

1. Einleitung – Ziele und Randbedingungen

Unter P+R (Park+Ride / Parken und Reisen) versteht man die Nutzung eines privaten PKW bis zur Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels, das Parken des PKW im Bereich der Haltestelle und die Weiterfahrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel. B+R (Bike+Ride) gilt als verwandte Art, welches das vorgenannte Prinzip durch Nutzung des Fahrrades anwendet.

Die Ziele und Randbedingungen zur Nutzung von Park+Ride und Bike+Ride sind sehr differenziert. Waren anfangs der „Stau-Frust“ bzw. die Entfernung zwischen Wohnort und Haltestelle ausschlaggebende Kriterien, kommen zunehmend Aspekte wie PKW-Nutzungskosten, zunehmende Fahrradakzeptanz, Radfahren als Teil der Gesundheitsvorsorge und Umweltschutz hinzu.

Beide Systeme (Park+Ride und Bike+Ride) funktionieren aber nicht als Selbstläufer. Wesentliche Randbedingungen sind:

- attraktive, witterungsgeschützte und sichere Abstellanlagen,
- kurze Übergangswege zum öffentlichen Verkehrsmittel,
- gute Bedienungshäufigkeit der Haltestelle,
- günstige ÖV-Tarife,
- kurze ÖV-Reisezeiten (bzw. mit dem MIV vergleichbare Reisezeiten),
- keine Vandalismusschäden/Diebstähle (Sicherheitsempfinden),
- keine oder wenig Parkgebühren

Die Stadt Dresden besitzt aufgrund ihrer zentralen Lage im Ballungsraum Oberes Elbtal seit langem eine verkehrlich deutlich ausgeprägte Stadt-Umland-Beziehung. Die rasche infrastrukturelle Entwicklung des Ballungsraumes Dresden bewirkte dabei in den letzten Jahren auch eine verstärkte räumliche Trennung von Arbeits- und Wohnorten. Wachsende Pendlerströme von und nach Dresden erhöhen das innerstädtische Verkehrsaufkommen erheblich und belasten damit die Umwelt, das Straßennetz und die Parkraumangebote.

	1996	1998	2000	2002	2004	2006
Einpendler	72.000	74.900	75.600	78.100	77.200	82.500
Auspendler	33.600	33.200	34.600	34.500	35.000	36.800

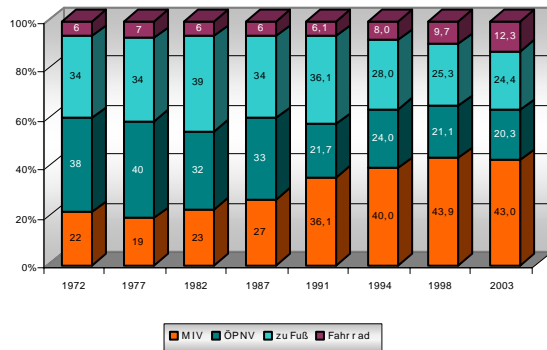
Für diese nach Dresden orientierten Pendlerströme galt es an wichtigen Schnittstellen des überregionalen Straßennetzes mit dem ÖPNV-Netz Möglichkeiten für Parken und Reisen anzubieten. Im Sinne der Verkehrsverlagerung und der damit einhergehenden Reduzierung von motorisiertem Individualverkehr in Richtung Innenstadt wurde der planmäßigen Entwicklung eines attraktiven P+R-Systems für die Landeshauptstadt Dresden als wichtiger Bestandteil eines Konzeptes für den ruhenden Verkehr besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Explizit wurde dazu im Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden am 27./28.01.1994 beschlossen, „in Abhängigkeit von der Entwicklung der Region und der nach Dresden orientierten Pendlerströme ... weitere P+R-Anlagen an wichtigen Schnittstellen des



Hauptverkehrsstraßennetzes mit dem ÖPNV-Netz, insbesondere der S-Bahn, möglichst schon im weiteren Vorfeld der Stadt anzulegen.“

SrV Zeitreihe 1972 - 2003



In Ergänzung der vorgenannten Aussagen wurden entsprechende Ziele auch zum Radverkehr formuliert. Unter anderem heißt es: „Förderung des Bike+Ride durch Einrichtung bzw. Erweiterung der vorhandenen Abstellanlagen für Fahrräder an den Haltestellen der S-Bahn im Einzugsbereich der Stadt Dresden, an Haltestellen der künftigen Stadtbahn und an den Endhaltestellen der Straßenbahn- und Bus“.

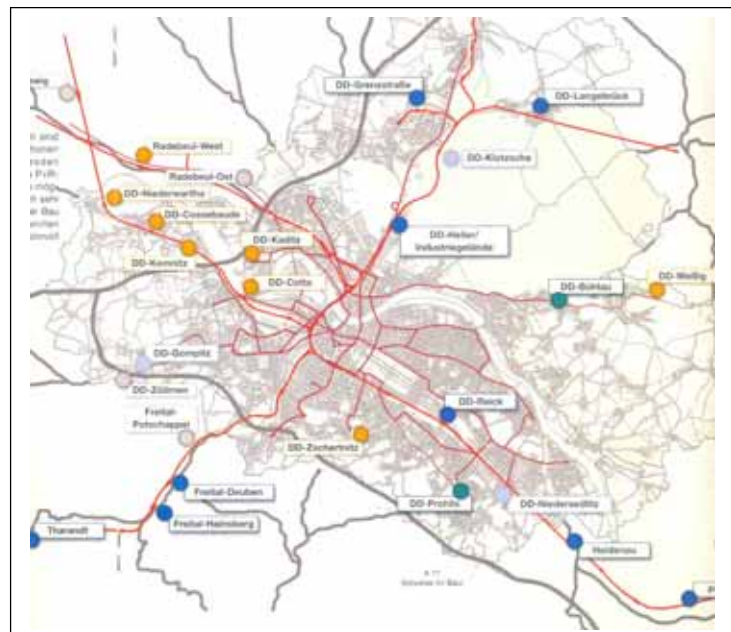
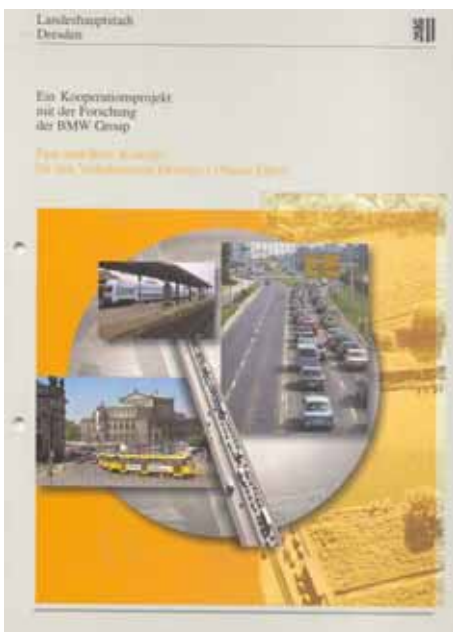
Die Realisierung leistungsfähiger P+R/B+R-Systeme für Dresden begründet sich auch

aus den Untersuchungsergebnissen des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) der letzten Jahrzehnte, nach welcher der motorisierte Individualverkehr bei der Verkehrsmittelwahl weitere Anteile vom öffentlichen Personennahverkehr angezogen hat und damit zu einer Mehrbelastung von Stadt und Region führt.

2. Rahmenbedingungen

2.1 Konzeptionelle Voraussetzungen für Park+Ride

Zur Entwicklung des Park+Ride-Systems (P+R) wurde bereits 1997 eine Projektgruppe, bestehend aus der Landeshauptstadt Dresden, der BMW-Group, dem Verkehrsverbund Oberelbe, der Dresdner Verkehrsbetriebe AG und der Deutschen Bahn AG gebildet.



Die Erarbeitung des P+R-Konzeptes erfolgte in 5 Arbeitsschritten:

1. Ermittlung und Auswahl potenzieller Standorte,
2. Ermittlung der Nutzerpotenziale,
3. Auswahl der P+R-Standorte und Vorschlag einer Rang- und Reihenfolge,
4. Konkrete Standort-Voruntersuchungen,
5. Vorbereitung der Realisierung und Umsetzung in der Praxis

Das im Ergebnis dieser Projektgruppe entstandene „P+R-Konzept für die Landeshauptstadt Dresden unter besonderer Berücksichtigung des Umlandes“ wurde am 22. März 2001 vom Stadtrat beschlossen.

2.2 Konzeptionelle Voraussetzungen für Bike+Ride

Auch im Bereich der Radverkehrsförderung hat die Landeshauptstadt Dresden in den letzten Jahren eine Reihe von Maßnahmen in Angriff genommen. Der Radverkehrsanteil am Modal Split nimmt kontinuierlich zu. Dies ist nicht zuletzt auch ein Ergebnis der vielfältigen Bemühungen der Stadtverwaltung um ein „fahrradfreundlicheres“ Dresden.

Die Nutzungsanteile von Bike+Ride hängen von sehr unterschiedlichen Faktoren ab. Einige davon korrespondieren mit Potenzialfaktoren für P+R, andere weichen grundsätzlich davon ab:

- Bike+Ride-Standorte haben einen kleineren Einzugsbereich als P+R,
- topografische Verhältnisse und Siedlungsstruktur wirken sich auf B+R-Standorte viel deutlicher aus,
- auch innerstädtische Lagen sind für B+R interessant,
- die Qualität der Radverkehrsverbindung beeinflusst die B+R-Nutzung erheblich.

Mit dem fortschreitenden Ausbau der Eisenbahnstrecken und Zugangsstellen im Knoten Dresden wurde die Notwendigkeit einer verkehrsplanerischen Untersuchung über die Möglichkeit der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenpersonennahverkehrs immer stärker erkennbar. Bisherige Standortplanungen basierten in der Regel auf Einzelfallentscheidungen im Nachgang zu Baumaßnahmen der Deutschen Bahn AG. Anlagenumfang und Standortwahl mussten jeweils in separaten Verfahren ermittelt werden.

Die Hauptabteilung Mobilität hat aus diesem Grund im Jahr 2004 eine Planung erstellen lassen, die alle im Stadtgebiet von Dresden vorhandenen Eisenbahnstationen hinsichtlich der Möglichkeit einer Einordnung von Fahrradabstellanlagen untersucht und eine standortkonkrete Ermittlung quantitativer und qualitativer Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sowie eine übersichtliche Abschätzung der notwendigen finanziellen Aufwendungen vornimmt. Diese B+R-Konzeption hat der Ausschuss Stadtentwicklung und Bau am 23.03.2005 zur Kenntnis genommen.

Ergänzt wurde die B+R-Konzeption im Jahr 2005 durch eine vertiefende Untersuchung der Erreichbarkeit von Eisenbahnstationen im Stadtgebiet von Dresden mit dem Fahrrad. Innerhalb dieser Schwachstellenanalyse wurden für den unmittelbaren Einzugsbereich jeder Bahnstation kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen zur Ver-



besserung der Radwege aufgezeigt.

Eine analoge B+R-Konzeption für die Bereiche Straßenbahn und Bus liegt gegenwärtig noch nicht vor. Vorgesehen ist die mittelfristige Erstellung eines B+R-Konzeptes an wichtigen Straßenbahnhaltestellen/Endpunkten. Bedingt durch die gegenüber dem Eisenbahnverkehr teilweise differierenden Rahmenbedingungen wurden bisher andere konzeptionelle Ansätze gesucht. Unter anderem sind hier zu benennen:

(1) Durch das Straßen- und Tiefbauamt erfolgte im Jahr 2007 eine Bestandsaufnahme aller in Dresden vorhandenen Fahrradabstellanlagen, getrennt nach Eigentumsformen.

(2) Zeitgleich hat die Hauptabteilung Mobilität ein Programm mit dem Titel „1000 neue Fahrradbügel für die Dresdner Innenstadt“ aufgelegt. Im ersten Planungsschritt wurde eine Analyse der Zielgebiete, eine Bedarfsabschätzung und die konzeptionelle Auswahl geeigneter Standorte durchgeführt. In einer weiteren Phase erfolgte ein intensiver Abstimmungsprozess zur konkreten Standortplanung. Im Ergebnis konnten etwa 130 Standorte für ca. 1.500 neue Fahrradbügel zur Abstellung von ca. 3.000 Fahrrädern ausgewiesen werden. Dem zuständigen Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau wurde am 16.05.2007 ein Abschlussbericht vorgelegt.

(3) Die konzeptionellen Planungen der Stadtverwaltung beschäftigen sich nicht nur mit Radabstellanlagen, sondern beinhalten auch das Radverkehrsnetz und weitere Aspekte des Radverkehrs.

Für die Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradverkehr ist das Radverkehrsnetz schrittweise auszubauen. Die Schwerpunkte der Maßnahmen für den Radverkehr in den nächsten Jahren bestehen in

- Planung und Realisierung eines Hauptradwegenetzes,
- Besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs bei Neubau und Rekonstruktion des Straßennetzes,
- Vorrangmaßnahmen für den Radverkehr bei Verkehrsorganisation/Verkehrsberuhigung, und die
- Integration des Radverkehrs innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

(4) Die Zunahme des Fahrradverkehrs bringt neben allen positiven Wirkungen auch Konflikte mit sich und wird in Teilen mit gewisser Sorge verfolgt. Radverkehr wird oft als Konkurrenz zum ÖPNV gesehen. Die Fahrradmitnahme in öffentlichen Verkehrsmitteln kann zu Engpässen und Konflikten zwischen verschiedenen Nutzergruppen bzw. einzelnen Nutzern führen. Die zunehmende Anzahl wild abgestellter Fahrräder verlangt nach Lösungen.

Diese Probleme sind für die Stadt Dresden Anlass, eine umfassende wissenschaftliche Untersuchung der Abhängigkeiten zwischen Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung durchzuführen. Der Förderantrag beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) wurde gemeinsam von der Stadt Dresden, der Technischen Universität Dresden, dem Verkehrsverbund Oberelbe und der Dresdner Verkehrsbetriebe AG erarbeitet und als Gemeinschaftsprojekt mit Eigenleistungen eingereicht.

2.3 Förderung und Finanzierung

Die finanzielle Förderung der vorgenannten P+R und B+R-Projekte erfolgt, neben dem Einsatz von städtischen Eigenmitteln (Kofinanzierung), auf Grundlage der einschlägigen Richtlinien und Gesetze (Gemeindeverkehrs- und Finanzierungsgesetz, Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Gewährung von Fördermitteln im öffentlichen Personennahverkehr). Ebenso werden Finanzmittel privater Bauherren und Mittel aus den Stellplatzablösegebühren einbezogen.

Planung, Realisierung und Finanzierung der Anlagen erfolgen in enger Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) und den beteiligten Verkehrsunternehmen. Alle in den letzten Jahren realisierten Großprojekte waren Bestandteil des Infrastrukturprogramms des VVO und wurden durch entsprechende Baukostenzuschüsse gefördert.



Die Errichtung von B+R-Anlagen an Eisenbahnstationen entlang der S-Bahn-Linie S1 erfolgte auf Grundlage einer „Vereinbarung über die Erstellung von Bike+Ride-Anlagen (B+R) im Zuge des Ausbaus der S-Bahn Pirna – Dresden in der Landeshauptstadt Dresden“. Ergänzend dazu konnte eine weitere „Vereinbarung über die Erstellung von Bike+Ride-Anlagen bzw. ÖPNV-Verknüpfungspunkten an Verkehrsstationen der Deutschen Bahn AG in der Landeshauptstadt Dresden“ abgeschlossen werden. Diese Vereinbarungen, sowie die planungsrechtliche Sicherung innerhalb der Planfeststellungsverfahren der Deutschen Bahn AG haben sich sehr positiv auf die schnelle bauliche Umsetzung der B+R-Projekte ausgewirkt.

3. Realisierte Projekte - Istzustand

Nach einer planerisch und planungsrechtlich notwendigen Anlaufphase befinden sich nunmehr sowohl das P+R-Konzept als auch die B+R-Planungen in der Phase der Umsetzung. Nachfolgend wird ein Überblick über die bereits errichteten Anlagen gegeben.

3.1 Park+Ride

Zusätzlich zu den zwei bereits längere Zeit im Bestand befindlichen P+R-Anlagen im Bühlau (80 Stellplätze) und Prohlis (66 Stellplätze) wurden seit dem Beschluss zum P+R-Konzept im Jahr 2001 folgende neue P+R-Plätze errichtet:

Standort	Inbetriebnahme		Stellplatzanzahl
Klotzsche	2005, 2007		16 Stellplätze, 32 Stellplätze (Erweiterung)
Kaditz	2005		188 Stellplätze, 6 Behindertenstellplätze, 5 Stellplätze für Wohnmobile 20 Krad

Reick	2004		19 Stellplätze, 2 Behindertenstellplätze
-------	------	--	---






3.2 Bike+Ride






Sowohl das B+R-Konzept an Bahnstationen als auch das 1000-Bügel-Programm werden kontinuierlich im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt. Im Einzelnen zeigt sich folgende Situation:

Schwerpunkt beim Bau neuer B+R-Anlagen war im Zeitraum 2004 - 2007 der innerstädtische Bereich der Bahnstrecke zwischen Pirna und Dresden. Alle Unterwegsstationen wurden mit neuen B+R-Anlagen ausgestattet. Diese werden gut angenommen, der Auslastungsgrad liegt überwiegend zwischen 70 und 100 %. Für die Anlage in Reick wird auf Grund der hohen Auslastung über eine Erweiterung befunden. Auch an den beiden Fernbahnhöfen Dresden-Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt hat es spürbare Entlastungen gegeben.

Die Abstellanlagen befinden sich unmittelbar im Zugangsbereich der jeweiligen Station und gewährleisten so kurze Umsteigewege. Selbstverständlich sind die Anlagen gut zugänglich und ausreichend beleuchtet. Der überwiegende Teil der Anlagen ist witterungsgeschützt. Nachfolgend Details und Bilder zu den neuen Fahrradabstellanlagen:

<p>Station: Hp Dresden-Zschachwitz Stellplatzanzahl: 24 Radhalterung: hoch-/ tief Rahmenhalter, kurz Entfernung zum Bahnsteig: ca. 50 m Inbetriebnahme: 2006</p>	
<p>Station: Hp Dresden-Niedersedlitz (Südseite) Stellplatzanzahl: 27 Radhalterung: hoch-/ tief Rahmenhalter, kurz Entfernung zum Bahnsteig: ca. 40 m Inbetriebnahme: 2006 Besonderheit: solarbetriebene Beleuchtung</p>	

<p>Station: Hp Dresden-Niedersedlitz (Nordseite) Stellplatzanzahl: 40 Radhalterung: hoch-/ tief Rahmenhalter, kurz Entfernung zum Bahnsteig: ca. 50 m Inbetriebnahme: 2006</p>	
<p>Station: Hp Dresden-Dobritz Stellplatzanzahl: 24 Radhalterung: hoch-/ tief Rahmenhalter, kurz Entfernung zum Bahnsteig: ca. 30 m Inbetriebnahme: 2006</p>	
<p>Station: Hp Dresden-Reick Stellplatzanzahl: 18 Radhalterung: hoch-/ tief Rahmenhalter, kurz Entfernung zum Bahnsteig: ca. 50 m Inbetriebnahme: 2004</p> <p>Bemerkung: Auf Grund der sehr guten Auslastung ist eine Erweiterung der B+R-Anlage um weitere 11 Stellplätze vorgesehen. Die Planung liegt bereits vor.</p>	
<p>Station: Hp Dresden-Strehlen Stellplatzanzahl: 18 Radhalterung: hoch-/ tief Rahmenhalter, kurz Entfernung zum Bahnsteig: ca. 25 m Inbetriebnahme: 2006</p>	
<p>Station: Bf Dresden-Hauptbahnhof Stellplatzanzahl: 98 Radhalterung: Anlehnbügel Entfernung zum Bahnsteig: ca. 100 m Inbetriebnahme: 2007</p> <p>Bemerkung: 20 Bügel als Sonderausführung zur Vermeidung von Beschädigungen der Sandsteinverkleidung der Brückensäulen</p>	

<p>Station: Bf Dresden-Freiberger Straße Stellplatzanzahl: 2 x 10 Radhalterung: Rahmenhalter, s-förmig, einseitig Entfernung zum Bahnsteig: je ca. 40 m Inbetriebnahme: 2006</p>	
<p>Station: Bf Dresden-Mitte Stellplatzanzahl: 10 (Westseite) / 30 (Ostseite) Radhalterung: Anlehnbügel Entfernung zum Bahnsteig: je ca. 30 m Inbetriebnahme: 2004 / 2006</p>	
<p>Station: Bf Dresden-Neustadt Stellplatzanzahl: 142 Radhalterung: Anlehnbügel, s-förmig Entfernung zum Bahnsteig: ca. 50 m – 100 m Inbetriebnahme: 2006</p> <p>Bemerkung: Die Überdachung eines Teiles der B+R Anlage erfolgt vstl. im März 2008</p>	
<p>Station: Bf Dresden-Klotzsche Stellplatzanzahl: 42 Radhalterung: Rahmenhalter, s-förmig Entfernung zum Bahnsteig: ca. 50 m Inbetriebnahme: 2004</p>	
<p>Station: Hp Dresden-Grenzstraße Stellplatzanzahl: 12 Radhalterung: Vorderradhalter Entfernung zum Bahnsteig: ca. 10 m Inbetriebnahme: 2004 (Planung und Bau in Eigenregie der Deutschen Bahn AG)</p>	

Seit 2004 wurden somit auf Grundlage der B+R-Konzeption an den Eisenbahnstationen in Dresden neue benutzerfreundliche Abstellmöglichkeiten für ca. 530 Fahrräder geschaffen. Mit der Realisierung dieser B+R-Anlagen an den Eisenbahnstationen in Dresden hat sich die Situation deutlich verbessert, gibt jedoch noch keinen Anlass die notwendigen Aktivitäten zu beschränken.

Zusätzlich zu den vorgenannten B+R-Anlagen wurden im Rahmen des 1000-Bügel-Programms ebenfalls Abstellmöglichkeiten für Fahrräder geschaffen. Hier zwei Beispiele (Alaunstraße und Albertplatz):



Weitere im Jahr 2006 realisierte Anlagen befinden sich am Elbradweg in Höhe Rosengarten, am Rathaus (Eingang Goldene Pforte), am Neumarkt (Salzgasse) und am Ortsamt Blasewitz (Angelstieg).

Diese Aufzählung wäre ohne die Benennung der im Umfeld von Dresden entstandenen P+R-Anlagen unvollständig. Nachfolgend soll ein kurzer Überblick über die im näheren Umfeld der Landeshauptstadt Dresden entstandenen Anlagen gegeben werden:

Park+Ride-Plätze im Umland	Anzahl PKW-Stellplätze	Anzahl Fahrradstellplätze	Bemerkungen
Freital-Deuben	43		Übergangsstelle
Freital-Potschappel	35		
Großenhain Cottb. Bf	47	65	Übergangsstelle
Heidenau	90	36	Übergangsstelle
Königsbrück	50	30	Übergangsstelle
Meißen	58	12	Übergangsstelle
Priestewitz	96	78	Übergangsstelle
Pulsnitz	21	50	Übergangsstelle
Radeberg	100	100	Übergangsstelle
Radebeul-Weintraube	24	-	
Tharandt	80	50	Übergangsstelle
Weinböhla	92	60	Übergangsstelle

Weitere Anlagen im Gebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe entstanden in Frauenhain, Glashütte, Gröditz, Nünchritz, Kamenz, Hoyerswerda, Neustadt/Sa., Sebnitz und Zabeltitz.

4. Aktuelle Maßnahmen

Gegenwärtig befindet sich mit der Übergangsstelle Cossebaude ein Projekt in Realisierung, das nicht nur verkehrlich von Bedeutung ist, sondern auch städtebaulich besondere Akzente setzt.



Hier einige Daten zur Übergangsstelle Cossebaude:

- 4 Busabfahrtsstellen,
- 36 PKW-Stellplätze,
- 2 Behindertenparkplätze,
- 5 K+R-Stellplätze,
- 6 Motorradstellplätze,
- 31 Fahrradstellplätze

Mit dem Bau der Verkehrsanlagen wurde auch der Bahnhofsvorplatz wieder in seiner ursprünglichen kreisrunden Fassung gestaltet. Damit einher geht die straßenbegleitende Pflanzung von 33 neuen Bäumen. Im gesamten Baubereich wird eine neue Beleuchtungsanlage errichtet. Die Fertigstellung ist für März 2008 vorgesehen. Der gegenwärtige Bauzustand wird durch die beiden folgenden Bilder veranschaulicht:



Ebenfalls bereits im Bau befinden sich die beiden P+R-Anlagen im Zuge des Neubaus der B 173 in Gompitz bzw. Pennrich. Beide Anlagen umfassen je ca. 50 PKW-Stellplätze und Stellplätze für 20 bzw. 16 Fahrräder. Die zukünftige Gestaltung ist in den beiden nachstehenden Visualisierungen erkennbar.



Der Bau der vorgenannten P+R-Plätze erfolgte in Dresden immer im Zusammenhang mit der Einrichtung neuer Übergangsstellen bzw. im Zuge von Streckenverlängerung von Straßenbahnstrecken. Diese Beispiele integrativer Verkehrsplanung leisten nicht nur einen großen Beitrag zur Stabilisierung und Erhöhung der Fahrgastzahlen im ÖPNV, sondern tragen auch wesentlich zur Verbesserung der Umweltsituation bei.

Vervollständigt man solche Übergangsstellen durch Einrichtungen wie Bike+Ride, Car-Sharing, Taxisstände und Info-Terminals des VVO, entstehen nutzerfreundliche und komfortable ÖPNV-Schnittstellen. Die Bezeichnungen solcher Mobilitätsstationen sind bundesweit unterschiedlich – in Bremen werden sie beispielsweise als „mobil.punkte“ bezeichnet.

5. Laufende Planungen

Auch in den kommenden Jahren wird der Ausbau des P+R- und B+R-Systems weiter voranschreiten. Die folgenden beiden Vorhaben sind planerisch untersetzt und im Infrastrukturprogramm des Verkehrsverbundes Oberelbe bereits verankert:

- P+R-Platz Langebrück (Realisierung 2008/2009),
- P+R-Platz Heller/Industriegelände (Realisierung 2009/2010).

Die Planungen zur P+R-Anlage Grenzstraße sind grundsätzlich abgeschlossen, für die Anlage Heller/Industriegelände sind noch Fragen der baulichen Ausführung der Fußgängerbrücke über die Bahnanlagen der Bahnstrecke Görlitz – Dresden zu klären. Für die P+R-Anlage Niedersedlitz laufen gegenwärtig die Planungen wieder neu an. Die Vorplanung zur P+R-Anlage Weixdorf-Bad wurde Ende 2007 abgeschlossen.

Alle vorstehend benannten P+R-Plätze umfassen auch eine ausreichende Anzahl attraktiver Fahrradabstellmöglichkeiten. Separate B+R-Anlagen werden kurz- und mittelfristig für folgende Standorte konzipiert:

- Haltepunkt Stetzsch,
- Haltepunkt Bischofsplatz,

- Haltepunkt Pieschen,
- Haltepunkt Trachau.

Die drei letztgenannten Anlagen sind bereits im Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau der S-Bahn-Linie S1 – Abschnitt Bf Dresden-Neustadt (a) – Bf Coswig (e) als Bestandteil der Planung fest verankert. Langfristig sollen auch alle anderen Bahnstationen in Dresden moderne Bike+Ride-Anlagen erhalten.

Eine weitere überdachte B+R-Anlage wird gegenwärtig an der Marienberger Straße vorbereitet.

Nach wie vor gibt es auch Planungen für Fahrradstationen an den beiden Dresdner Fernbahnhöfen. Die bauliche bzw. planerische Situation ist jedoch an beiden Standorten grundsätzlich unterschiedlich zu bewerten.

Da die Gleisstragwerke des Bahnhofs Dresden-Neustadt vollständig umgebaut werden müssen, ist die Einrichtung einer Fahrradstation im Bahnhof derzeit nicht bzw. nur als Interimslösung denkbar. Mittel-/langfristig wird eine Lösung im geplanten Parkhaus (B-Plan Nr. 211, Dresden-Neustadt Nr.30, Schlesischer Platz) angestrebt.



Mit dem Ende der Umbaumaßnahmen etwa Mitte 2008 (Ausnahme: Mittelhalle/Tiefgleise) stellt sich die Situation am Hauptbahnhof etwas günstiger dar. Eine vorbereitende Studie der HA Mobilität hat sich bereits im Jahr 2005 innerhalb einer Variantenuntersuchung mit wesentlichen Standortfragen auseinander gesetzt (Lage, Größe und Gestaltung, Kernfunktionen und Zusatzangebote, Potenzialabschätzung, Betriebskonzept).

Die Bearbeitung der Studie erfolgte in enger Abstimmung mit der Deutschen Bahn AG. Derzeit befindet sich seitens DB Station&Service das Marketingkonzept des Dresdener Hauptbahnhofes in Bearbeitung. Nach Vorlage und Bestätigung dieses Papiers können weitere Aktivitäten eingeleitet werden.

6. Resümee und Ausblick

Unter Berücksichtigung der notwendigen Finanzmittel und des erforderlichen Planungsvorlaufs konnte bisher, gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Oberelbe, pro Jahr durchschnittlich ein P+R-Platz bzw. eine ÖPNV-Übergangsstelle mit P+R-Anlage realisiert werden. Bei den gemeinsam mit der DB AG realisierten B+R-Anlagen konnten der Bevölkerung im Jahresdurchschnitt 3 Anlagen zur Verfügung gestellt werden.

Ausgehend von den im P+R-Konzept verankerten Standorten wird der Bau aller benannten P+R-Plätze bis etwa 2015 dauern. Bei den B+R-Anlagen an Eisenbahnstationen ist auf Grund der Zusammenhänge mit Bahnbaumaßnahmen von einem ähnlichen Zeithorizont auszugehen. In dieser Zeitprognose ist die ausreichende Bereitstellung entsprechender Planungs- und Investitionsmittel unterstellt.

Die Kosten für P+R/B+R-Anlagen weisen auf Grund der sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen eine große Bandbreite auf. In Abhängigkeit von baulicher Gestaltung, Grunderwerb, Ausgleichsmaßnahmen, Nebenkosten und Ausstattung ist mit Kosten zwischen 3.000 € und 10.000 € pro PKW-Stellplatz zu rechnen. Bei Fahrradabstellanlagen liegen die Kosten pro Abstellplatz für eine regelgerechte und witterungsgeschützte Anlage zwischen 1.000 € und 1.500 €.

Sehr frühzeitig wurde die Notwendigkeit einer Fortschreibung der vorliegenden P+R- und B+R-Konzepte erkannt. Es hat sich sowohl im Bereich der P+R-Anlagen als auch bei den Fahrradabstellanlagen gezeigt, dass die aufgezeigten Erfordernisse nicht als starres System aufgefasst werden dürfen, sondern auf entsprechende äußere Erfordernisse reagieren müssen. Wurde beispielsweise dem Standort Weixdorf-Bad in den Vorlaufuntersuchungen zum P+R-Konzept noch keine Bedeutung beigemessen, hatte sich die Situation vor Ort bereits wenige Jahre später so geändert, dass eine eigenständige Planung aufgesetzt werden musste. Die Hauptabteilung Mobilität hat deshalb für den Standort Weixdorf-Bad eine Vorplanung für eine kombinierte P+R/B+R-Anlage erstellt. Die Planung wurde mit Beschluss-Nummer V 2129-SB61-07 am 28.11.2007 einstimmig vom Ausschuss Stadtentwicklung und Bau bestätigt.



Auch führte die gute bis sehr gute Auslastung bereits errichteter Anlagen zu Überlegungen, die Parkplätze an die gestiegenen Erfordernisse anzupassen. Beispielsweise musste die Stellplatzanzahl der P+R-Anlage am Bahnhof Klotzsche bereits 3 Jahre nach Inbetriebnahme verdoppelt werden. Gegenwärtig laufen Aktivitäten für eine Vergrößerung der B+R-Anlage in Dresden-Reick.

Ein weiterer Grund der Fortschreibung der P+R- und B+R-Konzepte ergibt sich zwangsläufig aus umweltrechtlichen Aspekten. Durch eine zeitnahe Umsetzung dieser Projekte kann durch die damit initiierte Vermeidung von MIV-Fahrten ein wirksamer Beitrag zur Luftreinhaltung und Lärminderung in der Landeshauptstadt Dresden erbracht werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Standorte von Pfortnerampeln und P+R-Anlagen entsprechend abzugleichen.