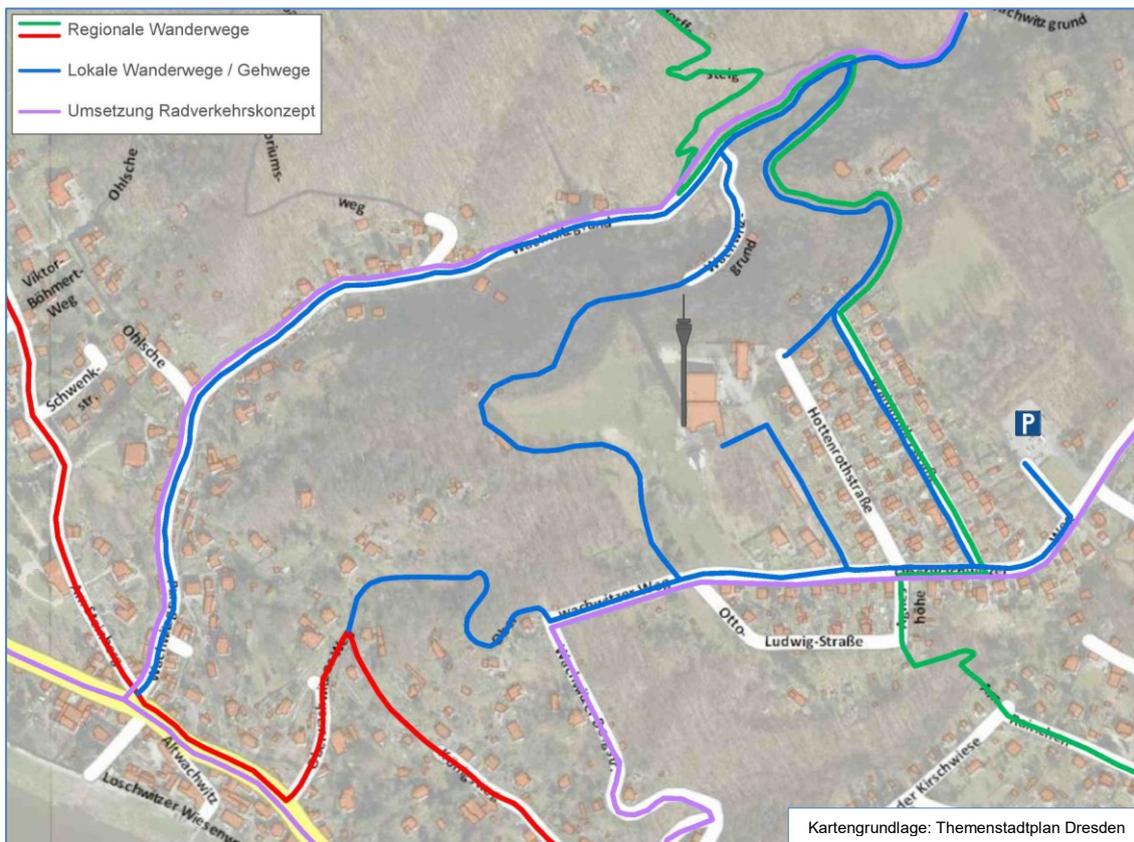


Abbildung 5-1: ÖPNV-Angebot – Sowieso-Planfall

## Radverkehr

Für den Radverkehr ist im erweiterten Untersuchungsraum die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Zielnetz Radverkehrskonzept [7] vorgesehen (Abbildung 5-2), u. a. Ausbau und Wegweisung der

- Hauptroute (Alltagsverbindung Typ IR III):  
Staffelsteinstraße – Straße des Friedens – Fernsehturmstraße –  
Pappritzer Straße – Schönfelder Landstraße – Quohrener Straße
- Hauptroute (Alltagsverbindung Typ IR IV):  
Wachwitzer Bergstraße – Oberwachwitzer Weg – Fernsehturmstraße
- Hauptroute (Alltagsverbindung Typ IR IV):  
Wachwitzgrund



**Abbildung 5-2:** Entwicklung Radwegenetz – Sowsieso-Planfall

## Kosten

Für die einzelnen Maßnahmen liegen unterschiedliche Planungsstände vor. Die nachfolgend ausgewiesenen Investitionskosten entsprechen teilweise noch sehr frühen Planungsständen und sind deshalb noch nicht als abschließend zu betrachten. Es handelt sich um aktuelle Kostenannahmen ohne Berücksichtigung des Preisindex. Die jährlichen Betriebskosten der ÖPNV-Maßnahmen wurden von den Dresdner Verkehrsbetrieben abgeschätzt bzw. wurden vom Gutachter gemäß den Ansätzen der Standardisierten Bewertung für Investitionsmaßnahmen im ÖPNV ermittelt.

Investitionskosten:

- Ausbau Bautzner Landstraße, einschließlich Verlängerung Straßenbahntrasse sowie Gleisschleife und P+R-Platz Rossendorfer Straße	24.000.000 EUR
- Ausbau Staffelsteinstraße	8.000.000 EUR
- Ausbau Wachwitzer Bergstraße	4.000.000 EUR
- Ausbau Quohrener Straße	4.400.000 EUR
- Ausbau und Wegweisung von Radverkehrsrouten im erweiterten Untersuchungsraum	400.000 EUR
<b>- Gesamtsumme:</b>	<b>40.800.000 EUR</b>

Betriebskosten:

- |   |                           |
|---|---------------------------|
| - Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 vom Ullersdorfer Platz<br>bis zur Rossendorfer Straße (Kostenangabe der DVB) | 600.000 EUR/Jahr          |
| - Verlängerung der Buslinie 87 von der Altenberger Straße<br>bis zum Fernsehturm                                    | 488.000 EUR/Jahr          |
| - <b>Gesamtsumme:</b>   | <b>1.088.000 EUR/Jahr</b> |

#### **5.4 SowiesoPlus-Planfall**

Die Umsetzung der Maßnahmen des Sowieso-Planfalls sind wichtig, aber hinsichtlich der Zielstellungen für die Erschließung des Fernsehturms nicht ausreichend. Das nahezu unveränderte ÖPNV-Angebot und die Möglichkeit der direkten Zufahrt mit dem Pkw würde nach der Wiedereröffnung des Fernsehturms zu verstärktem Pkw-Verkehr und Parken im angrenzenden Wohngebiet führen. Eine nachhaltige Erschließung des Fernsehturms würde somit noch nicht erreicht. Deshalb sind zusätzliche Maßnahmen zur Erweiterung bzw. Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, der Verkehrsangebote und der Verkehrssteuerung zu entwickeln.

Im Folgenden werden Maßnahmen zur Ergänzung der Verkehrsangebote vorgeschlagen und untersucht. Anschließend werden die geeigneten Maßnahmen des SowiesoPlus-Planfalls mit den Maßnahmen des Sowieso-Planfalls zu einem Verkehrskonzept zusammengefügt.

#### **Zielstellungen**

Im Sinne einer nachhaltigen Erschließung des Fernsehturms soll ein möglichst hoher ÖPNV-Anteil am Besucherverkehr erreicht werden.

Im Wohngebiet am Fernsehturm soll möglichst kein zusätzlicher MIV zugelassen werden.

Bei der Umsetzung der Infrastrukturmaßnahmen ist auf einen umweltschonenden Infrastrukturausbau zu orientieren.

#### **Lösungsansatz**

Zur Erreichung der Zielstellungen sind attraktive ÖPNV-Verbindungen anzubieten, die einen Verzicht des Pkw in der direkten Zufahrt zum Fernsehturm ermöglichen.

In der Umgebung des Fernsehturms werden keine Parkplätze für Besucher angeboten. Direkt am Turm werden nur Haltplätze eingerichtet.

#### **Verkehrsorganisation**

Die Anreise zum Fernsehturm innerhalb des erweiterten Untersuchungsraumes soll ausschließlich mit ÖPNV-Verkehrsmitteln erfolgen. Neben der bestehenden Busanbindung werden Fahrten mit einer zusätzlichen Buslinie und ggf. für Sonderereignisse Fahrten mit Bus-Shuttle angeboten. Dafür wird eine Haltestelle direkt am Fernsehturm eingerichtet. Wesentliche Umsteigepunkte sind nach wie vor der Schillerplatz und der Ullersdorfer Platz sowie die zukünftige Straßenbahndaltestelle in Bühlau an der Rossendorfer Straße.

Mit einer großräumigen Verkehrslenkung werden die mit dem Pkw anreisenden Besucher aus dem Stadtgebiet, aus der Region und überregional zu den ausgewiesenen P+R-Plätzen in Bühlau und ggf. in Weißig und in Tolkewitz/ Laubegast geführt. Mit einem Verkehrsleitsystem „Fernsehturm“ soll zusätzlicher Pkw-Verkehr am Fernsehturm weitestgehend

vermieden werden. Weiterhin sind verkehrsrechtliche Maßnahmen wie z. B. Beschränkungen für die Zufahrt von Pkw über die Wachwitzer Bergstraße (von Niederpyritz) und den Oberwachwitzer Weg (von Pappritz) sowie Regelungen für das Parken im Wohngebiet am Fernsehturm zu prüfen.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit für eine Besuchersteuerung mittels Ticketingsystem, verbunden mit der Buchung von Zeitfenstern für den Besuch des Fernsehturms. Der Einsatz eines solchen Systems ist mit dem zukünftigen Betreiber des Fernsehturms abzustimmen.

Für den Reisebusverkehr werden Haltemöglichkeiten direkt am Fernsehturm und Abstellplätze am Parkplatz Wachwitz eingerichtet.

Der Ver- und Entsorgungsverkehr kann den Fernsehturm über die ertüchtigten Zufahrtsstraßen aus Richtung Bühlau/ Pappritz direkt anfahren.

### **Straßeninfrastruktur**

Zusätzlich zu den Straßenausbaumaßnahmen des Sowieso-Planfalls sind der Oberwachwitzer Weg und die Zufahrtsstraße zum Fernsehturm für den Bus- und Wirtschaftsverkehr zu ertüchtigen.

Als weitere Straßenausbaumaßnahme wird die Ertüchtigung des Wachwitzer Höhenweges für die Befahrung mit Linienbussen vorgeschlagen (siehe Maßnahmen ÖPNV-Angebot).

Auf den neuen Linienwegen über die Wachwitzer Bergstraße, den Oberwachwitzer Weg und den Wachwitzer Höhenweg sind zusätzliche Haltestellen einzurichten.

### **Ruhender Verkehr**

Direkt am Fernsehturm, auf der Brachfläche südlich des Turms, wird eine Haltestelle für Linienbusse und eine Buswendeschleife neu gebaut. In diesem Areal werden weiterhin Halteplätze für Taxi, Shuttle-Busse, Reisebusse und Stadtrundfahrtbusse eingerichtet. Darüber hinaus werden Fahrradabstellanlagen, Elektroladesäulen und weitere Serviceeinrichtungen für Radfahrer eingeordnet.

Ebenso werden Behinderten- und ggf. Angestelltenparkplätze am Turm eingerichtet. Für das Parken der im Fernsehturm Beschäftigten sollte eine Vereinbarung mit der Deutschen Funkturm GmbH zur Nutzung der Freiflächen auf ihrem Grundstück getroffen werden.

Der heutige Parkplatz in Wachwitz wird umgestaltet. Er soll hauptsächlich für die Abstellung von Reisebussen und Carsharing-Fahrzeugen genutzt werden. Ein weiterer Ausbau zu einem Mobilitätspunkt mit weiteren Serviceeinrichtungen wie z. B. Elektroladesäulen sollte geprüft werden.

Neben dem geplanten P+R-Platz in Bühlau und ggf. in Weißig sollte für den Bereich Tolkewitz/ Laubegast die Möglichkeit für die Anlage eines P+R-Platzes geprüft werden. Diese Anlage könnte einen Teil des Besucheraufkommens von der Altstädter Seite aufnehmen.

## ÖPNV-Angebot

Das für den Sowieso-Planfall vorgesehene ÖPNV-Angebot ist für die Erschließung des Fernsehturms hinsichtlich der Beförderungskapazität unter heutigen Mobilitätsbedingungen zwar ausreichend aber nicht attraktiv. Um wesentlich mehr Fahrgäste für die Anreise mit dem ÖPNV zu gewinnen und diese dann auch befördern zu können, ist das Fahrtenangebot umfangreicher und komfortabler zu gestalten. Dafür werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen (Abbildung 5-3).

Die im Sowieso-Planfall bis zum Parkplatz Wachwitz verkehrende Buslinie 87 wird bis zum Fernsehturm verlängert. Dafür wird direkt am Fernsehturm eine Haltestelle für Linienbusse eingerichtet.

Darüber hinaus ist eine zusätzliche Buslinie V1 Blasewitz – Wachwitz – Fernsehturm – Pappritz – Weißig – Bühlau vorgesehen. Diese Linie verkehrt mit Kleinbussen im 30-Minuten-Takt über die Pillnitzer Landstraße und die Wachwitzer Bergstraße direkt zum Fernsehturm. Sollte die Wachwitzer Bergstraße bis zur Wiedereröffnung des Fernsehturms noch nicht ausgebaut sein, kann die Linie alternativ über die Staffellsteinstraße/ Straße des Friedens verkehren. Im weiteren Verlauf wird diese zusätzliche Linie zum P+R-Platz an der Rossendorfer Straße geführt. Dort besteht die Umsteigemöglichkeit für die auf diesen P+R-Platz geleiteten Pkw-Fahrer sowie ein Anschluss an die Straßenbahnlinie 11, an die Buslinie 61 und an den Regionalverkehr. Für den nördlichen Abschnitt wird eine Linienführung über Weißig vorgeschlagen, um die Erschließung des Hochlandes zu verbessern und den Ullersdorfer Platz zu entlasten.

Zur weiteren Verbesserung des ÖPNV-Angebotes in den angrenzenden Stadtteilen wird vorgeschlagen, sowohl die Linie 87 als auch die zusätzliche Linie V1 über den Wachwitzer Höhenweg zu führen. Damit kann die Erschließung des Pappritzer Siedlungsgebietes verbessert werden.

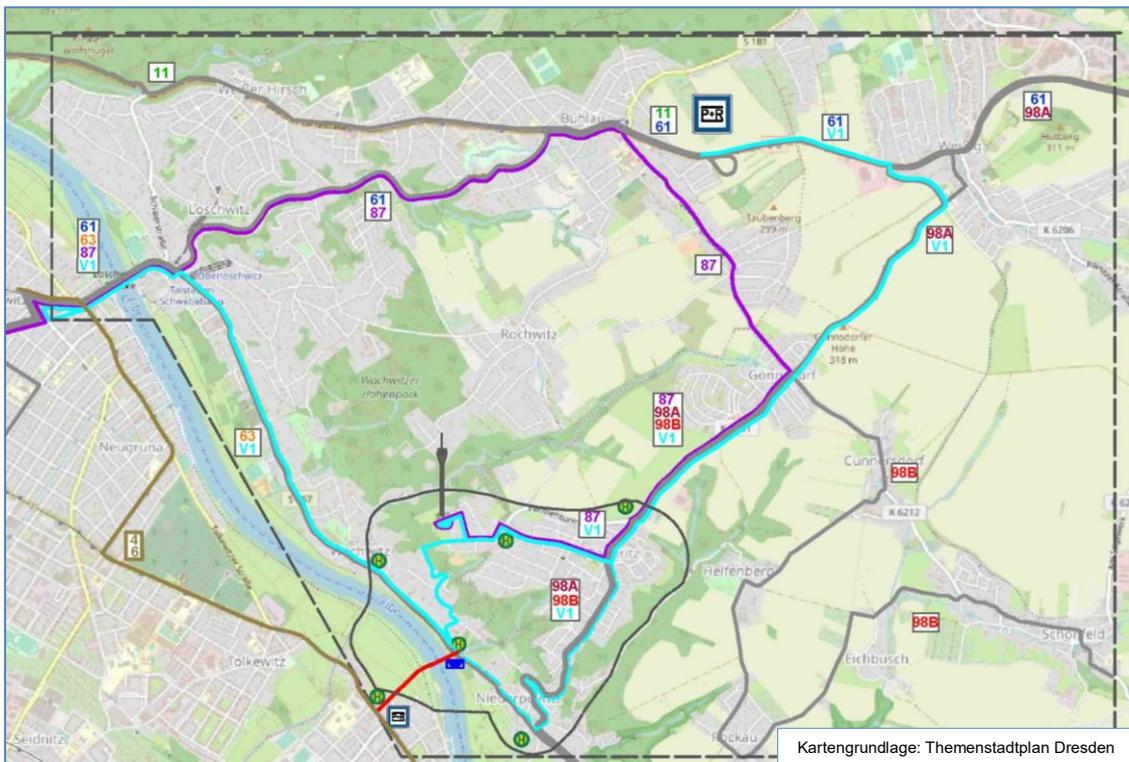
Die Anbindung an den überregionalen ÖPNV am Dresdner Hauptbahnhof und am Bahnhof Dresden-Neustadt ist mit der Straßenbahnlinie 11 gewährleistet.

Aufgrund der zusätzlichen Buslinie V1 über die Pillnitzer Landstraße gewinnt die Fährverbindung Niederpoyritz – Laubegast für die Erschließung des Fernsehturms an Bedeutung. Der Fähranleger in Laubegast wird mit den Straßenbahnlinien 4 und 6 von der Haltestelle Altfolkewitz mit einem Fußweg über die Elbwiesen erreicht und in Niederpoyritz kann in die Buslinie V1 zum Fernsehturm umgestiegen werden. Die Fährverbindung sollte hinsichtlich Angebot und Komfort aufgewertet werden. Dabei ist das Fahrtenangebot der Fährverbindung an den Buslinien 63 und V1 zu orientieren.

Für den Fall, dass der P+R-Platz im Bereich Tolkewitz/ Laubegast realisiert wird, könnte über die Fährverbindung ein Umstieg vom Pkw zum ÖPNV erfolgen.

Neben der Fährverbindung zum Queren der Elbe wäre auch ein Elbelängsverkehr mit Fährschiffen denkbar. Damit könnte eine touristische Verbindung aus der Dresdner Altstadt bis

Niederpoyritz und weiterführend mit Umstieg in die Buslinie V1 zum Fernsehturm angeboten werden.



**Abbildung 5-3:** Ergänzung ÖPNV-Angebot – SowiesoPlus-Planfall

Zur Erhöhung der Flexibilität bei starken Schwankungen im Besucheraufkommen sind reine Shuttle-Lösungen sinnvoll. In der Anfangsphase nach der Wiedereröffnung des Fernsehturms ist voraussichtlich ein überdurchschnittliches Besucheraufkommen zu erwarten. In diesem Fall können Bus-Shuttle als Ergänzung des Linienangebotes größere Spitzen abfangen. Später können mit einem vom Betreiber des Fernsehturms angebotenen Shuttle-Service Besucher zu besonderen Anlässen oder bei größeren Events aus dem Stadtgebiet (Hotels, Bahnhöfe, Flughafen etc.) abgeholt werden.

Weiterhin wurden im Fahrplankontakt verkehrende Busshuttle vom Fernsehturm zum P+R-Platz Rossendorfer Straße sowie zum Hauptbahnhof betrachtet. Die Shuttle-Lösung ausschließlich zum P+R-Platz hat nur geringe Synergieeffekte für den ÖPNV in der Region und das Shuttle-Angebot zum Hauptbahnhof könnte aufgrund der geringen Verkehrsnachfrage voraussichtlich nicht wirtschaftlich betrieben werden.

## Radverkehr

Zur Verbesserung der Randbedingungen für den Radverkehr ist der Fernsehturm an das umgebende Radwegenetz bzw. an die gemäß Radverkehrskonzept auszubauenden Radwege anzuschließen und es ist ein deutlich größerer Service für Radfahrer anzubieten.

Der Anschluss des Fernsehturms an den Elberadweg kann über die Zufahrt des Fernsehturms und über den Wachwitzgrund erfolgen (siehe Abbildung 5-4). Hierfür ist der Wanderweg aus dem Wachwitzgrund über die Wachbergschänke auszubauen.

Weiterhin ist der P+R-Platz Rossendorfer Straße in Bühlau an die über die Quohrener Straße führende Radverkehrsverbindung anzuschließen.

Direkt am Fernsehturm sind überdachte Abstellanlagen für Fahrräder anzubieten. Eine Ausstattung mit verschließbaren Gepäckboxen für die Ausrüstung von Radfahrern und Elektroladesäulen für E-Bikes verbessern den Service für Radfahrer erheblich (es werden 20 überdachte Abstellanlagen, 20 einfache Abstellanlagen, 10 verschließbare Gepäckboxen sowie 2 Elektroladesäulen vorgesehen).

Eine Bikesharing-Station für den Verleih von E-Bikes kann das Radverkehrsangebot wirksam ergänzen.

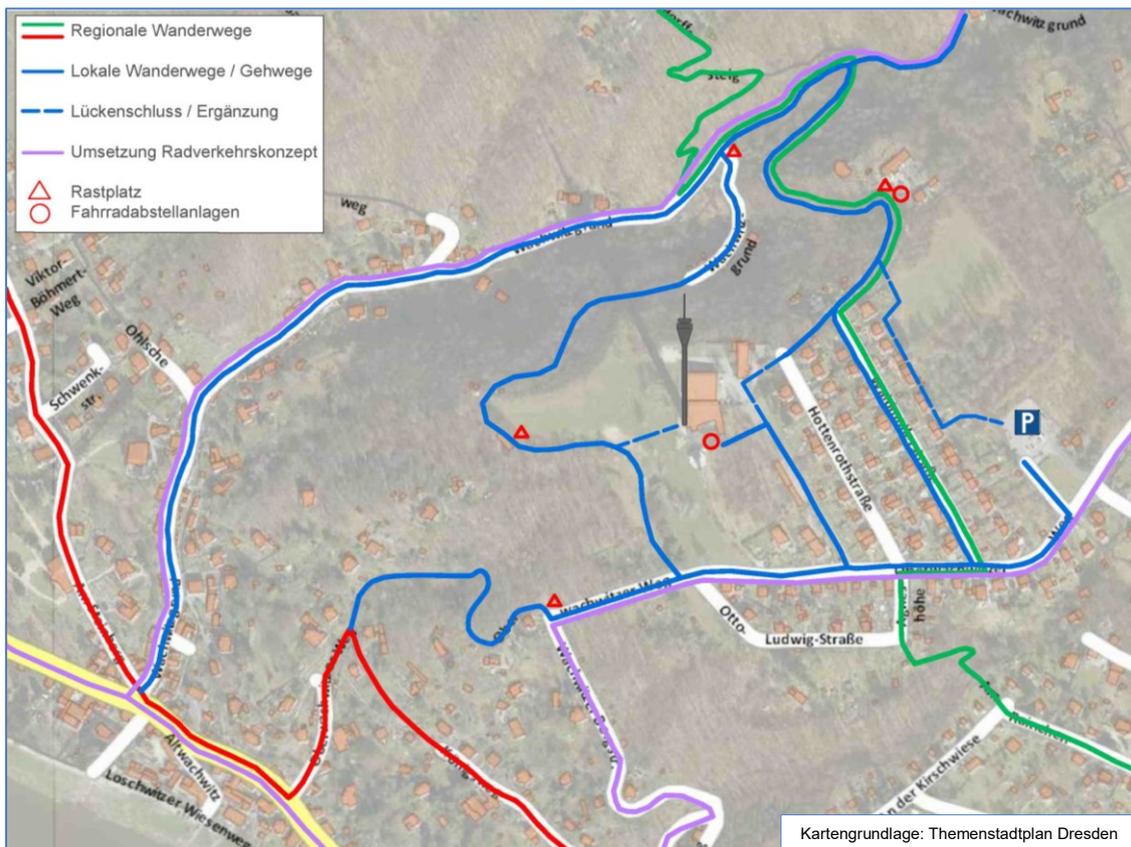
### **Fußverkehr**

Von der Haltestelle des Linienverkehrs bzw. den Halteplätzen für Taxi und Reisebusse ist eine barrierefreie Zuwegung zum Eingang des Fernsehturms zu gewährleisten.

Der Fernsehturm ist an das Netz von regionalen und lokalen Wanderwegen anzuschließen, insbesondere an den Sächsischen Weinwanderweg, den Wanderweg Loschwitz – Graupa (Dichter-Musiker-Maler-Weg) und den Wachwitzgrund. Dafür sind einige Wanderwege auszubauen bzw. zu sanieren (Abbildung 5-4). Der von der Pillnitzer Landstraße zum Fernsehturm führende Oberwachwitzer Weg ist instand zu setzen. Die Wanderwege aus dem Wachwitzgrund über die Wachbergschänke sowie über den Johannisturm sind auszubauen.

In dem Zusammenhang werden Lückenschlüsse für die Zuwegung im unmittelbaren Umfeld des Fernsehturms vorgeschlagen. Von dem Weg hinter der Hottenrothstraße kann ein direkter Zugang zum Fernsehturm über das Grundstück der Deutschen Funkturm GmbH eingerichtet werden. Vom Wanderweg über den Johannisturm sollte ebenso ein direkter Zugang zum Fernsehturm geschaffen werden (im Bereich der ehemaligen Freitreppe). Zur Umgehung des Fußweges an der Straße könnte vom heutigen Parkplatz Wachwitz zum Fernsehturm ein Fußweg hinter den Grundstücken der Waldmüllerstraße angelegt werden.

Mit der Einrichtung von Rastplätzen an allen drei genannten Wanderwegen sollte das Naherholungsangebot weiter ergänzt werden.



**Abbildung 5-4:** Ergänzung Wegenetz – SowiesoPlus-Planfall

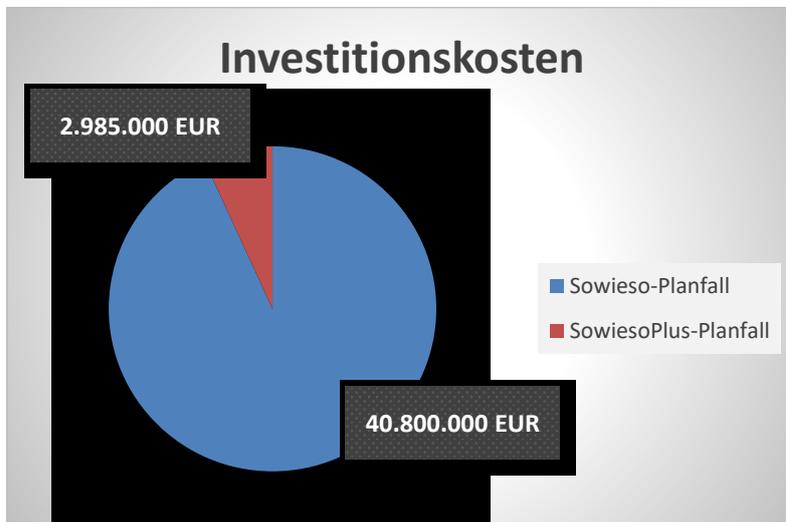
## Kosten

Die nachfolgend aufgeführten Kosten für die vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen des SowiesoPlus-Planfalls wurden ohne vorliegende Planungen ermittelt. Dabei wurden die Investitionskosten anhand von Referenzprojekten grob abgeschätzt und die jährlichen Betriebskosten der ÖPNV-Maßnahmen gemäß den Ansätzen der Standardisierter Bewertung für Investitionsmaßnahmen im ÖPNV ermittelt. Darüber hinaus lagen Kostenschätzungen der Dresdner Verkehrsbetriebe vor.

Investitionskosten (netto):

- |  |                      |
|--|----------------------|
| - Straßenbau: Ausbau bzw. Ertüchtigung Oberwachwitzer Weg, Zufahrt zum Fernsehturm, Wachwitzer Höhenweg  | 1.407.000 EUR        |
| - Neubau Buswendeschleife, Bushaltestelle, Halteplätze und Behindertenparkplätze direkt am Fernsehturm, Markierung und Ausrüstung am Parkplatz Wachwitz, zusätzliche Haltestellen auf Wachwitzer Bergstr./ Wachwitzer Höhenweg | 776.000 EUR          |
| - Ausbau eines Radweges und Service-Ausrüstung   | 207.000 EUR          |
| - Ausbau bzw. Instandsetzung von Wanderwegen, Lückenschlüsse und Service-Ausrüstung  | 205.000 EUR          |
| - Beschilderung Verkehrslenkung  | 50.000 EUR           |
| - P+R-Platz im Bereich Tolkewitz/ Laubegast  | 340.000 EUR          |
| - <b>Gesamtsumme:</b>  | <b>2.985.000 EUR</b> |

Im Vergleich zu den Investitionskosten des Sowieso-Planfalls fallen diese für die zusätzlichen, bezifferbaren Investitionsmaßnahmen des SowiesoPlus-Planfalls deutlich geringer aus (Abbildung 5-5).



**Abbildung 5-5:** Vergleich der Investitionskosten des Sowieso-Planfalls und des SowiesoPlus-Planfalls

#### Betriebskosten:

- Einrichtung der zusätzlichen Buslinie V1 Blasewitz – Wachwitz – Fernsehturm – Weißig – P+R-Platz Rossendorfer Straße (10 Stunden Einsatzzeit, 30-Minuten-Takt, Midibus) 110.000 EUR/Jahr
- Weitere Betriebskosten (Kostenangaben der DVB)
  - Shuttle zum P+R-Platz Rossendorfer Straße (14 Stunden Einsatzzeit, 30-Minuten-Takt, Standardlinienbus) 290.000 EUR/Jahr
  - Shuttle zum Hauptbahnhof (14 Stunden Einsatzzeit, 30-Minuten-Takt, Standardlinienbus) 860.000 EUR/Jahr

## 5.5 Innovations-Planfall

In diesem Planfall werden Einsatzmöglichkeiten innovativer Verkehrsmittel sowie zukunftsorientierter Technologien zur Anbindung des Fernsehturms recherchiert und hinsichtlich ihrer Eignung untersucht. Die Zielstellung für diesen Planfall ist, mit einem nachhaltigen Fahrzeugeinsatz einen sehr hohen ÖPNV-Anteil am Besucherverkehr zu erreichen und keinen zusätzlichen MIV im Wohngebiet am Fernsehturm zu erzeugen.

Das Ausflugsziel Fernsehturm mit seiner Umgebung soll auch nach 10 Jahren noch attraktiv sein. Durch den Einsatz innovativer Verkehrssysteme soll bereits die Anreise zum Fernsehturm Event-Charakter haben. Weiterhin sind zusätzliche, familienorientierte Angebote notwendig.

### Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben

Derzeit wird in vielen Fahrzeugflotten der Einsatz von Fahrzeugen mit emissionsarmen Antrieben geprüft, praktisch getestet und zum Teil auch im alltäglichen Betrieb realisiert. Insbesondere Hybridantriebe und reine Elektroantriebe sind bereits weit verbreitet. Für den Einsatz zur Erschließung des Fernsehturms im Landschaftsschutzgebiet mit angrenzenden Naturschutzgebieten sind vorrangig Linienbusse mit derartigen Antrieben einzusetzen.

### On-Demand-Verkehre

Machbarkeit:

Diese bedarfsgesteuerten Systeme in Form von fahrplangebundenem Rufbus mit festem Linienweg (Anruflinientaxi) oder räumlich flexiblem Rufbus (Anrufsammeltaxi) sind als Alternative für die zusätzlich geplante Buslinie denkbar.

Es ist keine zusätzliche Infrastruktur notwendig, aber es entsteht für den Betreiber ein erhöhter Dispositionsaufwand. Die notwendige Fahrtwunschanmeldung über eine App oder telefonisch über eine Hotline kann eine hohe Zugangsschwelle für Gelegenheitsnutzer sein.

Verkehrliche Sinnfälligkeit:

Die erwarteten Verkehrsströme für ein Shuttle-System zwischen P+R-Platz und Fernsehturm ergeben sich aus den mit dem Pkw zum P+R-Platz anreisenden Besuchern. Bei einem Anteil von 30 % Besucher mit Pkw ergibt sich eine Nachfrage für das Shuttle-System von 45 Fahrgästen pro Stunde und Richtung, bei einem Anteil von 70 % Besucher mit Pkw sind es 105 Fahrgäste pro Stunde und Richtung.

On-Demand-Verkehre können relativ flexibel an den Bedarf angepasst werden. Im Konkreten Fall können auf der Streckenlänge von ca. 5 km mit einem Midibus ca. 60 Fahrgäste pro Stunde und Richtung und mit einem Großraumtaxi ca. 20 Fahrgäste pro Stunde und Richtung befördert werden.

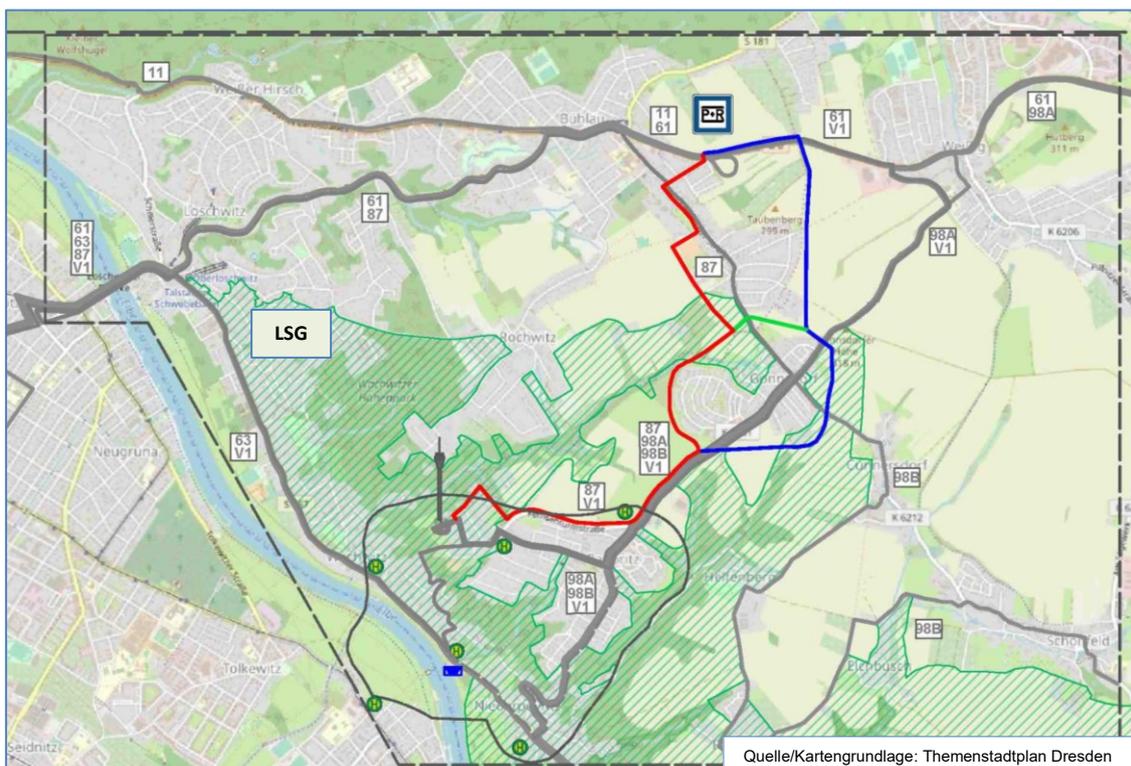
Aufwand: Der Investitionsaufwand sowie der Aufwand für die Fahrzeuge sind als gering einzustufen.

## Autonome Shuttle-Systeme

Machbarkeit:

Autonom fahrende Shuttle-Systeme verkehren derzeit nur im Testbetrieb. Aufgrund der Störanfälligkeit dürfen keine anderen Verkehrsmittel die Trasse mitbenutzen. Nach aktueller Rechtslage sind für solche Systeme separate Trassen notwendig. Dadurch entsteht ein sehr hoher Investitionsaufwand. Für schienengebundene Shuttle-Systeme ist zusätzlich zur separaten Trasse noch die Gleisinfrastruktur erforderlich. Darüber hinaus sind gemäß heutiger Anforderungen Fahrtbegleiter notwendig.

Eine Untersuchung möglicher Trassenführungen im Untersuchungsraum hat gezeigt, dass Trassen für autonom verkehrende Shuttle-Systeme nur aus Richtung Norden möglich sind. In Abbildung 5-6 sind mehrere Varianten eines möglichen Trassenverlaufes dargestellt. Die Trassenlänge vom P+R-Platz Rossendorfer Straße über Gönnsdorf und Pappritz zum Fernsehturm beträgt je nach Trassenführung zwischen 4,5 km und 5,5 km.



**Abbildung 5-6:** Mögliche Trassenführungen für autonom fahrende Shuttle-Systeme

Für den Einsatz eines solchen Shuttle-Systems am Standort Fernsehturm gibt es einige einschränkende Randbedingungen. Die möglichen Trassenverläufe durchqueren in allen Varianten das Landschaftsschutzgebiet Dresdner Elbhänge. Die Zufahrt direkt zum Fernsehturm führt durch ein Wohngebiet, wovon private Grundstücke betroffen sind. Die topographischen Randbedingungen am Elbhänge sind sehr kompliziert. Für eine Route über Rochwitz wäre beispielsweise die Querung des Wachwitzgrundes mit Talbrücke erforderlich.

Verkehrliche Sinnfälligkeit:

Die erwarteten Verkehrsströme für ein Shuttle-System zwischen P+R-Platz und Fernsehturm liegen (wie oben beschrieben) zwischen 45 und 105 Fahrgästen pro Stunde und Richtung. Die angenommene Kapazität für ein autonomes Shuttle-System mit zwei gegenläufig eingesetzten Fahrzeugen liegt bei etwa 90 Fahrgästen pro Stunde und Richtung. Derartige Shuttle-Systeme sind gut geeignet für gleichmäßige Besucherströme. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist jedoch nur bei konstant hohen Fahrgastzahlen möglich.

Dadurch, dass ausschließlich die Relation Parkplatz – Fernsehturm bedient wird, ergeben sich auch nur geringe Synergieeffekte für den übrigen ÖPNV in der Region.

Aufwand: Der Investitionsaufwand für die Infrastruktur und die Fahrzeuge ist als sehr hoch einzustufen.

### **Seilbahnsysteme**

Machbarkeit:

Aufgrund der baurechtlichen Rahmenbedingungen ist ein Seilbahn-System am Elbhange sehr schwer umsetzbar. Der massive Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet wäre wahrscheinlich nicht genehmigungsfähig.

Verkehrliche Sinnfälligkeit:

Die erwarteten Verkehrsströme für ein Seilbahn-System zwischen einem P+R-Platz in Tolkewitz und dem Fernsehturm liegen ebenfalls zwischen 45 und 105 Fahrgästen pro Stunde und Richtung. Die Kapazität von Seilbahnsystemen liegt zwischen 1.000 und 3.000 Fahrgästen pro Stunde und Richtung und ist für das Besucheraufkommen des unterstellten Nutzungskonzeptes überdimensioniert.

Synergieeffekte für den übrigen ÖPNV in der Region sind durch die ausschließliche Bedienung der Relation Talstation – Fernsehturm nicht gegeben.

Aufwand: Der Investitionsaufwand für die Infrastruktur ist als sehr hoch einzustufen.

### **Schrägaufzug, Zahnradbahn**

Machbarkeit:

Aufgrund der baurechtlichen Rahmenbedingungen und der Wohnbebauung am Elbhange können solche Systeme nicht auf der gesamten Relation Elbufer – Fernsehturm installiert werden. Möglich wären kurze Streckenabschnitte am oberen Elbhange oder aus dem Wachwitzgrund heraus, um im letzten Abschnitt den Höhenunterschied bis zum Fernsehturm zu überwinden. Das bedeutet zugleich, dass der Besucher den Ausgangspunkt des Schrägaufzuges ausschließlich zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht.

Verkehrliche Sinnfälligkeit:

Insofern sind diese Systeme nicht für die erwarteten Verkehrsströme ausgelegt und könnten nur eine Ergänzung zum klassischen ÖPNV-System sein. Eine Integration in das vorhandene ÖPNV-Netz ist nicht gegeben.

Aufwand: Der Investitionsaufwand für die Infrastruktur ist als hoch einzustufen.

### **Supratrans-Bahn**

Machbarkeit:

Eine Supratrans-Bahn beruht auf dem physikalischen Prinzip der Supraleitung, d. h. das Fahrzeug schwebt in einem äußeren Magnetfeld und wird dadurch berührungslos und nahezu lautlos bewegt. Bisher wurde jedoch nur ein von der Technischen Universität Dresden entwickelter Prototyp als Demonstrator getestet. Die erforderliche Kühltechnik für den Praxisbetrieb wird am Karlsruher Institut für Technologie weiterentwickelt. Gegenwärtig besitzt das System noch keine Praxisreife.

Verkehrliche Sinnfälligkeit:

Aufgrund des sehr frühen Entwicklungsstandes lassen sich noch keine Aussagen zu Kapazität und Kosten treffen. Es ist aber davon auszugehen, dass ein wirtschaftlicher Betrieb nur bei konstant hohen Fahrgastzahlen möglich sein wird. Eine Integration in das vorhandene ÖPNV-Netz ist nicht gegeben.

Aufwand: Der Investitionsaufwand für die Infrastruktur und die Fahrzeuge ist als sehr hoch einzustufen.

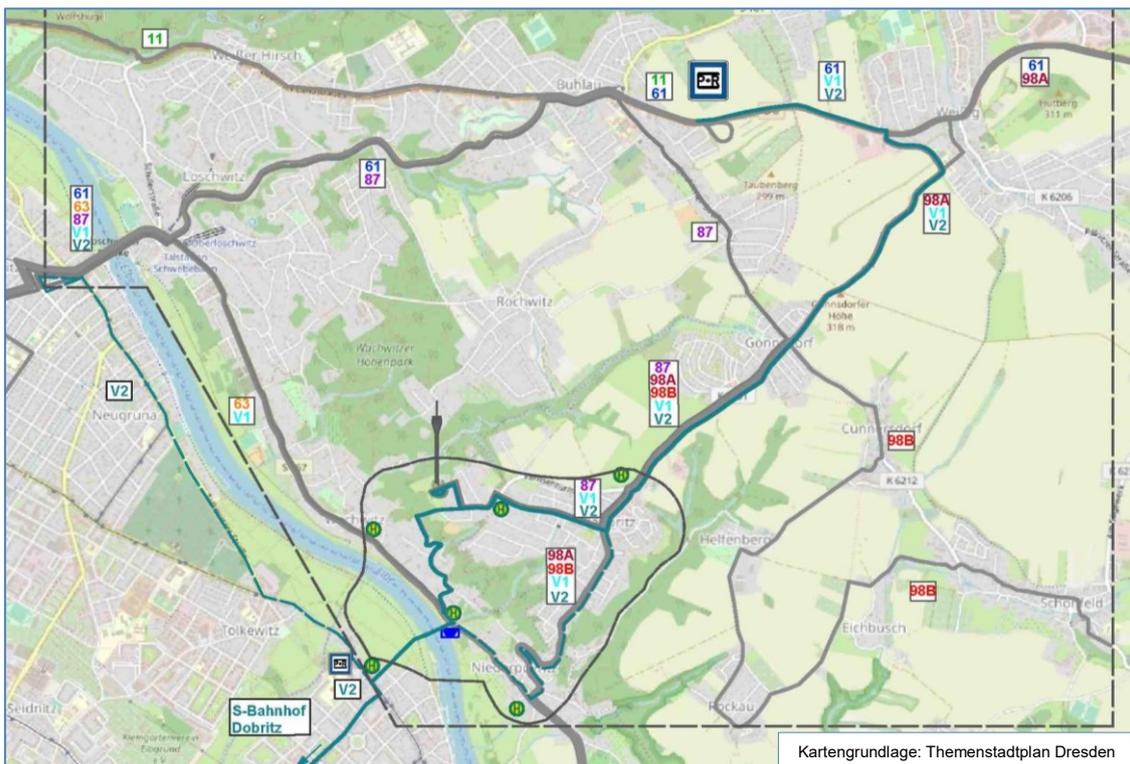
### **Amphibienbus**

Machbarkeit:

Ein Amphibienbus ist ein Fahrzeug für den kombinierten Einsatz auf der Straße und auf dem Wasser. Damit ist in der Umgebung von Flüssen eine direkte Linienführung weit entfernt von Brücken möglich. Das ermöglicht kürzere Reisezeiten gegenüber den Verbindungen über die Loschwitzer Brücke oder gegenüber der Umsteigeverbindung mit der Fähre.

Eine wesentliche, infrastrukturelle Voraussetzung für den Einsatz von Amphibienbussen ist der Ausbau der notwendigen Einlassstellen am Gewässer.

Eine Amphibienbuslinie zur Erschließung des Fernsehturms könnte von Blasewitz auf der Altstädter Seite bis Laubegast verkehren, an den heutigen Fähranlegestellen die Elbe queren, dann über die Wachwitzer Bergstraße zum Fernsehturm und weiter über Gönnsdorf und Weißig zum P+R-Platz Rossendorfer Straße führen. Auf der Altstädter Seite könnte der bereits in Erwägung gezogene P+R-Platz im Bereich Tolkewitz/ Laubegast angebunden werden. In Richtung Süden wäre alternativ eine Weiterführung zu einer S-Bahnstation möglich, um weiteres ÖPNV-Fahrgastpotenzial zu erschließen (Abbildung 5-7).



**Abbildung 5-7:** Mögliche Linienführung Amphibienbus

Weiterhin besteht mit diesem Verkehrsmittel die Möglichkeit, einen Elbelängsverkehr durchzuführen und damit eine touristische Verbindung zwischen der historischen Altstadt und Niederpoyritz anzubieten.

Verkehrliche Sinnfälligkeit:

Mit einer Kapazität von ca. 40 Fahrgästen pro Stunde und Richtung bei einem 30-Minuten-Takt kann ein Großteil des erwarteten Verkehrsaufkommens befördert werden.

Darüber hinaus kann eine Amphibienbuslinie gut in das vorhandene ÖPNV-Netz mit Synergieeffekten für das Schönfelder Hochland integriert werden.

Aufwand: Der Investitionsaufwand für die Infrastruktur ist als gering einzustufen. Für die Fahrzeuge, die als Sonderanfertigungen hergestellt werden, ergibt sich gegenüber konventionellen Fahrzeugen ein höherer Aufwand infolge höherer Investitions- und Betriebskosten.

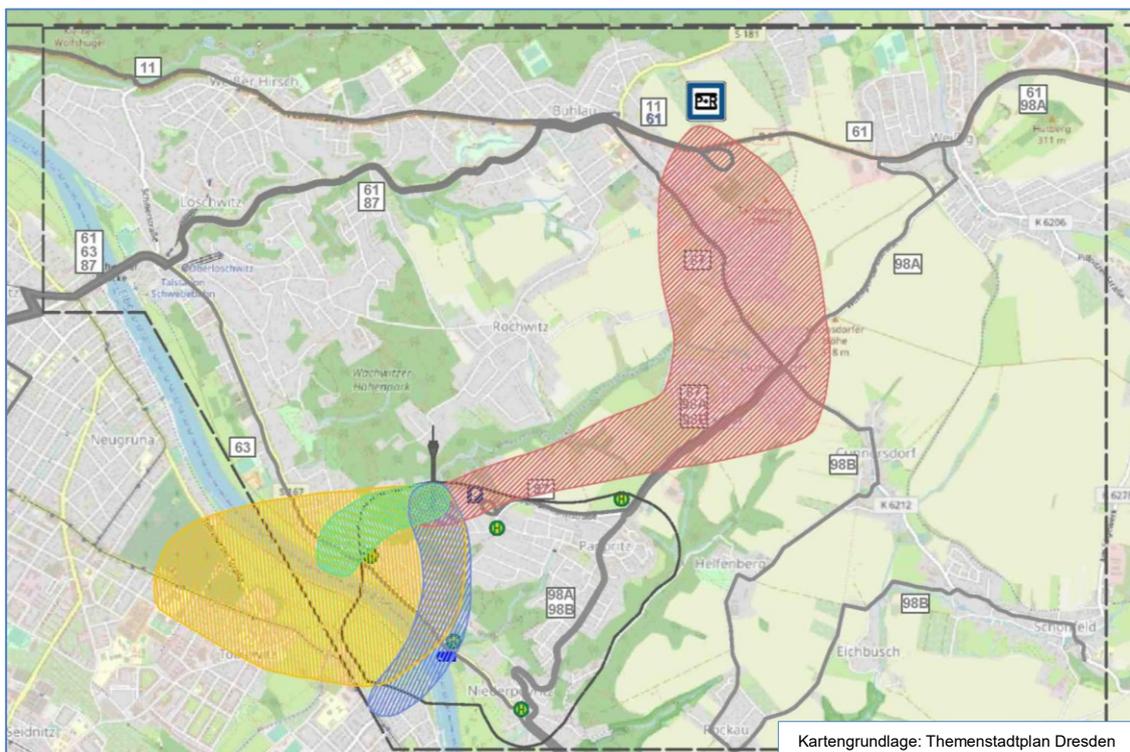
In einer entsprechenden Beispielrechnung wurden die Betriebskosten für den Einsatz auf dem Abschnitt Schillerplatz – Niederpoyritz – Fernsehturm ermittelt. Der Einsatz eines Amphibienbusses verursacht Betriebskosten (Summe jährlicher Betriebs- und Unterhaltungskosten ohne Personalkosten) in Höhe von 252 Tsd. €/Jahr. Dem gegenüber kostet der Einsatz eines Midibusses nur 93 Tsd. €/Jahr.

### Fazit:

Die Untersuchungen können noch nicht zu einer Empfehlung für ein konkretes Verkehrssystem führen. Einerseits ist das anhand der absehbaren Mobilitätsentwicklung abschätzbare Fahrgastpotenzial für den z. T. sehr hohen Investitionsaufwand zu gering. Andererseits fehlen für einige dieser Verkehrssysteme derzeit noch die technologischen und rechtlichen Voraussetzungen eines praxistauglichen Verkehrsmittels.

Es sind somit vertiefende Untersuchungen zu den Einsatzmöglichkeiten innovativer Verkehrsmittel, zur Prüfung von Umsetzungsvarianten und zur Trassenfindung notwendig. Diese Untersuchungen sollten unter Beteiligung der Wissenschaft, z. B. der Technischen Universität Dresden, durchgeführt werden.

Es werden Suchräume, vorgeschlagen, innerhalb derer Einsatzmöglichkeiten und Trassen für den Einsatz innovativer Verkehrsmittel zu untersuchen sind (Abbildung 5-8).



**Abbildung 5-8:** Suchräume für Trassen innovativer Verkehrsmittel

In dem Zusammenhang sollten die Einsatzmöglichkeiten innovativer Verkehrsmittel sowie die realistischen Trassenvarianten öffentlich diskutiert werden. Die Diskussionen können sowohl in den Sitzungen des Lenkungskreises Fernsehturm als auch im Rahmen von Workshops unter Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger stattfinden.

## 5.6 Maßnahmenkonzept

### 5.6.1 Maßnahmenzusammenstellung

Im Folgenden werden die in den Planfällen entwickelten und zur Umsetzung vorgeschlagenen Verkehrsinfrastruktur,- Verkehrsangebots- und Verkehrsorganisationsmaßnahmen zusammengestellt und den Planungsräumen der drei verschiedenen Gebietsumgriffe zugeordnet.

Gebietsumgriff	Sowieso-Planfall	SowiesoPlus-Planfall	Innovations-Planfall
Mittlerer (erweiterter)	Ausbau Bautzner Landstraße		
Mittlerer	Umgestaltung Ullersdorfer Platz		
Mittlerer	Verlängerung Straßenbahntrasse bis Rossendorfer Straße inkl. Gleisschleife		
Mittlerer	Ausbau Quohrener Straße		
Innerer (engster)	Ausbau Staffelsteinstraße		
Innerer	Ausbau Wachwitzer Bergstraße		
Innerer		Ausbau Oberwachwitzer Weg	
Innerer		Ausbau Zufahrtsstraße zum Fernsehturm	
Innerer		Neubau Bushaltestelle direkt am Fernsehturm	
Innerer		Neubau Buswendeschleife direkt am Fernsehturm	
Innerer		Ausbau Wachwitzer Höhenweg	
Innerer		Neubau Bushaltestellen auf Wachwitzer Bergstraße und Wachwitzer Höhenweg	
Innerer/ Mittlerer/ Äußerer			Ggf. Neubau separater Trassen für innovative Verkehrssysteme

**Tabelle 5-1:** Maßnahmen Infrastruktur

Gebiets- umfang	Sowieso-Planfall	SowiesoPlus-Planfall	Innovations-Planfall
Äußerer (weitester)	Verlängerung Strab-Linie 11 bis Rossendorfer Straße		
Äußerer	Führung Buslinie 61 nur nach Weißig bzw. Rossendorf		
Äußerer	Verlängerung Buslinie 87 bis Endhaltestelle Fernsehturm		
Innerer (engster)		Verlängerung Buslinie 87 direkt bis Fernsehturm	
Mittlerer (erweiteter)		Zusätzlich Buslinie V1 Blasewitz-Wachwitz-Fernseh- turm-P+R-Platz Bühlau	
Innerer		Führung der 87 und V1 über Wachwitzer Höhenweg	
Innerer		Aufwertung Fährverbindung Laubegast-Niederpoyritz	
Innerer/ Mittlerer/ Äußerer			Ergänzender Einsatz innovativer Verkehrs- systeme

**Tabelle 5-2:** Maßnahmen ÖPNV-Angebot

Gebiets- umgriff	Sowieso-Planfall	SowiesoPlus-Planfall	Innovations-Planfall
Mittlerer (erweiteter)	P+R-Platz Rossendorfer Straße		
Innerer (engster)		Neubau Halteplätze für Taxi, Reisebusse und Stadtrundfahrtbusse direkt am Fernsehturm	
Innerer		Neubau Parkplätze für Behin- derte und ggf. Beschäftigte direkt am Fernsehturm	
Innerer		Umgestaltung Parkplatz Wachwitz als Abstellplatz für Reisebusse und Carsharing- Fahrzeuge und Buswende- schleife für große Fahrzeuge	
Innerer		Ausbau Parkplatz Wachwitz zu Mobilitätspunkt (mit Elektroladesäulen etc.)	
Äußerer (weitester)		P+R-Platz im Bereich Tolkewitz/ Laubegast	

**Tabelle 5-3:** Maßnahmen Ruhender Verkehr

Gebiets- umgriff	Sowieso-Planfall	SowiesoPlus-Planfall	Innovations-Planfall
Mittlerer (erweiteter)	Umsetzung Radverkehrskonzept: Ausbau/ Wegweisung Achse Quohrener Straße/Staffelsteinstraße		
Mittlerer	Umsetzung Radverkehrskonzept: Ausbau/Wegweisung Achse Wachwitzer Bergstraße/ Fernsehturmstr.		
Innerer (engster)	Umsetzung Radverkehrskonzept: Ausbau/ Wegweisung Wachwitzgrund		
Innerer		Ausbau Radweg vom Wachwitzgrund zum Fernsehturm	
Mittlerer		Anschluss Fernsehturm an Radroute 3, Elberadweg und P+R-Platz Bühlau durch Lückenschlüsse	
Innerer		Verbesserung Service: überdachte Fahrradabstellanlagen, verschließbare Gepäckboxen, Elektroladesäulen, Bikesharing-Station direkt am Fernsehturm	

**Tabelle 5-4:** Maßnahmen Radverkehr

Gebiets- umgriff	Sowieso-Planfall	SowiesoPlus-Planfall	Innovations-Planfall
Innerer (engster)		Barrierefreie Gestaltung der Zuwegung zum Fernsehturm	
Innerer		Anschluss an regionale und lokale Wanderwege, Lücken- schlüsse im Wegenetz direkt am Fernsehturm	
Innerer		Ausbau bzw. Instandsetzung der Wanderwege aus dem Wachwitzgrund und des Ober- wachwitzer Weges	
Innerer		Wegweisung für Wanderwege	
Innerer		Anlage von Rastplätzen für Wanderer	

**Tabelle 5-5:** Maßnahmen Fußverkehr

Gebiets- umgriff	Sowieso-Planfall	SowiesoPlus-Planfall	Innovations-Planfall
Äußerer (weitester)		Verkehrlenkung der Pkw zu den P+R-Plätzen	
Innerer (engster)		Verkehrsrechtliche Beschrän- kungen im Umfeld des Fernsehturms für Besucher	
-		Besuchersteuerung mit Ticketing-System	
-		Kombinierte Tickets für Fernsehturm und ÖPNV	
-		Kombination mit weiteren touristischen Angeboten	
-		Mobilitätsmanagement - Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung	
-			Zusätzliche familien- orientierte Erlebnis- angebote

**Tabelle 5-6:** Maßnahmen Verkehrsorganisation und sonstige Maßnahmen

## 5.6.2 Maßnahmenbewertung

### Sowieso-Planfall

Die Ausbaumaßnahmen für die Staffelsteinstraße bzw. Wachwitzer Bergstraße sind Voraussetzung für die Erschließung des Fernsehturms mit Linienbussen. Zwingend erforderlich ist der Ausbau der Staffelsteinstraße. Der sich anschließende Ausbau der Wachwitzer Bergstraße trägt zu einer kürzeren Anfahrt des Fernsehturms aus Richtung Pillnitzer Landstraße bei.

Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie 11 und dem Bau des P+R-Platzes Rossendorfer Straße besteht die Möglichkeit, einen großen Anteil der mit dem Pkw anreisenden Besucher bereits im Vorfeld auf Verkehrsmittel des ÖPNV umzulenken. Damit kann der zusätzliche Pkw-Verkehr im Wohngebiet am Fernsehturm verringert werden.

Aufgrund der veränderten Linienführung der Buslinie 61 ist eine alternative Bedienung des Linienastes zum Fernsehturm, wie mit der Buslinie 87 vorgesehen, dringend erforderlich. Damit wird die heutige Angebotsqualität in der Zufahrt zum Fernsehturm weiterhin gewährleistet.

Die Verbesserung der Randbedingungen für den Radverkehr durch die Umsetzung von Maßnahmen aus dem Zielnetz Radverkehrskonzept schafft die Voraussetzung für eine Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

Die Umsetzung der genannten Maßnahmen ist für die Verkehrserschließung des Fernsehturms dringend notwendig.

### SowiesoPlus-Planfall

Die Verkehrsorganisation mit ihrer Orientierung auf die Verkehrsmittel des ÖPNV sowie einer Verkehrslenkung der mit dem Pkw anreisenden Besucher zu den P+R-Plätzen trägt wesentlich zu einer nachhaltigen Mobilität bei. Die vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen dienen der Vermeidung von zusätzlichem Pkw-Verkehr in den umliegenden Wohngebieten.

Der Ausbau der Straßeninfrastruktur am Oberwachwitzer Weg und der Zufahrtsstraße zum Fernsehturm sowie die Buswendeschleife sind für die Erschließung durch ÖPNV und Wirtschaftsverkehr dringend erforderlich.

Die Einrichtung von Halteplätzen für Taxi und Reisebusse ermöglicht eine komfortable Anreise für Besuchergruppen und Einzelreisende. Am Parkplatz Wachwitz können die abgestellten Reisebusse bis zur Rückreise warten. Der Verzicht auf öffentliche Parkplätze direkt am Turm und in der Umgebung vermeidet zusätzlichen Pkw-Verkehr. Die Einrichtung eines P+R-Platzes im Bereich Tolkewitz/ Laubegast kann einen Teil der von der Altstädter Seite mit dem Pkw anreisenden Besucher abfangen. Darüber hinaus kann dieser Parkplatz auch für andere Events (z. B. Elbhangfest) oder als Zugang zum Elbradweg genutzt werden.

Aufgrund der Lage im Landschaftsschutzgebiet ist jedoch die Auswahl einer geeigneten Fläche in diesem Bereich äußerst schwierig.

Die Verlängerung der Buslinie 87 über die heutige Endhaltestelle hinaus direkt zum Fernsehturm führt aufgrund des wegfallenden Fußweges zu einer Reisezeitverkürzung von ca. 10 Minuten für sämtliche, mit dem ÖPNV anreisenden Besucher. Mit der zusätzlichen, über die Pillnitzer Landstraße zum Fernsehturm führenden Buslinie V1 wird die Reisezeit zwischen Schillerplatz und Fernsehturm gegenüber der Linienführung über Bühlau nochmals um mehr als 10 Minuten reduziert.

Die Linienführung durch Pappritz über den Wachwitzer Höhenweg und im nördlichen Abschnitt über Weißig verbessert die Erschließungs- und Verbindungsqualität für das Schönfelder Hochland.

Die Einbindung der Fährverbindung sowie das Angebot von ausgebauten Rad- und Wanderwegen erhöhen die touristische Attraktivität des Standortes Fernsehturm.

### **Maßnahmensteckbriefe**

Für eine ergänzende Charakterisierung der zusätzlichen Maßnahmen des SowiesoPlus-Planfalls sind die als Anlage beigefügten Maßnahmensteckbriefe erstellt worden. In diesen Steckbriefen werden neben einer Beschreibung der Maßnahmeneffizienz auch die Prioritäten, der Umsetzungshorizont, Kosten und Förderfähigkeit sowie weitere Planungsschritte dargestellt.

Dabei werden die Maßnahmen vier Prioritätsstufen zugeordnet, Priorität 1 ist die höchste und Priorität 4 die niedrigste Stufe.

## 6 MOBILITÄTSKONZEPT

### 6.1 Besucher

Kern des Mobilitätskonzeptes ist die Anreise zum Fernsehturm mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

Mit einem verbesserten Linien- und Fahrtenangebot des ÖPNV soll den Fernsehturmbesuchern eine attraktive Alternative zum Pkw angeboten werden. Der Umstieg auf die Nutzung von Straßenbahn- und Buslinien soll insbesondere durch eine Verbesserung der Erreichbarkeit, ein übersichtliches Tarifsysteem, attraktive Ticketangebote und ein verständliches Fahrgastinformationssystem erleichtert werden. Die online erworbenen Tickets für den Turmbesuch sollten gleichzeitig zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel berechtigen.

Neben Linienbussen können auch Reisebusse und Busse der Stadtrundfahrt den Fernsehturm direkt erreichen.

Die Anreise mit dem Pkw kann mit Carsharing-Fahrzeugen erfolgen, die am Parkplatz Wachwitz abgestellt werden können. Besucher, die mit dem eigenen Pkw anreisen, werden durch eine großräumige Verkehrslenkung zum P+R-Platz Bühlau geführt. Dort erfolgt dann der Umstieg in Linien- bzw. Shuttlebusse. Mit Hilfe dieses Verkehrsleitsystems und der intermodalen Verknüpfung wird zusätzlicher Pkw-Verkehr am Fernsehturm weitgehend vermieden.

Neben einem Parkleitsystem mit Orientierung auf P+R-Anlagen kann auch die Errichtung von Mobilitätspunkten zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beitragen.

Durch attraktive Randbedingungen und verbesserten Service sollen Besucher zur Anreise mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewogen werden. Dazu gehört der Ausbau der Rad- und Wanderwege sowie die entsprechende Wegweisung. Überdachte Abstellanlagen, Gepäckboxen und Elektroladesäulen für Radfahrer und Rastplätze für Wanderer erhöhen den Komfort und Service.

Das Mobilitätsmanagement für den Fernsehturm sollte sich auf drei wesentliche Schwerpunkte konzentrieren, die Öffentlichkeitsarbeit, die Besuchersteuerung und das Tourismuskonzept.

Im Rahmen der **Öffentlichkeitsarbeit** sind in den sozialen Medien und auf den Webseiten der beteiligten Akteure mehrsprachige Informationen zu Mobilitätsangeboten, insbesondere denen des ÖPNV, zu veröffentlichen. Wesentliche Akteure sind u. a.

- Landeshauptstadt Dresden,
- Touristinformation Dresden,
- Betreiber Fernsehturm,
- Dresdner Verkehrsbetriebe,
- Verkehrsverbund Oberelbe,
- Anbieter von Stadtrundfahrten.

Für die **Besuchersteuerung** wird der Einsatz eines Ticketingsystems empfohlen. Mit dem Erwerb der Tickets können Zeitfenster für den Turmbesuch online gebucht werden. Ein darauf aufbauendes Besucherleitsystem informiert online bzw. mit elektronischen Anzeigetafeln vor Ort über die Besucherlimits bzw. freie Plätze im Restaurant und auf der Besucherplattform. Der Einsatz eines solchen Steuerungssystems obliegt dem zukünftigen Betreiber des Fernsehturms und ist deshalb im Vorfeld mit ihm abzustimmen.

Zur Einbeziehung des Fernsehturms in die touristischen Strukturen der umgebenden Erlebnisregion wird empfohlen, eine **Tourismuskonzept** zu entwickeln. Mit diesem Konzept können Angebote entwickelt werden, die neben dem Event Fernsehturm auch andere Erlebnisangebote wie z. B. die Fahrt mit der „Weißen Flotte“ oder den Besuch von Park und Schloss Pillnitz beinhalten. Damit kann der Fernsehturm im Paket mit kombinierten Tickets vermarktet werden.

Auch die Gastronomie der Region sollte einbezogen werden. Im Rahmen des Tourismuskonzeptes können die Rad- und Wanderwege weiterentwickelt werden, indem beispielsweise thematische Wanderwege wie eine „Kulinarische Route“ oder eine „Schöne-Aussicht-Route“ angelegt werden. Neben dem Naherholungsangebot für Wandern und Radfahren sind weitere familienorientierte Freizeitangebote zu entwickeln. Im Zusammenhang mit den Pferdehöfen der Umgebung sind weitere touristische Angebote wie Kutschfahrten möglich.

Der Fernsehturm kann in das Linienkonzept der Stadtrundfahrtbusse einbezogen werden. Im Zusammenhang mit den touristischen Erlebnisangeboten sollten auch immer die nachhaltigen Mobilitätsangebote beworben und kombinierte Tickets für Event und Beförderung angeboten werden.

## 6.2 Beschäftigte

Ein betriebliches Mobilitätsmanagement für Beschäftigte sollte ebenso auf die Förderung der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes orientieren.

Als Anreiz zur Nutzung des ÖPNV können Arbeitgeber Jobtickets anbieten. Von Seiten der ÖPNV-Anbieter ist eine Berücksichtigung der Arbeitszeiten in den Tagesrandlagen hilfreich.

Für Pkw-Nutzer sollte die Nutzung von Carsharing-Angeboten gefördert werden. Dafür würden auch Stellplätze, inkl. Elektroladesäulen, am Parkplatz Wachwitz zur Verfügung stehen.

Auch die Nutzung des Fahrrades kann durch Angebote wie das Jobrad gefördert werden. Überdachte Fahrradabstellanlagen, Schließfächer für die Fahrradausrüstung und Möglichkeiten zum Duschen verbessern den Service und Komfort und erleichtern die Entscheidung für diese Mobilitätsform.

In jedem Fall sollte eine Mobilitätsberatung für Beschäftigte angeboten werden. Auf diesem Weg wird über die verschiedenen Mobilitätsangebote informiert. Ebenso sollten die Arbeitgeber über die entsprechenden Fördermöglichkeiten informiert werden.

## 7 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

### 7.1 Priorisierung der Maßnahmen

Die Umsetzung der Maßnahmen des Sowieso-Planfalls ist für die Verkehrserschließung des Fernsehturms notwendig. Deshalb ist eine beschleunigte Realisierung dieser Maßnahmen sehr wichtig.

Als Voraussetzung für eine zeitnahe Umsetzung sollte diesen Maßnahmen von Seiten der Politik und der Stadtverwaltung Dresden eine stärkere Gewichtung der Prioritäten verliehen werden. Im Verkehrs- und Mobilitätskonzept Fernsehturm Dresden wurden diese Maßnahmen in die höchsten Prioritäten 1 und 2 eingestuft.

Ebenso sind die Maßnahmen des SowiesoPlus-Planfalls, welche in die Prioritäten 1 und 2 eingestuft wurden, planerisch vorzubereiten. Um die Fertigstellung dieser Maßnahmen bis zur Wiedereröffnung des Fernsehturms zu sichern, ist zeitnah die Finanzierung zu klären.

Planfall	Maßnahme	Priorität
Sowieso	Ausbau Bautzner Landstraße, einschließlich Verlängerung Straßenbahntrasse sowie Gleisschleife und P+R-Platz Rossendorfer Straße	1
Sowieso	Ausbau Staffelsteinstraße	1
Sowieso	Ausbau Wachwitzer Bergstraße	1
Sowieso	Ausbau Quohrener Straße	2
SowiesoPlus	Ausbau Oberwachwitzer Weg und Zufahrtsstraße zum Fernsehturm	1
SowiesoPlus	Neubau Bushaltestelle und Buswendeschleife direkt am Fernsehturm	1
SowiesoPlus	Neubau Bushaltestellen auf Wachwitzer Bergstraße	1
SowiesoPlus	Ausbau Wachwitzer Höhenweg	3
SowiesoPlus	Neubau Bushaltestellen auf Wachwitzer Höhenweg	3

**Tabelle 7-1:** Prioritäten – Maßnahmen Infrastruktur

Planfall	Maßnahme	Priorität
Sowieso	Verlängerung Strab-Linie 11 bis Rossendorfer Straße	1
Sowieso	Verlängerung Buslinie 87 bis Endhaltestelle Fernsehturm	1
SowiesoPlus	Verlängerung Buslinie 87 direkt bis Fernsehturm	1
SowiesoPlus	Zusätzlich Buslinie V1 Blasewitz-Wachwitz-Fernsehturm-P+R-Platz Bühlau	1
SowiesoPlus	Führung der 87 und V1 über Wachwitzer Höhenweg	3
SowiesoPlus	Aufwertung Fährverbindung Laubegast-Niederpoyritz	3

**Tabelle 7-2:** Prioritäten – Maßnahmen ÖPNV-Angebot

Planfall	Maßnahme	Priorität
Sowieso	P+R-Platz Rossendorfer Straße	1
SowiesoPlus	Neubau Halteplätze für Taxi, Reisebusse und Stadtrundfahrtbusse direkt am Fernsehturm	1
SowiesoPlus	Neubau Parkplätze für Behinderte und ggf. Beschäftigte direkt am Fernsehturm	2
SowiesoPlus	Umgestaltung Parkplatz Wachwitz als Abstellplatz für Reisebusse und Carsharing-Fahrzeuge und Buswendeschleife für große Fahrzeuge	3
SowiesoPlus	Ausbau Parkplatz Wachwitz zu Mobilitätspunkt (mit Elektroladesäulen etc.)	4
SowiesoPlus	P+R-Platz im Bereich Tolkewitz/ Laubegast	4

**Tabelle 7-3:** Prioritäten – Maßnahmen ruhender Verkehr

Planfall	Maßnahme	Priorität
Sowieso	Ausbau und Wegweisung von Radverkehrsrouten – Umsetzung Zielnetz Radverkehrskonzept	2
SowiesoPlus	Anschluss Fernsehturm an Radroute 3, Elberadweg und P+R-Platz Bühlau durch Lückenschlüsse	2
SowiesoPlus	Verbesserung Service: überdachte Fahrradabstellanlagen, verschließbare Gepäckboxen, Elektroladesäulen und Bikesharing-Station direkt am Fernsehturm	2
SowiesoPlus	Ausbau Radweg vom Wachwitzgrund zum Fernsehturm	3

**Tabelle 7-4:** Prioritäten – Maßnahmen Radverkehr

Planfall	Maßnahme	Priorität
SowiesoPlus	Barrierefreie Gestaltung der Zuwegung zum Fernsehturm	1
SowiesoPlus	Anschluss an regionale und lokale Wanderwege, Lückenschlüsse im Wegenetz direkt am Fernsehturm	2
SowiesoPlus	Ausbau bzw. Instandsetzung der Wanderwege aus dem Wachwitzgrund und des Oberwachwitzer Weges	3
SowiesoPlus	Anlage von Rastplätzen für Wanderer	3

**Tabelle 7-5:** Prioritäten – Maßnahmen Fußverkehr

Planfall	Maßnahme	Priorität
SowiesoPlus	Verkehrslenkung der Pkw zu den P+R-Plätzen	1
SowiesoPlus	Verkehrsrechtliche Beschränkungen im Umfeld des Fernsehturms für Besucher	1
SowiesoPlus	Besuchersteuerung mit Ticketing-System	1
SowiesoPlus	Kombinierte Tickets für Fernsehturm und ÖPNV	2
SowiesoPlus	Mobilitätsmanagement - Öffentlichkeitsarbeit und Mobilitätsberatung	2
SowiesoPlus	Kombination mit weiteren touristischen Angeboten	3

**Tabelle 7-6:** Prioritäten – Verkehrsorganisation und sonstige Maßnahmen

In den folgenden beiden Abbildungen sind die Infrastrukturmaßnahmen (Abbildung 7-1) und die Maßnahmen zum ÖPNV-Angebot (Abbildung 7-2) entsprechend ihrer Bedeutung für die Verkehrserschließung des Fernsehturms in drei Kategorien dargestellt:

- Mindestanforderung – Maßnahmen, die für die Verkehrserschließung des Fernsehturms erforderlich sind (Priorität 1 und 2)
- Maßnahmen, die für die Erreichung einer nachhaltigen Mobilität wichtig sind (Priorität 3)
- Weitere Maßnahmen (Priorität 4)

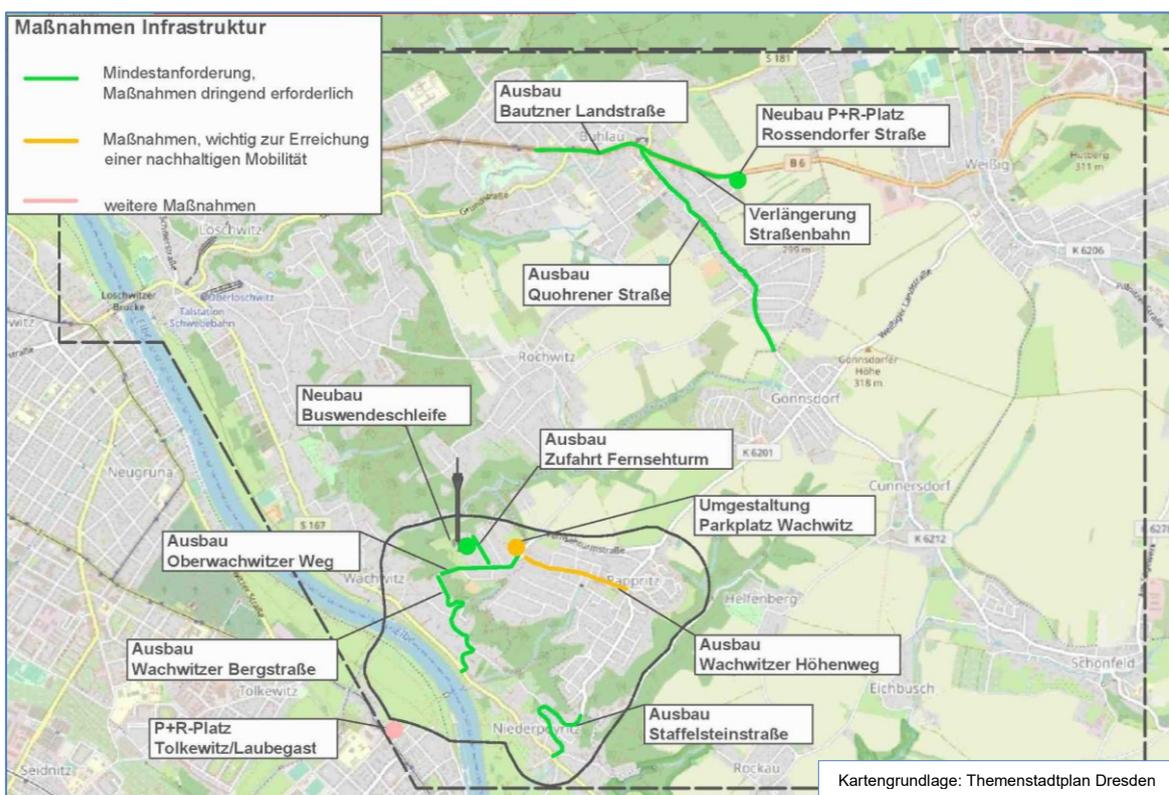
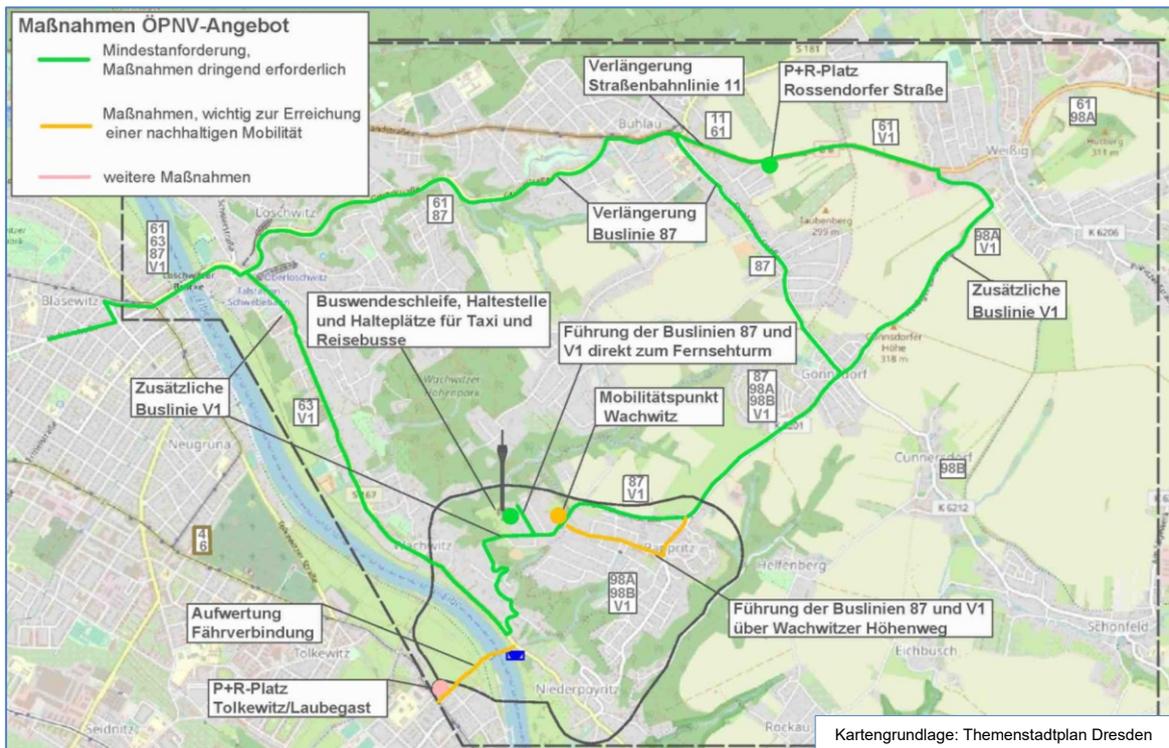


Abbildung 7-1: Maßnahmen Infrastruktur



**Abbildung 7-2:** Maßnahmen ÖPNV-Angebot

Darüber hinaus sind für den im Verkehrs- und Mobilitätskonzept Fernsehturm Dresden aufgezeigten und in Kapitel 7.2 zusammengefassten weiteren Untersuchungsbedarf die entsprechenden Aufträge auszulösen. Insbesondere die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sollte zeitnah durchgeführt werden.

## 7.2 Weiterer Untersuchungsbedarf

Aus den Ergebnissen des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes Fernsehturm Dresden ergibt sich weiterer Untersuchungsbedarf. Folgende Untersuchungen sollten vertiefend durchgeführt werden:

- Wirtschaftlichkeitsuntersuchung;  
Durch Verkehrssimulationsrechnungen auf der Basis eines Verkehrsmodells sind die Wirkungen des Maßnahmenkonzeptes zu ermitteln und den Kosten gegenüberzustellen.
- Tourismuskonzept;  
Es ist ein Konzept zur Entwicklung der der Tourismusregion Fernsehturm unter Einbeziehung weiterer Tourismusangebote der Region zu erstellen.
- Parkraumkonzept;  
Für das Wohngebiet am Fernsehturm ist der ruhende Verkehr zum Schutz vor Fremdparkern zu regeln.

- Untersuchung innovativer Verkehrsmittel;  
Unter Beteiligung der Technischen Universität Dresden sollte eine Untersuchung zur Auswahl geeigneter innovativer Verkehrsmittel und ggf. zur Trassenfindung für autonom fahrende Shuttle-Fahrzeuge durchgeführt werden.
- Untersuchung Ausbau Parkplatz Wachwitz als Mobilitätspunkt;  
Es ist zu untersuchen, inwieweit der Parkplatz Wachwitz zu einem Mobilitätspunkt und mit welchem Ausrüstungsgrad ausgebaut werden soll.
- Standortsuche für P+R-Platz im Bereich Tolkewitz/ Laubegast;  
Ggf. ist eine Fläche zu ermitteln, auf der in dem sensiblen Gebiet zwischen Wohnbebauung und Landschaftsschutzgebiet ein P+R-Platz errichtet werden kann.

## QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Bewirtschaftungskonzept Fernsehturm Dresden;  
STESAD GmbH,  
Stand: 26.12.2018
- [2] Exposé Fernsehturm Dresden;  
Klaus Martin, Verein Fernsehturm Dresden e. V.  
Stand: 24.04.2015
- [3] Potenzialanalyse Dresden Fernsehturm;  
dwif-Consulting GmbH,  
Stand: Juni 2019
- [4] Mobilität in Städten SrV 2018 – Mobilitätssteckbrief für Dresden;  
Technische Universität Dresden,  
Stand: November 2019
- [5] Machbarkeitsstudie Revitalisierung Fernsehturm Dresden;  
GREBNER beraten + planen GmbH,  
Stand: 20.06.2017
- [6] Nahverkehrsplan Oberelbe 3. Fortschreibung;  
Verkehrsverbund Oberelbe GmbH,  
Stand: Mai 2019
- [7] Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden;  
Herausgeberin: Landeshauptstadt Dresden,  
Stand: 13.06.2017
- [8] Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus;  
Herausgeberin: Landeshauptstadt Dresden,  
Stand: 20.11.2014

# ANLAGEN

<b>Maßnahmensteckbrief 1</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Ausbau Oberwachwitzer Weg und Zufahrtsstraße zum Fernsehturm
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Ertüchtigung für Bus- und Wirtschaftsverkehr
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Mit dem Ausbau dieses Straßenabschnittes verbessert sich die Erreichbarkeit des Fernsehturms für ÖPNV-Fahrzeuge. Der Straßenausbau ermöglicht die Erschließung des Fernsehturms sowohl aus Bühlau als auch aus Richtung Pillnitzer Landstraße. Die Reisezeit zwischen Schillerplatz und Fernsehturm über die Pillnitzer Landstraße verkürzt sich gegenüber der Linienführung über Bühlau um mehr als 10 Minuten. Auch aus Richtung Bühlau verkürzt sich die Reisezeit aufgrund des wegfallenden Fußweges um ca. 10 Minuten.
<b>Abhängigkeiten:</b>	Der Ausbau der Achse Wachwitzer Bergstraße/ Oberwachwitzer Weg kann erst nach dem Ausbau der Staffelsteinstraße beginnen.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	ab 2026
<b>Priorität:</b>	1
<b>Kosten:</b>	ca. 714.000 EUR
<b>Förderfähigkeit:</b>	-
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Sanierungsbedarf ermitteln, Planung auslösen

<b>Maßnahmensteckbrief 2</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Ausbau Wachwitzer Höhenweg
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Umbau und Ertüchtigung für Busverkehr
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Mit dem Ausbau des Wachwitzer Höhenweges besteht die Möglichkeit, Buslinien über diese Straße zu führen und damit die Erschließung des Siedlungsgebietes von Pappritz zu verbessern.
<b>Abhängigkeiten:</b>	Die Maßnahme sollte nicht gleichzeitig mit dem Ausbau des Straßenzuges Wachwitzer Bergstraße/ Oberwachwitzer Weg erfolgen, um die Erreichbarkeit der Grundstücke auf dem Wachwitzer Höhenweg während der Bauarbeiten zu gewährleisten.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	Vor dem Ausbau des Oberwachwitzer Weges, 2024 - 2026
<b>Priorität:</b>	3
<b>Kosten:</b>	ca. 693.000 EUR
<b>Förderfähigkeit:</b>	-
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Umbaubedarf ermitteln, Planung auslösen

## Maßnahmensteckbrief 3

### Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Neubau Bushaltestelle und Buswendeschleife, Halteplätze für Taxi und Reisebusse sowie Behindertenparkplätze, Ladeinfrastruktur auf Brachfläche direkt am Fernsehturm

### Verkehrsartenspezifizierung:

ÖPNV, MIV

### Umsetzungsziel:

Direkte Anfahrt des Fernsehturms

### Maßnahmeneffizienz:

Die Möglichkeit, den Fernsehturm mit Linienbussen direkt anzudienen, verbessert die Erreichbarkeit für die ÖPNV-Fahrgäste. Auch für Reisebusfahrgäste entfällt der ca. 500 m lange Fußweg.

### Abhängigkeiten:

Die Maßnahme ist im Zusammenhang mit der Organisation des Besucherzugangs und der Gestaltung des Eingangsbereiches zu planen und umzusetzen.

### Umsetzungshorizont:

Vor Beginn der Umbaumaßnahmen am Turm, um die Wendeschleife bereits für Baufahrzeuge während der Turmsanierung nutzen zu können

### Priorität:

1

### Kosten:

ca. 340.000 EUR

### Förderfähigkeit:

Haltestelle: VVO und Förderrichtlinie ÖPNV des SMWA  
Behindertenparkplätze: Stellplatzablösemittel  
Ladeinfrastruktur: DREWAG

### Weitere Planungsschritte:

Nach Festlegung des Betreiberkonzeptes und Gestaltung des Besucherzugangs zeitnah Planung auslösen und Fördermittel akquirieren

<b>Maßnahmensteckbrief 4</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Neubau von zwei zusätzlichen Haltestellen auf Wachwitzer Bergstraße
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Schaffung von Zustiegsmöglichkeiten für die neue Buslinie V1
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Mit diesen zusätzlichen Haltestellen verbessert sich die Erschließungsqualität für das Siedlungsgebiet von Wachwitz
<b>Abhängigkeiten:</b>	Die Haltestellen sind im Rahmen der Straßenausbaumaßnahmen zu errichten.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	ab 2026
<b>Priorität:</b>	1
<b>Kosten:</b>	ca. 220.000 EUR
<b>Förderfähigkeit:</b>	VVO und Förderrichtlinie ÖPNV des SMWA
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Lage der Haltestellen bestimmen und Fördermittel akquirieren

<b>Maßnahmensteckbrief 5</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Neubau zusätzlicher Haltestelle auf Wachwitzer Höhenweg
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Schaffung von Zustiegsmöglichkeiten für die auf den Wachwitzer Höhenweg verlegten Buslinien 87 und V1
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Mit diesen zusätzlichen Haltestellen verbessert sich die Erschließungsqualität für das Siedlungsgebiet von Pappritz
<b>Abhängigkeiten:</b>	Die Haltestelle ist im Rahmen der Straßenausbaumaßnahmen zu errichten.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	2024 - 2026
<b>Priorität:</b>	3
<b>Kosten:</b>	ca. 110.000 EUR
<b>Förderfähigkeit:</b>	VVO und Förderrichtlinie ÖPNV des SMWA
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Lage der Haltestelle bestimmen und Fördermittel akquirieren

<b>Maßnahmensteckbrief 6</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Umgestaltung Parkplatz Wachwitz: Abstellplatz für Reisebusse und Carsharing-Fahrzeuge, Ladeinfrastruktur, Ausbau zum Mobilitätspunkt
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV, MIV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Für Reisebusse und Nutzer von Carsharing-Fahrzeugen sollen Abstellmöglichkeiten außerhalb des Wohngebietes bereitgestellt werden.
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Mit diesem Abstellplatz wird für Reisebusse die direkte Anfahrt zum Fernsehturm möglich. Der Mobilitätspunkt ermöglicht einen nachhaltigen Pkw-Verkehr.
<b>Abhängigkeiten:</b>	Während der Straßenbaumaßnahmen wird der Parkplatz ggf. als Lagerplatz für Baumaterial und Abstellplatz für Baufahrzeuge genutzt.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	Nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahmen
<b>Priorität:</b>	3
<b>Kosten:</b>	ca. 106.000 EUR
<b>Förderfähigkeit:</b>	Mobilitätspunkt: Dresdner Verkehrsbetriebe Ladeinfrastruktur: DREWAG
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Ermittlung der Stellplatzanzahl zum Mobilitätspunkt:

## Maßnahmensteckbrief 7

**Kurzbeschreibung der Maßnahme:**

Ausbau Radweg vom Wachwitzgrund über die Wachbergschänke zum Fernsehturm, Lückenschlüsse im Wegenetz, Service-Ausrüstung am Fernsehturm: Abstellanlagen, Gepäckboxen, Elektroladesäulen

**Verkehrsartenspezifizierung:**

Radverkehr

**Umsetzungsziel:**

Anschluss an den Radweg Wachwitzgrund und Elberadweg, Schaffung der notwendigen Infrastruktur

**Maßnahmeneffizienz:**

Mit der Maßnahme werden die Randbedingungen für den Radverkehr verbessert und ein Service für Radverkehr angeboten. Damit wird ein Beitrag zu einem umweltorientierten Mobilitätsverhalten geleistet.

**Abhängigkeiten:**

Der Ausbau des Radweges ist mit den Maßnahmen zur Umsetzung des Zielnetzes Radverkehrskonzept und den Ausbaumaßnahmen der Wanderwege zu koordinieren.

**Umsetzungshorizont:**

Im Anschluss an die Maßnahmen zur Umsetzung des Zielnetzes Radverkehrskonzept, ca. 2022 bis 2026

**Priorität:**

Serviceangebot und Lückenschlüsse: 2  
 Ausbau Radweg: 3

**Kosten:**

ca. 207.000 EUR

**Förderfähigkeit:**

Richtlinie des SMWA zur Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Bau- lastträger (KStB)

**Weitere Planungsschritte:**

Ausbaubedarf ermitteln zum Mobilitätspunkt:

## Maßnahmensteckbrief 8

### Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Barrierefreie Zuwegung zum Fernsehturm, Ausbau Wanderweg vom Wachwitzgrund über den Johannisturm zum Fernsehturm und Instandsetzung Oberwachwitzer Weg (Teil Wanderweg), Lückenschlüsse im Wegenetz direkt am Fernsehturm, Anlage von Rastplätzen

### Verkehrsartenspezifizierung:

Fußverkehr

### Umsetzungsziel:

Anschluss an die regionalen Wanderwege im Wachwitzgrund, Schaffung der notwendigen Infrastruktur

### Maßnahmeneffizienz:

Mit der Maßnahme werden die Randbedingungen für den Fußverkehr verbessert und ein Service für Wanderer angeboten. Damit wird ein Beitrag zu einem umweltorientierten Mobilitätsverhalten geleistet.

### Abhängigkeiten:

Der Ausbau der Wanderwege ist mit den Ausbaumaßnahmen der Radwege zu koordinieren.

### Umsetzungshorizont:

Parallel zu den Ausbaumaßnahmen der Radwege, ca. 2022 bis 2026

### Priorität:

Barrierefreie Gestaltung: 1  
Lückenschlüsse: 2  
Ausbau Wanderwege und Rastplätze: 3

### Kosten:

ca. 205.000 EUR

### Förderfähigkeit:

Richtlinie des SMWA zur Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Bau- lastträger (KStB)

### Weitere Planungsschritte:

Ausbaubedarf ermitteln zum Mobilitätspunkt:

<b>Maßnahmensteckbrief 9</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Großräumige Verkehrslenkung und Verkehrsbeschränkungen in Wachwitz
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	MIV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Verkehrleitsystem zur Lenkung der anreisenden Besucher mit Pkw zu den P+R-Plätzen, Vermeidung von zusätzlichem Pkw-Verkehr und Parkdruck im Wohngebiet am Fernsehturm
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Durch die großräumige Verkehrslenkung und Verkehrsbeschränkungen im Wohngebiet wird zusätzlicher Pkw-Verkehr vermieden und ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten gefördert.
<b>Abhängigkeiten:</b>	Diese Maßnahme ist zwingend vor der Wiedereröffnung des Fernsehturms umzusetzen.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	ab 2026
<b>Priorität:</b>	1
<b>Kosten:</b>	ca. 50.000 EUR
<b>Förderfähigkeit:</b>	-
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Ermittlung der Schilderstandorte, Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten für Verkehrsbeschränkungen in Wachwitz

<b>Maßnahmensteckbrief 10</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Verlängerung der Buslinie 87 von der Altenberger Straße zum Fernsehturm
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Alternative Bedienung des gegenwärtig von der Buslinie 61 bedienten Linienastes
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Diese Maßnahme sichert die Bedienung des Linienastes Bühlau – Gönnsdorf – Fernsehturm.
<b>Abhängigkeiten:</b>	Diese Maßnahme ist für die Erschließung des Fernsehturms zwingend notwendig.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	Gemäß Planung Dresdner Verkehrsbetriebe
<b>Priorität:</b>	1
<b>Kosten:</b>	ca. 488.000 EUR/Jahr
<b>Förderfähigkeit:</b>	-
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Planung Dresdner Verkehrsbetriebe

<b>Maßnahmensteckbrief 11</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Einrichtung einer neuen Buslinie V1: Blasewitz – Wachwitz – Fernsehturm – Weißig – P +R-Platz Bühlau
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Direkte ÖPNV-Anbindung des Fernsehturms sowohl aus Richtung Wachwitz (Pillnitzer Landstraße) als auch aus Richtung Bühlau, Verknüpfung mit P+R-Platz in Bühlau
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Die Einrichtung dieser zusätzlichen, mit Kleinbussen betriebenen Linie V1 verkürzt die Reisezeiten zum Fernsehturm einerseits aufgrund der Linienführung über die Pillnitzer Landstraße und andererseits aus Richtung Bühlau aufgrund des wegfallenden Fußweges. Diese zusätzliche Verbindung erhöht die Attraktivität der ÖPNV-Anbindung des Fernsehturms und verbessert die Erschließung der Siedlungsgebiete von Wachwitz und Weißig. Die Maßnahme trägt somit zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Schönfelder Hochlandes und zu einem umweltorientierten Mobilitätsverhalten bei.
<b>Abhängigkeiten:</b>	Die zusätzliche Buslinie V1 soll über die Wachwitzer Bergstraße verkehren. Diese kann erst ab 2026 ausgebaut werden. Sollte sie zur Wiedereröffnung des Fernsehturms noch nicht zur Verfügung stehen, ist die Buslinie V1 über die Staffelsteinstraße/ Straße des Friedens zu führen.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	Linienführung über Staffelsteinstraße/ Straße des Friedens: ab Wiedereröffnung des Fernsehturms, ca. 2025/2026 Linienführung über Wachwitzer Bergstraße: ab ca. 2028
<b>Priorität:</b>	1
<b>Kosten:</b>	110.000 EUR/Jahr
<b>Förderfähigkeit:</b>	-
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Wirtschaftlichkeitsuntersuchung

<b>Maßnahmensteckbrief 12</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Führung der Buslinien 87 und V1 über der Wachwitzer Höhenweg
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Erschließung des Pappritzer Siedlungsgebietes
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Mit der Umverlegung der Buslinien auf den Wachwitzer Höhenweg verbessert sich die Erschließungsqualität des Pappritzer Siedlungsgebietes deutlich. Die Maßnahme trägt somit zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung des Schönfelder Hochlandes und zu einem umweltorientierten Mobilitätsverhalten bei.
<b>Abhängigkeiten:</b>	Die Führung der Buslinien 87 und V1 über der Wachwitzer Höhenweg kann erst nach dessen Ertüchtigung für den Busbetrieb erfolgen.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	ab 2026
<b>Priorität:</b>	3
<b>Kosten:</b>	-
<b>Förderfähigkeit:</b>	-
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Untersuchung der Nachfragewirkung

<b>Maßnahmensteckbrief 13</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Aufwertung der Fährverbindung Laubegast – Niederpoyritz
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	ÖPNV
<b>Umsetzungsziel:</b>	Nutzung der Fährverbindung als Teil einer möglichen Umsteigeverbindung zum Fernsehturm
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Die Nutzung der Fährverbindung ermöglicht für einen Teil der Besucher eine kürzere Reisezeit, diese Umsteigeverbindung trägt einen kleinen Teil zu einem umweltorientierten Mobilitätsverhalten bei.
<b>Abhängigkeiten:</b>	V1 notwendig
<b>Umsetzungshorizont:</b>	Die Umsteigeverbindung zu Fernsehturm über die Fährverbindung Laubegast – Niederpoyritz ist erst mit Einführung der zusätzlichen Buslinie V1 möglich.
<b>Priorität:</b>	3
<b>Kosten:</b>	-
<b>Förderfähigkeit:</b>	-
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	-

<b>Maßnahmensteckbrief 14</b>	
<b>Kurzbeschreibung der Maßnahme:</b>	Neubau P+R-Platz im Bereich Tolkewitz/ Laubegast
<b>Verkehrsartenspezifizierung:</b>	Ruhender Verkehr
<b>Umsetzungsziel:</b>	Umsteigepunkt zum ÖPNV für die mit dem Pkw anreisenden Besucher aus dem Südosten des Stadtgebietes
<b>Maßnahmeneffizienz:</b>	Ein kleiner Teil der Besucher könnte an diesem P+R-Platz in die Straßenbahn zum Schillerplatz oder in die Fähre nach Niederpoyritz umsteigen. Für den Fall der Einführung einer Amphibienbuslinie würde sich eine attraktive Umsteige Verbindung ergeben. Der P+R-Platz könnte auch für den Radtourismus auf dem Elberadweg und für Events wie z. B. das Elbhangfest genutzt werden.
<b>Abhängigkeiten:</b>	Die Standortsuche für eine geeignete Fläche ist aufgrund des Landschaftsschutzgebietes sehr kompliziert.
<b>Umsetzungshorizont:</b>	-
<b>Priorität:</b>	4
<b>Kosten:</b>	ca. 340.000 EUR
<b>Förderfähigkeit:</b>	VVO und Förderrichtlinie ÖPNV des SMWA
<b>Weitere Planungsschritte:</b>	Standortsuche und Fördermittel akquirieren