



Landeshauptstadt Dresden

Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus



Synoptische Verkehrsanalyse - Kurzfassung
Juli 2011



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171, 52066 Aachen



IVAS - Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus
Synoptische Verkehrsanalyse Juli 2011 - Kurzfassung

Auftraggeber: Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Freiberger Straße 39
01067 Dresden

Auftragnehmer: Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171, 52066 Aachen
www.ivv-aachen.de
IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und –systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden
www.ivas-ingenieure.de

Bearbeiter: Dipl.-Geogr. Sylke Schwarz
Dipl.-Ing. Dirk Ohm
Dr.-Ing. Stephan Krug
Dipl.-Ing. Frank L. Fiedler
Dipl.-Geogr. Martin Schüffler
Claudia Thielemann
Alexander Lumpe, M.A.

Bearbeitungsstand: 29. Juli 2011

	Seite
1. Vorbemerkung	1
1.1 Ziele und Grundlagen der Analyse	1
1.2 Der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden	2
2. Gliederungspunkte der Analyse und Grundlagen der Kurzfassung	4
3. Ausgewählte Ergebnisse der Analysen in 50 Stichpunkten	5
3.1 Stadtentwicklung und Mobilität	5
3.2 Überregionale Anbindung	7
3.3 Straßennetz	7
3.4 Öffentlicher Personennahverkehr	9
3.5 Fußgänger- und Radverkehr	10
3.6 Verkehrssicherheit	11
3.7 Ruhender Kfz-Verkehr	11
3.8 Telematik/ Verkehrssystemmanagement	12
3.9 Verkehr und Umwelt	12
3.10 Barrierefreiheit und Teilhabe	13
3.11 Innovative Mobilität	13
3.12 Stadtqualität und Straßenraumgestaltung	13
4. Erstes Fazit	14

Verzeichnis der Grafiken

Grafik 1:	Grafik der Organisationsstruktur des VEP Dresden 2025plus	2
Grafik 2:	Zusammensetzung des Runden Tisches	3
Grafik 3:	Modal split im Gesamtverkehr Dresdens seit 1987	5
Grafik 4:	Entwicklung der Pkw-Motorisierung in Dresden	6
Grafik 5:	Verkehrsmengenentwicklung an den Zufahrtsstraßen nach Dresden	6
Grafik 6:	Entwicklung der Zustandsklassen der Straßen im Hauptnetz 2005 - 2010	7
Grafik 7:	Entwicklung der mittleren Reisegeschwindigkeiten im Straßen- und ÖPNV-Netz	8
Grafik 8:	Entwicklung der Qualitätsstufen des Verkehrs entsprechend der Reisegeschwindigkeit	8
Grafik 9:	Entwicklung der Fahrgastzahlen im S-Bahn-Verkehr	9
Grafik 10:	Entwicklung der Fahrgastzahlen der DVB AG	10
Grafik 11:	Netzlängenentwicklung Radverkehr 2001 – 2010 nach Anlagenart	11

1. Vorbemerkung

1.1 Ziele und Grundlagen der Analyse

Als erster Arbeitsschritt im Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus soll eine synoptische Verkehrsanalyse durchgeführt werden, die sich auf bestehende Unterlagen und vorhandene Kenntnisse und Kompetenzen stützt. Diese hat folgende Ziele:

- gleicher Kenntnisstand aller am Prozess Beteiligten zum Verkehrssystem
- Erkennen von wesentlichen Fakten, Trends und Zusammenhängen von Mobilität und Verkehrsmittelwahl
- Aufzeigen wichtiger Defizite
- Differenzierung von Ergebnissen und Daten nach VEP-Relevanz
- Grundlagenbildung für die Ableitung sinnvoller Szenarienansätze
- Belastbare Grundlage für den VEP-Prozess und Basis für das Monitoring zum VEP 2025plus

Die Basis der synoptischen Analyse bilden folgende Unterlagen und Daten:

- vorliegender Dokumente der Stadt seit 1994/ 2003 (ca. 60)
- der Beschluss des Stadtrates über „Ziele künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“ vom 24.03.2011
- Aussagen der einzelnen Akteure des Runden Tisches zu Leitzielen und Defiziten
- fachliche Zuarbeiten der Ämter der Stadt Dresden
- Aussagen der Nachbargemeinden und Kreise
- Forschungsarbeiten und Messungen, insbesondere der TU Dresden
- Strukturdatensammlungen/ Prognosen
- eigenen Kenntnissen und Einschätzungen

Die vorliegenden ca. 60 Einzeldokumente und Forschungsarbeiten wurden durchgesehen, bewertet und für die Analyse genutzt. Die wichtigsten sind dabei die Folgenden:

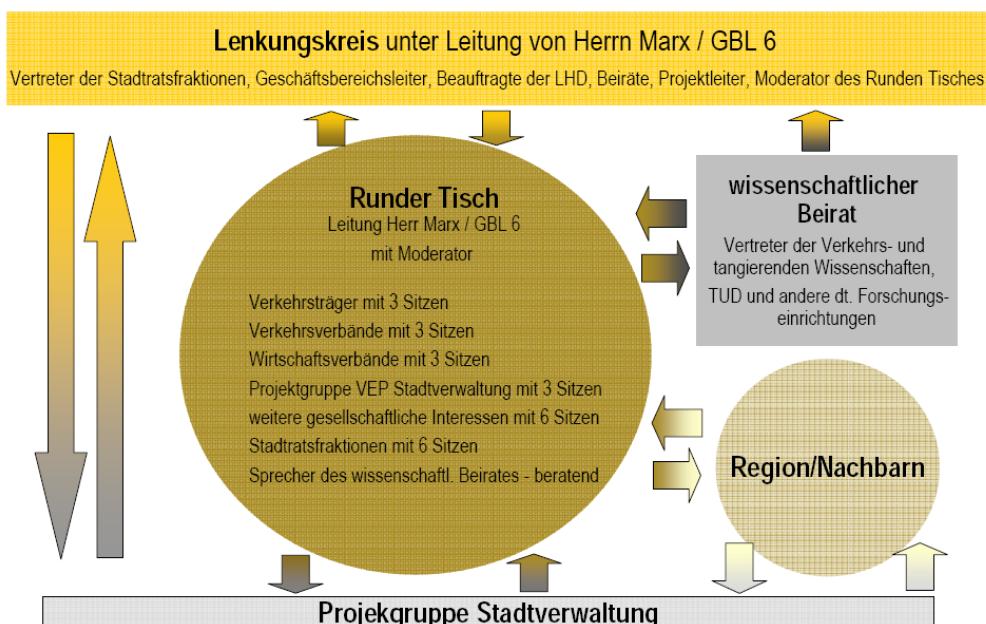
- Dresdner Mobilitätsstrategie
- Infrastrukturprogramm VVO/ Stadtbahnprogramm 2010/ 2011
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept 2002 mit 3. Entwicklungsbericht 2009
- Konzept Reisebuspark- und –leitsystem 2004
- Lkw-Führungskonzept 2007

- Luftreinhalte- und Aktionsplan 2011
- Masterplan Lärmminderung 2009
- Nahverkehrsplan Verbundraum Oberelbe Entwurf 2010
- P+R – Konzept 2001
- Planungsleitbild Innenstadt 2007
- Radverkehrskonzept Innenstadt 2007
- Stadtratsbeschluss zu Zielen der Dresdner Verkehrsentwicklung bis 2025 von 2011
- Verkehrsberuhigung Innenstadt 2007
- Verkehrskonzept 2003
- Verkehrssicherheitskonzept 2005
- Zentrenkonzept 2006

1.2 Der Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden

Um den Ansprüchen innovativer und zeitgemäßer kommunaler Verkehrsplanung zu genügen, wurde seitens der Stadtverwaltung für den Verkehrsentwicklungsplan Dresden eine Arbeitsstruktur entwickelt, die sowohl die fachliche Qualität und ein effektives Zeitmanagement sichert als auch eine Vielzahl von Akteuren sowie interne und externe Kompetenzträger beteiligt. Die folgende Grafik zeigt die Organisationsstruktur des Prozesses:

Organisationsstruktur

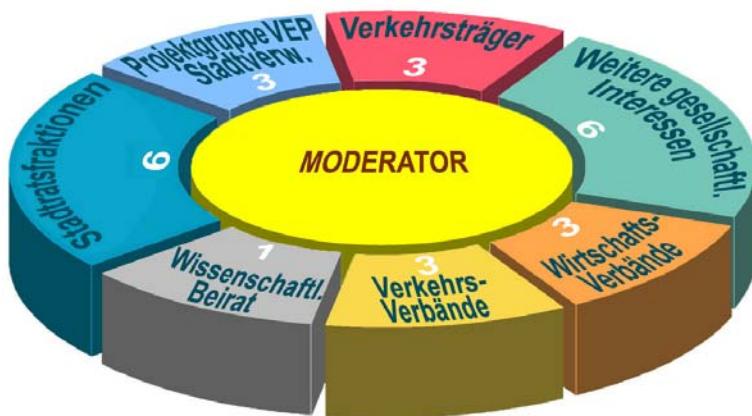


Grafik 1: Grafik der Organisationsstruktur des VEP Dresden 2025plus
Quelle: Stadtverwaltung Dresden

Die Erarbeitung des VEP Dresden 2025plus erfolgt mit maßgeblicher Unterstützung folgender Arbeitsgremien:

- Runder Tisch
- wissenschaftlicher Beirat
- Lenkungskreis
- Runder Tisch der Region bzw. Nachbarn
- Projektgruppe der Stadtverwaltung Dresden.

Der Runde Tisch bietet dabei die weitestgehende Einbindung von gesellschaftlichen Akteuren mit umfassenden Kompetenzen aber auch Interessen. Diese äußerten sich in der Formulierung von 4 integrierten verkehrlichen Leitzielen als Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes, die vom Stadtrat verifiziert und beschlossen worden sind. Zudem sind seitens des Runden Tisches umfassende Zuarbeiten zu Defiziten und Entwicklungszielen benannt wurden, die in die Analysen eingeflossen sind.



Grafik 2: *Zusammensetzung des Runden Tisches*
Quelle: Stadtverwaltung Dresden

In die Erarbeitung wurden zudem durch intensive, individuelle Fachgespräche die Nachbargemeinden sowie die angrenzenden Kreise in den Prozess eingebunden. Deren Hinweise sind ebenfalls ein Bestandteil der Analyse.

2. Gliederungspunkte der Analyse und Grundlagen der Kurzfassung

Die ausführliche Analyse mit einem Umfang von über 100 Seiten und ca. 70 Grafiken, Tabellen und Bildern liegt mit gleichem Arbeitsstand wie diese Kurzfassung vor. Die Kurzfassung enthält ausgewählte, wesentliche Erkenntnisse und beschreibt diese in 50 Stichpunkten, unterstellt mit einigen Grafiken und Beispielen. Die Kurzfassung verzichtet dabei auf die methodische Herleitung.

Die Kurzfassung gliedert sich in folgende Punkte:

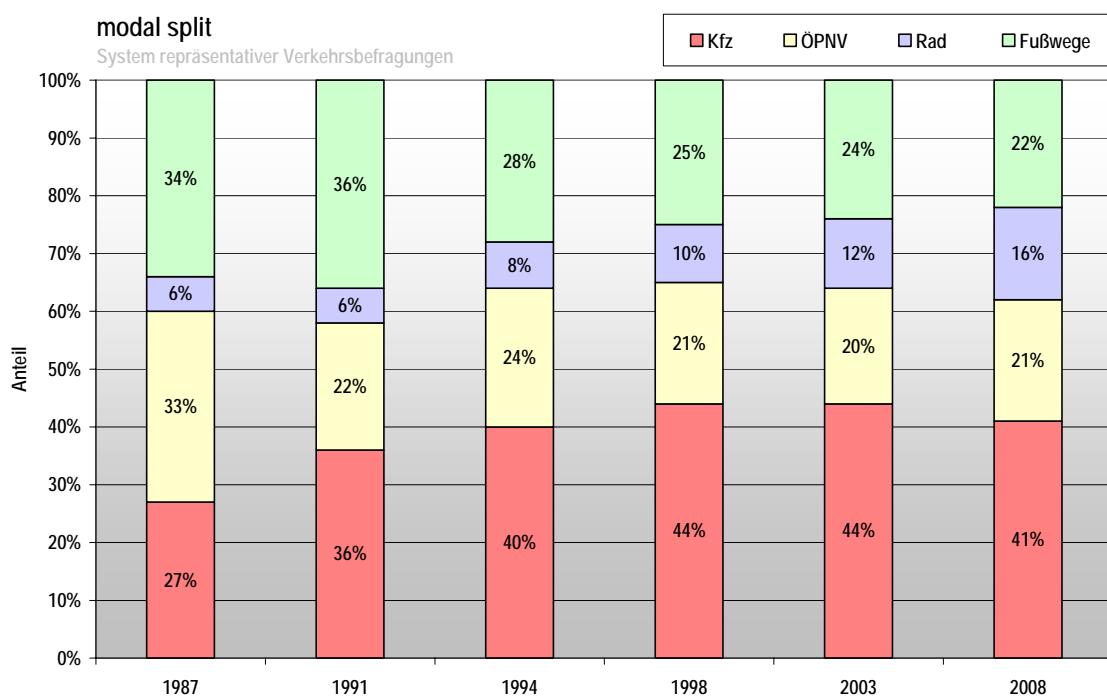
- Stadtentwicklung und Mobilität
- Überregionale Anbindung
- Straßennetz
- Verkehrssicherheit
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Öffentlicher Personennahverkehr
- Radverkehr/ Fußgängerverkehr
- Telematik/ Verkehrssystemmanagement
- Verkehr und Umwelt
- Barrierefreiheit und Teilhabe
- Innovative Mobilität
- Stadtqualität und Straßenraumgestaltung

Das Fazit des Analyseberichtes wurde als letztes Kapitel wortgleich in die Kurzfassung übernommen.

3. Ausgewählte Ergebnisse der Analysen in 50 Stichpunkten

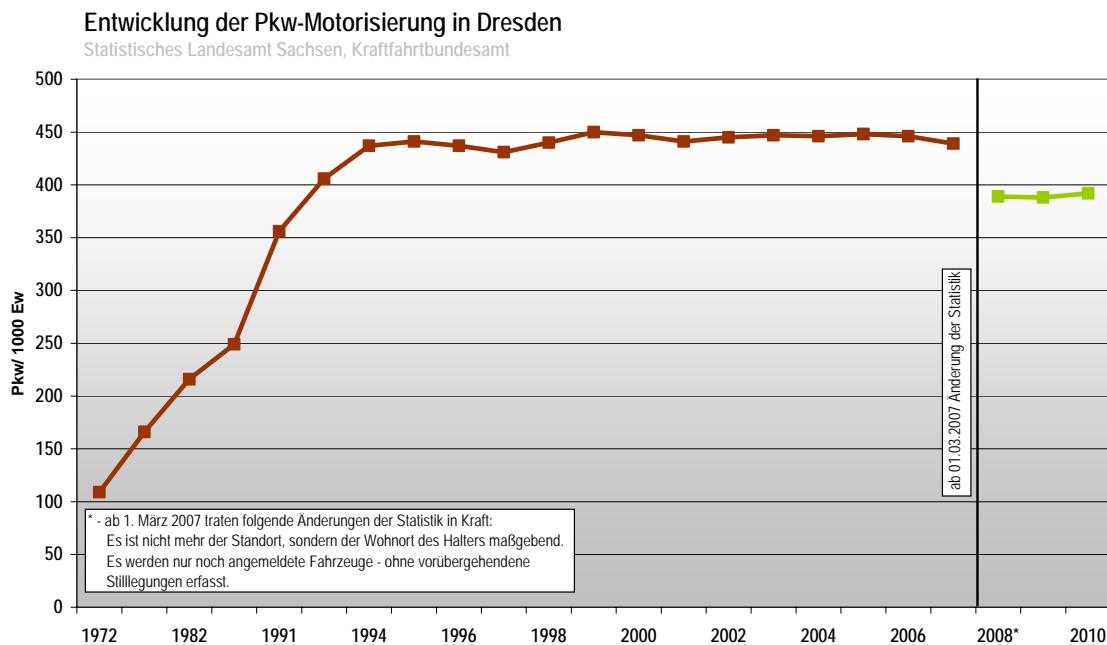
3.1 Stadtentwicklung und Mobilität

- 1) Die Entwicklung des Ballungsraumes Dresden ist in den vergangenen Jahren durch Reurbanisierungsprozesse gekennzeichnet. Diese Trends setzen sich nach den aktuellen Prognosen auch zukünftig fort. Dresden ist eine wachsende Stadt mit einem stabilen Umland in einer schrumpfenden Region.
- 2) Trotz Bevölkerungswachstum werden langfristig auch in Dresden demografische Alterungsprozesse überwiegen. Kurzfristig ist durch steigende Geburtenzahlen aber mit Zunahmen besonders im Ausbildungsverkehr zu rechnen.
- 3) In den vergangenen 10 Jahren sind deutliche Veränderungsprozesse der Mobilität der Einwohner zu verzeichnen. Eine Stabilisierung der ÖPNV-Anteile und eine deutliche Erhöhung der Radverkehrsanteile gehen einher mit weiteren leichten Rückgängen im Fußverkehr sowie einer deutlichen Abnahme des Pkw-Verkehrs.



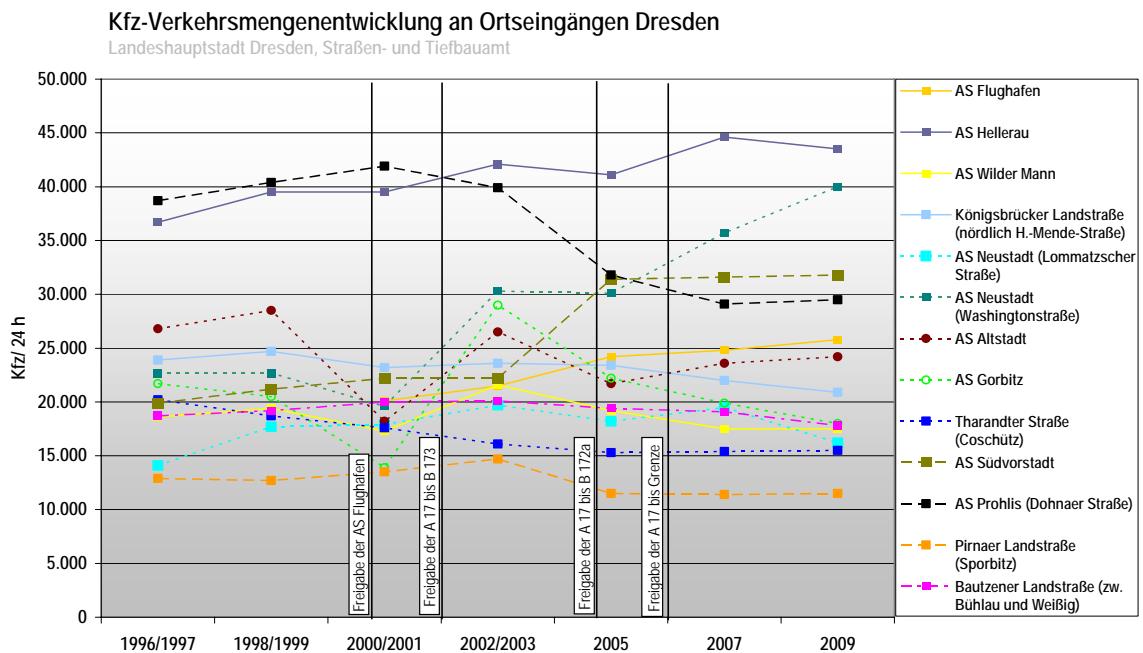
Grafik 3: Modal split im Gesamtverkehr Dresdens seit 1987

- 4) Die durchschnittlichen Wegeweiten im Pkw-Verkehr sind deutlich zurückgegangen, was zu einer geringeren spezifischen Verkehrsleistung führte. Hingegen wird das Fahrrad öfter und für deutlich weitere Wege genutzt.
- 5) Wachsende Verkehrsleistungen sind insbesondere durch die öffentlichen Verkehrsmittel und den Radverkehr aufgefangen worden. Die Verkehrsleistung im Radverkehr hat sich etwa verdreifacht!
- 6) Seit über 15 Jahren ist eine Stagnation der Motorisierung mit Pkw zu verzeichnen.



Grafik 4: Entwicklung der Pkw-Motorisierung in Dresden

- 7) In der Überlagerung der verschiedenen Einflussfaktoren sind trotz des Bevölkerungswachstums der vergangenen Jahre, der erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung sowie der deutlichen Zunahme der Einkaufsflächen keine signifikanten Zunahmen des Kfz-Verkehrs im Straßennetz zu verzeichnen.



Grafik 5: Verkehrsmengenentwicklung an den Zufahrtsstraßen nach Dresden

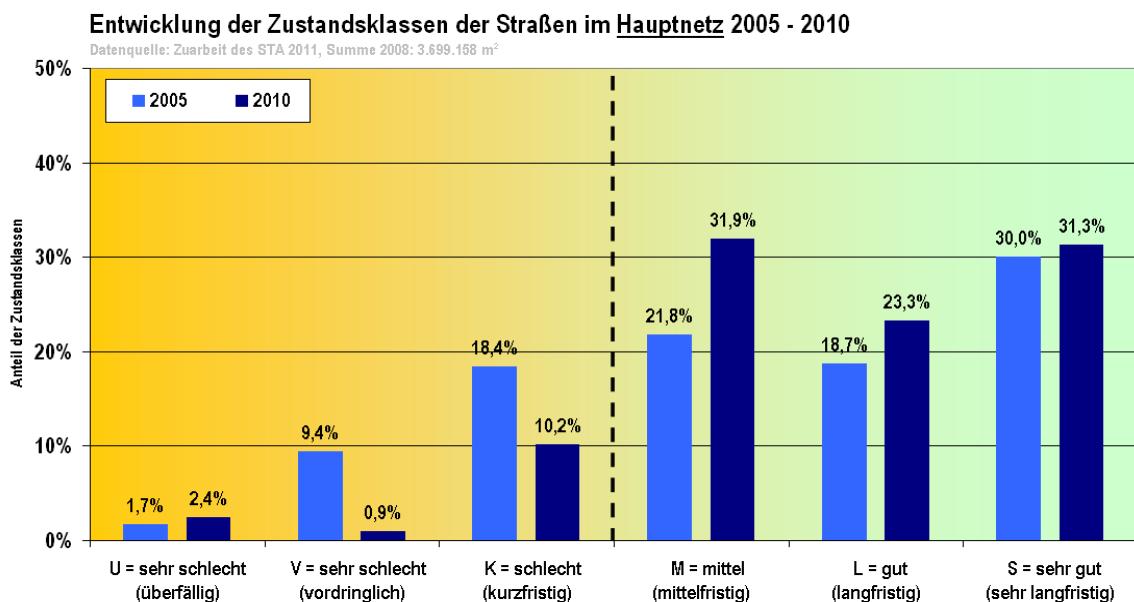
- 8) Die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung in Dresden war begleitet von einem gleichzeitigen Rückgang des Lkw-Verkehrs. Nur ein Teil dieses Rückgangs ist durch die Entlastung in Folge der A 17 erklärbar.

3.2 Überregionale Anbindung

- 9) Die überregionale Anbindung der Stadt im Bereich des Kfz-Verkehrs sowie des Flugverkehrs und der Binnenschifffahrt wird als sehr gut eingeschätzt.
- 10) Deutliche Defizite sind bei den Anbindungen im Bahn-Fernverkehr insbesondere nach Berlin, Leipzig (Frankfurt/ München), Prag und Breslau sowie perspektivisch im Eisenbahngüterverkehr (Auflassung Friedrichstadt, Kapazitäten, Elektrifizierung) zu verzeichnen.

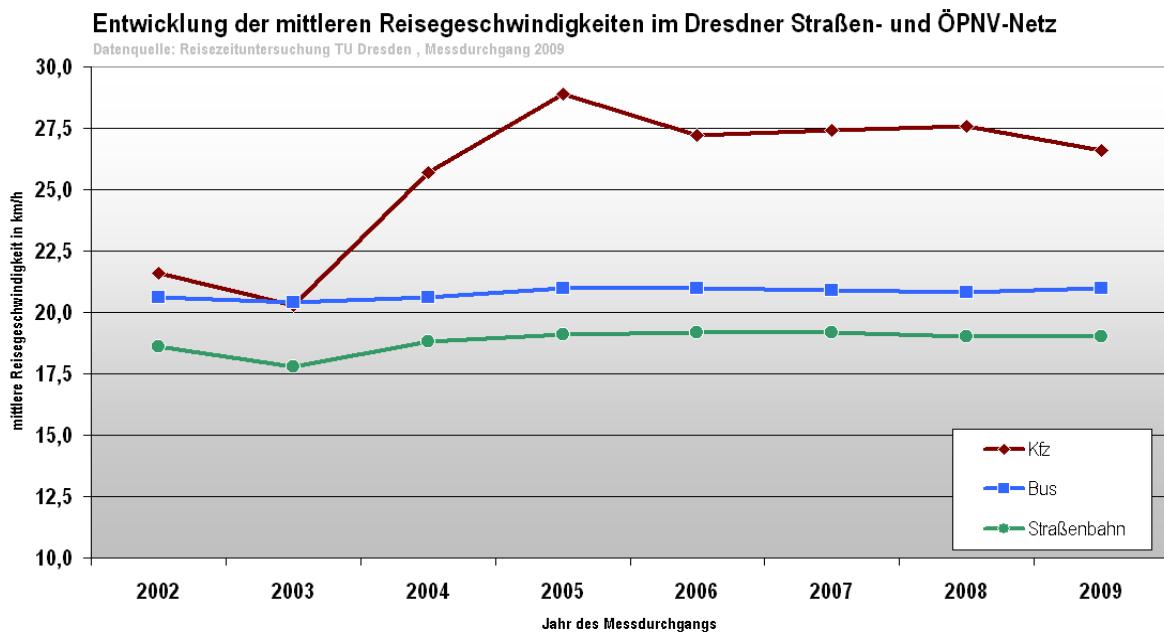
3.3 Straßennetz

- 11) Das kommunale Straßennetz wurde in der Vergangenheit ausgebaut und hinsichtlich seiner verkehrlichen und seiner baulichen Zustände durch umfassende Investitionen von bis zu 80 Mio. Euro jährlich kontinuierlich verbessert. Dabei wurden die Investitionen zwar auf das Hauptnetz fokussiert aber dennoch konnten auch im Nebennetz Verbesserungen realisiert werden.



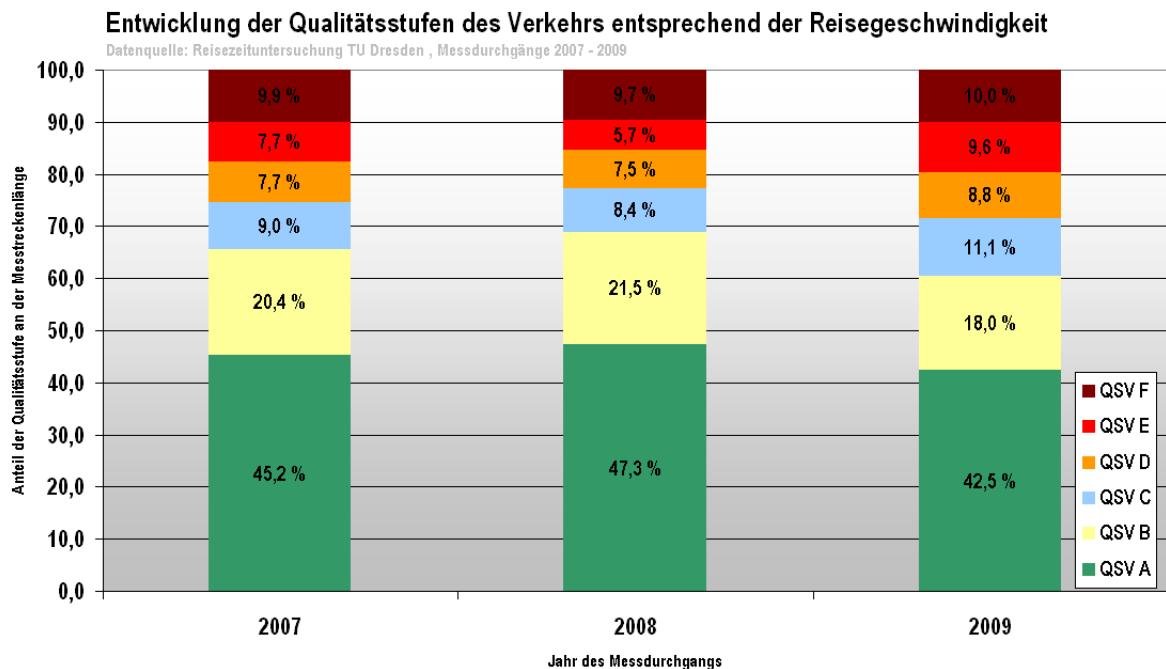
Grafik 6: Entwicklung der Zustandsklassen der Straßen im Hauptnetz 2005 - 2010

- 12) Die erzielten Reisezeiten und die gemessenen verkehrlichen Qualitäten haben sich in den letzten 10 Jahren positiv entwickelt, auch wenn es im Übergang 2008 – 2009 zu leichten Rückgängen kam (2009 u.a.: „Dauerbaustelle“ Bautzener Straße im Zusammenhang mit dem Bau der Waldschlößchenbrücke, keine Linie 11 nach Bühlau, deutlicher Mehrverkehr im Bereich Striesen-Ost/ Blasewitz/ Loschwitz).



Grafik 7: Entwicklung der mittleren Reisegeschwindigkeiten im Straßen- und ÖPNV-Netz

- 13) Die Reisegeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr liegen deutlich über denen des ÖPNV – auch im Innenstadtbereich und trotz der punktuellen Bevorrechtigung des ÖPNV an Knotenpunkten.
- 14) Ca. 80 % des Dresdner Straßennetzes erreichen hinsichtlich der Abwicklung Kfz-Verkehrs bereits heute die Qualitätsstufe D. Bestimmte Strecken und Knoten weisen aber regelmäßige Überlastungen auf (z.B. die Bereiche Grundstraße/ Naumannstraße/ Blaues Wunder, Watasplatz/ Karcherallee, Leipziger Straße in Mickten, Käthe-Kollwitz Ufer/ Albertbrücke, Schäferstraße/ Weißenitzstraße).

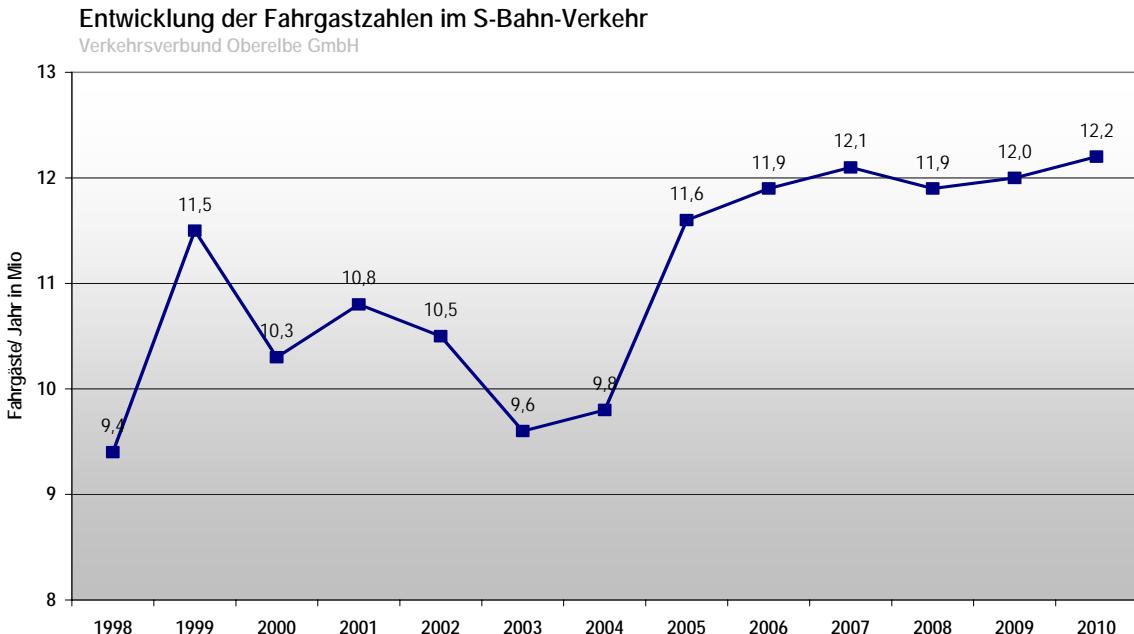


Grafik 8: Entwicklung der Qualitätsstufen des Verkehrs entsprechend der Reisegeschwindigkeit

- 15) Eine tangentiale Innenstadterschließung ist für Dresden von hoher Bedeutung, um zentrale Bereiche verkehrlich zu entlasten. Der 26er-Ring ist nicht in allen Bereichen dazu optimal geeignet (z.B. mangelnde direkte Anbindung an St.-Petersburger-Straße, Lennéstraße zu weit vom Zentrum abgerückt)

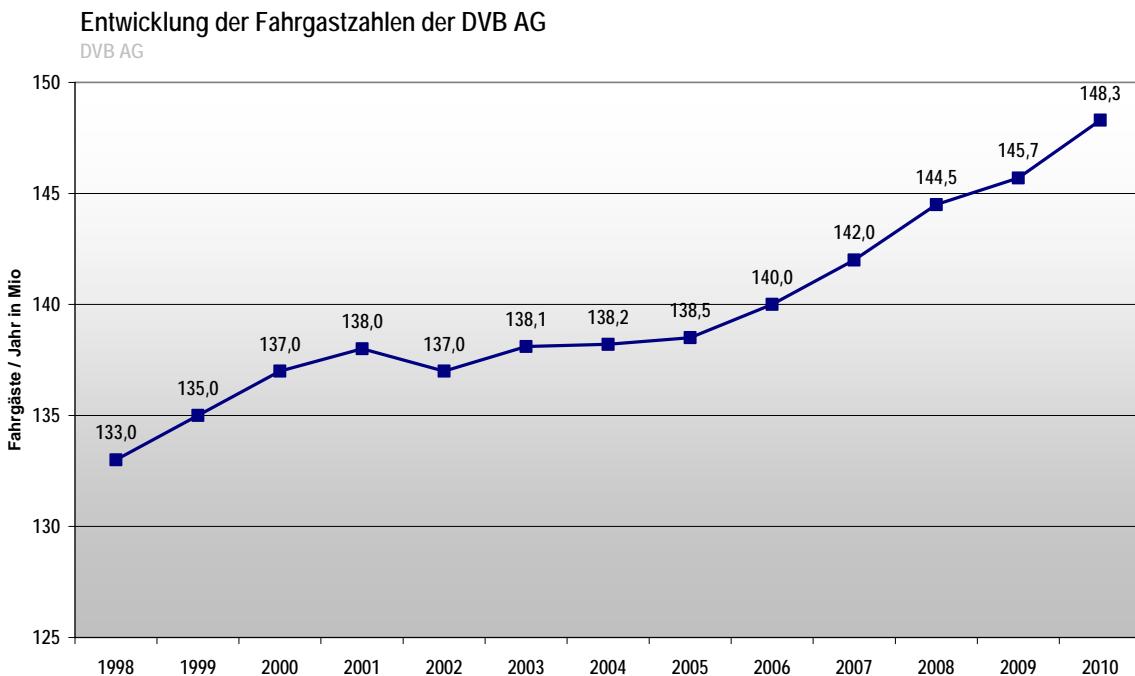
3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

- 16) Investitionen in Betrieb und Infrastruktur des ÖPNV haben Dresden vor einem „Verkehrskollaps“ insbesondere im Bereich der Berufspendler bewahrt. Die Nutzerzahlen der DVB steigen trotz sinkender Zuschüsse, steigender Fahrpreise und der Reisezeitnachteile weiter an.
- 17) Die nachhaltigen Effekte des Ausbaus der S-Bahn zeigen sich darin, dass trotz deutlich steigender Pendlerzahlen (+10.000/ Tag seit dem Jahr 2000) keine spürbare Zunahme der Quell- und Zielverkehrsströme mit Pkw nach Dresden erfolgte.



Grafik 9: Entwicklung der Fahrgastzahlen im S-Bahn-Verkehr

- 18) Der ÖPNV mit Bus und Straßenbahn kann abgesehen von einigen Stadtbereichen (z.B. nördliche Neustadt, Teile Striesens, Bereich Bremer Straße) als weitgehend flächendeckend angesehen werden.
- 19) Bei der S-Bahn bestehen allerdings durch noch fehlende Haltepunkte Erschließungs- und Effektivitätsdefizite (z.B. Bischofsplatz, Olbrichtplatz, Strehlener Platz, Nossener Brücke). Ähnliches gilt für die Bahnabbindung im Dresdner Westen.



Grafik 10: Entwicklung der Fahrgastzahlen der DVB AG

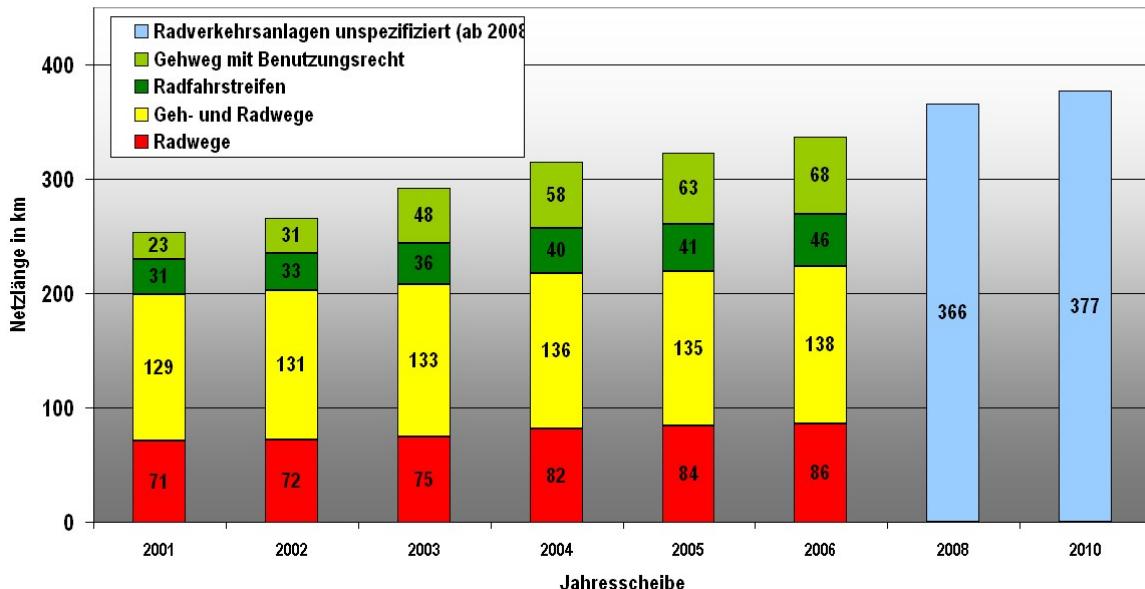
- 20) Es zeigt sich, dass Fahrgastgewinne auch durch andere Faktoren wie Reisezeit, z.B. durch Barrierefreiheit, Zuverlässigkeit, Komfort und Sicherheit dazu gewonnen werden können.
- 21) Trotz umfassender Beschleunigungsmaßnahmen weist die Straßenbahn im Vergleich zum Kfz-Verkehr deutliche Reisezeitnachteile auf, die aber zu großen Teilen systembedingt sind (Fahrgeschwindigkeiten, Fahrzeugfolge, Erschließungsdichte, Haltezeiten) und nur noch begrenzt auf noch fehlende Priorisierung des ÖPNV an Knotenpunkten bzw. LSA oder durch Kfz im Gleisbereich zurückgeführt werden können.

3.5 Fußgänger- und Radverkehr

- 22) Besonders die Erlebbarkeit der Innenstadt für Touristen, Kunden und Gäste stellt hohe Anforderungen an den Fußgägerverkehr in Dresden – Nutzungskonflikte und starke Beeinträchtigungen bzw. Trennwirkungen bestehen z.B. im Bereich Sophienstraße/ Schlossplatz, Schillerplatz/ Körnerplatz, am Terrassenufer, am Dr.-Külz-Ring sowie an der St.Petersburger-Straße.
- 23) Die Etablierung der Grünverbindungen des Promenadenrings gemäß Innenstadtkonzept als zentrales Element der Gestaltung der Bereiche Marienstraße, Dr.-Külz-Ring und St.-Petersburger-Straße wurde noch nicht umgesetzt. Es bestehen noch einige deutliche Barrieren für den Fußgänger- und Radverkehr, besonders an den Randbereichen des Zentrums.
- 24) In den vergangenen Jahren ist das Radwegenetz umfangreich erweitert und qualifiziert worden, wobei auch eine Vielzahl von Radverkehrsanlagen im Mischverkehr mit Fußgängern entstanden.
- 25) Der Ausbau des Netzes und der Abstellanlagen im Radverkehr kann derzeit dennoch nicht mit der Dynamik der Radverkehrsentwicklung und den steigenden Anforderungen (u.a. Richtlinien) mithalten.

Netzlängenentwicklung Radverkehr 2001 - 2010

Quelle: Straßenverkehrsbericht und Zuarbeit STA 2011



Grafik 11: Netzlängenentwicklung Radverkehr 2001 – 2010 nach Anlagenart
(Datenbasis STA 2008: „Stadtverkehr in Dresden“ und aktuelle Daten, eigene Darstellung)

- 26) Durch intensivere Nutzung problematischer Anlagen in Mischform entstehen zunehmend auch Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, die die Attraktivität beider Verkehrarten beeinträchtigen.

3.6 Verkehrssicherheit

- 27) Dresden weist im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten überdurchschnittliche Sicherheitsdefizite auf.
28) Besonders im nicht-motorisierten Verkehr sind Sicherheitsdefizite zu verzeichnen, was insbesondere hinsichtlich des Wachstums des Radverkehrs kritisch ist.
29) Das nächtliche Abschalten von LSA stellt sich als wesentliches Defizit für die Dresden Verkehrssicherheit heraus.

3.7 Ruhender Kfz-Verkehr

- 30) Das zentrale und verkehrsabhängige Dresdner Parkleitsystem ist gut ausgebaut und verwaltet über 8.600 Stellplätze in der Innenstadt.
31) Außerhalb massiver Spitzen (z.B. an Adventssamstagen) stehen umfassende Stellplatzreserven zentrumsnah zur Verfügung – hohe Reserven weist u.a. die Tiefgarage am Hauptbahnhof auf.
32) Die sehr zielnahe Abstellung von Kfz im Zentrum (kurze Wege, hohe Kapazitäten in TG und PH) führt nicht zu einer Förderung des ÖPNV und einem Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens im Zentrum gemäß des erklärten Willens der Stadtpolitik.

- 33) Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in zentralen Bereichen unter Berücksichtigung von Anwohnerbelangen ist akzeptiert.
- 34) Im Zentrum ist ein Großteil der Stellplätze (insbesondere die in den Parkhäusern und Tiefgaragen) in privater Hand. Eine Koordinierung der Parkgebühren durch die Stadt ist daher nur bedingt möglich.
- 35) Im Veranstaltungsverkehr außerhalb des Zentrums fehlen derzeit Konzepte zum Management des ruhenden Verkehrs (z.B. Veranstaltungen in der Flutrinne Ostragehege)
- 36) Park+Ride-Anlagen an Bahnhöfen im Dresdner Umland werden in der Regel gut bis sehr gut angenommen.
- 37) Für Park+Ride innerhalb Dresdens besteht steigender Bedarf, der aber insbesondere im Dresdner Süden und Osten noch weitgehend ohne Angebote ist. Die Angebote in Bühlau und Prohlis werden gut angenommen – das Angebot in Kaditz eher schlecht.

3.8 Telematik/ Verkehrssystemmanagement

- 38) Die technischen Möglichkeiten der Dresdner Verkehrsmanagementzentrale im Echtzeitrouting, in der Verbindung von Fernverkehrsnetzen mit dem kommunalen Straßennetz, der Nutzung von Taxidaten sowie der Einbindung des ÖPNV sind beispielgebend in Deutschland.
- 39) Die technischen Möglichkeiten der Verkehrssteuerung werden in Dresden konsequent ausgebaut (VLZ, VAMOS) und orientieren sich vor allem an Qualitätsanforderungen im Kfz-Verkehr (Flüssigkeit, Kapazität) und steuerungstechnischen Anforderungen des ÖPNV.

3.9 Verkehr und Umwelt

- 40) Dresden hat sich verpflichtet, den jährlichen Ausstoß der klimarelevanten Schadgase pro Kopf bis spätestens 2050 auf 2,5 Tonnen CO2-Äquivalente zu senken. Im Ausgangsjahr 2005 lag der Wert für Dresden bei jährlich 10,1 t CO2-äq pro Einwohner. Die Zielerreichung soll durch eine Senkung der CO2-äq-Emissionen um 10 % aller 5 Jahre geschehen. Dies ist derzeit noch nicht absehbar¹.
- 41) Trotz positiver Trends werden derzeit die geltenden Umweltziele des Klimaschutzes noch nicht erreicht.
- 42) Auch in der Lärminderung besteht gegenüber allgemein anerkannten Zielwerten Handlungsbedarf.
- 43) Derzeit ergibt sich besonders aus der Luftreinhaltung ein erhebliches kurz- und mittelfristiges Handlungserfordernis für den Verkehrsbereich.

¹ Eine entsprechende Szenarienbildung im Verkehrskonzept ist mit den Bearbeitern des Energiekonzeptes, Teil Verkehr, abgestimmt.

3.10 Barrierefreiheit und Teilhabe

- 44) In zentralen Bereichen haben die Bemühungen um umfassende Barrierefreiheit Erfolge zu verzeichnen (insbesondere im ÖPNV und in der Straßenraumgestaltung). So verkehren in Dresden als eine der wenigen ostdeutschen Städte ausschließlich Niederflurstraßenbahnen.
- 45) Eine geschlechtliche Diskriminierung im Bereich Mobilität und Verkehr ist aus den vorliegenden Analyseunterlagen nicht abzuleiten, auch wenn geschlechterspezifische Aspekte zukünftig verstärkt Beachtung finden müssen.
- 46) Die Aspekte der demografischen Veränderungen werden in der Regel bei Planungen ausreichend berücksichtigt.
- 47) Zugänglichkeit und Teilhabe sind verkehrlich durch den Ausbaugrad des ÖPNV und die Radverkehrsinfrastruktur auch im weiteren Wohnumfeld weitgehend gesichert. Besonders das Entwicklungsziel einer kompakten Stadt ist geeignet, Mobilitätskosten zu senken und damit die Teilhabe von Menschen mit niedrigem Einkommen an sozialen und wirtschaftlichen Aktivitäten zu garantieren.

3.11 Innovative Mobilität

- 48) Durch die langjährigen Kooperationen mit der TU Dresden sowie der HTW liegen in Dresden aussagekräftige Daten zu Mobilität und Verkehrsentwicklung vor, die es wiederum erlauben, innovative Ansätze im Verkehrsbereich zu etablieren (z.B. Radverkehrsforschung, Verkehrsmanagement, betriebliches Mobilitätsmanagement, Carsharing, City-Logistik mit der Güterstraßenbahn).

3.12 Stadtqualität und Straßenraumgestaltung

- 49) Die Qualitäten der Straßenräume und eine verträgliche funktionale Mischung werden derzeit als Entscheidungskriterien für Bau- und Sanierungsmaßnahmen noch zu wenig genutzt (z.B. Bautzner Straße, Königsbrücker Straße als zwei der wenigen noch vorhanden „Großstadtstraßen“ mit Funktionsmischungen).
- 50) Es bestehen weiterhin unverträgliche verkehrliche Überformungen von Straßen- und Platzbereichen im Zentrum aber auch in anderen Stadtbereichen (Sophienstraße/ Schlossplatz, Terrassenufer, Wasaplatz, Altcotta, Mickten u.a.).

4. Erstes Fazit

Dresden verfügt über ein in seinen Grundzügen leistungsfähiges und auch den zukünftigen Anforderungen gerecht werdendes Verkehrssystem. Für die regionalen Verknüpfungen bestehen vor allem durch die Autobahnen und die noch im weiteren Ausbau befindliche S-Bahn und das Regionalbahnsystem hervorragende Voraussetzungen. Die innerstädtischen Verkehre können in den bestehenden Netzen weitgehend leistungsfähig abgewickelt werden.

Insbesondere in der Fernverkehrsanbindung durch die Bahn bestehen deutliche Defizite, deren Beseitigung aber weitgehend außerhalb der direkten Einflussmöglichkeiten der Stadt Dresden liegt.

Die als Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung benannte Entkopplung der weiteren erfolgreichen Wirtschaftsentwicklung sowie des Bevölkerungswachstums von der Zunahme des Kfz-Verkehrs wurde in Dresden in der Vergangenheit bereits erreicht. Trotz der aufgezeigten erfolgreichen Stadtentwicklung stagnieren die Verkehrsbelastungen im Straßennetz. Zusätzliche Verkehrsleistungen werden insbesondere durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes aufgefangen, was einerseits auf die verbesserten Angebote, andererseits aber auch auf einen Bewusstseinswandel der Dresdner Bürger in Bezug auf Mobilität, Lebensqualität und Umwelt zurückzuführen ist.

Hervorragende Datengrundlagen, die im Weiteren auch für ein qualitätsgerechtes Monitoring geeignet sind, belegen diese Prozesse eindeutig. Hier ist Dresden beispielgebend für andere Städte. Diese Spitzenposition sollte mit Unterstützung der Wissenschaft weiter ausgeformt und als Beitrag für eine starke Position der Stadt Dresden im Wettbewerb der europäischen Metropolen genutzt werden.

Schwerpunkt der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden muss es daher sein, diese positiven Trends in Bezug auf die beschlossenen Zielsetzungen aufzugreifen und im Sinne einer weiteren erfolgreichen Stadtentwicklung fortzuführen. Für die Verkehrsentwicklungsplanung werden daraus folgende Schwerpunktaufgaben abgeleitet:

- Weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV mit S-Bahn und Straßenbahn als Rückgrat als maßgeblichem Beitrag zur Erreichung der Umweltziele und modale Hinzugewinnung von Fahrgästen
- Weiterführung der Konsolidierung des Straßennetzes mit sukzessiver Beseitigung lokaler Problemstellen und Erreichbarkeitsdefizite bei gleichzeitigem Verzicht auf netzkapazitätssteigernde Ausbauten

- Umfassende Förderung des Radverkehrs (Anlagen, Abstellen, Kommunikation, Sicherheit) entsprechend seiner stark zunehmenden Bedeutung
- Konsequente Nutzung der Möglichkeiten des Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagements sowie sonstiger innovativer Ansätze für mehr Effizienz im Stadtverkehr
- Integrative Überlagerung städtebaulicher und verkehrlicher Ansätze zur Entlastung und verbesserten Erschließung der Innenstadt bei gleichzeitiger deutlicher Aufwertung des öffentlichen Raumes gemäß den Zielstellungen des Leitbildes Innenstadt - hierbei sind auch Überlegungen dazu erforderlich, wie unter Einbeziehung privater Akteure (insbesondere Parkhausbetreiber und Gewerbetreibende) innenstadtgerechte Mobilität besonders gefördert werden kann (Verkehrsmittel des Umweltverbundes, Elektromobilität, City-Logistik)
- Fokussierung der planerischen Aktivitäten auf den städtebaulichen und verkehrlichen Handlungsschwerpunkt Loschwitz/ Blasewitz (Erneuerung/ Ersatz „Blaues Wunder“), um in den erforderlichen Zeiträumen zu umsetzbaren und nachhaltigen Lösungsansätzen zu kommen
- Verbesserte Nutzung von Brachflächen in zentralen Bereichen mit sehr guter Erreichbarkeit, hoher ÖPNV-Gunst und kurzen Wegen (z.B. Bahnhof Mitte/ Weißeritzstraße oder Alter Leipziger Bahnhof) sowie entlang angebauter Hauptverkehrsstraßen (z.B. Königsbrücker Straße) durch innovative Konzepte, die ein attraktives Wohnen und Arbeiten trotz verkehrlicher Belastungen ermöglichen
- Sicherung wichtiger Optionen über den Betrachtungszeitraum 2025 hinaus (insbesondere potenzielle Brückenstandorte, differenziert nach Fuß/ Rad, ÖPNV, Kfz) in Bezug auf die absehbaren städtebaulichen Entwicklungen
- Einbeziehen ergänzender Aspekte in die Kosten-Nutzen-Bewertung kommunaler verkehrlicher Maßnahmen und Investitionen, insbesondere: minimale Folgekosten, Barrierefreiheit, Teilhabe aller Bevölkerungsschichten, Energieeffizienz, Ressourcenschonung, Emissionsbegrenzung und Verkehrssicherheit
- Erforschung der möglichen Potenziale hinsichtlich energieeffizienter, emissionsärmer und ressourcenschonender Stadtmobilität, die von modernen Verkehrs- und Mobilitätsformen ausgehen (z.B. Elektromobilität, Public Bikes, Carsharing, Car-to-go, Multimodale Informationsvernetzung, City-Logistik u.a.)
- Weiterführung der neuen und beispielgebenden Diskussionskultur im VEP-Prozess mit dem Ziel, große Mehrheiten für die zu beschließenden Konzepte und Maßnahmen zu gewinnen

Im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung ist im Weiteren die Erarbeitung von Szenarien und Maßnahmebündeln im Rahmen der Leitziele der Dresdner Verkehrsentwicklung geplant, die diese Schwerpunktaufgaben berücksichtigen können.