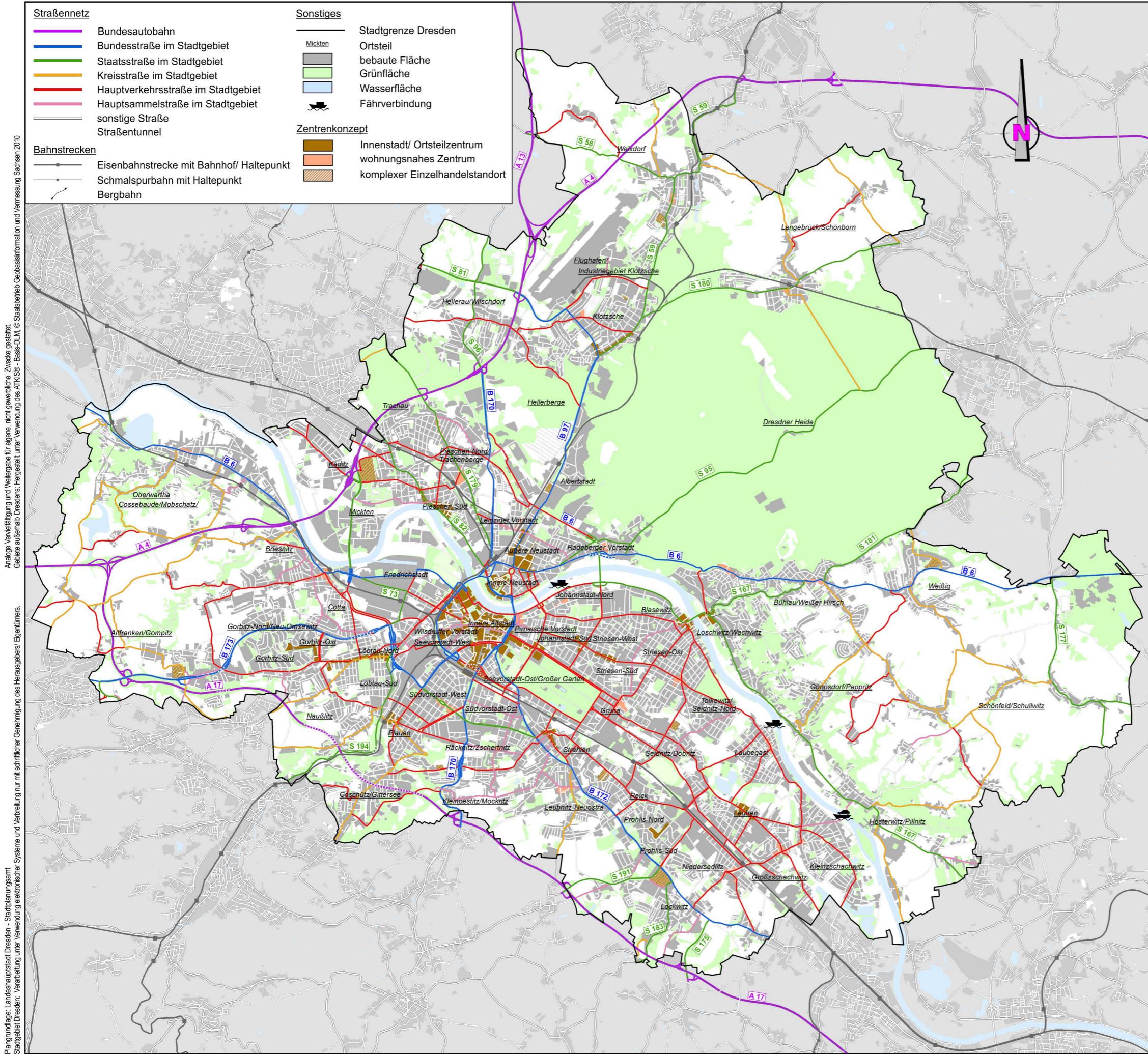


Abbildungen

Abbildungsverzeichnis

- Abbildung 1: Stadtstruktur mit bestehendem Straßennetz
- Abbildung 2: Stadtstruktur mit bestehendem ÖPNV-Netz
- Abbildung 3: Ausgewählte Defizitbereiche im Verkehrssystem
- Abbildung 4: „Sowieso-Maßnahmen“
Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss sowie geplante Maßnahmen externer Baulastträger
- Abbildung 5: Maßnahmen im Straßennetz
- Abbildung 6: Straßenkategorien und -klassifizierung auf Basis der Maßnahmen des VEP 2025
- Abbildung 7: Straßenkategorien und -klassifizierung auf Basis der Maßnahmen des VEP 2025
(mit textlicher Zuordnung)
- Abbildung 8: Ruhender Kfz-Verkehr
- Abbildung 9: Verkehrsberuhigung
- Abbildung 10: Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr mit Lkw-Vorrangnetz
- Abbildung 11: Maßnahmen im ÖPNV
- Abbildung 12: Erschließungswirkungen von Maßnahmen im Schienenverkehr
- Abbildung 13: Bestand und Entwicklung wichtiger ÖPNV-Schnittstellen
- Abbildung 14: Konzept Park+Ride
- Abbildung 15: Maßnahmen im Radverkehr
- Abbildung 16: Radkorridore Dresden
- Abbildung 17: Konzept Bike+Ride
- Abbildung 18: Maßnahmen im Fußgängerverkehr
- Abbildung 19: Stadtbereiche mit besonderem Handlungsbedarf aufgrund verkehrlich-stadträumlicher Konflikte
- Abbildung 20: Großstädtische Magistralen
- Abbildung 21: Wichtige Gebiete der Stadtentwicklung und Gunstgebiete für Nutzungsverdichtung an Schienenachsen
- Abbildung 22: Verkehrliche Flächenvorhaltung Kfz-Verkehr, Straßen und Wege
- Abbildung 23: Verkehrliche Flächenvorhaltung ÖPNV
- Abbildung 24: Zusammenstellung interkommunaler Maßnahmenansätze im Umfeld von Dresden



Stadtstruktur mit bestehendem Straßennetz

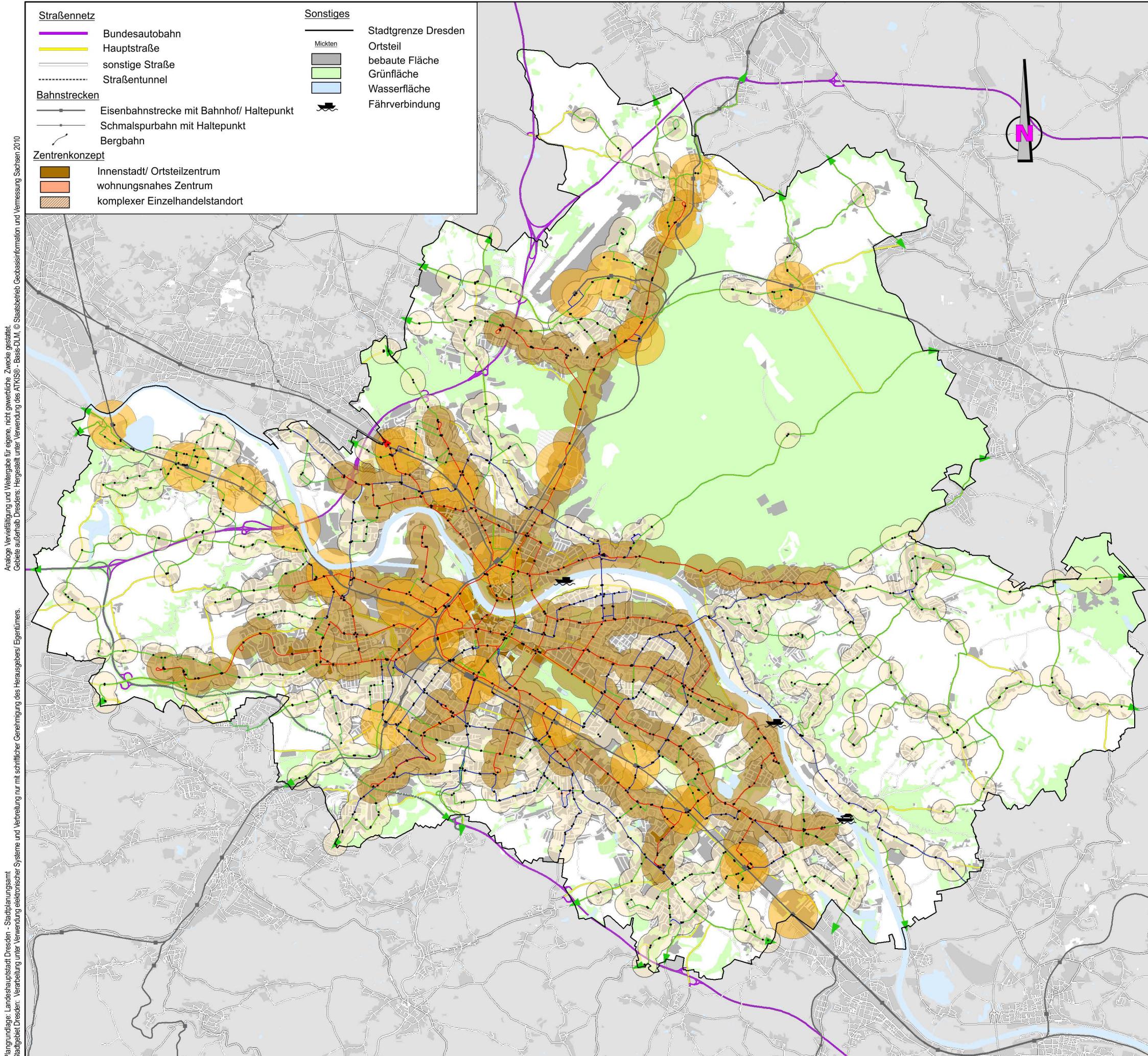
Abbildung 1



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

**Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Mobilität - Umwelt - Verkehr





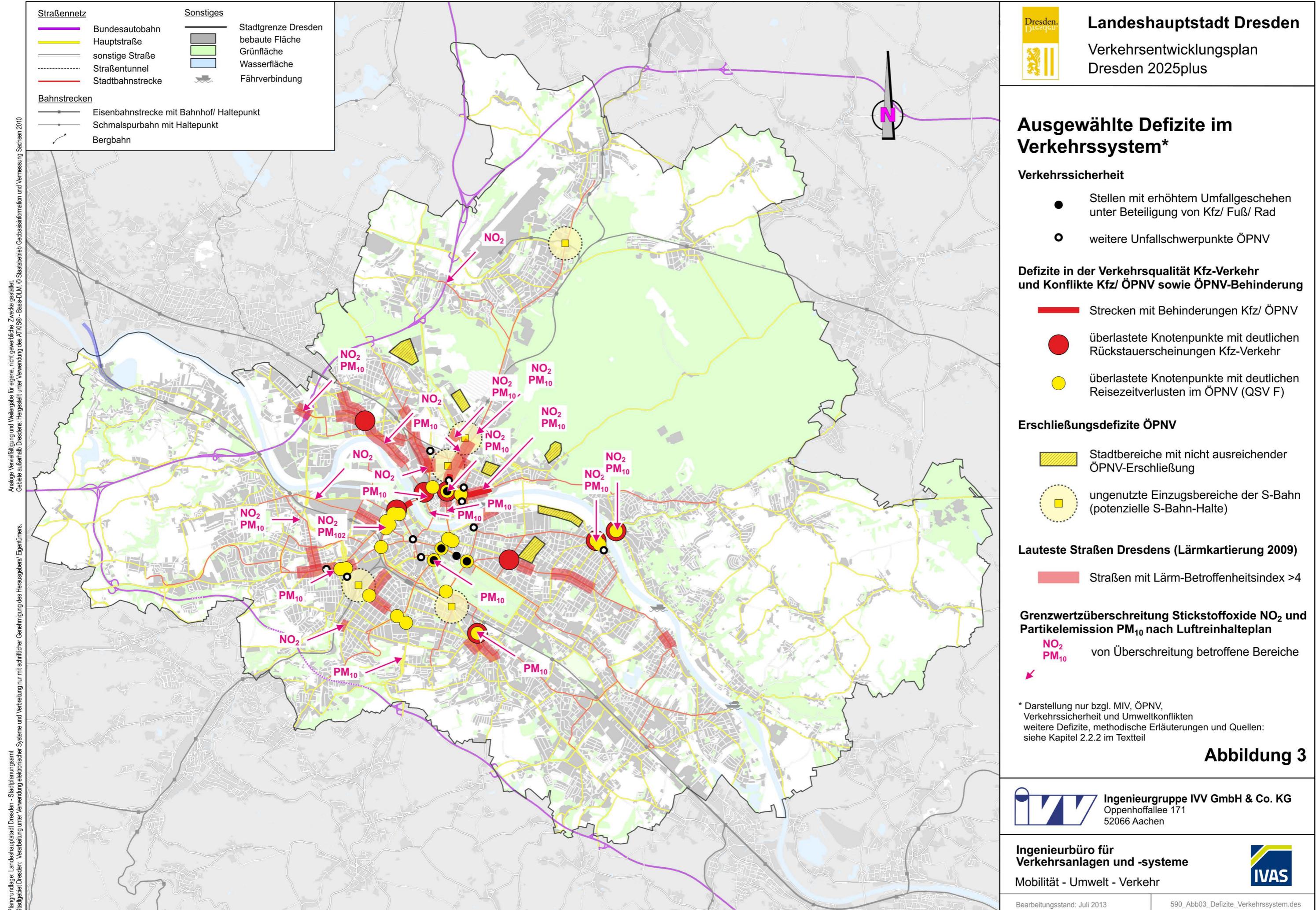
Stadtstruktur mit bestehendem ÖPNV-Netz mit Anpassungen im Busnetz durch Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke

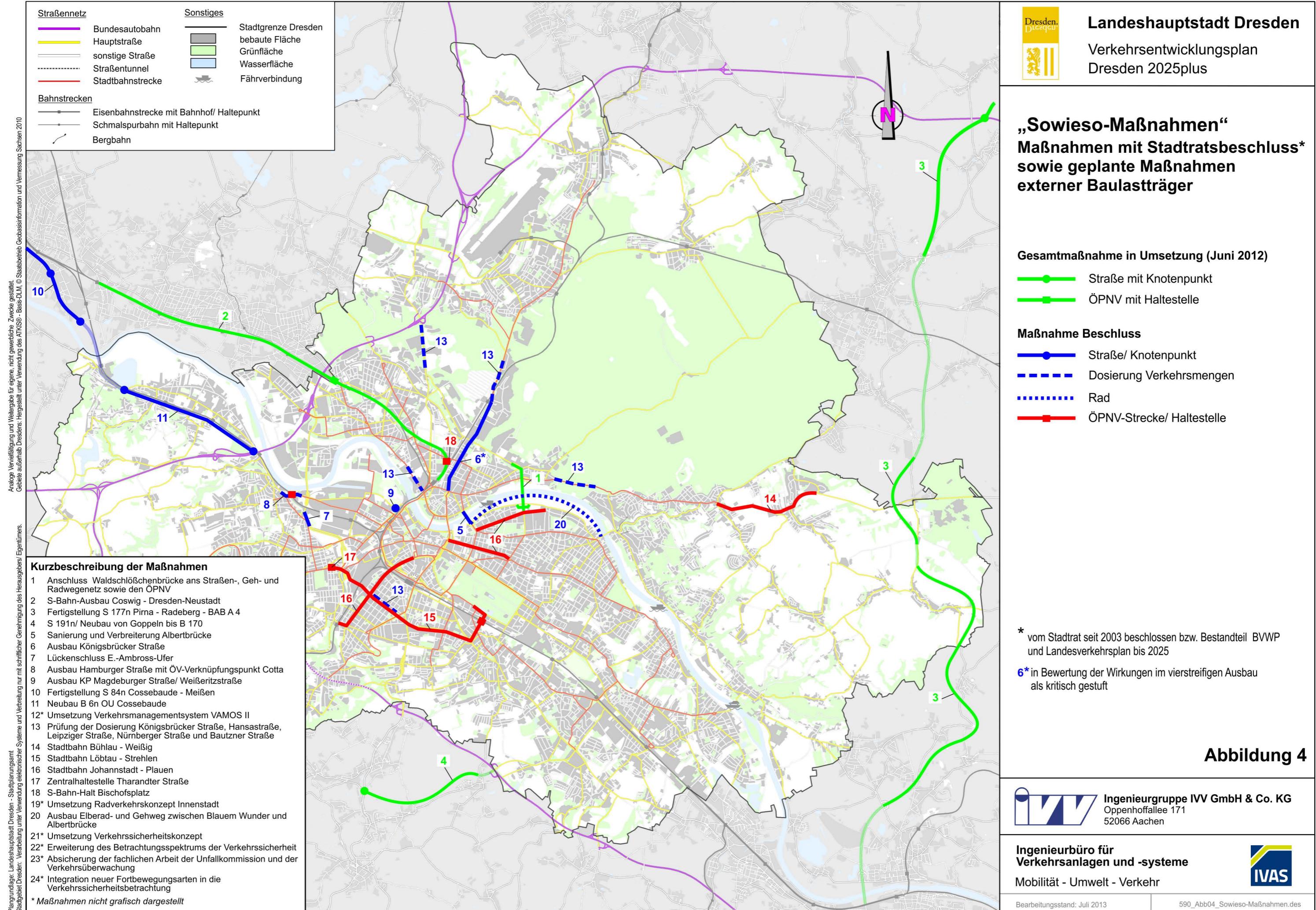
ÖPNV - vorhandenes Netz

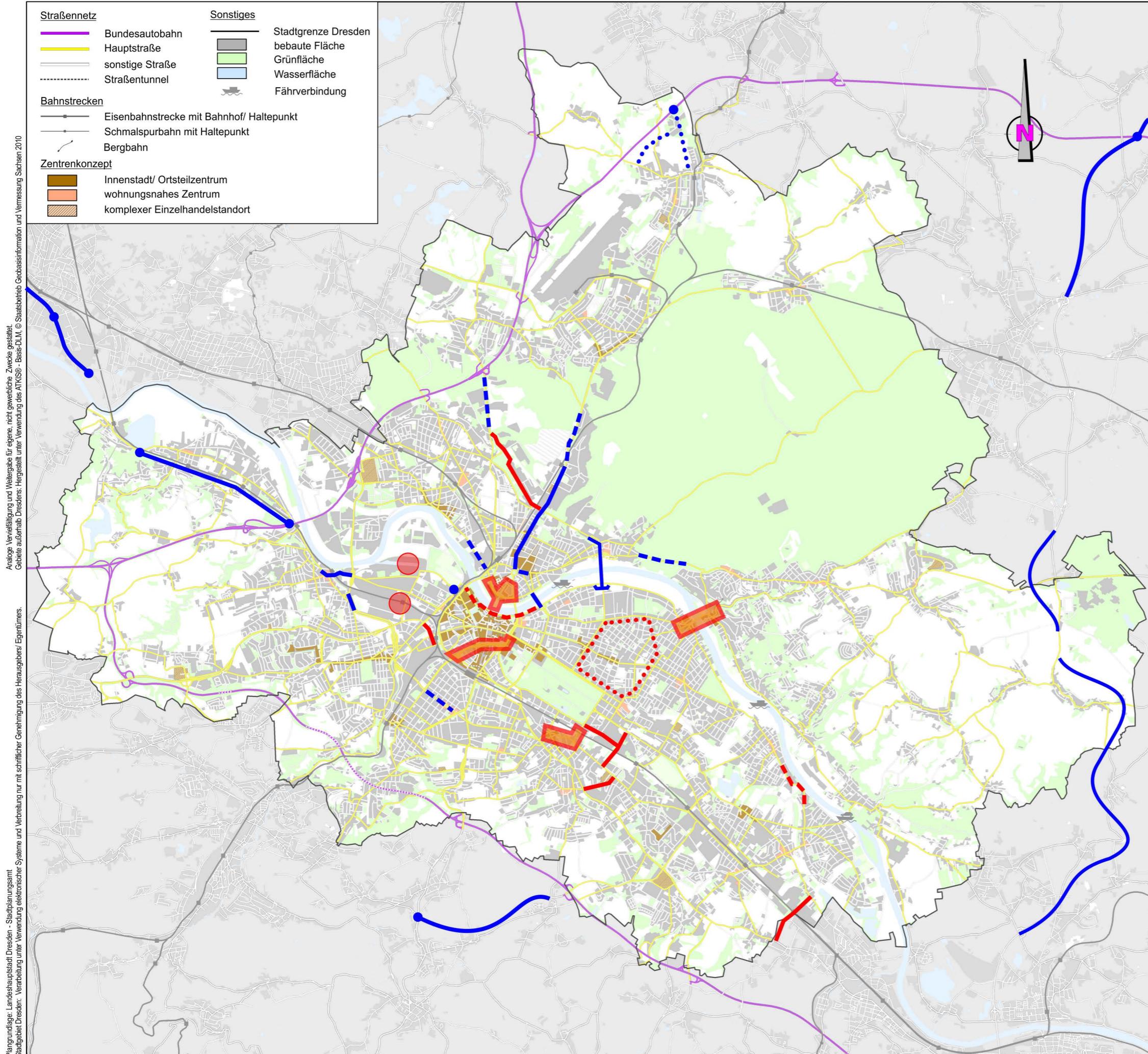
- Stadtbahn mit Haltestelle
- Bus mit Haltestelle (hochwertiges Angebot/ mind. 10-min-Takt)
- Bus mit Haltestelle (mittleres bzw. Grundangebot/ Takt > 10 min, inklusive Anruflinientaxi)

Einzugsbereiche

- Einzugsbereich S-Bahn ($R = 600$ m)
- Einzugsbereich Stadtbahn ($R = 300$ m/ 400 m)
- Einzugsbereich Bus ($R = 300$ m)







Maßnahmen im Straßennetz*

Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss sowie geplante Maßnahmen externer Baulastträger „Sowieso-Maßnahmen“

- Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss
- Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss
Straße/ Knotenpunkte bzw. Korridor
- - - Dosierung Verkehrsmengen nach Luftreinhaltungsplan

weitere Maßnahmen des VEP

- Bereiche für Neugestaltung des Straßenraumes
- Bereich für Nachuntersuchung
zur Wirkung der Waldschlößchenbrücke
- neue Straßenverbindungen
bzw. Ausbaustrecke als Korridore
- - - Einbindung von hochwasserbedingten
Straßensperrungen
in das Verkehrssystemmanagement
- Erhalt intermodaler Schnittstellen
Güterverkehr

* nur ortskonkret darstellbare Maßnahmen,
weitere Maßnahmen siehe Textteil, Kapitel 6.4

Abbildung 5

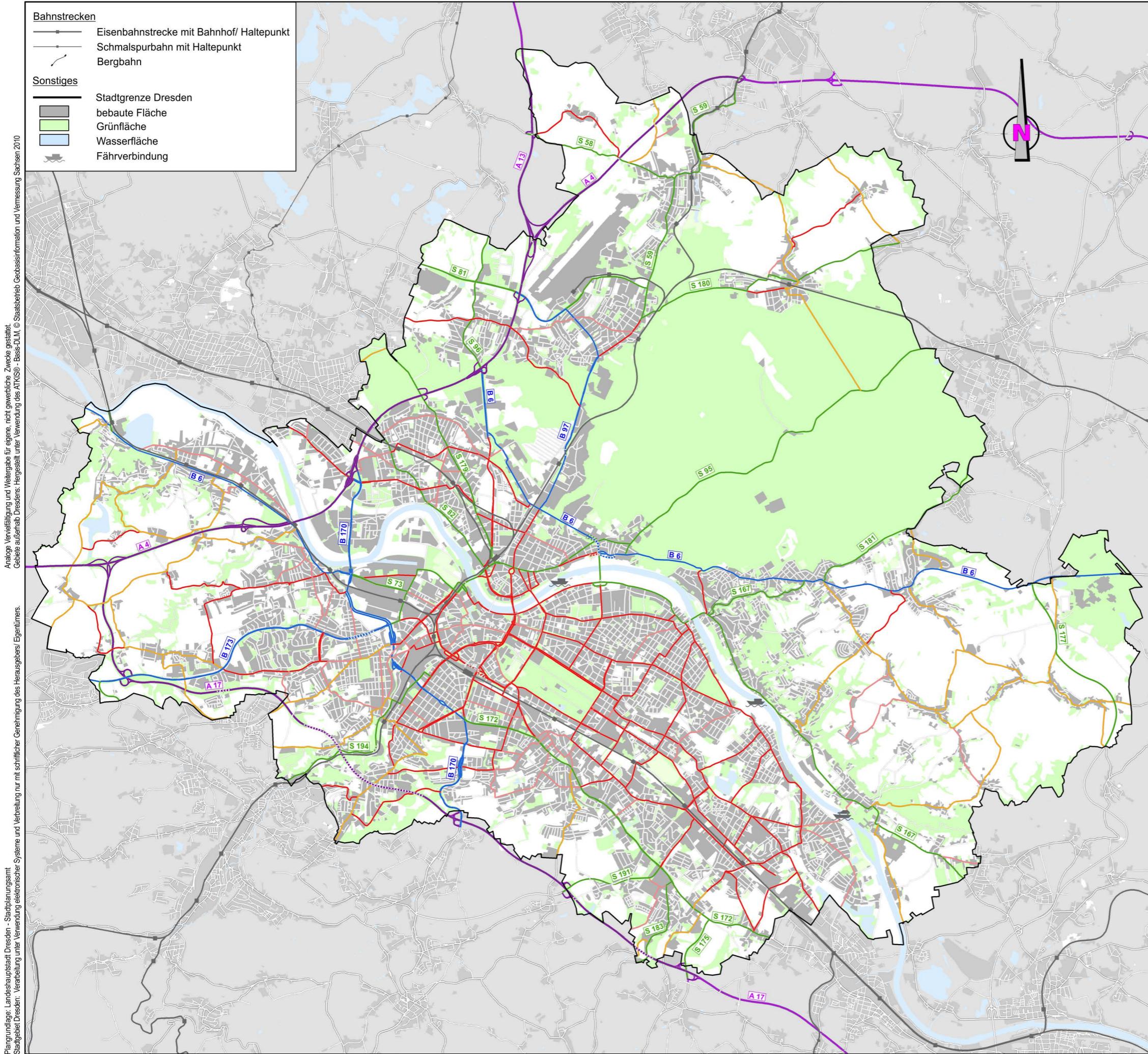
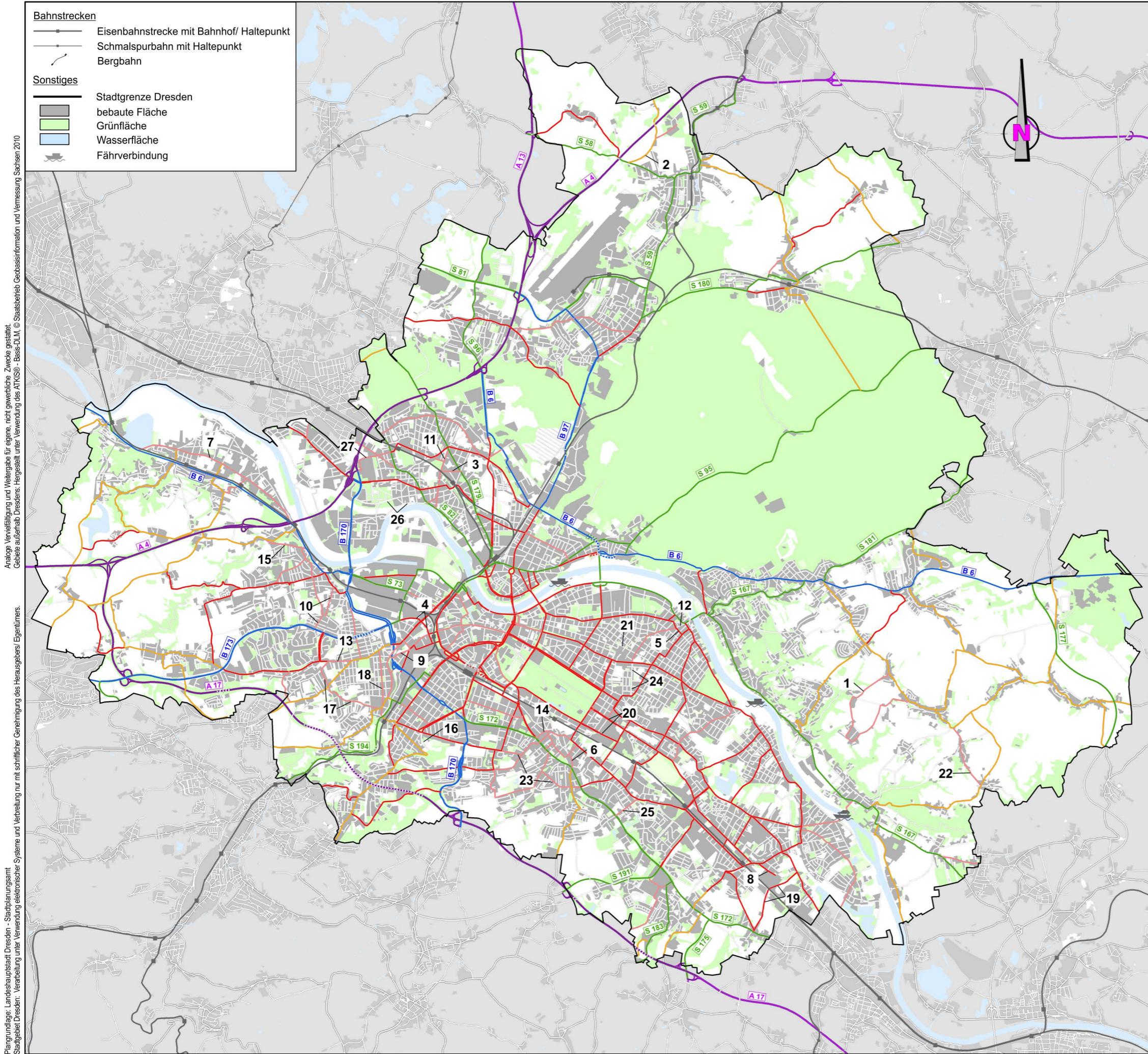


Abbildung 6

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

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Straßenkategorien und –klassifizierung auf Basis aller Maßnahmen des VEP 2025*

mit Nummerierung bzw. Markierung der Anpassungen gegenüber dem Verkehrskonzept 2003

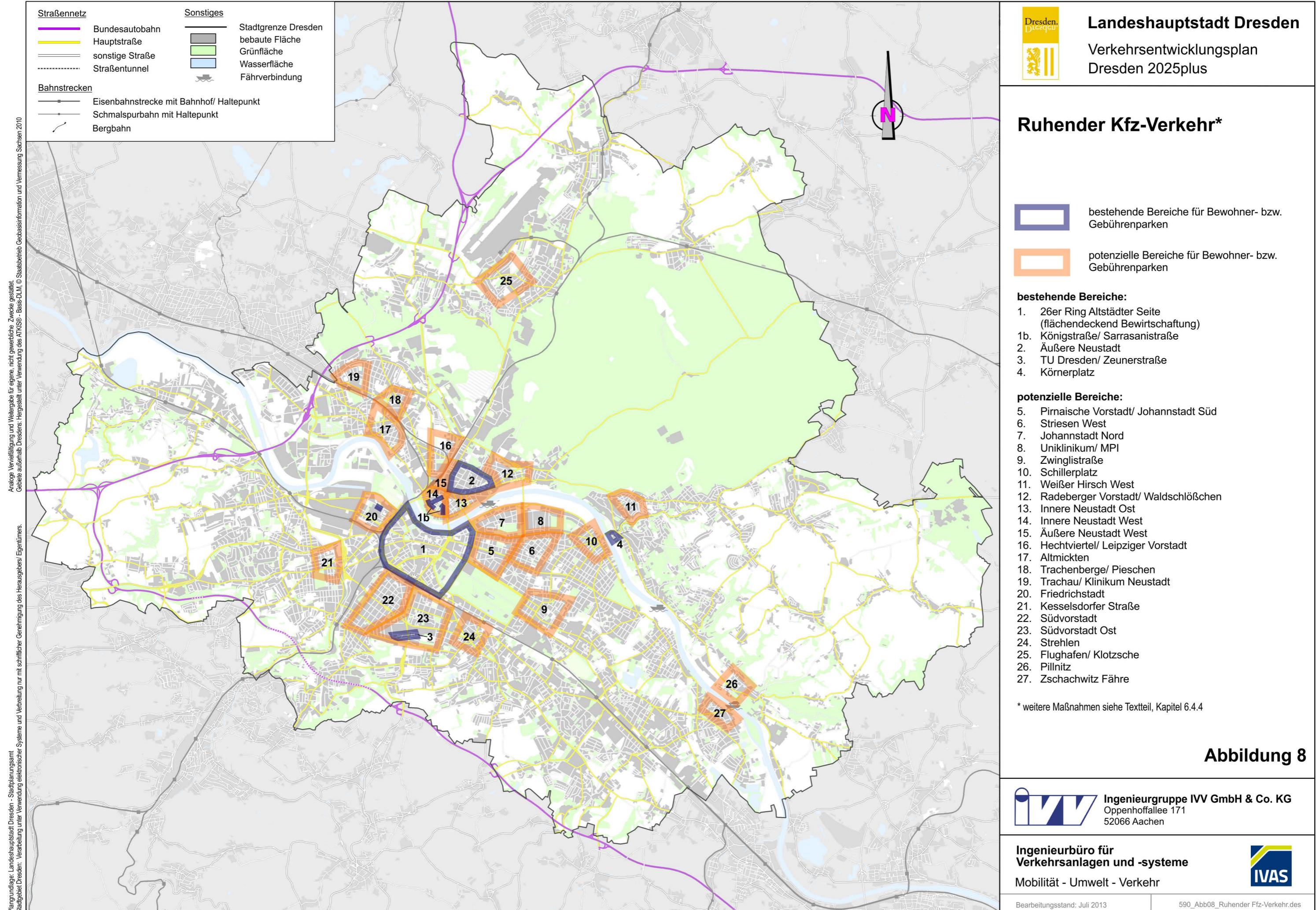
Straßennetz

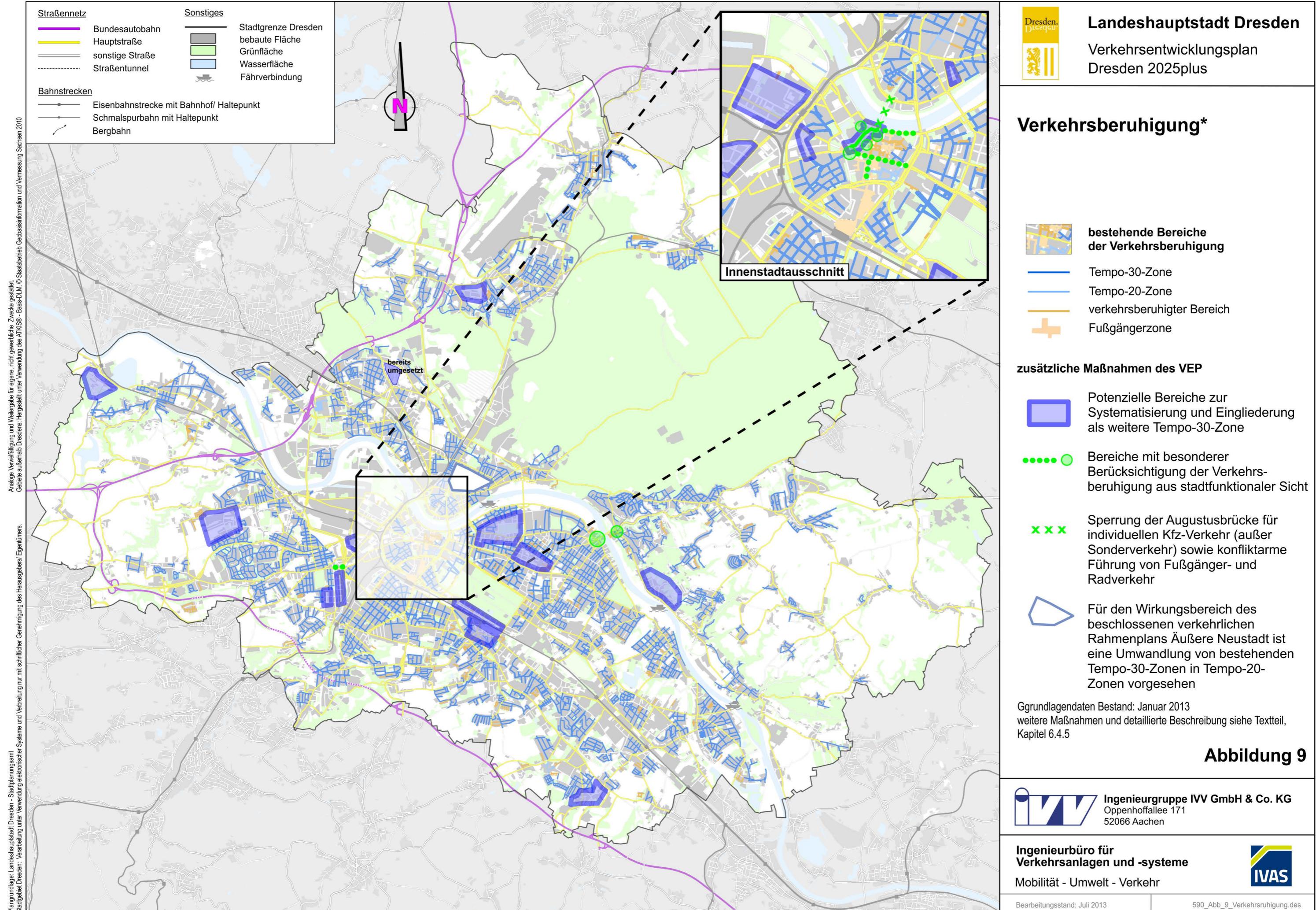
- Bundesautobahn
- Bundesstraße im Stadtgebiet
- Staatsstraße im Stadtgebiet
- Kreisstraße im Stadtgebiet
- Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet
- Hauptsammelstraße im Stadtgebiet
- sonstige Straße
- Straßentunnel

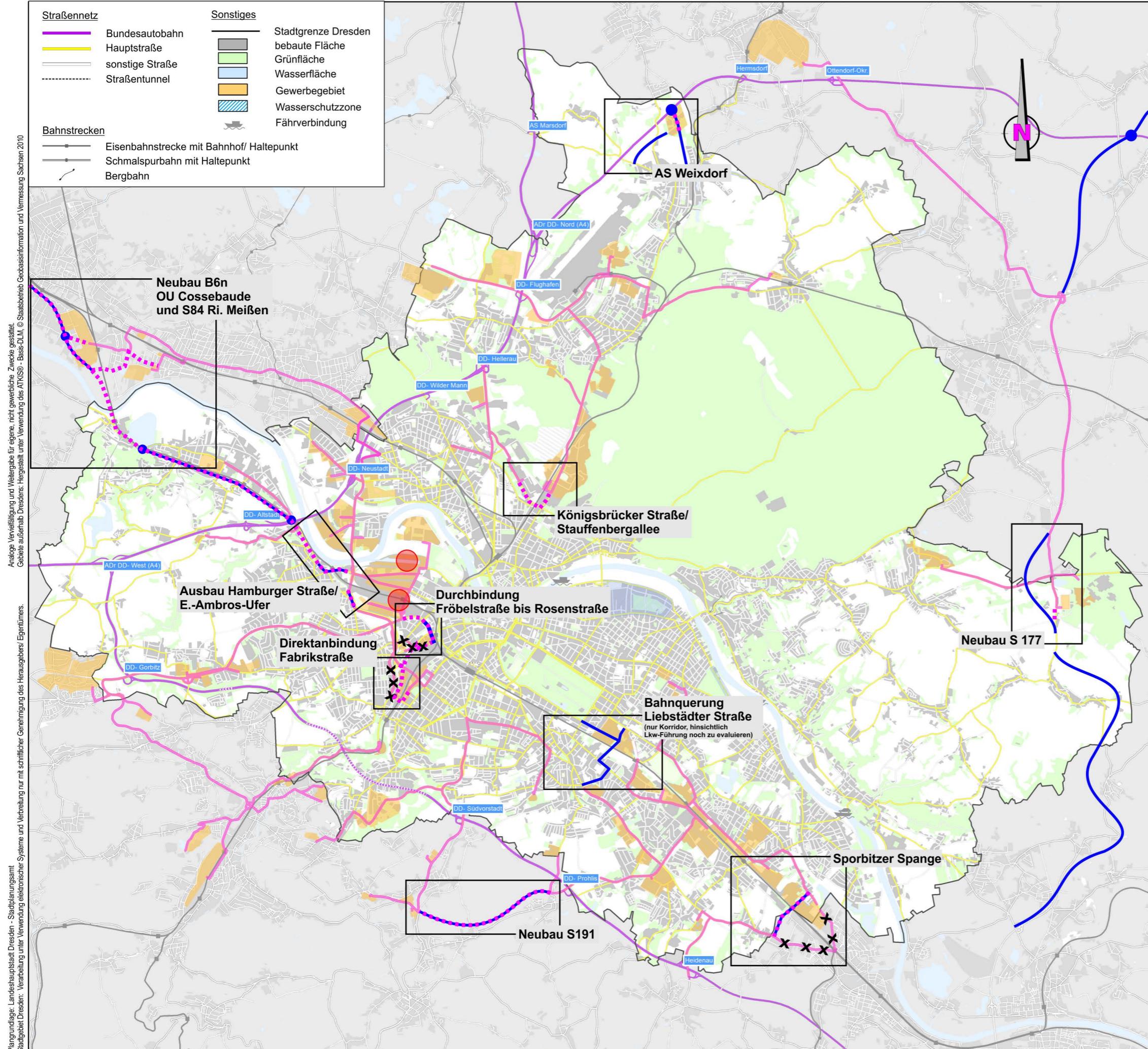
* Beschreibung der Grundlagen siehe Textteil, Kapitel 6.4.3
zur Nummerierung siehe Anlage 8

Abbildung 7







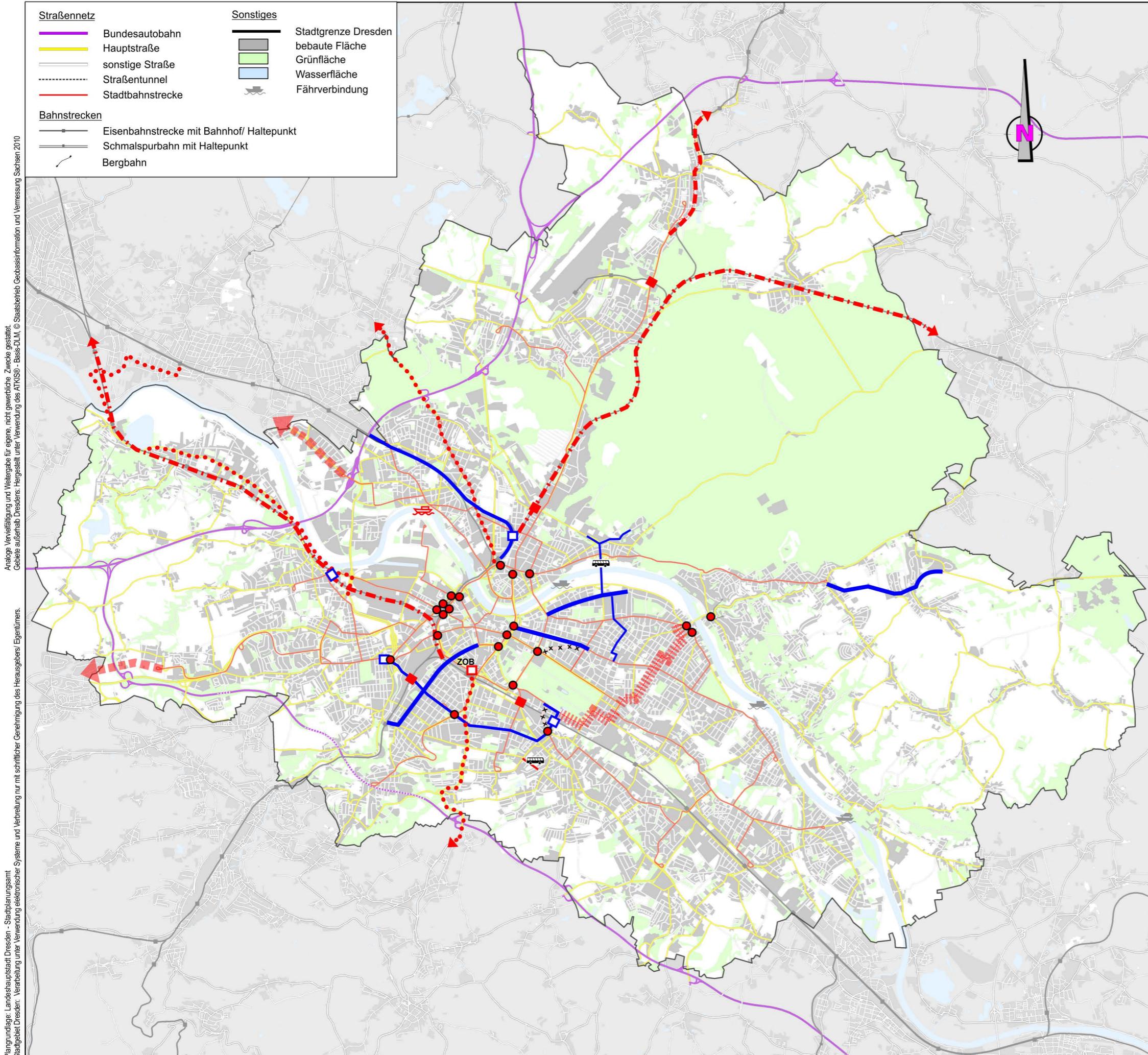


Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr*

- Lkw-Vorrangnetz Bestand (pink line)
- Erweiterung Lkw-Vorrangnetz (dotted pink line)
- Rücknahme Lkw-Vorrangnetz nach Umsetzung der entsprechenden Maßnahme (crosses)
- neue Netzelemente im Straßennetz mit potenzieller Eignung für Lkw-Verkehr (blue line)
- Erhalt intermodaler Schnittstellen Güterverkehr (red circle)

*mit Lkw-Vorrangnetz und ortskonkrete darstellbare Maßnahmen, weitere Maßnahmen siehe Textteil, Kapitel 6.5

Abbildung 10

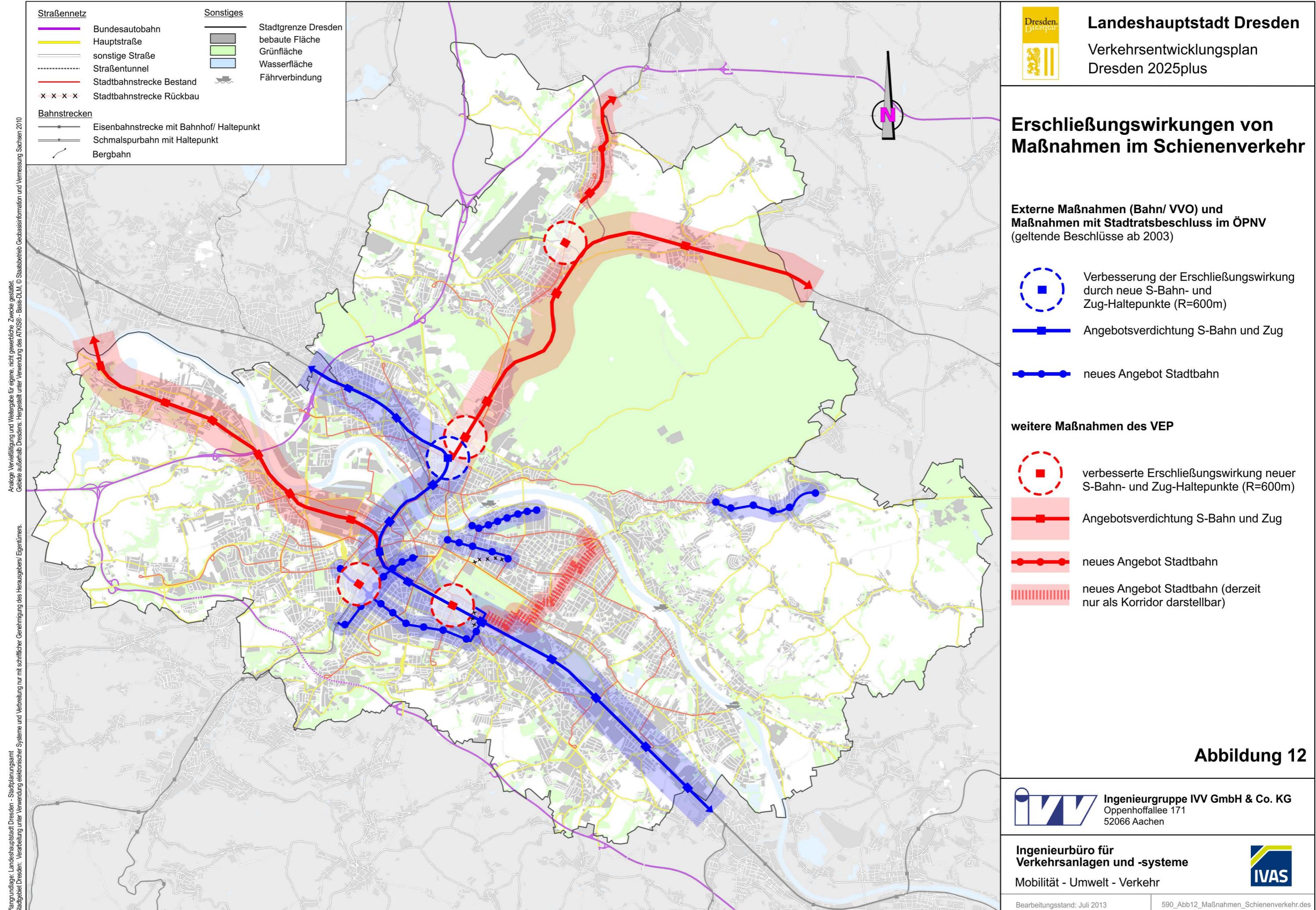


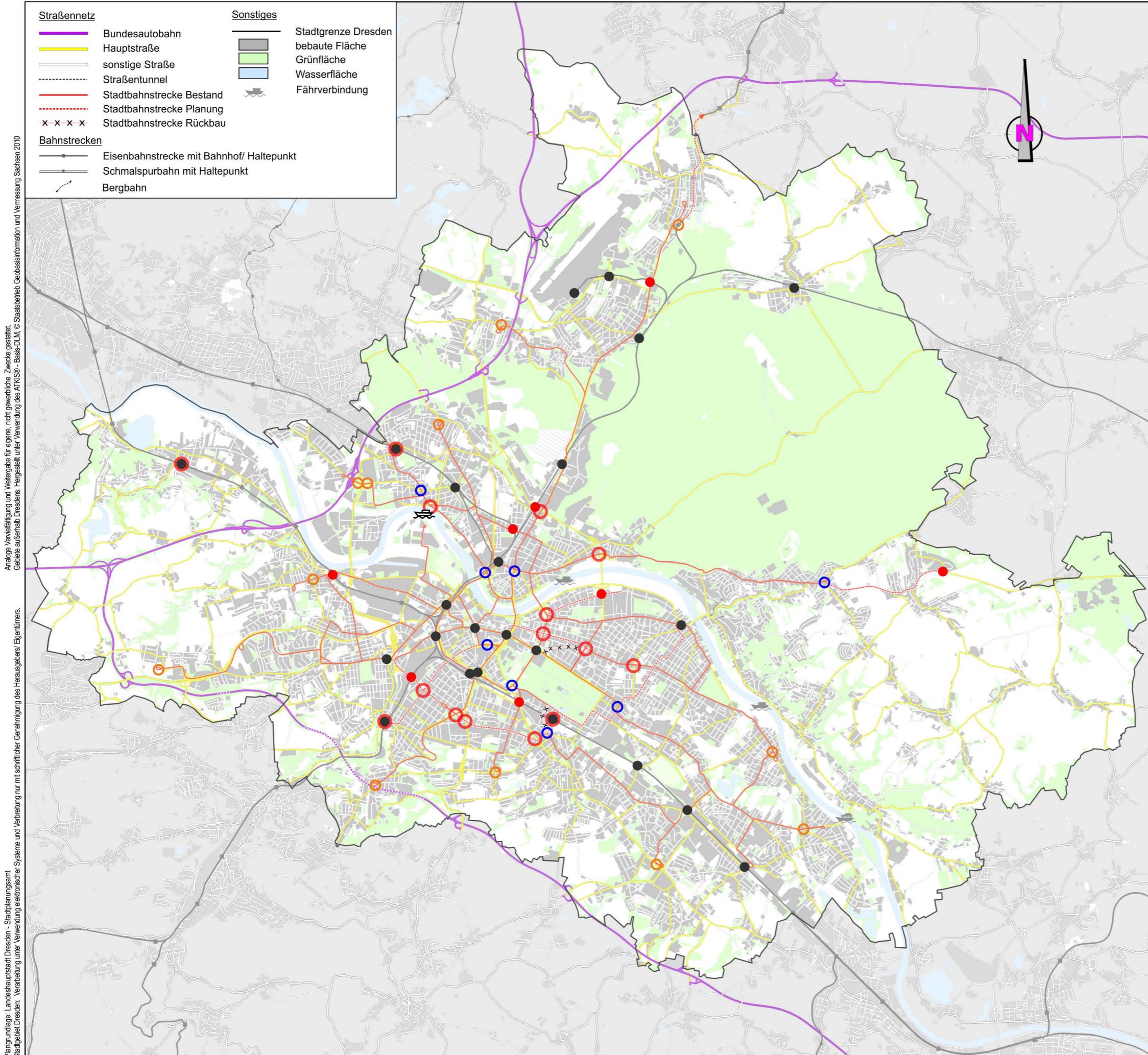
Maßnahmen im ÖPNV*

- Stadt- und Bus-Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss bzw. S-Bahn-Ausbau mit Haltepunkt Bischofsplatz
- weitere Maßnahmen des VEP**
 - Beschleunigung Strab. an Knotenpunkten
 - Korridor Stadt- und Strecke Bus
 - geplanter Standort ZOB
 - zusätzliche Haltepunkte S-Bahn
 - Stadtbahnstrecke Rückbau
 - Regionale Anbindung Stadtbahn (weitere Maßnahme im VEP)
 - Regionale Anbindung Stadtbahn (Flächenfreihaltung)
 - neues Angebot Stadtbahn (derzeit nur als Korridor darstellbar)
 - Regionale Angebotsverbesserung Bus
 - Angebotsverbesserung Bahn
 - zusätzliche Fährverbindung Ostragehege

*nur ortskonkret darstellbare Maßnahmen,
weitere Maßnahmen im Textteil, Kapitel 6.6

Abbildung 11





Bestand und Entwicklung wichtiger ÖPNV-Schnittstellen*

Kategorien bestehender wichtiger Schnittstellen

- Kategorie 1
- Kategorie 2
- Kategorie 3

Veränderungen durch Maßnahmen des VEP

- neu entstehende ÖPNV-Schnittstellen
- ● in der Bedeutung deutlich steigende ÖPNV-Schnittstellen
- ● ● zusätzliche Fährverbindung Ostragehege

Erläuterungen zu den Kategorien

Schnittstelle der Kategorie 1:
zentraler Verknüpfungspunkt (Fernverkehr mit SPNV/ÖPNV, SPNV mit ÖPNV, übrige Verknüpfungspunkte mit derzeit ≥ 5.000 Umsteigern pro Tag)

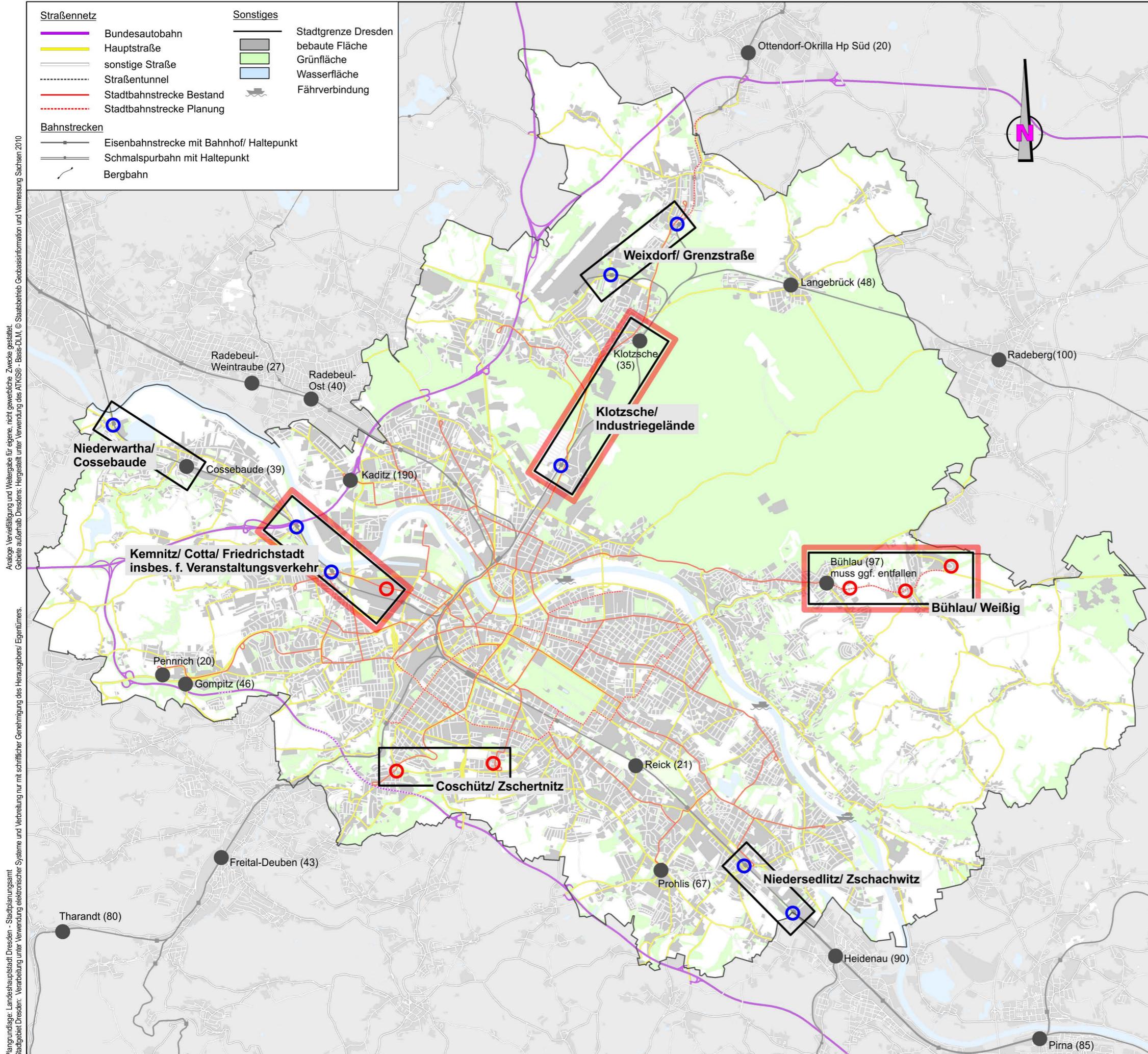
Schnittstelle der Kategorie 2:
wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit derzeit 2.000 bis unter 5.000 Umsteigern pro Tag

Schnittstelle der Kategorie 3:
wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt an Straßenbahn-Endästen innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit Verknüpfung zu Busverkehr sowie Standorte P+R

zudem ist jede ÖPNV-Haltestelle mit mehr als einer Linie prinzipiell als ÖPNV-Schnittstelle zu betrachten - auch wenn die Bedeutung im Einzelfall gering ist, ist die Wirkung dieser Haltestellen in Summe netzrelevant

* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 6.6.6

Abbildung 13



Konzept Park + Ride*

- bestehende P+R Plätze (Stellplatzanzahl)
- potenzieller Standort an Zug/ S-Bahn
- potenzieller Standort an Stadtbahn

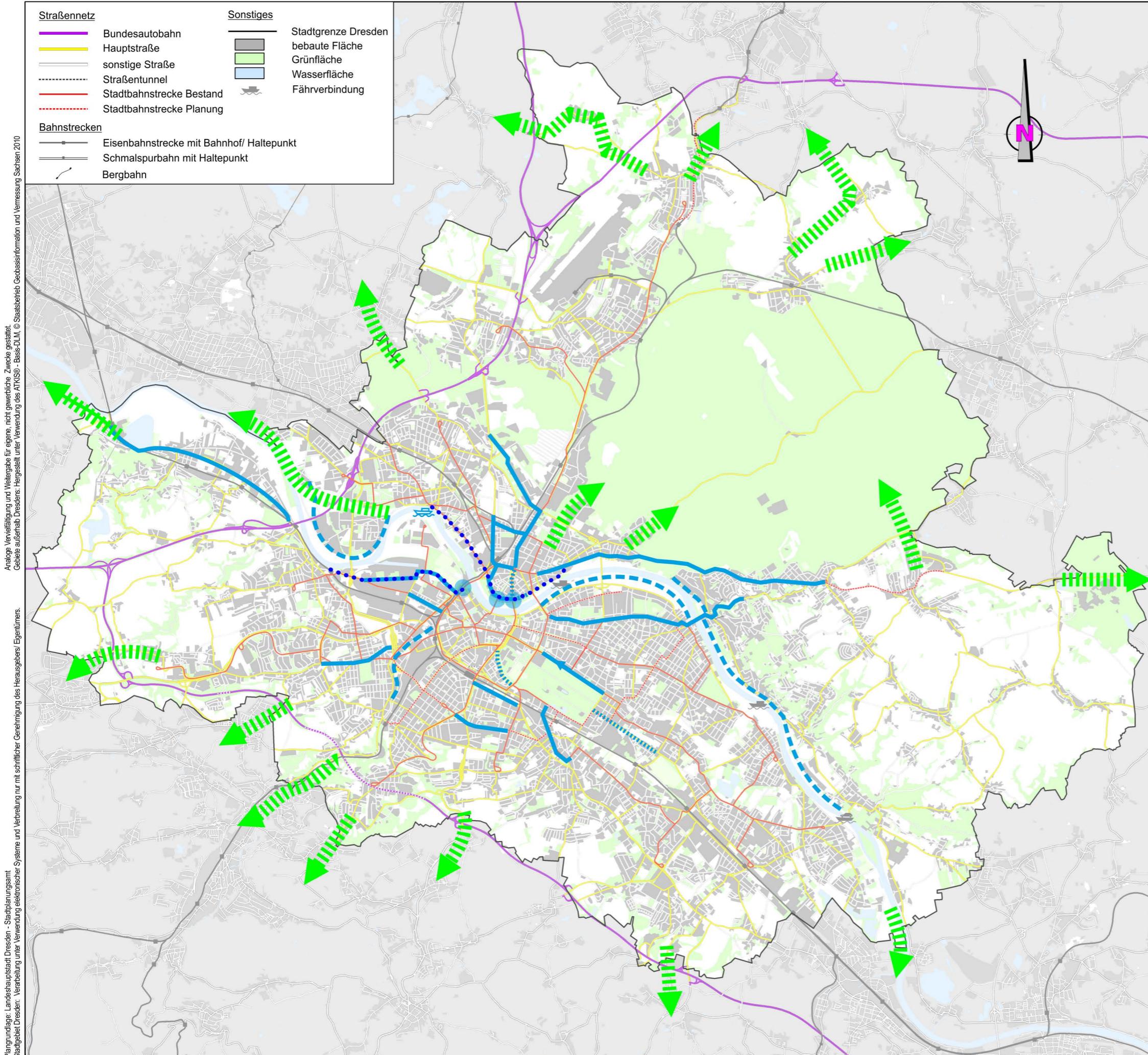
hohe Priorität

Untersuchungsbereiche für neue und erweiternde P+R Plätze im Zuge des Integrierten Besucher- und Pendlerkonzepts

Untersuchungsbereiche für neue und erweiternde P+R Plätze im Zuge des Integrierten Besucher- und Pendlerkonzepts

* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 6.6.7

Abbildung 14



Maßnahmen im Radverkehr*

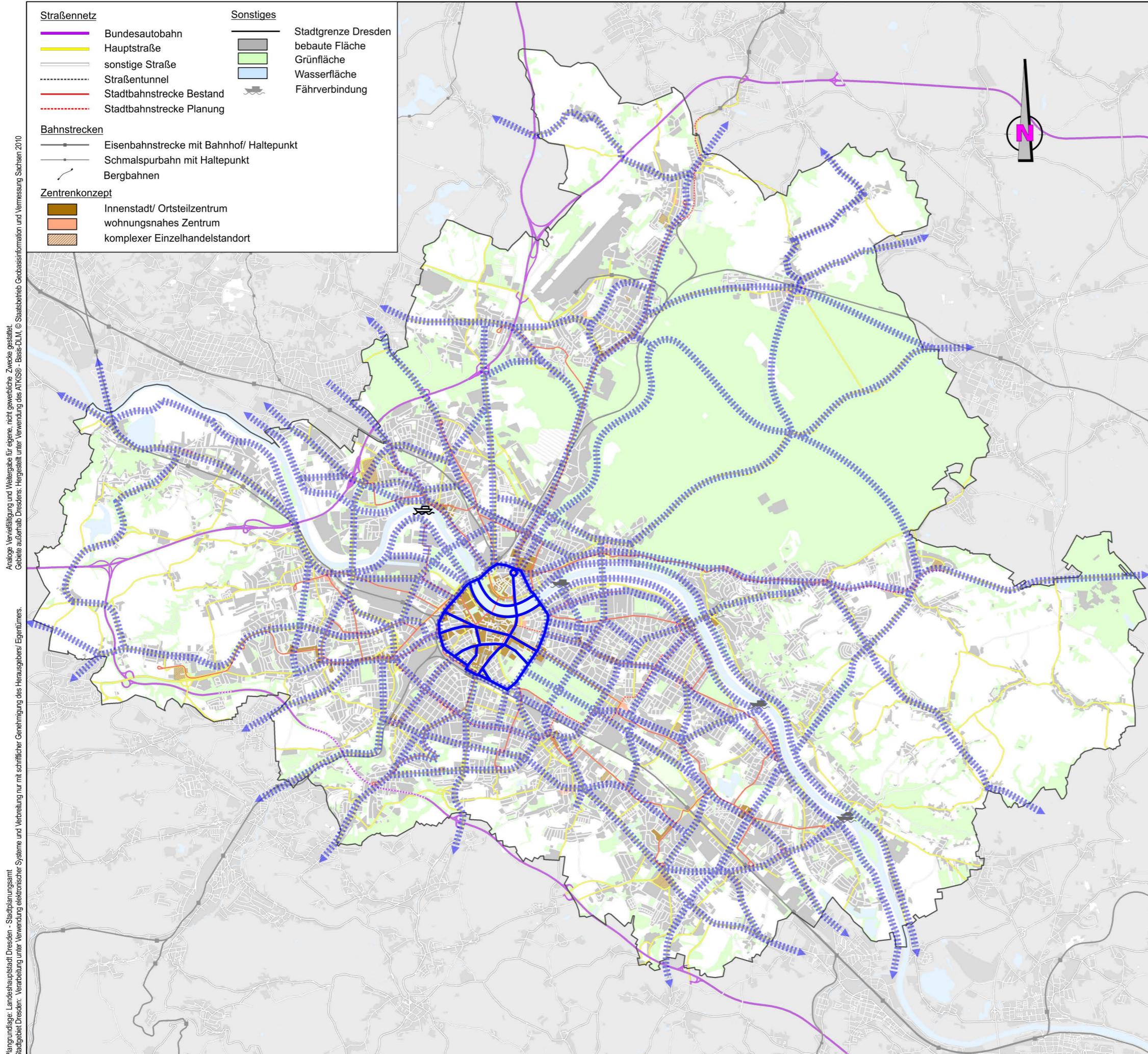
- bedarfsgerechte Errichtung straßenbegleitender Radverkehrsanlagen (Auswahl)
- zusätzlich Prüfung zur bestandsnahen Umgestaltung 4-streifiger Querschnitte
- Aus- bzw. Neubau wichtiger straßenferner Radverbindungen
- zusätzliche Fährverbindung Ostragehege
- Ausbau und Beschilderung als permanent nutzbare Ausweichstrecke bei Sperrung des Elberadweges
- Ertüchtigung ausgewählter Brückenköpfe und komfortablere bzw. direkte Verknüpfung mit Radverkehr
- Korridore für den Ausbau wichtiger regionaler Radanbindungen Radebeul/ Radeberg/ Heidenau/ Pirna/ Klipphausen/ Bannewitz/ Freital/ Kesselsdorf/ Wilsdruff u. a.

Maßnahmenansätze Radverkehr

- Korridore für den Ausbau wichtiger regionaler Radanbindungen Radebeul/ Radeberg/ Heidenau/ Pirna/ Klipphausen/ Bannewitz/ Freital/ Kesselsdorf/ Wilsdruff u. a.

*nur ortskonkret darstellbare Maßnahmen,
weitere Maßnahmen siehe Textteil, Kapitel 6.7

Abbildung 15



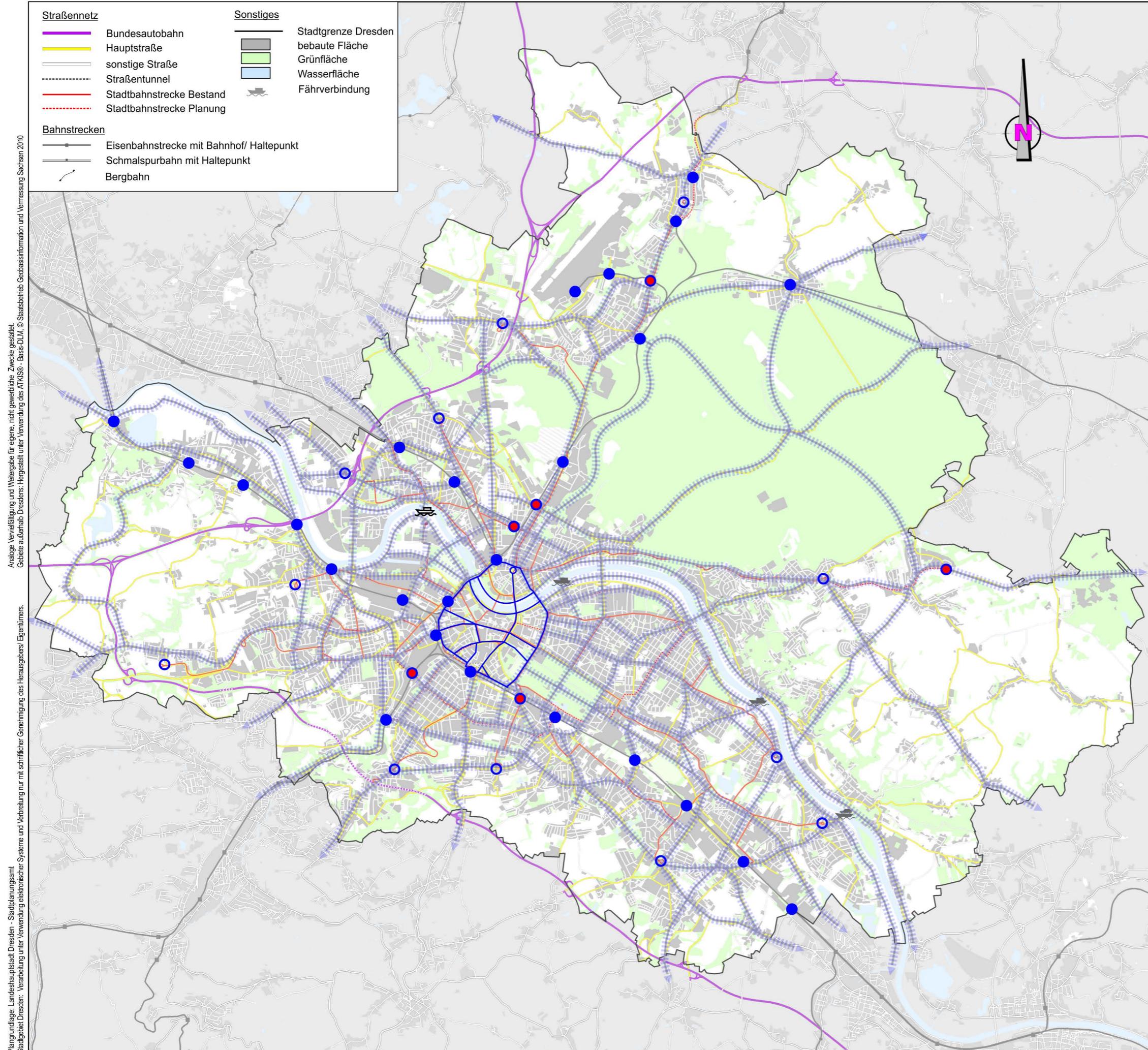
Radkorridore Dresden

- Radkorridor VEP Dresden
- Radrouten im 26er Ring nach Radverkehrskonzept Innenstadt (ohne „Augustusroute“)
- zusätzliche Fährverbindung Ostragehege

Grundlage: Verkehrskonzept 2003 und Radverkehrskonzept Innenstadt 2007

Nach Vorliegen des Radverkehrskonzeptes erfolgt eine entsprechende Anpassung dieser Abbildung.

Abbildung 16



Konzept Bike+Ride

- bestehende S-Bahn- und Zug-Haltepunkte
- außenliegende Endhaltepunkte der Stadtbahn
- geplante S-Bahn Haltepunkte oder neuer Stadtbahn Endhaltepunkt

Zu dem sind an allen Stadtbahnhaltestellen sowie an Fähren und Bergbahnen standardmäßig Rad-Abstellanlagen vorzusehen.

- Radkorridor VEP Dresden
- Radrouten im 26er Ring nach Radverkehrskonzept Innenstadt (ohne „Augustusroute“)
- zusätzliche Fährverbindung Ostragehege

Abbildung 17

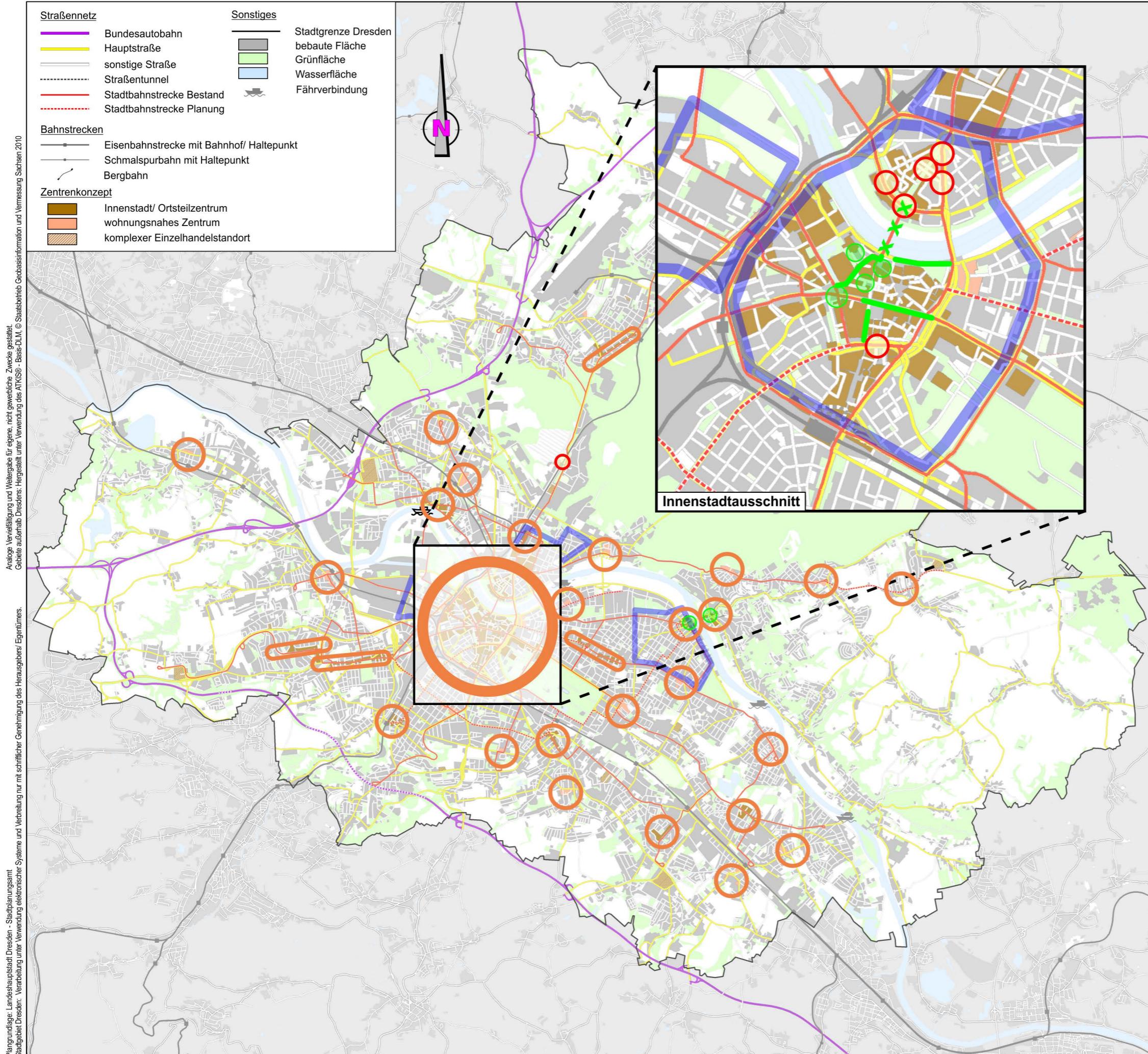
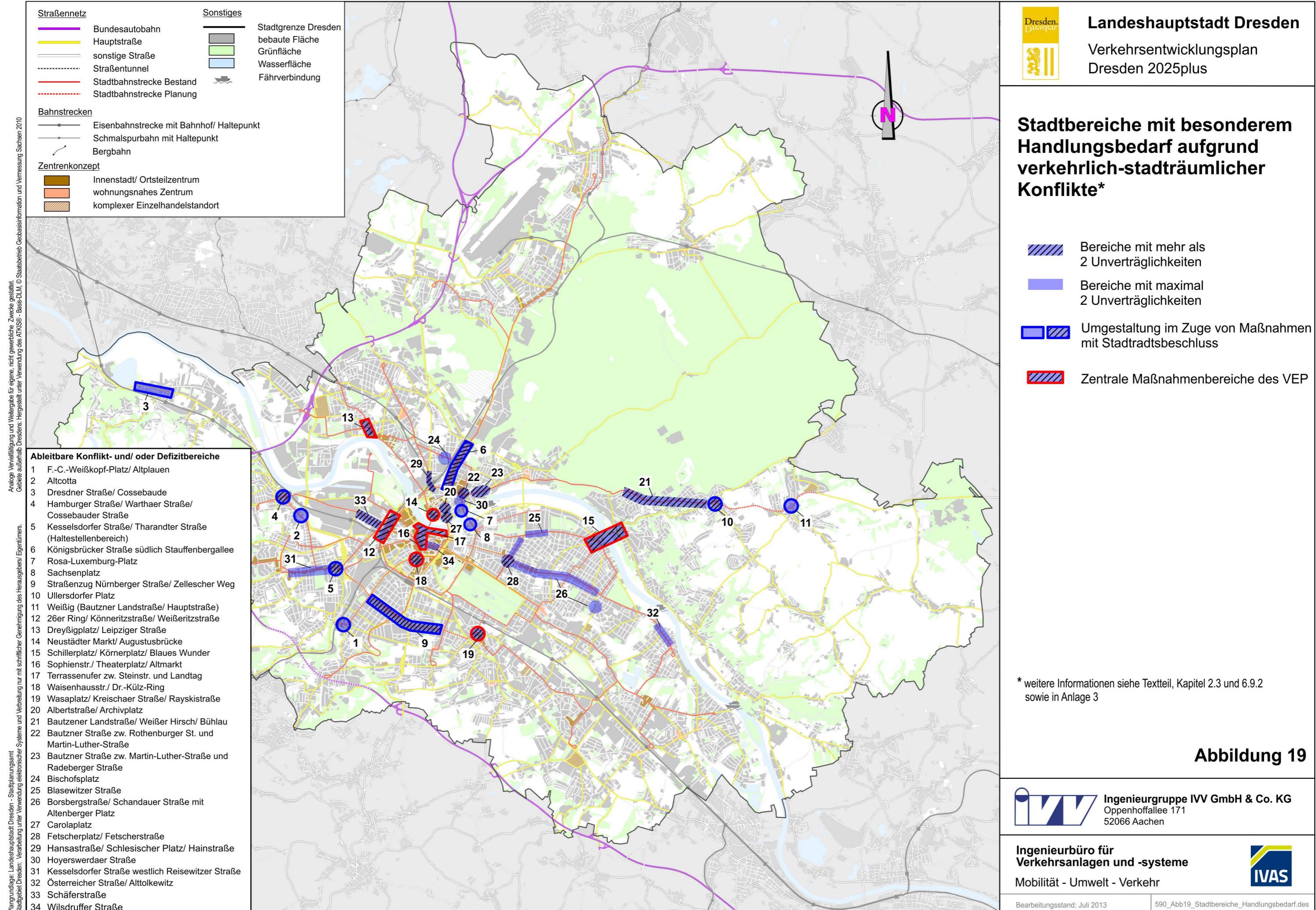
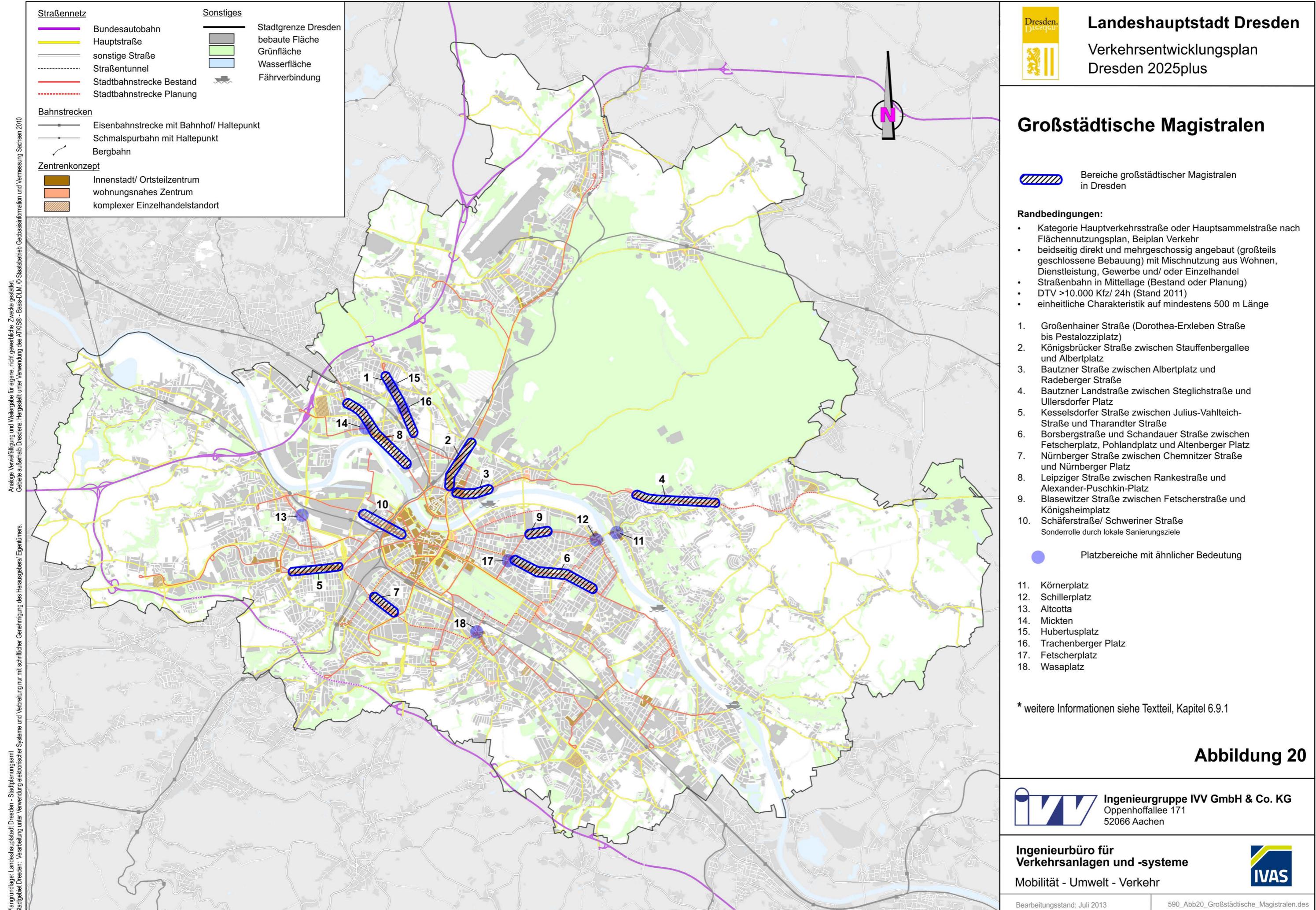
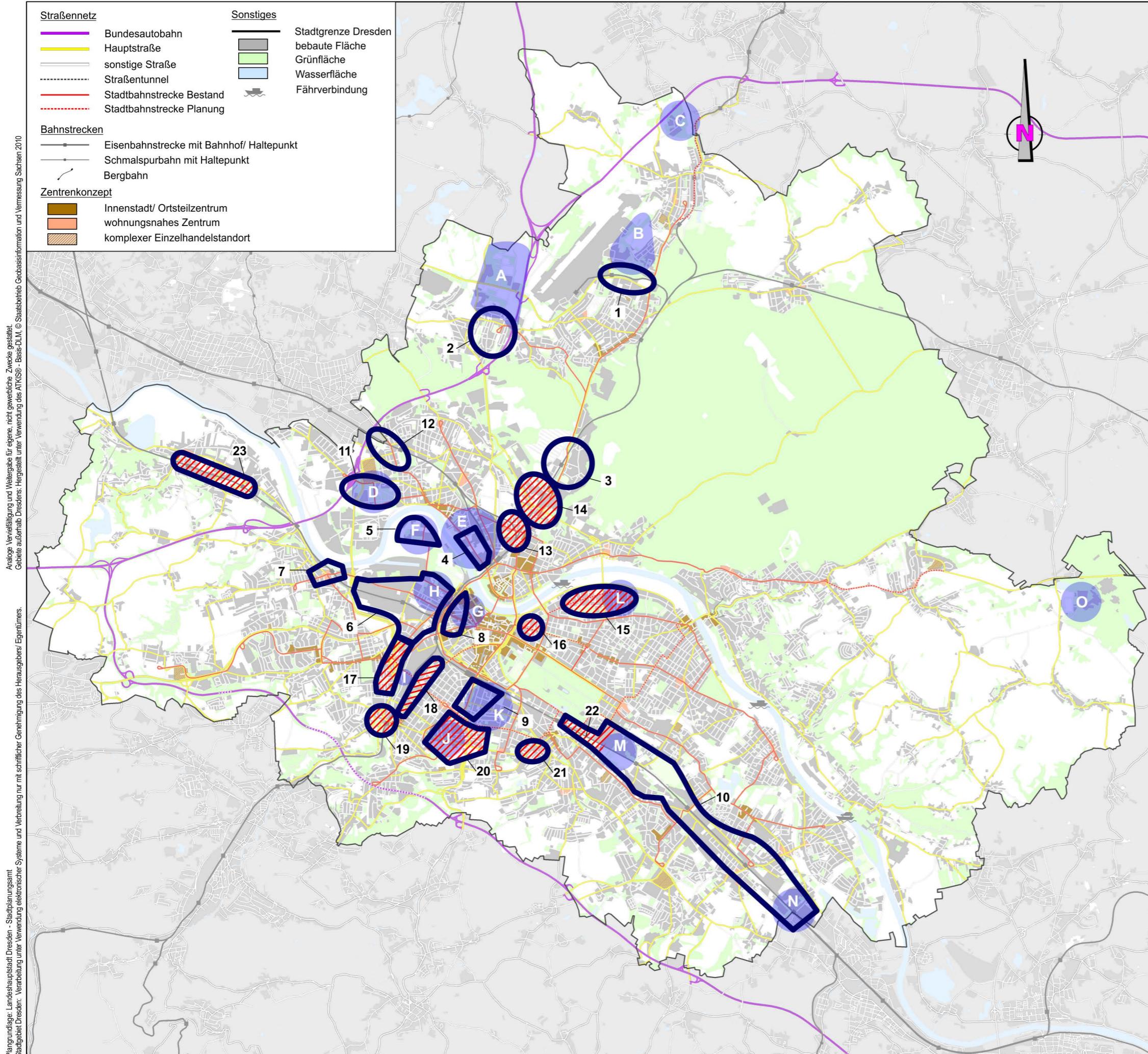


Abbildung 18







Wichtige Gebiete der Stadtentwicklung und Gunstgebiete für Nutzungsverdichtung an Schienenachsen*

A

Aktuelle Schwerpunkte der Stadtentwicklung

- A Erweiterung GE Airportpark Dresden
- B Erweiterung GE Grenzstraße
- C Erweiterung GE Promigberg
- D Städterweiterung Kaditz
- E Masterplangebiet Leipziger Vorstadt/ Neustädter Hafen
- F Ostragehege
- G Westliche Innenstadt/ Postplatz
- H Friedrichstadt
- I Erweiterung GE Fabrikstraße
- J Technologiecampus TU Nöthnitzer Straße
- K Nürnberger Platz/ HTW Strehler Straße
- L Johannstadt/ MPI/ Uniklinik
- M Etablierung Wissenschaftsstandort Dresden-Ost
- N Erweiterung GE Sporbitz/ Niedersedlitz
- O Erweiterung GE Rossendorf

B

Gunstbereiche der Verkehrsentwicklung an **bestehenden** Schienenachsen (Bestand)

1. Grenzstraße
2. Hellerau
3. Industriegelände
4. Leipziger Straße zw. Alexander-Puschkin-Platz und Antonstraße
5. Ostragehege
6. Friedrichstadt zwischen Magdeburger Straße und Flügelweg und Freiberger Straße
7. Warthaer Straße, geplante Umsteigestelle Dresden-Cotta
8. Wilsdruffer Vorstadt
9. Nürnberger Platz bis Strehler Straße/ HTW
10. entlang S-Bahn zwischen HP Strehlen und HP Zschachwitz
11. Städterweiterungsgebiet Kaditz-Mickten
12. Trachau/ Leipziger Straße/ Industriestraße

C

Gunstbereiche der Verkehrsentwicklung an **geplanten** Stadtbahnstrecken und S-Bahn-Halten

13. Bischofsplatz (S-Bahn-Halt)
14. Albertstadt/ Stauffenbergallee (S-Bahn-Halt)
15. Pfotenauer Straße/ Uniklinikum/ MPI (Stadtbahnausbau)
16. Pirnaische Vorstadt/ Striesener Straße (Stadtbahnausbau)
17. Fabrikstraße/ Hofmühlenstraße (Stadtbahnausbau)
18. Hahnebergstraße/ Chemnitzer Straße (Stadtbahnausbau)
19. Altplauen/ HP Plauen (Stadtbahnausbau)
20. Nöthnitzer Straße/ TU (Stadtbahnausbau)
21. Caspar-David-Friedrich-Straße (Stadtbahnausbau)
22. Strehlen/ Tiergartenstraße/ Grunaer Weg (Stadtbahnausbau)
23. Cossebaude/ Stetzsch (Taktverdichtung Bahn linkselbisch)

*weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 5.4.1

Abbildung 21



Ingenieurgruppe IIV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr



