



Landeshauptstadt
Dresden

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Entwurf

Textteil

Stand 09.09.2013



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



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

Impressum

Titel: Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus
Entwurf

Auftraggeber: Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Freiberger Straße 39
01067 Dresden

Auftragnehmer: Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171, 52066 Aachen
IVAS Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Alaunstraße 9, 01099 Dresden

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: Entwurf, 09.09.2013

Anmerkung zu den Gender-Formen:

Gemäß Allgemeiner Dienstanweisung für die Beschäftigten der Landeshauptstadt Dresden (ADA) Punkt 5.4.2 Absatz 6 ist "[...] im gesamten Schriftverkehr der Stadtverwaltung die Gleichberechtigung von Frauen und Männern sprachlich zu berücksichtigen. Hierbei ist der ausgeschriebenen weiblichen und männlichen Sprachform immer gegenüber Abkürzungen oder Zusammenfassungen der Vorzug zu geben." Die sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern darf allerdings nicht zu Lasten der Verständlichkeit von Verwaltungstexten verwendet werden bzw. führen. Für die Umsetzung geschlechtergerechter Sprache gilt somit, dass die im VEP verwendeten Personenbezeichnungen und ihre Verbindung eindeutig, grammatisch korrekt und semantisch stimmig sein muss. Vor diesem Hintergrund wurden im vorliegenden Text Paarformulierungen (feminine und maskuline Wortform), Pluralformen ("der/die"; "alle"), eine geschlechtsneutrale oder -umfassende Form bzw. Umformulierungen verwendet. Lediglich bei anerkannten verkehrlichen Fachbegriffen, die ohne konkreten Personenbezug verwendet werden, wurde in Abstimmung mit der Gleichstellungsbeauftragten für Frau und Mann auf gendergerechte Formulierungen im Sinne der Verständlichkeit punktuell verzichtet (z. B. bei Fußgängerverkehr, Besucherverkehr, Pendlerkonzept u. ä.).

Inhaltsverzeichnis

Seite

TEIL A	Grundlagen und Bestandsanalyse	1
1.	Grundlagen	2
1.1	Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden	2
1.2	Leitziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung	6
1.3	Struktur des VEP mit Mobilitätsstrategie und Handlungskonzept	7
2.	Bestandsanalyse und Strukturprognosen	10
2.1	Vorliegende Dokumente und Materialien	10
2.2	Wesentliche Analyseergebnisse	11
2.2.1	Bestand und Entwicklung des Verkehrssystems	11
2.2.2	Ausgewählte Defizite im Verkehrssystem der Stadt Dresden	19
2.2.3	Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung	26
2.2.4	Fragen von Stadtentwicklung und Verkehr	27
2.3	Zentrale stadträumliche Defizitbereiche	31
2.4	Strukturprognosen und Stadtentwicklung	33
TEIL B	Entwicklungen, Szenarien und Bewertungen	37
3.	Szenarienbildung und Wirkungsberechnung	38
3.1	Vorbemerkungen und verwendetes Verkehrsmodell	38
3.2	Entwicklungen und Annahmen	39
3.3	Vergleichsfälle und VEP-Szenarien	40
3.4	Zielerreichung und Auswahl des Vorzugsszenarios	47
3.4.1	Vorbemerkungen	47
3.4.2	Entwicklung Verkehrsaufkommen und Modal Split	47
3.4.3	Entwicklung Verkehrsleistung und Streckenbelastungen	50
3.4.4	Entwicklung Kraftstoffverbrauch und CO ₂ -Emissionen	52
3.4.5	Entwicklung Investitionskosten und Kosten für Bestandserhalt	54
3.4.6	Auswahl Vorzugsszenario	57
4.	Maßnahmenbewertung und Prioritätenbildung	59
4.1	Bewertungsmethodik	59
4.2	Bewertungsergebnis	61
4.3	Erkenntnisse und Entscheidungen aus dem Bewertungsprozess	64
4.3.1	Erkenntnisse	64
4.3.2	Umgang mit den als „prioritär“ oder „sinnvoll“ bewerteten Maßnahmenansätzen	64
4.3.3	Umgang mit den als „sensibel“ oder „kritisch“ bewerteten Maßnahmenansätzen	66
4.4	Prioritätenreihung der Maßnahmen	69

TEIL C	Mobilitätsstrategie 2025plus (Kapitel 5)	72
5.1	Vorbemerkungen	73
5.2	Verkehrliche Entwicklungsprinzipien und Dresdner Mobilitätsstrategie	74
5.3	Besondere Herausforderungen für den Verkehr der Zukunft	78
5.4	Erforderliches Verwaltungshandeln	81
5.4.1	Maßnahmen der Stadt- und Bauleitplanung sowie der Genehmigung und Bauflagung	81
5.4.2	Straßennetzklassifizierung	83
5.4.3	Air pollution, noise reduction and climate protection	84
5.4.4	Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit und Evaluation	85
5.4.5	Hochwasservorsorge	85
5.4.6	Weitere Felder des Verwaltungshandelns	87
5.5	Kostenstrategie für Bestandserhalt und Investitionen im Verkehrssystem	88
5.6	Anforderungen an die Fortschreibung und Vertiefung von Konzepten	92
5.7	Verkehrlicher Vertiefungsbedarf für Schwerpunkte der Stadt- und Netzentwicklung	94
5.8	Flächenvorhaltung für Verkehrsinfrastruktur	98
5.8.1	Überblick	98
5.8.2	Verkehrliche Flächenvorhaltung im Kfz-Verkehr sowie bei Straßen und Wegen	99
5.8.3	Flächenvorhaltung für den ÖPNV	101
5.9	Monitoring und Evaluation	103

Teil D Handlungskonzept 2025 (Kapitel 6) 107

6.1	Vorbemerkungen	108
6.2	Extern geplante Maßnahmen bzw. Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss	110
6.3	Fernverkehr	113
6.4	Straßennetz und Kfz-Verkehr	114
6.4.1	Überblick	114
6.4.2	Netzergänzungen	114
6.4.3	Netzsystematik und Straßenkategorien	116
6.4.4	Ruhender Kfz-Verkehr	117
6.4.5	Verkehrsberuhigung	118
6.5	Wirtschaftsverkehr	120
6.6	Öffentlicher Personennahverkehr	122
6.6.1	Vorbemerkungen	122
6.6.2	Konzeptionelle Maßnahmen	126
6.6.3	Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeiten	127
6.6.4	Bauliche Maßnahmen im Bereich S-Bahn und SPNV	128
6.6.5	Verbesserungen bei Straßenbahn/ Stadtbahn und Stadt-/ Regionalbus	129
6.6.6	Maßnahmen im Fernbus-Linienverkehr	131
6.6.7	Wichtige ÖPNV-Schnitstellen	131
6.6.8	Park+Ride	133
6.6.9	Fähren und Bergbahnen	135
6.7	Radverkehr	136
6.7.1	Konzeptionelle Maßnahmen	137
6.7.2	Baulich-organisatorische Maßnahmen	137
6.7.3	Radkorridore	140
6.7.4	Radabstellanlagen und Schnitstellen mit dem ÖPNV (Bike+Ride)	141
6.8	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	142
6.9	Integrierte bzw. ressortübergreifende Maßnahmen	145
6.9.1	Stadtqualität und Verkehr	145
6.9.2	Handlungsansätze für zentrale stadträumliche Defizitbereiche	148
6.9.3	Verkehrstechnik und -management	150
6.9.4	Verkehrssicherheit	151
6.9.5	Mobilitätsmanagement	153
6.9.6	Strategischer Umgang mit den Dresdner Elbbrücken	154
6.9.7	Innovationsansätze im Verkehrsbereich	158
6.9.8	Regionale und interkommunale Maßnahmen	162
6.10	Pilotprojekte	164

Verzeichnis der Grafiken im Textteil

Grafik 1:	Organisationsstruktur der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden	3
Grafik 2:	Reisezeitentwicklung von Kfz, Straßenbahn/ Stadtbahn und Bus 2002 – 2012	14
Grafik 3:	Modal Split im Verkehrsaufkommen der Dresdner Bevölkerung seit 1987	16
Grafik 4:	Verkehrsmengenentwicklung an den Elbbrücken zwischen 1996 bis 2009	16
Grafik 5:	Modal Split von Carsharing-Nutzenden im Vergleich zu Gesamtheit der Bevölkerung	17
Grafik 6:	Entwicklung der Pkw-Motorisierung in Dresden	18
Grafik 7:	Konzeptplan Stadtentwicklung Innenstadt (Ausschnitt)	28
Grafik 8:	Einwohnerentwicklung 2010 bis 2025	33
Grafik 9:	Unterschiede der Altersstruktur zwischen Analyse 2010 und Prognose 2025	34
Grafik 10:	Entwicklung der Einwohnerzahlen im Vergleich der Jahre 2025 und 2010	35
Grafik 11:	Arbeitsplatzentwicklung 2010 bis 2025	36
Grafik 12:	Schulplatzentwicklung 2010 bis 2025	36
Grafik 13:	Zusammensetzung von Szenario A und B/ C nach Segmenten	46
Grafik 14:	Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr der Stadt Dresden	47
Grafik 15:	Entwicklung des Modal Split im Binnen- und Quellverkehr der Stadt Dresden	49
Grafik 16:	Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs auf und im 26er Ring in Dresden	50
Grafik 17:	Entwicklung der Kfz-Verkehrsleistung im Stadtgebiet Dresden	51
Grafik 18:	Durchschnittliche Streckenbelastung des Straßenhauptnetzes in der Spitzstunde	51
Grafik 19:	Abschätzung Kraftstoffverbrauch aus Kfz-Verkehr in Dresden	52
Grafik 20:	Entwicklung der CO ₂ -Emissionen aus Kfz-Verkehr in Dresden	53
Grafik 21:	Geschätzte Investitionskosten je Szenario in Mio. Euro	55
Grafik 22:	Jährliche Kosten für den Bestandserhalt je Szenario in Mio. Euro	56
Grafik 23:	Wirkungsbeitrag der Szenarien zu den verkehrlichen Leitzielen	57
Grafik 24:	Kosten-Wirkungs-Matrix	60
Grafik 25:	Anzahl Maßnahmen je Wirkungsklasse nach Prioritätengruppen	61
Grafik 26:	Anzahl Maßnahmen je Kostenklasse nach Prioritätengruppen	62
Grafik 27:	Anzahl Maßnahmen mit Bezug zum Luftreinhalteplan nach Prioritätengruppen	62
Grafik 28:	Anzahl Maßnahmen je Prioritätengruppe (Szenario A)	63
Grafik 29:	Matrix zur differenzierten Einstufung der Maßnahmen zur Prioritätenreihung	70
Grafik 30:	Bausteine der Dresdner Mobilitätsstrategie	74
Grafik 31:	Jährliche Kosten des Verkehrssystems in Dresden mit Maßnahmen des VEP	89
Grafik 32:	Verteilung der VEP-Maßnahmen nach Kostenklassen	90

Verzeichnis der Tabellen im Textteil

Tabelle 1:	Monitoring-Kriterien und Datenquellen	105
Tabelle 2:	Fußläufige Einzugsbereiche von Haltestellen in der Stadt Dresden	124
Tabelle 3:	Bedienungshäufigkeit in der Stadt Dresden	125
Tabelle 4:	Bedienungszeitraum für Haltestellen in der Stadt Dresden	125

Anlagenverzeichnis

Anlage 1:	Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus
Anlage 2:	Analysierte Dokumente im VEP-Prozess und ausgewählte Beschlüsse (Teile 1 – 4)
Anlage 3:	Stadtgebiete mit besonderem Handlungsbedarf aufgrund verkehrlich-stadträumlicher Konflikte
Anlage 4:	Annahmen zur Szenarienbildung im VEP Dresden 2025plus
Anlage 5:	Bewertungsergebnisse der Einzelannahmen des Vorzugsszenarios B sowie zusätzlicher Annahmen des Szenarios A
Anlage 6:	Maßnahmen des VEP Dresden 2025plus mit Themenbereich, Kurzbeschreibung, Prioritätsstufe, Kostenklasse, Verantwortlichkeiten und zeitlicher Einordnung
Anlage 7:	Zuordnung innerstädtischer Straßenkategorien
Anlage 8:	Liste der Anpassungen der Straßenkategorien für das Straßennetz 2025
Anlage 9:	Handlungsansätze für zentrale, stadträumliche Defizitbereiche (zu Kapitel 6.9.2)

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

Abkürzungsverzeichnis bzw. Kurzglossar

26er Ring	übliche Bezeichnung für den inneren Stadtbereich Dresdens als Stadtzentrum, begrenzt durch Antonstraße – Marienbrücke – Könneritzstraße – Wiener Straße – Lennéstraße – Albertbrücke – Hoyerswerdaer Straße – Bautzner Straße
ASA	Amt für Abfallwirtschaft und Stadtgrün
AS	Autobahn-Anschlussstelle
B xy	Bundesstraße xy
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BBI	Flughafen Berlin-Brandenburg-International, nun BER (s. u.)
BER	Neuer Großflughafen Berlin Brandenburg
Bf	Bahnhof
B+R	Bike + Ride, Bike and Ride (Radfahren und Radabstellen am ÖPNV)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BVWP	Bundesverkehrswegeplan
d	Tag (lateinisch „dies“)
DB AG	Deutsche Bahn AG
DIfU	deutsches Institut für Urbanistik
DOPPIK	Doppelte Buchführung in Konten – kommunaler Buchführungsstandard in Dresden
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DVB	Dresdner Verkehrsbetriebe AG (kommunale ÖPNV-Unternehmen)
DVWG	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
ES	Erschließungsstraße nach RIN
EW	Einwohnerinnen und Einwohner
F	Fahrten des ÖPNV
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GE	Gewerbegebiet, auch Industrie- und Gewerbegebiet
Gender-Mainstreaming	bezeichnet die Initiative, die Gleichstellung der Geschlechter auf allen gesellschaftlichen Ebenen durchzusetzen
Hbf	Hauptbahnhof
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Stand 2010, Hrsg.: FGSV
HTW	Hochschule für Technik und Wirtschaft
HP	Haltepunkt bzw. Haltestelle der S-Bahn oder von Zügen im Sinne einer funktionalen Beschreibung als Zugangspunkt ohne bahntechnische Definition
HS	Hauptstraße nach RIN
i.H.	in Höhe
Hrsg	Herausgeber
InSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept, zukünftig wird dafür die Bezeichnung "Stadtentwicklungskonzept Zukunft Dresden 2025+" oder kurz "Zukunft Dresden 2025+" verwendet
IT	Informationstechnologie
IV	Individualverkehr (Kfz, Rad, teilweise auch Fußgäengerverkehr)
KBA	Kraftfahrtbundesamt
Kfz	Kraftfahrzeug
Kita	Kindertagesstätte

LAP	Lärmaktionsplan
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr (Straßenbauverwaltung des Freistaats Sachsen)
LH	Landeshauptstadt (Dresden)
LRP	Luftreinhalteplan Dresden, Stand 2011
LSA	Lichtsignalanlage
LVP	Landesverkehrsplan (des Freistaats Sachsen)
MIV	motorisierter Individualverkehr (zumeist Pkw-Verkehr)
Modal Split	Verteilung auf die Verkehrsträger
NMV	Nicht-motorisierter Verkehr (Fußgänger- und Radverkehr, andere Arten der „Muskelmobilität“)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr (u. a. Bus, Straßenbahn/ Stadtbahn, Fähren, Bergbahnen)
ÖV	öffentlicher Verkehr (kein Individualverkehr)
P+M	Parken+Mitnehmen – Fahrgemeinschaft von Berufspendlern von einem Treffpunkt, der meist mit eigenem Pkw erreicht wird zum Ziel (zumeist in zentraler Lage)
P+R	Park+Ride/ Park and Ride – Verknüpfung von Parken und ÖPNV-Nutzung
P0	Prognosenullfall
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
POLIS	Europäisches Netzwerk für nachhaltige Mobilitätslösungen
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes
RAS06	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006, Herausgeber: FGSV
RAS-Q	Richtlinie für die Gestaltung von Straßen, Teil Querschnitte, (Hrsg: FGSV)
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (Hrsg. FGSV)
RSS	Schutzstreifen für Radverkehr (Element des Mischverkehrs, durch Kfz überfahrbar)
RVA	Radverkehrsanlage (Radweg oder Radstreifen)
S xy	Staatsstraße xy
Sowieso-Maßnahmen	
	Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss (ab 2003) sowie geplante Maßnahmen externer Baulastträger die u. a. Bestandteil der BVWP und des Landesverkehrsplans sind
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn, Eisenbahnen im Nahverkehr)
SrV	System repräsentativer Verkehrserhebungen/ Mobilität in Städten
Strab	Straßenbahn
SUMP	Strategic Urban Mobility Plan – EU-weiter Standard für kommunale Verkehrsentwicklungspläne
SV	Schwerverkehr
TU	Technische Universität (Dresden)
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VPU	Verkehrsplanerische Untersuchung
VS	Verbindungsstraße nach RIN
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe (Aufgabenträger)
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof (geplanter Busbahnhof am Hauptbahnhof)

TEIL A Grundlagen und Bestandsanalyse

1. Grundlagen

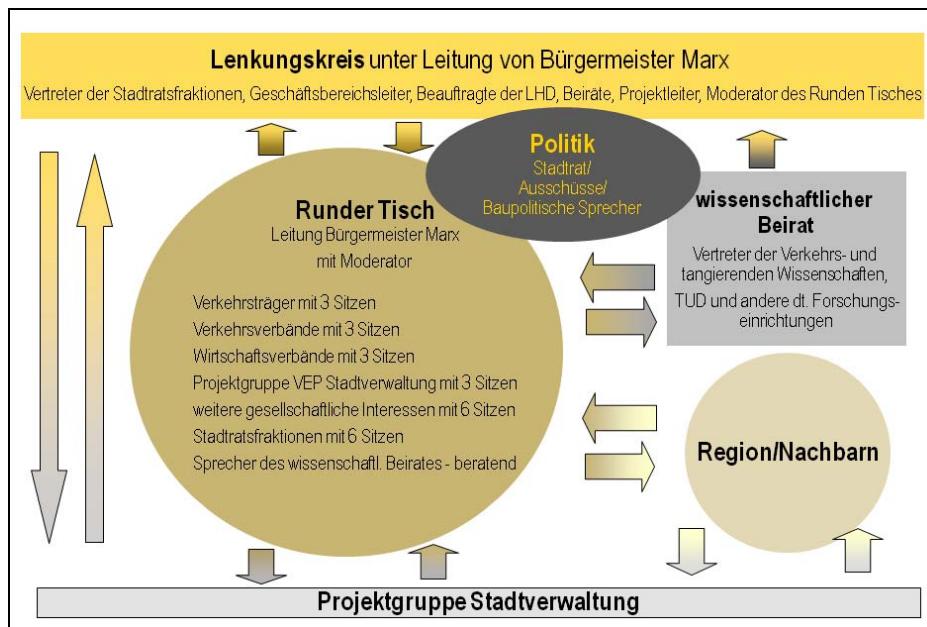
1.1 Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025plus ist das konzeptionelle Steuerungsinstrument, mit dem Ziele und Strategien urbaner verkehrlicher Entwicklung für einen Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren beschrieben und bewertet werden. Der VEP dient den politischen Entscheidungsebenen, aber auch den Akteuren in Wirtschaft, Verbänden etc. sowie Bürgerinnen und Bürgern als Orientierung und Handlungsleitfaden.

Im Herbst 2009 startete die Arbeit am VEP 2025plus und schreibt damit den verkehrskonzeptionellen Prozess in der Landeshauptstadt Dresden fort, der im Jahr 1990 auf Basis vorheriger Generalverkehrspläne begonnen wurde. Dieser Prozess ist durch wichtige Stationen gekennzeichnet:

- Leitbild für die künftige Verkehrspolitik im Ballungsgebiet Dresden von 1990 (Arbeitsergebnis der Untergruppe Verkehr des zeitweiligen Arbeitskreises „Komplexe Stadtentwicklung der Stadt Dresden“; hierbei handelt es sich um das erste verkehrspolitische Material, das nach der politischen Wende in basisdemokratischer Arbeit entstanden ist),
- Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden von 1994 (entwickelt auf Basis des oben genannten Materials),
- Verkehrsnetze für den ÖPNV und das Hauptverkehrsstraßennetz im Flächennutzungsplan 1998 und im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2002,
- Fortschreibung des Verkehrskonzeptes aus dem Jahre 2003 (verwaltungsinternes Material, jedoch mit Trägern öffentlicher Belange bereits abgestimmt),
- Umfassende Bilanz zum Umsetzungsstand des Verkehrskonzepts von 1994 (dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden im Jahre 2005 vorgelegt),
- Beschluss des Stadtrates zur Aufstellung eines Verkehrsentwicklungsplans (SR-46-2007 vom 1. März 2007).

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 nachfolgende Grafik zeigt die Organisationsstruktur des Prozesses:



Grafik 1: Organisationsstruktur der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden

Der VEP-Prozess begann Ende 2009 mit der Konstitution der begleitenden Gremien

- Wissenschaftlicher Beirat
- Lenkungskreis
- Runder Tisch und
- Runder Tisch Region.

Neben dem mit Expertinnen und Experten der Technischen Universität (TU) Dresden, des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIfU) Berlin und der TU Stuttgart besetzten Wissenschaftlichen Beirat kommt dem Runden Tisch eine Schlüsselfunktion zu. Unter externer Moderation gehören ihm Vertreter von Wirtschafts- und Verkehrsverbänden, Verkehrsträgern, unterschiedlichen gesellschaftlichen Interessengruppen, Planungsverwaltung und allen Stadtratsfraktionen an. Erfahrungen mit ähnlichen Beteiligungsmodellen lagen bis 2009 in nur wenigen deutschen Städten vor.

2010 erfolgte die Formulierung von konsensualen Zielen für die Verkehrsentwicklung durch den Runden Tisch in einem überwiegend konstruktiven, teilweise auch kontroversen Diskussionsprozess unter externer Moderation. Grundlage waren die Ergebnisse aus vier Arbeitsgruppen, in denen die Mitglieder des Runden Tisches Ziele, Leitlinien und Prioritäten für die Verkehrsentwicklungsplanung 2025plus diskutiert haben. Der VEP ist dabei im Gesamtansatz als kooperativer und iterativer Prozess zum Erreichen der formulierten Leitziele zu verstehen. Durch die in ihm verankerten Evaluierungs- und Monitoringstrategien (siehe Kapitel 5.9) ist er sowohl ein hinreichend verbindliches als auch ein ausreichend flexibles Instrumentarium für eine zielgerichtete Verkehrspolitik.

Im April 2011 wurde auf der Grundlage einer zweistufigen europaweiten Ausschreibung (Verhandlungsverfahren mit öffentlichem Teilnahmewettbewerb) das Planerkonsortium IVV Aachen und IVAS Dresden mit der inhaltlichen Erarbeitung des VEP beauftragt.

Die Arbeitsergebnisse aller wichtigen Etappen der Bearbeitung wurden den politischen Gremien vorgelegt:

- Analyse der Ist-Situation/Problem- und Mängelanalyse der Mitglieder des Runden Tisches (Info-Vorlage V0685/10 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau am 18. August 2010),
- Zielstellung für die künftige Verkehrsentwicklung (Stadtratsbeschluss Nr. V0811/10 am 24. März 2010),
- Analysebericht zur Verkehrsentwicklung in Dresden (Info-Vorlage V1204/11 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau am 24. August 2011),
- (Entwicklungs-) Szenario für die weitere Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus (Vorlage V1630/12 im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau am 12. September 2012).

Im Vorfeld der Entscheidungen zugunsten eines Entwicklungsszenarios wurden in Gesprächsrunden mit den baupolitischen Sprechern der Stadtratsfraktionen die fachlichen Inhalte mit dem Ziel der Kompromissfindung zwischen unterschiedlichen Auffassungen und Reflexionen vertieft. Der Wissenschaftliche Beirat war in die Positionsbestimmung und Entscheidungsvorbereitung beratend eingebunden.

Die Landeshauptstadt Dresden beschreitet mit dem Procedere bei der Erstellung des VEP 2025plus keinen Sonderweg. Das ist die Kernaussage eines VEP-Fachkolloquiums, das gemeinsam mit der TU Dresden, der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) Sachsen und der Landeshauptstadt Dresden am 15. Oktober 2012 durchgeführt wurde. Beiträge aus Bremen, Magdeburg, Leipzig, Dortmund, München und Dresden haben gezeigt, dass insbesondere die Anforderungen und Ansprüche an einen transparenten Erarbeitungsprozess mit breiter Bürgerbeteiligung die moderne VEP-Erstellung prägen, zugleich aber auch eine erhebliche Herausforderung bei der Organisation dieser Prozesse darstellen. Das Modell des Runden Tisches wurde dabei als ein maßgebender und effizienter Bestandteil herausgearbeitet. Auf besonderes Interesse stieß im Dresdner Beitrag der Bericht über die Bildung eines „Runden Tisches Region“, der die Brücke zu den Interessen der benachbarten Städte und Gemeinden bis hinein in die Euroregion Elbe-Labe schlägt.

Im Rahmen der POLIS-Präsidentschaft Dresdens fand der VEP 2025plus internationale Beachtung. Die gemeinsame Erarbeitung der Ziele wie auch die Erörterung unterschiedlicher möglicher Szenarien für die künftige Verkehrsentwicklung in Dresden war zwar von kontroversen Debatten geprägt, sie endete jedoch stets einem tragfähigen Kompromiss.

Verkehrsentwicklungspläne sind längst keine ausschließliche Aufgabe für (Verkehrs-) Fachleute. Sie sind vielmehr Planwerke, die ihren Nutzen für die Menschen einer Stadt, für deren Wirtschaft, Handel und Gewerbe, für den Tourismus und vieles andere mehr entfalten sollen. Moderne Verkehrsentwicklungspläne werden nicht nur *für*, sondern *mit* den vielfältigen Interessenträgern und den Bewohnerinnen und Bewohnern einer Stadt erarbeitet.

Von besonderer Bedeutung hinsichtlich der integrierenden Funktion des VEP ist die Abstimmung mit den Zielen der Integrierten Stadtentwicklung (und hier besonders des aktuell in Fortschreibung befindlichen InSEK). Der Verkehrsentwicklungsplan greift die entsprechenden Zielstellungen auf und bildet somit das strategische Bindeglied zwischen Stadtentwicklung und Verkehr. Folglich wurden die Ziele der Stadtentwicklung sowie die sich daraus ableitenden räumlichen Schwerpunkte früh und umfassend in die Erarbeitung des VEP sowie in die Erarbeitung der verkehrlichen Leitziele und der räumlichen Schwerpunkte eingebunden bzw. aufeinander abgestimmt. Hinsichtlich ihrer Hauptentwicklungsrichtungen sollen VEP und InSEK gleich ausgerichtet sein, da sonst Widersprüche in der Bewertung und Umsetzung von wichtigen Maßnahmen im Verkehrssystem entstehen könnten.

Einen weiteren wichtigen Anknüpfungspunkt bildet die Flächennutzungsplanung. Die im VEP beschriebenen Flächenvorhaltungen müssen in die Flächennutzungsplanung integriert werden. Aber auch der Landschaftsplan als Grundlage der Flächennutzungsplanung steht damit in Wechselwirkung zum Verkehrssystem und insbesondere der Verkehrsinfrastruktur.

Dieses Planungsverständnis erfordert stets aktuelle Informationen zum Bearbeitungsstand und zu den Arbeitsinhalten, die vor allem über das Internet bereitgestellt werden. Eine gute Resonanz hatten zudem zwei Podiumsdiskussionen sowie Vorträge bei verschiedenen Veranstaltungen mit anschließenden Diskussionen. Viele Einwohnerinnen und Einwohner werden auch über die Mitglieder des Runden Tisches erreicht und so in den Planungsprozess eingebunden. Zur besseren Transparenz von Verwaltungsabläufen wurde ein Planercafé eingerichtet. Hier erhalten die Mitglieder des Runden Tisches einen vertiefenden Einblick in die sonst nicht sichtbaren VEP-bezogenen Arbeiten der Verwaltung. Als das wichtigste Diskussionsforum ist die Dresdner Debatte zum VEP in Vorbereitung, die etwa Mitte 2013 noch vor der Diskussion im Stadtrat stattfinden soll.

Der Runde Tisch begleitete die Erarbeitung des VEP 2025plus von Beginn an intensiv und konstruktiv. Die Mitglieder des Runden Tisches formulierten Anforderungen an den VEP, analysierten Mängel und Probleme des Dresdner Verkehrssystems und gaben Hinweise und Voten aus der Sicht der jeweils vertretenen Fachsparte zu verschiedenen Bearbeitungsetappen des VEP. Der Runde Tisch kann nicht die Entscheidungssouveränität der politischen Gremien ersetzen, ist aber eine maßgebende Beratungsinstitution für die beschließenden Gremien.

Der Wissenschaftliche Beirat hat den gesamten Planungsprozess fachlich und inhaltlich intensiv begleitet sowie innovative Ideen eingebracht. Der Wissenschaftliche Beirat beriet und unterstützte den Auftraggeber bereits in der Phase der Ausschreibung sowie in allen Bearbeitungsetappen (Prognose, Problem- und Mängelanalyse, Szenarienbildung, Wirkungsermittlung, Maßnahmenbewertung, Erarbeitung der Mobilitätsstrategie und des Handlungskonzepts) aus neutraler fachlicher Sicht. Der Beirat fungierte als wichtiger, streitbarer aber auch vermittelnder Partner bei der Bewältigung von Problemen und dem Aufzeigen von Lösungsstrategien.

1.2 Leitziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung

Die „Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“ wurden vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 24. März 2011 beschlossen (Beschluss Nr. SR-025-2011). Sie bestehen aus einer Präambel, vier Leitzielen und 43 Unterzielen.

Die Präambel lautet:

- Verkehr ist kein Selbstzweck! Er dient der Mobilität der Bevölkerung und der Sicherung der urbanen Wirtschaft. Beides setzt die freie Wahl der Verkehrsmittel voraus.
- Die Erhaltung der Mobilität – bezahlbar, sicher und umweltschonend – ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ersten Ranges. Sie sollte im Konsens und unter weitestgehendem Verzicht auf dirigistische Maßnahmen umgesetzt werden.
- Das Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie die Gleichstellung aller Menschen ist Verfassungsgrundsatz. Auch die Verpflichtung, auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse hinzuwirken, ist in der Verfassung des Freistaates Sachsen verankert. Beides sind essentielle Leitlinien für die heutige und künftige Verkehrsentwicklung.
- Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr ist mehr denn je globalen Einflüssen (Konjunkturschwankungen, begrenzte fossile Energieressourcen und steigende Energiepreise sowie Klimaveränderungen) unterworfen. Verkehrsentwicklungsplanung muss darauf Antworten finden.
- Gleichermaßen gilt für die Auswirkungen des demografischen Wandels, woraus veränderte Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse erwachsen.
- Die Verkehrsinfrastruktur muss unter besonderer Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erhalten und entwickelt werden.
- Nationale und europäische Gesetze und Verordnungen geben essentielle Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklungsplanung vor. Die Stadt Dresden wird diese aktiv mitgestalten.

Die vier Leitziele sind wie folgt formuliert:

- Leitziel 1:
Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für die Bevölkerung und die Wirtschaft.
- Leitziel 2:
Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe - unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben.
- Leitziel 3:
Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen.
- Leitziel 4:
VEP als offener Planungs- und Entscheidungsprozess unter Einbeziehung von Verkehrswissenschaft, Verbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Gruppen, Beauftragten, interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie unterschiedlichen Fachdisziplinen.

Jedes Leitziel wird durch Unterziele weiter konkretisiert. Präambel, Leitziele und die 43 Unterziele zeigt **Anlage 1**. Im Beratungsprozess im Ausschuss Stadtentwicklung und Bau wurden die vom Runden Tisch erarbeiteten konsensualen Ziele und Unterziele nur leicht modifiziert.

Diese Zielstellungen sind wichtige Grundlage und Bestandteil der Erarbeitung des VEP 2025plus.

1.3 Struktur des VEP mit Mobilitätsstrategie und Handlungskonzept

Der VEP 2025plus basiert auf den Vorarbeiten des Verkehrskonzepts 2003 und dessen fachlicher Fortschreibung. Entsprechend der Aufgabenstellung des VEP besteht das Gesamtdokument aus 4 Teilen:

- Teil A: Grundlagen und Bestandsanalyse
- Teil B: Entwicklungsszenarien, Wirkungen und Prioritäten
- Teil C: Mobilitätsstrategie 2025plus
- Teil D: Handlungskonzept 2025

Entsprechend ist der vorliegende Bericht gegliedert.

Der erste Teil des Verkehrsentwicklungsplans Dresden 2025plus dokumentiert im Wesentlichen die Erkenntnisse einer synoptischen Verkehrsanalyse, die sich auftragsgemäß auf bereits sehr zahlreich vorliegende Unterlagen, vorhandene Kenntnisse und Kompetenzen abstützt. Die **Bestandsanalyse** verfolgt folgende Ziele:

- Herstellen eines gleichen Kenntnisstands aller Beteiligten zum Verkehrssystem,
- Erkennen von Trends und Zusammenhängen von Mobilität und Verkehrsmittelwahl,
- Aufzeigen wichtiger Defizite,
- Differenzieren von Ergebnissen und Daten nach VEP-Relevanz,
- Bereitstellen von Grundlagen für die Ableitung sinnvoller Szenarienansätze,
- Aufbau belastbarer Grundlage für den VEP-Prozess und als Basis für das Monitoring.

Die wesentlichen Analyseergebnisse sind in Kap. 2.2 dokumentiert. Sie werden durch einen ausführlichen Analysebericht vom Juli 2011 ergänzt.

Der zweite Teil des Verkehrsentwicklungsplans Dresden skizziert die bis zum Jahr 2025 erwartete Bevölkerungsentwicklung und zeigt – darauf aufbauend – am Beispiel von drei unterschiedlichen **Maßnahmen- und Verhaltensszenarien** die damit jeweils verbundenen Wirkungen im Bereich Verkehr und Umwelt auf. Die Maßnahmenwirkungen werden modellgestützt ermittelt. Teil 2 bildet den methodischen Kern des VEP Dresden und umfasst

- Strukturdatenprognose
- Entwicklungsszenarien
- Maßnahmenbewertung
- Prioritätenreihung der Maßnahmen.

Die Szenariotechnik, die modellgestützten Wirkungsberechnungen und die anschließende Maßnahmenbewertung schaffen die fachlichen Voraussetzungen, die bestgeeigneten Maßnahmen zur Erfüllung der VEP-Ziele im Lichte der zu erwartenden Wirkungen auszuwählen und weniger geeignete oder weniger wirksame Maßnahmen zu erkennen und entsprechend nachrangig zu behandeln bzw. zu verwerfen.

Die **Mobilitätsstrategie 2025plus** bildet den strategischen Teil des Verkehrsentwicklungsplans Dresden (Teil 3). Sie beinhaltet die Ansätze des VEP, die deutlich langfristiger wirken und Prinzipien beschreiben. Die Mobilitätsstrategie 2025plus enthält:

- generelle strategische Entwicklungsprinzipien über 2025 hinaus,
- Strategien zur Bestandssicherung für die bestehenden Verkehrsnetze,
- Anforderungen an die Fortschreibung und Vertiefung von den VEP ergänzenden Konzepten,
- Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,

- wichtige Prinzipien des Verwaltungshandelns insbesondere in der Bauleitplanung,
- zu vertiefende Planungsansätze und weiteren Untersuchungsbedarf,
- Angaben zu notwendigen Flächenfreihaltung und zu langfristigen Entwicklungsoptionen der Infrastruktur sowie
- Ansätze für Monitoring und Evaluation des VEP.

Der strategische Teil des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus wird ergänzt durch einen handlungsorientierten Teil (Teil 4). **Das Handlungskonzept 2025** enthält die konkreten Maßnahmen, die bis zum Jahr 2025 (ggf. auch bis 2030) umgesetzt werden sollten, um die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden bestmöglich zu erfüllen. Das Handlungskonzept 2025 enthält:

- zentrale stadträumliche Maßnahmen mit nachgewiesener Wirkung im Sinne der verkehrlichen Leitziele der Stadt Dresden,
- alle prioritär oder sinnvoll bewerteten Maßnahmen,
- Pilotprojekte auf Basis der Mobilitätsstrategie sowie
- bereits beschlossene und wirkungsgeprüfte Maßnahmen bis 2025.

Der vorliegende Bericht enthält die Arbeitsergebnisse in allen vier Teilbereichen der Verkehrsentwicklungsplanung und versteht sich als umfassende Gesamtdokumentation (lediglich der Analyseteil ist hierbei erkenntnisorientiert zusammengefasst worden). Auf diese Weise werden der stringente Planungsansatz, die verwendete Planungsmethodik sowie Auswahl und Priorisierung der Maßnahmen des Handlungskonzepts deutlich.

2. Bestandsanalyse und Strukturprognosen

2.1 Vorliegende Dokumente und Materialien

Dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus liegt eine umfassende Analyse aller vorliegenden verkehrlichen Daten zu Grunde, die größtenteils im Analysebericht vom 29.07.2011 bereits dargestellt wurden. Mit dem Stand vom 02.04.2012 wurde zu den Szenarien- und Kostenrechnungen ein eigener Bericht erarbeitet, indem die Ergebnisse detailliert aufbereitet wurden.

In den folgenden Kapiteln wird im Sinne eines Gesamtverständnisses das Wesentliche beider Dokumente dargestellt und um aktuelle Erkenntnisse aus den Arbeitsprozessen in 2012 ergänzt. Grundlage der Untersuchung ist eine Vielzahl von kommunalen und externen Daten, Untersuchungen, Konzepten und Beschlüssen:

- Dokumente der Stadt Dresden, des Freistaates Sachsen und des ÖPNV-Aufgabenträgers im jeweils aktuellen Stand seit 1994 bzw. 2003 (siehe **Anlage 2, Teil 1**) – hervorzuheben ist hier das Verkehrskonzept 2003/ 2009, das für wichtige Teile die Bezugsgrundlage bildet
- der Beschluss des Stadtrates über „Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“ vom 24.03.2011
- Aussagen der Akteure des Runden Tisches zu Leitzielen und Defiziten (siehe auch **Anlage 2, Teil 2**)
- Aussagen von Nachbargemeinden und Kreisen (siehe **Anlage 2, Teil 2**)
- Daten-Zuarbeiten der Ämter der Stadt Dresden (siehe **Anlage 2, Teil 3**)
- Forschungsarbeiten und Messungen, insbesondere der TU Dresden (siehe **Anlage 2, Teil 3**)
- Strukturdatensammlungen/ Prognosen (siehe **Anlage 2, Teil 3**) sowie
- eigene Kenntnisse und fachliche Einschätzungen

Die vorliegenden ca. 60 Einzeldokumente und Forschungsarbeiten wurden durchgesehen, bewertet und für die Analyse genutzt. Im Rahmen des Analyseprozesses erfolgte eine enge Abstimmung mit dem Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt Dresden“ (Teil CO₂-Verkehrsemissionen Dresdens) sowie mit dem Fortschreibungsprozess zum Integrierten Stadtentwicklungskonzept.

Als Ergebnis der Materialanalyse kann folgendes generelles Fazit gezogen werden:

- Im Wesentlichen zeigen die Dokumente ähnliche und im Grundsatz kaum widersprüchliche Entwicklungsrichtungen für die Gesamtstadt auf.
- Zwischen Entwicklungsplanungen und Umweltanforderungen stehen weniger generelle als vielmehr maßnahmenbezogene Diskrepanzen.

- Die Konzepte zeigen größtenteils hinsichtlich einer attraktiven, zukunftsorientierten und ressourcenschonenden Stadtentwicklung erstrebenswerte Ziele
- Bei der Darstellung von Maßnahmen werden zwar häufig Prioritäten benannt - konkrete und realistische zeitliche Vorgaben (und deren Einhaltung) sowie eine mögliche Finanzierung werden nicht in allen Fällen berücksichtigt

Die aktuellen Ergebnisse aus dem Energie- und Klimaschutzkonzept Dresden (Beschluss SR/056/2013) werden derzeit diskutiert. Teilweise wurde mit der Umsetzung einzelner Maßnahmen bereits begonnen. Hier zeigt sich, dass die Effekte aus dem Bereich Kfz-Verkehr auch mit Verstetigungen im Ablauf sowie Anpassungen der Fahrzeugtechnik deutlich weniger effektiv sind als Verbesserungen im Modal Split zu Gunsten des ÖPNV sowie des (auch elektrifizierten) Radverkehrs.

Zu verkehrlichen Fragestellungen besteht in Dresden **eine Vielzahl weiterer Beschlüsse** des Stadtrates bzw. der Ausschüsse. Diese sind Grundlage des politischen Handelns und des fachlichen Planens. Der VEP berücksichtigt explizit wichtige Beschlüsse zu verkehrlichen Neu- und Ausbauvorhaben (sogenannte „Sowieso-Maßnahmen“, siehe Kapitel 6.2) aber auch wichtige Beschlüsse zu Verkehrssicherheit, Luftreinhaltung oder Verkehrsmanagement. Ausgewählte Beschlüsse wurden im **Teil 4 der Anlage 2** dokumentiert und zeitlich geordnet. Ein inhaltlicher Abgleich aller bestehenden Beschlüsse ist nicht Aufgabe eines VEP. Vielmehr sind die beschlossenen Leitziele als übergeordnetes Planungsziel zu sehen, vor deren Hintergrund Umsetzungen bewertet und Ermessensspielräume auch in bestehenden Beschlüssen ausgeschöpft werden sollen.

2.2 Wesentliche Analyseergebnisse

2.2.1 Bestand und Entwicklung des Verkehrssystems

Die Stadt Dresden ist gemäß dem Landesentwicklungsplan Sachsen Oberzentrum im Verdichtungsraum Oberes Elbtal. Der Verdichtungsraum Oberes Elbtal beinhaltet den stark verflochtenen Siedlungsbereich von Pirna im Südosten bis Meißen im Nordwesten und verfügt über fast 800.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Die Stadt Dresden selbst weist im Jahr 2012 insgesamt 530.722 Einwohnerinnen und Einwohner mit Hauptwohnsitz aus.

Regionale und überregionale Anbindungen

Dresden verfügt über eine strukturell sehr gute Einbindung in die nationalen bzw. internationalen Verkehrsnetze:

- Über die **Bundesautobahnen** A 4, A 13 und A 17 ist die Stadt direkt mit allen benachbarten Oberzentren und Metropolregionen verbunden. Das sind insbesondere der Großraum Berlin im Norden, der Raum Leipzig/Halle im Nordwesten, Chemnitz und weiterführend die Metropolregion Nürnberg im Südwesten, der Ballungsraum Prag im Süden und Wrocław (Breslau) im Osten.
- Im **Schienenfernverkehrsnetz** sind die Fernbahnstrecken (Hamburg -) Berlin – Dresden – Prag – Wien, Frankfurt am Main – Leipzig – Dresden und Hannover – Leipzig – Dresden von Bedeutung. Darüber hinaus ist die Strecke nach Breslau zu erwähnen. Gleichzeitig dient das Schienennetz der direkten Anbindung der Oberzentren Görlitz und Bautzen sowie zahlreicher Mittelzentren (z. B. Pirna, Freiberg, Riesa).
- Im **Schienenregionalverkehrsnetz** werden die Grund- und Mittelzentren wie z. B. Radeberg, Königsbrück, Kamenz, Tharandt, Meißen, Hoyerswerda, Glashütte oder Altenberg an das Oberzentrum Dresden als Verknüpfungspunkt zum Fernverkehr angebunden.
- Im **Fernbusverkehrsnetz** bieten verschiedene Verkehrsunternehmen ab Dresden-Hauptbahnhof bzw. Dresden-Neustadt regelmäßige Verbindungen ins In- und Ausland an u. a. nach Berlin, Düsseldorf, Stuttgart, München, Prag und Budapest.
- Das **Regionalbusverkehrsnetz** umfasst den westlichen Teil des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, Teile der Landkreise Meißen und Bautzen sowie die Landeshauptstadt Dresden. Die Regionalverkehr Dresden GmbH – das größte regionale Busverkehrsunternehmen – betreibt derzeit 76 Linien, von denen 15 Linien in ihrem Routenverlauf das Stadtgebiet Dresdens teilweise im Taktverkehr bedienen. Eine Linie führt von Dresden nach Teplice (Tschechien). Auf zahlreichen Relationen werden täglich nur wenige, nicht vertaktete Fahrten angeboten – teils variieren die Linienwege, teils ist das Linienangebot nur auf Werktagen (Mo.-Fr.) beschränkt.
- Die Elbe ist eine **Bundeswasserstraße 1. Ordnung** (Klasse Va) und verbindet Dresden mit den Binnenhäfen Mitteldeutschlands und den deutschen Nordseehäfen.
- Über den **Verkehrsflughafen** Dresden werden ca. 32.700 Flugbewegungen im Jahr mit über 1,89 Mio. Fluggästen (Stand 2012) abgewickelt. Über die Flugverbindungen ist Dresden über Luftdrehkreuze mit Umsteigemöglichkeit in kontinentale und interkontinentale Verbindungen eingebunden.
- Mit den Deutschlandrouten D4 (Mittellandroute) und D10 (Elberadweg) ist Dresden im überregionalen **Radverkehr** gut angebunden. Aus dem SachsenNetz Rad (Radverkehrskonzeption des Freistaats Sachsen 2005) führen zudem u. a. die Sächsische Städteroute sowie die regionalen Radrouten II-15 (Pillnitz – Städteroute) und II-31 (Dresden – Bastei) durch Dresden.

den. Mit dem Radverkehrskonzept Innenstadt liegt zudem seit 2007 ein klassifiziertes kommunales Radroutennetz mit Haupt-, Verbindungs- und Erschließungsrouten vor, das in der Innenstadt sukzessive umgesetzt wird.

- Im **Fußgängerverkehr** ist Dresden in überregionale Wanderwege wie den Jakobsweg, aber auch in regionale Routen wie den Sächsischen Weinwanderweg oder den Malerweg eingebunden.

Die benannten Autobahnen und Eisenbahnstrecken sind weitgehend Bestandteil der Transeuropäischen Netze. So verläuft der (multimodale) Korridor III von Dresden nach Breslau und weiter in Richtung Krakau/ Ukraine. In Nord-Süd-Richtung verläuft der Korridor IV (Nord-/ Ostsee – Berlin – Dresden – Prag – Wien – Balkanländer). Seitens des Freistaates Sachsen werden umfangreiche Bemühungen zur Stärkung der Korridore auf sächsischem Gebiet unternommen. Dazu gehört insbesondere der Ausbau der Bahnverbindung von Berlin nach Dresden und die Weiterführung als Neubaustrecke über den Kamm des Erzgebirges in Richtung Prag.

Insbesondere in der Fernverkehrsanbindung durch die Bahn bestehen aber weiterhin deutliche Defizite, deren Beseitigung aber weitgehend außerhalb der direkten Einflussmöglichkeiten der Stadt Dresden liegt. Hier ist nur ein politisch koordiniertes Handeln auf allen Ebenen zielführend, das vehement für die berechtigten Interessen einer zeitgemäßen Erreichbarkeit Dresdens per Bahn als Metropole europäischen Ranges eintritt.

Aufgrund der aktuellen ordnungspolitischen Maßnahmen der Bundesregierung wird die Bedeutung des Fernbusverkehrs kurzfristig deutlich steigen. Eine Ausweitung des innerdeutschen Fahrtenangebots ab Dresden ist deshalb zu erwarten. Dafür besteht derzeit kein Angebot für entsprechend verkehrlich eingebundene und attraktive Abfahrtsstellen. Die Planungen für einen ZOB am Hauptbahnhof wurden bisher nicht umgesetzt.

Durch die Gleiserweiterung auf den Streckenabschnitten Dresden-Neustadt – Pirna sowie die voraussichtlich bis 2016 abgeschlossene Sanierung/ Ausbau des Streckenabschnitts Dresden-Neustadt – Coswig (zeitgleich mit dem Ausbau der Fernbahnstrecke Dresden – Leipzig) werden Fern- und Regionalverkehr (S-Bahn) separiert, somit beide Verkehre weniger beeinträchtigt und letztlich beschleunigt.

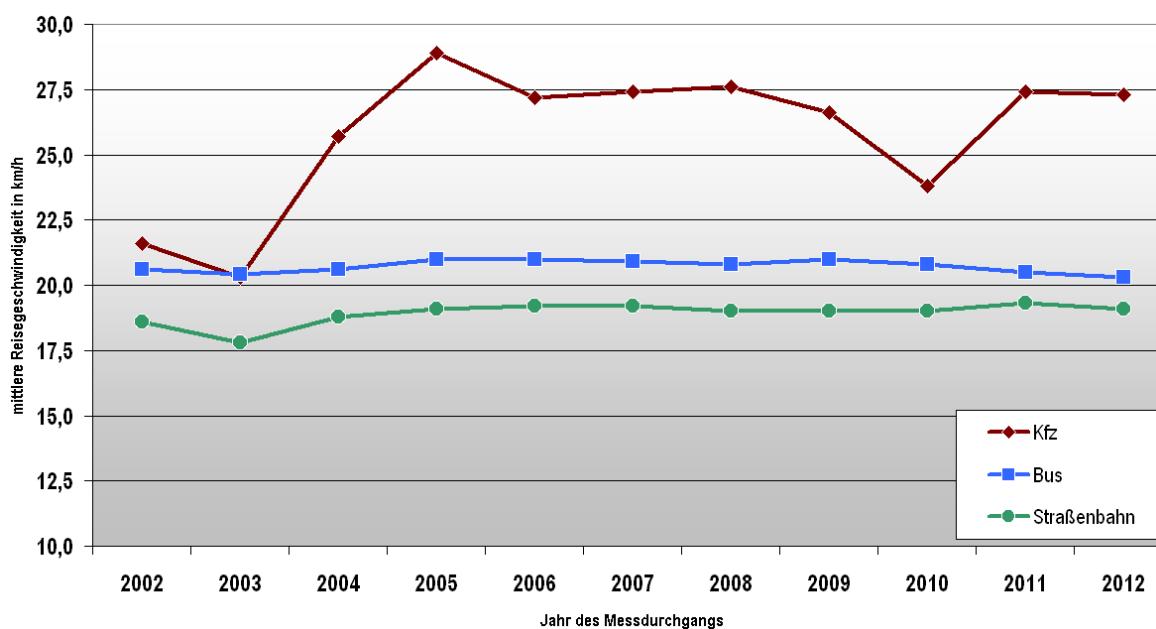
Für die regionalen Verknüpfungen bestehen vor allem durch die Autobahnen und die noch im weiteren Ausbau befindliche S-Bahn sowie durch das Regionalbahnsystem hervorragende Voraussetzungen. Das bestehende S-Bahn-Netz kann jedoch in seiner verkehrlichen Wirksamkeit gestärkt werden, indem an bestehenden Strecken die teilweise bereits konkret geplanten neuen Zugangs- und Verknüpfungspunkte entstehen.

Innerstädtischer Verkehr

Dresden verfügt auch innerstädtisch über ein in seinen Grundzügen leistungsfähiges und auch den zukünftigen Anforderungen weitgehend gerecht werdendes Verkehrssystem insbesondere für ÖPNV und Kfz-Verkehr. Es bestehen allerdings punktuelle Überlastungsbereiche sowohl im Straßen- als auch im ÖPNV-System. Das Straßenbahn/ Stadtbahnssystem stößt dort sowohl infrastrukturseitig als auch angebotsseitig durch die Einwohnerentwicklung und durch wachsende Ausbildungs- und Berufsverkehre an Kapazitätsgrenzen.

Die Stadtstruktur mit dem bestehenden Straßennetz ist in **Abbildung 1** dargestellt. Die Stadtstruktur mit dem bestehenden ÖPNV-Netz ist als **Abbildung 2** beigefügt.

Im Straßennetz bestehen punktuell Überlastungen, die durch lokalen Um- oder Ausbau oder intermodale Ansätze aufgelöst werden sollten. Die Reisezeiten im Kfz-Verkehr sind in den letzten Jahren auf einen Wert von über 27 km/ h gestiegen, während die der Straßenbahn/ Stadtbahn auf einem Wert von unter 20 km/ h stagnieren (vgl. *Grafik 2*). Die Maßnahmen der ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten haben u. a. dafür gesorgt, dass neue Anbindungen im Straßennetz zumindest nicht zu einer Verschlechterung der Reisezeiten führen. Deshalb besteht dringender Handlungsbedarf, der sich insbesondere auf Knotenpunkte bezieht, wo dem ÖPNV häufiger und prioritärer bzw. in Abhängigkeit von Fahrplanlage und Umsteigebeziehungen Freigabezeiten eingeräumt werden müssen. Ein fairer Wettbewerb der Verkehrsträger ist anders nicht mehr möglich, da die mittlerweile erforderliche Steigerung der ÖPNV-Kapazitäten in einer wachsenden Großstadt sonst kaum umsetzbar ist.



Grafik 2: Reisezeitentwicklung von Kfz, Straßenbahn/ Stadtbahn und Bus 2002 – 2012
Quelle: Reisezeituntersuchungen der TU Dresden

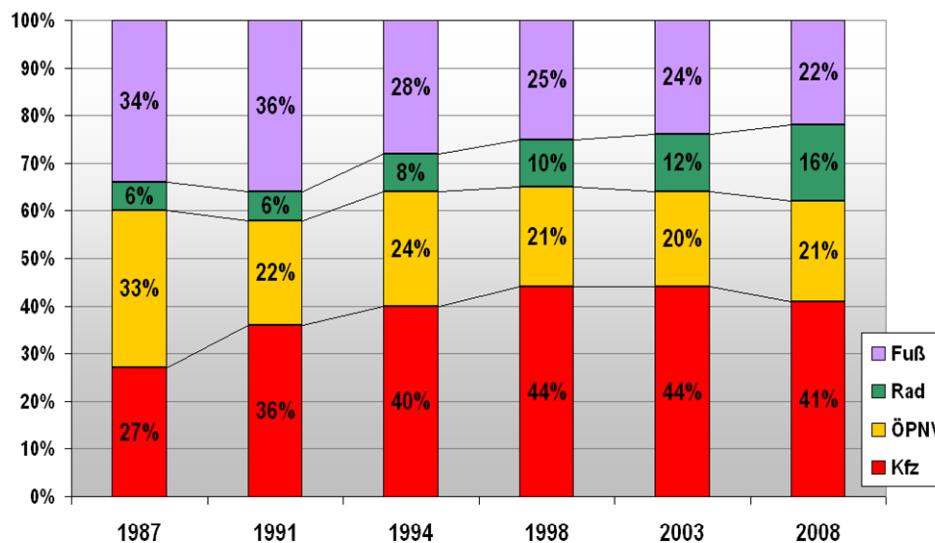
Hinsichtlich der Netzqualitäten im Rad- und Fußgängerverkehr haben sich in der Vergangenheit durch die Umsetzung von entsprechenden Konzepten sowie umfangreichen Um- und Ausbauten im Straßen- und Wegenetz positive Entwicklungen ergeben, die aber noch hinsichtlich Netzdichte, Durchgängigkeit, Dimensionierung, Konfliktvermeidung und relativer Investitionsvolumina hinter den Netzentwicklungen im Kfz-Verkehr und ÖPNV zurückbleiben.

Die Dresdner Innenstadt innerhalb des 26er Rings ist per ÖPNV aber auch im Kfz-Verkehr sehr gut erreichbar. In das Parkleitsystem der Innenstadt sind ca. 6.800 Stellplätze integriert, wovon im Tagesmittel zwischen 8 und 20 Uhr nur ca. 42 % belegt sind. Im Stadtzentrum am 26er Ring sind selbst in Spitzzeiten an Samstagen mit 2.300 freien Stellplätzen und einer Auslastung von 66 % noch große Stellplatzreserven in bestehenden Parkierungseinrichtungen vorhanden, die auch bei weiterhin dynamischer Innenstadtentwicklung für zukünftige Anforderungen ausreichen. Die Auslastung der innenstadtnahen Parkgaragen ist dabei nicht gleichmäßig. Trotz Parkleitsystem kommt es an Tagen mit besonders hohem Besucheraufkommen (u. a. ausgewählte Samstage in der Adventszeit) zu ungleichen Verteilungen des Parksuchverkehrs, was die entsprechenden Zufahrtsstraßen teilweise überlastet.

Das Nebennetz mit seinen erschließenden Wohnstraßen und einer hohen Bedeutung für Aufenthalt und Stadtqualität ist in Dresden bereits zu 94 % verkehrsberuhigt. Hinsichtlich einer einheitlichen und möglichst weitgehend selbsterklärenden Straßenraumgestaltung verkehrsberuhigter Bereiche sowie deren Durchlässigkeit für den Fußgänger- und Radverkehr bestehen noch Potenziale. Diese müssen hinsichtlich ihrer Kosteneffektivität einzeln geprüft werden.

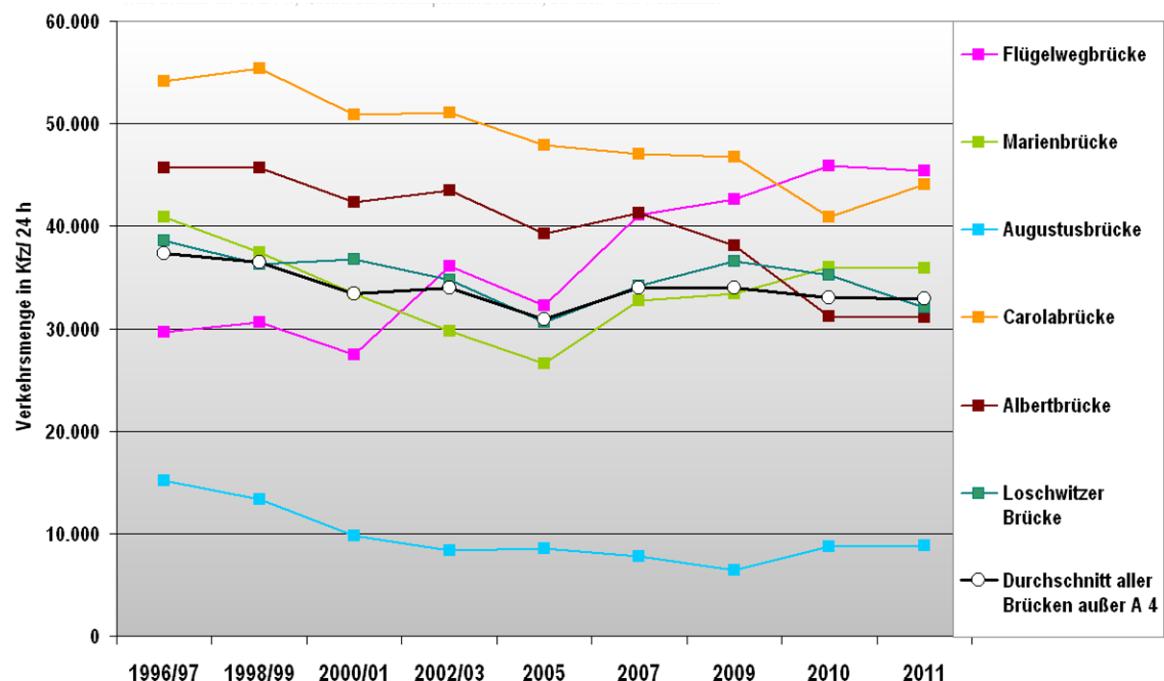
Die angestrebte Entkopplung einer positiven Wirtschaftsentwicklung und des Bevölkerungswachstums von der Zunahme des Kfz-Verkehrs wurde in Dresden bereits erreicht. Trotz einer erfolgreichen Stadtentwicklung stagnieren die Verkehrsbelastungen im Straßennetz.

Zusätzliche Verkehrsleistungen werden insbesondere durch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes aufgefangen, was einerseits auf die verbesserten Angebote, andererseits auf einen Bewusstseinswandel der Dresdner Bevölkerung in Bezug auf Mobilität, Lebensqualität und Umwelt zurückzuführen ist. Im Jahr 2008 konnte der Umweltverbund einen Anteil von 59 % am gesamten Verkehrsaufkommen erreichen. Davon entfielen auf den Radverkehr 16 %, auf den ÖPNV 21 % und auf die Fußwege 22 % (vgl. *Grafik 3*). Inwiefern der Trend der Zunahme des Umweltverbundes weiterhin anhält, werden die anstehenden Mobilitätsbefragungen 2013 zeigen.



Grafik 3: Modal Split im Verkehrsaufkommen der Dresdner Bevölkerung seit 1987
Quelle: Analysen des SrV 1987 - 2008

Die systematischen Verkehrszählungen an den Dauerzählstellen zeigen, dass die Zahl der Kfz auf den Brücken in Dresden in Summe stagniert (vgl. Grafik 4). Gleiches trifft auch auf die Verkehrsmengen an den Ortseingängen zu.



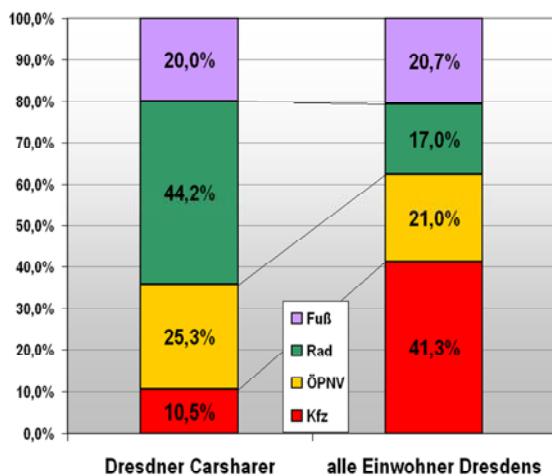
Grafik 4: Verkehrsmengenentwicklung an den Elbbrücken zwischen 1996 bis 2009
ohne Brücke der BAB A4, Quelle: Zählungen des STA der Stadt Dresden

Entgegen diesem Trend entwickeln sich die Zahlen der ÖPNV-Nutzenden auf den Dresdner Elbbrücken. Neben steigenden Fahrgastzahlen im Bahnverkehr über die „2. Marienbrücke“ ist die Zahl der über die Brücken beförderten Fahrgäste des DVB von 2004 bis 2011 um 39 % gestiegen.

Umwelt und Motorisierung

Im Bereich des Kfz-Verkehrs bestehen durch punktuell hohe Lärmemissionen und kritische Werte der Feinstaub- und Stickoxid-Belastungen (siehe Masterplan Lärmminderung 2009 und Luftreinhalteplan 2011) Konflikte zwischen dem Gesundheitsanspruch der Bevölkerung und den verkehrlichen Nutzungen. Zur Vermeidung einer Umweltzone muss die Stadt Dresden deshalb ihren Luftreinhalteplan umsetzen.

Bestehende innovative Ansätze im Dresdner Verkehrssystem, wie das derzeit mit 20 % pro Jahr dynamisch wachsende Carsharing mit über 200 Fahrzeugen an 92 Stationen, stoßen bereits an Grenzen und müssen mit kommunaler Unterstützung auch in Verbindung mit Mobilitätsmanagement oder Verleihsystemen weiterentwickelt werden. Carsharing-Nutzende haben mit einem Kfz-Anteil am Verkehrsaufkommen von ca. 10 % eine vierfach seltener Kfz-Nutzung als der Durchschnitt der Bevölkerung (vgl. *Grafik 5*).

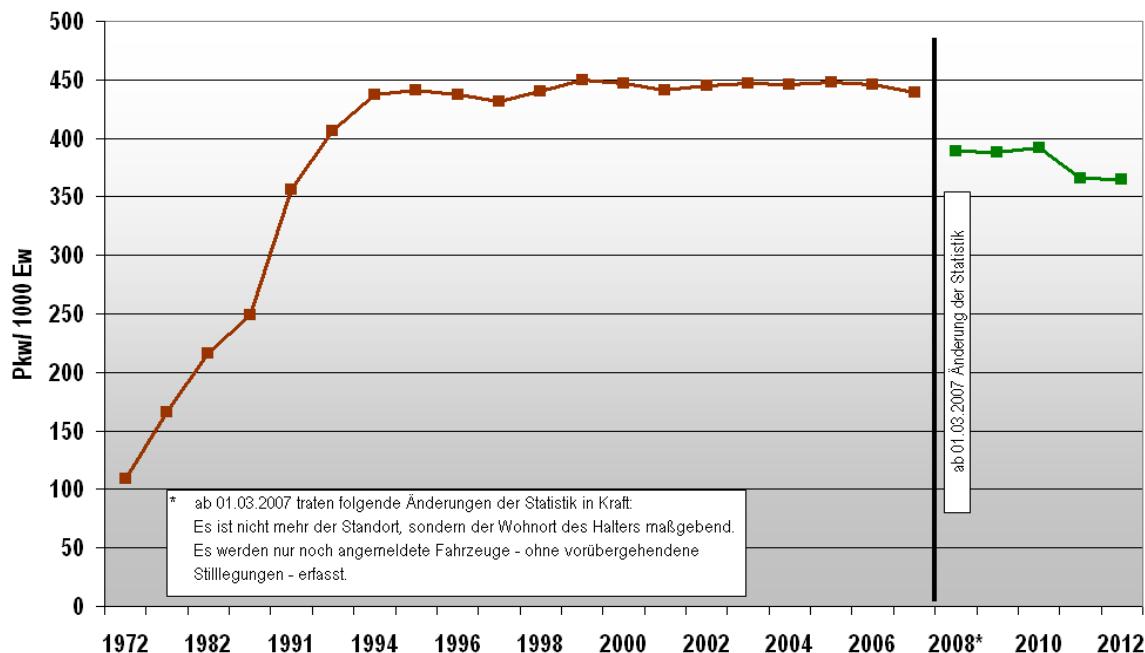


Grafik 5: *Modal Split von Carsharing-Nutzenden im Vergleich zu Gesamtheit der Bevölkerung*
Quelle: Befragung der Mobility Center GmbH 2011 sowie SrV 2008

Etwa 70 % der am Carsharing Teilnehmenden leihen sich ein Carsharing-Auto lediglich einmal im Monat (oder seltener), und zwar ganz überwiegend zum Einkaufen oder zum Transport von Gegenständen. Ihr bevorzugtes Verkehrsmittel ist mit ca. 44 % das Fahrrad. Vorteile des Carsharings liegen zudem in der angebotenen modernen Fahrzeugflotte mit kleinen, effizienten Motoren, was im Vergleich zum Gesamtbestand an Kfz zu deutlich geringeren mittleren Emissionen führt sowie bei einem geringeren Bedarf an Stellplatzfläche im Straßenraum.

Dieser Trend spiegelt sich zu Teilen auch in der Entwicklung der privaten Motorisierung der Dresdner Bevölkerung wider, deren Werte etwa seit dem Jahr 1995 stagnieren und derzeit bei unter 400 Kfz/ 1000 Einwohnerinnen und Einwohner liegen (vgl. *Grafik 6*). Dabei sind Unterschiede

zwischen zentralen städtischen Lagen mit sehr niedrigen Werten und dezentralen Lagen (z. B: Schönfelder Hochland) zu verzeichnen.



Grafik 6: Entwicklung der Pkw-Motorisierung in Dresden

Elektromobilität spielt in Dresden derzeit vor allem in Form der Straßenbahn/ Stadtbahn und der S-Bahn eine wichtige Rolle. Damit sind bereits heute ca. 18 % aller Fahrten der Dresdner Bevölkerung der Elektromobilität zuzuordnen. Das aktuelle Ziel der Bundesregierung, bis 2020/ 2025 ca. 1 Mio. Elektro-Kfz auf Deutschlands Straßen zu bringen hieße, dass damit ca. 5 % aller Kfz in Deutschland elektrisch angetrieben würden. Bei einer gleichverteilten Flottendurchmischung und einem Anteil des Kfz-Verkehrs am städtischen Verkehrsmarkt in Höhe von 40 % entspräche das einem um lediglich 2 % gestiegenen Elektro-Anteil am Dresdner Modal Split. Bis 2025, dem zeitlichen Horizont des VEP, wird deshalb Elektro-Mobilität nicht in Form von Kfz-Mobilität sondern insbesondere in Form des ÖPNV sowie ergänzend auch von „elektrifizierten“ Fahrrädern an Bedeutung gewinnen. Die Zahl von Fahrrädern mit Elektrounterstützung wird bereits im Jahr 2013 die 1-Mio-Marke in Deutschland durchbrechen. Hinsichtlich von positiven Klimaeffekten und Energiebilanzen stellt sich aber auch die Frage, wie Elektromobilität für verkehrliche Nutzungen aus regenerativen Energien gespeist werden kann.

Bezüglich der verkehrlichen und umweltseitigen Datengrundlagen, die hier nur zusammenfassend und auszugsweise gezeigt werden können, ist Dresden beispielgebend für andere Städte. Diese Spitzenposition sollte mit Unterstützung der Wissenschaft weiter ausgebaut werden.

2.2.2 Ausgewählte Defizite im Verkehrssystem der Stadt Dresden

Ein separater Analysebericht („Synoptische Verkehrsanalyse“, Juli 2011) greift alle diesbezüglich bereits vorliegenden Daten und Erkenntnisse auf und fasst diese in systematischer und synoptischer Form zusammen. Einzelheiten über Zustände und Mängel sowie deren Wechselwirkungen können dem Analysebericht entnommen werden. Grundlage dieses Berichts sind Zuarbeiten Dritter, namentlich des Runden Tisches, der städtischen Fachämter sowie der betroffenen Verkehrsunternehmen, Verbände und Interessengruppen. Eine noch differenziertere Analyse ist im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung nicht erforderlich.

Ausgewählte Defizitbereiche des ÖPNV und MIV sind in **Abbildung 3** dargestellt. Auf Fragen stadträumlicher Qualität und der daraus entstehenden Konflikte wird in den Kapiteln 2.2.4 und 2.3 eingegangen. Die wichtigsten Defizite im Dresdner Verkehrssystem sind:

Kfz-Verkehr und Straßennetz

- Wichtige Bereiche mit dringend erforderlichen Sanierungen im Hauptstraßennetz sind u. a.: Königsbrücker Straße, Bautzner Straße/ Bautzner Landstraße (teilweise in Umsetzung), westliche Stauffenbergallee, Schandauer Straße/ Borsbergstraße (teilweise in Umsetzung), Blasewitzer Straße, Fetscherplatz und westliche Hamburger Straße.
- Netzabschnitte, die als Staustrecken bzw. als überlastete Strecken angesehen werden können sind u. a.

An der Christuskirche (Verbindung Winterbergstraße - Wasaplatz), Rayskistraße (Bahnbrücke Richtung Reicker Straße), Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Pulsnitzer Straße, Carolabrücke Richtung Neustädter Markt, Hansastraße ab Lößnitzstraße Richtung Großer Meißner Straße, Grundstraße/ Loschwitzer Brücke mit Körnerplatz und Schillerplatz, Käthe-Kollwitz-Ufer Richtung Albertbrücke, Leipziger Straße i.H. Dreyßigplatz (Mickten), Lennéstraße, Naumannstraße Richtung Blaues Wunder und Schäferstraße westlich der Weißenitzstraße.

- Kritisch ist die Verknüpfung zwischen Magdeburger Straße, Weißenitzstraße und Könneritzstraße zu bewerten, da hier kurze Knotenpunktabstände mit komplexen Lichtsignalschaltungen, hohem Verkehrsaufkommen (auch im ÖPNV) sowie verschiedenen Bahnquerungen korrespondieren. Problematische Verkehrszustände treten zudem im Bereich Bahnhof Dresden-Neustadt (Hansastraße – Antonstraße – Hainstraße – Robert-Blum-Straße – Leipziger Straße sowie mangelnde Erreichbarkeit aus Richtung Marienbrücke) sowie am Fetscherplatz und den zuführenden Straßen auf, die sich nach Eröffnung der Waldschlößchenbrücke weiter verstärken werden.

- Im Dresdner Netz kommt es durch Schleichverkehre, fehlende Netzelemente oder bestimmte Zwangspunkte zu unverträglichen verkehrlichen Überformungen durch Kfz-Verkehr in verschiedenen Hauptrelationen. Diese sind u. a.:

An der Christuskirche/ Altstrehlen, Marienallee bis Bischofsweg, Aachener Straße, Altcotta, Meißner Landstraße/ Dresdner Straße in Cossebaude (B6), Fetscherplatz, Sophienstraße, Augustusbrücke und Neustädter Markt, Leipziger Straße/ Dreyßigplatz, Terrassenufer, Dr.-Külz-Ring/ Prager Straße

- Als besonders problematisch stellen sich die Konflikte zwischen den hohen Kfz-Verkehrs mengen (und Straßenbahn/ Stadtbahnfrequenzen) auf dem Dr.-Külz-Ring und den querenden Fußgängerverkehr im Zuge der Prager Straße dar. Hier sind Freigabezeiten ausgereizt. Ähnliche Barrierefunktionen entfaltet auch die St.-Petersburger-Straße zwischen der Innenstadt und dem Robotron-Areal bzw. dem Großen Garten. Weitere Bereiche in der zentralen Innenstadt mit Konflikten zwischen Kfz-Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr sind Postplatz, Sophienstraße, Augustusbrücke, Terrassenufer.
- Konzepte für die Wegweisung bei Großveranstaltungen fehlen im Bereich Elbe/ Friedrichstädter Flutrinne.

Ruhender Kfz-Verkehr

- Im ruhenden Kfz-Verkehr sind insgesamt relativ wenige Defizite festzustellen, u. a. weil in Wohnquartieren mit vergleichsweise hohem Parkdruck bereits Bewohnerparkbereiche eingerichtet wurden. In weiteren Bereichen soll Bewohnerparken geprüft bzw. eingeführt werden, z. B. in

Striesen West, Johannstadt Nord, Uniklinikum/ MPI, Zwinglistraße, Schillerplatz, Weißer Hirsch West, Radeberger Vorstadt/ Waldschlößchen, Innere Neustadt Ost, Innere Neustadt West, Äußere Neustadt West, Hechtviertel/ Leipziger Vorstadt, Altmickten, Trachenberge/ Pieschen, Trachau/ Klinikum Neustadt, Friedrichstadt, Kesselsdorfer Straße, Südvorstadt, Südvorstadt Ost, Strehlen, Flughafen/ Klotzsche, Pillnitz, Zschachwitz Fähre.

- Weiterer Verbesserungsbedarf für den ruhenden Verkehr besteht in folgenden thematischen Bereichen:
 - Steuerung des Parkraumangebotes räumlich und monetär (im Sinne der jeweils planerisch gewünschten Nutzung durch Anwohnerinnen und Anwohnern, Besucherinnen und Besucher oder Pendlerinnen und Pendler),
 - Parksituation im Veranstaltungsverkehr Flutrinne Ostragehege (wenig P+R-Angebote, Überlagerungen Parkflächen/ Veranstaltungen, Blockade von Rettungswegen durch Falschparkende, gleichzeitige Sperrung Elberad- und -wanderweg),
 - Parksituation im Veranstaltungsverkehr am Stadion in der Lennéstraße,

- Parksituation im Umfeld von zentralen Einrichtungen mit hohem Pendler- und Besucher- aufkommen (z.B. auch TU Dresden mit Erweiterungsgebieten an der Nöthnitzer Straße)
- Park and Ride in Dresden West/ Autobahnabfahrt Dresden-Altstadt im Bereich der Ham- burger Straße (Linie 1) für Veranstaltungs- und Besucherverkehre und
- Park and Ride für Berufspendler, besonders aus Richtung Süden (Bannewitz/ Dippoldis- walde).

Im Reisebusverkehr bestehen zudem Probleme durch Falschparkende und Belegungen durch Veranstaltungen im Bereich des zentralen Busparkplatzes Pieschener Allee.

Verkehrssicherheit

- Die Mängelanalyse des Verkehrssicherheitskonzeptes 2010 (vom Stadtrat als V1041/11 im Jahr 2011 mit konkreter Umsetzungsforderung beschlossen) benennt 341 Unfallhäufungsstellen (Stand 2004, aktueller Stand liegt noch nicht vor). Dabei gefährden aus planerischer bzw. anlagenseitiger Sicht u. a. partiell fehlende Fußwege, hohe Geschwindigkeiten, mangelnde Querungshilfen und fehlende Sichtbeziehungen die Verkehrssicherheit. Das Verkehrssicherheitskonzept wurde in den letzten Jahren in wichtigen Teilen wie beschlossen umgesetzt.
- Stellen mit erhöhtem Unfallgeschehen unter Beteiligung verschiedener Verkehrsteilnehmergruppen (Fußverkehr, Radverkehr und Straßenbahn/ Stadtbahn) sind laut Verkehrssicherheitskonzept:

Pirnaischer Platz, Dr.-Külz-Ring/ St.-Petersburger-Straße (Georgplatz), Grunaer Straße/ Blüherstraße, Straßburger Platz und Albertplatz Nord.

- Von der DVB AG werden zusätzlich folgende Unfallschwerpunkte mit Beteiligung des ÖPNV benannt:

Königsbrücker Straße zwischen Louisenstraße und Albertplatz, Fritz-Reuter-Straße/ Hansa-straße, Hoyerswerdaer-/ Melanchton-/ Tieckstraße, Kesselsdorfer Straße zwischen Rudolph- Renner- und Reisewitzer Straße, Rothenburger Straße, Tolkewitzer Straße/ Spohrstraße und H.-Schütz-Straße, Prager Straße (Fußgängerunfälle), Postplatz (Fußgängerunfälle), Sach- senallee Außenring und Nossener Brücke (Unfälle Kfz/ Bus).

- Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Konfliktvermeidung besteht zusätzlich Handlungsbedarf am Postplatz (Verbesserung der Verkehrsführung, insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr, aber auch für den Kfz-Verkehr) sowie allgemein im Umfeld von Schulen und Kindertagesstätten (Konflikte zwischen Holen/ Bringen und Radverkehr/ Parken).

ÖPNV

- Wesentliche Erschließungsdefizite im ÖPNV bestehen unter Berücksichtigung der Kriterien und Aussagen des Nahverkehrsplanes in folgenden Bereichen:

Jägerpark, Tittmannstraße/ Augsburger Straße, Jägerstraße/ Prießnitzstraße (Äußere Neustadt), in der Albertstadt West (Arbeitsplatzschwerpunkt), in Trachenberge, im Bereich Goetheallee und teilweise in Stadtgebieten mit dezentralen Lagen.

Zudem könnte der bestehende ÖPNV durch neue S-Bahn-Haltepunkte im Bereich Bischofsplatz, Albertstadt, Nossener Brücke, Königsbrücker Straße und Richard-Strauss-Platz stärker genutzt werden.

- Aktuell ist die Verkehrsqualität für den ÖPNV an 26 Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen mangelhaft. Handlungsbedarf im Sinne einer besseren Abwicklung des ÖPNV besteht insbesondere an folgenden Knotenpunkten:

Albertplatz, Ammon-/Freiberger Straße, Bautzner-/ Rothenburger Straße, Dohnaer-/ Erich-Kästner-Straße, Ebertplatz, Fritz-Foerster-Platz, Georgplatz, Könneritzstraße/ Jahnstraße, Könneritzstraße/ Ostra-Allee, Könneritzstraße/ Schweriner Straße, Körnerplatz, Lennéplatz, Nürnberger-/Budapester Straße, Nürnberger Platz, Pillnitzer Straße/ Steinstraße, Pirnaischer Platz, Rathenauplatz, Schillerplatz, Schlesischer Platz, Schweriner-/Löbtauer Straße, Straßburger Platz, Tharandter-/ Kesselsdorfer Straße, Tolkewitzer-/ Kretschmerstraße, Wasaplatz, Weißenitzstraße/ Friedrichstraße und Weißenitzstraße/ Jahnstraße

- Konfliktbereiche mit Behinderungen zwischen Kfz-Verkehr und ÖPNV sind u. a. südliche Löbtauer Straße, Königsbrücker Straße südlich Louisenstraße, Bautzner Straße zwischen Weintraubenstraße und Radeberger Straße, Marienbrücke in Richtung Könneritzstraße, Tolkewitzer Straße, Schäferstraße und Fritz-Reuter-Straße,
- Knotenpunkte mit Rückstauerscheinungen im Kfz-Verkehr, die zu Behinderungen im ÖPNV führen sind u. a.: Albertplatz, Anton-/ Leipziger Straße, Dreyßigplatz, Fetscherplatz, Körnerplatz, Marienbrücke/ Magdeburger Straße, Schillerplatz und Wasaplatz.
- Die Nutzbarkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs ist für alle Menschen zu gewährleisten. Die Forderung nach einer barrierefreien Gestaltung ergibt sich aus der UN-Behindertenrechtskonvention und der im Januar 2013 geänderten Fassung des PBefG, wonach bis 2022 die vollständige Barrierefreiheit verpflichtend umzusetzen ist. Entsprechend sind Haltestellen und Fahrzeuge auszubilden, wobei derzeit in Dresden nur 45 % aller Haltestellen barrierefrei ausgebaut sind. Defizite in der Barrierefreiheit bestehen insbesondere an folgenden stark genutzten Haltestellen:

Altenberger Straße (Umbau geplant), Augsburger Straße (Uniklinikum), Bautzner-/ Rothenburger Straße (im Umbau), Bergmannstraße (im Bau), Bühlau Ullersdorfer Platz, Bünaustraße, Bischofsweg, Liststraße, Ludwig-Hartmann-Straße, Nürnberger Platz, Stauffenbergallee, Tharandter Straße, Wasaplatz u. a.

Radverkehr

- Vor allem bei folgenden Straßen und Plätzen ist die Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer unbefriedigend:

Könneritzstraße (in Abschnitten nur Radverkehrsfreigabe des Gehwegs bei baulich stark beschränkten Fahrbahnen), Antonstraße (zwischen Albertplatz und Bahnhof Neustadt gemeinsame Nutzung des von Fußgängerverkehr stark frequentierten Gehweges), Bodenbacher Straße (abschnittsweise keine Radverkehrsanlagen), Albertbrücke (Radverkehrsanlage in Planung), Alaunstraße/ Bautzner Straße (teilweise in Umsetzung), Augustusbrücke/ Köpckestraße, Bischofsweg, Elberad- und -wanderweg im Bereich Terrassenufer, Emerich-Ambros-Ufer, Flügelweg, Kesselsdorfer Straße, Königsbrücker Straße, Leipziger Straße, Magdeburger/ Bremer Straße, Nürnberger Straße, Postplatz, Pennricher Straße, Rudolf-Renner-Straße, Sachsenallee/ Sachsenplatz, Schäferstraße, Schandauer Straße (teilweise in Umsetzung), Schlesischer Platz, Sophienstraße, Strehlener Straße, Teplitzer Straße, Wiener Straße Richtung Hbf und Zellescher Weg.

Weiterhin ist die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs mit dem Fahrrad auf legalem Wege nur eingeschränkt möglich. Defizite am Elberad- und -wanderweg bestehen zwischen Loschwitz und Pillnitz sowie im Bereich Niederwartha (Abschnitt in Planung). Die Verbindungsstraße „Am Walde“ (von Radebeul nach Dresden) ist weder mit Geh- noch mit Radwegen ausgestattet.

- Problematisch ist auch der Umgang mit dem Radverkehr bei regelmäßigen oder baustellenbedingten Sperrungen von Streckenabschnitten. Auffälligstes Beispiel ist der Elberad- und -wanderweg, für den weder für den Hochwasserfall noch für Veranstaltungen (Filmnächte Königsufer, Konzerte in der Flutrinne im Ostragehege) die Möglichkeit einer sicheren und attraktiven Umleitung besteht. Hier fehlen Angebote im Zuge der Großen Meißner Straße/ Carolaplatz/ Wigardstraße bzw. an der Magdeburger Straße/ Bremer Straße/ Hamburger Straße.
- Handlungsbedarf besteht weiterhin im Bereich B+R. Vor allem am Hauptbahnhof sowie am Neustädter Bahnhof fehlen weitere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, die nach Möglichkeit überdacht und in der Nähe der Eingänge angeordnet werden sollten. Auch an Straßenbahn/ Stadtbahn- oder Bushaltestellen fehlen meistens geeignete Radabstellanlagen. Bislang besaßen jedoch Verknüpfungspunkte mit dem SPNV (Verknüpfungen mit Verkehrsmitteln besonders hoher Reichweite) Priorität.

Nicht in jedem Fall werden planerische Lösungen entwickelt werden können, die alle Defizite zufriedenstellend beseitigen. In diesen Fällen ist eine besonders sorgfältige Abwägung erforderlich.

Fußgängerverkehr

- Kritische Abschnitte auf der besonders wichtigen und stark frequentierten Fußgängerachse Hauptbahnhof – Albertplatz sind insbesondere die Augustusbrücke (hohes Fußgängeraufkommen und Konkurrenz zu illegal den Gehweg befahrenden Radverkehr) sowie die Querungen Sophienstraße/ Schlossplatz.
- Punktuell sind Bereiche, in denen erhebliche Fußgängerströme auf querende Kfz oder den ÖPNV treffen, kritisch. Hervorzuheben ist hier beispielhaft:
 - die Querung des Dr.-Külz-Rings (jeweils zwei Richtungsfahrbahnen und die mittig dazwischen liegende ÖPNV-Trasse sind zu queren),
 - die Querungen der Wilsdruffer Straße (separate ÖPNV-Trasse),
 - die Große Meißner Straße/ Köpckestraße (Fußgängertunnel mit erheblichen Steigungen und Mitnutzung durch den Radverkehr, umwegige Querungen mit langen Zugangswegen),
 - die Albertstraße/ der Albertplatz (umwegige Querungen mit langen Zugangswegen) sowie
 - die St.-Petersburger Straße durch querschnittsbedingte starke Trennwirkungen.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen stellen die ausgedehnten Pflasterbereiche der Innenstadt (u. a. Postplatz, Altmarkt, Neumarkt, Schlossplatz, Theaterplatz) Hindernisse dar.

Verkehr und Umwelt

- Aus der Lärminderungsplanung sind **die lautesten Straßen Dresdens** bekannt, die eine hohe Lärmgefährdung (Betroffenen-Index BI > 4,0, Quelle: Lärmkartierung des Umweltamtes Dresden) aufweisen. Die Ursachen liegen dabei in hoher Verkehrsbelastung sowie teilweise in der Oberflächenbeschaffenheit. Unter Berücksichtigung der bereits zahlreich erfolgten Sanierungen (u. a. durch das Konjunkturpaket II der Bundesregierung) sind dies u. a. noch folgende Straßenabschnitte:

Albertstraße von Metzer Straße bis Albertplatz, Bautzener Straße von Albertplatz bis Prießnitzstraße (teilweise Pflasterbelag, teilweise derzeit in Sanierung), Borsbergstraße von Krenkelstraße bis Müller-Berset-Straße (Pflasterbelag, derzeit in Sanierung), Buchenstraße von Hechtstraße bis Rudolf-Leonhardt-Straße, Budapester Straße von Glauchauer Straße bis Schweizer Straße, Bürgerstraße von Gehestraße bis Torgauer Straße, F.-C.-Weiskopf-Platz von Altplauen bis Chemnitzer Straße, Freiberger Straße von Oederaner Straße bis Ebertplatz, Großenhainer Straße von Hansastraße bis Trachenberger Platz, Hansastraße von Großenhainer Straße bis Conradstraße, Hoyerswerdaer Straße von Bautzener Straße bis Tieckstraße, Käthe-Kollwitz-Ufer westlich Thomas-Müntzer-Platz, Kesselsdorfer Straße von Gröbelstraße bis Koblenzer Straße, Königsbrücker Straße von Albertplatz bis Stauffenbergallee (Pflasterbelag), Leipziger Straße von Erfurter Straße bis Peschelstraße, Lockwitzer Straße östlich Wasaplatz, Lommatzscher Straße von Leipziger Straße bis Wächterstraße, Nürnber-

ger Straße von Nürnberger Ei bis Budapester Straße, Österreicher Straße von Salzburger Straße bis Leubener Straße, Riegelplatz, Rothenburger Straße von Bautzener Straße bis Böhmischa Straße, Rudolf-Renner-Straße von Kesselsdorfer Straße bis Pennricher Straße (Pflasterbelag, Sanierung in Planung), Schäferstraße von Walterstraße bis Löbtauer Straße, Schandauer Straße westlich Bergmannstraße (derzeit in Sanierung), Schillerplatz und Teplitzer Straße von C.-D.-Friedrich-Straße bis Gostritzer Straße.

- Eine **Überschreitung der Stickoxidbelastung NO₂** im Prognosennullfall 2015 nach Luftreinhalteplan 2011 (Plan 21a) tritt an folgenden Straßen im Bereich bewohnter Gebiete auf:

Albertplatz, Bautzner Straße/ Martin-Luther-Straße, Bautzner Straße/ Weintraubenstraße, Buchenstraße, F.-C.-Weißenkopf-Platz, Hamburger Straße/ Bremer Straße, Hansastrasse/ Lößnitzstraße, Königsbrücker Straße nördlich Stauffenbergallee, Körnerplatz, Leipziger Straße/ Konkordienstraße, Moritzburger Weg/ Brücke über A4, Riegelplatz, Schäferstraße/ Weißenitzstraße und Schillerplatz.

- Eine **Überschreitung der Partikelemissionen PM₁₀** im Prognosennullfall 2015 nach Luftreinhalteplan 2011 (Plan 21b) tritt an folgenden Straßen im Bereich bewohnter Gebiete auf:

Albertplatz, Albertstraße, Altcotta, Bautzner Straße/ Martin-Luther-Straße, Bautzner Straße/ Weintraubenstraße, Bergstraße nördlich Nöthnitzer Straße, Buchenstraße, Georgplatz, Große Meißner Straße im Bereich Blockhaus, Kesselsdorfer Straße i.H. Reisewitzer Straße, Königsbrücker Straße nördlich Stauffenbergallee, Königsbrücker Straße südlich Bischofsweg, Konneritzstraße am Bahnhof Mitte, Körnerplatz, Riegelplatz, Robert-Blum-Straße, Schäferstraße/ Weißenitzstraße, Schillerplatz, Wasaplatz.

Carsharing als Mobilitätsangebot für zweckgebundene Pkw-Nutzer wächst in Dresden derzeit mit 20 % pro Jahr dynamisch. Das vorhandene Angebot an Stellplätzen auf privaten Flächen stößt damit an seine Grenzen. Öffentlicher Straßenraum darf noch nicht für entsprechend gekennzeichnete Carsharing-Stellplätze genutzt werden. Das Potenzial des Carsharings wird damit hinsichtlich Energie- und Raumeffizienz noch nicht ausreichend genutzt.

2.2.3 Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung

Die integrierte Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden soll auf Basis der Analysen positive Trends in Bezug auf die beschlossenen Zielsetzungen aufgreifen und im Sinne einer weiteren erfolgreichen Stadtentwicklung fortführen. Für die Verkehrsentwicklungsplanung werden daraus folgende Schwerpunkttaufgaben für den Abbau von Defiziten und die Optimierung im Bestand abgeleitet:

- Verknüpfung der Dresdner Stadtentwicklung mit verkehrlichen Kriterien wie guter Erreichbarkeit durch alle Verkehrsträger, stadt- und umweltverträglicher Mobilität und der vorwiegenden Nutzung bestehender Infrastrukturen,
- Berücksichtigung von Teilhabe, weitgehend stabilen Mobilitätskosten, Barrierefreiheit und Geschlechtergerechtigkeit in allen Bereichen der Verkehrsentwicklung insbesondere durch die Sicherung kurzer Wege und der Erhöhung von Chancen für Nahmobilität,
- Verknüpfung städtebaulicher und verkehrlicher Ansätze zur Entlastung und verbesserten Erschließung der Innenstadt bei gleichzeitiger deutlicher Aufwertung des öffentlichen Raumes gemäß den Zielstellungen des Leitbildes Innenstadt und des Straßenbaumkonzepts,
- Fokussierung der städtebaulichen und planerischen Aktivitäten auf Handlungsschwerpunkte an großstädtischen Magistralen sowie in zentralen Stadtbereichen mit starker Funktionsmischnutzung und hohem Verkehrsaufkommen (z. B. Körnerplatz/ Schillerplatz/ „Blaues Wunder“),
- Förderung der lokalen Wirtschaft, u. a. durch weitere Optimierung des Wirtschaftsverkehrs im Innenbereich
- Verbesserte Nutzung von Brachflächen in zentralen Bereichen mit sehr guter Erreichbarkeit, hoher ÖPNV-Gunst und kurzen Wegen (z. B. Bahnhof Mitte/ Weißeritzstraße) sowie entlang angebauter Hauptverkehrsstraßen durch spezifische, innovative Konzepte, die ein attraktives Wohnen und Arbeiten trotz verkehrlicher Belastungen ermöglichen,
- Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV mit S-Bahn und Straßenbahn/ Stadtbahn als maßgeblichem Beitrag zur Erreichung der Umweltziele und Gewinnung von Fahrgästen von anderen Verkehrsmitteln durch Verbesserung der Reisegeschwindigkeiten der Stadtbahn auf 21 km/ h gemäß aktuellem Nahverkehrsplan 2011 und Verdichtung des Fahrtenangebots entsprechend der Nachfrage,
- Konsolidierung des Straßennetzes mit Beseitigung lokaler Problemstellen und punktueller Erreichbarkeitsdefizite auch durch den Bau neuer Netzelemente,
- Umfassende Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr) entsprechend seiner stark zunehmenden Bedeutung für die nahräumliche Erschließung und die gesamtstädtische Mobilität (hier insbesondere verstärkt Radverkehr - Anlagen, Abstellen, Sicherheit, E-Bikes/ Pedelecs, etc.),

- Konsequente Nutzung der Möglichkeiten des Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagements sowie sonstiger innovativer Ansätze für mehr Effizienz im Stadtverkehr,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit, besonders für den nicht-motorisierten Verkehr, da Dresden auch im Vergleich mit anderen Großstädten in Deutschland eine besonders hohe Zahl an Unfällen mit Personen- und Sachschäden aufweist¹,
- Maximale Nutzung der Potenziale einer energieeffizienten und emissionsarmen Stadtmobilität, die von modernen, innovativen Verkehrs- und Mobilitätsformen ausgehen (z. B. Elektromobilität, Public Bikes, Carsharing, Multimodale Informationsvernetzung, City-Logistik u. a.),
- Einbeziehen ergänzender Aspekte in die Kosten-Nutzen-Bewertung kommunaler verkehrlicher Maßnahmen und Investitionen, insbesondere minimale Folgekosten, Energieeffizienz und Emissionsbegrenzung,
- Sicherung wichtiger Infrastrukturoptionen über den Betrachtungszeitraum 2025 hinaus (insbesondere potenzielle Brückenstandorte, Stadtbahntrassen und Straßen- und Wegeverbindungen) in Bezug auf die absehbaren städtebaulichen Entwicklungen,
- Weiterführung der Diskussionskultur im VEP-Prozess mit dem Ziel, Verständnis und Unterstützung für die zu beschließenden Konzepte und Maßnahmen zu gewinnen.

2.2.4 Fragen von Stadtentwicklung und Verkehr

Stadtqualität

Die moderne Stadt ist ein dynamisches Netzwerk von Menschen, Transportmitteln, baulicher Substanz und Verkehrsinfrastruktur. Mobilität ist dabei nicht das Ziel an sich, sondern ein Mittel, das die Interaktion der Menschen ermöglicht (siehe auch die Leitziele in Anlage 1).

Allein mit dem Ausbau eines einzigen Verkehrsträgers kann den Ansprüchen nach gerechter Mobilität nicht Rechnung getragen werden. Echte nachhaltige Mobilität erfordert ein zusammenhängendes System, in dem sich die verschiedenen Verkehrsmittel ergänzen – zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad fahren, mit dem Kfz fahren und dem ÖPNV nutzen.

Die Attraktivität der Stadt Dresden entsteht jedoch nicht primär aus einem attraktiven Verkehrssystem. Das Verkehrssystem muss vielmehr die bestehenden naturräumlichen, städtebaulichen, wirtschaftlichen, sozialen und bildungsbezogenen Potenziale Dresdens fördern. Das kommunale Entwicklungsziel, besonders die Innenstadt zu stärken, impliziert jedoch wachsende Quell- und Zielverkehre. Diese werden noch nicht in dem Maß stadtverträglich abgewickelt, wie es die Entwicklungsziele unterstellen.

¹ Quelle: Verkehrssicherheitskonzept 2010, Schlussbericht, Seite 1

Die oft geforderte hohe Erreichbarkeit auch mit Kfz führt zwangsläufig zu Konflikten mit den Stadtentwicklungszielen (z. B. Grünachsen etablieren, Wohnfunktionen stärken, Barrieren überwinden). Dies zeigt sich z. B. an der Wilsdruffer Straße, wo durch den Neubau einer sehr großen Anzahl von Tiefgaragenstellplätzen das mögliche Entlastungspotenzial nicht voll genutzt wird. Durch die Vielzahl von Stellplätzen in zentralen Lagen wird zudem umweltverträgliche Mobilität im Zentrum nicht in dem Umfang gefördert, wie sie in den Stadtentwicklungskonzepten als „verkehrsvermeidend“ beschrieben wird. Hohe Kfz-Verkehrsmengen in zentralen Bereichen senken vielmehr die Wohnattraktivität und konterkarieren damit das Ziel, die Innenstadt auch außerhalb von Tourismus und Einkauf zu beleben.

Die folgende *Grafik 7* zeigt die im Planungsleitbild gewünschten Entwicklungen auf. Barrieren bilden hier z. B. der 26er Ring an der Könneritzstraße/ Weißeritzstraße aber auch die St.-Petersburger-Straße.

Die Verknüpfung der Grünbereiche „Großer Garten“ mit dem Promenadenring und des „Ostrageheges“ mit der Innenstadt bleiben eine besondere Herausforderung, deren hohe Bedeutung im Leitbild Innenstadt festgeschrieben ist und so in die verkehrlichen Planungen integriert werden soll.



Grafik 7: Konzeptplan Stadtentwicklung Innenstadt (Ausschnitt)
Quelle: Übernahme aus dem Planungsleitbild Innenstadt 2007

Baukultur Verkehr

Nachhaltige Mobilität kann nur gelingen, wenn Stadtplanung und Verkehrsplanung aufeinander abgestimmt werden. Das Thema Baukultur einzig an dem einen oder anderen gelungenen Verkehrsbauwerk oder an hochwertigen Materialien festzumachen, genügt der notwendigen Komplexität der Herangehensweise und der Planung für öffentliche Räume mit Qualität für alle jedoch nicht.

Mit dem Thema „Baukultur Verkehr“ verbindet sich darum der Appell an ein ganzheitliches Mobilitätsverständnis, ausgehend von der Normensetzung, der Planung, dem Straßenbau, der Optimierung des Transports von Gütern und Personen, dem Bau von Trassen des ÖPNV, Regional- und Fernverkehrs, über die vorbereitende, begleitende und vermittelnde Kommunikation bis hin zum Management des dynamischen Systems. Dazu müssen die Verkehrsnetze multifunktional gedacht werden, nicht mehr sektorale oder segmentiert.

Die erstarkende öffentliche Diskussion über Lebensqualität im Rahmen des Städterankings lässt erkennen, dass eine gute Qualität des öffentlichen Raums ein wichtiger Trumpf für die Attraktivität einer Stadt ist, sowohl aus Sicht der Bewohner als auch der Gäste. Bewusst gestaltete, gepflegte öffentliche Räume sind ein Teil der urbanen Kultur und nicht nur reine Funktionsträger.

Ziel muss die Optimierung des Ganzen und nicht die Maximierung der Einzelbedürfnisse sein. Im Rahmen der Fachplanungen sollen sich Funktionalität, Ästhetik und Aufenthaltsqualität zu einem ganzheitlichen Stadtraum verbinden. Eines der Mittel hierfür, welches bereits in Anwendung ist, stellt das Dresdner Gestaltungshandbuch (siehe Anlage 2) dar, mit dem sich drei strategische Ziele verbinden:

- Kenntlichmachung der stadträumlichen Logik und Orientierung,
- Stärkung der Stadtidentität mit einer für Dresden typischen Gestaltungssprache,
- Schaffung von Zonen für unterschiedliche Aufenthaltsweisen.

Das Gestaltungshandbuch gibt nicht vor, wo und in welcher Reihenfolge geplant und gebaut wird. Im Ergebnis sollen vielmehr Zug um Zug Straßen als Teil des städtischen Lebensraumes zu Stadträumen gestaltet werden. Sie sollen nicht nur dem Kfz-Verkehr vorbehalten sein, sondern Menschen mit unterschiedlichsten Verkehrsmitteln – auch Fußgängerinnen und Fußgängern – oder Menschen, die einfach nur verweilen möchten.

Einwohnerentwicklung

Dresden als dynamisch wachsende Stadt muss sich insbesondere auf die Innenentwicklung konzentrieren. Bei Verdichtung entlang bestehender Achsen des ÖPNV sowie in Bereichen mit guter

Nahmobilität führt Einwohnerwachstum nicht zwangsläufig zu mehr Kfz-Mobilität. Vielmehr werden Wege verstärkt zu Fuß, per Fahrrad oder mit dem ÖPNV zurückgelegt. Mit einer solchen Strategie ist auch langfristig die Entkopplung von Stadtentwicklung (auch im wirtschaftlichen Sinne) und Kfz-Verkehr möglich.

Unterstützt wird dieser Prozess durch die Urbanisierungstrends und die Zuwanderung auch aus dem Umland. Da sich die Einwohnerzahl des Umlands insgesamt durch demografische Prozesse und Wanderungsbewegungen bis auf wenige stabile Gemeinden in unmittelbarer Nachbarschaft zu Dresden weiter verringert, verringern sich auch lang laufende Pendlerverkehre nach Dresden, die zu großen Teilen per Kfz abgewickelt werden und aus vielerlei Gründen nicht mit einem sehr hohen Anteil auf ÖPNV verlagerbar sind. Auch der Radverkehr spielt bei regionalen Pendlerströmen nur eine relativ geringe Rolle.

Verkehrlich integrierte Lagen

An verkehrlich sehr gut erreichbaren Standorten mit hoher ÖPNV-Gunst (vor allem im Einzugsbereich der S-Bahn) sind derzeit noch Brachen vorhanden oder die bestehende Bausubstanz ist in einem schlechten Zustand. Insbesondere vor dem Hintergrund des erklärten Ziels, weiterhin kurze Wege zu stärken und bestehende Infrastrukturen im Straßennetz und im ÖPNV effektiver zu nutzen, müssen entsprechend des Verdichtungsziels der Stadtentwicklung für solche Standorte verstärkt angepasste Nutzungskonzepte entwickelt und umgesetzt werden.

Diese Konzepte müssten die Herausforderung meistern, die Vorteile dieser Lagen (sehr gute Erreichbarkeit auch ohne Kfz durch hohe ÖPNV-Gunst, optimale Versorgungsstrukturen, vielfältige kulturelle Angebote) durch innovative bauliche Lösungen zu nutzen und dabei den Nachteilen (teils hohe verkehrliche Belastungen im Umfeld) auch durch die Gestaltung des Straßenraumes entgegen zu wirken. Beispielhaft für solche Standorte, an denen auch Pilotprojekte für eine innovative und multimodale Mobilität denkbar sind, sind Bereiche in der Friedrichstadt (Weißenitzstraße, Schäferstraße), in der Altstadt (Schweriner Straße), die Bereiche der Hafencity/ Alter Leipziger Bahnhof, am Bahnhof Neustadt sowie die Brachen an der Bahn in Pieschen und Reick.

Gestaltung der „Magistralen“

Durch die Zerstörungen im 2. Weltkrieg sind im Unterschied zu anderen Städten nur noch wenige Straßenräume in Dresden vorhanden, die mit hoher Dichte, starker Funktionsmischung aus Wohnen, Handel und Gewerbe sowie eindrucksvollen Fassaden an den Blockrändern dicht an wichtigen Stadtstraßen das urbane Image Dresdens als Großstadt verkörpern. Waren vor der Zerstörung Dresdens die Prager Straße, die St.-Petersburger-Straße aber auch Schweriner Straße, Güntzstraße und die Grunaer Straße dicht bebaut, so sind dort nun zurückgesetzte und wenig dichte Strukturen zu finden. Jedoch lassen sich immer noch einige Beispiele für „Großstadtstra-

ßen“, die für die städtische Identität von höchster Bedeutung sind, finden, wie z. B. die Königsbrücke oder die Kesselsdorfer Straße.



Königsbrücker Straße 2011

Die Herausforderung bei der Gestaltung dieser Stadträume besteht darin, die verkehrlichen Ansprüche (verkehrliche Bündelung und Erschließung im Kfz-Verkehr, Achse im ÖPNV und Radverkehr und hohe Bedeutung für den Fußgängerverkehr) mit denen von Wohnen, Gewerbe und Aufenthalt sowie Emissions- und Lärmkonflikten in Einklang zu bringen, um die Bausubstanz und vor allem deren Funktionsfähigkeit für das Wohnen zu sichern. Gleichzeitig sind solche Straßenräume „Visitenkarten“ einer jeden Stadt, an der sich Charakter und Attraktivität widerspiegeln.

Wirtschaftsentwicklung und Verkehr

Die wirtschaftliche Entwicklung Dresdens ist positiv. Als wichtige Wachstumsbereiche sind im Gegensatz zu anderen deutschen Städten vor allem die Bereiche Forschung und Wissenschaft zu benennen. Dies sind Bereiche, die im Vergleich zu ihrer Wertschöpfung relativ geringe Schwerverkehrsbelastungen induzieren. Davon profitiert Dresden, da die Lkw-Belastungen gerade in innerstädtischen Bereichen als weitgehend verträglich zu bezeichnen sind. Auch im Güterverkehr per Bahn sind die Konflikte in Dresden verglichen mit anderen Städten ähnlicher Bedeutung eher gering. In Dresden muss vielmehr darauf geachtet werden, nicht die Potenziale für industrielle Ansiedlungen zu verlieren, was sich insbesondere in den Plänen zur Stilllegung des Güterbahnhofs Friedrichstadt sowie von Industriebahnanschlüssen äußert.

2.3 Zentrale stadträumliche Defizitbereiche

Um verkehrliche Maßnahmen den Notwendigkeiten der Stadtentwicklung anzupassen und Defizite abbauen zu können, wurde im Zuge der Analysen ein qualitativer Bewertungsprozess durchgeführt, der verkehrliche Konflikte aufdecken und Prioritäten verteilen soll. Auf Grundlage einer fachlichen Bewertung wurden im Zuge des Bewertungsprozesses stadträumliche Bereiche identifiziert, wo maßgebliche **verkehrliche Konflikte** (Kfz mit ÖPNV oder Kfz mit Fußgänger- oder Radverkehr) oder **stadträumliche Konflikte** (Funktionskonflikt zum Städtebau oder Probleme der Luftqualität bzw. des Verkehrslärms) auftraten. Damit wurden mit der Hilfe von Fachdiskussionen, Analyseunterlagen und eigener Ortskenntnis verschiedene Bereiche mit maximal 4 auftretenden

Konflikten bzw. Betroffenheiten belegt. Voraussetzungen zur Übernahme als Defizit im Zuge des VEP sind dabei:

- das Auftreten von mindestens 2 Defizitkategorien
- das Auftreten von mindestens 10.000 Kfz/ Tag im Straßenraum
- starke ÖPNV-Linien (Bus oder Straßenbahn/ Stadtbahn mit mind. 6 Fahrten/ Stunde und Richtung)
- das Vorhandensein von betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern im Bereich oder starken Randnutzungen (Fußgängerverkehr, starke Quellen und Ziele) und
- bestehende Handlungsspielräume durch noch nicht durchgeführte Sanierungen in der jüngeren Vergangenheit

Damit wurden 34 stadträumliche Bereiche identifiziert. Diese wurden in drei Gruppen differenziert:

- Gruppe 1 – im Zuge bereits beschlossener großer Neu- oder Umbaumaßnahmen ist eine Verbesserung zu erwarten (11 Bereiche),
- Gruppe 2 – in mindestens 3 Kategorien bestehen Konflikte und eine Verbesserung ist nur durch neue Maßnahmen zu erreichen (8 „zentrale Maßnahmenbereiche“),
- Gruppe 3 – eine Verbesserung ist durch Maßnahmen weitgehend im Bestand zu erreichen bzw. es liegen Planungen vor, den Bestand anzupassen - hier sind teilweise nur 2 Konfliktkategorien vertreten (15 Bereiche).

Während die Konfliktbereiche der Gruppe 1 im Zuge beschlossener Maßnahmen im Horizont des VEP Verbesserungen erfahren, besteht für die Gruppen 2 und 3 weiterer Handlungsbedarf. Dabei spielt die Gruppe 2 eine besondere Rolle, da hier viele Konflikte auftreten und es gleichzeitig umfassenderer Maßnahmen bedarf, diese zu lösen. Die Stadtbereiche der Gruppe 2 werden im Folgenden als „zentrale Maßnahmenbereiche“ und die entsprechend entwickelten Maßnahmen als „zentrale Maßnahmen“ bezeichnet. Die Konflikte ÖPNV/ Kfz-Verkehr leiten sich aus den Analysen der Wartezeit an den Knotenpunkten ab und bezeichnen eine ungenügende Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs (QSV F).

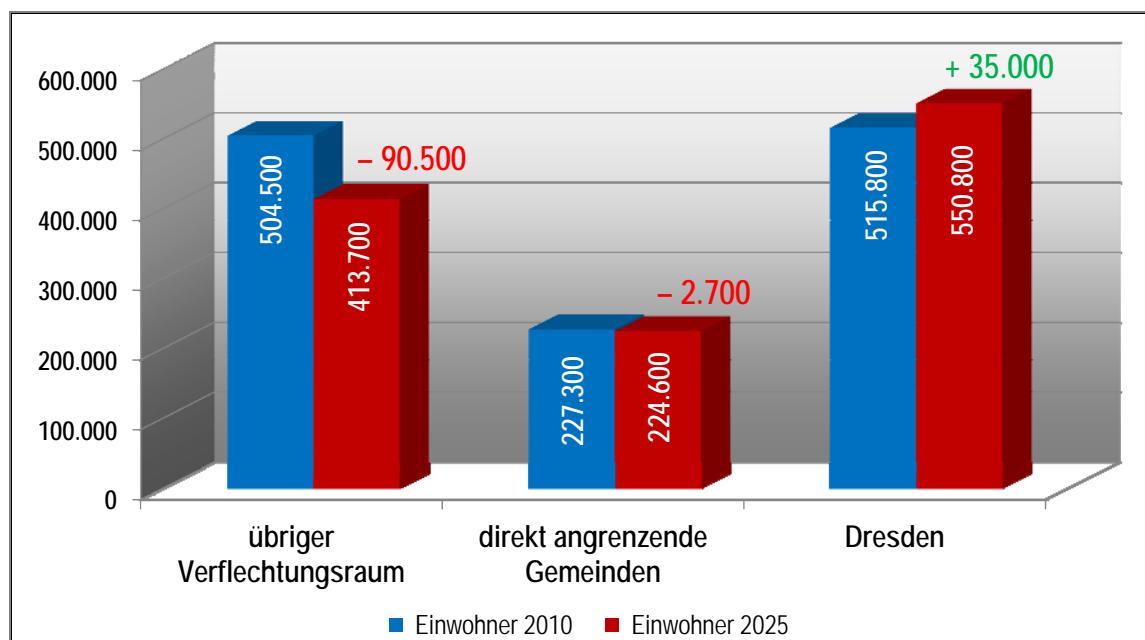
Unter Beteiligung aller Akteure am Runden Tisch sowie in der Verwaltung wurden im VEP-Prozess im Oktober 2011 auf Grundlage eines Facharbeitspapiers konzeptionell-strategische Ansätze sowie die zentralen stadträumlichen Handlungsansätze bewertet. Dabei wurden alle Ansätze bestätigt. Weitere zentrale stadträumliche Defizitbereiche wurden seitens der beteiligten Akteure nicht benannt. Die so definierten Bereiche können keinen Anspruch auf Vollständigkeit stellen und müssen in ihrer Anzahl begrenzt werden, um Handlungsschwerpunkte bilden zu können.

Die so als konfliktreich identifizierten Stadtgebiete sind in **Anlage 3** aufgeführt und bilden einen ersten Auswahlvorschlag. In **Abbildung 19** sind diese Stadtgebiete klassifiziert grafisch dargestellt. Sie entsprechen in vielen Bereichen mit den in Abbildung 3 dargestellten Konfliktbereichen aus den Analysen im Verkehrssystem und hier insbesondere den Straßen mit hoher Lärmgefährdung. Im Zuge der Maßnahmenentwicklung wurden besonders die zentralen stadträumlichen Defizitbereiche bei der Maßnahmenentwicklung berücksichtigt (vgl. Kapitel 2.3).

2.4 Strukturprognosen und Stadtentwicklung

Die Einwohnerzahl Dresdens betrug im Jahr 2010 insgesamt 515.842 und im Jahr 2012 bereits 530.722 Personen. Für das Jahr 2025 ging die kommunale Statistikstelle der Stadt Dresden noch im Jahr 2010 von 532.200 Einwohnern in Dresden aus (+ 16.500 EW). Die aktuelle Einwohnerprognose der Stadt Dresden auf Basis der 2011 aktualisierten Bevölkerungsprognose des Statistischen Landesamtes lässt für das Jahr 2025 aber 550.800 Einwohnerinnen und Einwohner (+ 35.000 EW, entsprechend + 6,8 %) in Dresden erwarten. Die Prognose aus dem Jahr 2011 wurde im VEP entsprechend berücksichtigt.

Die Einwohnerentwicklung in den direkt angrenzenden Gemeinden von Dresden ist leicht rückläufig (2010: 227.300 EW, 2025: 224.600 EW, entsprechend einem Rückgang von 2.700 Personen bis zum Jahr 2025). Der übrige Verflechtungsraum umfasst wesentliche Teile der Kreise Meißen, Bautzen, Sächsische Schweiz/ Osterzgebirge und Mittelsachsen. Mit zunehmender Entfernung von Dresden verstärkt sich der Rückgang der Einwohnerzahlen. Einzelheiten dazu zeigt *Grafik 8*.

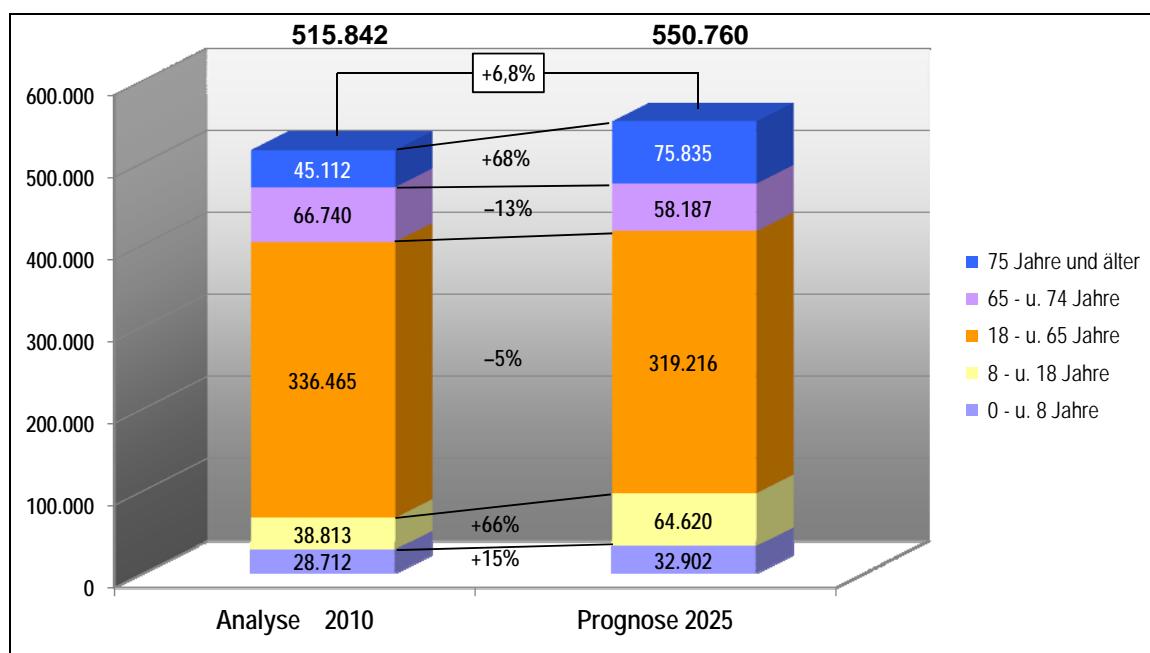


Grafik 8: Einwohnerentwicklung 2010 bis 2025

(Quelle: 2010: Stadt Dresden, 2025: Stadt Dresden und 5. regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung (RBV) des Statistischen Landesamtes Sachsen sowie eigene Differenzierungen für Gemeinden im Umland auf Basis der 5. RBV)

Für das Verkehrsaufkommen ist neben der Anzahl der Bevölkerung vor allem die Altersverteilung von Bedeutung, da sich die Aktivitäten und die Verkehrsmittelwahl der verschiedenen Altersgruppen unterscheiden (z. B. mobile Berufstätige, radfahrende Jugendliche, zu-Fuß-gehende Seniorinnen und Senioren).

Grafik 9 vergleicht die Entwicklung der verkehrsrelevanten Altersgruppen von Analyse (2010) und der aktuellen Prognose 2025.



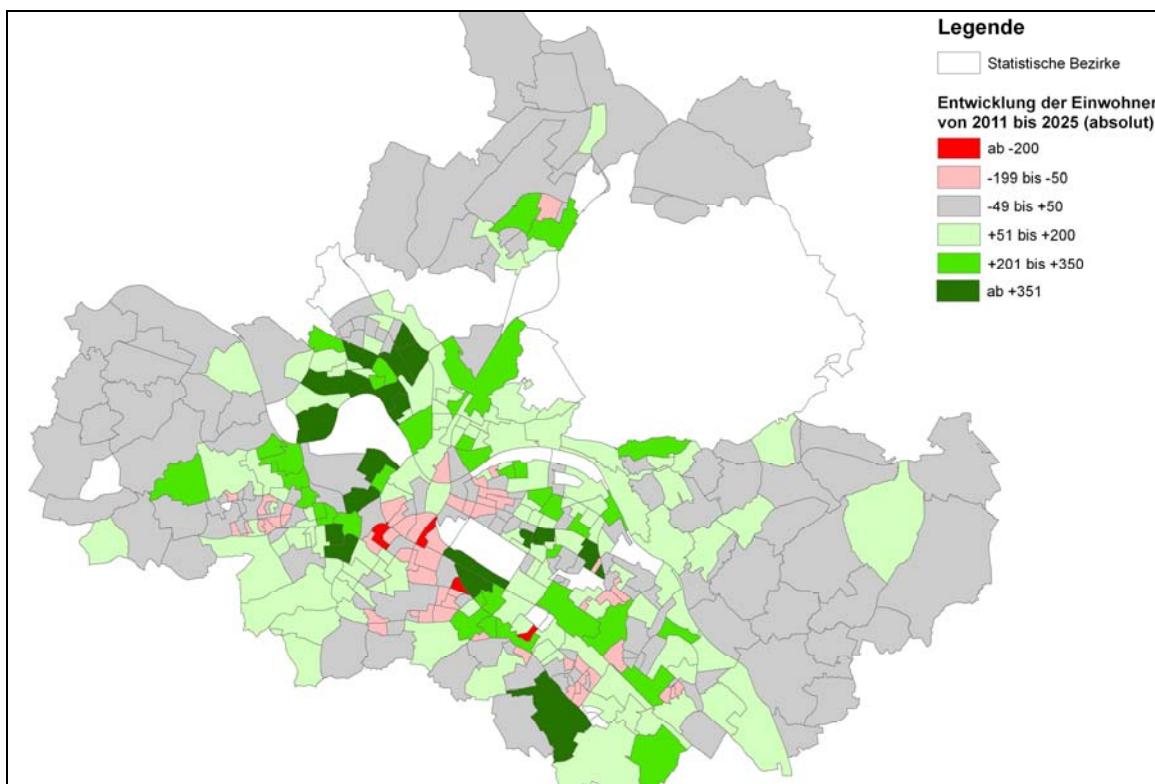
Grafik 9: Unterschiede der Altersstruktur zwischen Analyse 2010 und Prognose 2025 als absolute Veränderung der Einwohnerzahlen in Dresden
(die Prognose 2025 beruht auf Daten aus dem Jahr 2011)

Besonders stark wachsen die Gruppen der Kinder und Jugendlichen sowie der Hochbetagten. Demgegenüber entwickeln sich die Gruppen der 65- bis 74-Jährigen und der Personen im erwerbsfähigen Alter im Vergleich zur Analyse 2010 rückläufig. Fragen der Barrierefreiheit sowie der nicht-Kfz-bezogenen Mobilität (Kinder, Jugendliche und Hochbetagte) werden sich deshalb zukünftig immer häufiger stellen.

Auch Familienarbeit (Holen, Bringen) und die Sicherheit auf Ausbildungswegen werden an Bedeutung gewinnen. Dresden wird aber nur dann weiter wachsen, wenn eine entsprechende wirtschaftliche Entwicklung die Grundlage dafür bildet. In diesem Fall ist auch mit stärker wachsendem Wirtschaftsverkehr zu rechnen.

Eine weitere wichtige Komponente bei der Beurteilung der aktuellen Einwohnerprognose sind die räumlichen Verteilungen. Die Lage der Wohnung hat eine direkte Wirkung auf Art und Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung, da die Angebote für Aktivitäten und Verkehrsmittelzugang in den

Stadtquartiere unterschiedlich sind. *Grafik 10* zeigt, dass es zwischen der Analyse 2010 und der Prognose 2025 deutliche räumliche Verschiebungen erwartet werden.



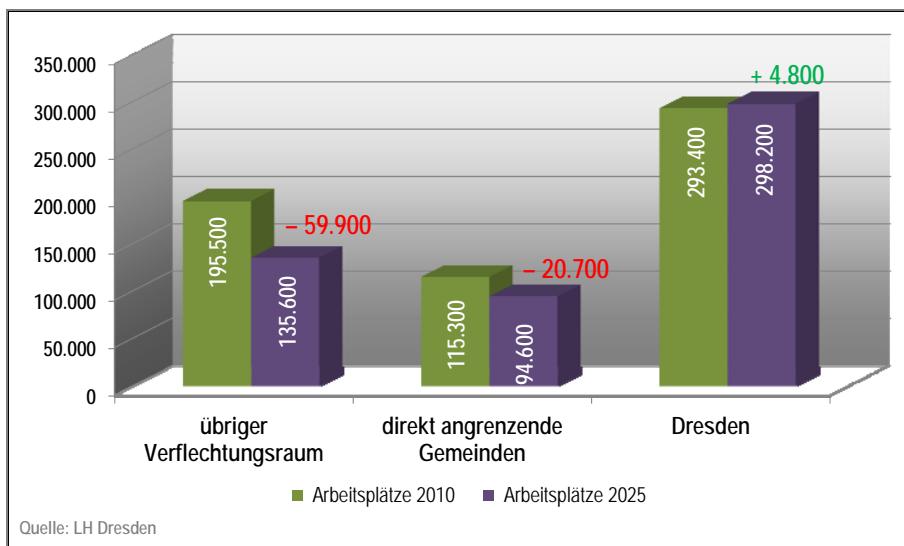
Grafik 10: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Vergleich der Jahre 2025 und 2010

Das Wohnen in den innenstadtnahen Stadtbereichen Dresdens nimmt deutlich zu, während außenliegende Stadtbereiche von diesem Trend weniger profitieren. Das Bevölkerungswachstum betrifft insbesondere die Leipziger Vorstadt, Pieschen, Friedrichstadt, Löbtau, Cotta, Striesen, Nickern und Strehlen. Der leichte Rückgang im Zentrum der Altstadt und in Teilen der Südvorstadt dagegen ist auch auf die Altersstruktur zurückzuführen und den damit weiter sinkenden Haushaltsgrößen bei gleichbleibender Wohnraumgröße.

Die zentral orientierte Einwohnerentwicklung wirkt insgesamt positiv auf verkehrlich effiziente Stadtstrukturen und ermöglicht preiswerte und energiearme Mobilität in einem stärker nahräumlich orientierten Verkehrssystem. Die Rolle von Radverkehr und ÖPNV wird damit nochmals wichtiger, da in zentralen Bereichen sonst die Konflikte von Verkehrslärm und Emissionen zunehmen und der Raum für Infrastrukturneubau oder -verlagerung fehlt.

Die Arbeitsplatzentwicklung unterscheidet sich von der Einwohnerentwicklung nicht grundsätzlich. Für die Stadt Dresden wird eine positive Arbeitsplatzentwicklung erwartet, für die direkt angrenzenden Umlandgemeinden und für den übrigen Verflechtungsraum wird derzeit jedoch von rückläufigen Entwicklungen ausgegangen. Einzelheiten zeigt *Grafik 11*. Danach könnten die Arbeitsplätze in Dresden um knapp 2 % (entsprechend +4.800 AP) anwachsen und in den direkt angren-

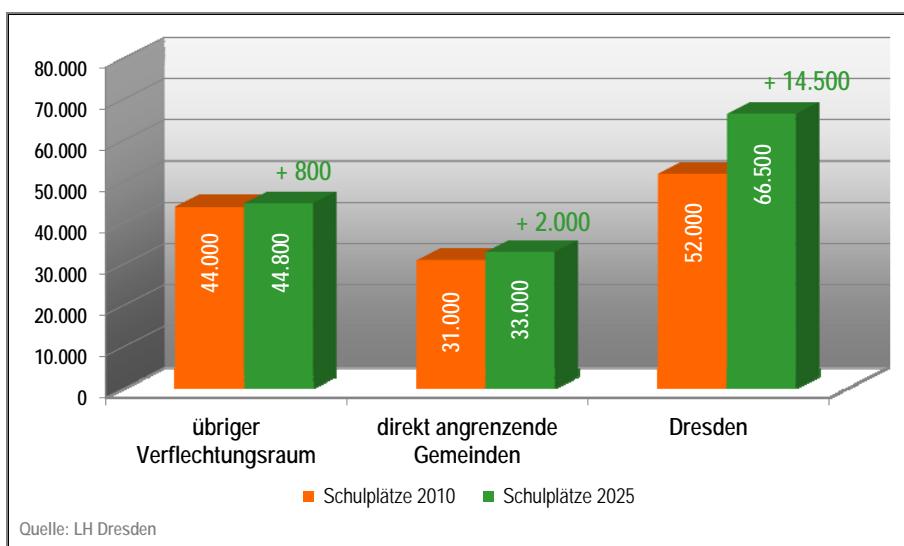
zenden Umlandgemeinden dafür deutlich zurückgehen. Im übrigen Verflechtungsraum wird langfristig aus demografischen Gründen die Anzahl der Arbeitsplätze ebenfalls zurückgehen.



Grafik 11: Arbeitsplatzentwicklung 2010 bis 2025

(Quelle: 2010/2025: Stadt Dresden, Grunddaten aus kommunalem Verkehrsmodells)

Vor dem Hintergrund der starken Zunahme der Einwohnerzahlen, insbesondere der Personen im schulpflichtigen Alter, werden in Dresden die Schulplätze² insgesamt um knapp 30 % und in den unmittelbar angrenzenden Umlandgemeinden um 6,5 % steigen müssen. Für den übrigen Verflechtungsraum wird bis 2025 mit einer in etwa konstanten Anzahl Schulplätze gerechnet. Einzelheiten zeigt Grafik 12.



Grafik 12: Schulplatzentwicklung 2010 bis 2025

(Quelle: 2010/2025: Stadt Dresden, Grunddaten aus kommunalem Verkehrsmodells)

² betrifft die Grundschulen, Mittelschulen, Gymnasien und Berufsschulen

TEIL B Entwicklungen, Szenarien und Bewertungen

3. Szenarienbildung und Wirkungsberechnung

3.1 Vorbemerkungen und verwendetes Verkehrsmodell

Die Szenarientechnik ist eine im Rahmen kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung anerkannte wissenschaftliche Methode, um die Konsequenzen planerischen Handelns anhand verkehrlicher Wirkungen vorzuleben. Dabei gelingt es, komplexe Wirkungszusammenhänge aus dem Verkehrsverhalten der Menschen, aus den Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs und aus der Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf Basis plausibler Annahmen gleichzeitig abzubilden und so Erkenntnisse für alle Verkehrsträger (Kfz, ÖPNV, Rad und Fuß) aus einem einzigen, integrierten Bewertungsprozess zu gewinnen.

Die Szenarientechnik ist bei aller Komplexität ein effizientes Instrument, um auf der Ebene der Gesamtstadt oder ausgewählter Teilbereiche zu belastbaren Entwicklungsaussagen zu gelangen, die einzeln nicht beschreibbar oder bewertbar wären. Dazu müssen Szenarienannahmen entwickelt werden, die zu den vorgegebenen Leitzielen sowie zu den im Rahmen der Verkehrsanalyse erkannten Problemen und Mängeln (vgl. Kap. 2.1) passen. Die Ergebnisse der Szenarienberechnungen helfen, Wirkungsrichtungen bestimmter verkehrlicher Maßnahmenansätze zu erkennen sowie Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsbelastung im Straßennetz und den daraus erwachsenden Umweltwirkungen abzuleiten.

Szenarienberechnungen sind in der Verkehrsentwicklungsplanung essentiell, um vor einer Festlegung auf bestimmte Maßnahmenansätze deren Gesamtwirkungen zu kennen und unter Nutzung weiterer Parameter (Kosten, Prioritäten usw.) ausgeglichene und wirkungslogische Handlungs- und Maßnahmenkonzepte zusammenzustellen. Ein besonderer Stellenwert kommt dabei der Ausgewogenheit von Maßnahmen zu, d. h. der Passgenauigkeit auf möglichst viele der vorgegebenen Entwicklungsziele.

Die Szenarien des Verkehrsentwicklungsplans Dresden bilden keine Flächennutzungsszenarien ab, sondern beruhen auf den jeweils gleichen Annahmen zur Stadtentwicklung.

Der Nachweis der Szenarienwirkungen erfolgt mit Hilfe eines eigens für diesen Zweck entwickelten multimodalen Verkehrsmodells für den motorisierten Verkehr (Software VISUM). Das Verkehrsmodell umfasst die Stadt Dresden und ihr Einzugsgebiet. Die Verkehrsnetze und Modellparameter beruhen auf Zuarbeiten der Stadt Dresden sowie auf Daten aus dem detaillierten kommunalen Verkehrsmodell 2025 (vgl. hierzu auch Kapitel 2.4). Die Erkenntnisse, die mit dem überschläglichen Verkehrsmodell bei der Szenarienrechnung gewonnen wurden, sollen nach Abschluss der Verkehrsentwicklungsplanung in das kommunale Verkehrsmodell einfließen.

3.2 Entwicklungen und Annahmen

Die Szenarien bauen auf der erwarteten Entwicklung der Strukturdaten auf und bilden die Trends der Dresdner Verkehrsentwicklung der vergangenen 10 bis 15 Jahre auf Basis empirischer Untersuchungen (insbesondere Mobilität in Städten – SrV) nach. Dies betrifft vor allem das Verkehrsverhalten der Bevölkerung, das seit 1998 durch eine deutlich steigende Radnutzung, Zuwächse im ÖPNV und eine sinkende personenbezogene Verkehrsleistung im Kfz-Verkehr gekennzeichnet ist.

In der Überlagerung aller Einflussfaktoren, die durch veränderte individuelle Mobilität bei gleichzeitigem Bevölkerungswachstum in Dresden und starken Schrumpfungstendenzen im Umland gekennzeichnet sind, ergeben sich in Dresden seit Jahren stagnierende oder zurückgehende Belastungen im Straßennetz (vgl. *Grafik 4* auf Seite 16).

Die bestehenden Trends werden anhand der zukünftig erwarteten Randbedingungen fortgeschrieben. Gleichzeitig werden Arbeitsplatzverteilungen, Gewerbestandorte, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen, Schwerpunkte von Einkaufen und Freizeit sowie sonstige Schwerpunkt nutzungen auf Basis aktueller kommunaler Statistiken und zukünftiger Entwicklungen entsprechend der Bauleitplanung berücksichtigt. Ebenso werden differenzierte Altersstrukturen sowie die Fragen des Gender-Mainstreaming (Familienarbeit, ÖPNV-Zugang, Mobilität Jugendlicher) in den Szenarien beachtet.

Die Szenarien zum Verkehrsentwicklungsplan Dresden berücksichtigen auch die Trends im Verkehrsverhalten, Annahmen zur Entwicklung von Elektromobilität und Carsharing sowie Kostenaspekte der Mobilität. Dabei kommt dem persönlichen Mobilitätsstil, der vor allem durch den jeweiligen Wohnstandort und die dort vorhandenen verkehrlichen Angebote geprägt ist, eine hohe Bedeutung bei der Verkehrsmittelwahl zu. Diese lässt sich auch mit den Begriffen „Nahmobilität“ und „Stadt der kurzen Wege“ beschreiben. Eine solche zentrenorientierte Entwicklung wird für Dresden im integrierten Stadtentwicklungskonzept als Zielstellung angesetzt. Damit wird auch eine preiswerte und energieeffiziente Mobilität im Sinne einer dichten europäischen Stadt („Renaissance der Städte“³), steigender Energiepreise und den Anforderungen an die Luftreinhaltung möglich. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass durch die forcierte Nutzung innerstädtischer Entwicklungsflächen sowie baulicher Nachverdichtungen Impulse in dieser Richtung auch in Dresden gesetzt werden konnten.

Generell wird für alle Szenarien vereinfachend unterstellt, dass die freie Wahl des Verkehrsmittels auch in Zukunft erhalten bleibt, eine Umweltzone in Dresden nicht eingerichtet wird (rechtlich aber auch nicht ausgeschlossen werden kann) und die bestehende Verkehrsinfrastruktur in guter Qua-

³ Beschluss zur „Leipzig-Charta zur nachhaltigen europäischen Stadt“ im Zuge des Ministertreffens 24./25. Mai 2007 während der deutschen EU-Ratspräsidentschaft 2007

lität erhalten bleibt. Zudem wird davon ausgegangen, dass der ÖPNV seine Leistungen weiterhin in der heutigen Qualität erbringen kann und die dafür erforderliche Infrastruktur sowie geeignete Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Diese bestandsorientierten Annahmen stellen vor dem Hintergrund der erforderlichen Finanzierung große Herausforderungen dar. Ein Negativszenario mit sinkenden Netz- und Angebotsqualitäten widerspräche den Leitzielen der zukünftigen Verkehrsentwicklung.

Aus langjährigen empirischen Untersuchungen (insbesondere aus Zeitreihen der Befragung SrV⁴) ist bekannt, dass die individuelle Mobilität nicht nur durch die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Personengruppe und durch infrastrukturelle Randbedingungen bestimmt wird. Auch weitere Faktoren, wie ein zunehmendes Umweltbewusstsein, eine stärkere Kostensensibilität oder die veränderte individuelle Wertschätzung von (Kfz-)Mobilität prägen zunehmend das Verkehrsverhalten, wobei neue Mobilitätsoptionen wie z. B. Carsharing gezielt genutzt werden. Diese Faktoren wurden im Rahmen klassischer Verkehrsprognosen bislang in der Regel nicht berücksichtigt. Im Rahmen des VEP Dresden gehen sie jedoch über einen gesonderten Ansatz des Verhaltenswandels in die Szenarienberechnungen mit ein.

Die Szenarientechnik des VEP beruht darauf, plausible Entwicklungsannahmen zu treffen und die daraus erwachsenden gesamtstädtischen, komplexen und intermodalen Wirkungszusammenhänge abzubilden. In der Phase der Szenarienbildung kann und soll noch nicht geprüft werden, inwieweit die mit den einzelnen Szenarien verbundenen Maßnahmenansätze finanziert werden können. Stattdessen sollen im Rahmen eines Vorzugsszenarios diejenigen Maßnahmenansätze weiter ausgearbeitet werden, die im Sinne der Zielstellung besonders wirksam sind, die Ausgewogenheit zwischen den Verkehrsträgern gewährleisten und deren Umsetzung nicht unrealistisch erscheint.

3.3 Vergleichsfälle und VEP-Szenarien

Um darzustellen, wie sich die vorgenannten Entwicklungen und Annahmen z. B. auf die Verkehrs nachfrage und die Verkehrsmittelwahl auswirken, werden vergleichende Betrachtungen durchgeführt. Dabei wird der Analysefall 2010 zunächst mit zwei Prognosefällen verglichen, die den im Prognosejahr 2025 erwarteten Verkehrszustand ohne VEP-Maßnahmen beschreiben (sog. Ohne-Fälle als Vergleichsfälle). Die Vergleichsfälle sollen zeigen, wie sich das Dresdner Verkehrssystem entwickeln würde, wenn man:

- die heutige Netz- und Angebotsstruktur erhalten und zusätzlich lediglich die bereits begonnenen Verkehrsprojekte vollenden, jedoch keine weiteren Maßnahmen durchführen würde (Prognose-Nullfall 2025),

⁴ Das System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV), jetzt Mobilität in Städten genannt, wird in regelmäßigen Abständen seit 1972 durchgeführt

- die heutige Netz- und Angebotsstruktur erhalten würde, jedoch zusätzlich alle vom Stadtrat nach 2003 beschlossenen, großen Verkehrsprojekte fertig stellen könnte und weitere Baulastträger ihre bereits beschlossenen Projekte ebenfalls umsetzen (Sowieso-Fall 2025).

Die Vergleichsfälle basieren auf den gleichen Strukturannahmen wie die Szenarienfälle des VEP (sog. Prognose-Mitfälle). Werden diese Ohne-Fälle den VEP-Szenarien (Mit-Fälle) gegenüber gestellt, wird erkennbar, welche Wirkungen allein auf die Strukturentwicklungen und die (ohnehin erwarteten) Verhaltensentwicklungen zurückzuführen sind und welche (zusätzlichen) Wirkungen sich unmittelbar aus den VEP-Szenarien und den damit im einzelnen verbundenen VEP-Maßnahmen ergeben. Sämtlichen im Folgenden dargestellten Szenarioberechnungen ist noch die etwas ältere Prognose aus dem Jahr 2010 hinterlegt.

In einer Sensitivitätsbetrachtung wurden der Prognose-Nullfall und der Sowieso-Fall mit der neuesten Strukturdatenprognose belegt, um die Wirkungsrichtung einer solchen Entwicklung zu ermitteln. Da die grundsätzliche Entwicklungsrichtung der beiden Strukturdatenprognosen weitgehend identisch ist und somit weder die Szenariendiskussion noch die Szenarienentscheidung beeinflusst, wurde zunächst auf weitere aktualisierte Berechnungen verzichtet.

Die vorgenannten Vergleichsfälle sind wie folgt definiert:

Prognose-Nullfall 2025 (P0)

heutige Netz- und Angebotsstruktur sowie zusätzlich Verkehrswirksamkeit aller bereits im Bau bzw. Umsetzung befindlichen Projekte:

- Waldschlößchenbrücke mit ihren Anschlüssen,
- Staatsstraße S 177n zwischen Pirna und der A4,
- Staatsstraße S 191n von Goppeln bis zur B 170,
- viergleisiger Ausbau der Schienenstrecke Dresden – Radebeul/ Coswig,
- S-Bahn-Haltepunkt Dresden-Bischofsplatz
- 15-Minutentakt auf der S-Bahnlinie S1.

„Sowieso-Fall“ 2025 (Sowieso)

wie Prognose-Nullfall, jedoch zusätzlich Realisierung aller Maßnahmen, die vom Stadtrat seit 2003 mit Beschluss unterlegt sind oder von Bund bzw. Freistaat Sachsen auf Basis der BVWP bzw. des Landesverkehrsplans bis 2025 geplant sind und als realisierbar eingeschätzt werden („Sowieso-Maßnahmen“):

- Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Industriegelände,
- Neubau eines Teilstücks der Straße „Emerich-Ambros-Ufer“ stadteinwärts im Bereich Altcotta,
- Ausbau der Hamburger Straße von der Weißeritzbrücke bis zur Warthaer Straße,
- Ausbau des Knotenpunkts Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße als 1. teil des Ausbaus der Magdeburger Straße
- Neubau der B 6n (Ortsumgehung Cossebaude) mit Anbindung an die S 84n nach Meißen,
- Sanierung und Verbreiterung der Albertbrücke,
- Realisierung Stadtbahnprogramm 2020 mit Umsetzung der drei Stadtbahnstrecken Löbtau – Strehlen/ Tiergartenstraße, Bühlau – Weißig und Johannstadt – Innenstadt – Plauen,
- Realisierung der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße.

Die Zusammenstellung aller „Sowieso-Maßnahmen“ ist in **Abbildung 4** dargestellt.

Die Szenarienberechnungen im VEP Dresden unterscheiden drei Szenarien (Szenario A, B und C), die

- zum einen unterschiedliche Entwicklungen der infrastrukturellen Ausstattungen und der Angebote im ÖPNV sowie im Radverkehr unterstellen,
- zum anderen Unterschiede beim Verkehrsverhalten der Dresdner Bevölkerung berücksichtigen.

Die VEP-Szenarien A und B bilden bei gleichem Verhaltensansatz („Verhalten gemäß Tendenzentwicklung“) verschiedene Annahmen zum Ausbau der Verkehrsnetze ab, um den Einfluss der Maßnahmenintensität zu erkennen. Die Szenarien B und C hingegen nutzen bei gleichen Annahmen zum Ausbau der Verkehrsnetze verschiedene Ansätze des Verkehrsverhaltens (Szenario B „Verhalten gemäß Trend“, Szenario C „Verhaltenswandel“), um den Einfluss des Verkehrsverhaltens aufzuzeigen.

Die drei VEP-Szenarien lassen sich wie folgt charakterisieren:

Szenario A 2025 („Verhalten gemäß Tрендentwicklung“)

„...was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen des Sowieso-Falls umgesetzt sind und zusätzlich vor allem das Straßennetz weiter ausgebaut, aber auch einiges für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Verkehrsberuhigung getan worden wäre?“

Szenario B 2025 („Verhalten gemäß Tрендentwicklung“)

„...was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen des Sowieso-Falls umgesetzt sind und zusätzlich vor allem der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV in Stadt und Region weiter ausgebaut, der Verkehr beruhigt bzw. intelligent und innovativ gesteuert würde, aber auch einige weitere Maßnahmen im Straßennetz umgesetzt worden wären?“

Szenario C 2025 („Verhaltenswandel“)

„...was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen gemäß Szenario B realisiert wären, aber sich die Menschen u. a. aus Kostengründen noch stärker für integrierte Wohnstandorte und alternative Mobilitätsangebote entscheiden würden?“

Die drei VEP-Szenarien sind nachfolgend im Einzelnen beschrieben. Eine umfassende Liste aller ca. 160 berücksichtigten Ansätze und Annahmen ist als **Anlage 4** beigefügt⁵.

Szenario A 2025

Um Szenarienwirkungen berechnen zu können, müssen zunächst Maßnahmenansätze zur Entwicklung des Verkehrssystems zusammengetragen werden. Dafür sind in den Szenarien des VEP Dresden insgesamt 125 Maßnahmen (zusätzlich zu P0 und Sowieso) zusammengeführt worden. Dabei handelt es sich insbesondere um:

- Maßnahmenansätze zum Abbau festgestellter verkehrlicher oder verkehrlich-städtebaulicher Mängel (siehe Anlage 3),
- bauliche und angebotsseitige Maßnahmen aus bestehenden Planungen und Beschlüssen der Stadt Dresden oder Dritter wie z. B. dem Freistaat Sachsen als Baulastträger von Teilen des Straßennetzes,
- Maßnahmenansätze aus Zuarbeiten und Stellungnahmen im Rahmen der beteiligten Gremien bei der VEP-Bearbeitung (Kommunalpolitik, Runder Tisch, Verwaltung, Regionalvertreter)

⁵ Die Szenarienannahmen wurden auch in der Dokumentation „Fragen und Antworten zur Entscheidung für ein Vorzugsszenario“ vom 2.4.2012 für den Ausschuss „Stadtentwicklung und Bau“ ausführlich dargestellt.

- Maßnahmenansätze, die die Gutachter aus den Erkenntnissen der Analyse und unter Berücksichtigung der Leitziele im Sinne einer zukunftsorientierten Verkehrsentwicklung eingebracht haben.

Die entwickelten Maßnahmen sind je nach Szenario verschieden, sie unterscheiden sich aber auch in ihrer Wirkung auf das Verkehrssystem. So sind reine Infrastrukturmaßnahmen (z. B. eine neue Straßenverbindung oder eine zusätzliche Stadtbahnlinie) durch ihre unmittelbare Angebotswirkung beschreibbar, während andere Maßnahmen nur summarisch abgebildet werden können (z. B. Maßnahmen der Radverkehrsförderung oder Preismaßnahmen). Es gibt auch Maßnahmen, die für die Verkehrsentwicklung wichtig sind, aber in den Szenarienberechnungen nicht direkt mit Wirkungen versehen werden können (z. B. die Erhöhung der Verkehrssicherheit oder eine verbesserte Stadtqualität bzw. Straßenraumgestaltung mit Bäumen).

Szenario A steht unter der generellen Zielstellung „Gute Erreichbarkeit mit Fokus auf Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs“ und umfasst alle Sowieso-Maßnahmen sowie die folgenden Maßnahmen (Auszug):

- Verlegung aller Bundesstraßen aus dem 26er Ring,
- Entlastung Dr.-Külz-Ring durch Ableitung des Kfz-Verkehrs über den 26er Ring,
- Neubau der Bahnbrücke Liebstädter Straße (Anbindung des Wissenschaftsstandorts Dresden-Ost) und Verlängerung Tiergartenstraße bis Oskar-Röder-Straße,
- Bestandssanierung Blaues Wunder und ergänzende Elbquerung in Niederpoyritz,
- Ausbau Wormser Straße und Durchbindung Spenerstraße zur Entlastung Fetscherplatz,
- 4-streifiger Ausbau der B 172 bis AS Heidenau und Neubau Querspange Sporitz,
- niveaufreier Ausbau des Knotenpunkts Stauffenbergallee/ Königsbrücker Straße (Nord-Ost-Ausrichtung),
- neue Autobahnanschlussstelle Weixdorf an der A13 und Anbindung des Gewerbegebiets Promigberg,
- Durchbindung Passauer Straße – Westendring,
- Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum Dresden,
- neuer S-Bahn-Halt Albertstadt und Nossener Brücke,
- Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs am Hauptbahnhof,
- ÖPNV-Beschleunigung durch Verkehrsteuerung an Knotenpunkten,
- Ausbau des Fuß- und Radverkehrsnetzes als „Basispaket“

Szenario B 2025

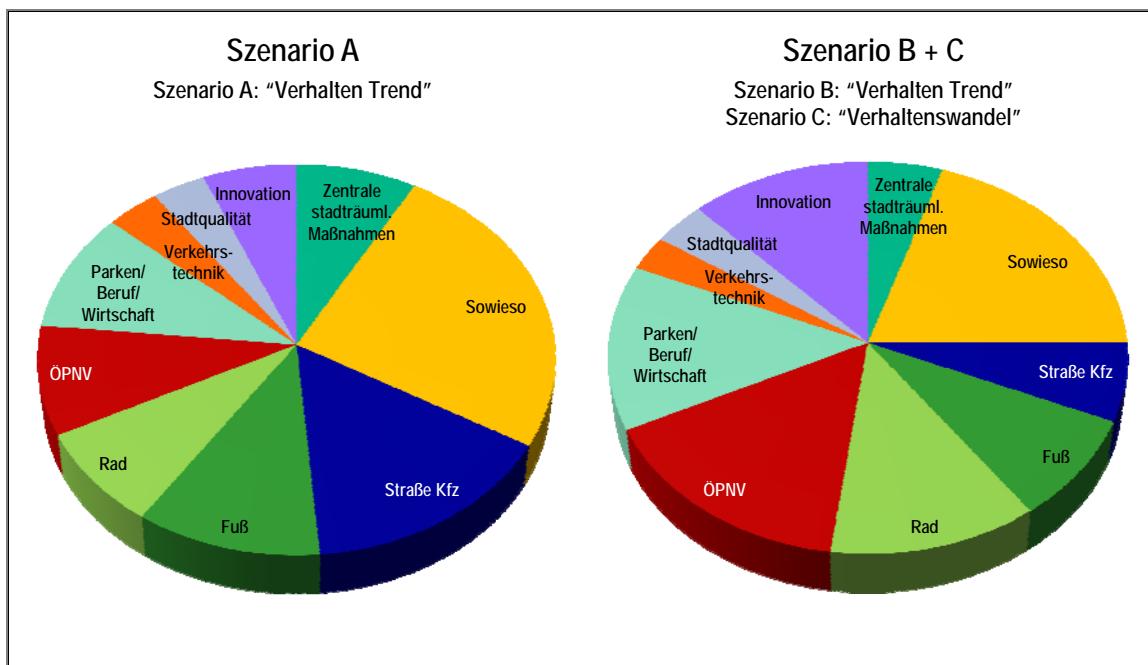
Szenario B steht unter der generellen Zielstellung „Gute Erreichbarkeit für Alle durch Nahmobilität und Ressourcenschonung“ und umfasst alle Sowieso-Maßnahmen sowie die folgenden Maßnahmen (Auszug):

- Verlegung aller Bundesstraßen aus dem 26er Ring,
- Entlastung Dr.-Külz-Ring durch Ableitung des Kfz-Verkehrs über den 26er Ring,
- Bestandssanierung Blaues Wunder ohne zusätzliche Elbquerungen,
- bestandsnahe Sanierungen des Hauptstraßennetzes,
- deutliche Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum (26er-Ring) sowie in den Wohnquartieren,
- Taktverdichtung auf den Stadtbahnlinien 3, 4, 7 und 11 auf 5 Minuten in der Hauptverkehrszeit mit Ausbau der notwendigen Infrastruktur und entsprechender Verkehrssteuerung,
- Bau einer Umweltbrücke Ostragehege – Kaditz für Fußgänger- und Radverkehr und ÖPNV, um durch intermodale Effekte die Leipziger Straße in Mickten zu entlasten und die Dresdner Innenstadt besser anzubinden,
- Bau von vier neuen S-Bahn-Halten (Albertstadt, Nossener Brücke, Königsbrücker Landstraße und Richard-Strauss-Platz),
- Ersatz der Buslinie 61 bis Blasewitz durch eine Stadtbahnstrecke bzw. -linie,
- Einrichtung eines zentralen Busbahnhofs am Hauptbahnhof,
- Ersatz der Regionalbahn nach Ottendorf-Okrilla durch eine Stadtbahnverbindung,
- Verbesserung des Regionalbusangebots in Richtung Bannewitz, Wilsdruff und Moritzburg,
- Systematisierung und teilweise Verdichtung der Bahnangebote auf der linkselbischen Bahnstrecke Richtung Coswig sowie Richtung Bischofswerda (mit Ausbau am Klotzscher Berg),
- preisgünstige Mobilitätsoptionen im ÖPNV (Sozialticket, erweiterte Angebote für Besucherinnen und Besucher),
- Ausbau des Fuß- und Radverkehrsnetzes mit deutlichen Investitionen.

Szenario C 2025

Szenario C steht ebenfalls unter der Zielstellung „Gute Erreichbarkeit für Alle durch Nahmobilität und Ressourcenschonung“ und umfasst sämtliche Maßnahmen von Szenario B. Während Szenario B von einem „Trendverhalten“ ausgeht, wird in Szenario C ein stärkerer „Verhaltenswandel“ aufgrund weiter steigender Energiepreise, einer Präferenz des Umweltverbundes und verstärkter Nahmobilität unterstellt. Dieser ist durch die Verkehrspolitik der Stadt Dresden jedoch nur bedingt beeinflussbar.

Die Zusammensetzung der Maßnahmen in Szenario A und B/ C nach Segmenten (Verkehrsträger, Maßnahmenart) zeigt *Grafik 13*.



Grafik 13: Zusammensetzung von Szenario A und B/C nach Segmenten

Es wird deutlich, dass Szenario A wesentlich mehr Kfz-Maßnahmen umfasst als die Szenarien B und C (A: + 24 km Straße und +16 km Straßenbahn/ Stadtbahn, B/ C: +11 km Straße und +22 km Straßenbahn/ Stadtbahn, jeweils im Vergleich zum Bestandsnetz). Die Maßnahmen der Szenarien B und C hingegen sind innovativer und mehr auf eine Verbesserung der Stadtqualität ausgerichtet.

Die innovativen Ansätze berücksichtigen z. B.:

- die Entwicklung von Strukturen zur Nahmobilitätsförderung,
- die Minderung von umwelt-, gesundheits- und klimaschädlichen Emissionen,
- die Verbesserung intermodaler Verknüpfungen oder
- Preis- bzw. Tarifmaßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV.

Die Ansätze zur Verbesserung der Stadtqualität umfassen beispielsweise

- Verringerung verkehrlich-städtebaulicher Konflikte
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität,
- Aufwertung von Platzsituationen,
- weitere Verdichtung von Grünachsen zur Nutzung im Fuß- und Radverkehr,
- Vermeidung von Straßenrandparken in städtebaulich sensiblen Situationen u. a.

3.4 Zielerreichung und Auswahl des Vorzugsszenarios

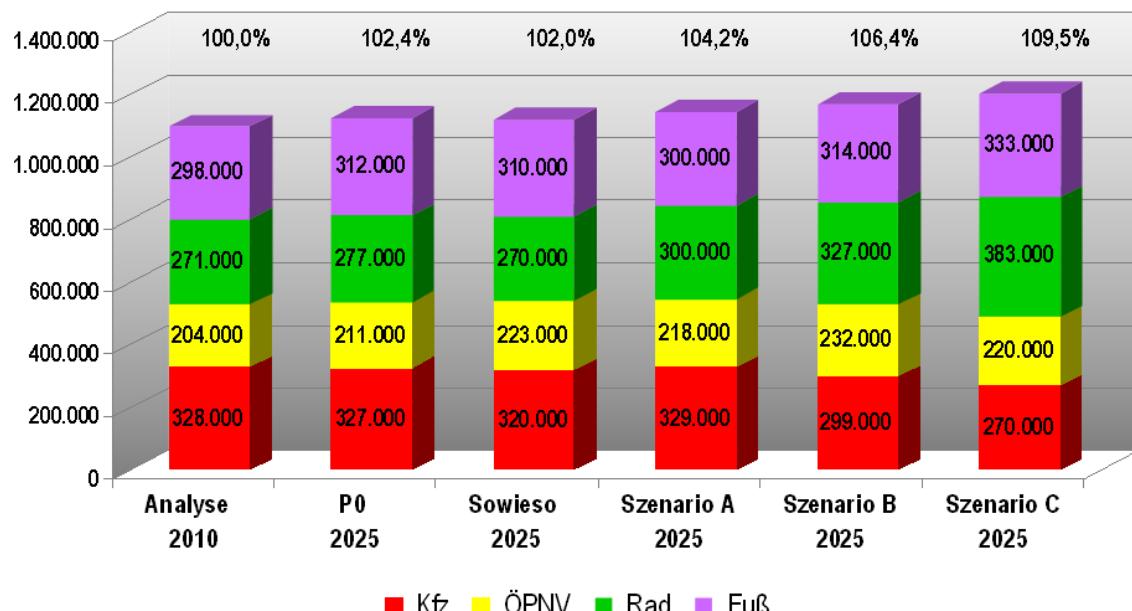
3.4.1 Vorbemerkungen

Die für die beiden Vergleichsfälle (P0 und Sowieso) sowie für die 3 VEP-Szenarien entwickelten Maßnahmen und die jeweils getroffenen Verhaltensannahmen sind in das in Kapitel 3.1 beschriebene überschlägliche Verkehrsmodell für Stadt und Umland Dresden eingebbracht und auf diese Weise einer verkehrlichen Bewertung zugeführt worden. Damit soll gezeigt werden, welche stadtweiten verkehrlichen und sonstigen Wirkungen mit den einzelnen Vergleichs- und Szenario-fällen 2025 verbunden sind und in welchem Umfang diese die Leitziele der Verkehrsentwicklungsplanung unterstützen. Zur Verdeutlichung der Ausgangssituation (Status quo) wird zusätzlich der Analysefall 2010 aufgeführt.

Ziel der vergleichenden Bewertung ist es, dasjenige Szenario zu identifizieren, welches die Leitziele am besten erfüllt und deshalb als Vorzugsszenario dem VEP Dresden zugrunde gelegt werden sollte. Dabei kann es aus verkehrsfachlichen oder strategischen Gründen sinnvoll sein, das ausgewählte Szenario um Elemente anderer Szenarien anzureichern, sofern diese eine bessere oder ausgewogenere Zielerreichung ermöglichen.

3.4.2 Entwicklung Verkehrsaufkommen und Modal Split

Die erwartete Strukturentwicklung, die strategische Ausrichtung der Szenarien und das damit verbundene Maßnahmenprogramm spiegeln sich im Verkehrsaufkommen wider.



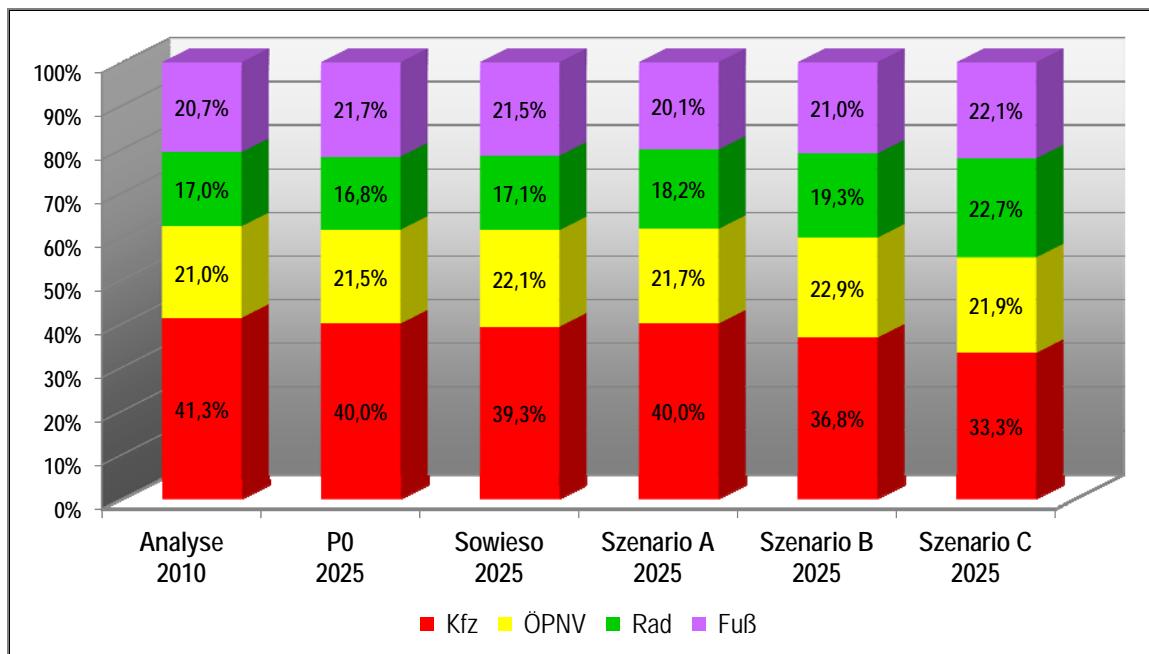
Grafik 14: Verkehrsaufkommen im Binnenverkehr der Stadt Dresden
(Personenfahrten/ d nach Verkehrsmitteln; Anmerkung: die Berechnungen basieren auf Strukturdatenprognosen aus 2010)

Wie *Grafik 14* zeigt, steigt der Binnenverkehr der Stadt Dresden gegenüber heute deutlich an, je nach Entwicklungsszenario um bis zu 10 %. Davon sind die verschiedenen Verkehrsträger jedoch nicht gleichmäßig betroffen. Während das Verkehrsaufkommen im MIV eher konstant bleibt bzw. sich in den Szenarien B und C deutlich rückläufig entwickelt, nehmen ÖPNV und Radverkehr dem Trend entsprechend und wegen der spezifischen Maßnahmenprogramme (u. a. Stadtbahnkonzept 2020) zu. Besonders stark steigt der nicht-motorisierte Verkehr (auch der Fußgängerverkehr) im Szenario C, da dort ein stärkerer Verhaltenswandel aufgrund weiter steigender Energiepreise, eine Präferenz des Umweltverbundes und verstärkte Nahmobilität unterstellt wird. Durch den ausschließlichen Bezug der *Grafik 14* auf den Binnenverkehr der Stadt Dresden wird deutlich, dass Szenario C einerseits zusätzliche Mobilität generiert, andererseits Fahrten, die bisher ins Umland unternommen wurden, nun verstärkt nahräumlich in Dresden stattfinden.

Die Entwicklung der Verkehrsmittelwahl der Dresdner Bevölkerung im Binnenverkehr und im Quellverkehr aus der Stadt heraus ist in *Grafik 15* dargestellt. Analog zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens sind hier je nach Szenario deutliche Rückgänge im MIV und entsprechend deutliche Zunahmen im ÖPNV (Szenario B) sowie im Rad- und Fußgängerverkehr (Szenario C) zu erkennen.

In den Szenarien B und C beträgt der Anteil des Umweltverbundes 63,2 % (Szenario B) bzw. 66,7 % (Szenario C), wobei im Szenario C der Anteil des Radverkehrs von derzeit ca. 17 % auf ca. 23 % steigt und der Anteil des Kfz-Verkehrs von ca. 41 % auf ca. 33 % sinkt. Diese Entwicklung ergibt sich wesentlich aus dem Maßnahmenschwerpunkt im Bereich der umweltfreundlichen Nahmobilität. Derzeit liegt der Anteil des Umweltverbundes nach SrV 2008 bei ca. 59 %.

Von hoher Bedeutung sind weiterhin Aussagen zum 26er Ring in Dresden, da hier eine teils problematische Überlagerung von Verkehren zwischen den Dresdner Stadtteilen und dem Quell- und Zielverkehr ins Zentrum stattfindet. Besondere Probleme bereitet hier der Kfz-Verkehr, z. B. am Dr.-Külz-Ring. Deshalb ist es wichtig und durch die Leitziele vorgegeben, das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich möglichst zu senken und auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verlagern. Der 26er Ring und der von ihm umfasste Stadtbereich enthalten aber Elemente des Dresdner Straßennetzes (z. B. den Straßenzug St.-Petersburger-Straße), die aus heutiger Sicht auch langfristig in ihrer derzeitigen Funktion nicht verzichtbar sind.

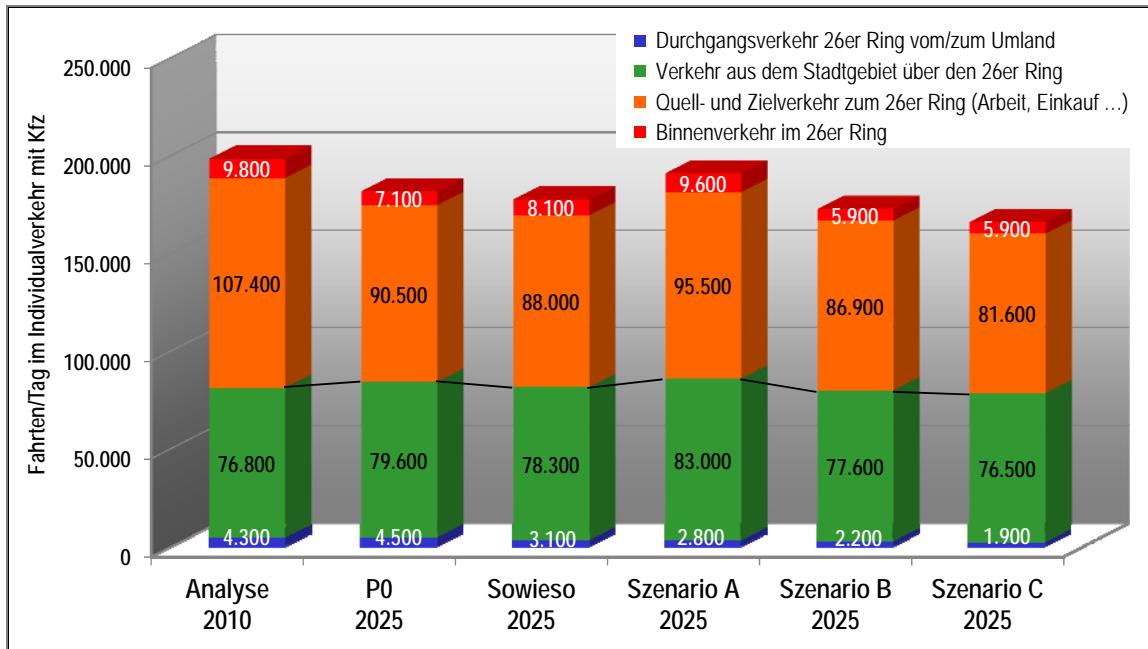


Grafik 15: Entwicklung des Modal Split im Binnen- und Quellverkehr der Stadt Dresden
(Anmerkung: die Berechnungen basieren auf Strukturdatenprognosen von 2010 – diese wurden nachfolgend mit Sensitivitätsberechnungen mit 2011er Strukturdaten bestätigt)

Grafik 16 zeigt, dass der „reine“ Durchgangsverkehr (vom Umland durch die Stadt Dresden ins Umland) erwartungsgemäß nur einen sehr geringen Teil des Verkehrs auf dem 26er Ring ausmacht. Gleiches gilt für Binnenverkehre der Kernstadt, die teilweise über den 26er Ring abgewickelt werden. Der 26er Ring wird ganz überwiegend von innerstädtischen Durchgangsverkehren sowie von Quell- und Zielverkehren in die Kernstadt genutzt, und zwar in etwa gleichem Umfang.

Bedingt durch den Straßennetzausbau in Szenario A steigt in diesem Fall auch das Verkehrsaufkommen auf dem 26er Ring, während es im Fall der Szenarien B und C im Vergleich zum Status quo (Analyse) sinkt.

In keinem der untersuchten Szenarien sind Anzeichen zu finden, dass auf konfliktbehaftete Kernelemente wie die Könneritzstraße oder die Große Meißner Straße verzichtet werden könnte. In den Szenarien B und C wird aber deutlich, dass es durchaus zu Entlastungen auf dem 26er Ring und den dort befindlichen kritischen Knoten (z. B. Könneritzstraße/ Schweriner Straße) kommen kann, mit der Folge eines verbesserten Verkehrsflusses auch während der Verkehrsspitze.



Grafik 16: Verkehrsaufkommen des Kfz-Verkehrs auf und im 26er Ring in Dresden
(nur Kfz-Verkehr in Kfz/ d, alle Fahrbeziehungen; Anmerkung: die Berechnungen basieren auf Strukturdatenprognosen aus 2010)

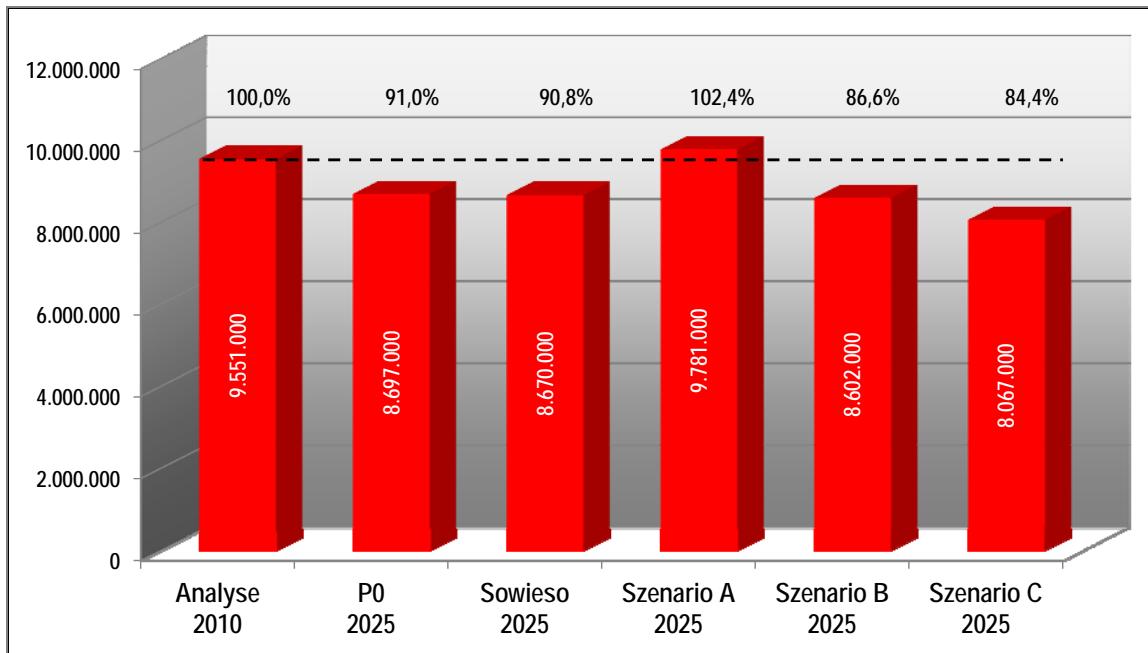
3.4.3 Entwicklung Verkehrsleistung und Streckenbelastungen

Ein wesentlicher Indikator der Auslastung des Straßennetzes ist die Kfz-Verkehrsleistung. Wie *Grafik 17* zeigt, sinkt die Verkehrsleistung bereits im Prognose-Nullfall (P0) gegenüber dem Status quo (Analyse) deutlich. Von entscheidendem Einfluss sind die demografischen Effekte (jüngere, zentraler wohnende Dresdner Bevölkerung und sinkende Pendlerzahlen aus dem Umland). Die Sowieso-Maßnahmen sorgen dafür, dass die Verkehrsleistung nochmals leicht abnimmt. Dadurch wird auch deutlich, dass die Sowieso-Maßnahmen die Ausgewogenheit der Verkehrsträger berücksichtigen. Veränderungen wie beispielsweise ein Verzicht auf das Stadtbahnprogramm 2020 würde dieses Gleichgewicht aufheben.

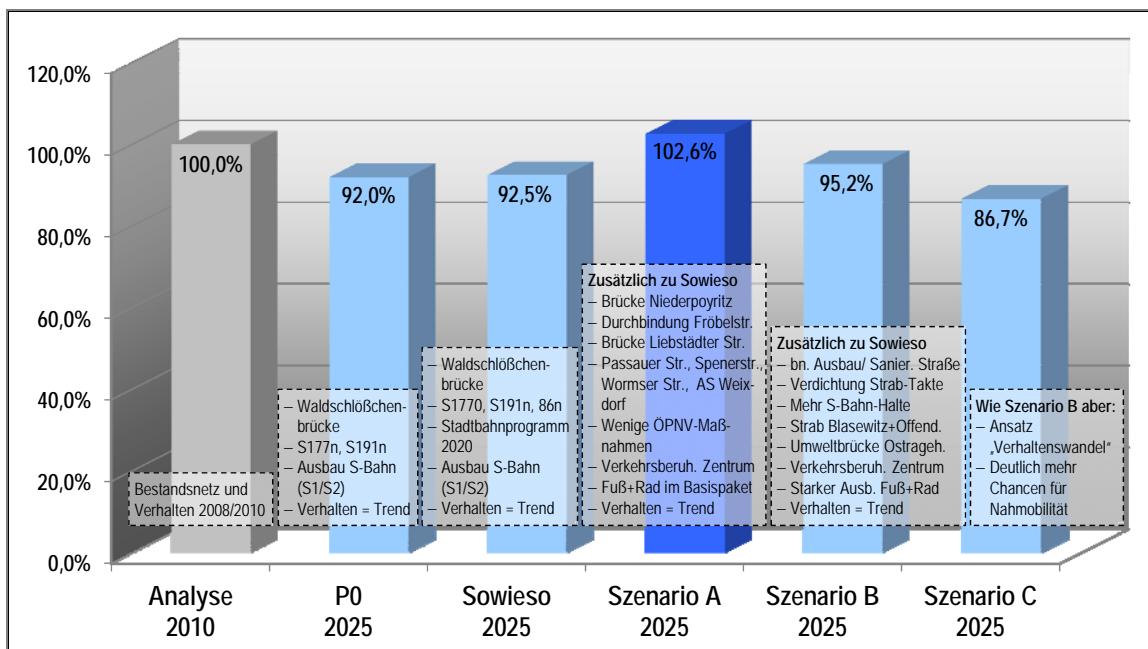
Die Szenarien B und C mit ihrem Fokus auf ÖPNV, Fuß- und Radverkehr sowie Nahmobilität – bei gleichzeitig lediglich punktuellem Ausbau des Straßennetzes – führen nochmals zu geringeren Verkehrsleistungen, verglichen mit dem Prognose-Nullfall (P0). Demgegenüber bewirken die Maßnahmen im Szenario A mit ihrem Fokus auf den Kfz-Verkehr einen Anstieg der Verkehrsleistung gegenüber heute.

Die Analyse der durchschnittlichen Streckenbelastung des Straßennetzes in der Spitzstunde (ohne Autobahnen) zeigt ein ähnliches Ergebnis wie die Analyse der Verkehrsleistung. Während im Szenario A die Streckenbelastung trotz Netzausbau weiter steigt (+3 %), sinkt sie im Prognose-Nullfall (P0), im Sowieso-Fall sowie bei den Szenarien B und C. Der Rückgang beträgt dabei zwischen 7 % und 13 % je nach Szenario. Ein Rückgang von ca. 7 % entspricht in etwa dem Effekt des „Ferienverkehrs“, bei dem der Verkehrsfluss im Straßennetz selbst in den neuralgischen

Bereichen deutlich bessere Qualitäten erreicht als außerhalb der Ferienzeit. Einzelheiten zeigt Grafik 18. Zu beachten ist sowohl die durch die Sperrung von einigen Netzelementen in den Szenarien B und C (z. B. Augustusbrücke) gegenüber heute weiter sinkende Auslastung des Netzes als auch der Rückgang der Streckenbelastungen zwischen den Szenarien B und C. Hier zeigen sich abermals der im Szenario C angenommene Verhaltenswandel und die Orientierung auf Nahmobilität mit der Folge deutlich sinkender Netzbela



Grafik 17: Entwicklung der Kfz-Verkehrsleistung im Stadtgebiet Dresden
(Kfz-km/ d; Anmerkung: die Berechnungen basieren auf Strukturdatenprognosen aus 2010)



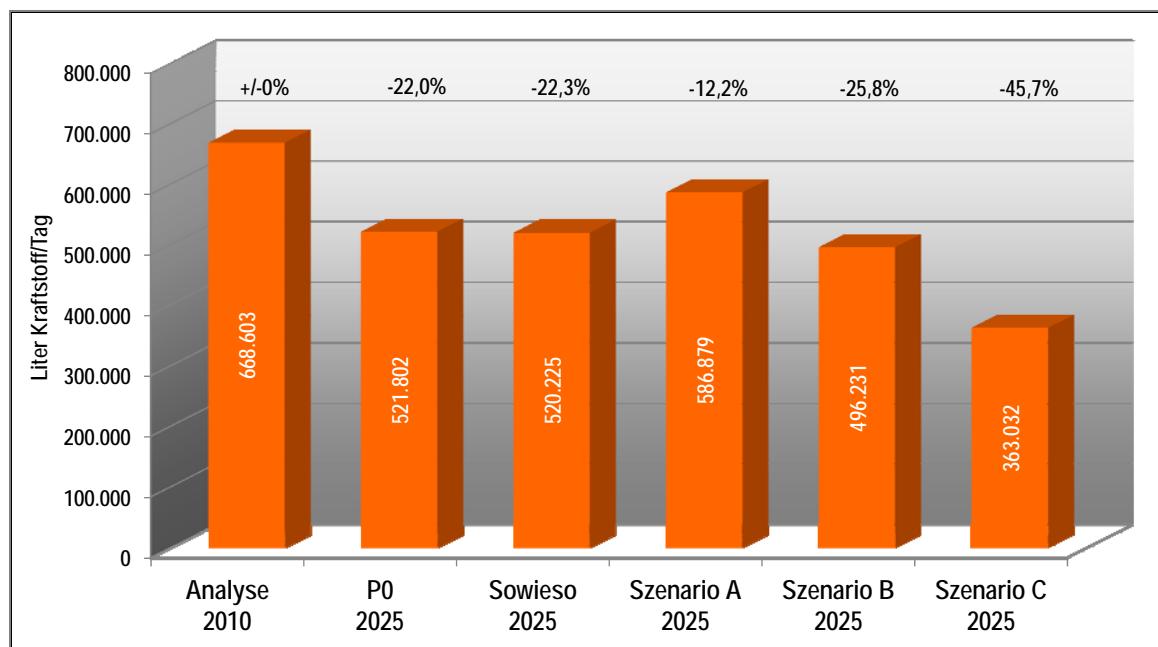
Grafik 18: Durchschnittliche Streckenbelastung des Straßenhauptnetzes in der Spitzensstunde
(ohne BAB, Spitzensstundenanteil 9 %, gewogenes arithmetisches Mittel im belasteten Netz;
Anmerkung: die Berechnungen basieren auf Strukturdatenprognosen aus 2010)

Die Aussagen in Grafik 18 gelten für das Hauptnetz der Stadt Dresden und bilden einen Mittelwert ab. Punktuell können weiterhin Überlastungen auftreten. Diesbezüglich sind vertiefende Untersuchungen erforderlich, wie z. B. im Bereich des Blauen Wunders. Die wesentliche Aussage ist, dass insbesondere Szenario A - aufgrund der einseitigen Schwerpunktsetzungen mit der Folge steigender Verkehrsmengen und zunehmender Streckenbelastungen - kaum dazu geeignet ist, den Verkehrsfluss im Straßennetz insgesamt zu verbessern, die Erreichbarkeit im Wirtschaftsverkehr zu erhöhen oder negative Umweltwirkungen abzubauen. Nur modale Verlagerungen sind im Grundsatz geeignet, Defizite im Verkehrsablauf des Kfz-Verkehrs flächenhaft zu reduzieren.

3.4.4 Entwicklung Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen

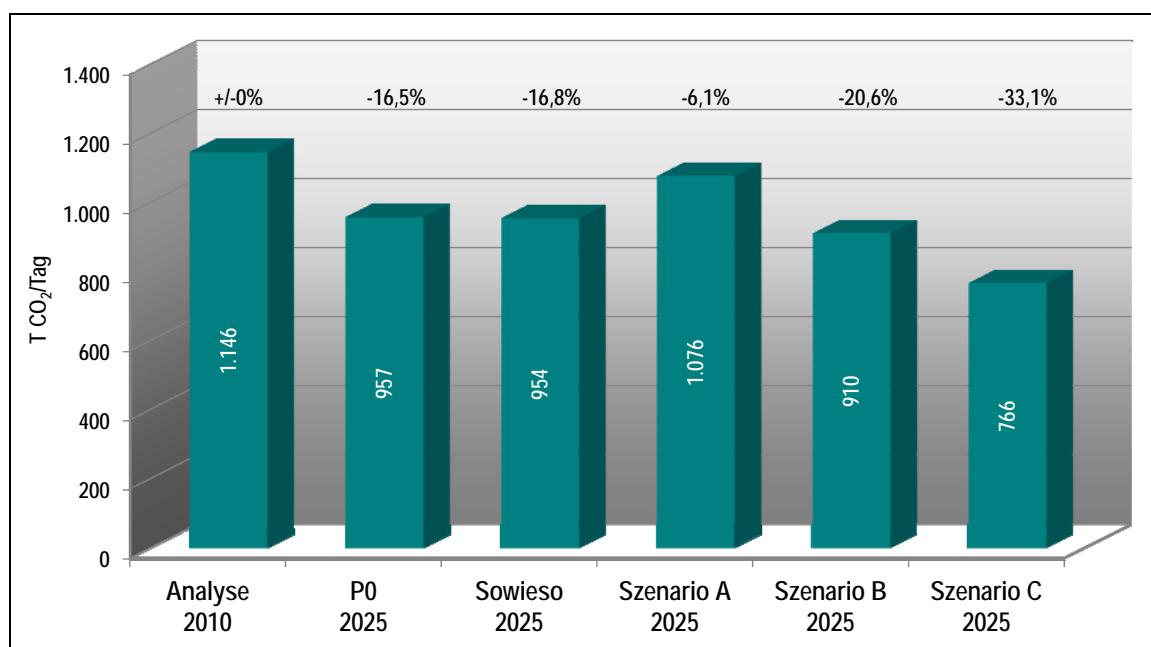
Aus den Veränderungen der Verkehrsleistungen im Kfz-Verkehr im Stadtgebiet Dresden kann auf die Reduktion des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen geschlossen werden. Die in Ansatz gebrachten Verbrauchs- und Emissionsfaktoren können bis zum Prognosejahr 2025 dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA, Version 3.1) entnommen werden. Die Wirkungen resultieren einerseits aus der im Szenariofall erwarteten Entwicklung der Verkehrsleistung, andererseits aus der erwarteten rückläufigen Entwicklung der spezifischen Emissionen der Fahrzeuge (gerechnet über den gesamten Flottenbestand).

Vor diesem Hintergrund ist erklärbar, dass der Kraftstoffverbrauch in Szenario A trotz höherer Verkehrsleistung im Vergleich zum Status quo (2010) leicht sinkt (vgl. Grafik 19). Im Szenario C würden der Ausbau des Umweltverbundes, Elektromobilität, Kostensteigerungen für fossile Energieträger, eine noch effizientere Fahrzeugflotte und verstärkte Nahmobilität dazu führen, dass sich der Kraftstoffverbrauch im Vergleich zum Jahr 2010 fast halbiert.



Grafik 19: Abschätzung Kraftstoffverbrauch aus Kfz-Verkehr in Dresden
(in Liter/d; Anmerkung: die Berechnungen basieren auf Strukturdatenprognosen aus 2010)

Die sinkenden Kraftstoffverbräuche gehen einher mit einer Verringerung der CO₂-Emission des Kfz-Verkehrs. Gemäß der Selbstverpflichtung der Klimabündnisstädte, zu denen auch Dresden gehört, soll eine Reduzierung der CO₂-Emissionen über alle Emissionsbereiche (u. a. auch Kfz-Verkehr) um jeweils 10 % innerhalb eines 5-Jahreszeitraum erfolgen, und zwar fortlaufend bis zum Jahr 2030. Für den Zeitraum von 2010 bis 2025, der etwa der Laufzeit des VEP entspricht, bedeutet dies eine CO₂-Reduktion aus dem Kfz-Verkehr um ca. 30 %. Die in den einzelnen Szenarien erreichbaren Werte von 6 % bis zu 33 % CO₂-Reduktion sind in *Grafik 20* dargestellt. Die ausgewiesenen Veränderungen ergeben sich ausschließlich durch den Kfz-Verkehr. Entwicklungen im Bereich ÖPNV, etwa infolge eines verstärkten Einsatzes von Hybridfahrzeugen, konnten dabei ebenso wenig berücksichtigt werden, wie die Wirkungen aus einer verstärkten Elektromobilität. Bemerkenswert ist, dass allein die angenommenen technischen und demografischen Entwicklungen in Dresden einen Rückgang der CO₂-Emissionen um ca. 16 % bis zum Jahr 2025 bewirken.



Grafik 20: Entwicklung der CO₂-Emissionen aus Kfz-Verkehr in Dresden
(in t/d; Anmerkung: die Berechnungen basieren auf Strukturdatenprognosen aus 2010)

3.4.5 Entwicklung Investitionskosten und Kosten für Bestandserhalt

Die Auswahl verfolgenswerter Maßnahmenansätze soll – soweit es im gegenwärtigen Planungsstadium möglich ist – auch Kostengesichtspunkte berücksichtigen. Um die voraussichtlichen Maßnahmenkosten in die Wirkungsbewertung mit einzubinden, sind Kostenschätzungen durchgeführt worden. Datenquellen dafür sind u. a.

- Kostenberechnungen/ Schätzungen aus bereits vorliegenden Planungen,
- Zuarbeiten von Ämtern und anderen Beteiligten (Stadtverwaltung, VVO, DVB, LASuV u. a.),
- Einschätzungen auf Basis von Analogiebetrachtungen.

Die Kostenschätzungen beziehen sich sowohl auf die voraussichtlichen Investitionen (inkl. Fördermittel) als auch auf Betriebskosten und evtl. Folgekosten. Ggf. zu erwartende Fördermittel Dritter (Bund, Freistaat etc.) werden ebenfalls eingeschätzt, jedoch bei der Maßnahmenbewertung zunächst nicht berücksichtigt, um die Gesamtkosten realistisch abzubilden. Die Investitionskosten werden deshalb weiter klassifiziert nach:

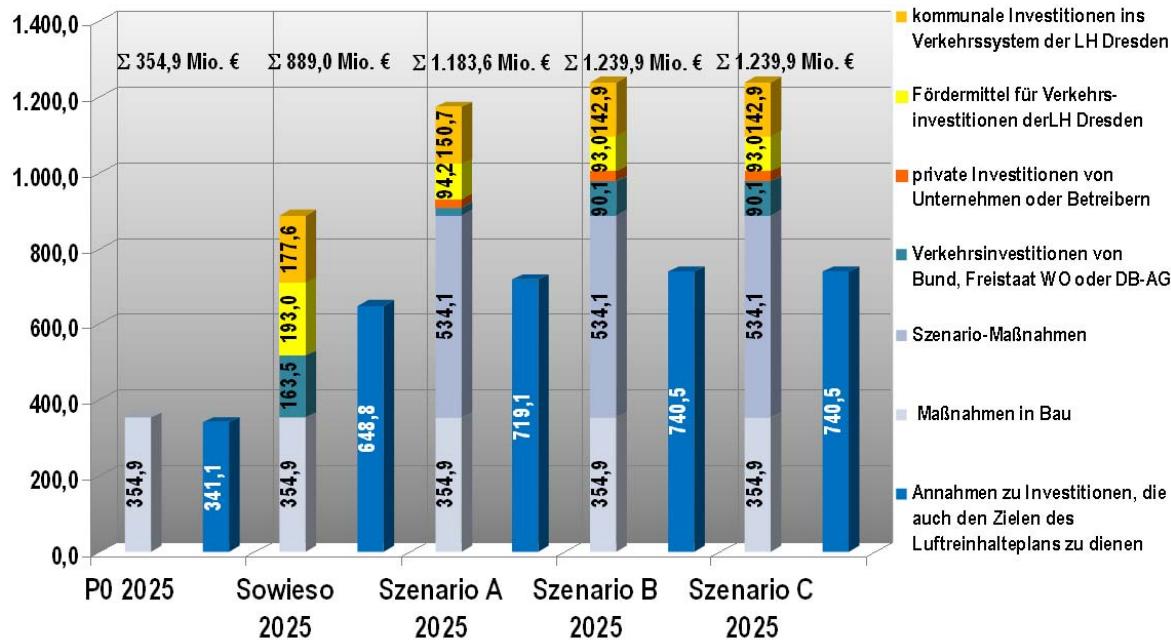
- kommunale Investitionen in das Verkehrssystem der Landeshauptstadt Dresden,
- Fördermittel für Verkehrsinvestitionen der Landeshauptstadt Dresden,
- private Investitionen durch Unternehmen/ Betreiber,
- Verkehrsinvestitionen durch Bund, Freistaat/ VVO, DB AG.

Grafik 21 zeigt die je nach Szenario bis zum Jahr 2025 etwa zu erwartenden Investitionskosten, differenziert nach den vorgenannten Kostenklassen. Allein die bereits in Bau befindlichen Maßnahmen (P0) erfordern Investitionen in Höhe von ca. 355 Mio. €, entsprechend ca. 27 Mio. €/ Jahr. Die ebenfalls ausgewiesenen Investitionskosten für Maßnahmen des Luftreinhalteplans (LRP) beinhalten dabei nur die Maßnahmenansätze, die auch maßgeblich den Zielen der Luftreinhaltung dienen.

Werden bis 2025 zusätzlich alle Maßnahmen realisiert, die vom Stadtrat seit 2003 mit Beschluss unterlegt sind oder von Bund bzw. Freistaat Sachsen als bis 2025 realisierbar eingeschätzt werden (P Sowieso), fallen weitere Investitionen in Höhe von ca. 535 Mio. € an (ca. 41 Mio. €/ Jahr).

Die Realisierung aller Maßnahmenansätze in Szenario A würde zusätzliche Investitionen in Höhe von ca. 295 Mio. € (inkl. Fördermittel, entspricht ca. 23 Mio. €/ Jahr) bedeuten. Szenario B bzw. Szenario C wären mit zusätzlichen Investitionen in Höhe von ca. 350 Mio. € (inkl. Fördermittel in Höhe von ca. 27 Mio. €/ Jahr) verbunden, jeweils zusätzlich zur Realisierung aller P0- und Sowieso-Maßnahmen. Der Kostenunterschied der Szenarien A und B/ C ist vergleichsweise gering, wobei im Szenario A für die Stadt Dresden etwas höhere kommunale Investitionen anfallen als in

den Szenarien B und C (150,7 Mio. € in Szenario A zu 142,9 Mio. € in Szenarien B/ C). Im Szenario B und C dagegen würden verstärkt externe Verkehrsinvestitionen entstehen.

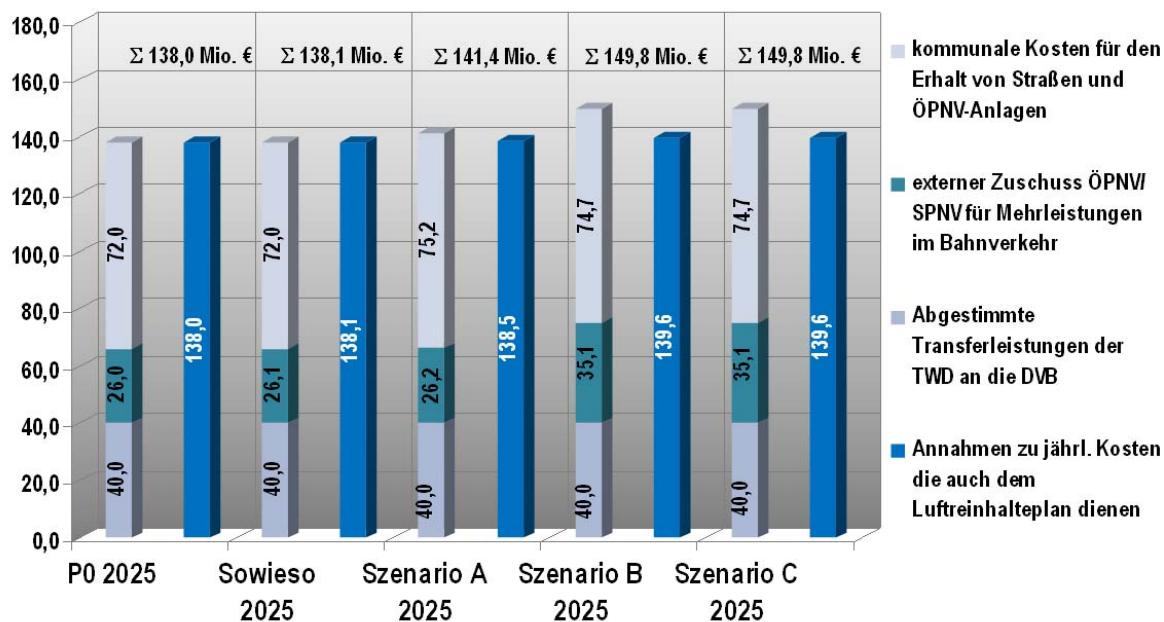


Grafik 21: Geschätzte Investitionskosten je Szenario in Mio. Euro
(die Investitionskosten in LRP-Maßnahmen dienen auch den Zielen des Luftreinhalteplans)

Im weitestgehenden Fall (Szenario B bzw. C inkl. aller P0- und Sowieso-Maßnahmen) fielen in Dresden bis zum Jahr 2025 Investitionskosten in Höhe von 1.240 Mio. € an (ca. 95 Mio. €/ Jahr). Zum Vergleich: in den letzten 10 Jahren wurden im Zuge von kommunalen Um-, Aus- und Neubaumaßnahmen ca. 1.255 Mio. € (ca. 125 Mio. €/ Jahr) in das Dresdner Verkehrssystem investiert. Dies sind ca. 250 € pro Person und Jahr. Die kostenintensivsten Maßnahmen sind der S-Bahn-Ausbau, die Waldschlößchenbrücke sowie der Bau der S 177.

Bei allen Szenarien wird vorausgesetzt, dass die Verkehrsinfrastruktur im Jahr 2025 mindestens die heutige Qualität aufweist (Priorität des Bestandserhalts). Nur so sind die positiven Maßnahmenwirkungen erreichbar. Grafik 22 zeigt, welche jährlichen Kosten für den Erhalt des Verkehrssystems nach derzeitiger Schätzung auf die Stadt Dresden zukommen. Dabei wird wiederum deutlich, dass die Maßnahmenansätze der Szenarien nur eine geringe Auswirkung auf die Kosten für den Bestandserhalt haben.

Die ebenfalls ausgewiesenen Kosten für den Bestandserhalt von Maßnahmen aus der Luftreinhaltung zeigen, dass der Großteil der Maßnahmenansätze auch den Zielen der Luftreinhaltung dient.



Grafik 22: Jährliche Kosten für den Bestandserhalt je Szenario in Mio. Euro

Der Bestandserhalt der vorhandenen Infrastruktur sowie der zzt. in Bau befindlichen Maßnahmen kostet die Stadt Dresden jährlich ca. 135 Mio. €. Allein das Straßennetz erfordert jährlich ca. 50 Mio. €, um die Straßen, Brücken und Steuerungssysteme zu erhalten. Der Großteil der jährlichen Kosten ist auch im Sinne der Luftreinhaltung erforderlich, denn nur ein funktionierendes Straßennetz sorgt für einen stetigen Verkehrsablauf, der durch einen leistungsfähigen ÖPNV gerade unter den Bedingungen steigender Einwohnerzahlen unterstützt wird.

Der Bestandserhalt der Maßnahmenansätze der Szenarien A bzw. B/ C erfordert demgegenüber lediglich ca. 3 – 12 Mio. € jährlich, entsprechend etwa 2 % bis 8 % der Gesamtkosten des Bestandserhalts in der Stadt Dresden.

Die hier mit Kosten bewerteten Szenarien beschreiben noch nicht die endgültigen Maßnahmen des VEP. Nach Auswahl des Vorzugszenarios und einer entsprechenden Bewertung aller damit verbundenen Maßnahmenansätze (siehe Kapitel 4ff) werden diejenigen Maßnahmenansätze herausgearbeitet, deren verkehrliche Wirkungen unter Beachtung der Kosten die Leitziele möglichst ausgewogen erfüllen. Die ausgewählten Maßnahmenansätze werden anschließend in das Handlungskonzept überführt. Dabei werden einzelne Maßnahmenansätze und ihre Kosten bei Bedarf nochmals abgeglichen und ggf. angepasst.

3.4.6 Auswahl Vorzugsszenario

Die Auswahl eines Vorzugsszenarios muss sich an der Erfüllung der Leitziele des Stadtrates zur zukünftigen Verkehrsentwicklung ausrichten. Gleichzeitig soll die Ausgewogenheit zwischen den Verkehrsträgern gewährleistet werden und die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmenansätze nicht unrealistisch sein.

Als quantifizierbare und operationalisierbare Kriterien, die die Leitziele möglichst umfassend abbilden, wurden die folgenden Zielwerte abgestimmt und genutzt:

- Der Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen in Dresden soll im Jahr 2025 größer sein als derzeit 59 %.
- Die Streckenbelastungen im Dresdner Straßennetz sollen gegenüber dem Status quo (Analyse 2010) sinken.
- Die Kfz-Verkehrsleistung in Dresden soll im Jahr 2025 unterhalb der des Prognose-Nullfalls liegen.
- Der Kfz-Verkehr im Gebiet des 26er Rings soll bis zum Jahr 2025 um 5 % gegenüber dem Prognose-Nullfall abnehmen,
- Die CO₂-Emissionen des Kfz-Verkehrs sollen bis zum Jahr 2025 gegenüber dem Status quo (Analyse 2010) um 30 % zurückgehen.

Die zuvor dokumentierten Szenarienwirkungen erlauben eine Bewertung der Szenarien in Bezug auf die zentralen Anforderungen der Leitziele. Das Bewertungsergebnis zeigt *Grafik 23*.

	Kriterium/ Ziel	Sowieso	Szenario A	Szenario B	Szenario C
1	Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen in Dresden >=59 %	+(60,7%)	+(60,0%)	++(63,2%)	++(66,6%)
2	Sinkende Streckenbelastungen Straßennetz gegenüber Analysefall	+(−7,5%)	--(+2,6%)	+(−4,8%)	++(−13,3%)
3	Verringerung Kfz-Verkehrsleistung in Dresden 2025 gegenüber Prognose-Nullfall	0(−0,3%)	--(+12,5%)	++(−4,9%)	++(−7,2%)
4	Verringerung Kfz-Verkehr auf und im 26er Ring um 5 % gegenüber Prognose-Nullfall	+(−3,1%)	--(+4,3%)	+(−1,7%)	++(−7,5%)
5	30% weniger CO ₂ zwischen 2010 und 2025 gegenüber Analysefall	+(−16,8%)	--(−6,1%)	+(−17,4%)	++(−33,1 %)
		die meisten Ziele erreicht	die meisten Ziele verfehlt	alle Ziele erreicht	alle Ziele voll erreicht

Grafik 23: Wirkungsbeitrag der Szenarien zu den verkehrlichen Leitzielen

Es wird deutlich, dass nur Szenario C alle Kriterien voll erfüllt. Der hier unterstellte Verhaltenswandel ist jedoch nur begrenzt durch die Stadt Dresden zu beeinflussen. Szenario C kommt deshalb der Forderung nach Umsetzbarkeit nur eingeschränkt nach.

Während Szenario A die meisten Leitziele verfehlt, weisen die Szenarien B und „Sowieso“ z.T. deutliche positive Tendenzen auf. Da Szenario B maßnahmenseitig mit Szenario C identisch ist, wurde durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau im September 2012 beschlossen, Szenario B als Grundlage für die weiteren Überlegungen auszuwählen und um einzelne Maßnahmenansätze aus Szenario A („das Beste aus A“) sowie um ausgewählte, kommunal beeinflussbare Verhaltensansätze aus Szenario C („das Machbare aus C“) zu ergänzen. Das Vorzugszenario umfasst damit insgesamt 147 Maßnahmen- bzw. Verhaltensansätze.

Die Maßnahmenansätze des Vorzugsszenarios werden jedoch nicht automatisch zu Maßnahmen des VEP, sondern bilden zunächst nur die Grundlage der weiteren Bearbeitung. Jeder einzelne Maßnahmeansatz muss weiter konkretisiert und ausgestaltet sowie hinsichtlich seiner verkehrlichen Wirkungen und Kosten vergleichend bewertet werden. Darauf baut dann die Prioritätenreihung auf.

4. Maßnahmenbewertung und Prioritätenbildung

4.1 Bewertungsmethodik

Die Maßnahmenansätze des Vorzugsszenarios sind bzgl. Zielstellung, Wirksamkeit, räumlicher Betroffenheit und Kosten nicht gleichwertig. Um die letztendlich verfolgenswerten Maßnahmenansätze von den sensiblen bzw. kritischen Maßnahmenansätzen unterscheiden zu können, ist eine spezifische Bewertungsmethodik entwickelt worden. Diese muss auf einer qualitativen Basis aufsetzen, da modellgestützte, quantitative Bewertungen von Einzelmaßnahmen in diesem Planungsstadium nur sehr begrenzt vorliegen. Die Bewertungsmethodik muss zudem einen klaren Bezug zu den Leitzielen des VEP herstellen sowie möglichst objektiv und transparent ablaufen.

Damit die Leitziele des VEP bewertbar werden und der Zielerreichungsgrad der einzelnen Maßnahmenansätze eingeschätzt werden kann, werden aus den Leitzielen 12 qualitative Bewertungsindikatoren abgeleitet. Dies sind:

- Sicherung bzw. Verbesserung der Erschließung und Erreichbarkeit städtischer Bereiche und Funktionen durch den Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV,
- Verbesserung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit im Bus- und Bahnverkehr sowie barrierefreier intra- und intermodalen Verknüpfungen (P+R, B+R, P+M),
- Bündelung des Kfz-Verkehrs auf einem leistungsfähigen Hauptstraßennetz und damit Verkehrsentlastung und -beruhigung in verkehrlich und städtebaulich sensiblen Bereichen,
- Sicherung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr insbesondere für den Wirtschaftsverkehr durch die Sicherung der erforderlichen Verkehrsflussqualität auf für den Wirtschaftsverkehr geeigneten Strecken im Hauptnetz,
- Förderung von Innenentwicklung, Nahmobilität und „kurzen Wegen“ in den Stadt- und Ortszentren unterstützt durch einheitliche Wegweisung und Information,
- Verbesserung der Lebensqualität, Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität in zentralen öffentlichen Räumen und im Wohnumfeld,
- Erreichen der Ziele des Luftreinhalteplans durch Berücksichtigung der dort beschriebenen Maßnahmen im VEP (in den Leitzielen bislang nicht explizit berücksichtigt),
- Berücksichtigung der lokalen Klimaziele und Verringerung des Primärenergieverbrauchs,
- Besondere Förderung der eigenständigen und barrierefreien Mobilität auch von Kindern, Jugendlichen, Mobilitätseingeschränkten und alten Menschen sowie von einkommensschwachen Personen,
- Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- Förderung innovativer, integrierter Verkehrslösungen und Technologien, u. a. Elektromobilität, Carsharing, qualitatives Verkehrsmanagement oder dynamische Verkehrssteuerung,
- Förderung multimodaler, kooperativer Logistikketten/ Citylogistik.

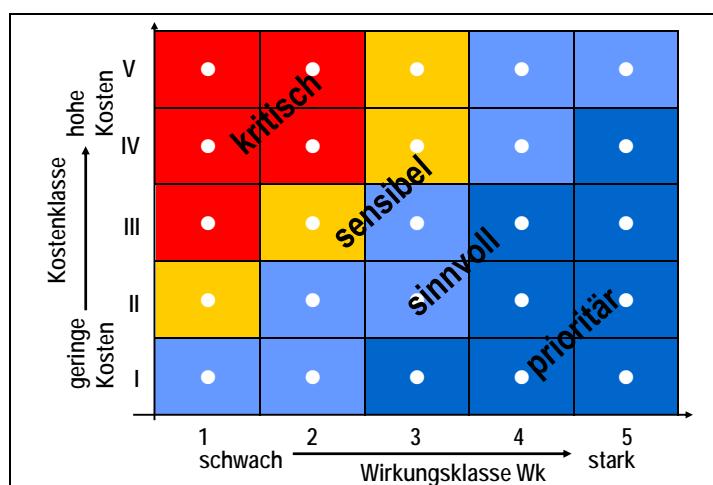
Zur Klassifizierung der Zielerreichung wurde ein punktebasiertes Bewertungsraster aufgebaut. In dieses Raster ist jeder einzelne Maßnahmeansatz entsprechend seines **Wirkungsbeitrags** und seiner **Betroffenheit** eingestuft worden. Der Wirkungsbeitrag unterscheidet 4 Wirksamkeitsstufen (hoch = 3 Punkte, mittel = 2 Punkte, gering = 1 Punkt, keiner = 0 Punkte). Entsprechend ist der **Wirkungsbeitrag** jedes einzelnen Maßnahmeansatzes des Vorzugsszenarios bezogen auf jeden der 12 Bewertungsindikatoren nach der Delphi-Methode qualitativ ermittelt worden. Der Wirkungsbeitrag wurde anschließend mit der **Betroffenheit** faktoriell gewichtet (Betroffenheit groß, d. h. gesamtstädtische oder regionale Wirkung = Faktor 2,5; Betroffenheit mittel, d. h. stadtteilübergreifende Wirkung = Faktor 1,5; Betroffenheit klein, d.h. lokale/nahräumliche Wirkung = Faktor 1).

Das Bewertungsergebnis (Wirkungspunkte) ergibt sich als **Produkt von Wirkungsbeitrag und Betroffenheit** und wurde einer von **5 Wirkungsklassen** (1 = schwach bis 5 = stark) zugeordnet. Die Klassengrenzen entsprechen in etwa einer 20 %-Quantileinteilung (≤ 15 Punkte/ ≤ 20 Punkte/ ≤ 25 Punkte/ ≤ 30 Punkte/ > 30 Wirkungspunkte).

Die Höhe der Investitionskosten entscheidet über die Zuordnung jedes Maßnahmeansatzes in eine von **5 Kostenklassen**, die auf Basis der Kostenschätzungen (Kapitel 3.4.5) gebildet wurden:

- Kostenklasse 1: ohne Investitionskosten („nur“ strategisches Handeln)
- Kostenklasse 2: bis 1 Mio. €
- Kostenklasse 3: bis 3 Mio. €
- Kostenklasse 4: bis 6 Mio. €
- Kostenklasse 5: > 6 Mio. €

Die Verschneidung von Wirkungs- und Kostenklassen bildet die Kosten-Wirkungs-Matrix (vgl. *Grafik 24*).



Grafik 24: Kosten-Wirkungs-Matrix

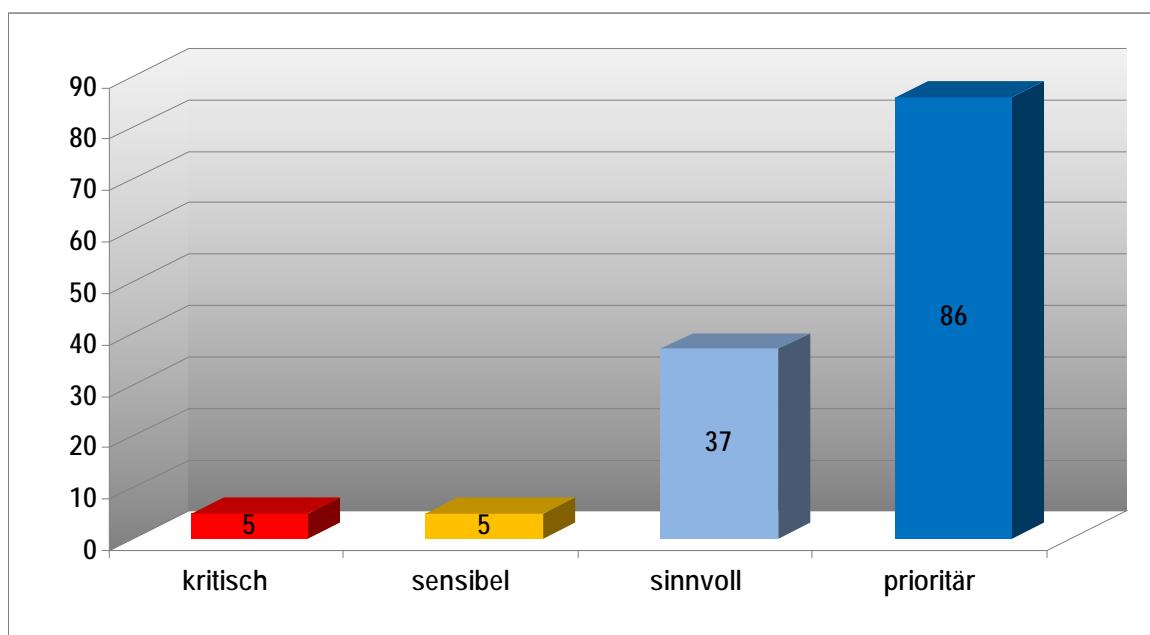
Maßnahmenansätze mit geringer Wirkung, aber hohen Kosten werden als kritisch eingestuft. Prioritär sind hingegen Maßnahmenansätze mit hoher Wirkung und überschaubaren Kosten. Sensible und sinnvolle Maßnahmenansätze stellen Zwischenstufen dar.

4.2 Bewertungsergebnis

Bewertungsgegenstand sind 17 Sowieso-Maßnahmen, 116 Maßnahmen des Vorzugsszenarios B und 10 zusätzliche Maßnahmen des Szenarios A.

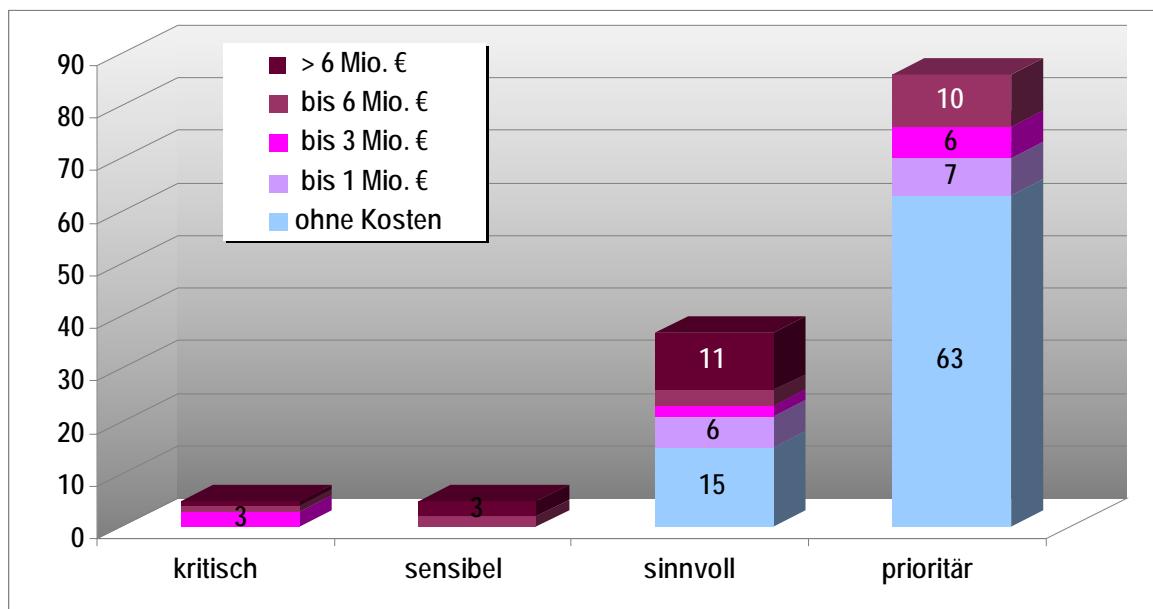
Die Sowieso-Maßnahmen sind in die Bewertung mit eingebrochen worden um zu zeigen, ob und in welchem Umfang sie zu den Leitzielen des VEP beitragen. Das betrifft alle Maßnahmenansätze, die weder bereits in Bau sind noch als Voraussetzung für Szenario-B- Maßnahmen dienen. Diese sind per Definition nicht disponibel. 25 Maßnahmenansätze in Szenario B, die erforderliches Planungshandeln oder ein Hinwirken auf bestimmte Regelungen auf Bundesebene beschreiben, sind ebenso wenig bewertbar wie die Verhaltensansätze aus Szenario C. In die Bewertung können somit insgesamt 143 Maßnahmenansätze einbezogen werden.

Das Bewertungsergebnis für die Maßnahmenansätze aus Szenario B einschließlich der bewertungsrelevanten Sowieso-Maßnahmen zeigt *Grafik 25*. Danach sind 86 Maßnahmen (64 %) als prioritär, 37 Maßnahmen (28 %) als sinnvoll, 5 Maßnahmen (4 %) als sensibel und ebenfalls 5 Maßnahmen (4 %) als kritisch einzustufen.



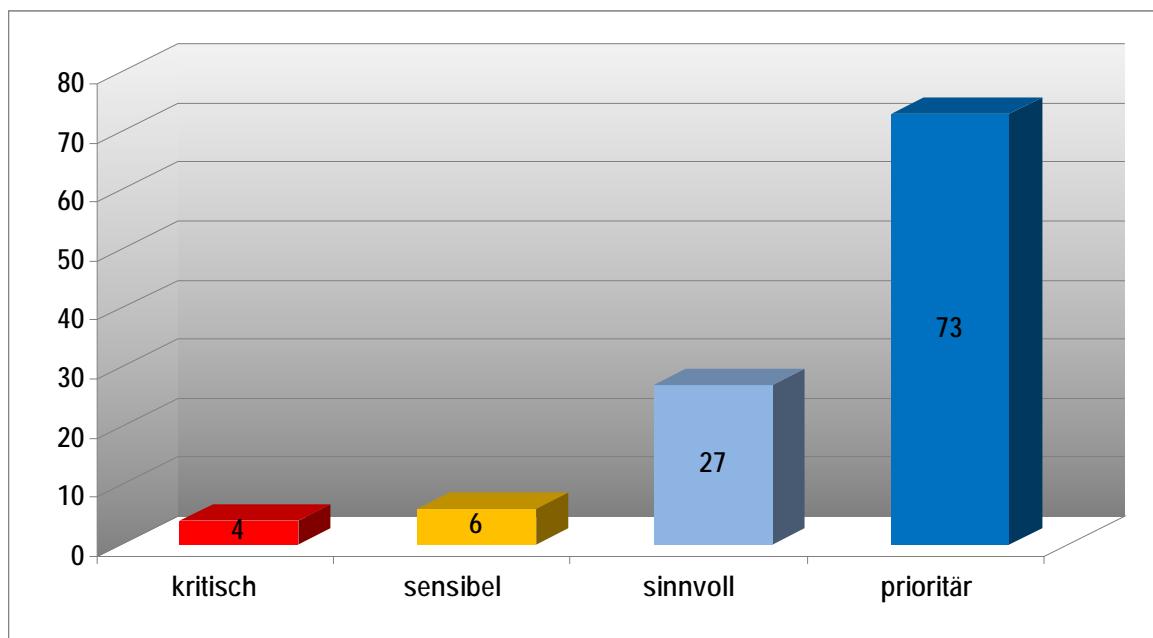
Grafik 25: Anzahl Maßnahmen je Wirkungsklasse nach Prioritätengruppen
(Szenario B und Sowieso-Maßnahmen)

Prioritär sind insbesondere Maßnahmenansätze mit hoher Wirkung oder geringen Kosten (vgl. *Grafik 26*). Auch Maßnahmenansätze mit mittleren bis höheren Kosten können bei entsprechender Wirksamkeit prioritätär sein.



Grafik 26: Anzahl Maßnahmen je Kostenklasse nach Prioritätengruppen
(Szenario B und Sowieso-Maßnahmen)

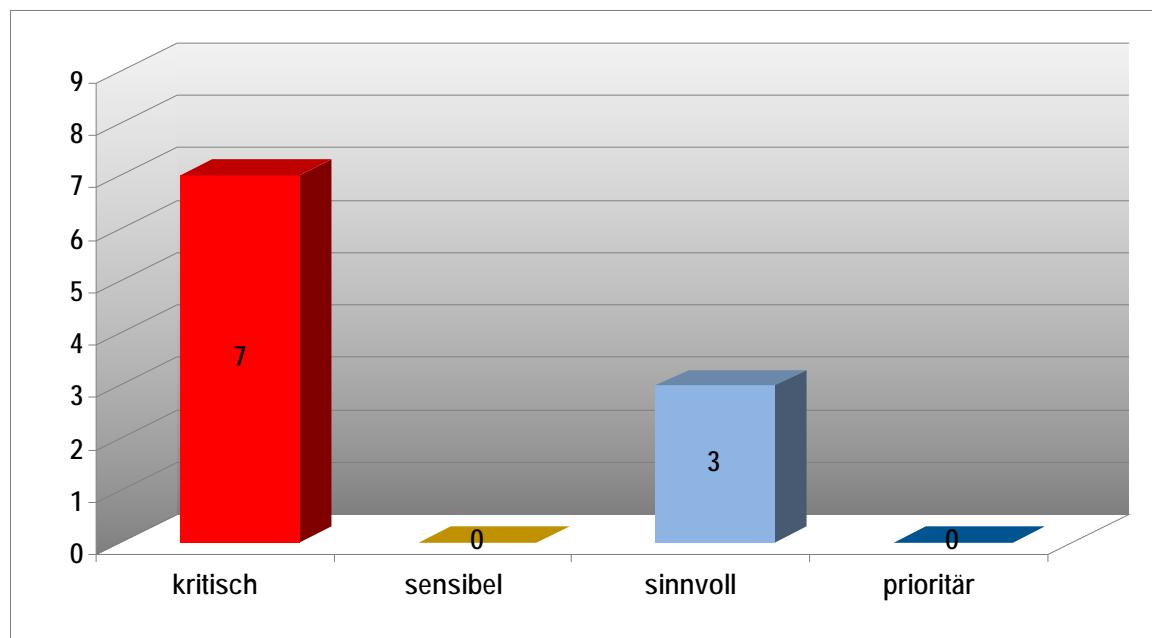
Werden ausschließlich Maßnahmenansätze mit Bezug zum Luftreinhalteplan (LRP-Maßnahmen) betrachtet, ergibt sich ein vergleichbares Bewertungsergebnis. Einzelheiten zeigt *Grafik 27*.



Grafik 27: Anzahl Maßnahmen mit Bezug zum Luftreinhalteplan nach Prioritätengruppen
(Szenario B und Sowieso-Maßnahmen)

Von den 23 bewerteten Sowieso-Maßnahmen sind 11 als prioritär und 11 weitere als sinnvoll eingestuft worden. Lediglich eine Maßnahme gilt als kritisch. Diese Sowieso-Maßnahme betrifft den eventuellen vierstreifigen Ausbau der Königsbrücker Straße.

Das Bewertungsergebnis für die 12 Maßnahmenansätze aus Szenario A zeigt *Grafik 28*. Danach ist keine Maßnahme prioritär, 3 Maßnahmen (25 %) sind sinnvoll, keine Maßnahme ist sensibel und 8 Maßnahmen (75 %) sind kritisch eingestuft.



Grafik 28: Anzahl Maßnahmen je Prioritätengruppe (Szenario A)

Die dargestellten Bewertungsergebnisse aller einzelnen Annahmen für das Vorzugsszenario B sowie die zusätzlichen Maßnahmen aus Szenario A sind als **Anlage 5** beigefügt.

4.3 Erkenntnisse und Entscheidungen aus dem Bewertungsprozess

4.3.1 Erkenntnisse

Zusammenfassend zeigt sich, dass die gewählte Bewertungsmethodik konsistente und nachvollziehbare Ergebnisse liefert, und zwar sowohl für die Szenarien A und B als auch für die Sowieso-Maßnahmen. Jeder betrachtete Maßnahmeansatz wirkt zumindest auf einen Bewertungsindikator (abgeleitet aus den Leitzielen) und ist somit zumindest teilweise zielführend. Umgekehrt wird jeder Bewertungsindikator durch mindestens einen Maßnahmeansatz unterstützt. Auch Maßnahmenansätze, die im Sinne des Luftreinhalteplans wirken, werden ganz überwiegend mit „prioritär“ oder „sinnvoll“ bewertet.

Die relativ hohe Anzahl kritischer Szenario-A-Maßnahmen verdeutlicht, dass Szenario A zahlreiche Maßnahmenansätze enthält, die einige der vorgegebenen Leitziele nicht ausreichend unterstützen. Die Anzahl kritischer bzw. sensibler Szenario-B-Maßnahmen ist demgegenüber relativ gering. Damit wird deutlich, dass im Szenario B überwiegend sinnvolle und zielführende Maßnahmenansätze im Sinne der Leitziele hinterlegt sind. Gleches gilt für die Sowieso-Maßnahmen.

Die insgesamt sehr geringe Zahl kritischer Maßnahmen (12 von insgesamt 143) erklärt sich dadurch, dass die in den Szenarienprozess eingespeisten Maßnahmenansätze den Leitzielen nicht deutlich entgegenstehen sollten. Deshalb überrascht es auch nicht, dass am Ende des Bewertungsprozesses nur ca. 9 % aller 143 Maßnahmenansätze als „kritisch“ und weitere 4 % als „sensibel“ eingestuft werden. 87 % der genutzten Maßnahmenansätze konnten als „sinnvoll“ oder „prioritär“ eingestuft werden.

4.3.2 Umgang mit den als „prioritär“ oder „sinnvoll“ bewerteten Maßnahmenansätzen

Auf der Grundlage der Erkenntnisse der Maßnahmenbewertung wurde in Abstimmung mit dem wissenschaftlichen Beirat entschieden, **alle als prioritär oder sinnvoll erkannten Maßnahmenansätze als Maßnahmen des VEP zu übernehmen**. Dies bezieht sich ganz überwiegend auf die Maßnahmenansätze des Vorzugsszenarios B mit 123 so bewerteten Maßnahmen. Maßnahmen, die als Bestandteile des Szenarios A oder B als „sensibel“ oder „kritisch“ eingestuft wurden, sollen nochmals in einem iterativen Prozess geprüft werden (siehe Folgekapitel 4.3.3)

Neben den 123 Szenario-B-Maßnahmen werden damit auch vier als „sinnvoll“ bewertete Maßnahmenansätze aus Szenario A in den VEP übernommen. Im Rahmen einer detaillierten Bewertung konnte für diese Maßnahmen eine ausreichende Sinnfälligkeit und Passgenauigkeit zu den Leitzielen des VEP abgeleitet werden. Dabei handelt es sich um folgende Maßnahmenansätze:

- Die Durchbindung Liebstädter Straße bis Reicker Straße und Dohnaer Straße sowie Anbindung der Tiergartenstraße an die Liebstädter Straße (Verbindung bis Oskar-Röder-Straße erst in 2. Stufe nach 2025) (Nr. 32)⁶,
- Den Neubau der AS Weixdorf mit Anbindung GE Promigberg (Nr. 51),
- Den Bau der Querspange Sporbitz (Nr. 55) und
- Die zweistufige Durchbindung Fröbelstraße bis Rosenstraße (Nr. 31, Aufstufung durch AG).

Die Annahme eines „5-Minuten-Taktes bei wichtigen Stadtbahnlinien“ (Nr. 66 in Anlage 5) wurde positiv (prioritär, A++) und mit Kostenklasse 1 bewertet. Dabei wurde die Kostenneutralität neuer Angebote (Nachfragesteigerung deckt Zusatzkosten) unterstellt, getragen von dem Verständnis, die Angebotsverdichtung auf nachfragestarke Zeiten und nachfragestarke Linien zu beschränken. Dieser Maßnahmenansatz ergibt sich aus dem Leitziel, die Angebote im ÖPNV und besonders das Stadtbahn-/Straßenbahnangebot zu verbessern. Als Alternative zur Takt-/ Angebotsverdichtung bieten sich ggf. auch andere kapazitätserhöhende Elemente wie Anpassungen von Fahrzeuggröße und Linienwegen an (siehe auch Nr. 41 in Anlage 6 sowie Kapitel 6.6.5). Eine eindeutige Kostenklasse kann den Alternativen aber nicht mehr zugeordnet werden. Aus gleichem Grund wird Maßnahme 44 (stark rabattierte Tickets für bestimmte Nutzergruppen) in Anlage 6 ohne Kostenklasse ausgewiesen.

Im Rahmen einer **Ausgewogenheitsprüfung** konnte zudem nachgewiesen werden, dass die prioritären oder sinnvollen Maßnahmenansätze:

- sämtliche Bewertungsindikatoren ansprechen und damit die Leitziele des VEP voll erfüllen,
- regionalen Verpflichtungen, Zusagen oder Kooperationen nicht entgegenstehen,
- die sektorale und modale Integration („Verkehrsträgergerechtigkeit“) unterstützen,
- die Rolle des Wirtschaftsverkehrs stärken,
- positive Umweltwirkungen auslösen, beispielsweise im Bereich der Luftreinhaltung,
- das Gebot der Geschlechtergerechtigkeit und Partizipation beachten.

Diese Maßnahmen werden einer Prioritätenreihung unterzogen (siehe Kapitel 4.4). Anschließend werden sie in den Teilen C (Mobilitätsstrategie) und D (Handlungskonzept) vertieft beschrieben und weiter ausgeformt.

⁶ die Zahl in Klammern bezeichnet hier und im Folgekapitel jeweils die Nummer aus Anlage 4 (Szenarienannahmen)

4.3.3 Umgang mit den als „sensibel“ oder „kritisch“ bewerteten Maßnahmenansätzen

Die als „sensibel“ oder als „kritisch“ bewerteten Maßnahmenansätze aus den Szenarien A und B wurden vor einer abschließenden Entscheidung hinsichtlich weiterer Mitführung oder Ausscheiden aus dem VEP-Prozess einer nochmaligen Prüfung unterzogen. Da auch diese Maßnahmenansätze in den VEP-Prozess eingebbracht wurden, um bestimmte verkehrliche Leitziele zu erfüllen oder erkannte Defizite zu beheben, soll in einem iterativen Prozess geprüft werden, ob das Bewertungsergebnis stabil ist oder ggf. andere Gründe (z. B. als Maßnahme mittlerweile umgesetzt) für das formale Ausscheiden bestimmter Maßnahmen im Zuge des Bewertungsprozesses verantwortlich sind.

Im Rahmen einer solchen Sensitivitätsanalyse kann beispielsweise durch Variation der Kosten die Stabilität des Bewertungsergebnisses auf Basis der bestehenden Bewertungsmethodik geprüft werden. Dieser Ansatz ermöglicht eine differenziertere Bewertung der einzelnen Maßnahmen durch folgende Spezifizierung:

- Maßnahme als Bestandserhalt in den VEP übernehmen,
- Maßnahme als konzeptionellen Ansatz in den VEP übernehmen,
- Maßnahme mit verringertem Aufwand in den VEP übernehmen oder
- Maßnahme als Langfristoption in den VEP übernehmen.

Im Ergebnis wurden folgende Maßnahmen als **Bestandserhalt** und damit nicht als direkte VEP-Maßnahme eingestuft:

- Zweistufiger Ausbau B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau (Nr. 44),
- Zweistufiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Martin-Luther-Straße und Radeberger Straße (Nr. 45).

Da eine konkrete lokale Ausformung nicht möglich ist, werden folgende Maßnahmen weitgehend ohne Kostensatz als **konzeptioneller Ansatz** berücksichtigt:

- Verdichtung der Anbindung des Elberad-/ Gehweges an das Straßen- und Wegenetz (Nr. 82),
- Vermeidung gemeinsamer Geh- und Radwege nach Z 240 (Nr. 84),
- zusätzliche Maßnahmen auf Basis der umfangreichen fachlichen und kommunalpolitischen Diskussionsprozesse zwischen Oktober 2011 und Oktober 2012
 - Flächenvorhaltung für die Anbindung der Fabrikstraße an die Rampen der Nossener Brücke ggf. mit Anpassung des B-Plans 101 bzgl. des Ausbaus der Hofmühlenstraße,

- Flächenvorhaltung für eine Verbindungsspange zwischen Lohmener Straße und Söbriger Straße östlich der Dampfschiffstraße
- Aufnahme der mit Stadtratsbeschluss gesicherten Trassenoptionen für die Stadtbahn als Flächenvorhaltung in den VEP,
- Berücksichtigung von Ansätze zu „Radschnellwegen“ im Radverkehrskonzept,
- Fragen zur Rolle der Radverkehrsverantwortung in der Verwaltung sowie
- langfristige Betrachtung von Ansätzen postfossiler Mobilität in einem regionalen und integrierten Konzept.

Mit **geringerem baulichen Aufwand** können folgende Maßnahmen als „sinnvoll“ und damit als Maßnahme des VEP eingestuft werden:

- Fußgängerquerung Albertstraße Höhe Archivplatz/ Ritterstraße mit Rückbau der Brücke aber ohne die bisher berücksichtigte Anpassung von Straßenbahn/ Stadtbahn-Haltestellen (Maßnahme wichtig, da erkanntes verkehrlich-stadträumliches Defizit, die ÖPNV-Erreichbarkeit in diesem Bereich ist auch im Bestand voll gegeben) (Nr. 88),
- Einrichtung eines Fern- und Regionalbusbahnhofs am Hauptbahnhof (ZOB) (Nr. 58) wenn er in einer ersten Stufe ohne hochbauliche Anlagen umsetzbar ist (Maßnahme wichtig, da die Bedeutung des Fernbusverkehrs kurzfristig deutlich steigen wird).

Wegen fehlender Realisierungschancen bis 2025 oder ungünstiger Bewertung bei gleichzeitig hoher Bedeutung bei einer dynamischen Stadtentwicklung werden folgende Maßnahmen als **Langfristoption** in der Flächenvorhaltung bzw. als Planungsansatz berücksichtigt:

- Umweltbrücke Ostragehege mit Fuß, Rad und ÖPNV (Nr. 33),
- Ausbau des Straßenzuges Zwickauer Straße – Hahnebergstraße und Durchbindung Bayerische Straße bis Rosenstraße (Nr. 46),
- Rad- und Fußgängerquerung an der Westseite des Hauptbahnhofs (Nr. 102),
- Zweistufige Durchbindung Spenerstraße als Stadtstraße (Nr. 48), wenn dies die Nachher-Untersuchungen zur Waldschlößchenbrücke und eine Abwägung städtebaulicher, verkehrlicher, baurechtlicher und umweltseitiger Aspekte dies als sinnvoll erscheinen lassen,
- Vierstreifiger Ausbau der B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau (Nr. 49),
- Niveaufreier Knotenpunkt Stauffenbergallee/ Königsbrücker Straße in Nord-Ost-Relation (Nr. 50),
- Zweistufige Durchbindung Bosewitzer Straße bis Pirnaer Landstraße als zweistufige Stadtstraße (Nr. 53),
- Verbesserte Anbindung Radebeuls an die A 4 (derzeit keine Trasse bekannt)

Auch diesen Maßnahmen werden in einem weiteren Schritt Prioritäten zugeordnet (siehe Kapitel 4.4). Anschließend werden sie in den Teilen C (Mobilitätsstrategie) und D (Handlungskonzept) vertieft beschrieben und ggf. weiter ausgeformt.

Wenn die Sensitivitätsanalyse der als sensibel oder kritisch bewerteten Maßnahmenansätze nicht zu neuen Erkenntnissen führt oder andere wichtige Gründe dagegen sprechen, müssen diese Maßnahmen aus dem VEP entfallen.

Folgende Maßnahmen werden **aus formalen Gründen** im Rahmen des VEP **nicht weiter verfolgt**:

- Beschränkung von Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht in den wesentlichen Siedlungsbereichen der Stadt (Nr. 18), da dies bereits umgesetzt wurde,
- Einige im Verkehrskonzept 2003 berücksichtigte Staatsstraßenmaßnahmen, insbesondere der Ausbau der S 58 im Bereich Marsdorf (Nr. 13), da dieser nicht mehr im Landesverkehrsplan 2025 enthalten ist,
- Dosierung von Kfz-Verkehr auf der Naumannstraße, da die Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke das Rückstauproblem dort lösen kann (Nr. 13, siehe auch Kapitel 6.9.2),
- Anpassung der Parkgebühren (Nr. 115), da diese bereits durch Nr. 108 berücksichtigt wurde,
- Winterdienst auf allen Nebenstraßen im Sinne des Radverkehrs (Nr. 106), da dieser in Nr. 97 integriert ist und im Rahmen der Kostenschätzungen für Räumen, Streuen und den Abtransport des Schnees im Nebennetz Kosten in nicht-vermittelbarer Höhe entstehen,
- Die Fuß- und Radbrücke Ostragehege (Nr. 103), da sie in Nr. 33 als „Umweltbrücke“ aufgegangen ist,
- Die Sanierung der Bahnstrecke nach Königsbrück, da im Szenario B der Umbau als Stadtbahntrasse vorgesehen ist (Nr. 73a) und eine Sanierung so nicht sinnvoll ist,
- Der Personenlift an der Brücke Budapester Straße (Nr. 89), da hier eine Umsetzung in einem anderen planerischen Zusammenhang sinnvoller ist und der Maßnahmenumfang an der Grenze zur VEP-Relevanz liegt,
- Realisierung des Grünzugs „Promenadenring“ (Großer Garten – Waisenhausstraße - Marienstraße, Nr. 135), da die Einbeziehung dieser stadtgestalterisch wichtigen aber verkehrlich kaum relevanten Maßnahme in den VEP nicht zweckmäßig war.

Drei Maßnahmen **entfallen durch nicht erkennbare verkehrliche Nutzen und erkanntes, hohes Konfliktpotenzial**. Sie können damit weder in veränderter Form noch als Flächenvorhaltung berücksichtigt werden:

- Elbbrücke bei Niederpoyritz als Ergänzungsstandort Blaues Wunder (Nr. 30),
- Durchbindung der Passauer Straße zwischen Nöthnitzer Straße und Westendring (Nr. 52),
- Tieferlegung der Großen Meißner Straße am Neustädter Markt (Nr. 35, siehe dazu auch Kapitel 6.9.2), die im Rahmen der Beteiligung zum Facharbeitspapier „Frühzeitige Diskussion zu zentralen Maßnahmenansätzen des VEP“ vom 20.10.2011 verworfen wurde.

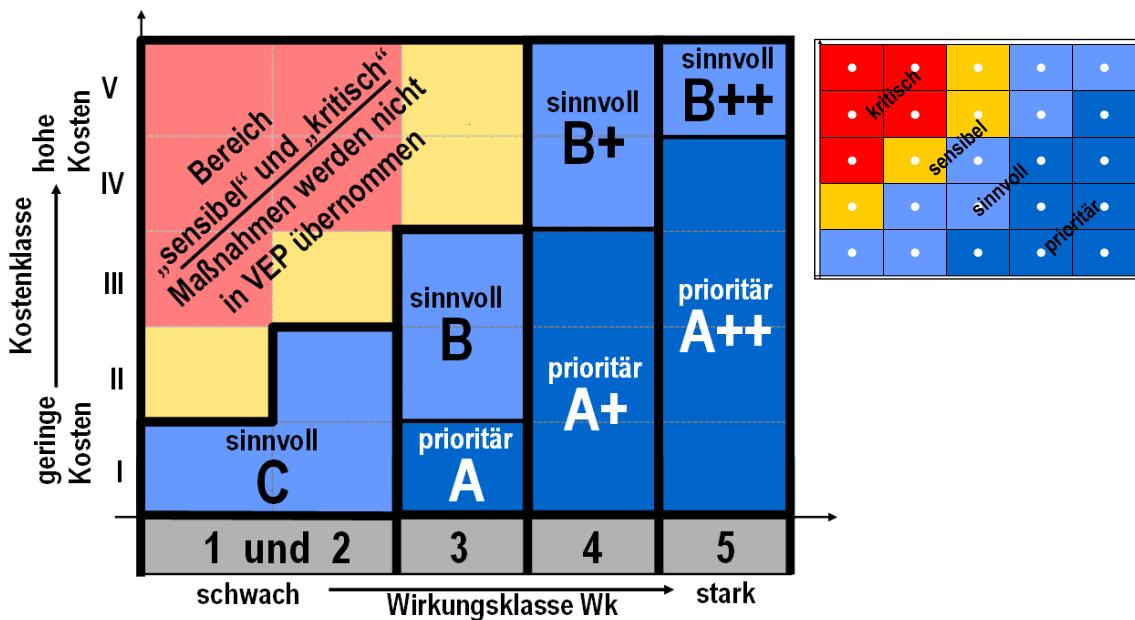
4.4 Prioritätenreihung der Maßnahmen

Auf Basis der im Vorkapitel dargestellten Anpassungen wurden nun die Maßnahmenansätze zu Maßnahmen des VEP überführt und dabei differenzierter ausgeformt, priorisiert, miteinander kombiniert und beschrieben. Der VEP bezieht sich damit nun auf insgesamt 150 Maßnahmen, von denen 7 Maßnahmen bereits in Umsetzung befindliche Projekte sowie 1 Maßnahme eine als kritisch bewertete Sowieso-Maßnahme (vierstreifiger Ausbau Königsbrücker Straße) betreffen.

Für alle noch nicht im Bau befindlichen 142 Maßnahmenansätze (inkl. der kritischen Sowieso-Maßnahme) wurden die damit verbundenen Kosten (siehe Kostenkapitel 5.5) auf diese neue Konstellation angepasst.

Um den als sinnvoll oder prioritär erkannten Maßnahmen des VEP eine Prioritätenreihung zu hinterlegen, soll die bestehende Differenzierung der Kosten-Wirkungs-Matrix (siehe *Grafik 24* in Kapitel 4.1) aufgegriffen und weiterentwickelt werden.

Wie *Grafik 29* zeigt, ist die Einstufung in 3 Kategorien prioritärer Maßnahmen (bis A++) sowie 4 Kategorien sinnvoller Maßnahmen (bis B++ sowie C) möglich.



Grafik 29: Matrix zur differenzierten Einstufung der Maßnahmen zur Prioritätenreihung
oben rechts: ursprüngliche undifferenzierte Kosten-Wirkungs-Matrix, entspricht Grafik 24

In der Verbindung mit den Bewertungen „sinnvoll“ und „prioritär“ entstehen auf diese Weise 7 Prioritätsstufen, und zwar in der Reihenfolge ihrer Bedeutung:

- Prioritätsstufe A++
- Prioritätsstufe A+
- Prioritätsstufe A
- Prioritätsstufe B++
- Prioritätsstufe B+
- Prioritätsstufe B
- Prioritätsstufe C.

In einer entsprechenden tabellarischen Übersicht aller Maßnahmen (**siehe Anlage 6**) werden neben der Prioritätsstufe auch:

- der Themenbereich im Bericht
- die Kostenklasse
- die Verantwortlichkeit sowie
- ein erster Vorschlag für die zeitliche Einordnung

angegeben.

Die genannten zeitlichen Maßstäbe für Maßnahmen im Handlungskonzept orientieren sich am heutigen Erkenntnisstand und zeigen dort, wo es möglich ist, konkrete zeitliche Empfehlungen im

Kurz- und Mittelfristhorizont bis 2016 auf. Wenn keine Informationen vorliegen, wird die Einordnung als **mittelfristig** (bis 2020) und **langfristig** (2020 – 2025, ggf. auch später) vorgenommen. Daueraufgaben und Flächenvorhaltungen werden separat ausgewiesen.

Eine Differenzierung innerhalb der Prioritätenstufen erfolgt nicht. In der tabellarischen Darstellung in **Anlage 6** wurde nach Prioritätenstufe, Themenbereich und zuletzt Kostenklasse sortiert.

Am Ende des Diskussionsprozesses der VEP-Maßnahmen soll ein neues Szenario berechnet werden, das dann als **Szenario VEP 2025plus** bezeichnet wird. Da Beschlusslagen berücksichtigt werden, sind die Sowieso-Maßnahmen unabhängig von ihrem Bewertungsergebnis stets Maßnahmen des VEP. Dies ist lediglich für den bisher geplanten Ausbaustandard für die Königsbrücker Straße problematisch, da dieser als kritisch bewertet wurde (und somit auch nicht prioritär wird). Die Option eines bestandsnahen Ausbaus besteht ebenfalls und wird derzeit geprüft.

Die jeweiligen Ausformungen zu den Maßnahmen sind im Teil Strategie oder Handlungskonzept (bei Straßenmaßnahmen insbesondere im Kapitel 6.4.2) beschrieben.

TEIL C Mobilitätsstrategie 2025plus

(Kapitel 5)

5. Mobilitätsstrategie 2025plus

5.1 Vorbemerkungen

Wie bereits einleitend beschrieben, enthält die Mobilitätsstrategie 2025plus des VEP Dresden:

- spezifisch Dresden betreffende, strategische Entwicklungsprinzipien auch über den Horizont 2025 hinaus,
- Strategien zur Bestandssicherung für die bestehenden Verkehrsnetze,
- Anforderungen an die Fortschreibung und Vertiefung von den VEP ergänzenden Konzepten,
- Ansätze zur Verbesserung der Verkehrssicherheit,
- wichtige Prinzipien des Verwaltungshandelns insbesondere in der Bauleitplanung,
- zu vertiefende Planungsansätze und weiteren Untersuchungsbedarf,
- Angaben zu notwendigen Flächenfreihaltungen und zu langfristigen Entwicklungsoptionen der Infrastruktur sowie
- Ansätze für Monitoring und Evaluation des VEP.

Dabei wird stets davon ausgegangen, dass das bestehende Straßennetz sowie die Angebote des ÖPNV (Zug, S-Bahn, Stadtbahn, Stadt- und Regionalbus, Fähren) mit heutiger Qualität weiterbetrieben werden können, was unter den derzeitigen finanziellen Bedingungen bei einer gleichzeitig wachsenden Stadt bereits eine große Herausforderung darstellt. Die notwendigen Sanierungen zum Bestandserhalt müssen deshalb regelgerecht durchgeführt werden. Die Bewertung entsprechender Sanierungsplanungen der Fachämter, der DVB oder der DB Netz AG sind nicht Gegenstand des Verkehrsentwicklungsplans. Vielmehr bildet das Prinzip des langfristigen Bestandserhalts von Infrastruktur und Verkehrsangebot die Grundlage für Mobilitätsstrategie und Handlungskonzept des VEP 2025plus.

Mobilitätsstrategie und Handlungskonzept liegen weiterhin kommunale Strukturdatenprognosen zu Grunde, wie sie bereits in Kap. 2.4 beschrieben wurden.

Eine Übersicht wichtiger Maßnahmen, die auch die Mobilitätsstrategie betreffen, liegt dem Dokument tabellarisch als **Anlage 6** bei.

5.2 Verkehrliche Entwicklungsprinzipien und Dresdner Mobilitätsstrategie

Die 2007 erarbeitete „Dresdner Mobilitätsstrategie“ soll im Rahmen des VEP Dresden 2025plus als strategische Grundlage und inhaltlicher Leitfaden der Verkehrsentwicklung fortgeschrieben werden. Mit dem Stadtratsbeschluss zu den „Leitzielen der Dresdner Verkehrsentwicklung“ am 24.03.2011 wurde die bestehende Mobilitätsstrategie bereits weiter ausgeformt. Diese Leitziele müssen gemeinsam mit den Anforderungen der integrierten Stadtentwicklungsplanung in die Dresdner Mobilitätsstrategie eingebunden werden.

Grundlage dafür ist der Ansatz „**Vermeiden-Verlagern-Verbessern**“. In diesem Sinne haben verkehrsvermeidende Stadtstrukturen - wo immer möglich - die höchste Priorität. Der so nicht vermeidbare Verkehr soll dann auf das geeignete und umweltschonendste Verkehrsmittel verlagert werden um letztlich den Transportprozess auf einem möglichst effizienten und stadtverträglichen Weg durchzuführen.

Dieser Grundlage ist auch die Dresdner Mobilitätsstrategie verpflichtet, die aus den nachfolgend dargestellten 4 Bausteinen (siehe *Grafik 30*) besteht.



Grafik 30: Bausteine der Dresdner Mobilitätsstrategie

Diesen 4 Bausteinen lassen sich die einzelnen Entwicklungsprinzipien der Dresdner Mobilität zuordnen:

Baustein 1: Stadtentwicklung und Verkehr

Verkehr dient der Stadtentwicklung in all ihren Belangen

Den verkehrlichen Wirkungen (die ggf. auch negativ sein können) sowie den teils hohen Kosten für Infrastruktur und Angebote muss immer ein adäquater wirtschaftlicher, sozialer, kultureller oder allgemeiner Nutzen der Erreichbarkeit gegenüber stehen. Ohne die Sicherung städtischer Funktionen – und hier insbesondere der wirtschaftlichen Grundlagen – ist eine Stadt nicht Zukunftsfähig und verliert an Attraktivität.

Kurze Wege und gute Funktionsmischung in den Wohnquartieren

Die Berücksichtigung des Mischungsprinzips sichert langfristig auch bei steigenden Energiepreisen eine preiswerte und sozial gerechte Mobilität aller und vermindert negative verkehrliche Wirkungen sowie Infrastrukturkosten.

Innen- vor Außenentwicklung bei hoher Stadtqualität

Die intensive Nutzung integrierter, gut erschlossener Lagen mit urbaner Dichte sichert städtische Qualität, wirtschaftliche Entwicklung und spart gleichzeitig Kosten. Das ist nur möglich, wenn zentrale, innere Standorte insbesondere emissionsarm und per ÖPNV, Rad- und Fußverkehr erreichbar sind.

Hohe Qualität des öffentlichen Raumes und Einbindung der Verkehrsfunktionen

Die Attraktivität zentraler Strukturen ist dann hoch, wenn die bestehenden Straßen umfeldverträglicher und gut (u. a. mit Straßenbegleitgrün) gestaltet sind, mit möglichst geringem verkehrstechnischen Aufwand auskommen und dabei ein Maximum an Sicherheit und funktionaler Unterstützung des Stadtraumes bieten. Gleichzeitig muss ein stadtverträglich gestaltetes und leistungsgecktes Hauptnetz den Privat- und Wirtschaftsverkehr mit Kfz sowie den ÖPNV aufnehmen. Die Angebote für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmende müssen attraktiv und sicher sein.

Baustein 2: Verkehrsinfrastruktur

Bestandserhalt der Verkehrsnetze

Für eine urbane Stadtentwicklung müssen bestehende Strukturen im Straßen- und Wegenetz und im ÖPNV in guter Qualität erhalten werden. Ein räumlicher Ausbau ist innerstädtisch problematisch, da mit induktiven Effekten gerechnet werden muss und die Platzverhältnisse dies meist nicht zulassen. Zudem ist der Substanzerhalt der bestehenden Netze schon heute eine große Herausforderung, von der auch die Effektivität von Neubaumaßnahmen und Netzergänzungen entscheidend abhängt.

Netzerweiterungen im Zusammenspiel mit Qualitätszielen

Die Erweiterung von Verkehrsnetzen ist punktuell erforderlich und betrifft insbesondere Stadtbahnstrecken, Straßen sowie straßenferne Fuß- und Radwege. Maßnahmen sind aber nur dann umsetzungsrelevant, wenn sie bestehende Defizite beheben, zu verkehrlichen Entlastungen führen, Erreichbarkeiten verbessern, stadtverträglich und finanziert sind sowie den verkehrlichen Leitzielen entsprechen. Ganz explizit gehört dazu auch die adäquate intermodale Anbindung neu entwickelter Standorte für z. B. Wohnen, Gewerbe, Industrie, Versorgung oder Kultur mit Straße und ÖPNV sowie im nicht-motorisiertem Verkehr mit Flächen für Carsharing, Radabstellanlagen usw.

Verstärkte Partizipation an Planungsprozessen

Qualifizierte Beteiligungsprozesse und eine direkte, frühzeitige und transparente Interessenseinbindung von Bürgerinnen und Bürgern als Erfahrungsträger, Nutzende oder Betroffene verbessert die Passgenauigkeit von Infrastrukturmaßnahmen, erhöht deren Akzeptanz und kann die Umsetzung durch lokale Identifikation vereinfachen.

Baustein 3: Verkehrsmanagement

Potenzialnutzung und Innovation

Innovative Konzepte müssen stärker unterstützt werden. Neue Mobilitätsformen wie Carsharing, Elektrofahrzeuge und verkehrstelematische Anwendungen sollen forciert werden, auch wenn damit neue Handlungs- und Entscheidungsmuster erforderlich werden.

Effektive Bestandsnutzung

Mit technischen Mitteln müssen bestehende Infrastrukturen hinsichtlich der verkehrlichen Leistungsfähigkeit, aber auch der Durchlässigkeit für ÖPNV und nicht-motorisierten Verkehr optimiert werden, da Neu- und Ausbau in den derzeit besonders kritischen Bereichen und vor dem Hintergrund von Kosten und Zielen keine Handlungsoption ist.

Information und intermodale Nutzungen

Umfassende Echtzeitinformationen in Verbindung mit intermodalen Zugangs- und Abrechnungsmedien können dafür sorgen, dass aus einzelnen Verkehrsmitteln ein integriertes Verkehrssystem wird, in dem sich Nutzerinnen und Nutzer ohne Wissens- oder Zugangshindernisse bewegen können. Dabei müssen die Grenzen zwischen individueller und ÖPNV-basierter Mobilität, einzelnen Verkehrsträgerverbünden und privatem Kfz-Besitz weitgehend entfallen.

Emissionsminderung sowie Umwelt- und Ressourcenschutz

Minimale Emissionen durch effektive Verkehrssteuerung entsprechen nicht nur der kommunalen Luftreinhaltungsstrategie sowie dem Masterplan zur Lärminderung, sondern können in Verbindung mit minimalem Energieeinsatz Mobilität preiswert halten und einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Baustein 4: Mobilitätsmanagement

Betriebliches und standortbezogenes Mobilitätsmanagement

Das bestehende Mobilitätsmanagement, das sowohl bei Betrieben ansetzt als auch stark standortbezogene Komponenten enthält, soll fortgeführt und um weitere Aspekte wie z. B. der Elektromobilität ergänzt werden. Wichtig bleibt hier die Fähigkeit, durch entsprechende Kontaktpersonen besonders in der Verwaltung eine starke inhaltliche Kontinuität aufzubauen und die initiierten Maßnahmen bzw. Projekte einem Monitoring hinsichtlich der erreichten verkehrlichen Wirkungen zu unterziehen.

Wissen, Erreichbarkeit, Kosten und Sicherheit

Die bestehenden Instrumente zum Mobilitätsmanagement, das vor allem bei Kosten, Bewusstsein und verschiedenen sozialen und monetären Anreizen (Wettbewerbe, Job-Tickets usw.) ansetzt, müssen stringent weiter ausgebaut und auf neue echtzeitbasierte und mobile Informationsquellen gestützt werden. Hilfreich für ein Mobilitätsmanagement, das den Umweltverbund präferiert, ist auch der Vorbildcharakter öffentlicher Einrichtungen oder wichtiger Multiplikatoren.

Mobilitätsstile

Stärker individuell ausgerichtete Informationskampagnen und hohe Kostentransparenz bei Standortentscheidungen sowohl von Firmen als auch von Privatpersonen sollen dazu dienen, dass Kostenfragen des Verkehrs in Standortentscheidungen eingebunden werden. Auf diesem Wege können intermodale Mobilitätsstile gefördert werden und hinsichtlich der privaten Kfz-Nutzung die Aspekte der Verfügbarkeit von Mobilität gegenüber privatem Kfz-Besitz besser abgewogen werden.

Sicherung von Teilhabe und Barrierefreiheit

Demografische Veränderungen, die Anforderungen an soziale Inklusion⁷ sowie die Geschlechtergerechtigkeit und der Familienarbeit müssen verstärkt berücksichtigt werden. Damit wird die Barrierefreiheit zu einem nochmals in der Bedeutung steigenden Planungsprinzip, das aber auch mit dem Aspekt weitgehend stabiler Mobilitätskosten und den notwendigen Angeboten (kurze Wege im nicht-motorisierten Verkehr, attraktiver ÖPNV) verbunden werden muss.

⁷ z.B. auf Grundlage des 2009 in Deutschland in Kraft getretene UN-Übereinkommens über die Rechte von Menschen mit Behinderungen („Behindertenrechtskonvention“) sowie die nach §8 (3) PBefG bis 2022 im ÖPNV vollständig herzustellende Barrierefreiheit

5.3 Besondere Herausforderungen für den Verkehr der Zukunft

Auf Grundlage der Entwicklungsprinzipien der Mobilität in Dresden werden hier die besonderen Herausforderungen der Zukunft abgeleitet, auf die die Maßnahmen in Strategie und Handlungskonzept zusätzlich eingehen. Sie ergeben sich vor allem aus den wachsenden Kostenfragen für Infrastruktur und Verkehrsangebot, steigenden Energiepreisen, dem demografischen Wandel und der Sicherung von Attraktivität und Potenzial der Stadt Dresden im Sinne des Allgemeinwohls. Nur der aktive Umgang mit diesen Herausforderungen führt zu erfolgreichen Entwicklungen. Es entstehen damit vor allem Aufgaben, die objektive, wirkungsgeprüfte kommunalpolitische Entscheidungen sowie fachlich fundiertes und integriertes Planungshandeln erfordern.

Zentrale und verkehrlich integrierte Standorte zum Wohnen und Arbeiten nutzen

Um die Effektivität vorhandener (wertvoller) Infrastruktur zu verbessern, sollten brachliegende zentrale Bereiche mit Flächenpotenzial zu attraktiven, gemischten Wohnquartieren mit Bildungs- und Versorgungseinrichtungen umgestaltet werden. Dabei muss sich die Kommune als Impulsgeber und Entwickler von Pilotprojekten einbringen, da insbesondere die negativen verkehrlichen Wirkungen aus Lärm und Luftschadstoffen solche Lagen oft unattraktiv machen. Um diese Negativspirale zu durchbrechen, sind integrierte Pilotprojekte zwischen Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung erforderlich, die z. B. an solchen Standorten preisgünstige Mobilität weitgehend ohne eigenes Auto mit kurzen Wegen sichern, aber gleichzeitig ein Wohn- und Arbeitsumfeld schaffen, das auch im öffentlichen Raum trotz Verkehrsbelastungen auch für Familien attraktiv ist.

Koordination von Stadtentwicklung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung

Auch wenn dieses koordinierte Handeln als Prinzip allgemein anerkannt ist, ist die Vernetzung bedingt durch die komplexen Planungsprozesse in der Praxis noch lange nicht so effektiv wie sie sein könnte. Nur bei fachübergreifender Betrachtung sind langfristig ein effektives Verkehrssystem mit kurzen Wegen zu sichern und kleinteilige Versorgungsstrukturen zu erhalten. Die Ausweisung von Mobilitätskosten für alle bestehenden Baugebiete (unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger) erleichtert es, Gebiete mit relativ gesehen günstigen Mobilitätskosten bzw. Eignung für Mobilität ohne eigenes Kfz zu identifizieren. Dafür können in anderen Kommunen bestehende Applikationen und die entsprechenden Praxis-Erfahrungen auf Übertragbarkeit geprüft werden.

Vereinbarkeit von Energieeffizienz, Lärminderung, Luftreinhaltung und Klimaschutz

Hinter diesen Schlagworten steckt die Herausforderung, mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln gleichzeitig sichere und attraktive Mobilität anzubieten. Nicht-motorisierte Verkehrsträger müssen dafür gemeinsam mit dem ÖPNV zu einem Umweltverbund qualifiziert werden, der mehr als nur 60 % aller Wege abdeckt. Dann sind Kostensteigerungen bei Energie deutlich weniger spürbar und es verbleibt Kaufkraft für andere Bereiche. Mobilität wird so für Menschen mit geringem Einkommen langfristig gesichert, zu denen auch verstärkt Ältere mit gebrochenen Erwerbsbiografien

und wachsender Altersarmut gehören. Gleichzeitig kann auf diese Weise Schritt für Schritt ein Szenario real werden, das weitgehend von fossilen Energieträgern unabhängig wird. Dem zukünftig weiter wachsenden Aufkommen im nicht-motorisierten Verkehr insbesondere im Radverkehr muss im Verkehrssystem gleichberechtigt und damit stärker als bislang Rechnung getragen werden. Allein Maßnahmen, die auf technische Fahrzeugentwicklung oder Verstetigungen im Verkehrsablauf setzen, greifen hier zu kurz und sind nicht wirksam genug.

Demografische Trends, Teilhabe und Sicherheit

Auch in einer wachsenden Stadt wie Dresden steigt der Anteil älterer Menschen. In Verbindung mit den Anforderungen an ein generationen- und geschlechtergerechtes Verkehrssystem sowie an die Integration neuer Lebensstile sind die Barrierefreiheit bei Zugang und Nutzung sowie die individuelle Sicherheit besonders im nicht-motorisierten Verkehr und im ÖPNV auszubauen.

Stadtqualität als wichtigsten Standortvorteil Dresdens begreifen

Die Qualität der Infrastruktur ist ein sehr wichtiges aber nicht das einzige Entscheidungskriterium für die Wirtschaftsentwicklung sowie für Zuzug und Wachstum. Auch in Zukunft müssen die tatsächlichen Ressourcen der Stadt – die Lage am Fluss, die Angebote im Bereich Kunst, Kultur und Bildung, die städtebauliche Situation, der hohe Grad der Durchgrünung, die Geschichte und nicht zuletzt das attraktive Umland als wesentliche Standortfaktoren angesehen werden. Infrastrukturen dürfen die eigentlichen Kernqualitäten der Stadt, die stärker als in anderen Städten neben Industrie und Gewerbe auch von Humankapitel in Forschung, Bildung, Kunst und Wissenschaft geprägt werden, nicht beeinträchtigen. Verkehr muss effektiv die städtischen Grundfunktionen sichern und dabei ein umfeldverträgliches Maß wählen. Dresden muss deshalb sowohl mit seinem kultur- und naturräumlichen Potenzial als auch infrastrukturseitigen Substanz sensibel umgehen, um die aktuellen Standortvorteile im globalen Wettbewerb zu behalten und auszubauen.

Alternative und neue Mobilitätsstile und Anpassungen am Rechtsrahmen

Mobilität ist dynamischen Veränderungen unterworfen. Auch wenn bis 2025 die Dominanz des privaten Kfz größtenteils weiter bestehen wird, werden heutige Trends der Multimodalität mit weniger privater Kfz-Mobilität sowie die Attraktivität urbaner Dichte deutlich mehr Raum einnehmen. Diese Trends sind im Sinne der Stadtentwicklung sinn- und wertvoll. Die Gesetzgebungen im Verkehrsbereich und deren Auslegungen vor Ort sind hier aber noch bei weitem nicht auf einem Niveau, welches neue Mobilitätsstile deutlich fördert. Zwar ist bekannt, dass Carsharing-Nutzende nur für 10 % statt 40 % ihrer Wege ein Kfz nutzen, aber das Fehlen fester Abstellplätze im öffentlichen wie im privaten Raum setzen den dynamischen und allein durch die Privatwirtschaft getragenen Entwicklungen enge Grenzen. Ähnliche Fragen entstehen bei der Infrastruktur für Elektromobilität oder im allgemein wachsenden Radverkehr, wo auch quantitative Fragen sowie Fragen des Mischverkehrs mit Kfz von steigender Bedeutung sind.

Sicherung der Finanzierung des Verkehrssystems

Weitgehend stagnierende kommunale Einnahmen sind auch in Zukunft zu erwarten. Die größte Gefahr geht dabei von der Vernachlässigung des vorhandenen Verkehrssystems, insbesondere der Verkehrsinfrastruktur, und dem Abbau der ÖPNV-Angebotsqualität aus. Mit einer Vernachlässigung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur wären zum einen höhere Sanierungskosten verbunden, zum anderen wären dann Neubaumaßnahmen weit weniger effektiv. Der Bestands- und Angebotssicherung muss deshalb eine größere Rolle zukommen. Intakte öffentliche Räume sind noch stärker als Impulsgeber für private Investitionen zu begreifen. Dabei müssen perspektivisch die bestehenden Finanzierungsquellen breiter aufgestellt werden, um neben der Infrastruktur auch ÖPNV-Angebote sowie Informations- und Telematiksysteme unabhängig zu finanzieren. Auch die Infrastrukturfolgekosten und neue, nutzerfinanzierte Systeme im Kfz-Verkehr sind zu diskutieren. Im ÖPNV hingegen ist zu hinterfragen, inwieweit nicht nur die Fahrgäste für über 70 % der ÖPNV-Kosten aufkommen, sondern auch diejenigen, die allein durch die Anbindung an den ÖPNV wirtschaftliche Vorteile genießen.

Planungskultur mit Bürgerbeteiligung verbessern und Akzeptanzen erhöhen

Auch in Zukunft werden unpopuläre Entscheidungen im Verkehrsbereich fallen. Da aber langwierige juristische Prozesse und Verzögerungen teuer und ineffektiv sind, kommt es bei der zukünftigen Maßnahmenplanung darauf an, durch sehr gute, fundierte und ausgewogene Begründungen von Maßnahmen breite gesellschaftliche Akzeptanzen zu schaffen. Bürgermeinungen sollten ernst genommen werden. Sie bilden wichtige Indikatoren, die es zu verstehen und zu berücksichtigen gilt. Konsensorientierte Diskussionsprozesse müssen frühzeitig einsetzen und über das momentan erforderliche formale Maß z. B. der Baugesetzgebung weit hinausgehen. Der damit verbundene höhere Aufwand wird durch sinkende Kosten bei der Umsetzung und schnellere Umsetzbarkeit vielfach kompensiert. Auch der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan 2025plus ist in diesem Zusammenhang zu sehen. Nur breite und im Konsens gefundene, parteienübergreifende Mehrheitsbeschlüsse machen eine konsequente Umsetzung möglich.

5.4 Erforderliches Verwaltungshandeln

Die strategischen und handlungsbezogenen Maßnahmenansätze des VEP sind nur umsetzbar, wenn sie durch zielgerichtetes Verwaltungshandeln gesteuert und begleitet werden. In Kap. 5.4 sind nur die Maßnahmen aufgeführt, die sich nicht direkt einem Maßnahmenbereich zuordnen lassen bzw. themenübergreifend angelegt sind. Alle weiteren Maßnahmen sind den jeweiligen Themenbereichen zugeordnet.

Die aufgeführten Maßnahmen zeigen dabei auch Handlungsfelder auf, die von der Verwaltung bereits heute aktiv und mit hohem Engagement verfolgt werden und auch schon Erfolge vorzuweisen sind. Die Erwähnung der einzelnen Maßnahmen im VEP dient vor allem dazu, dem Verwaltungshandeln auch zukünftig eine starke fachliche Basis zu geben und weitergehenden Vertiefungsbedarf anzustoßen. Im Wechselspiel mit anderen Konzepten und Strategien der Stadt (z. B. dem InSEK) können die dargestellten Ansätze des Verwaltungshandelns helfen, ein verkehrlich integriertes, fachübergreifendes Agieren zu ermöglichen.

5.4.1 Maßnahmen der Stadt- und Bauleitplanung sowie der Genehmigung und Beauftragung

Die Stadt- und Bauleitplanung hat eine Schlüsselstellung bei der Erarbeitung langfristig verkehrlich effizienter Strukturen mit kurzen Wegen und guten funktionalen Mischungen. Deshalb ist die Mitwirkung der Bauleitplanung im Verkehrsplanungsprozess von höchster Bedeutung. Aus derzeitiger Sicht stellen sich dabei besonders folgende Aufgaben:

- Umfassende Koordination von Siedlungs- und Stadtentwicklung sowie verkehrlichen Wirkungen sowie kontinuierliche Prüfung von aufkommenden Maßnahmen auf Sinnfälligkeit im Zuge der Leitziele der Verkehrsentwicklung,
- Vernetzung von verkehrlichen Fragen und Zielen der Stadtentwicklung im Zuge der Flächennutzungs- und Bauleitplanung, insbesondere der formalen Prozesse wie dem Flächennutzungsplan, seiner Beipläne und der Hauptverkehrszüge aber auch der Erarbeitung des InSEK als Leitdokument der Stadtentwicklung,
- Nutzung verkehrlich integrierter Standorte und Brachbereiche insbesondere an Schienenachsen für die Ausweisung von Wohnbauflächen, öffentliche Einrichtungen, Schulen (aktuell ein besonders wichtiges Thema), gewerblichen Ansiedlungen und anderen Bereichen mit hohem Quell- und Zielverkehrsaufkommen,
- Zulassen gebietsverträglicher Einrichtungen der Nahversorgung, Kinderbetreuung und Bildung in allen Wohngebieten sowie engmaschigen Durchwegungen zur Sicherung der Nahmobilität,

- Berücksichtigung einer vollwertigen, direkten Erreichbarkeit auch per Fuß, Rad und ÖPNV von derzeit in Planung befindlichen großen Stadtentwicklungsbereichen mit hohem Aufkommen (z. B. Wissenschaftsstandort Dresden-Ost, Campus-Erweiterung Nöthnitzer Straße (Rahmenplan in Arbeit), Wilsdruffer Vorstadt, Kunstquartier Devrientstraße, Kulturkraftwerk Mitte, Ostrainsel, Alter Leipziger Bahnhof, HafenCity, Robotron-Areal/ Lingnerparkstadt),
- Sicherung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge als Planungsprinzip auf dafür geeigneten, privaten Flächen im Zuge der aktuellen und zukünftigen Aufstellung von Bebauungsplänen sowie beim Bau von Parkgaragen durch geeignete Formen von Überlassung, Eigentumsübergang, Verpachtung u.ä. an Carsharing-Betreiber,
- Entwicklung eines Verfahrens zu Vergabe und Betrieb solcher Carsharing-Flächen an privatwirtschaftliche oder kommunale Betreiber,
- Flexibilisierung der Stellplatzverpflichtungen von Bauherren in Abhängigkeit von Lage und ÖPNV-Gunst sowie von betrieblichen Mobilitätsplänen und Mobilitätsmanagement unter Nutzung der Ermessensspielräume der sächsischen Bauordnung,
- Stärkung der/des Radverkehrsverantwortlichen, so dass nicht nur die kommunale Radverkehrsstrategie offensiv bei allen Planungsprozessen vertreten wird sondern zusätzlich die stärkere Förderung des Fuß- und des Radverkehrs als primäres Aufgabenziel verfolgt werden kann,
- Ausgestaltung eines verbindlichen „Mobilitätschecks“ in der Bauleitplanung besonders bezüglich Erreichbarkeit im ÖPNV und NMV und der zu erwartenden Mobilitätskosten im Vergleich aller Verkehrsträger,
- Integration und Neuanlage von Grünbereichen und Grünachsen im Zuge von Maßnahmen der Verkehrsplanung zur Verbesserung des Stadtklimas und der Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung von Frischluftschneisen und Kaltluftbereichen,
- Vermeidung von Eingriffen in Anlagen des Gemeingebräuchs wie Parkanlagen, Spielplätze, Kleingartenvereine, Friedhöfe und in den Straßenbaumbestand, sofern diese Eingriffe nicht von Beginn an fachlich abgestimmt sind.

In **Abbildung 21** sind wesentliche Gebiete der aktuellen Stadtentwicklung und Gunstgebiete für Nutzungsverdichtung insbesondere an bestehenden und geplanten Schienenachsen (Stadtbahn, S-Bahn und Zug) dargestellt. Die Darstellungen korrespondieren mit den räumlichen Schwerpunkten der Stadtentwicklung gemäß InSEK (neuer Titel „Zukunft Dresden 2025+“, Stand Juni 2013) bezogen auf das Thema Verkehr. Hinzu kommen weiterhin die Maßnahmen aus der Nutzungsge-nehmigung:

- Anstreben, dass bei Großereignissen eine möglichst stadtverträgliche und emissionsarme Mobilität der Besuchenden erreicht wird (u. a. unter Einbeziehung von Radverkehr und sicheren Abstellanlagen, Park+Ride, Management des ruhenden Verkehrs, Wegweisungen sowie ÖPNV-Kombitickets oder Bonussystemen).

- Prüfung inwieweit Veranstaltungsverkehre der DVB mit Kombi-Tickets im Rahmen eines jährlichen Grundangebots für Veranstaltungsagenturen attraktiver oder rechtlich verbindlich gestaltet werden können (bisher nur rein privatwirtschaftliche Vereinbarungen).
- Beauftragung von Investoren für Parkgaragen, größere Einzelhandelsvorhaben u. ä. mit Errichtung und Betrieb von Ladestationen für Elektro-Kfz und vor allem Pedelecs im Zuge der Baugenehmigung.

5.4.2 Straßennetzklassifizierung

Die aktuellen Richtlinien zur integrierten Netzgestaltung verlangen insbesondere vom Straßennetz einen klaren Bezug zu Qualitäten und Anforderungen der einzelnen Netzelemente. Um hier eine Handlungsgrundlage zu schaffen, wurden die bestehenden Klassifizierungen und Kategorisierungen (Bundes-, Staats- und Kreisstraße, Hauptverkehrsstraße und Hauptsammelstraße) aus der Bauleitplanung bzw. dem Verkehrskonzept 2003 übernommen und mit den Kategorien VS II und III, HS III und IV sowie ES IV und V nach RIN bzw. RAST06 verknüpft. Dabei werden in **Anlage 7** Aussagen zu folgenden Einzelaspekten getroffen:

- Knotenpunktgestaltung mit dem über- bzw. untergeordneten Netz,
- bevorzugte Knotenpunktgestaltung innerhalb gleicher Hierarchiestufe,
- Zulässigkeit von direkten Grundstückszufahrten,
- maßgeblicher Begegnungsfall,
- Zulässigkeit ruhender Verkehr mit Einschränkung des Begegnungsfalles,
- Regelbreite der nutzbaren Fahrbahn (RASt/ RAS-Q) bei Zweistufigkeit,
- angestrebte Fahrgeschwindigkeit (mit Halten) nach RIN,
- Zulässige Höchstgeschwindigkeit,
- Eignung für streckenhafte Verkehrsberuhigung bis Tempo 30,
- Eignung für Verkehrsberuhigung unter 30 km/h,
- Nutzung durch Straßenbahn/ Stadtbahn im Straßenraum,
- Eignung für Radverkehr im Mischverkehr (für zwei- und vierstreifigen Straßen) sowie
- Bedeutung für Versorgung und Aufenthalt.

Die dargestellten Zuordnungen sollen in Verbindung mit dem kategorisierten Straßennetz (siehe Kapitel 6.4.3) für die jeweiligen Kategoriengruppe bzw. Verbindungsfunktionsstufe aufzeigen, welche verkehrlichen Rahmenbedingungen und städtebaulichen Funktionen überwiegen und welche baulichen und verkehrsorganisatorischen Rahmenbedingungen (Knotenpunktform, ÖPNV-Führung, Radverkehrsanlagen, Breiten, Geschwindigkeiten u. a.) dann gelten. Diese Zuordnung

bildet einen Orientierungsrahmen, der das Verwaltungshandeln zukünftig bestimmen soll, von dem aber in wohlgegrundeten Ausnahmefällen ggf. abgewichen werden kann.

5.4.3 Luftreinhaltung, Lärmminderung und Klimaschutz

Durch verschiedene Stadtratsbeschlüsse ist die Verwaltung dazu aufgefordert, bestimmte Maßgaben rahmengebender Umweltkonzepte zu erfüllen. Insbesondere die Luftreinhaltung hat hier einen hohen rechtlichen Stellenwert. Die in Kapitel 3 beschrieben Szenarienberechnungen und -bewertungen berücksichtigen die Vorgaben entsprechend. So wurden in das Handlungskonzept des VEP keine Maßnahmen aufgenommen, die den erklärten kommunalen Zielen bei der Luftreinhaltung und Lärmminderung entgegenstehen. Im Gegenteil: fast zwei Drittel aller Maßnahmen der Strategie und des Handlungskonzepts dienen explizit auch den Zielen aus der Luftreinhaltung, Lärmminderung und dem Klimaschutz.

Im Zusammenhang mit Lärmschutz sind auch die Aktivitäten der Stadt Dresden hinsichtlich des Lärmschutzes an bestehenden Straßen bzw. Autobahnen sowie entlang von Bahnstrecken zu verstärken. Zukünftig sind steigende Fernverkehrsmengen sowohl im Kfz-Verkehr als auch im Eisenbahnverkehr zu erwarten, insbesondere Güterverkehr.

Auch wenn der VEP nie deckungsgleich mit dem Luftreinhalteplan, dem Masterplan Lärmminderung sowie dem Energie- und Klimakonzept sein kann, so greift er doch alle dort definierten Rahmenbedingungen auf und formt sie weiter aus. Bezuglich des Luftreinhalteplans wurde explizit darauf geachtet, dass jeder dort definierte Maßnahmenbereich mit seiner jeweiligen Intention Einzug in den VEP findet. Der VEP unterstellt damit die Ziele der Luftreinhaltung mit weiteren konkreten Maßnahmenvorschlägen bzw. aktualisiert vorliegende Erkenntnisse. Auch wenn derzeit bei den Szenarien und ihren Maßnahmenansätzen davon ausgegangen wird, dass die Einrichtung einer Umweltzone vermieden werden kann, ist diese Maßnahme dennoch nicht auszuschließen.

Im Zuge der Verkehrsplanung sollten zudem die Strategien zur Erhaltung der stadtklimatisch wichtigen, kühlenden Grünbereiche sowie der Frischluftzufuhr für die Innenstadt berücksichtigt werden. Dazu gehören u. a. die fachlich ausgewiesenen Frischluftschneisen aber auch das Straßenbaumkonzept sowie die vorliegenden nahräumlichen Grünordnungs- oder stadtteilbezogenen Entwicklungskonzepte.

5.4.4 Verkehrs- und Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit und Evaluation

In diesem Bereich laufen derzeit Aktivitäten der Verwaltung, die in den jeweiligen Kapiteln des Handlungskonzeptes betrachtet werden. Effektives und zielgerichtetes Verwaltungshandeln einer mit ausgewiesenen Fachleuten besetzten Verwaltung im konstruktiven Wechselspiel mit der Kommunalpolitik ist die Grundlage für Erfolg oder Misserfolg der Verkehrsentwicklungs- und Verkehrsanlagenplanung. Wichtige Aspekte sind dabei:

- Fortführung des betrieblichen und standortbezogenen Mobilitätsmanagements mit kompetenten Kontaktpersonen in der Verwaltung,
- Präsenz und inhaltliche Mitgestaltung bei EU-Projekten zu Mobilität, Stadtentwicklung und Verkehr und Aufgreifen des EU-Ansatzes für „Strategic Urban Mobility Plans (SUMP)“,
- Kontrolle der Umsetzung von Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Absicherung der Bereitstellung von Daten sowie der Kontinuität des Prozesses,
- Umsetzung der in Kapitel 5.9 beschriebenen qualifizierten Monitoring- und Evaluationsprozesse durch die Verwaltung.

5.4.5 Hochwasservorsorge

Die Hochwasservorsorge ist für Dresden essentiell und beeinflusst eine Vielzahl von Handlungsbereichen. Im vorliegenden Plan zur Hochwasservorsorge vom August 2010 werden zu 22 Stadtgebieten als sogenannte Betrachtungsgebiete (BG) Aussagen getroffen. Spezifische Wechselwirkungen zur Verkehrsplanung ergeben sich für 10 dieser Betrachtungsgebiete:

- BG 1 – Innenstadt (Altstädter Seite)
- BG 2 – Friedrichstadt
- BG 3 – Plauen, Löbtau
- BG 9 – Stetzsch, Gohlis, Cossebaude
- BG 10 – Pieschen, Übigau, Kaditz
- BG 14 – Neustadt
- BG 15 – Pillnitz, Wachwitz, Loschwitz
- BG 17 – Zschieren, Leuben, Laubegast
- BG 18 – Lockwitz, Luga, Niedersedlitz
- BG 22 – Blasewitz, Striesen, Johannstadt

Die baulichen Maßnahmen aus dem Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplanes, insbesondere wenn sie Überschwemmungsbereiche betreffen, sollen mit dem Hochwasservorsorge-

plan abgeglichen werden. In diesem sind insbesondere die folgenden verkehrsplanerischen Ansätze benannt, die nach heutigem Stand noch Wechselwirkung mit dem VEP entfalten:

- Durchbindung der Bayrischen Straße allerdings unter der Annahme einer Verknüpfung mit der Budapester Straße, was derzeit nicht mehr als möglich erscheint (Prüfbedarf im Zuge der Fortschreibung des Hochwasserschutzkonzeptes),
- Befahrbarkeit des Terrassenufers bis Steinstraße auch im Hochwasserfall,
- Umgang mit den hochwassergefährdeten Abschnitten auf dem Flügelweg (unter Bahnbrücke) und auf der Hamburger Straße (im Ausbaubereich am HP Cotta),
- Neubau der B 6n in Cossebaude in Verbindung mit hochwassergefährdeten Teilabschnitten der B 6 Dresdner Straße in Cossebaude und deren Erreichbarkeit bei Hochwasser,
- Querspange Sporitz zur Verbesserung der Querverbindungen im Hochwasserfall,
- Höherlegungen von Bestandsstraßen in Zschieren, Leuben und Laubegast sowie die
- Durchbindung der Bosewitzer Straße.

An einer Vielzahl weiterer Straßen sind zur Hochwasservorsorge Um- und Einbauten erforderlich bzw. ist deren Hochwassergefährdung ab einem bestimmten Elbpegel kaum mehr abwendbar (Terrassenufer, Alttolkewitz, Pillnitzer Landstraße Laubegaster Ufer u. a.).

Generell ist die Sicherung von verkehrstechnischen Anlagen z. B. den LSA, den Steuerungsrechnern und der Vorrohrungen vor Hochwassereinwirkungen eine finanziell und organisatorisch wichtige Aufgabe. Als zentrale Maßnahme des VEP ist zudem das Verkehrsmanagement im Hochwasserfall mit den entsprechenden Umleitungsstrecken für Kfz- und Radverkehr sowie den Anpassungen der Steuerprogrammen der LSA benannt (siehe Kapitel 6.9.2 für den Bereich Terrassenufer).

Als Vorläufer zum Hochwasserschutzkonzept von 2010 weist das Verkehrskonzept 2003 ein „Rahmenprogramm Hochwasser-/Katastrophenschutz“ aus. Dabei wird vor allem auf die Erarbeitung eines „verkehrsplanerisches Hochwasser- und Katastrophenschutzkonzept“ und eine Maximierung der Flexibilität der Infrastruktur verwiesen. Ergänzend zum Hochwasserschutzkonzept 2010 wird hier auch auf den ÖPNV und dessen möglichst störungsfreien Betrieb, die Mitbenutzung von Gleistrassen durch Rettungsfahrzeuge, die wichtige Rolle von Rad- und Fußverkehr im Katastrophenfall und die Rolle von P+R-Plätzen als Aufstellbereiche für Rettungskräfte oder Hubschrauberlandeplätze eingegangen.

Diese Themen sind nach wie vor aktuell und sollten bei allen planerischen Aktivitäten berücksichtigt werden. Der VEP 2025plus sollte in die Fortschreibung des Hochwasserschutzkonzepts ebenso einfließen wie die Erfahrungen mit dem Junihochwasser 2013. Ein separates verkehrsplanerisches Dokument für den Hochwasserfall wird derzeit nicht für notwendig erachtet, da wichtige Hochwasseran-

forderungen z.B. an Flächenfreihaltung, Beschilderung oder Ersatzkapazitäten für Umleitungsstrecken im VEP berücksichtigt werden und alle weiteren Aspekte in die Fortschreibung des Hochwasserschutzkonzepts aufgenommen werden können

Ein weiterer wesentlicher Aspekt der Hochwasservorsorge betrifft potenzielle Brückenstandorte. Bedingt durch Hochwasserschutztore und freizuhaltende Überflutungs- sowie Abflussbereiche sind bestehende Planungsgedanken hier grundsätzlich zu hinterfragen (siehe Kapitel 6.9.6 zu Elbbrücken).

5.4.6 Weitere Felder des Verwaltungshandelns

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Verwaltungshandelns ist auch die **regionale Kooperation** bei einer Vielzahl von Fragestellungen, die von Pendlerverkehren über die Lkw-Führung bis zu touristischen Radrouten reichen. Der VEP berücksichtigt diese Thematik explizit. So sind am Runden Tisch der Region alle maßgeblichen Akteure in den Prozess eingebunden. Im Kapitel 6.9.8 des Handlungskonzeptes wird explizit auf die Zusammenstellung interkommunaler Maßnahmen eingegangen.

Die **Erkenntnisse zu neuen, intermodalen Mobilitätsstilen und flächensparender Formen der Verkehrsorganisation**, die von deutlich mehr Flexibilität bei der Straßenraumnutzung ausgehen, sollten noch stärker als bisher in das Handeln der Verwaltung integriert werden. Dies betrifft z. B. Fragen von Carsharing-Standorten im öffentlichen Straßenraum, Ladeinfrastrukturen für Elektromobilität (besonders Elektro-Räder aber auch Kfz), Geschwindigkeitsanpassungen aus Lärmgründen oder neue Mischverkehrsführungen im Radverkehr, wo jeweils behördliches Handeln neue Kompetenzen erwerben und flexiblere Entscheidungsmuster aufbauen muss.

Um langfristig aktuelle Verkehrsthemen auf der Höhe der Zeit bearbeiten und diskutieren zu können und dabei einen gewinnbringenden kooperativen Austausch mit anderen Kommunen zu pflegen, ist die **Einbindung Dresdens in verkehrliche Forschungs- und Förderprojekte** von der Europäischen Union aber auch von Bund oder Land von großer Bedeutung. Dafür sind entsprechende fachliche und zeitliche Ressourcen in der Verwaltung weiterhin erforderlich. Dresden hat von dieser Einbindung in der Vergangenheit in hohem Maße profitiert.

5.5 Kostenstrategie für Bestandserhalt und Investitionen im Verkehrssystem

Grundlagen und Ergebnisse

Auch wenn die Diskussion von Kostenfragen auf der strategischen Ebene eines Verkehrsentwicklungsplanes Unschärfen aufweist und Kosten für Innovationen bei einem Blick in die Zukunft kaum ermittelbar sind, so sind Kostenangaben für die Einordnung von Maßnahmen, deren Bewertung und Priorisierung hilfreich.

Das Betreiben, Unterhalten und Erweitern der Verkehrsnetze erfordert einen enormen finanziellen Aufwand, der durch die verschiedenen Träger (Stadt Dresden, Land, Bund, Bahn etc.) geleistet werden muss. Die Sicherung der bestehenden Infrastruktur mit den erforderlichen Ersatzneubauten ist bereits heute eine große finanzielle Herausforderung. Die Landeshauptstadt Dresden müsste bereits heute etwa 50 Mio. €/ Jahr alleine für den Bestandserhalt bzw. Ersatzneubau des Straßennetzes (Straßen, Brücken, Steuerungssysteme etc.) aufbringen. Bei der Kostenbetrachtung neuer Maßnahmen sind daher die jährlichen Aufwendungen für Betrieb und Erhalt des Verkehrssystems (Straße und ÖPNV) immer in die Bewertung mit einzubeziehen.

Um die Maßnahmen des VEP auch unter begrenzten finanziellen Ressourcen umsetzen zu können, bedarf es einer effizienten Kostenstrategie. Zudem ist zu beachten, dass Neuinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur nur dann die prognostizierten Effekte bewirken, wenn sich das Bestandsnetz in einem soliden und funktionsfähigen Zustand befindet.

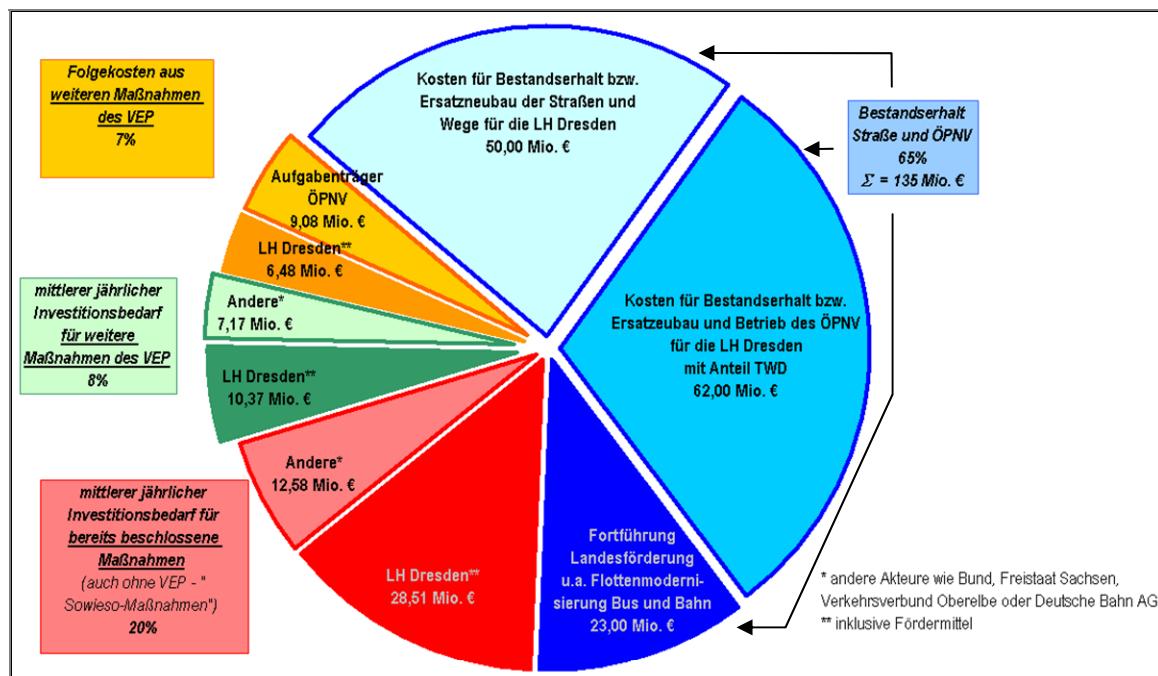
Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung in Dresden mit einem besonders ausgeprägten Zuwachs im Innenbereich der Stadt, ist die Sicherung der bestehenden Netze besonders wichtig. Dabei liegen die jährlichen Gesamtkosten der Bestandssicherung für Straßen und Stadtbahngleise (mit Ersatzneubauten für sanierungsbedürftige Infrastruktur), Fahrzeugbeschaffung im ÖPNV und das ÖPNV-Angebot selbst bei ca. 135 Mio. €/ Jahr.

Als Bezugshorizont der Kostenrechnung für Investitionen wurde für eine bessere Vergleichbarkeit auch ein jährlicher Wert zu Grunde gelegt, der den jährlichen Investitionsanteil bis zum Jahr 2025 zeigt (Investitionskosten aufgeteilt auf 13 Jahre ab Ende 2012 bis 2025).

Grafik 31 zeigt, dass allein rund 65 % der jährlichen Gesamtkosten für das Verkehrssystem (mit allen geplanten Maßnahmen) für Bestandserhalt bzw. Ersatzneubau aufzuwenden sind. Rund 20 % der jährlichen Investitionskosten entfallen auf bereits beschlossene Maßnahmen. Auf VEP-Maßnahmen entfallen rund 8 % der jährlichen Investitionskosten. Für verschiedene Maßnahmen kann aber die Stadt Dresden Fördermittel von EU, Bund oder Land einsetzen, die hier noch nicht berücksichtigt sind.

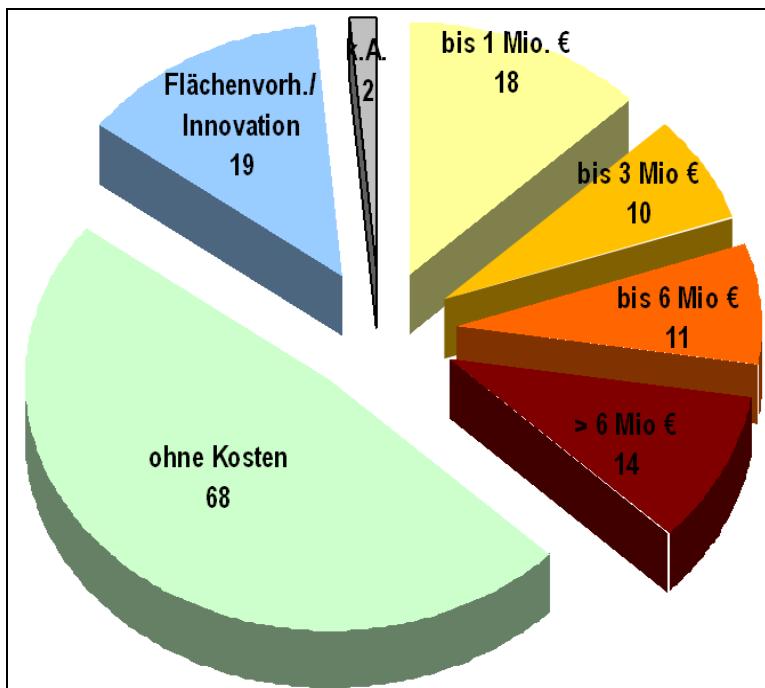
Werden die Investitionen für Maßnahmen aus dem VEP auf einen längeren Zeitraum gestreckt (z. B. das Jahr 2030), ergeben sich dafür anteilig geringere jährliche Investitionskosten, sodass z. B. der Anteil jährlicher Investitionskosten dann auf nur noch 5 % sinken würde.

Folgekosten für Betrieb und Erhalt der VEP-Maßnahmen machen rund 7 % der jährlichen Investitionskosten aus, wovon auf die Stadt Dresden nur rund 40 % entfallen. Der *Grafik 31* ist die vollständige Aufteilung zu entnehmen.



Grafik 31: Jährliche Kosten des Verkehrssystems in Dresden mit Maßnahmen des VEP
(in Mio. €, Quelle: Kostenschätzung und Bewertung im VEP 2025plus)

Um die Investitionen in VEP-Maßnahmen auch in der öffentlichen Diskussion rechtfertigen zu können, sollten im Verlauf der weiteren Maßnahmendiskussion und -entscheidung die Nutzen-Aspekte deutlich herausgestellt werden. Selbst ohne Berücksichtigung der 19 Maßnahmen der Flächenvorhaltung und der Innovation (weit überwiegend in Kostenklasse 1 angesiedelt) entstehen für 68 prioritäre bzw. sinnvolle Maßnahmen des VEP keine nennenswerten Investitionskosten (vgl. *Grafik 32*).



Grafik 32: Verteilung der VEP-Maßnahmen nach Kostenklassen
Summe: 142 Maßnahmen (ohne Maßnahmen im Bau)

Maßnahmen ohne Investitionskosten umfassen dabei zu großen Teilen strategisches Handeln, die Umsetzung planerischer Prinzipien sowie verkehrlich orientierte Rahmenvorgaben für die Bauleitplanung. Auch diese Maßnahmen sind indirekt mit Kosten verbunden, da sie davon ausgehen, dass eine Verwaltung zeitnah, kompetent und umsetzungsorientiert handeln kann und Politik dabei vor allem fachorientiert entscheidet. Gerade die strategischen Maßnahmen beeinflussen die Stadtstruktur unmittelbar und damit die erforderlichen Wege und die Effektivität des Verkehrssystems. Zwar sind auch strategische Entscheidungen ab einem bestimmten Punkt mit baulichen Maßnahmen zu unterstützen, aber allein die konsequente Orientierung an diesen Maßgaben, die vor allem in den Kapiteln zur Mobilitätsstrategie beschrieben sind, ist Voraussetzung, dass Maßnahmen überhaupt effektiv durchgeführt werden.

In **Anlage 6** sind die Maßnahmen des VEP den in *Grafik 32* dargestellten einzelnen Kostenklassen zugeordnet worden. Eine solche klassifizierte Darstellung ist im Rahmen eines strategischen Konzeptes ausreichend und ein fachlich belastbarer Weg. Absolute, maßnahmenbezogene Einzelkosten sind in dieser Phase aufgrund der langfristigen Orientierung des VEP und des teils noch sehr groben Planungsrahmens nicht fundiert möglich. Die kostenintensivsten Maßnahmen, die sich derzeit im Bau befinden, sind der S-Bahn-Ausbau, die Waldschlößchenbrücke sowie der Bau der S 177. Für 2 Maßnahmen war eine Kostenklassifizierung in Anlage 6 nicht mehr möglich (siehe Kapitel 4.3.2).

Strategische Kostenfragen

Obwohl derzeit kein Budgetrahmen für verkehrliche Bestandserhaltung bzw. Ersatzneubauten sowie neue Investitionen bis 2025 bekannt ist, stellt sich die Frage, in welchem Umfang die Stadt Dresden in ihr Verkehrssystem zukünftig investieren kann oder will, um dieses zu erhalten bzw. zu verbessern. Diese Frage kann nicht durch den VEP beantwortet werden, muss aber im Zuge der Diskussionen und Entscheidungen des Verkehrsentwicklungsplanes thematisiert werden. Problematisch ist auch der Umstand, dass der Bestandserhalt deutlich schlechtere Fördermöglichkeiten aufweist als der Neubau. Der Bestandserhalt stellt aber bereits eine große Herausforderung dar, sodass es für die Landeshauptstadt Dresden immer wichtiger wird, bei Bund und Land auf verbesserte Fördermöglichkeiten für die Bestandssanierung von Straßen, Wegen und den kommunalen ÖPNV hinzuwirken. Investitionen in den Bestandserhalt senken gerade im ÖPNV auch die Folgekosten bei Unterhalt und Verschleiß sowie durch Vermeidung von Behinderungen und Langsamfahrstellen auch die Kosten für die Beschaffung zusätzlicher Fahrzeuge.

Ein weiteres strategisches Thema ist die Nutzerfinanzierung von Verkehr, über die derzeit in den gesetzgebenden Gremien und der Wissenschaft intensiv diskutiert wird. Während im ÖPNV derzeit schon über 70 % der Betriebskosten durch die Fahrgäste finanziert werden, sind dies im Bereich des Kfz-Verkehrs weitgehend indirekte Kostenübernahmen. Aber auch Informations- und Telematiksysteme müssen langfristig erhalten werden.

Investitionen in Straßen und/ oder ÖPNV-Angebote könnten ggf. von Nutzenden und – besonders im ÖPNV – auch von institutionellen Nutznießern einer guten Erreichbarkeit wie Betrieben und Handelseinrichtungen finanziert werden. Dafür sind Ansätze des Solidarprinzips, aber auch bauordnungsrechtliche Wege sowie Gebührenansätze denkbar. Dazu bedarf es noch intensiver, vertiefender Vorarbeiten und Aktivitäten von Seiten der Gesetzgeber in Land und Bund.

5.6 Anforderungen an die Fortschreibung und Vertiefung von Konzepten

Der Verkehrsentwicklungsplan soll innerhalb der Mobilitätsstrategie zeigen, welche bestehenden Konzepte fortgeschrieben und welche ggf. neu aufzubauen sind. Die Abstimmung dazu erfolgte bereits im Facharbeitspapier vom Oktober 2011, in das alle Akteure im Zuge der VEP-Erarbeitung eingebunden waren. Auch weitere Strategien wurden zur Abstimmung gestellt. Letztendlich wurden die entsprechenden Vorschläge nur punktuell ergänzt und bestätigt. Diese werden im Folgenden differenziert dargestellt:

Zeitnah zu erstellende Ergänzungskonzepte zum VEP sind:

- **Gesamtstädtisches Radverkehrskonzept** (inkl. Qualitätsvorgaben, Maßnahmenprogramm (mit Vorgaben für bauliche Planungen und Pilotprojekte), Prioritätensetzungen, Kostenschätzungen, Ausweisung städtischer und interkommunaler Hauptrelationen, Bike+Ride, Fahrradparken, „Radschnellwege“ etc.),
- **Integriertes Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept** (inkl. empirische Analysen zu Verkehrsströmen/ Verkehrsmittelwahl, Pendlernetzwerk, Beschilderung auf Autobahnen und Fortschreibung der P+R-Maßnahmen), ggf. in räumlich/ thematisch gegliederten Teilkonzepten sowie unter Einbeziehung des Konzeptes Parken+Mitnehmen (P+M) aus dem Luftreinhalteplan, das derzeit in Bearbeitung ist,
- **Konzept für Veranstaltungsverkehr** in der Innenstadt und im Ostragehege,
- **Netzkonzept Fußverkehr** in Verbindung mit weiteren teilräumlichen Verkehrskonzepte mit dem Fokus Nahmobilität und Erreichbarkeit auch in Verbindung mit dem Bankkonzept des ASA,
- **Konzept zur Kapazitätserhöhung und Beschleunigung im Dresdner ÖPNV** (Knotenpunkte und Steuerungen, Strecken, Zuverlässigkeit) sowie für regionale Stadtbahnbindungen insbesondere in Richtung Norden,
- **Regionales und integriertes Konzept** zum schrittweisen aber konsequenten Umstieg in das Zeitalter **postfossiler Mobilität** mit dem Ziel der langfristigen Mobilitätssicherung in Dresden und Umgebung.

Ergänzungs- oder Überarbeitungsbedarf besteht bei folgenden vorliegenden Konzepten:

- **Integriertes Stadtentwicklungskonzept** „Zukunft Dresden 2025+“ (derzeit in Überarbeitung) bzgl. der Erkenntnisse und Maßnahmen des VEP sowie den Rahmenvorgaben und Leitzielen (als wechselseitiger und iterativer Prozess),
- 2. Stufe des Konzepts zur **Vermeidung von Schleichverkehr im Zuge der Waldschlößchenbrücke** mit Umgestaltung- oder Ausbauvarianten Fetscherplatz/ Fetscherstraße und Wirkungsanalyse einer derzeit abgelehnten Verbindung Wormser Straße – Spenerstraße – Bertolt-Brecht-Allee als integrierter Ansatz in Abhängigkeit der tatsächlich eintretenden Verkehrsbelastungen und –verteilungen,
- **Konzept zum ruhenden Kfz-Verkehr in der Innenstadt** unter Berücksichtigung der aktuellen Parkraumbilanzen und mit Diskussion zur Entwicklung eines abgestimmten Preiskonzepts für Parkgaragen und öffentliche Stellplätze sowie einer Intensivierung der Überwachung,
- **Konzept zum Reisebuspark/-leitsystems** mit Aktualisierung der Routenempfehlungen sowie Integration der Fernlinienbusse mit ihren Abfahrtsstellen und besonderer Berücksichtigung der Verfügbarkeit von Stellplätzen und Ausstattung (z.B. Pieschener Allee),
- **Energie- und Klimaschutzkonzept** im Rahmen der Ergebnisse der Berechnung des Vorzugsszenarios und der Ergebnisse des VEP,
- **Lkw-Führungskonzept** mit den aktuellen Maßnahmen des VEP sowie unter zusätzlicher Einbeziehung von konzeptionellen Fragen des Schwerverkehr (Schwertransporte),
- **Konzept zur Verkehrsberuhigung der Innenstadt** (Tourismus, Einkauf, Aufenthaltsqualität, Nahmobilität),
- **Verkehrssicherheitskonzept** im Sinne von Monitoring und Evaluierung mit Aktualisierung der Unfallanalysen und Bezugnahme auf aktuelle Richtlinien,
- **Plan zur Hochwasservorsorge** in Dresden bezüglich der Umsetzbarkeit der dort benannten verkehrlichen Maßnahmen

Ergänzung weiterer vorliegender Konzepte mit den Erkenntnissen aus dem VEP, u. a.:

- **Masterplan Lärminderung** (2009/ 2013) und dessen teilaräumliche Lärmaktionspläne,
- **Luftreinhalteplan**,
- **Teilaräumliche Verkehrskonzepte**,
- **Fußgängerkonzept Innenstadt**,
- **Radverkehrskonzept Innenstadt**,
- Städtebauliche **Rahmenpläne und Entwicklungskonzepte** für verschiedene Standorte.

Forderungen aus dem VEP Dresden, die in die Zuständigkeit von Land und Bund (Landesverkehrsplanung, Bundesverkehrswegeplanung) oder Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen und Schienennetzbetreibern fallen:

- Ausbau bzw. Neubau von Strecken und verbessertes Angebot überregionaler Schienenfernverkehrsanbindungen Richtung Leipzig/ Erfurt/ Frankfurt, Leipzig - Hannover, Leipzig - München, Berlin und Prag sowie Görlitz/ Breslau und Chemnitz/ Nürnberg (Sachsen-Franken-Magistrale)
- teilweiser Neubau des 3. Gleis am „Klotzscher Berg“ zwischen Dresden-Neustadt und Bahnhof Klotzsche,
- Erhalt der Elbe als Binnenwasserstraße 1. Ordnung sowie des Alberthafens als trimodale Schnittstelle,
- Prüfung und potenzielle Umwidmung der Bahntrasse nach Königsbrück bzw. Ottendorf-Okrilla für die Stadtbahn,
- Rechtliche Sicherung und Vergabe von Stellplätzen für Carsharing im öffentlichen Straßenraum.

Eine Untersetzung der Forderungen wird in den jeweiligen Kapiteln des Handlungskonzepts vorgenommen.

5.7 Verkehrlicher Vertiefungsbedarf für Schwerpunkte der Stadt- und Netzentwicklung

Eine Vielzahl heute bereits absehbarer großer Entwicklungsprojekte in Dresden bedarf einer koordinierten städtebaulich-verkehrlichen Bewertung, um verkehrliche Effekte prognostisch beurteilen und erforderliche Maßnahmen benennen zu können.

In Abstimmung mit der kommunalen Bauleitplanung wurden ausgewählte Bereiche definiert und nachfolgend hinsichtlich des notwendigen Untersuchungsbedarfs beschrieben. Da in Dresden stets neue Projekte mit maßgeblicher verkehrlicher Wirkung entstehen können, muss diese Aufstellung regelmäßig überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden. Hierbei müssen auch netzrelevante Fragestellungen thematisiert werden, die bestehende Defizite abbauen können. Zumeist überlagern sich derartige Fragestellungen, da Infrastrukturmaßnahmen stets das Ziel haben, Defizite bzw. negative verkehrliche Wirkungen zu vermeiden.

Im Zuge der Erarbeitung des VEP 2025plus wurden für ausgewählte zentrale stadträumliche Maßnahmenbereiche bereits Verkehrsmengenermittlungen auf Basis des Verkehrsmodells des VEP durchgeführt, deren Ergebnisse Grundlage für die Empfehlungen im Handlungskonzept sind. Dies betrifft die Bereiche:

- Dreyßigplatz/ Mickten,
- Neustädter Markt,
- Schillerplatz/ Körnerplatz/ Blaues Wunder.

Deren Ergebnisse sind in Kapitel 6.9.2 bzw. Anlage 9 als Empfehlungen zum Umgang mit zentralen stadträumlichen Defizitbereichen integriert.

Weitere Untersuchungen, die im Rahmen des VEP nicht erfolgen können, aber für weitere Planungsphasen wichtig sind, betreffen verschiedene Bereiche bzw. Maßnahmenansätze. Die aus den einzelnen Untersuchungen abgeleiteten Ergebnisse werden dann in die Evaluierung des VEP einfließen. Dies sind aus derzeitiger Sicht die folgenden Bereiche:

Durchbindung Fröbelstraße und Durchführung bis Bayrische Straße

Die Durchbindung der Fröbelstraße als zweistufige Stadtstraße über die Freiberger Straße bis zur Rosenstraße insbesondere für den Lkw-Verkehr wurde bisher noch nicht verkehrlich bewertet. Gemeinsam mit dieser Bewertung untersucht werden, wie sich die weitere Durchbindung bis zur Bayrischen Straße mit einer Verknüpfung der Zwickauer Straße (eine direkte Anbindung an die Budapester Straße ist baulich ausgeschlossen, zudem soll eventuelle bauliche Entwicklungen nicht behindert werden) und in Verbindung mit einer eventuellen 3. Marienbrücke als äußerer Stadtring auswirkt. Dabei sind bauliche Realisierungsoptionen (Trassenführung, Höhen, Bauwerke, Baurecht), städtebauliche Aufwertungspotenziale sowie verkehrliche Entlastungen im 26er Ring allgemein aber auch in der Wilsdruffer Vorstadt, Friedrichstadt und an der Marienbrücke/ Könneritzstraße zu betrachten. Zudem sind bei der Planung eine geringe Trennwirkung der Straßenverbindung im Bereich des Grünzugs Weißenitz (mit Geh- und Radwegverbindung) sowie mögliche Konflikte aus bestehenden Bebauungs- und Entwicklungsplanungen zu berücksichtigen bzw. abzuwägen. Aufbauend auf den Ergebnissen ist die Notwendigkeit zur Flächenvorhaltung hinsichtlich von Kosten und Nutzen nochmals zu prüfen und ggf. im Zuge der Evaluierung anzupassen.

Anbindung Kultukraftwerk Mitte als Veranstaltungsort und Standort der Kreativwirtschaft

Das vorliegende Mobilitätskonzept zum Kultukraftwerk ist vor dem Hintergrund der Erkenntnisse des VEP (z. B. Durchbindung Fröbelstraße) zu prüfen. Zudem bestehen noch Defizite in der nahräumlichen Einbindung in die Friedrichstadt sowie hinsichtlich der Erreichbarkeit im Veranstaltungsverkehr. Auch die ÖPNV-Erschließung sollte besonders bezüglich der Fußwege zu den Haltestellen geprüft werden. Zudem muss das Defizit fehlender Radverkehrsanlagen auf der Könneritzstraße sowie der Schäferstraße/ Schweriner Straße diskutiert werden.

Anbindung Wissenschaftsstandort Dresden-Ost und Durchbindung von Liebstädter Straße und Tiergartenstraße

Aufgrund der aktuellen Entwicklungen in der Hochschullandschaft (Exzellenzinitiative des Bundes) muss für den Wissenschaftsstandort Dresden-Ost im Bereich Tiergartenstraße/ Grunaer Weg eine Untersuchung zu verkehrlichen Wirkungen erfolgen. Diese sollte umfassen:

- Strukturszenarien (Studierendenzahlen, Beschäftigte, Bauvolumen usw.),
- intermodale Effekte der Stadtbahn 2020 und einer „Stadtbahnlinie 61“ Strehlen – Blasewitz,
- Potenziale der Verkehrsberuhigung am Wasaplatz/ Altstrehlen,
- die Durchbindung der Liebstädter Straße bis zur Reicker Straße und in einer zweiten Stufe zur Dohnaer Straße in Varianten (mit und ohne Versatz Reicker Straße und in Verbindung mit einer Verlegung bzw. Anbindung der Lohrmannstraße) sowie
- die Verlängerung der Tiergartenstraße bis zur Liebstädter Straße und in einer zweiten Stufe bis zur Oskar-Röder-Straße

Verkehrliche Wirkung Masterplan „Leipziger Vorstadt – Neustädter Hafen“

Der Masterplan „Leipziger Vorstadt – Neustädter Hafen“ erfährt derzeit durch die Planungen für einen Großmarkt im Bereich des Alten Leipziger Bahnhofs massive Veränderungen. Gleichzeitig wird der erste Bauabschnitt der sogenannten HafenCity gebaut. Die jetzigen Verkehrsmengen im Bereich Anton/ Leipziger Straße sind schon heute kritisch. Deshalb muss untersucht werden, wie verkehrliche Verlagerungen bestandsnah aber auch mit ergänzenden Infrastrukturelementen (z. B. Direktanbindung Hansastraße, neuen Brückenverbindungen über die Elbe, einer Verbindung Erfurter Straße – Hansastraße (ggf. bis Stauffenbergallee), intermodale Ansätze, großräumige Verlagerungen auf die südliche Elbseite) realisiert werden können. Dabei müssen die Einflüsse aller Entwicklungen in Überlagerung ihrer jeweiligen Einzelwirkungen betrachtet werden. Es ist in diesem Zusammenhang sinnvoll, die Ziele und Maßnahmenansätze aus der bestehenden Untersuchung zum Dreyßigplatz/ Mickten (siehe Kapitel 6.9.2 bzw. Anlage 9) mit zu nutzen.

Umgestaltung der Großen Meißner Straße – Köpckestraße am Neustädter Markt

Auch wenn Untersuchungen des Stadtplanungsamtes vom Mai 2007 zeigen, dass die Augustusbrücke als Netzelement des individuellen Kfz-Verkehrs verzichtbar ist, so ist derzeit noch nicht klar, ob eine Verringerung der massiven Barrierewirkungen der Großen Meißner Straße als städtebaulich und entwicklungsseitig unerwünschte Trennlinie zwischen Altstadt und Innerer Neustadt ohne aufwändige Tunnellösungen möglich ist. Dazu sind neben bestandsnahen Umgestaltungen auch Varianten denkbar, die nur noch eine zweistreifige Fahrbahn auf der Großen Meißner Straße und der Köpckestraße vorsehen, die aber in Knotenpunktsbereichen leistungsfähig sind. Dabei sind auch begleitende bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Bereich Leipziger Straße (siehe auch vorheriger Stichpunkt), Schlesischer Platz/ Hainstraße sowie zur Abwicklung

des ÖPNV im Rahmen einer verkehrsplanerischen Untersuchung zu analysieren, die auch Verlagerungswirkungen und gestalterische Aspekte zum Neustädter Markt mit einbeziehen.

Prüfung potenzieller westlicher Elbbrückenstandorte

Im Kapitel 6.9.6 wird differenziert auf den weiteren Umgang mit allen Dresdner Elbbrücken eingegangen (Bestand und Optionen). Die Ergebnisse aus Analyse- und Szenarienberechnungen zeigen, dass im Betrachtungshorizont des VEP keine verkehrliche Notwendigkeit neuer Brückenstandorte besteht und die finanziellen Handlungsspielräume bereits durch die Sanierungserfordernisse bestehender Bauwerke weitgehend erschöpft sein dürften.

Für die Sicherung strategischer Optionen und der dynamischen Stadtentwicklung ist es sinnvoll, grundlegende Anforderungen und Erkenntnisse zu potenziellen Brückenstandorten gerade im Bereich westlich der Innenstadt weitgehend aktuell vorzuhalten. Dabei sind Ziele zu definieren, die sich an den folgenden Punkten orientieren sollten:

- ein hohes Maß integrierter verkehrlicher Sinnfälligkeit im Zusammenhang mit
 - Netzelementen und Anbindungen im MIV, ÖPNV, Rad- oder Fußgägerverkehr sowie
 - dem Verkehrszweck (Anbindung oder Verbindung, Freizeit- und Veranstaltungsverkehre/allgemeiner Verkehr usw.)
- konkrete und stadträumlich sinnvolle Entlastungswirkungen im Straßennetz (z. B. Neustädter Markt, Schlesischer Platz, Marienbrücke, Albertplatz) ohne Neubelastung sensibler Bereiche oder induktiver Wirkungen im Kfz-Verkehr

Hinsichtlich der Vielzahl bestehender westlicher Standortideen zwischen Kötschenbroder Straße und Uferstraße soll eine integrierte verkehrliche Bewertung aller potenzieller Standorte erfolgen und dabei auch Fährverbindungen sowie Fragen von Investitionen und Betriebskosten mit berücksichtigen. Vorliegende ältere Machbarkeitsuntersuchungen müssen dabei ergänzt werden (z. B. zur 3. Marienbrücke) bzw. neu entwickelt werden (Brücke Erfurter Straße). Einbezogen werden sollten auch alle bestehenden aktuellen Untersuchungen zu Brückenstandorten (auch nur für Fußgägerverkehr und Radverkehr sowie den ÖPNV) sowie die aktuellen Entwicklungsabsichten in der Leipziger Vorstadt und deren verkehrliche Wirkungen. Zudem sollte das ÖPNV-Netz sowie die Netze von Rad- und Fußgägerverkehr hinsichtlich von Netzergänzungen mit betrachtet werden.

Prüfung von Verkehrsführungen im Bereich Stübelallee/ Karcherallee/ Zwinglistraße

Die derzeitige Einrichtungsführung von stadtgerichtetem Kfz-Verkehr von der Zwinglistraße in die Stübelallee führt zu Problemen bei der Verkehrsabwicklung in der Gegenrichtung durch die sogenannte „kleine“ Bodenbacher Straße, die vor allem durch Wohnnutzung geprägt ist. Eine verkehrliche Untersuchung sollte zeigen, welche Optionen der Verkehrsführung geeignet sind, diese

Hauptnetzelemente verkehrlich leistungsfähig aber auch umwelt- und umfeldverträglich besser zu verbinden. Dazu gehören auch Fragestellungen der Knotenpunktausbildung Stübelallee/ Zwinglistraße und Karcherallee/ Stübelallee/ Bertolt-Brecht-Allee und die damit verbundenen Aussagen aus der Nachher-Untersuchung zur Waldschlößchenbrücke (siehe Kapitel 5.6). Auf Basis der Ergebnisse ist im Zuge der Evaluierung dann festzulegen, ob eine Umplanung langfristig vorzunehmen ist und die Straßenkategorisierung in diesem Bereich angepasst werden muss.

Verkehrswirkung S 177 im Süden des Dresdner Hochlands

Der Straßenzug Quohrener Straße - Schönfelder Landstraße - Gönnisdorfer Straße - Cunnersdorfer Straße - Bühlauer Straße - Pirnaer Straße bewirkt durch die Inbetriebnahme der S 177 im Bereich Eschdorf/ Schullwitz Veränderungen der Verkehrsnachfrage und der Verkehrsverteilung (B 6 und S 177). Auf Grund der baulichen Gegebenheiten in den Ortslagen können ggf. verkehrliche Konflikte verstärkt werden. Deshalb sind die dortigen verkehrlichen Entwicklungen durch fachliche Analysen regelmäßig zu prüfen. Bei Erfordernis sind im Zuge der Evaluierung des VEP Maßnahmenvorschläge einzubringen, die die möglicherweise auftretenden Probleme vermeiden.

5.8 Flächenvorhaltung für Verkehrsinfrastruktur

5.8.1 Überblick

Auf strategischer Ebene müssen für bereits als erforderlich erkannte Infrastruktur, aber auch für Langfristoptionen Flächen vorgehalten und in die Bauleit- bzw. Flächennutzungsplanung überführt werden. Dies sichert die langfristige Handlungsfähigkeit der Stadt Dresden sowie in den Außenbereichen auch interkommunale Maßnahmenansätze. Dabei ist eine Differenzierung der Flächenvorhaltungen nach:

- Maßnahmen mit bestehendem Stadtratsbeschluss bzw. einer absehbaren Umsetzung durch Bund, Freistaat oder der DB Netz AG bis 2025,
- weiteren Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan sowie
- Langfristoptionen auch für den Zeitbereich nach 2025.

Für Maßnahmen mit Baurecht erfolgt keine Ausweisung, da deren Flächen als gesichert gelten müssen.

Die Differenzierung erfolgt zudem hinsichtlich der Verkehrsträger Kfz-Verkehr mit dem Straßennetz und Wegeverbindungen sowie ÖPNV. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Flächenvorhaltung von Faktoren wie der Einordnung des Gebietes, den bestehenden Nutzungen und eventuellen Schutzgütern abhängig ist, die im Zuge des VEP-Prozesses nicht geprüft werden können.

Naturgemäß ist bei allen innerstädtischen Flächenvorhaltungen und besonders bei Brückenstandorten von Standortproblemen und Schutzgut- sowie Nutzungskonflikten auszugehen. Ob eine Maßnahme aus der Flächenvorhaltung auch umgesetzt werden kann, bedarf in jedem Fall einer individuellen und kriterienbasierten Prüfung auf Basis der verkehrlichen Leitziele, sofern nicht bereits aus anderen Gründen eine Umsetzungsabsicht besteht. Jede Flächenvorhaltung sollte zudem regelmäßig auf Sinnfälligkeit geprüft werden, da sie stets auch die Interessen privater und öffentlicher Eigentümerinnen und Eigentümer berührt und Entwicklungsoptionen beeinflusst.

5.8.2 Verkehrliche Flächenvorhaltung im Kfz-Verkehr sowie bei Straßen und Wegen

Die verkehrliche Flächenvorhaltung bezieht sich hier auf Straßenverbindungen, Brückenstandorte sowie Wegverbindungen. Dabei werden die bereits beschlossenen Maßnahmen zum Straßennetz („Sowieso-Maßnahmen“) ebenso einbezogen wie die Maßnahmen des VEP und langfristige Entwicklungsoptionen.

Flächenfreihaltung aus Maßnahmen mit bestehendem Stadtratsbeschluss bzw. einer bis 2025 geplanten Umsetzung durch Bund oder Freistaat

- Ausbau der Königsbrücker Straße,
- Lückenschluss am Emerich-Ambros-Ufer im Bereich Altcotta,
- vierstreifiger Ausbau der Hamburger Straße,
- Knotenpunkt Magdeburger Straße/ Weißenitzstraße sowie Magdeburger Straße bis Bremer Straße für vierspurigen Ausbau
- Neubau der B 6n als Ortsumfahrung Cossebaude mit Verknüpfungen im Bereich Stausee und AS Altstadt,
- Fertigstellung der S 177n zwischen Pirna, Radeberg und der BAB A4 bei Leppersdorf (nur teilweise auf Dresdner Stadtgebiet)

Flächenvorhaltung aus weiteren Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplan

- Bahnquerung Liebstädter Straße zwischen Winterbergstraße, Reicker Straße und Dohnaer Straße sowie Durchbindung der Tiergartenstraße bis zur Liebstädter Straße,
- AS Weixdorf mit Anbindung des GE Promigberg,
- Zuwegung zum potenziellen Fährstandort Ostragehege auf beiden Elbufern,
- Durchbindung der Fröbelstraße bis zur Rosenstraße,
- Querspange Sporbitz zwischen interkommunalem Gewerbegebiet Sporbitz und der B 172 Großlugaer Straße östlich von Großluga,
- rechtselbischer Elberad- und -wanderweg zwischen Pillnitz und Loschwitz,

- Umsetzung von Durchwegungen aus Bauleitplanung, Lärmaktionsplänen und nahräumlichen Verkehrskonzepten und Rahmenplänen,
- Flächensicherung für Quartiersgaragen auf Basis stadtteilbezogener Konzepte.

Flächenvorhaltung als Langfristoptionen

- Sicherung des Umfeldes des Blauen Wunder für Interimsquerungen im Zuge von Sanierung oder Sperrung,
- Brückenverbindung zwischen Leipziger Straße und Magdeburger Straße sowie Straßenverbindung Großenhainer Straße – Hansastraße i.H. Erfurter Straße,
- Durchbindung der Tiergartenstraße bis zur Oskar-Röder-Straße,
- direkte Anbindung der Fabrikstraße beidseitig an die Rampen der Nossener Brücke (B-Plan 101/ Altstadt/ Plauen),
- Durchbindung der Bosewitzer Straße (zweistreifig),
- verbesserte Anbindung von Radebeul an die A4 (Trasse derzeit offen, da Linie nicht bekannt),
- Durchbindung der Bayerischen Straße bis Rosenstraße mit Verknüpfung Zwickauer Straße
- Durchbindung der Spenerstraße (zweistreifig) in Abhängigkeit von der Nachher-Untersuchung zur Waldschlößchenbrücke sowie einer Abwägung städtebaulicher, verkehrlicher, baurechtlicher und umweltseitiger Aspekte,
- vierstreifiger Ausbau der B 172 bis zur AS Heidenau,
- niveaufreier Knotenpunkt Stauffenbergallee/ Königsbrücker Straße für die Fahrbeziehung Industriegelände – Stauffenbergallee,
- Fußgänger- und Radtunnel an der Westseite des Hauptbahnhofs,
- Sicherung von Teilen der Übigauer Güterbahn als Radtrasse.

Die Verbindungsspanne zwischen Lohmener- und Söbrigener Straße östlich der Dampfschiffstraße ist momentan bereits in der Endphase der Bebauungsplanung.

Für den ruhenden Verkehr sollten innerhalb von Wohnquartieren aber auch gewerblichen Standorten und ÖPNV-Verknüpfungspunkten (P+R) bei entsprechend nachgewiesener Notwendigkeit Flächen freigehalten werden. Dies betrifft bestehende Stadtbereiche mit hohem Parkdruck aber auch neu zu entwickelnde Bereiche. In diese Flächenfreihaltungen ist auch der Bedarf an Carsharing-Stellplätzen zu berücksichtigen.

Die einzelnen Trassen für die Flächenvorhaltung für Straßen und Wege sind in **Abbildung 22** dargestellt. Im Vergleich zum Verkehrskonzept 2003 (aktualisiert 2009) wird deutlich, dass bedingt durch den aktuellen Landesverkehrsplan 2025 im Staatstraßennetz deutlich weniger Trassenoptionen eingeordnet sind. Für P+R-Anlagen siehe Kapitel 6.6.8 sowie Abbildung 14.

Auch innerhalb Dresdens wurden langfristig nur die Trassenoptionen in der Flächenvorhaltung berücksichtigt, deren Umsetzbarkeit und Zweckmäßigkeit den Leitzielen der Verkehrsentwicklung nicht grundsätzlich entgegensteht. Eine zumeist historisch gewachsene Flächenvorhaltung ohne eine aus heutiger Sicht substanzelle Begründung behindert die Stadtentwicklung. In einigen Bereichen haben auch die baulichen Realitäten sowie die Anforderungen des Hochwasserschutzes nach der Flut 2002 Trassenoptionen nahezu unmöglich gemacht (z. B. 3. Marienbrücke durch Globus und Flutschutztor). Aber auch neue Erkenntnisse zu verkehrlichen Wirkungen und Anlagen mussten hier zu Veränderungen gegenüber älteren Konzepten führen (z. B. Entfall des Brückenstandorts Thomas-Müntzer-Platz durch den Bau der Waldschlößchenbrücke im direkten Umfeld sowie kein Brückenstandort Niederpoyritz auf Grund massiver Konflikte, siehe auch Kapitel 6.9.6 zum Blauen Wunder).

5.8.3 Flächenvorhaltung für den ÖPNV

Im Bereich des ÖPNV bezieht sich die Flächenvorhaltung insbesondere auf den Schienenverkehr und Stadtbahntrassen sowie deren Haltepunkte und Verknüpfungspunkte. In die Flächenvorhaltung wurde der Stadtratsbeschluss für das Stadtbahnkonzept 2020 sowie die beschlossenen weiteren Optionen von Stadtbahntrassen („Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken“, Beschluss SR/011/2010) vollständig aufgenommen und punktuell um die Ansätze des VEP ergänzt.

Flächenvorhaltung aus Maßnahmen mit bestehendem Stadtratsbeschluss oder in Baulast von Bund, Freistaat bzw. DB Netz AG

- Neubau der Stadtbahnstrecke Löbtau – Strehlen und der Kfz-freien Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße,
- Neubau der Stadtbahnstrecke Bühlau – Weißig aus dem Stadtbahnprogramm 2020,
- Neubau der Stadtbahnstrecke Johannstadt – Plauen sowie Verbindungstrasse Fetscherstraße Nord als Option
- Neubau des S-Bahn-Haltes Bischofsplatz mit Verknüpfung zur Stadtbahn.

Flächenvorhaltung aus weiteren Maßnahmen aus dem Verkehrsentwicklungsplan

- Durchbindung der Zschertnitzer Straße für den Busverkehr,
- Neubau der S-Bahn-Halte Albertstadt und Nossener Brücke,
- Neubau der Stadtbahntrasse Wasaplatz – Schillerplatz als Ersatz der Buslinie 61 (derzeit nur als Korridor)
- Neubau des ZOB Dresden am Hauptbahnhof,
- teilweiser Neubau des 3. Gleis am „Klotzscher Berg“ zwischen Dresden-Neustadt und Bahnhof Klotzsche,

- potenzielle Verlängerung der Stadtbahn auf der Bahntrasse bis Ottendorf-Okrilla oder Königsbrück (Verbindung zur Linie 7 und Umwidmung der jetzigen Bahntrasse),
- weitere S-Bahn-Halte Königsbrücker Landstraße und Richard-Strauss-Platz.

Flächenvorhaltung als Langfristoptionen für den Zeitbereich nach 2025

- Stadtbahntrasse Ostragehege – Kaditz/ Mickten mit Umweltbrücke Ostragehege (auch für Fußgänger- und Radverkehr),
- Korridor Leubnitz,
- Regionale Stadtbahntrasse Kaditz – Radebeul-Ost,
- Regionale Stadtbahntrasse Gompitz – Kesselsdorf.

sowie im weiteren:

- Stadtbahnstrecke Dohnaer Straße,
- Stadtbahnstrecke Bürgerwiese,
- Stadtbahnstrecke über die Reisewitzer Straße,
- Stadtbahnstrecke Verbindung Waltherstraßenbrücke,
- Stadtbahnstrecke Gorbitz/ Kesselsdorfer Straße,
- Begradigung Prohliser Allee,
- Stadtbahnverlängerung Laubegast,
- Stadtbahnstrecke Schillerplatz – Loschwitz/ Calberlastraße,
- Stadtbahnverlängerung Prohlis,
- Stadtbahnverlängerung Südhöhe,
- Stadtbahnstrecke Briesnitz – Cossebaude,
- Stadtbahnkorridor Tolkewitz – Seidnitz – Reick,
- Stadtbahnkorridor Gittersee,
- Stadtbahnkorridor Wilschdorf/ Rähnitz.

Die einzelnen Strecken und Bereiche der Flächenvorhaltung für den ÖPNV sind in **Abbildung 23** dargestellt.

5.9 Monitoring und Evaluation

Für das Monitoring von Entwicklungen im Verkehrsbereich der Stadt Dresden sowie für die Eignungsprüfung von Maßnahmen, die über das bislang untersuchte Maßnahmenspektrum des VEP 2025plus hinausgehen, werden Verfahrensansätze benötigt, die möglichst weitgehend standardisiert ablaufen. Ziel ist es, auf möglichst objektiver Basis Wirkungen und Entwicklungen schnell zu erkennen, bei Bedarf steuernd oder beeinflussend einzutreten und dabei die „richtigen“ Maßnahmen anzuwenden.

Entsprechend der unterschiedlichen Fragestellungen können folgende Anlässe unterschieden werden:

- **Eignungsprüfung neuer Maßnahmen** auf Passgenauigkeit zu den Leitzielen des VEP bzw. den daraus abgeleiteten Bewertungsindikatoren sowie Eignungsprüfung bereits ausgewählter, jedoch noch nicht umgesetzter Maßnahmen auf unveränderte Passgenauigkeit (mit der Folge ggf. anzupassender Prioritätenreihung).
- **Kontinuierliches Monitoring** von Entwicklungen im Verkehrsbereich („gehen die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen in die richtige Richtung“?) mit periodischer Bilanzierung („was ist erreicht worden“?, „wo stehen wir heute“?),
- **Anlassbezogenes Monitoring** im Sinne einer Nachher-Betrachtung ausgewählter Einzelmaßnahmen („wirkt die Einzelmaßnahme an den Stellen und in dem Umfang wie erwartet“?).

Das kontinuierliche und bilanzierende Monitoring sowie die Eignungsprüfung von Maßnahmen auf Passgenauigkeit können nach individuellen, jedoch weitgehend standardisierten Regeln ablaufen. Die hierfür geeigneten Verfahrensansätze sollen soweit wie möglich:

- Vorgehensweisen, die bei der Erstellung des VEP 2025plus angewandt wurden, entsprechen,
- Angebots- und Nachfragekennwerte, die im Rahmen des VEP ermittelt wurden, aufgreifen und forschreiben,
- auf kontinuierlich verfügbaren Informationen aufzubauen, um zusätzliche Erhebungen zu vermeiden.

Demgegenüber erfordert das anlassbezogene Monitoring einzelner Maßnahmen wegen der Unterschiedlichkeit von Art, Zielstellung und Umfang der Maßnahme eine an den jeweils betrachteten Einzelfall angepasste Monitoringmethode, z.B. als Vergleich modellmäßig ermittelter Werte mit tatsächlich gemessenen Werten. Hierfür lassen sich vorab keine standardisierten Verfahrensansätze formulieren.

Kontinuierliches Monitoring von Entwicklungen im Verkehrsbereich

Das kontinuierliche Monitoring von Entwicklungen im Verkehrsbereich verfolgt das Ziel, eventuelle Abweichungen der realen Entwicklung von den Zielstellungen des VEP frühzeitig zu erkennen und bei Bedarf gegenzusteuern. Dazu wird ein Indikatorengerüst erforderlich, anhand dessen sich Veränderungen/ Entwicklungen nachweisen lassen. Die angestrebte Entwicklungsrichtung sowie die angestrebten Entwicklungsziele benennt der VEP.

Die aus heutiger Sicht relevanten Monitoring-Kriterien und ihre Datenquellen sind in *Tabelle 1* aufgeführt. Die Kriterienliste ist jederzeit erweiterbar, z. B. unter Berücksichtigung von Datenquellen wie der DOPPIK oder aus Berichten Dritter wie der DVB und nicht als abschließend zu verstehen. Das Monitoring unterstreicht zudem die Bedeutung einer kontinuierlichen Teilnahme von Stadt und Region Dresden am System repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV) - nicht nur zur Quantifizierung zahlreicher Kriterien sondern auch zur Aktualisierung und Fortschreibung des Verkehrsmodells der Stadt Dresden. Zudem gehören dazu die regelmäßige Erhebung von Verkehrsbelastungen im Straßennetz nach Fahrzeugarten und Radverkehrsmengen und die Ausweitung der Analysen auch auf ausgewählte Nebennetzstrecken.

Entscheidend bei der Auswahl geeigneter Monitoring-Kriterien ist eine möglichst weitgehende Abdeckung der thematischen Breite des VEP ebenso wie die Datenverfügbarkeit. Um den Monitoringaufwand in vertretbaren Grenzen zu halten, muss weitgehend auf ohnehin vorhandene Informationen zurückgegriffen werden. Diese müssen von der für das Monitoring zuständigen Stelle gesammelt, aufbereitet und ausgewertet werden. Voraussetzung ist die Kooperation der verschiedenen Dateneigner und eine periodische Datenaktualisierung. Hierfür sollten Konventionen entwickelt und vereinbart werden.

Das Monitoring ist – sofern einmal vereinbart und installiert – ein periodisch wiederkehrender, vom Zeitaufwand aber begrenzter, punktueller Prozess. Untersuchungstiefe und Aufwand des Monitorings werden zudem durch den Detaillierungsgrad des VEP begrenzt.

Nr.	Kriterien	spez. Erhebungen (Verwaltung LH DD)	Erhebungen Dritter	Verkehrsmode Stadt Dresden
I. Allgemeine Werte zur Dresdner Mobilität				
1	Modal Split der Dresdner (Gesamt-, Binnen- und Quell/ Zielverkehr)		SrV	x
2	Modal Split im ein- und ausbrechenden Verkehr (Dresdner und Externe)	x		x
3	Motorisierungsentwicklung (Kfz-Bestand, Haushaltsmotorisierung)	x	SrV/ KBA	
4	Entwicklung Verkehrsverhalten (Häufigkeiten, Wegeweiten, Multimodalität)		SrV	
II. Verkehrsaufkommen und Verkehrsqualität				
5	Verkehrsbelastungen an Dauerzählstellen (Kfz-Verkehr, Rad)	x		
6	Brückenbelastungen (Kfz-Verkehr, Rad, Fuß und ÖPNV)	x		
7	Belastungen Kfz-Verkehr an den Stadtzufahrten	x		
8	Verkehrsbelastungen im 26er Ring im Kfz-Verkehr	x		
9	Verkehrsbelastungen Kfz-Verkehr im übrigen Netz (auch Nebennetz)	x		
10	Verkehrsbelastung Radverkehr im übrigen Netz	x		
11	Schwerverkehrsbelastung (abgeleitet aus Zählungen)	x		
12	Reisegeschwindigkeit MIV, ÖPNV, Radverkehr	x	externe Untersuchungen/ Verkehrsunternehmen	
13	Pünktlichkeit im ÖPNV		Verkehrsunter./VVO	
14	Fahrgastzahlen ÖPNV differenziert nach S-Bahn/ Stadtbahn/ Stadtbus/ Regionalbus/ Andere		Verkehrsunter./VVO	
15	Verkehrsleistung innerhalb Stadtgebiet Dresdens (IV, ÖV, Rad)			x
III. Kombinierte Verkehrs/ Innovation				
16	Auslastung der Stellplätze der Innenstadt	x		
17	Entwicklungen der P+R-Nutzenden im Stadtgebiet von Dresden (Anzahl, Herkunft)	x	Verkehrsunter./VVO	
18	Anzahl der Elektro-Kfz in Dresden in Dresden	x		
19	Anzahl Carsharing-Nutzer, Stationen bzw. Fahrzeuge	x	SrV/ Betreiber	
20	Nutzungsintensität von Pedelecs	x	SrV	
IV. Umwelt und Kosten				
21	Kraftstoffverbrauch im Kfz-Verkehr der Dresdner			x
22	CO ₂ Emmission im Verkehr			x
23	Anteil regenerativer Energien am Energieverbrauch des mot. Verkehrs		externe Untersuchungen	
24	Entwicklung der individuellen Kosten für Mobilität (ÖPNV, Kfz-Flotte)		externe Untersuchungen	
25	Investitionen in Bestandserhalt Straße und ÖPNV (Abgleich mit DOPPIK)	x	Verkehrsunter./VVO	
26	Investitionen in Neubau von Infrastruktur (Straße, ÖPNV, Rad, Fuß)	x	Verkehrsunter./VVO	
V. Infrastruktorentwicklung/ Verkehrssicherheit				
27	Zustandsbewertung des Straßennetzes mit Nebenanlagen	x		
28	Zustandsbewertung der Gehwege	x		
29	Zustandsbewertung der Radverkehrsanlagen	x		
30	Streckenlänge Straßennetz differenziert nach Ausbaustandard	x		
31	Streckenlänge Radverkehrsanlagen differenziert nach Ausbaustandard	x		
32	Anteil barrierefreier Haltestellen und Fahrzeugen des ÖPNV		Verkehrsunter./VVO	
33	Unfallzahlen nach Ort, Kategorien und Beteiligung	x	Polizei/ Unfallkommission	
VI. Arbeitsstand				
34	Stand der Maßnahmumsetzung VEP	x		

Tabelle 1: Monitoring-Kriterien und Datenquellen
(nicht als abschließend zu verstehen)

Alle 5 Jahre sollte anhand der Kriterien und Datenquellen Tabelle 1 (u. a. gestützt auf aktuelle Daten des SrV) bilanziert werden, welche Entwicklungen bzw. Veränderungen u. a. durch eine konsequente und zielgerichtete Umsetzung der priorisierten Maßnahmen des VEP erreicht worden sind. Gleichzeitig kann im Sinne einer Bewertung erörtert werden, ob ggf. über neue/ modifizierte Ziele, Maßnahmenprioritäten oder Maßnahmen nachgedacht werden sollte. Zusätzlich sollte innerhalb der 5-jährigen Legislaturperiode des Stadtrates eine weitere ergänzende Berichterstattung zu den Trends der Verkehrsentwicklung in Dresden auf Basis der Monitoringdaten erarbeitet werden.

Die Evaluation der Zielerreichung des VEP könnte beispielsweise als periodischer Verkehrs- oder Umweltbericht oder als Fortschrittsbericht sowie in Rückkopplung mit den Berichten der Stadt-

entwicklung erfolgen. Dabei sollte im Rahmen einer interpretierenden Bewertung allerdings versucht werden, maßnahmenbedingte Effekte von ggf. vorhandenen globalen Einflüssen (z. B. Einwohnerentwicklung über die derzeit prognostizierten Zahlen hinaus⁸, Altersentwicklung, Wirtschaftsentwicklung, allgemeine Lohn- und Preisentwicklung) so gut wie möglich zu trennen. Dies kann beispielsweise dadurch unterstützt werden, dass diese allgemeinen Entwicklungen neben die spezifischen Entwicklungen der Kriterien der Monitoringliste gestellt werden.

Die Fünfjahresbilanz sollte um überregionale Vergleiche mit anderen Städten vergleichbarer Größe ergänzt werden, um die Entwicklungen in Dresden an den Entwicklungen in anderen Städten, die möglicherweise eine ähnliche, ggf. auch eine unterschiedliche Entwicklungsstrategie verfolgen, zu spiegeln. Dabei könnte insbesondere auf SrV-Daten zurückgegriffen werden.

Nicht nur das Kriteriengerüst des Monitorings, sondern auch das vorgeschlagene Monitoringkonzept sollte unter Einbeziehung nationaler und europäischer Erkenntnisse überprüft und bei Bedarf fortgeschrieben werden.

Prüfung neuer Maßnahmen auf Passgenauigkeit (Eignungsprüfung)

Die (Erst-) Bewertung neuer Maßnahmen folgt dem Verfahren der Maßnahmenbewertung und Prioritätenreihung im Rahmen des VEP 2025plus (vgl. Kap. 2.6). Hierfür steht ein speziell entwickeltes Excel-Tool zur Verfügung, welches sämtliche qualitativen Bewertungsindikatoren enthält und die Einordnung einer Maßnahme in Prioritätenklassen durch entsprechende Parametrisierungen und Verknüpfungen automatisch generiert. Die Excel-Tabelle kann bei Bedarf um zusätzliche Indikatoren erweitert werden.

Von einer möglichst großen Zahl Fachkundiger sind im Sinne der Delphi-Methode unabhängig voneinander für jede untersuchte neue Maßnahme Einstufungen in Wirksamkeits-, Betroffenheits- und Kostenklassen durchzuführen, anschließend zu plausibilisieren und ggf. zu mitteln. Solange dabei die im Rahmen des VEP vorgewählten Klasseneinteilungen und Gewichtungen nicht verändert werden, sind vergleichbare Ergebnisse zu erwarten.

Entsprechend sollten von Zeit zu Zeit alle bereits ausgewählten, jedoch bislang noch nicht umgesetzten Maßnahmen auf unveränderte Passgenauigkeit zu den Zielen des VEP überprüft werden. Veränderte Rahmenbedingungen oder neuere Erkenntnisse über Maßnahmenakzeptanzen oder Maßnahmewirkungen können durchaus zu einer geänderten Prioritätenreihung von Maßnahmen führen, die kurz vor der Umsetzung stehen.

⁸ Im Beschluss zum Vorzugsszenario (SB/055/2012) wurde in Punkt 4 auf ein Szenario mit „mehr als 550.000 Einwohnern“ verbunden mit einer verkehrlichen Schwachstellenanalyse verwiesen, das zu erarbeiten ist – nach derzeitigem Stand ist dies zwar nicht bis 2025 zu erwarten, aber die entsprechende Schwachstellenanalyse sollte Gegenstand der VEP-Evaluierung sein, sobald solche Entwicklungen fachlich möglich erscheinen und Entwicklungswerte konkreter zu benennen sind.

Teil D Handlungskonzept 2025

(Kapitel 6)

6. Handlungskonzept 2025

6.1 Vorbemerkungen

Das Handlungskonzept 2025 baut auf den verfolgenswerten Maßnahmenansätzen des Vorzugs-szenarios auf und nutzt die Mobilitätsstrategie für die Auswahl von Maßnahmen, die im Zeitraum bis 2025/ 2030 umgesetzt werden sollten. Das Handlungskonzept enthält:

- zentrale stadträumliche Maßnahmen des VEP mit nachgewiesener Wirkung im Sinne der verkehrlichen Leitziele der Stadt,
- als prioritär und sinnvoll bewertete Maßnahmen,
- Pilotprojekte auf Basis der Mobilitätsstrategie sowie
- bereits beschlossene und wirkungsgeprüfte Maßnahmen bis 2025.

Für die die Maßnahmenentwicklung im Handlungskonzept müssen bestimmte Grundannahmen getroffen werden, die sich zum einen aus den Leitzielen ergeben und zum anderen unabdingbare technische Notwendigkeiten darstellen, deren Infragestellung unüberschaubare Konsequenzen hätte. Daraus wird ersichtlich, mit welchem Maß an „Selbstverständlichkeit“ bestehende Netze und Angebote genutzt werden. **Diese bestandsorientierten Annahmen stellen vor dem Hintergrund der erforderlichen Finanzierung große Herausforderungen dar.** Ein Negativszenario mit sinkenden Netz- und Angebotsqualitäten widerspräche den Leitzielen der zukünftigen Verkehrsentwicklung.

Das Handlungskonzept baut so auf folgenden Grundannahmen auf:

- Die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt erhalten und die Mobilität bleibt für den Großteil der Dresdner Bevölkerung bezahlbar.
- Die Stadtstraßen sind in der Regel sicher durch Kfz, Rad- und Fußgängerverkehr benutzbar, der ÖPNV-Betrieb wird weiterhin zum überwiegenden Teil durch die Fahrpreiserlöse finanziert.
- Die bestehende Straßeninfrastruktur (auch die der Brücken) sowie die LSA-Steuerungssysteme werden adäquat unterhalten und das bestehende Verkehrsmanagementsystem wird weiter betrieben.
- Das Parkraummanagement wird fortgeführt.
- Es wird keine Kfz-Citymaut eingeführt und eine Umweltzone ist nicht erforderlich.
- Die Finanzierungsstruktur des Dresdner Nahverkehrs ist stabil und das bestehende Stadtbahn- und Busangebot bleibt erhalten.
- Die Fahrzeugbeschaffung der DVB AG kann trotz veränderter Förderrahmenbedingungen noch entsprechend der Nachfrageentwicklung (auch im Dresdner Schülerverkehr) erfolgen.

- Investitionen in den Substanzerhalt des städtischen ÖPNV können weiter durchgeführt werden und der S-Bahn-Betrieb ist in heutiger Qualität gesichert.

Die dargestellten Annahmen waren auch Grundlage für die Szenarienberechnungen (vgl. dazu auch Kapitel 3). Eine Übersicht wichtiger Maßnahmen liegt tabellarisch als **Anlage 6** bei. Dem Handlungskonzept vorangestellt sind Maßnahmen, für die seitens externer Planungsträger (Landesamt für Straßenbau und Verkehr, DB Netz AG u. a.) umgesetzt werden oder durch den Stadtrat in Dresden seit 2003 beschlossen worden sind. Diese werden verkürzt als „Sowieso-Maßnahmen“ bezeichnet (siehe folgendes Kapitel).

Ergänzend zu den „Sowieso-Maßnahmen“ sind die spezifischen Maßnahmen des VEP zu sehen, die sich in die bereits beschriebenen strategischen Ansätze sowie in konkrete Empfehlungen im Handlungskonzept 2025 untergliedern. Redundanzen bei der Beschreibung sind dabei nicht vermeidbar, da strategische Ansätze in vielen Fällen auch als konkrete Maßnahme in das Handlungskonzept überführt wurden. Die Maßnahmen des Handlungskonzepts sind auf einen Horizont 2025/2030 angelegt und umfassen zu einem großen Teil auch nicht-investive Maßnahmen sowie Ansätze zu Innovation, regionaler Kooperation, Verkehrssicherheit etc. Auf Grund ihres prinzipiellen Charakters sind Maßnahmen der Flächenvorhaltung sowie Innovationsansätze separat am Ende von Anlage 6 aufgeführt. Alle beschriebenen Maßnahmen bedürfen auf Grund des konzeptionellen Charakters des Dokuments **stets einer tieferen planerischen Durcharbeitung und Prüfung** sowie ggf. auch einer verkehrsrechtlichen Bewertung, die dabei jeweils lokale Ermessensspielräume einbeziehen und die beschlossenen Dresdner Leitziele der Verkehrsentwicklung berücksichtigen sollte. Zudem ist zu berücksichtigen, dass sich rechtliche, technische und formale Rahmenbedingungen auch in Zukunft verändern werden, sodass sich Sicht und Bewertung auf bestimmte Maßnahmen verändern können. Diese Prozesse sind im Zuge der Evaluierung des VEP zu berücksichtigen.

6.2 Extern geplante Maßnahmen bzw. Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss

(„Sowieso-Maßnahmen“)

In Dresden sind seit der Gültigkeit des Verkehrskonzepts 2003 seitens des Stadtrats verschiedene bauliche Maßnahmen im Verkehrsbereich beschlossen, aber noch nicht umgesetzt worden. Gleichzeitig sind im aktuellen Bundesverkehrswegeplan sowie im Landesverkehrsplan 2025 Infrastrukturmaßnahmen im Dresdner Umfeld benannt, deren Umsetzung begonnen wurde oder deren Verkehrswirksamkeit im Horizont des VEP 2025 zu erwarten ist. Bauliche Maßnahmen dieser Art

- sind für die kommunale Verkehrsplanung im Rahmen des VEP per Definition verbindlich,
- entfalten deutliche Wirkungen auf das Verkehrssystem,
- genügen den Ausgewogenheitsanforderungen des VEP und
- sind teils mit hohen Kosten für die Landeshauptstadt aber auch für Bund, Land und ÖPNV-Aufgabenträger verbunden.

Diese Maßnahmen sind deshalb im VEP sowohl bei der Szenarienbildung (siehe Kapitel 3) als auch im Strategie- und Handlungskonzept berücksichtigt und werden im VEP-Prozess der Einfachheit halber zusammenfassend „Sowieso-Maßnahmen“ genannt. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind ebenfalls Maßnahmen, deren Umsetzung nicht zur Disposition steht. Auf diese Maßnahmen wird nochmals detailliert in Kapitel 6.9.4 eingegangen. Gleichzeitig wird bei allen Diskussionen und Darstellungen davon ausgegangen, dass die Waldschlößchenbrücke und die mit ihr zusammenhängenden Maßnahmen in 2013 wirksam werden. Die einzelnen Maßnahmen sind in **Abbildung 4** als „Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss* sowie geplante Maßnahmen externer Baulastträger“ soweit möglich dargestellt. Zudem enthält **Anlage 2 in Teil 4** die jeweiligen Beschlüsse mit Titel und Beschlussnummer.

Hinzuweisen ist noch auf den Umstand, dass das Stadtbahnprogramm 2020 auf Grundlage der aktuellen Beschlusslage mit allen 3 Strecken in die Maßnahmen integriert wurde, aber derzeit nur die Förderung von 2 Strecken in Aussicht gestellt ist. Aufgrund der aktuellen stark zentrumsorientierten Stadtentwicklung und der erforderlichen Beseitigung stadträumlicher Defizitbereiche in Plauen und Johannstadt ist die gleichberechtigte Berücksichtigung aller 3 Stadtbahnprojekte von großer Wichtigkeit.

Im Einzelnen sind als „Sowieso-Maßnahmen“ mit Stadtratsbeschluss bzw. Planung und Umsetzung durch externe Akteure die folgenden Maßnahmen zu benennen:

Bereits in Umsetzung befindliche Maßnahmen:

- Anschluss des Verkehrszugs Waldschlößchenbrücke ans Straßen-, Geh- und Radwegenetz, mit Anpassungen im Busnetz an den Linien 64 (durchgehend, neuer Linienweg in Striesen) und 74 zur Erschließung Jägerpark,
- viergleisiger Ausbau und Trennung S- u. Fernbahn auf der Strecke Dresden-Neustadt - Coswig inkl. S-Bahn-Takt-Verdichtung der Linien S1 auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit, barrierefreien Haltestellen und der Verschiebung des S-Bahn-Halts Trachau,
- Neubau großer Teile der S 177 zwischen Pirna, Radeberg und der BAB A4 bei Leppersdorf
- Neubau der S191n von Goppeln bis zur B 170.

Beschlossene bzw. extern geplante Maßnahmen im Straßennetz und Verkehrsmanagement

- Sanierung und Verbreiterung der Albertbrücke, Verbesserung der Kfz- und Radverkehrssituation, Umgestaltung/ grundhafter Ausbau von Rosa-Luxemburg-Platz und Sachsenplatz,
- Neubau der B 6n als Ortsumfahrung Cossebaude mit Verknüpfungen zur B 6alt im Bereich Stausee und AS Altstadt (aus Bundesverkehrswegeplan),
- Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen (bis 3. BA) als elbnahe Variante in Coswig (Landesverkehrsplan 2025),
- Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Bahnbrücke Industriegelände und Albertplatz vierstreifig gemäß Stadtratsbeschluss vom 29.09.2011 (SR/032/2011, V1152/11) aber Prüfung eines bestandsnahen Ausbaus, Knotenpunkt Stauffenbergallee: niveaugleich,
- Lückenschluss am Emerich-Ambros-Ufer im Bereich Altcotta durch Neubau eines Teilstücks im Bereich Flügelweg/ Altcotta mit zweiter Richtungsfahrbahn,
- vierstreifiger Ausbau der Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit Neubau des ÖPNV-Verknüpfungspunkts Dresden-Cotta,
- Knotenpunktausbau Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße mit 2 Linksabbiegerspuren von der Magdeburger in die Weißeritzstraße als 1. Stufe des Ausbaubeschlusses für eine vierstreifige Magdeburger Straße
- Implementierung des Verkehrsmanagementsystems VAMOS II in der 2. Ausbaustufe (bereits in Umsetzung),
- Verstetigung des Verkehrsflusses an kritischen Abschnitten gemäß Luftreinhalteplan 2011 durch gezielte Dosierung der Verkehrsmengen, insbesondere auf der Königsbrücker Straße stadteinwärts, der Hansastraße stadteinwärts, der Leipziger Straße stadteinwärts, der Nürnberger Straße und der Bautzener Straße,
- Beschluss und Umsetzung des Gehwegprogramms.

Vom Stadtrat beschlossene Maßnahmen im ÖPNV

- Stadtbahnprogramm 2020: Stadtbahnstrecke Löbtau - Strehlen mit Anpassungen von Infrastruktur/ Angebot sowie Um- und Ausbau im Straßennetz und an der Haltestelle Tharandter Straße (Ausbau als Kfz-freie Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße),
- Stadtbahnprogramm 2020: Stadtbahnstrecke Johannstadt - Plauen mit Anpassungen von Infrastruktur und Angebot (u. a. im Bereich Budapester Straße) sowie Um- und Ausbau im Straßennetz unter Beibehalt bestehender Kapazitäten,
- Stadtbahnprogramm 2020: Stadtbahnstrecke Bühlau - Weißig mit Anpassungen von Infrastruktur und Angebot.

Beschlossene Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr

- Umsetzung der Fußwegekonzeption für die Dresdner Innenstadt,
- Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt von 2009,
- abschnittsweiser Ausbau des Elberad- und Gehweg zwischen Blauem Wunder und Albertbrücke.

Beschlossene Maßnahmen zur Verkehrssicherheit

Derzeit liegt ein Stadtratsbeschluss zur Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrssicherheitskonzeptes 2010 vor, der auch finanziell hinterlegt ist. Weitere Ansätze zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind als Maßnahmen im Handlungskonzept (vgl. ab Kapitel 6) aufgeführt. Wichtige Bestandteile zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind das Gehwegprogramm des STA sowie das Radverkehrskonzept Innenstadt. Beide Dokumente enthalten eine Vielzahl von Maßnahmen, die die Verkehrssicherheit verbessern können.

Rahmenmaßnahmen des Landesverkehrsplanung zum Eisenbahnverkehr

Die Maßnahmen zu transeuropäischen Korridoren (TEN-V), die z. B. die Aus- bzw. Neubaustrecke Berlin - Dresden - Prag aber auch Maßnahmen der Bundesverkehrswegeplanung wie z. B. der Bau der Schnellfahrstrecken Halle/ Leipzig – Erfurt – Nürnberg, Dresden – Leipzig und Dresden – Berlin, die Elektrifizierung Dresden – Görlitz sowie die Gütermagistrale Hoyerswerda - Horka haben mittelbar eine positive Wirkung auf die Erreichbarkeit Dresdens. Sie werden hier nicht vertieft betrachtet, da sie bereits in die Landesverkehrsplanung Sachsen aufgenommen wurden.

6.3 Fernverkehr

In Dresden konnten in den letzten Jahren deutliche Verbesserungen in Bezug auf die Fernverkehrsanbindungen erreicht werden. Sowohl im Schienenverkehr als auch bei den Bundesautobahnen wurden die Anbindungen durch Aus- und Umbaumaßnahmen verbessert. Kürzere Reisezeiten im Fernverkehr konnten dadurch vor allem für den Kfz-Verkehr und den Fernbusverkehr erreicht werden, der trotz fehlendem zentralen Busbahnhof direkte Verbindungen zu den Flughäfen in Berlin und Prag, aber auch zu anderen Zielen herstellt. Viele Ausbauprojekte im Eisenbahnbereich hingegen (z. B. die Strecken nach Leipzig, Berlin oder Nürnberg) sind starken Verzögerungen ausgesetzt.

In den Leitzielen ist die weitere Optimierung der Fernerreichbarkeit Dresdens verankert, die auch die Dresdner Brückenfunktion nach Polen und Tschechien betont. Die Maßnahmen zu transeuropäischen Korridoren (TEN-V), wie z. B. die Maßnahme einer direkten Neubaustrecke Dresden – Prag, aber auch Maßnahmen der Bundesverkehrswegeplanung wie z. B. der Bau der Schnellfahrstrecken Halle/ Leipzig – Erfurt – Nürnberg, Dresden – Leipzig und Dresden – Berlin, die Elektrifizierung Dresden – Görlitz sowie die Gütermagistrale Hoyerswerda - Horka haben mittelbar eine Wirkung auch auf die Erreichbarkeit Dresdens. Sie werden hier nicht vertieft betrachtet, da sie bereits in die Landesverkehrsplanung Sachsen aufgenommen wurden.

Dennoch sind im VEP folgende Maßnahmen im Wesentlichen als Aufgabe für Politik und Verwaltung im Sinne der Wahrnehmung Dresdner Interessen in den entsprechenden Bundes- und Landesgremien vorgesehen:

- Hinwirken auf eine Beschleunigung und Verbesserung der Bahnbindungen Dresdens in Richtung Berlin/ Flughafen BER, Leipzig, Frankfurt/ Main, Nürnberg, München, Prag und Breslau mit entsprechend hochwertigen Angeboten/ Produkten,
- Erhalt der Elbe als Binnenwasserstraße 1. Ordnung mit dem Alberthafen als trimodale Schnittstelle,
- Sicherung des Flughafens Dresden in seiner Bedeutung für Güterverkehr und Wirtschaft sowie Geschäftsreiseverkehr und Tourismus.

6.4 Straßennetz und Kfz-Verkehr

6.4.1 Überblick

Für das Straßennetz werden verschiedene ergänzende Maßnahmen im Handlungskonzept verankert, die auf dem Gedanken eines konsistenten und leistungsfähigen Netzes beruhen und dabei entlastende Wirkungen in verkehrlich übernutzten, defizitären Stadträumen schaffen und Verkehre verlagern. Die Maßnahmen sind so angelegt, dass von Ihnen weitgehend keine kapazitätsteigernde bzw. verkehrsinduzierende Wirkung für die zentralen Stadtbereiche ausgeht.

In diesem Kapitel werden alle die Maßnahmen benannt, die primär auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet sind. Zentrale stadträumliche Maßnahmen mit verkehrlich integrierten und stadtqualitativen Ansätzen sind im Kapitel 6.9.1 dargestellt.

6.4.2 Netzergänzungen

Die **in Umsetzung befindlichen Maßnahmen** wurden als „Sowieso-Maßnahmen“ in Kapitel 6.2 bzw. Abbildung 4 bereits beschrieben. Es sind in Kurzform:

- der Anschluss des Verkehrszugs Waldschlößchenbrücke ans Straßen-, Geh- und Radwege- netz mit Anpassungen im Busnetz,
- der Neubau großer Teile der S 177 zwischen Pirna, Radeberg und der BAB A4 bei Leppers- dorf und
- der Neubau der S191n von Goppeln bis zur B 170.

Weitere **durch den Dresdner Stadtrat seit 2003 beschlossene bzw. extern geplante Maßnahmen im Straßennetz** (siehe Kapitel 6.2 bzw. Abbildung 4) sind die Folgenden:

- Sanierung und Verbreiterung der Albertbrücke und Ausbau der angrenzenden Knotenpunkte,
- Neubau der B 6n als Ortsumfahrung Cossebaude,
- Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen (bis 3. BA),
- Ausbau der Königsbrücker Straße,
- Lückenschluss am Emerich-Ambros-Ufer im Bereich Altcotta,
- vierstreifiger Ausbau der Hamburger Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta,
- Knotenpunktausbau Magdeburger Straße/ Weißenitzstraße als 1. Stufe eines vierspurigem Ausbau bis zur Bremer Straße,

Auf die genannten Maßnahmen hat der VEP keinen direkten Einfluss, da diese auch ohne den VEP umgesetzt werden würden. Die Maßnahmen wurden aber hinsichtlich Ihrer Kosten und Ihrer Wirkungen im Zuge des VEP bewertet (siehe Kapitel 4). Gerade von den Maßnahmen der Ortsumfahrung Cossebaude mit der B 6n, den Netzergänzungen im Dresdner Westen (Emerich-Ambros-Ufer) sowie der S 177 werden Entlastungseffekte für zentrale Bereiche erwartet. Sie sind zudem auch Grundlage dafür, künftig alle Bundesstraßen in Dresden außerhalb des 26er Rings führen zu können, was wiederum eine zentrale Forderung aus der Luftreinhalteplanung ist.

Weitere VEP-Maßnahmen für den Bereich Straßennetz setzen sich aus funktionalen und baulichen Maßnahmen zusammen. Schwerpunkt der Maßnahmen sind hier Verbesserungen für den Wirtschaftsverkehr. Diese sind im Einzelnen:

- Sicherung und Ausbau des Kfz-Vorrangnetzes auf Basis des vorliegenden Netzes von 2003 zur Bündelung von Verkehren auf leistungsfähigen Straßenachsen und Sicherung der Erreichbarkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr und Anpassung der Kategorisierung des Straßennetzes unter Berücksichtigung der Kategorien aus der Bauleitplanung und der Richtlinie für integrierte Netze (RIN) – siehe dazu insbesondere Kapitel 6.4.3.
- Neubau der AS Weixdorf an die A4 und Anbindung zum Gewerbegebiet Promigberg.
- Bau der Querspange Sporbitz zwischen Sporbitz (interkommunales Gewerbegebiet Dresden/ Heidenau) und Luga/ S 172 (östlich Großluga) als zweistufige Stadtstraße zur Anbindung des Gewerbegebietes an die B 172 und die A17 (Maßnahme ist unabhängig vom nicht weiter verfolgten Bau der Ortsumfahrung Großluga).
- Zweistufige Durchbindung der Fröbelstraße bis zur Freiberger Straße und Rosenstraße zur Verbesserung der Wirtschaftsverkehrsanbindung der Gewerbegebiete Rosenstraße an die Westtangente/ Coventrystraße, teilweise Entlastung des 26er Ring zwischen Marienbrücke und Schäferstraße und zugleich städtebauliche Aufwertung im Bereich Weißenitzstraße gemäß Stadtentwicklungskonzept. Hier besteht allerdings hinsichtlich einer möglichst geringen Trennwirkung bei der Querung des Grünzugs Weißenitz sowie der verkehrlichen Wirkungen noch vertiefender Untersuchungsbedarf, der auch eine mögliche Verbindung bis zur Bayerischen Straße und ggf. eine Anbindung der Zwickauer Straße berücksichtigen muss. Ein grundhafter Ausbau der Zwickauer Straße bis zur Würzburger Straße wäre dann besonders wichtig, wenn die Stadtbahntrasse entlang der Chemnitzer Straße umgesetzt wird und Kfz-Verkehr verlagert werden soll.
- Ausbau der Stauffenbergallee von der Königsbrücker Straße bis zur Radeburger Straße.
- Umsetzung bestandsnaher, organisatorischer und ggf. baulicher Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr durch Wohngebiete im Zuge der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke auf Basis fundierter Nachher-Analysen u. a. in den Bereichen Comeniusplatz, Fetscherplatz, Blasewitzer/ Fetscherstraße, Müller-Berset-Straße/ Bertold-Brecht-Allee (Ausbau am KP geplant), Wormser Straße und Marienallee.

Auch die Gestaltung des ehemaligen Güterbahnhofs Dresden-Friedrichstadt als Logistikstandort mit bimodalen Güterverkehrszentrum, der Erhalt noch bestehender industrieller Anschlussbahnflächen und der Erhalt der Elbe als Binnenwasserstraße 1. Ordnung mit dem Alberthafen als trimodaler Schnittstelle wirken mittelbar auf die Ausrichtung des Straßennetzes. Zum Wirtschaftsverkehr und der Lkw-Führung siehe Kapitel 6.5.

Die Maßnahmen im Straßennetz sind in **Abbildung 5** dargestellt.

6.4.3 Netzsystematik und Straßenkategorien

Für die Umsetzung von Anforderungen an Verkehrsqualität, Verknüpfungen oder Führungsformen ist es erforderlich, ein konsistentes, klassifiziertes und kategorisiertes städtisches Hauptstraßennetz auszuweisen, das mit seinen Maschen auch die Grenzen von funktionalen Stadtbereichen definiert. Mit diesem Ansatz ist auch eine Bündelung des Straßenverkehrs möglich, was der Erhaltung und Ausgestaltung der Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren dient und zur Verfestigung des Verkehrsflusses sowie zur Verminderung von Schleichverkehr beiträgt. Die dafür erforderlichen Kategorisierungen werden in Kapitel 5.4.2 beschrieben und sind als **Anlage 7** beigefügt.

Im Zuge der Systematisierung wurden die Hauptnetzelemente teilweise angepasst, wobei auf Grund der bestehenden topografischen, städtebaulichen und verkehrlichen Strukturen (auch der Gleise der Stadt-/Straßenbahn) kein neues Netz entstehen kann, sondern vielmehr das Bestandsnetz unter Berücksichtigung von Neu- und Umbaumaßnahmen sowie erkannten Defiziten angepasst wird. Berücksichtigt ist dabei auch die Verlegung der den 26 Ring querenden bzw. tangierenden Bundesstraßen B 6, B 97, B 170, B 172 und B 173 nach außerhalb des 26er Rings zur Umsetzung der Ziele des Luftreinhalteplanes. Voraussetzung dafür ist insbesondere der Lückenschlüsse im Dresdner Westen am Emerich-Ambros-Ufer. In Kombination mit den im Vorkapitel beschriebenen Maßnahmen im Straßennetz wurden für den Horizont 2025 auf Grundlage des Verkehrskonzepts 2003 (aktualisiert 2009, Plan 21) ein entsprechend kategorisiertes und klassifiziertes Straßennetz entwickelt und in **Abbildung 6 und 7** beschrieben.

Die einzelnen Veränderungen gegenüber Plan 21 des Verkehrskonzepts 2003 sind nummeriert (Abbildung 7) und in **Anlage 8** aufgelistet. Dabei wird auch auf einzelne Strecken eingegangen, deren Kategorien von bestimmten Trassenoptionen abhängig sind. Die Umstufungen der Bundesstraßen wurden dabei wie in Plan 21 des Verkehrskonzepts 2003 (aktualisiert 2009) vorgenommen.

6.4.4 Ruhender Kfz-Verkehr

Für den ruhenden Verkehr weist der Verkehrsentwicklungsplan vor allem strategische Maßnahmen aus, die in einzelnen, nahräumlichen Konzepten zu vertiefen sind. Der ruhende Verkehr in Dresden umfasst aber auch den Umgang mit Berufspendlern, touristischem Busverkehr und modalen Verknüpfungen (P+R). Der Luftreinhalteplan gibt zudem verbindlich vor, die bereits großteils umgesetzte flächendeckende Parkraumbewirtschaftung konsequent auf die gesamte Innenstadt (26er Ring) auszuweiten und das Bewohnerparken zu priorisieren. Maßnahmen des ruhenden Verkehrs sind im Rahmen des VEP die Folgenden:

- Flächenhafte Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum im 26er Ring und in weiteren Stadtbereichen sowie in den Ortsteilzentren zur Vermeidung von Verlagerungen in Wohnbereiche und Berücksichtigung des Bewohnerparkens mit entsprechender Berechtigung. Zzt. laufende Vorhaben beziehen sich auf Johannstadt Nord, Uniklinikum/ MPI, Schillerplatz, Innere Neustadt Ost, Innere Neustadt West, Südvorstadt und Südvorstadt Ost. Zudem sind zu prüfen: u. a. Friedrichstadt, Kesselsdorfer Straße, Mickten, Schillerplatz/ Körnerplatz.
- Moderate aber kontinuierliche Anpassung von Parkgebühren in öffentlichen Bereichen unter Berücksichtigung der ÖPNV-Kosten für Park and Ride mit dem Ziel einer besseren Erreichbarkeit, höherer Verfügbarkeit und der möglichen Rückgewinnung von Straßenraum - ergänzend auch Prüfung der Effekte einer moderaten Anpassung der Verwaltungsgebühren für Bewohnerparkausweise.
- Führung des Parksuchverkehrs weitgehend im Hauptnetz (Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen) unter Nutzung des dynamischen Parkleitsystems und der prioritären und dynamischen Einbindung von bestehenden und neu zu errichtenden Park+Ride-Plätzen und den dortigen ÖPNV-Verbindungen (siehe auch 6.6.8).
- Prüfung und ggf. Umsetzung einer wegweisenden (ggf. dynamischen) Beschilderung bereits von den Autobahnen A4 und A17 zu bestehenden P+R-Plätzen bzw. neu zu errichtenden Anlagen "vor" dem Erreichen des 26er Rings (P+R im Bereich Kemnitz/ Cotta/ Hamburger Straße, P+R im Bereich Hansastraße/ Großenhainer Straße).
- Einordnung von Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum und Entwicklung eines Verfahrens, wie diese Stellplätze kostendeckend und wettbewerbsgerecht vergeben und betrieben werden können.
- Im Einzelfall und beschlussgestützt administrative Unterstützung von Investoren bei der Einrichtung von stadtraumverträglichen, kleinteiligen Quartiersgaragen durch Flächenfreihaltungen in der Bauleitplanung in Bereichen mit hohem Bewohnerparkdruck und nach Ausschöpfung aller Maßnahmen der Bewohnerbevorrechtigung (z. B. Hechtviertel, Äußerer Neustadt), um gleichzeitig durch Umgestaltungen im Straßenraum Attraktivität und Nahmobilität zu verbessern.

- Sicherung des Kurzzeitparkens für Einkauf/ Versorgung sowie für ggf. erforderliche Hol- und Bringfahrten (z.B. von/zu Bahnhöfen, Schulen, Kitas, Gesundheitseinrichtungen, Seniorenbegegnungsstätten) in nähräumlichen Konzepten.
- Abbau teilaräumlicher Defizite im ruhenden Verkehr auf Basis vertiefender Untersuchungen, insbesondere in Stadtteilen mit starkem Entwicklungsdruk (z. B. im Bereich Südstadt/ HTW/ TUD, Nöthnitzer Straße (Entwicklungsgebiet der TUD), Wilsdruffer Vorstadt, Innere Neustadt, Leipziger Vorstadt).
- Berücksichtigung des Parkverhaltens von Reisebussen und Stadtrundfahrten in der Verkehrsorganisation in touristischen Bereichen (Innenstadt, Loschwitz, Äußere Neustadt, Innere Neustadt u. a.) mit dem Ziel der Minimierung der Belastung für die Bewohnerinnen und Bewohner.
- Sicherung der Nutzbarkeit der vollen Kapazität des Busparkplatzes Pieschener Allee an der Marienbrücke besonders auch in saisonalen Spitzenzeiten (an diesem Standort derzeit häufige Beschränkung der Nutzung durch Zirkus und Volksfeste).
- Inhaltliche Vertiefung und Fortschreibung des bestehenden P+R-Konzeptes in Verbindung mit aktuellen, empirischen Pendleranalysen der Verkehrsströme und der Verkehrsmittelwahl zu einem integrierten Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept (siehe Kapitel 5.6) unter Berücksichtigung von bestehenden regionalen Pendlernetzwerken, Ansätzen zu Parken und Mitnehmen⁹ und der Fortschreibung der P+R-Maßnahmen (siehe auch **Abbildung 14**) zu P+R, auch vor dem Hintergrund des geplanten Entfalls des P+R-Platzes Bühlau).

Eine Darstellung mit bestehenden bzw. zu prüfenden Bereichen mit Anwohner- und Gebührenparken in **Abbildung 8** beigefügt.

6.4.5 Verkehrsberuhigung

Bereits heute sind 94 % des Dresdner Straßennetzes verkehrsberuhigt. In Gebieten, die aufgrund des räumlichen Gesamteindrucks (z. B. überbreite Straßenräume) nur schwer als Bereiche mit verkehrsberuhigenden Regelungen erkennbar sind, sollten gestalterische Maßnahmen (z. B. Baumpflanzungen) oder organisatorische Maßnahmen diese Situation verbessern. Zudem sind punktuell verstärkte Aktivitäten zur rechtlichen Durchsetzung der Verkehrsberuhigung erforderlich.

⁹ Ein Teilkonzept zu P+M im Zuge des LRP wird im Juni 2013 erwartet.

Zu solchen Maßnahmen gehören z. B. städtebaulich gestaltete Einfahrtsbereiche mit Einbauten, Aufpflasterungen, Einordnung von Straßenrandparken oder Engstellen. Die notwendigen Gestaltungsprinzipien sollten nach konsistentem Muster entwickelt werden, aber auch eine Anpassungsmöglichkeit an die jeweiligen nahräumigen Verhältnisse enthalten. Auf verkehrstechnische Regelungen sollte in diesen Straßenräumen nach Möglichkeit vollständig verzichtet werden.

Weitere wichtige Maßnahmen der Verkehrsberuhigung beziehen sich auf die touristisch (und damit wirtschaftlich) wichtigen zentralen Stadtbereiche rund um Semperoper, Zwinger, Schloss und Frauenkirche, die vor allem vom Umweltverbund angebunden werden sollen. Die erkannten Defizite hier müssen insbesondere durch Verkehrsberuhigung angegangen werden. Dazu gehören:

- Sperrung der Augustusbrücke für individuellen Kfz-Verkehr zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit insbesondere für den Fußgängerverkehr und Gäste der Stadt – die damit eintretenden Verkehrsverlagerungen von ca. 5.500 Kfz/ Tag betreffen großräumig alle Dresdner Brückenstandorte und sind verträglich abwickelbar,
- Verstärkte Verkehrsberuhigung in touristisch besonders wichtigen Bereichen (u. a. Schlossplatz, Theaterplatz, Sophienstraße, Taschenberg, Terrassenufer, Seestraße, Schillerplatz/ Körnerplatz) durch angepasste bauliche und organisatorische Maßnahmen zur Minderung bestehender verkehrlicher Konflikte und Unverträglichkeiten durch eine hohe Zahl querender Fußgängerinnen und Fußgänger, die zudem häufig Gäste und damit weitgehend ohne Ortskenntnis sind,
- Freihalten von Laufachsen von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Sicherung notwendiger Sichtbeziehungen und
- Vermeidung von touristischem Busverkehr durch Wohngebiete.

Bereiche, die sich für eine Systematisierung und Eingliederung in die bestehenden Tempo-30-Zonen eignen, sind in **Abbildung 9** dargestellt. Für den Wirkungsbereich des beschlossenen verkehrlichen Rahmenplans „Äußere Neustadt“ ist eine Umwandlung von bestehenden Tempo-30-Zonen in Tempo-20-Zonen vorgesehen.

Weitere Maßnahmen der Verkehrsberuhigung sind aufgrund der übergreifenden Themenstellung den Kapiteln zu zentralen stadträumlichen Maßnahmen (6.9.2) sowie zum Fußgängerverkehr (6.8) zugeordnet worden.

6.5 Wirtschaftsverkehr

Der Sicherung bzw. Verbesserung der Erreichbarkeit im Kfz-Verkehr insbesondere für den Wirtschaftsverkehr wird durch die Verankerung in den Leitzielen¹⁰ ein hohes Gewicht gegeben.

Durch die erheblichen Auswirkungen des Lkw-Verkehrs auf die Stadtverträglichkeit insbesondere durch die Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Straßenbelastung kommt der Betrachtung des straßengebundenen Güterverkehrs innerhalb städtischer Verkehrskonzepte eine besondere Bedeutung zu.

In Dresden wird bereits mit Erfolg ein Lkw-Führungskonzept praktiziert, welches das Ziel hat, zur Vermeidung der negativen Auswirkungen den Lkw-Verkehr soweit wie möglich auf das Lkw-Vorrangnetz zu verlagern.

Dies ist mit einer darauf bezogenen Wegweisung und der Implementierung in Navigationssystemen für Lkw zu forcieren. Auch der Lkw-Stadtplan und Hinweise auf der Internetpräsenz der Stadt Dresden tragen dazu bei.

Im Rahmen der Umsetzung des Luftreinhalteplans wurde eine Beschränkung von Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht in wesentlichen Siedlungsbereichen der Stadt erlassen und die Zufahrt nur auf Quell- und Zielverkehr sowie Wohnmobile mit Ausnahme bei Autobahnumleitungen beschränkt. Problematisch ist allerdings, dieses Verbot wirkungsvoll zu kontrollieren. Dazu sind vermehrte – auch symbolische – Anstrengungen erforderlich.

Zudem sollten durch gezielte „Awareness-“ (zu Deutsch Aufmerksamkeits-) Kampagnen auf eine „intelligente Citylogistik“ hingewirkt werden, die möglichst viele unnötige Transportwege vermeidet, das optimale Verkehrsmittel wählt und gezielt auf eine Zusammenfassung von Lieferungen/Abholungen hinarbeitet. Dadurch können Ressourcen gespart, Emissionen gemindert und die Transportkosten gesenkt werden. Zur Koordination und Vermarktung kann die Einrichtung eines „Round Table Citylogistik“ gute Beiträge leisten.

Zur Sicherung der Ziele des Wirtschaftsverkehrs wird im VEP eine Vielzahl an Maßnahmen zur Umsetzung empfohlen:

- Kontinuierliche Fortschreibung des bestehenden Lkw-Führungskonzeptes Dresden sowie Ergänzung um ein fortgeschriebenes Schwerverkehrskonzept (Schwerlasttransporte) in Rückkopplung mit der Gewerbeflächenentwicklung (Gewerbeflächenkonzept in Fortschreibung) und konkreten Anforderungen von Baulastträgern, Verkehrsorganisation, Stadtgestaltung, Wirtschaftsförderung u. a.,

- Installation und Weiterentwicklung einer Software für das Lkw-Routing im Rahmen von privat-öffentlichen-Projekten (private-public-partnership – ppp) für gängige Navigationssysteme in Kooperation mit Nachbarkommunen und Kreisen (onboard-Navigationstechnik),
- Abwicklung des Lkw-Verkehrs auf kurzen Wegen durch möglichst autobahn- und stadtnahe Gewerbeanlagen als auch Schaffung von attraktiven Anbindungen im ÖPNV und Radverkehr für Beschäftigte sowie Kundinnen und Kunden dorthin,
- Gestaltung des Güterbahnhofs Friedrichstadt und Stärkung des Logistikstandort mit trimodalem GVZ (Güterverteilzentrum Bahn, Straßenbahn, Lkw) als Garant für die Anbindungen im Wirtschaftsverkehr per Bahn und Sicherung noch bestehender industrieller Anschlussbahnhäfen,
- Erhalt der Elbe als Bundeswasserstraße 1. Ordnung (Klasse Va) mit dem Alberthafen als trimodaler Schnittstelle,
- Sicherung von Anschlussbahnhäfen für gewerblich-industrielle Standorte, um die Erreichbarkeit per Bahn noch offen zu halten.

Durch neue Straßennetzelemente mit Lkw-Eignung wird die Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr gesichert und ausgebaut. Gleichzeitig wird das Lkw-Vorrangnetz erweitert. Dazu sind folgende Ergänzungen und Änderungen im Straßennetz (siehe auch Kapitel 6.4.2) vorgesehen:

- Querspange Sporitz zwischen Gewerbegebiet Sporitz und der B 172 östlich von Großluga – damit entsteht eine direkte Erreichbarkeit der B172 und der AS Heidenau der A17 aus dem interkommunalen Gewerbegebiet heraus,
- Neubau der S 177 - Nutzung der S 177 in Rossendorf als Direktanbindung an die Autobahn sowie in Richtung Radeberg,
- Bau der Anschlussstelle Weixdorf – Verbindung der AS mit dem Gewerbegebiet Promigberg,
- Ausbau der Königsbrücker Straße Nord und Stauffenbergallee West - Verbindung der Lkw-Routen,
- Verbesserte Anbindung von Radebeul und der Gewerbegebiete in Radebeul-Ost an die A4, wobei derzeit eine Linienbestimmung nicht vorliegt – Ziele sind dabei u. a. die Entlastung der Rankestraße und die konfliktfreiere Erreichbarkeit der A4 von den Gewerbegebieten aus,
- Ausbau der Hamburger Straße und des Emerich-Ambros-Ufers – damit Verlegung und Verknüpfung des Lkw-Vorrangnetzes möglich,
- Direktanbindung der Fabrikstraße an die Rampen der Nossener Brücke und ggf. Anpassung des B-Plans 101 bzgl. des Ausbau der Hofmühlenstraße – Rücknahme der Tharandter Straße aus dem Lkw-Vorrangnetz und Verbindung mit den Gewerbestandorten an der Rosenstraße,

¹⁰ Leitziele der verkehrlichen Entwicklung der Landeshauptstadt Dresden, Beschluss SR/ V0811/ 10 vom 24.3.2011

- Neubau der B6n OU Cossebaude – Entlastung der Ortslage Cossebaude/ Wasserschutzgebiet Stausee,
- Neubau der S 84n bis Meißen als 3. BA– Anbindung an das interkommunale Gewerbegebiet in Kötitz – Entlastung der Meißner Straße in Radebeul,
- Neubau der S 191 – Verbindung gewerblicher Ziele aus dem Dresdner Südosten/ Dohnaer Straße auf direktem Weg, Entlastung in Goppeln,
- Durchbindung der Fröbelstraße bis zur Rosenstraße – Verbesserung der Anbindung des Lkw-Verkehrs an die Coventrystraße und die A17, zudem Flächenvorhaltung für eine Verbindung bis zur Bayerischen Straße.

Die Bahnquerung Liebstädter Straße und die Anbindung der Tiergartenstraße wären verkehrstechnisch für Lkw nutzbar, sollen aber erst nach einer entsprechenden Evaluierung in das Lkw-Führungskonzept einbezogen werden.

Alle räumlich darstellbaren Maßnahmen sind in der **Abbildung 10** dokumentiert. Anpassungen im Vorrangnetz sind dabei immer von der Realisierung der entsprechenden Maßnahmen abhängig.

6.6 Öffentlicher Personennahverkehr

6.6.1 Vorbemerkungen

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische oder regionale Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Beförderung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu garantieren. Im Stadtgebiet Dresden müssen dazu geeignete und aufeinander abgestimmte Übergänge zwischen schienengebundenem Nah- und Fernverkehr sowie dem regionalen und lokalen Straßenbahn/ Stadtbahn- und Busverkehr angeboten werden. Diese durchgehende Beförderung bedient gleichermaßen lokale, regionale und kreisübergreifende Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Fahrtzwecke. Der Anspruch auf einen attraktiven ÖPNV ergibt sich dabei sowohl aus der Daseinsvorsorge als auch aus der deutlich besseren Stadt- und Umweltverträglichkeit des ÖPNV im Vergleich zum Kfz-Verkehr. Aufgrund der vorhandenen Nachfrageumfänge sind die Berufspendler- und Ausbildungsverkehre von besonderer Bedeutung. Daraus ergeben sich folgende Herausforderungen:

- Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit,
- Stärkung der Verbindungsfunctionen,
- Bereitstellung ausreichender Beförderungskapazitäten auf nachfragestarken Relationen,
- langfristige Sicherung der ÖPNV-Finanzierung.

Der ÖPNV in Dresden ist zu mehr als 70% nutzerfinanziert. Der Anteil der Nutzerfinanzierung liegt damit im üblichen Rahmen vergleichbarer Großstädte mit einem attraktiven Angebot und vergleichsweise hoher ÖPNV-Nutzung. Da die Nutzerfinanzierung den Aufwand nur zu einem großen Teil, jedoch nichtvollständig abdeckt, ist auch der Dresdner ÖPNV auf Zuschüsse angewiesen, die wiederum Gegenstand politischer Diskussionen sind. Auf Grund der politisch gewollten weiter ansteigenden Nachfrage, dem prognostiziertem Wachstum der Stadt und voraussichtlich weiter steigender Energiepreise wird der Zuschussbedarf des ÖPNV tendenziell weiter zunehmen. Allein der Erhalt der heutigen ÖPNV-Qualität stellt bereits eine große Herausforderung dar und Bedarf konzertierter Maßnahmen zur Sanierung und Modernisierung von Betriebsmitteln, Infrastruktur und Zugangsstellen.

Aufgabe des VEP ist es daher, aufzuzeigen, dass durch eine ausreichende finanzielle Absicherung der Leistungsangebote des ÖPNV ein hoher Nutzen für das gesamte Verkehrssystem und für die Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger entsteht. Besondere Nutznießer sind Auszubildende, Berufstätige, Touristinnen und Touristen, Familien, alte Menschen und Bevölkerungsgruppen, die nicht bzw. nicht regelmäßig auf Fahrrad oder Pkw zurückgreifen können.

In den letzten Jahren hat auch der Aspekt der Barrierefreiheit an Bedeutung gewonnen. Besonders durch die Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention in deutsches Recht und die damit in Zusammenhang stehende Regelung in §8 (3) des novellierten PBefG, bis zum 01. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV herzustellen, hat sich der Handlungsbedarf erheblich verstärkt. Derzeit sind nur 45 % der Dresdner Haltestellen tatsächlich barrierefrei. Besonders wichtig für die Barrierefreiheit ist die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Infrastruktur. Angesichts verschiedener Anbieter im ÖPNV sind hier verbindliche Standards erforderlich, durch Form und Größe auch Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenraumes haben können. Haltebuchten im Busverkehr werden allein aus Platzgründen wegen des zu erreichenden Anfahrwinkels nur in Ausnahmefällen möglich sein. Kaphaltestellen werden sich deshalb verstärkt zur Regellösung entwickeln.

Auch die Forderungen aus der EU-Rahmengesetzgebung und des Personenbeförderungsgesetzes nach mehr Transparenz bei Beauftragung und Finanzierung des ÖPNV werden zukünftig auch in Dresden eine stärkere Rolle spielen.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Mängelanalyse und auf einigen bereits seit geraumer Zeit in Dresden diskutierten Planungsüberlegungen wurde ein Maßnahmenpaket mit dem Ziel entwickelt, dieses innerhalb des VEP zu prüfen und weiterzuentwickeln. Grundgerüst der Weiterentwicklung und Förderung des ÖPNV als eine der tragenden Säulen des Umweltverbundes sind das Straßenbahn/ Stadtbahnprogramm 2020, Maßnahmen im SPNV und im Busverkehr gemäß der Stadtratsbeschlüsse seit 2003 sowie Maßnahmen von Bund, Freistaat Sachsen und VVO als Sowieso-Maßnahmen (siehe Kapitel 6.2). Dies sind im Einzelnen:

- Anpassungen im Busnetz (Linien 64 und 74) im Zuge der Eröffnung der Waldschlößchenbrücke (Durchbindung der Linie 64 über die Elbe ab 2013) und veränderte Führung im Bereich Striesen über Augsburger Straße/ Tittmannstraße),
- viergleisiger Ausbau und Trennung S- u. Fernbahn auf der Strecke Dresden-Neustadt - Coswig inkl. S-Bahn-Takt-Verdichtung der Linien S1 auf 15 Min. in der Hauptverkehrszeit, barrierefreien Haltestellen und barrierefreier Neugestaltung aller Haltepunkte mit Verlegung des S-Bahn-Haltepunkts Trachau,
- Straßenbahn/ Stadtbahnstrecke Löbtau – Strehlen mit Anpassungen von Infrastruktur und Angebot sowie Aus- und Umbau im Straßennetz und an Haltestellen sowie Ausbau des Verknüpfungspunkts am Haltepunkt Strehlen,
- Stadtbahnstrecke Bühlau – Weißig mit Anpassungen von Infrastruktur und Angebot,
- neue Zentralhaltestelle auf der Kesselsdorfer Straße (bisher Haltestelle Tharandter Straße) mit Kfz-Zufahrtsbeschränkung der Kesselsdorfer Straße östlich der Reisewitzer Straße,
- Straßenbahn/ Stadtbahnstrecke Johannstadt – Plauen mit Anpassungen von Infrastruktur (u. a. Budapester Str.) und Fahrplanangebot sowie Aus- und Umbau des umgebenden Straßennetzes unter Beibehaltung bestehender Kapazitäten,
- S-Bahn-Haltepunkt Bischofsplatz.

Die Attraktivität des ÖPNV ist in erster Linie durch eine gute Erschließungsqualität bestimmt. Je kürzer der Weg zur Haltestelle ist und je häufiger diese bedient wird, umso leichter ist der Zugang zum ÖPNV. Damit kann gleichzeitig ein Beitrag zu einem günstigen Reisezeitverhältnis im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsmitteln wie etwa dem Pkw geleistet werden.

Der Nahverkehrsplan¹¹ sieht folgende Mindeststandards der Erschließung vor (vgl. *Tabelle 2*):

Einzugsbereich der Haltestellen

Es besteht der Anspruch, das gesamte bebaute Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden mit den in *Tabelle 2* genannten Einzugsbereichen der Haltestellen vollständig zu erschließen. Demnach sollte das kommunale ÖPNV-Netz in Dresden von jedem Gebiet der Stadt aus in maximal 300 bis 400 m Luftlinie erreichbar sein. Für Haltepunkte des SPNV wird ein Erschließungsradius von ca. 600 m angesetzt (vgl. *Tabelle 2*).

Gebietskategorie	Bus	Straßen-/ Stadtbahn	SPNV
hohe Nutzungsdichte	300 m	300 m	600 m
mittlere Nutzungsdichte	300 m	400 m	600 m
geringe Nutzungsdichte	300 m	400 m	600 m

*Tabelle 2: Fußläufige Einzugsbereiche von Haltestellen in der Stadt Dresden
(Quelle: Nahverkehrsplan VVO 2011)*

¹¹ Nahverkehrsplan Oberelbe des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) vom 10.10.2011

Bedienungshäufigkeit

Tabelle 3 zeigt die geforderte Anzahl Linienfahrten pro Stunde und Richtung, differenziert nach Verkehrszeiten. Der Tagesverkehr (Tag) umfasst die Zeit von 6.00 bis 19.00 Uhr (Montag – Freitag), die Schwachverkehrszeit (SVZ) die Zeit von 22.30 bis 5.00 Uhr (Montag – Sonntag) und die Nebenverkehrszeit (NVZ) alle übrigen Zeiten außerhalb der Tages- und Schwachverkehrszeit.

Gebietskategorie	Tag	Nebenverkehrszeit	Schwachverkehrszeit
hoher Nutzungsdichte	≥ 12 F/h	≤ 6 F/h	1 - 4 F/h
mittlere Nutzungsdichte	≥ 6 F/h	≥ 3 F/h	≥ 1 F/h
geringe Nutzungsdichte	≥ 1 F/h	≤ 1 F/h	ohne Takt

Tabelle 3: *Bedienungshäufigkeit in der Stadt Dresden*
(Anzahl Linienfahrten pro Stunde und Richtung,
Quelle: Nahverkehrsplan VVO 2011)

Bedienungszeitraum

Der Bedienungszeitraum beschreibt die Anzahl Stunden pro Tag, an denen Haltestellen im Stadtgebiet Dresden durch den ÖPNV bedient werden sollen (vgl. Tabelle 4).

Gebietskategorie	Bedienungszeitraum
hoher Nutzungsdichte	24 Stunden
mittlere Nutzungsdichte	24 Stunden
geringe Nutzungsdichte	20 Stunden

Tabelle 4: *Bedienungszeitraum für Haltestellen in der Stadt Dresden*
(Quelle: Nahverkehrsplan VVO 2011)

Beförderungsgeschwindigkeit

Der Nahverkehrsplan fordert, Straßenbahn/ Stadtbahn und Bus in der Stadt Dresden beschleunigt zu führen, und gibt als Zielwerte die folgenden systembezogenen Geschwindigkeiten an: Straßenbahn/ Stadtbahn: 21,4 km/h, Bus 22,4 km/h (entsprechende Zielwerte für den Regionalverkehr finden sich im Nahverkehrsplan). Eine Beschleunigung kann durch räumliche Trennung (verschiedene Straßen, eigener Bahnkörper) und/oder funktionell (LSA-Beeinflussung) erreicht werden.

Die vorgenannten Zielwerte bzw. Mindeststandards gelten auch für den VEP. Vor diesem Hintergrund sind im VEP Maßnahmen in folgenden Bereichen vorgesehen:

- Allgemeine Verbesserung von Zuverlässigkeit, Komfort und Reisegeschwindigkeit,
- Bauliche Maßnahmen (Haltepunkte) bei S-Bahn/ SPNV,
- Bauliche Maßnahmen (Strecken und Haltepunkte) im Straßenbahn/ Stadtbahnverkehr,
- Angebotsverbesserungen Straßenbahn/ Stadtbahn,

- Angebotsverbesserungen Bus,
- Regionale Anbindungen mit Straßenbahn/ Stadtbahn als weitere Maßnahme,
- Regionale Anbindung mit Straßenbahn/ Stadtbahn als Flächenvorhaltung.

Alle Maßnahmen des VEP zum ÖPNV sind in der **Abbildung 11** dargestellt. Sie werden unterschiedlichen Maßnahmenbereichen zugeordnet und in den folgenden Kapiteln aufgeführt. Auf ergänzende Maßnahmen im Bereich intermodaler Angebote wie z. B. Bike+Ride wird in Kapitel 4.3.6 vertieft eingegangen.

6.6.2 Konzeptionelle Maßnahmen

Die Entwicklung des ÖPNV ist nicht nur von der Stadt Dresden zu beeinflussen. In die Förderung von Infrastrukturvorhaben sowie in die Finanzierung von ÖPNV-Fahrzeugen war in der Vergangenheit auch der Freistaat Sachsen intensiv eingebunden.

Da der Kostendeckungsgrad des kommunalen ÖPNV in Dresden mit über 70 % zzt. noch erfreulich hoch ist, können verbleibende Defizite zzt. noch durch den steuerlichen Querverbund innerhalb der städtischen Holding TWD ausgeglichen werden. Die finanzielle Leistungsfähigkeit der Stadt Dresden ist damit jedoch erschöpft. Gerade deshalb sind externe Zuschüsse des Freistaates besonders für die weitere Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen (Straßenbahn/ Stadtbahn, Bus) notwendig. Zudem erfordert die verträgliche Abwicklung der regionalen Pendlerverkehre nicht nur innerhalb der Stadt Dresden, den schienengebundenen Verkehr (SPNV und Straßenbahn/ Stadtbahn) sowie den regionalen Busverkehr weiter zu stärken und die entsprechenden Regionalisierungsmittel dafür auch zukünftig bereitzustellen. In diesem Zusammenhang spielen auch Fragen des Ausbaus der nördlichen Bahnbindung eine Rolle, da hier infrastrukturelle Engpässe entstanden sind.

Neben den bereits erwähnten Herausforderungen im Rahmen der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit bis 2022 ergeben sich weitere Herausforderungen aus den in der Stadt Dresden stark steigenden Schüler- und Auszubildendenzahlen. Die erwarteten Entwicklungen im Schülerverkehr müssen bei den Maßnahmenvorschlägen zur Netzgestaltung und Fahrplanung ebenso berücksichtigt werden wie bei der Finanzierung des Nahverkehrs in Stadt und Region Dresden.

Die Weiterführung bzw. Ergänzung attraktiver ÖPNV-Tickets für Besucherinnen und Besucher, P+R-Nutzende, ältere Menschen und Familien erfordert Finanzierungsspielräume, die im Zuge der Budgetverhandlungen mit den betroffenen Aufgabenträgern ausgehandelt werden müssen. Auch dem möglichen Entfall des Semestertickets für Studierende sollten innovative Alternativen gegenüber gestellt werden. Politisch diskutiert und im Rahmen der Bewertungsprozesse des VEP als sinnvoll erachtet wird auch eine um die Geringverdiener erweiterte, preisgünstige Mobilitätsoption wie z. B. das Sozialticket.

Weiterhin sind die besonderen Anforderungen von Frauen und Kindern an die Gestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen, um einem Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen entgegenzuwirken. Auch muss den Bedürfnissen aller Nutzerinnen und Nutzer im Hinblick auf zuverlässige, leistbare, sichere und leicht zugängliche Verkehrsmittel entsprochen werden. Auch dem unterschiedlichen Nutzungsverhalten von Frauen und Männern im Hinblick auf Mobilitätsintensität und Verkehrsmittelwahl sowie verfügbares Einkommen, Betreuungsaufgaben oder Arbeitszeiten ist verstärkt Rechnung zu tragen

Zudem entstehen durch die Vielzahl von 5 ÖPNV-Aufgabenträgern in der Region Dresden (Stadt Dresden, Landkreise Bautzen, Meißen und Sächsische Schweiz-Osterzgebirge für den straßengebundenen ÖPNV sowie der Verkehrsverbund Oberelbe für den SPNV) bei den erforderlichen Abstimmungen an den Schnittstellen nicht unerhebliche Reibungsverluste, die durch verstärkte kooperative Ansätze beseitigt werden könnten.

Der ÖPNV repräsentiert auf absehbare Zeit den mit deutlichem Abstand größten Anteil der Elektromobilität in Dresden. Deshalb ist dort die Umstellung auf regenerative Energien besonders sinnfällig, um so die Abhängigkeit von den Energiepreisen zu verringern und die Klimafreundlichkeit weiter zu erhöhen.

6.6.3 Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeiten

Durch die verbesserte Beförderungsqualität infolge einer kontinuierlichen Modernisierung des Fahrzeugparks sowie durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards kann die Attraktivität des ÖPNV weiter gesteigert werden. Hierzu gehört der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen. Die Anschluss sicherung, zuverlässige Versorgung der dynamischen Fahrgastinformationssysteme mit Ist-Daten sowie eine innovative LSA-Steuerung fördern nochmals die Tür-zu-Tür-Reisegeschwindigkeit für die Nutzenden und den Komfort. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen innerhalb des VEP vorgesehen:

- Optimierung der Lichtsignalanlagen für die Beschleunigung des ÖPNV an Knotenpunkten mit schlechter Verkehrsqualität mit dem Ziel, eine Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit der Straßenbahn/ Stadtbahn zu erzielen. Dazu gehören:
 - eine ÖPNV-Priorisierung nach Fahrplanlage,
 - die zeitgerechte LSA-Freigabe (nur solange, wie erforderlich)
 - die Berücksichtigung von Fußgängerzuläufen und ÖPNV-Anschlüssen

Die ÖPNV-Priorisierung bzw. zeitgerechte Signalfreigabe betrifft insbesondere folgende Knotenpunkte:

Albertplatz, Ammon/ Freiberger Straße Straße, Bautzner/ Rothenburger Straße, Georgplatz, Könneritz./ Jahnstraße, Könneritzstraße/ Ostra-Allee, Könneritz/ Schweriner Straße, Lennéplatz, Nürnberger Platz, Pirnaischer Platz, Rathenauplatz, Schillerplatz, Schlesischer Platz, Schweriner/ Löbtauer Straße, Straßburger Platz, Tharandter/ Kesselsdorfer Straße, Tolkewitzer/ Kretschmerstraße, Wasaplatz, Weißenitz/ Friedrichstraße und Weißenitz/ Jahnstraße.

Dabei sind die Belange aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer hinsichtlich von Verhältnismäßigkeit und Sicherheit zu prüfen und auch ergänzende Maßnahmen im Umfeld einzubeziehen.

- Verstärkte Nutzung echtzeitbasierter Fahrgastinformation zur Anschluss sicherung, zur Prognose der Halteposition und zur Verkürzung von Umsteigewegen,
- Barrierefreier Standard bei Zugängen, Umsteigestellen, Fahrzeugen und Informationsübermittlung sowie Weiterführung der Bemühungen zum Electronic-Ticketing,
- Weiterführung der Flottenmodernisierung von Bus und Straßenbahn/ Stadtbahn, um Einsatzkosten und Emissionen zu vermindern (insbesondere im Busbereich hinsichtlich der Luftreinhaltung).

6.6.4 Bauliche Maßnahmen im Bereich S-Bahn und SPNV

Im SPNV/ S-Bahn-Verkehr, der insbesondere die Verbindung in die Region und die Erreichbarkeit der Stadt Dresden aus dem Umland sicherstellt, sind im Interesse einer weiteren Angebotsverbesserung neue Haltepunkte und Taktverdichtungen empfehlenswert:

- Umsetzung der S-Bahn-Haltepunkte Bischofsplatz, Albertstadt (Linie S2) und Nossener Brücke (Linie S3), die als „Sowieso-Maßnahme“ bereits fest eingeplant sind und barrierefreie Ausstattung des HP Dresden-Industriegelände (Aufzüge),
- Ergänzende Realisierung zweier S-Bahn-Haltepunkte im Bereich
 - Königsbrücker Landstraße (Linie S2, Umsteigepunkt Stadtbahn/ S-Bahn insbesondere bei Verlängerung der Straßenbahn/ Stadtbahn nach Ottendorf-Okrilla bzw. Königsbrück, siehe Kapitel 6.6.5)
 - Richard-Strauss-Platz (Linien S1 und S2 wegen Andienung Stadion und Entwicklungsbereich Nürnberger Platz/ HTW, siehe Abbildung 21)
 - Umsetzung dieser Haltepunkte jeweils nach Inbetriebnahme der Haltepunkte Bischofsplatz, Albertstadt und Nossener Brücke,
- Bedienung der linkselbischen Bahnstrecke Dresden – Coswig über Friedrichstadt im 30-min.-Takt in Überlagerung mit bestehenden und zusätzlichen Regionalverkehrsangeboten,

- Ausbau der Nordanbindung auf der regionalen Bahnstrecke Richtung Bischofswerda durch eine Systematisierung weitgehend bestehender Angebote (S-Bahn, RB/ RE) zu einem regelmäßigen attraktiven Takt (teilweise drittes Gleis erforderlich) und einer Elektrifizierung,
- Bau des Verknüpfungspunkts Dresden-Cotta im Zuge des Ausbaus der Hamburger Straße.

Aus **Abbildung 12** werden die Verbesserungen in der Raumerschließung und die angestrebten Angebotsverdichtungen deutlich. Maßnahmen, die bereits durch geltende Stadtratsbeschlüsse abgesichert sind, und ihre Erschließungswirkungen werden in Blau dargestellt, VEP-Maßnahmen und ihre Erschließungswirkungen in Rot.

6.6.5 Verbesserungen bei Straßenbahn/ Stadtbahn und Stadt-/ Regionalbus

Die nachfolgende Aufstellung zeigt die vorgeschlagenen Maßnahmen des VEP im Straßenbahn/ Stadtbahn- und Busverkehr. Sie sind zusätzlich in **Abbildung 11** grafisch dargestellt und stehen unter dem Vorbehalt der ggf. erforderlichen Absprache mit benachbarten Aufgabenträgern sowie planrechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Prüfungen:

Haltestellen Straßenbahn/ Stadtbahn und Busverkehr

- Definition und Aktualisierung von wichtigen Maßen und Abständen für Haltestellen von Bus und Straßenbahn/ Stadtbahn zwischen Baulastträger und Verkehrsunternehmen unter dem Aspekt der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022.
- Sukzessiver barrierefreier Umbau bisher nicht-barrierefreier Haltestellen (mit Fortschreibung des Standard-Haltestellen-Projekts).

Straßenbahn/ Stadtbahn

- Anforderungsgerechte Verdichtung des Angebots im Straßenbahn/ Stadtbahnnetz durch geeignete Maßnahmen wie:
 - eine nachfrageorientierte und wirtschaftlich tragfähige Angebotsverdichtung (z. B. durch Linienüberlagerung oder Taktverdichtung auf unter 10 Minuten),
 - Einsatz breiterer Fahrzeuge (verbunden mit dem entsprechend erforderlichen Gleisachsabstand von 3 m),
 - das Fahren in Doppeltraktion mit 60 m-Zügen auf ausgewählten Strecken,
 - die Einrichtung neuer Linien im Zuge des Stadtbahnprogramms 2020, um den anstehenden verkehrlichen, demografischen und umweltseitigen Herausforderungen gerecht zu werden.
- Straßenbahn/ Stadtbahnbau in der Relation Tiergartenstraße – Gruna – Striesen – Blasewitz als Ersatz für Buslinie 61. Dadurch verbessert sich auch die Anbindung des Wissenschafts-

standorts Dresden-Ost an die Straßenbahn/ Stadtbahn. Die Maßnahme ergänzt die neue Straßenbahn/ Stadtbahnstrecke Löbtau – Strehlen (vgl. Stadtbahnprojekt 2020) und ist erst nach deren Umsetzung sinnvoll. Aufgrund der städtebaulichen und straßenräumlichen Situation sind innovative bauliche und gestalterisch hochwertige Lösungen erforderlich. Zudem muss eine Variantenbetrachtung zur Linienführung den bestehenden Korridor konkretisieren.

- potenzielle Nutzung der Bahnbindung vorhandenen Bahntrasse nach Königsbrück für eine Straßenbahn-/ Stadtbahnbindung von Ottendorf-Okrilla (ggf. auch Königsbrück) über Hermsdorf nach Dresden bei gleichzeitiger Entlastung der Bahntrasse zwischen Klotzsche und Dresden-Neustadt.

Stadtbus

- Durchbindung der Buslinie 64 über die Waldschlößchenbrücke (nach deren Verkehrswirksamkeit 2013) und Anpassung der Linienführung zur verbesserten Erschließung im Bereich Tittmannstraße sowie Verbesserung der Erschließung am Jägerpark durch Linie 74,
- Einrichtung eines Fern- und Regionalbusbahnhofs am Hauptbahnhof (ZOB) mit Anbindung an alle Verkehrssysteme und insbesondere auch den Bahnverkehr am Hauptbahnhof,
- Nachfrageabhängige Verdichtung der Busangebote der Linie 94 von Cossebaude bis Cotta und Prüfung einer Vermeidung von Parallelverkehr mit der Straßenbahn/ Stadtbahn,
- Neues Busangebot im 60-Min.-Takt zwischen Cossebaude und Radebeul über Elbbrücke Niederwartha in Abstimmung mit dem Landkreis Meißen,
- Durchbindung der Zschertnitzer Straße für Bus, Rad und Fußgängerverkehr zur Verbesserung möglicher tangentialer Busverbindungen z. B. entlang der Nöthnitzer Straße mit dem sich dort weiter entwickelnden Campusgelände der TU.

Regionalbus

- Verbesserung der regionalen Busanbindung von Moritzburg und Bannewitz durch Verkürzung der Reisezeit und eine Taktverdichtung zur Verkehrsspitze,
- Prüfung von direkten, über die Autobahn geführten Regionalbusverbindungen zu autobahnnahen Gemeinden ohne attraktive ÖPNV-Anbindung nach Dresden (z. B. Nossen, Radeburg u. a.). Die Prüfungen könnten im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans erfolgen.

Flächenvorhaltung

- Flächenvorhaltung für eine Straßenbahn/ Stadtbahntrasse Gompitz – Kesselsdorf sowie
- Flächenvorhaltung für alle beschlossenen Straßenbahn/ Stadtbahnoptionen, die nicht Bestandteil der VEP-Maßnahmen sind (dies betrifft auch den Standort einer Umweltbrücke

Ostragehege für ÖPNV, Rad und Fuß, deren Umsetzung bis 2025 nicht realistisch ist - die Verbindung soll deshalb zunächst durch eine Fährverbindung hergestellt werden).

Die Maßnahmen im Straßenbahn/ Stadtbahn- und Stadt-/ Regionalbusverkehr sind ebenfalls in **Abbildung 11** dargestellt, die Erschließungswirkungen der VEP-Maßnahmen können **Abbildung 12** entnommen werden.

6.6.6 Maßnahmen im Fernbus-Liniенverkehr

Durch die Liberalisierung des Fernbusverkehrs wird dieser mittelfristig weiter an Bedeutung gewinnen. Um attraktive, sichere und verkehrlich integrierte Abfahrtsstellen zu schaffen und gleichzeitig die verkehrlichen Belastungen durch Busverkehr zu minimieren, sind Angebotsumfang, Perspektiven und Bedürfnisse des Fernbuslinienverkehrs in die Aktualisierung des Reisebuspark/-leitsystems zu integrieren. Auch Fragen der Erreichbarkeit im ÖPNV und der Barrierefreiheit sind hier mit zu erörtern, da es sich auch um Schnittstellen mit dem ÖPNV handelt.

Der momentane Zustand der Abfahrtsstellen nationaler und internationaler Fernbusse am Hauptbahnhof (ohne Haltekanten, ohne Aufstellräume und ohne Ausstattung) ist verkehrlich und stadtplanerisch unhaltbar. Der zu beobachtende Trend der Diversifizierung der Abfahrtsstellen privater Anbieter (Elbpark, Bahnhof Neustadt) ist Ausdruck dieser desolaten Situation. Deshalb wird die Einrichtung eines Fern- und Regionalbusbahnhofs am Hauptbahnhof (ZOB) wird weiterhin als sehr wichtig angesehen. Kostenseitig wurde die Umsetzung des ZOB ohne weitere hochbauliche Anlagen auch in der Maßnahmebewertung berücksichtigt. Es ist zu prüfen, wie diese vereinfachte Lösung durch stärkere private oder öffentliche Beteiligung aufgewertet werden kann.

Wichtig ist auch die intermodale Einbindung des ZOB als intermodale Schnittstelle und der Bezug des ZOB zum Hauptbahnhof. Mit letzterer ist die enge Verknüpfung durch einen in bisherigen Planungen vorgesehenen niveaufreien Bahnsteigzugang im westlichen Bereich der Bahnsteighalle in Verbindung mit dem „Königspavillon“ verbunden.

6.6.7 Wichtige ÖPNV-Schnittstellen

Eine wichtige Komponente für die Qualität des ÖPNV sind die Schnittstellen bzw. Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln des ÖPNV. Ziel ist es, hier die Umsteigezeiten und -wege möglichst kurz und attraktiv zu gestalten.

Abbildung 13 zeigt den Bestand und die Entwicklung wichtiger ÖPNV-Schnittstellen im VEP. In Abhängigkeit von der Verkehrsbedeutung der Schnittstellen ist hierbei folgende Kategorisierung verwendet worden:

- Kategorie 1:
zentraler Verknüpfungspunkt (Fernverkehr mit SPNV/ÖPNV, SPNV mit ÖPNV, übrige Verknüpfungspunkte mit derzeit ≥ 5.000 Umsteigenden¹² pro Tag),
- Kategorie 2:
wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit derzeit 2.000 bis unter 5.000 Umsteigenden pro Tag,
- Kategorie 3:
wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt an Straßenbahn-Endästen innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit Verknüpfung zu Busverkehr sowie Standorte P+R.

Aus den Maßnahmen des Handlungskonzepts (beispielsweise durch Netzerweiterung bei Straßenbahn/ Stadtbahn oder neue Haltepunkte der S-Bahn) ergeben sich **neue Verknüpfungspunkte**:

- Albertstadt (neuer HP der S-Bahn),
- Bischofsplatz (neuer HP im Zuge S-Bahn-Ausbau S1),
- Fetscherstraße/ Pfotenhauer Straße (Straßenbahn/ Stadtbahn und neue Busverbindungen über die Waldschlößchenbrücke),
- HP Dresden-Cotta (Ausbau der Stadtbahn-Haltestelle zur Verknüpfungsstelle, auch Angebotsverdichtung Zug),
- Königsbrücker Landstraße (neuer HP der S-Bahn),
- Nossener Brücke (neuer HP der S-Bahn),
- Richard-Strauss-Platz (neuer HP der S-Bahn).
- Weißig (Stadtbahnausbau). und Verknüpfung Bus)

Durch die Netzerweiterung bei Straßenbahn/ Stadtbahn oder durch die Angebotsverdichtung im regionalen Schienen- und Busverkehr wird die **Bedeutung folgender bestehender Haltestellen** auch als Umsteigepunkte deutlich zunehmen, was in der Gestaltung zu berücksichtigen ist.

- Altpieschen/ Pieschener Winkel (in Verbindung mit einer ggf. neuen Fährverbindung zum Ostragehege),
- Bergmannstraße (wegen Umordnung Busnetz im Zuge Waldschlößchenbrücke),
- C.-D.-Friedrich-Straße (wegen Straßenbahn/ Stadtbahnausbau),

¹² Quelle: Direktwegumlegung für DVB-interne Umsteigende sowie Übersteigende zu anderen Verkehrsunternehmen nach Verbunderhebung 2011 an einem mittleren Werktag

- Chemnitzer Straße (wegen Straßenbahn/ Stadtbahnausbau)
- Fetscherplatz (wegen Straßenbahn/ Stadtbahnausbau),
- HP Dresden-Strehlen (wegen Straßenbahn/ Stadtbahnausbau),
- HP Dresden-Trachau (wegen S-Bahn-Ausbau mit Verlegung des HP),
- Nürnberger Platz (wegen Straßenbahn/ Stadtbahnausbau),
- S-Bahn Dresden-Plauen (wegen S-Bahn und Straßenbahn/ Stadtbahnausbau),
- Sachsenallee (wegen Straßenbahn/ Stadtbahnausbau),
- St.-Benno-Gymnasium (wegen Straßenbahn/ Stadtbahnausbau),
- Stauffenbergallee (wegen S-Bahn-Ausbau),
- Technische Universität (wegen Straßenbahn/ Stadtbahnausbau in Verbindung mit Stadt- und Regionalbusverkehr),
- Waldschlößchen (Neubau Waldschlößchenbrücke mit Anpassungen im Busnetz).

Die vorgenannten wichtigen ÖPNV-Schnittstellen sind in **Abbildung 13** dargestellt. Es sollte zudem geprüft werden, ob sich Schnittstellen des ÖPNV als Carsharing-Standorte eignen und dort geeignete Flächen zur Verfügung stehen. Hinweise zu **Bike+Ride** befinden sich in Kapitel 6.7.4 sowie in Abbildung 17.

6.6.8 Park+Ride

Aus Sicht der Nutzenden verknüpft Park+Ride (P+R) die Vorteile des individuellen Kraftfahrzeuges als Zubringerverkehrsmittel mit der schnellen, sicheren und bequemen Beförderung im ÖPNV. Aus der Sicht der Stadt Dresden soll P+R insbesondere dazu dienen, das Straßennetz von Zielverkehr zu entlasten und dadurch Kapazitätsengpässe abzubauen sowie Lärm- und Schadstoffbelastung in der Stadt Dresden zu vermindern. Andererseits sind die Kosten für einen P+R-Platz pro Nutzenden relativ hoch, u. a. weil der Fahrzeugumschlag auf P+R-Plätzen meist sehr gering ist.

Das bestehende P+R-Konzept in Dresden soll deshalb zu einem integrierten Pendler- und Besucherkonzept weiterentwickelt werden, einschließlich der dafür dringend benötigten empirischen Analysen. Dabei muss vermieden werden, Verkehre aus dem Umland bis an den Stadtrand von Dresden oder sogar bis in die Nähe des Stadtzentrums zu führen. Regionale Verkehre sollen vielmehr wohnortnah zu einer P+R-Anlage am nächstgelegenen Bahnhof geführt werden. Hier besteht ein wichtiger Ansatz für interkommunale Kooperation, besonders an den bestehenden Bahnachsen Richtung Coswig/ Meißen, Pirna, Freital/ Freiberg, Radeberg/ Bischofswerda sowie Königsbrück.

Für die Stadt Dresden bestehen trotz der erforderlichen regionalen Ausrichtung der P+R-Strategie Handlungsbedarf auf dem Stadtgebiet, die besonders einer besseren Abwicklung des Einkaufs- und Veranstaltungsverkehrs und weniger dem Berufs- und Ausbildungsverkehr dienen.

Da die AS Dresden-Neustadt eher selten für Fahrten in die City genutzt wird, dort jedoch bereits ein großer P+R-Platz mit 190 Stellplätzen eingerichtet wurde und zudem eine gute und direkte ÖPNV-Anbindung besteht, sollte geprüft werden mit welchen Maßnahmen eine verbesserte Nutzung zu erreichen ist.

Im Nordosten (Bühlau) und Norden (Klotzsche/ Langebrück) sind die P+R-Anlagen mit unter 100 Stellplätzen oft vollständig ausgelastet bzw. bereits überlastet. Da aktuell der sehr gut angenommene P+R-Platz in Bühlau überbaut werden soll, sollten zeitnah ergänzende Flächen gefunden werden. Auch die entlang der geplanten Straßenbahn/ Stadtbahnstrecke nach Weißig neu entstehen. P+R-Anlagen tragen (in begrenztem Maß) zur Entlastung des Blauen Wunders und der Bautzener Landstraße/ Bautzener Straße vom Kfz-Verkehr bei.

Im Bereich Klotzsche kann dennoch die Erweiterung des vorhandenen P+R-Angebotes sinnvoll sein. Besondere Vorteile ergeben sich hier aus der attraktiven Taktüberlagerung (S-Bahn S2, Regionalbahnen und Regionalexpress-Bahnen), die weiter außerhalb nicht gegeben ist.

Stark diskutiert werden auch weitere P+R-Angebote im Bereich der Zufahrten von der A4 in den Bereichen AS Hellerau und AS Altstadt. Während Angebote von der AS Hellerau aus strukturellen Gründen derzeit als wenig zielführend angesehen werden, ist im Bereich der AS Altstadt insbesondere durch die Veranstaltungsverkehre zum Ostragehege ein stark freizeitorientiertes Angebot ergänzend zum „klassischen“ P+R sinnvoll.

Innerhalb des Pendler- und Besucherkonzeptes der Stadt Dresden sollten folgende Bereiche bzgl. einer Neuanlage oder Erweiterung von P+R-Plätzen mit **hoher Priorität** untersucht werden:

- Bühlau/ Weißig
- Kemnitz/ Cotta/ Friedrichstadt
- Klotzsche/ Industriegelände.

Darüber hinaus besteht Untersuchungsbedarf in:

- Niederwartha/ Cossebaude
- Coschütz/ Zschertnitz
- Niedersedlitz/ Zschachwitz
- Weixdorf/ Grenzstraße

Die bereits bzgl. des ruhenden Verkehrs beschriebene Prüfung und ggf. Umsetzung einer wegweisenden (ggf. dynamischen) Information von den Autobahnen A 4 und A 17 zu bestehenden P+R-Plätzen bzw. zu neu zu errichtenden Anlagen "vor" dem 26er Ring unterstützt die Wirksamkeit von Park+Ride auch im Fernverkehr.

Das bestehende P+R-Konzept ist bislang primär auf Berufspendler ausgerichtet, sollte aber durch die beschriebenen Ansätze zukünftig noch besser auch für den Veranstaltungsverkehr nutzbar sein (z. B. Großveranstaltungen im Ostragehege, Messen, Sportveranstaltungen, Stadtfeste, Striezelmarkt, verkaufsoffene Sonntage usw.).

Auf Grund der möglichen Substitution von Verkehrsleistungen im ÖPNV durch nahe an Dresden liegenden P+R-Plätze sollte das P+R-Verhalten Gegenstand des Monitorings und der Evaluation im VEP sein (vgl. Kap. 5.9).

Abbildung 14 zeigt die bestehenden Anlagen, potenzielle Standorte an Haltestellen von S-Bahn und Straßenbahn/ Stadtbahn sowie die Bereiche mit Untersuchungsbedarf.

6.6.9 Fähren und Bergbahnen

Die bestehenden Fähren sind wichtige Elemente, um insbesondere im Fuß- und Radverkehr aber auch im Kfz-Verkehr möglichst kurze Wege ohne Umwege und Reisezeitverlängerungen zu gewährleisten. Alle bestehenden Dresdner Fährstandorte sind zu sichern. Der Fährbetrieb in Dresden muss aber angesichts der Bedeutung des Dresdner Landschaftsraumes für die Stadt, der besonderen Erlebbarkeit und der Situation „Stadt und Leben am Fluss“ auch stärker unter qualitativen Gesichtspunkten gesehen werden.

Im Vergleich zu den Folgen von Brückenverbindungen wird deutlich, dass es gerade die nahräumliche Wirkung der Fährstandorte ist, die es ermöglicht, direkte Verbindungen ohne negative verkehrliche Wirkungen herzustellen. Dabei liegen deren Kosten selbst bei geringerem Kostendeckungsgrad weit unter denen von Brückenverbindungen.

Im VEP Dresden wird als Maßnahme im Fährbereich die die Prüfung und Einrichtung einer neuen Fährverbindung zwischen Ostragehege und „Pieschener Winkel“ (Altpieschen) mit entsprechender Zuwegung als Vorstufe einer erst deutlich nach 2025 denkbaren Brückenverbindung für ÖPNV, Rad und Fuß empfohlen. Die Einrichtung einer solchen Fährverbindung sollte dabei unter dem Aspekt innovativer, kostengünstiger Betriebskonzepte als ein Beitrag zur gezielten Entlastung des Dreyßigplatzes geprüft werden.

Die Notwendigkeit dieser Fährverbindung ergibt sich aus den Impulsen der Stadtentwicklung im Ostragehege, der Friedrichstadt und im Stadtentwicklungsgebiet Kaditz sowie im Bereich der Pieschener HafenCity. Auch das steigende Besucheraufkommen der Messe Dresden und deren nur einseitige Erreichbarkeit im ÖPNV und im Kfz-Verkehr mit teils großen Rückstaueffekten unterstreichen die Sinnhaftigkeit einer solchen Fährverbindung.

Der Standort am Pieschener Winkel/ Altpieschen ermöglicht zudem die sehr gute Verknüpfung mit 3 Straßenbahn/ Stadtbahnlinien (Linien 4, 9 und 13) sowie mit dem rechtsseitigen Elberad- und -wanderweg.

Zählungen während des Probetriebs einer Fähre am weniger günstigen Standort Moritzburger Straße nach Ende des Evangelischen Kirchentages 2011 haben ein höheres Fahrgastaufkommen ergeben, als auf der bereits bestehenden Fähre in Niederpoyritz. Der Einrichtung einer Fährverbindung kommt auch deshalb hohe Bedeutung zu, weil der Bau einer Fußgängerbrücke (Stand 12/2012) eher kritisch eingeschätzt wird (Beauflagungen, Umweltschutz, Höhenentwicklung, Kosten usw.).

Die Bergbahnen haben sowohl im Alltagsverkehr als auch im touristischen Verkehr ihre Berechtigung und sollen deshalb in der heutigen Form gesichert werden. Optimierungen sind anlagenseitig bei der Radmitnahme sowie allgemein bei der tariflichen Einbindung denkbar.

6.7 Radverkehr

Der VEP Dresden 2025plus soll der wachsenden Rolle des Radverkehrs gerecht werden. Er kann allerdings kein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept ersetzen, da die dafür erforderliche klein- teilige Bearbeitungstiefe hier nicht erreicht wird. Im Bereich Radverkehr wird sich der VEP deshalb auf:

- konzeptionelle Maßnahmen (z. B. der Verkehrssicherheit)
- baulich-organisatorische Kernaussagen für Bereiche mit dringendem Handlungserfordernis
- ein Netz von Radkorridoren
- Prinzipien für Radabstellanlagen in Kernbereichen
- Schnittstellen mit dem ÖPNV (Bike+Ride) und
- Innovationsansätze

konzentrieren. Diese Grundlagen sollen bezüglich einer weiteren nahräumlichen Durcharbeitung als Aufgabenstellung für das gesamtstädtische Radverkehrskonzept und weiteren vertiefenden Untersuchungen dienen. Der Nationale Radverkehrsplan mit seiner Netzmethodik kann für das zu erstellende Radverkehrskonzept Teil der methodischen Grundlage sein.

6.7.1 Konzeptionelle Maßnahmen

Für eine Verbesserung des Radklimas in der Stadt und als Voraussetzung für bauliche Maßnahmen mit hohem Nutzen sind verschiedene konzeptionelle Ansätze im Radverkehr zielführend:

- verstärkte Konzentration auf Verkehrssicherheit und richtliniengerechte Gestaltung von Radwegen und Knotenpunkten, umfeldgerechte Geschwindigkeitsregelungen und Berücksichtigung von Kapazitätsgrenzen durch steigende Nachfrage,
- Etablieren einer konzertierten Kampagne, das Radfahren auf Gehwegen planerisch zu vermeiden und dies StVO-gerecht konsequent durchzusetzen (Gehwege weitgehend ohne Radverkehr als Planungsprinzip, mit Einzelfallprüfung und entsprechender Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde, Berücksichtigung im Radverkehrskonzept)
- sinngemäße Umsetzung des Radverkehrskonzepts Innenstadt aus dem Jahr 2007 sowie die Aktualisierung von ausgewählten Maßnahmen und Ansätzen,
- Erarbeitung und Realisierung eines integrierten Radverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt unter Einbeziehung der Vorgaben des VEP 2025plus, des bestehenden Radverkehrskonzeptes Innenstadt 2007 und den bestehenden Nord/ Süd bzw. Ost/ West-Routen,
- Stärkung der/des Radverkehrsverantwortlichen, sodass nicht nur die kommunale Radverkehrsstrategie offensiv bei allen Planungsprozessen vertreten werden sondern zusätzlich die starke Förderung des Fuß- und das Radverkehrs als primäres Aufgabenziel verfolgt werden kann.

Die langfristige Flächenvorhaltung ist für folgende Bereiche erforderlich:

- Trassensicherung von Teilen der ehemaligen Übigauer Güterbahn für eine Radverbindung Junge Heide - Forststraße (Radebeul) - Kaditzer Flutrinne - Elbe als Ergänzung des rechtsseitigen Elberad- und -wanderweges in Kooperation mit der Stadt Radebeul,
- Flächenvorhaltung für den Bau einer Fußgänger- und Radverbindung an der Westseite des Hauptbahnhofs zur Verbindung der Südvorstadt mit der Prager Straße/ Reitbahnstraße,
- Flächenvorhaltung für eine Elbquerung als Umweltbrücke (Fuß/ Rad/ ÖPNV) zum Ostragehege im Bereich Kötschenbroder Straße als dauerhafte Alternative zu einer Fähre.

6.7.2 Baulich-organisatorische Maßnahmen

Auf Grundlage der konzeptionellen Ansätze sind die nachfolgenden baulichen Maßnahmen im Sinne einer Förderung des Radverkehrs in der Verkehrsentwicklung wichtig:

- Prüfung und bedarfsgerechte Errichtung strassenbegleitender Radverkehrsanlagen oder Schutzstreifen an Hauptverkehrsstraßen unter Berücksichtigung von Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten, ruhendem Verkehr, Leistungsfähigkeit und Sicherheit (siehe auch Anlage 7), z. B. auf folgenden Straßen:
 - Am Walde, Antonstraße, Bautzner Straße/ Bautzner Landstraße, Dresdner Straße/ Meißner Landstraße Cossebaude, Fetscherstraße, Franz-Liszt-Straße/ Wasastraße/ Lockwitzer Straße, Gerok/ Blasewitzer/ Loschwitzer Straße, Große Meißner Straße/ Köpckestraße, Hansastraße/ Schlesischer Platz/ Hainstraße, Kesselsdorfer Straße, Königsbrücker Straße, Magdeburger Straße/ Bremer Straße, Schäferstraße, Schillerplatz/ Körnerplatz/ Grundstraße, Stauffenbergallee, Strehlener Straße., Stübelallee (Richtung Straßburger Platz), Zellescher Weg (Beidrichtungsradwege) – in Umsetzung befinden sich derzeit Albertbrücke/ Sachsenplatz, Schandauer/ Borsbergstraße und Teile der Bautzner Straße.
- Prüfung der bestandsnahen Umgestaltung ausgewählter vierstreifiger Querschnitte zu überbreiten oder zweistreifigen Querschnitten mit Schutz- oder Radfahrstreifen bei überwiegender Beibehaltung der bestehenden Kapazitäten im Kfz-Verkehr an den Knotenpunkten - z. B. Bürgerweise/ Parkstraße, Winterbergstraße oder Wigardstraße.
- Abschnittsweiser Ausbau des Elberad- und -wanderwegs
 - zwischen Blauem Wunder und Albertbrücke (Ausbau des Bestandes und Trennung Fuß/ Rad linkselbisch, Oberflächenverbesserung Körnerweg rechtselbisch),
 - im Bereich Flutrinne Washingtonstraße (Alternative zur Trasse über den Elbpark) sowie
 - Entwicklung alternativer Führungen zur Entlastung bestehender Wege im Rahmen des Radverkehrskonzeptes.
- Komplettierung des Radwegs im "Grünzug Weißenitz" (derzeit Führung der Deutschlandroute D4 über Löbtauer Straße – Weißenitzstraße).
- Komplettierung des rechtselbischen Elberad- und -wanderwegs durch den Bau eines elbnahen, straßenfernen Weges zwischen Loschwitz und Pillnitz.
- Kurzfristige Verbesserungen der Radverkehrsbeziehungen am Postplatz z. B. zwischen Ostraallee und Wilsdruffer Straße sowie Marienstraße und Ostraallee durch minimale Anpassungen bei provisorischen Einbauten, Beschilderung und weiteren Einzelementen, um den Radverkehr zu kanalisieren und die Fußgängerbereiche zu schützen¹³.
- Einrichtung einer Fußgänger- und Radfahrerfähre zum Ostragehege im Bereich Altpieschen und Sicherung attraktiver Wegeanbindungen dahin (Vorstufe zu einer möglichen Brückenverbindung für ÖPNV, Rad und Fuß).

¹³ Erste Anregungen dazu: siehe Plan 2 aus Diplomarbeit Dipl.-Ing. Lisa Windelband, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, TU Dresden, 26. Juni 2012

- Umgestaltung bzw. Ertüchtigung wichtiger innerstädtischer Brückenköpfe für direkte Radanbindungen (z. B. Rampen und Querungen sowie Transport- und Schiebehilfen), insbesondere an der Marienbrücke und an den nördlichen Brückenköpfen von Augustus- und Carolabrücke.
- Ausstattung der Augustusbrücke mit ebenen Bereichen zur Führung des Radverkehrs im Straßenraum zur Konfliktvermeidung mit Fußgängerinnen und Fußgängern.
- Ausbau bzw. Ausweisung permanenter, sicherer und komfortabler Ausweichstrecken für den Elberad- und -wanderweg bei Veranstaltungen sowie bei Hochwasser in den Bereichen Altstadt/ Königsufer, Terrassenufer, Flutrinne im Ostragehege und Festplatz Marienbrücke - insbesondere die Strecken Leipziger Straße - Große Meißner Straße - Köpckestraße - Wiegardstraße - Carusufer - Bautzner Straße und Wilsdruffer Straße - Postplatz - Ostraallee - Magdeburger Straße - Bremer Straße - Hamburger Straße.
- Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs durch Öffnung von Einbahnstraßen, Beschilderung bzw. Durchfahrbarkeit von Sackgassen, bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen (Wegweisung und sichere sowie komfortable Alternativen).
- Sukzessive Anpassung aller bis dato nicht-richtliniengerechten Radverkehrsanlagen im Bestand auf Basis einer Prioritätenliste des zu erarbeitenden Radverkehrskonzeptes, insofern das finanziert und nicht durch Sanierungen abgedeckt ist bzw. im zu erarbeitenden Radverkehrskonzept auch gefordert wird.
- Ausbau der regionalen Anbindungen im Radverkehr entlang des Elbtals (Radebeul, Heidenau/ Pirna und auch Gemeinde Klipphausen mit den OT Wildberg, Constappel und Gauernitz) sowie nach Norden (Radeberg) und Süden (Bannewitz, Freital, Kesselsdorf/ Wilsdruff) durch Kooperation mit den Nachbarkommunen bei der Erarbeitung und Umsetzung von Radnetzkonzeptionen.

Ausgewählte, darstellbare Maßnahmen im Radverkehr sind als **Abbildung 15** beigefügt.

Im Rahmen des VEP wird vorgeschlagen, im Einklang mit der aktuellen Beschlusslage im Stadtrat das allgemeine Ziel einer Verbesserung der Ganzjahresnutzbarkeit wichtiger Elemente des Radnetzes unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und umweltseitiger Gesichtspunkte zu verfolgen. Dabei sind sowohl Fragen der Finanzierung als auch der praktischen Umsetzung weiter zu diskutieren. Zudem können auch kostenneutrale Maßnahmen wie (z. B. optimierte Ablageplätze für Räumgut außerhalb von Radnetzelementen und Rampen) bereits zu Verbesserungen bei der Ganzjahresnutzbarkeit führen. Der Themenkomplex bleibt vor dem Hintergrund der modalen Entwicklung (Trend zu mehr Radverkehr) sowie den Leitzielforderungen zur Radverkehrsförderung und zur Verkehrssicherheit weiter fachlich aktuell.

6.7.3 Radkorridore

Als auszuformende Grundlage für das Radverkehrskonzept wurde ein Netz wichtiger Radkorridore erarbeitet. Sie sollen vor allem einen verbindenden und bündelnden Charakter haben, der sich an den folgenden Strukturen orientiert:

- bestehende zentralräumliche Struktur der Stadt (nach InSEK und Zentrenkonzept),
- weitere Schwerpunkte des Wohnens,
- ausgewählte wichtige funktionale Ziele (Arbeit, Bildung, Kultur, Einkauf, Freizeit u. a.),
- Vernetzungen mit dem Umland im Elbtal sowie außerhalb des Elbtals sowie
- naturräumliche Strukturen (Topografie, Elbquerungen, Talbereiche).

Die Vorgaben des Verkehrskonzepts 2003 (Plan 25) wurden aufgegriffen und im Sinne einer konzeptionell-organisatorischen Vorarbeit für das Radverkehrskonzept Dresden aggregiert und angepasst fortgeschrieben. Konkrete Anlagetypen oder Straßenräume sowie Fragen der feinräumlichen Erschließung können auf Ebene des VEP noch nicht betrachtet werden. Allerdings ist anzumerken, dass für das Radnetz größtenteils auf bestehende Straßen und Wege sowie die beschilderten Hauptrouten (Nord-Süd/ Ost-West) zurückgegriffen werden muss, wenn der Radverkehr seine Stärke bei der nahräumlichen und direkten Verkehrsverbindung behalten soll.

Das Netz der Radkorridore Dresden ist als **Abbildung 16** beigefügt.

Das zu erarbeitende Radverkehrskonzept mit seinen Bestandteilen soll die Radkorridore weiter unterstützen und dabei weitere Rahmenplanungen wie z. B. das SachsenNetzRad und die Hochwasserschutzkonzepte einbinden. Das Radverkehrskonzept soll auch zeigen, auf welchen der dargestellten Radkorridore bei besonders hohem Nachfragepotenzial „Radschnellwege“ ausgewiesen werden könnten, die eine besonders attraktive Ausstattung aufweisen. Als Kriterien für „Radschnellwege“ werden international die folgenden Ansätze genutzt:

- ebene Oberflächen und attraktive Breiten,
- niveaufreie oder kreuzungsarme Führung in Verbindung mit festen Reisezeitanforderungen,
- grüne Welle für Radverkehr,
- Haltegriffe und Wartezeitanzeigen vor unvermeidbaren Knotenpunkten oder LSA,
- prioritärer Winterdienst,
- günstige Verknüpfungen mit dem weiteren Radnetz,
- ausreichend Abstellanlagen im Umfeld und wegweisende Beschilderung.

Als „Radschnellwege“ sollten u. a. die bestehenden Ost-West- oder Nord-Süd-Routen oder eine bahnparallele Achse aus Heidenau zum Stadtzentrum/ Elberad- und -wanderweg geprüft werden.

6.7.4 Radabstellanlagen und Schnittstellen mit dem ÖPNV (Bike+Ride)

Die Förderung intermodaler Angebote muss besonders die Schnittstelle Radverkehr/ ÖPNV betrachten, um hier Synergien zu nutzen (Mitnahmemöglichkeiten) aber auch den tatsächlichen Umstieg forcieren, um Kapazitätsprobleme der Fahrradmitnahme bei akzeptablen Kosten verringern zu können. Aber auch das zielnahe und sichere Abstellen von Fahrrädern ist für die Attraktivität des Gesamtsystems Fahrrad essentiell. Maßnahmen in diesem Bereich sind:

- Einrichtung von attraktiven und ausreichend dimensionierten Bike+Ride-Anlagen an den S-Bahn-Stationen und Bahnhöfen sowie Fahrradabstellanlagen an allen Stadtbahnhaltestellen und Endstellen (als Standard, von dem in begründeten Einzelfällen abgewichen werden darf), an Fähren sowie Bergbahnen – auch mit dem Ziel, aus Kapazitätsgründen Zubringer- und Abbringerfahrten per Rad zur Haltestelle gegenüber der Radmitnahme im ÖPNV zu fördern.
- Prüfung von Bike+Ride auch an wichtigen Busrouten.
- Umsetzung des Planungsprinzips zur Anordnung von Radabstellanlagen außerhalb des Verkehrsraums für Fußgänger und Sicherung einer ausreichenden Gehwegbreite auch für mobilitätseingeschränkte Personen.
- deutlicher Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr an öffentlichen Einrichtungen (Universitäten, Hochschulen, Bibliotheken), Kultureinrichtungen, Einkaufsschwerpunkten, Krankenhäusern, Freizeitzügen oder Bahnhöfen u. a. durch das zielnahe Aufstellen von einer ausreichenden Anzahl von Radbügeln sowie auch überdachter Anlagen und weiterer Serviceangebote (z. B. Helmfächer) auch unter Einbindung privater Betreiber und der lokalen Wirtschaft.
- Einführung eines flächendeckenden und systematischen Angebots von Leihräder in der Innenstadt, an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, Parkierungsschwerpunkten und ausgewählten Stadtteilzentren und tarifliche Einbindung in die P+R-Strategie bzw. den ÖPNV.
- Motivation von Arbeitgebern, im und am Standort Abstellanlagen sowie Serviceeinrichtungen für Radfahrerinnen und Radfahrer anzubieten sowie verstärkte Berücksichtigung von Radabstellanlagen als Vorgabe in der Bauleitplanung.
- Aufbau von Radstationen mit geeigneten Betriebskonzepten am Hauptbahnhof sowie am Bahnhof Dresden-Neustadt.

Bei der Umsetzung ist zu berücksichtigen, dass große Radabstellanlagen vor bestimmten Formen der Langzeitnutzung (Stichwort „Schrotträder“) geschützt werden müssen. Vermieterinnen und Vermieter und Besitzerinnen und Besitzer von Wohnimmobilien sollten zudem dazu angehalten werden, ausreichend viele, sichere und attraktive Radabstellanlagen im Wohnumfeld vorzuhalten.

In **Abbildung 17** sind Standorte von Bike+Ride nach Kategorien unter Berücksichtigung der Planungen im ÖPNV dargestellt. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden nicht alle Stadtbahnhaltstellen dargestellt.

6.8 Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr

Der Fußgängerverkehr ist die umwegempfindlichste Mobilitätsform. Für die Attraktivität Dresdens als Wirtschafts- und Tourismusstandort aber auch für die tägliche Mobilität der Bevölkerung ist der Fußgängerverkehr ein oft unterschätztes aber essentielles Element. Die Fragen des Fußgängerverkehrs sind stets verbunden mit Anforderungen an die Barrierefreiheit und damit auch an Inklusion, Demografiefestigkeit und Geschlechtergerechtigkeit von Mobilität. Insbesondere die seit 2009 in Deutschland verbindliche UN-Behindertenrechtskonvention setzt hier hohe Anforderungen, denen nicht nur der VEP Dresden 2025plus genügen muss sondern auf die bereits der:

- aktuell erarbeitete „Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention“,
- die Neuaufstellung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) bzw. die Nahverkehrsplanung im ÖPNV sowie
- die Umsetzung laufender Programme (z. B. das Gehwegprogramm des STA)

eingehen. Auf bestimmte städträumliche Defizitbereiche wie:

- Fußgängerübergang im Bereich Prager Straße/ Waisenhausstraße/ Dr.-Külz-Ring,
- Schillerplatz/ Körnerplatz sowie
- Neustädter Markt/ Augustusbrücke

wird zudem in Kapitel 6.9.2 eingegangen.

Aufgrund der Kleinteiligkeit der Maßnahmen im Fußgängerverkehr bestehen diese im VEP - bis auf bestimmte Ausnahmen durch besondere räumliche Problemlagen - aus strategischen und planerischen Anforderungen und Innovationen, die in der nahräumlichen Verkehrsplanung (z. B. durch verkehrliche Rahmenpläne oder teilräumliche Verkehrskonzepte) sowie im Zuge verkehrlicher Planungen und Anordnungen umgesetzt werden müssen. Eine Vielzahl dieser Maßnahmen ist bereits in vorliegenden (aber noch nicht umgesetzten) Konzepten wie den teilräumlichen Lärmaktionsplänen bereits benannt worden.

Konzeptionelle Maßnahmen

Konzeptionelle Maßnahmen sind Voraussetzung für effektive bauliche Maßnahmen. Von besonderer Bedeutung sind dabei Intensivierung, Fortführung bzw. Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Gleichberechtigte, flächenhafte und integrative Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum unter Berücksichtigung aktueller Vorgaben und einer Erhöhung von Qualität und Sicherheit (z. B. Beidseitigkeit der Anlagen bei entsprechender Baustruktur, ausreichende Breiten, Oberflächen und Sichtbeziehungen).
- Sicherung der Nahmobilität durch die Erarbeitung eines „Netzkonzepts Fußverkehr“ und Umsetzung bzw. Aktualisierung teilräumlicher Verkehrskonzepte¹⁴ mit besonderer Berücksichtigung von:
 - anforderungsgerechten Querungsstellen der Hauptverkehrsstraßen und Gleistrassen unter Berücksichtigung von Netzdichte und Ortsteilzentren,
 - der rechtlichen Sicherung von Durchwegungen in Stadtquartieren bzw. dem zeitnahen Ausbau bereits geplanter Durchwegungen (Durchgängigkeit von Gebieten für Fußgänger und Radfahrer als Standard weiterverfolgen).
- Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele wie Haltestellen, Bahnhöfe, Gesundheitseinrichtungen, Seniorenbegrenungsstätten, Verwaltungen, Schulen, Kitas, Bildungseinrichtungen, Kultureinrichtungen usw. durch ausreichende Dimensionierung und Gestaltung der Anlagen, Gehwegvorstreckungen sowie Schutz gegen ruhenden Kfz- und Verkehr.
- Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie von Personen mit Kinderwagen u. ä. bei Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen durch z. B. durchgehend erschütterungsfrei überrollbare Flächen auch auf den Zuwegungen zum ÖPNV oder den Elbfähren sowie Freihalten von Hindernissen wie abgestellten Fahrrädern sowie weiteren Einbauten.
- Verdichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr z. B. durch ausreichend breite Mittelinseln auf stark belasteten innerstädtischen Straßen (Abstand der Querungen in angebauten Bereichen ca. 200 m).
- Vermeidung langer Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an LSA, u. a. durch wartezeitoptimierte Signalisierung bei reduzierten Umlaufzeiten sowie die weitgehende Vermeidung von Anforderungstastern.
- Etablieren familien- und seniorenfreundlicher Ansätze zur Querungsgeschwindigkeit unter Ausnutzung des vollen Ermessensspielraums der jeweils aktuellen Richtlinien.
- Nutzung aktivierbarer „Dunkel-Dunkel-LSA“ für Fußgängerinnen und Fußgänger außerhalb von Knotenpunkten und Ausstattung von verkehrlich geeigneten LSA mit Alles-Grün-

¹⁴ derzeit liegen teilräumliche Verkehrskonzepte oder Lärmaktionspläne bereits für den 26er Ring, Striesen-Ost/Blasewitz, Äußere Neustadt und die Friedrichstadt vor – diese sind aber teilweise noch nicht beschlossen bzw. umgesetzt

Regelungen für den Fußgängerverkehr (siehe hierzu auch Kapitel 6.9.7 „Innovationen im Verkehrsbereich“).

- Vermeidung von Radfahren auf Gehwegen als Planungsprinzip entsprechend aktueller Richtlinien mit Anpassungen in den betroffenen Straßenräumen.
- Berücksichtigung der Belange von Fußgängerverkehr und behinderten Menschen bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen.

Baulich-organisatorische Maßnahmen

Die konzeptionellen Ansätze bei Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr können durch verschiedene bauliche Einzelmaßnahmen weiter unterstützt werden, wobei im Rahmen eines VEP nur größere Maßnahmen aufgeführt werden können:

- Einrichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung Albertstraße Höhe Archivplatz (Ritterstraße) und Rückbau der Überführung,
- Teilrückbau der Überführung Königsbrücker Straße/ Haltepunkt Industriegelände (Beschluss liegt vor) und Ausbau der Fußgängerquerung (ggf. auch für Radverkehr nutzbar).
- Realisierung der im Fußgängerkonzept Innenstadt benannten wichtigen Maßnahmeansätze für die Sicherheit von Querungen im Bereich Metzer Straße/ Hauptstraße, Palaisplatz und südliche Querung des Albertplatzes.
- Konfliktvermeidung bzw. -minderung zwischen Fußgängerverkehr und Radverkehr auf touristisch stark genutzten Brücken (Augustusbrücke, Blaues Wunder) durch attraktive Radverkehrsführungen bzw. -angebote außerhalb der Gehwegbereiche.
- Verbesserung der Querungen bzw. konsequente Verkehrsberuhigung in touristisch wichtigen Bereichen der inneren Altstadt (z. B. Augustusbrücke, Schlossplatz, Theaterplatz, Sophienstraße, Taschenberg, Terrassenufer, Seestraße) durch Prüfung und Umsetzung geeigneter baulicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen (z. B. auch Tempo 30) sowie Umgestaltung des Knotenpunktes Theaterplatz/ Terrassenufer und Verbesserung der Querungssituation.
- Prüfung ausgewählter Bereiche der Innenstadt und der Stadtteilzentren für eine barrierefreie Nutzung nach dem derzeit in Entwicklung befindlichen Ansatz von "Begegnungszonen":
 - Tempo-20-Zone mit besonderer Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Fußgängerquerungen, z. B. mit niedrigen Borden, guten Sichtbeziehungen, Verzicht auf LSA und Vorfahrtregelungen und weitgehend Rad-Mischverkehr im Straßenraum,
 - zudem besondere Berücksichtigung von Straßenbahnverkehr und den daraus erwachsenen Anforderungen.
- Freihalten von Laufachsen von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Sicherung notwendiger Sichtbeziehungen.

- Leichte Anpassungen der provisorischen Hochbeete am Postplatz, um den Radverkehr zu kanalisieren und die Fußgängerbereiche zu erweitern und zu schützen¹⁵.
- Weitere Verdichtung der Anbindungen des Elberad- und Gehweges an das Straßen- und Wege- genetz.

Soweit die genannten Maßnahmen im Fußgängerverkehr grafisch darstellbar sind, wurden sie in **Abbildung 18** übernommen.

6.9 Integrierte bzw. ressortübergreifende Maßnahmen

6.9.1 Stadtqualität und Verkehr

Der Gesamtprozess der Verkehrsentwicklungsplanung ist zwar in der Überlagerung aller Maßnahmen als integrierter Prozess angelegt. Einzelne Maßnahmen lassen sich allerdings bestimmten Verkehrsträgern zuordnen, da sie vor allem dort ihre Wirkungen entfalten. Die hier dargestellten Maßnahmen lassen sich aber keinem einzelnen Verkehrsträger zuordnen, sondern beschreiben multimodale, integrierte, qualitative oder raumbezogene Prozesse.

Die Stadtqualität ist ein äußerst heterogenes und umfassendes Themenfeld. Durch den Ansatz, Verkehr als dienendes Element der Stadtentwicklung zu definieren, konnten Maßnahmen beschrieben werden, die eine Schnittstelle zwischen Verkehrs- und Stadtraum und damit Verkehrs- und Stadtplanung schaffen. Eine besondere Rolle spielt dabei das „Leben mit Verkehr“ der in vertretbarem Maß und durch geeignete Mobilitätsformen Ausdruck einer lebendigen und prosperierenden Stadt ist. Als **konzeptionelle Ansätze** zur Umsetzung dieser Strategie sind geeignet:

- Rückgewinnung von durch ruhenden und fließenden Verkehr belegten Straßenräumen zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren,
- Erhöhung der Grünanteile in der Stadt im Rahmen von Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas unter Berücksichtigung des Straßenbaumkonzeptes aber auch unter Berücksichtigung der erforderlichen Breiten der Seitenräume für Fußgängerverkehr, Geschäftsnutzung oder Aufenthalt (z. B. durch Festsetzung von straßenbegleitenden Grünachsen).

¹⁵ Erste Anregungen dazu: siehe Plan 2 aus Diplomarbeit Dipl.-Ing. Lisa Windelband, Lehrstuhl für Verkehrs- und Infrastrukturplanung, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“, TU Dresden, 26. Juni 2012

- Umsetzung der baulichen und modalen Maßnahmen des Masterplanes Lärminderung sowie der bestehenden teilgebietlichen Pläne zur Lärminderung und zur Luftreinhaltung in Dresden, u. a. Tempo 100 zur Minderung von Emissionen auf der Autobahn A4 im Bereich von Siedlungsgebieten im Stadtgebiet.

Bei der Diskussion um den Zusammenhang von Stadtqualität und Verkehr ist auch die St.-Petersburger-Straße zu benennen. Mit der Entwicklung des Promenadenrings der Innenstadt sollen die immensen Trennwirkungen durch starke Verkehrsströme und enorme Raumwiderstände teilweise gemindert und die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Ein ggf. denkbarer kompakter Umbau der Verkehrsanlage (etwa von Carolaplatz bis Georgplatz) müsste jedoch vor dem Hintergrund der verkehrlichen Bündelungsfunktion zwingend mit der Wahrung der Leistungsfähigkeit für Kfz-Verkehr, ÖPNV und Radverkehr in der heutigen Größenordnung verbunden sein. Verkehrlicherseits besteht derzeit kein Anlass zum weiteren Umbau des Straßenzuges, weshalb der VEP auch keine entsprechende Maßnahme enthält.

Bisher in der Stadtentwicklung nicht ausreichend berücksichtigt sind Fragestellungen der mit hoher Nutzungsdichte durch Wohnen, Arbeiten oder Dienstleistung versehener **großstädtischer Magistralen**. Wie in der Analyse erwähnt (siehe Kapitel 2.2.4) hat Dresden bedingt durch die Kriegsschäden von 1945 eine Vielzahl seiner charakteristischen großen Straßenzüge verloren. In weiter außen liegenden Stadtteilen haben sich noch einige großstädtische Straßenräume erhalten, die aber durch hohe Verkehrsmengen und starke Belastungen des Umfeldes mit Lärm, Staub und Trennwirkung problematisch sind. Als solche „großstädtische Magistralen“ werden Straßen bezeichnet, auf die folgendes Muster zutrifft:

- Kategorie Hauptverkehrsstraße oder Hauptsammelstraße nach Flächennutzungsplan, Beiplan Verkehr,
- beidseitig direkt und mehrgeschossig angebaut (größtenteils geschlossene Bebauung) mit Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe und/oder Einzelhandel,
- Straßenbahn/ Stadtbahn in Mittellage (Bestand oder Planung),
- DTV >10.000 Kfz/ 24 h (Stand 2011),
- einheitliche Charakteristik auf mindestens 500 m Länge.

An diesen Magistralen ist auch langfristig von Verkehrsmengen auszugehen, die mit über 10.000 Kfz/ Tag auch absehbar nicht denen einer Wohnstraße entsprechen. Da in diesen Bereichen überwiegend keine Verlagerungsalternativen im Netz bestehen, wird dort auch in Zukunft das Prinzip „**Leben mit Verkehr**“ gelten. Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung ist es dabei, eine hohe Verträglichkeit zwischen allen Nutzungsansprüchen zu schaffen. Verbunden mit dem Vorteil hoher Erschließungsgunst im ÖPNV und der guten Versorgungssituation müssen innovative und zukunftsfähige Lösungen erarbeitet werden, die diese wenigen noch vorhandenen großstädti-

schen Straßenräume Dresdens sichern und sowohl für Handel und Gewerbe als auch für Wohnen attraktiv machen. Eine umfassende Verträglichkeit von Stadtqualität und Verkehr ist nur dann gegeben, wenn auch diese besondere Problemstellungen gelöst sind und eine Stadt sowohl ihr „Gesicht“ erhält und gleichzeitig die erforderliche Mobilität und eine umfeldgerechte Verkehrsabwicklung gewährleistet. Zu den Gestaltungsansätzen für großstädtische Magistralen gehören:

- eine attraktive Straßenraumaufteilung als Kompromiss zwischen verkehrlicher und räumlicher Funktion,
- intensive Begrünung und hochwertige Gestaltungen mit ortsüblichen Materialien,
- Gestaltung von lokalen, geschützten „Rückzugsbereichen“ (kleinteilige Aufenthaltsbereiche mit Sichtschutz, Begrünung und Sitzmöbeln),
- intelligente Nutzungskonzepte, die verkehrlichen Emissionen einbeziehen,
- Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs (Abstellen, Queren, ausreichende Breiten) sowie einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖPNV,
- Berücksichtigung von ruhendem Verkehr, Liefern und Laden,
- Sicherung der gewerblichen und dienstleistungsbezogenen Funktionen auch mit entsprechend dimensionierten Randbereichen,
- Maßnahmen der Lärmvorsorge und
- ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.

Dafür müssen Stadtentwicklungsplanung und Verkehrsplanung weiter dauerhafte Kooperationsprozesse forcieren und dabei stets externe verkehrs-, stadt- und freiraumplanerische Fachbeiträge einbeziehen. So sind diese verkehrlich integrierten Lagen langfristig und multifunktional zu erhalten bzw. zu entwickeln. Im Sinne von Leben mit Verkehr und Nutzungsverträglichkeit betrifft das u. a. folgende Straßen:

- Bautzner Landstraße zwischen Plattleite und Ullersdorfer Platz,
- Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Radeberger Straße (Teile derzeit im Bau)
- Blasewitzer Straße zwischen Fetscherstraße und Königsheimplatz,
- Borsbergstraße und Schandauer Straße zwischen Fetscherplatz, Pohlandplatz und Altenberger Straße (Teile derzeit im Bau)
- Großenhainer Straße zwischen Pestalozziplatz und Dorothea-Erxleben-Straße,
- Kesselsdorfer Straße zwischen Tharandter Straße und Julius-Vahlteich-Straße,
- Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee,
- Leipziger Straße zwischen Alexander-Puschkin-Platz und Rankestraße (umfassende Sanierung ist erfolgt) und
- Nürnberger Straße zwischen Nürnberger Platz und Chemnitzer Straße.

Teilweise betrifft die Fragestellung von Magistralen – bezogen auf andere bauliche Arrondierungen z. B. auch die Bereiche:

- Körnerplatz/ Schillerplatz,
- Altcotta,
- Mickten,
- Hubertusplatz,
- Trachenberger Platz,
- Fetscherplatz und
- Wasaplatz.

Zwar trifft auf diese Stadtplätze bzw. Knotenpunkte das Längenkriterium nicht zu, die Nutzungsproblematik und die verkehrlichen Konflikte sind hier aber in ähnlichem Maße vorhanden.

Zu erwähnen ist hier auch der Straßenzug Schäferstraße/ Schweriner Straße, obwohl hier die Blockränder teilweise nicht geschlossen sind. Im Zuge vorliegender Sanierungsplanungen soll dort die verkehrliche Bedeutung besonders im Kfz-Verkehr sinken. Eine solche Entwicklung erscheint aber unter Berücksichtigung erwartbarer Effekte im Verkehrsnetz derzeit als noch nicht absehbar.

Eine Darstellung der Bereiche großstädtischer Magistralen und der Plätze ist als **Abbildung 20** beigefügt.

6.9.2 Handlungsansätze für zentrale stadträumliche Defizitbereiche

Für die in **Anlage 3** in 3 Gruppen beschriebenen zentralen stadträumlichen Defizitbereichen (siehe dazu auch Kapitel 2.3) wurden mögliche Handlungsansätze beispielhaft entwickelt, die durch Anpassungen im Umfeld aber auch im Problembereich selbst die Defizite beseitigen oder zumindest mindern können.

In **Abbildung 19** sind alle Stadtbereiche mit besonderem Handlungsbedarf aufgrund verkehrlich-stadträumlicher Konflikte grafisch dargestellt. Dabei wurde in besagte 3 Gruppen unterschieden, wobei **Gruppe 1** die Bereiche beschreibt, die durch schon geplante bzw. beschlossene Maßnahmen abgedeckt werden und dabei eine Umgestaltung erfahren (siehe auch 6.2).

Für die 8 Bereiche der **Gruppe 2**, wo eine Verbesserung nur durch neue Maßnahmen zu erreichen ist, wurden im Zuge des VEP erste Planungsvorstellungen und Lösungsprinzipien entwickelt. Diese stehen unter einem planerischen und rechtlichen Vorbehalt. Sie müssen deshalb wei-

ter geprüft und entwickelt werden, enthalten aber wichtige Hinweise und Grundlagen aus Sicht der Verkehrsentwicklungsplanung. Die Entwicklung konkreter Handlungsansätze ist im Rahmen des VEP von Bedeutung, da auch eine zielkonträre Maßnahmenentwicklung denkbar ist. Diese sollte im Sinne der dem VEP zu Grunde liegenden verkehrlichen Leitziele und der erkannten stadträumlich-verkehrlichen Defizite aber vermieden werden. Da es sich hier um **erkannte zentrale Defizitbereiche** mit Beispielcharakter handelt, ist eine detailliertere Darstellung von Handlungsansätzen auch im Zuge eines strategischen Dokumentes wie des VEP angebracht.

Auf Grundlage verschiedener Abstimmungen sind mögliche Handlungsansätze für zentrale stadträumliche Defizitbereiche als **Anlage 9** beigefügt. Es handelt sich dabei um die Bereiche:

- 26er Ring/ Könneritzstraße/ Weißeritzstraße
- Dreyßigplatz/ Leipziger Straße
- Neustädter Markt/ Augustusbrücke
- Sophienstraße/ Theaterplatz/ Altmarkt
- Terrassenufer zwischen Steinstraße und Landtag
- Schillerplatz/ Körnerplatz/ Blaues Wunder
- Waisenhausstraße/ Dr.-Külz-Ring/ Prager Straße
- Wasaplatz/ Kreischaer Straße/ Rayskistraße.

Auch für die in **Gruppe 3** betrachteten Bereiche („weitere stadträumliche Defizitbereiche“) werden Handlungsansätze zum Abbau der erkannten Defizite in Anlage 9 beschrieben.

6.9.3 Verkehrstechnik und -management

Verkehrsinformations- und Verkehrsleitsysteme, wie das dynamischen Wegweisungssystem (Verkehrsleitsystem), das Verkehrsinformationssystem (Informationstafeln) und das dynamische Parkleitsystem können in hohem Maße dazu beitragen, den Kfz-Verkehr möglichst störungsfrei, sicher und auf möglichst kurzen Wegen zu führen.

Das Verkehrsinformationssystem beispielsweise zeigt den Autofahrenden auf 7 Displays aktuelle Informationen über Staus auf den Straßen sowie überfüllte Parkhäuser, Tiefgaragen und sonstige Parkplätze an. Weiterhin informiert es über mögliche Alternativen, z. B. staufreie Fahrtrouten, freie Parkplätze oder die Umsteigemöglichkeiten auf den ÖPNV an P+R-Plätzen. Displays in der Nähe eines P+R-Platzes zeigen deshalb auch immer die Abfahrtszeit der nächsten Straßenbahn/ Stadtbahn in Richtung Stadtzentrum an. Ziel ist es, die Autofahrenden so zu informieren, dass sie Fahrtroute, Fahrtziel oder sogar das Verkehrsmittel an die aktuell vorherrschende Verkehrssituation anpassen können. Das Verkehrsmanagementsystem VAMOS II in der 2. Ausbaustufe ist derzeit bereits in Umsetzung. Wichtiger Bestandteil ist das Elbebrückeninformationssystem EBIS mit zzt. 3 Standorten.

Die im Luftreinhalteplan geforderte Verstetigung des Verkehrsflusses an bestimmten Strecken unter Nutzung von Pförtner-LSA wird derzeit untersucht. Ziel ist die Entwicklung der dynamischen Verkehrsbeeinflussungssysteme hin zu einer optimierten, intermodalen Netzbeeinflussung, die auch ein flächendeckendes Baustellen- und Veranstaltungsmanagement sowie Hochwassersituationen umfasst.

Informationen über die aktuelle Position der ÖPNV-Fahrzeuge und ein kontinuierlicher Datenaustausch zwischen dem Betriebsleitsystem des ÖPNV und der LSA-Steuerungszentrale ermöglichen eine innovative LSA-Steuerung. Dabei werden aus Sicht des ÖPNV folgende Zielstellungen verfolgt:

- Fahrplanabhängige Bevorrechtigung des ÖPNV in mehreren Stufen (keine erhöhte Priorität bei Verfrühung, jedoch erhöhte Priorität bei Verspätung),
- LSA-seitige Unterstützung von dynamischen Anschlüssen (abhängig von der Fahrplanlage) zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und für eine verlässliche Halteplatzprognose,
- Geschwindigkeitsempfehlungen zur Realisierung energiesparender Fahrweisen und zur Vermeidung unnötiger Halte an LSA.

Weitere Bestandteile im Bereich Verkehrstechnik und -management sind:

- Der Bedarfsgerechte, integrierter Ausbau des Verkehrsmanagementsystems in Dresden und Entwicklung einer innovativen, langfristigen Finanzierungsstrategie für den Unterhalt der Verkehrsleit- und Informationssysteme.
- Die Umsetzung von strategisch erforderlichen Erweiterungen bestehender Managementkomponenten.
- der Ausbau der Steuerungssysteme an LSA im Bereich komplexer, überstauter Knotenpunktfolgen, auch unter Berücksichtigung von Pünktlichkeit und Umsteigebeziehungen im ÖPNV und der ÖPNV-Beschleunigung als erweiterte intermodale Verkehrsmanagementstruktur zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr.
- Die verstärkte Integration von Grünen Wellen im Sinne einer Verstetigung des Verkehrsablaufs unter Berücksichtigung intermodaler Effekte bei der LSA-Steuerung.
- Die verstärkte Berücksichtigung von wiederkehrenden Straßensperrungen durch Hochwasser andere Ereignisse nicht nur in der Verkehrslenkung sondern auch in den LSA-Steuerungen zur Vermeidung von Leistungsfähigkeitsdefiziten durch sich verlagernde Verkehrsströme.
- Die Einbindung der Bedürfnisse des Radverkehrs in telematische Steuerungen sowie in Verkehrsinformations- und -leitsysteme (Nutzung von Unterwellen, Steuerung der LSA sowie Informationen zu reisezeitoptimierten Radrelationen mit minimalen Wartezeiten).
- Die Fortführung der Datenerhebungen im fließenden Verkehr im Hauptnetz (Kfz und Rad) und Ausweitung von Analysen auf ausgewählte Teile des nachgeordneten Straßennetzes.

6.9.4 Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit in Dresden ist erklärtes Ziel der strategischen Verkehrsentwicklung in Dresden und durch den Beschluss des Verkehrssicherheitskonzeptes 2011 nochmals verstärkt Handlungsauftrag der Stadt Dresden. Dazu gehört entsprechend der verkehrlichen Leitziele in besonderem Maße die Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen sowie die Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen. Dabei wird in Dresden die Halbierung der Zahl der Verletzten und die Vermeidung von Verkehrstoten angestrebt. Die Stadt Dresden ist bei den zzt. vorliegenden Unfallstatistiken im Vergleich mit anderen deutschen Großstädten im ungünstigen Bereich platziert¹⁶.

¹⁶ Die entsprechenden Quelldaten des 2011 beschlossenen Verkehrssicherheitskonzeptes stammen aus dem Jahr 2004 und müssen fortgeschrieben werden. Die „ungünstige“ Situation in Dresden benennt der entsprechende Beschluss (SB/035/2011) in der Begründung explizit.

Die Maßnahmen des VEP in Strategie und Handlungskonzept sind deshalb darauf angelegt, nach aktuellen fachlichen Erkenntnissen bei allen Maßnahmen die Verkehrssicherheit im Sinne der Nutzenden positiv zu beeinflussen.

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sollten folgende Maßnahmen umgesetzt bzw. folgende Ansätze weiter verfolgt werden:

- Vollständige Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrssicherheitskonzeptes Dresden sowie Fortschreibung bzw. Monitoring und Evaluation der diesbezügliche Entwicklungen.
- Berücksichtigung einer Bewertung des Sicherheitspotentials von Straßen nach ESAS (Empfehlung für die Sicherheitsanalyse von Straßen, Ausgabe 2002) sowie nach ESN (Empfehlung für das Sicherheitsaudit von Straßennetzen, Ausgabe 2003) bei Analysen zur Verkehrssicherheit.
- Verstärkte Konzentration auf Verkehrssicherheitsaspekte bei der Knotenpunktgestaltung.
- richtliniengerechte Gestaltung der Rad- und Gehwege sowie von Querungen.
- Anordnung umfeldgerechter Geschwindigkeitsregelungen, auch auf Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraßen.
- Minimierung von Kfz-Hol- und Bringdiensten zu Kitas und Schulen zur Verbesserung der eigenen Verkehrskompetenz von Kindern sowie zur Vermeidung von Unfällen.
- Weiterführung der Maßnahmen der Schulwegsicherung (u. a. Fortschreibung der Schulwegpläne für Grundschulen) und der Verkehrserziehung in Kitas und Schulen.
- Etablieren einer aktiven Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure bei der Verkehrssicherheit (Polizei, ADAC, ADFC, Verwaltung, Schulen) durch Aufbau entsprechender Strukturen.
- Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission sowie der Verkehrsüberwachung.
- Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung wie z. B. Pedelecs, Elektrofahrzeuge, Boards.

Besonders geeignet zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind Maßnahmen im nicht-motorisierten Verkehr (siehe Kapitel 6.7 und 6.8) sowie zur Verkehrsberuhigung (siehe Kapitel 6.4.5).

6.9.5 Mobilitätsmanagement

Mit sogenannten „weichen“ Maßnahmen kann das Verkehrsverhalten im Sinne einer ressourcenschonenden und emissionsarmen Mobilität beeinflusst werden. Dabei sind es vor allem Angebote und weniger Restriktionen, die hier greifen. Im Vergleich zu Kosten für zusätzlichen Infrastrukturausbau sind alle für das Mobilitätsmanagement erforderlichen finanziellen Anreize oder Aufwendungen sehr gering und damit äußerst kosteneffizient.

Um Entscheidungen zum eigenen Mobilitätsverhalten oder die im Einzelfall sinnvolle Verkehrsmittelwahl treffen zu können, werden stets qualifizierte Informationen über bestehende bzw. zu erwartende Verkehrslagen/-situationen benötigt. Besonders im ÖPNV ist die Kenntnis von Linien, Abfahrtszeiten und Fahrzeiten von hoher Bedeutung. Dies wird heute durch Hotlines, Internet, Multimedia-Terminals, mobile Applikationen, Handyticketing sowie durch Flyer oder Infohefte geleistet. Diese Ansätze sind auch intermodal zu verstärken und dem technischen Fortschritt anzupassen (z. B. Weiterentwicklung von Applikationen, Echtzeitinformationen für Umstiege, Fahrzeugreihenfolge an Doppelhaltestellen, Routenvorschläge bei Behinderungen im Straßennetz, Information über alternative Verkehrsmittelnutzung und Verkehrsmittelkombinationen auf dem Weg von A nach B u. a.).

Im Zuge des Mobilitätsmanagements sind weiterhin folgende Maßnahmen wichtig bzw. weiter zu verfolgen:

- Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements zur Förderung neuer Mobilitätsangebote als Alternativen zum Kfz-Verkehr, zur Herstellung der Transparenz über die Mobilitätskosten im Berufsverkehr für Unternehmen sowie zur dauerhaften Information und Beratung durch Mobilitätsmanagerinnen und -manager oder ein „Mobilitätsteam“.
- Weitere Etablierung von standort- bzw. gebietsbezogenem Mobilitätsmanagement als Ergänzung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.
- Ausweitung der Aktivitäten des städtischen „Mobilitätsteams“ auf das gesamte verwaltungsininterne Mobilitätsmanagement sowie als dauerhafter Ansprechpartner für große Verkehrserzeuger in der Stadt zur Sicherung der Kontinuität der Projekte und Maßnahmen sowie deren Wirksamkeitskontrolle (Monitoring).
- Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV um mindestens 8.000 zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer (Maßnahme M39 des LRP, geplant ab 2011), insbesondere Beschäftigte von Landesbehörden und der Hochschulen aber auch im Rahmen des standort-bezogenen Mobilitätsmanagements.
- Fortführung des Semestertickets für Studierende, da die Mitgliedschaft in den studentischen Vertretungen nicht mehr verpflichtend ist.

- Ausweitung von Initiativen zur Förderung des Radfahrens im Berufsverkehr, auch unter Nutzung der Potenziale von Pedelecs.
- Administrative Unterstützung und Stärkung des regionalen Pendlernetzwerks Sachsen im Internet zur Organisation von berufsorientierten Fahrgemeinschaften.
- Information und Schaffen von neuen Angeboten bzw. von Anreizen zur multimodalen Verkehrsmittelnutzung (z. B. Carsharing, Bike-Sharing, Bike+Ride, Park+Ride).
- Entwicklung und Umsetzung von innovativen Lösungen für zielgruppenspezifische ÖPNV-Tickets wie z. B. Jobticket als Parkberechtigung, verstärkte Nutzung von Kombitickets oder Kombitickets für Parkhaus- und ÖPNV-Nutzung in der Innenstadt.
- Hinwirken auf die Veranstaltungsagenturen bei Großereignissen, eine möglichst stadtverträgliche und emissionsarme Mobilität der Teilnehmenden zu erreichen (u. a. unter Einbeziehung des Radverkehrs und sicherer Abstellanlagen für Fahrräder, Park+Ride, Management des ruhenden Verkehrs, Wegweisungen sowie ÖPNV-Kombitickets oder Bonussysteme für die Anreise per Fahrrad oder ÖPNV). Diese Aspekte sollten bereits bei dem zzt. in Bearbeitung bzw. Umsetzung befindlichen Mobilitätskonzept Ostragehege berücksichtigt werden.
- Erarbeitung von integrierten Mobilitätskonzepten für Veranstaltungsorte und deren Umsetzung gemeinsam mit den jeweiligen Veranstaltungsagenturen.

6.9.6 Strategischer Umgang mit den Dresdner Elbbrücken

Obwohl in Dresden die Zahl der Elbbrücken im Verkehrsnetz im Vergleich zu den ca. 400 Brücken insgesamt eher gering ist, sind sie wegen ihrer baulichen Dimension, der verkehrlichen Bedeutung und ihres landschaftlichen Bezugs zum Elbtal von hohem Interesse in der Öffentlichkeit. Aus diesem Grund werden hier die im VEP enthaltenen Maßnahmen bzgl. der Elbbrücken für den allgemeinen Verkehr (mit Ausnahme der Eisenbahnbrücken) zusammengefasst dargestellt und Planungsansätze sowie deren Zusammenhänge beschrieben.

Herausforderungen des Bestandserhalts bis 2025

Des Handlungskonzept des VEP Dresden 2025plus verweist für den Horizont bis 2025 auf die Herausforderungen des Bestandserhalts. Nachdem die Waldschlößchenbrücke im Jahr 2013 als wichtiger Bestandteil eines großen Verkehrszuges verkehrswirksam ist, müssen sich künftige Investitionen bei Elbbrücken zunächst auf den Bestandserhalt konzentrieren. Dazu gehören:

- Die Sanierung der **Albertbrücke** ab 2015 mit einem vierstreifigen Querschnitt für den Kfz-Verkehr, Gleisen für die Straßenbahn/ Stadtbahn sowie Anlagen des Fußgänger- und Radverkehrs.

- Die Sanierung der **Augustusbrücke** als wichtigste Brücke für die Straßenbahn/ Stadtbahn in Dresden mit 3 Linien und ihrer besonderen Bedeutung für den Tourismus sowie den Fußgänger- und Radverkehr. Für die Augustusbrücke sieht der VEP zudem die Verlagerung des vergleichsweise geringen individuellen Kfz-Verkehrs von der Brücke vor, um im Bereich der historischen Innenstadt (insbesondere Sophienstraße) aber auch auf der Brücke selbst durch mehr Verkehrsberuhigung die Erlebbarkeit und Attraktivität insbesondere für Besucherinnen und Besucher zu erhöhen. Außerdem soll im Zuge der Sanierung zur besseren Verträglichkeit die getrennte Führung von Fußgänger- und Radverkehr attraktiver gestaltet werden.
- Die Sanierung der Seitenbereiche der **Carolabrücke**.
- Die Erarbeitung eines Konzepts zum Umgang mit dem **Blauen Wunder** nach 2025. Bis dahin gilt dessen Standfestigkeit unter den heutigen Beschränkungen (Tempo 30, max. 12 t zulässiges Gesamtgewicht) als gesichert.

Aus der Verkehrswirksamkeit der **Waldschlößchenbrücke** ergeben sich zudem Veränderungen im Verkehrsnetz, welche wiederum Maßnahmen auf der Fetscherstraße/ Fetscherplatz sowie der Blasewitzer Straße nach sich ziehen. Zu den verkehrlichen Wirkungen ist zudem eine Nachher-Untersuchung geplant, aus deren Ergebnis sich wiederum Notwendigkeiten für weitere Veränderungen im Straßennetz ergeben können. Damit die im Zuge der Waldschlößchenbrücke neuen Busnetzangebote eine ausreichende Wirksamkeit entfalten können, sind weitere Maßnahmen wie die Sanierung der Augsburger Straße und der Tittmannstraße. Weitere Maßnahmen betreffen Anpassungen der zuführenden Wege für den Fußgänger- und Radverkehr.

Strategischer Umgang mit dem Blauen Wunder

Das Blaue Wunder hat eine herausgehobene städtebauliche und verkehrliche Bedeutung für Dresden. Verkehrliche Betrachtungen u. a. im Zuge der Erarbeitung des VEP haben hier gezeigt, dass eine Brücke am vorhandenen Standort langfristig erforderlich und sinnvoll ist. Durch die Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke wird sich dabei die Verkehrsbelastung in den Bereichen Körnerplatz/ Blaues Wunder/ Schillerplatz insgesamt um ca. 2,2 % verringern¹⁷. Zudem ist der bestehende Standort der einzige logische im Verkehrsnetz im Bereich Striesen/ Loschwitz/ Blasewitz.

Vor dem Hintergrund der langfristig absehbaren Ermüdungserscheinungen der Brücke bei gleichbleibender verkehrlicher Notwendigkeit für Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr sind deshalb bautechnologische, städtebauliche, denkmalschutzrechtliche und naturschutzfachliche Untersuchungen und Abstimmungen anzustossen, wie eine Sanierung bzw. Anpassung des Blauen Wunders im Bestand möglich ist. Für Interimsquerungen während einer möglichen Sanierung

¹⁷ Die Verkehrsmengen am Körnerplatz sinken dabei um ca. 4,7 % und auf dem Blauen Wunder um 11 % während sie am Schillerplatz durch steigende elbparallele Verkehre um ca. 0,3 % ansteigen. Auf dem Blauen Wunder ist dann mit ca. 30.000 Kfz/ Tag zu rechnen.

nach 2025 müssen alle Optionen von Standorten für Intermis-Fuß- und -Radbrücken und ggf. für eine Interims-Brücke für alle Verkehrsarten im Umfeld des Blauen Wunders geprüft werden wie eine Sanierung unter Verkehr, Umleitungsoptionen des Kfz-Verkehrs sowie ein leistungsfähiger Fährbetrieb.

Querungsalternativen im Umfeld des Blauen Wunders können nach den vorliegenden baulich-/verkehrlichen Untersuchungen (Stand 2013) auf Grund der topografischen Gegebenheiten der Grundstraße sowohl den Körnerplatz als auch den Schillerplatz (elbparallel Kfz-Verkehr und Straßenbahn) nur teilweise von Verkehr entlasten, sodass deren Charakter als verkehrlich dominierte Stadtplätze erhalten bleibt. Zudem ist davon auszugehen, dass selbst bei einer Sperrung des Blauen Wunders für Kfz-Verkehr weiterhin Lieferfahrzeuge, ÖPNV (derzeit ca. 540 Linienbusfahrten am Tag) sowie Rettungsdienste und auch Anlieger dieses nutzen müssen und dafür 2 Fahrspuren erforderlich sind. Eine Nutzung als reine Fußgänger- und Radverkehrsbrücke ist somit nicht sinnvoll bzw. möglich.

Auf die gezielte Sicherung eines ergänzenden **Brückenstandortes in Niederpoyritz** kann verzichtet werden, da dort und in Laubegast die Verkehrsmengen bei Einordnung einer Straßenbrücke unverträglich anwachsen würden sowie Verkehrssicherheit und verkehrliche Leistungsfähigkeit der zuführenden Straßen durch die beengten Querschnitte in Niederpoyritz nicht gegeben sind. Ein solcher Standort ist zudem kein Ersatz für das Blaue Wunder. Zudem entsteht ein verkehrlicher Verlagerungseffekt von der S 177 (Elbbrücke Pirna) auf eine solche Querung und Verkehrsrelationen von und zur B6 als lokaler Durchgangsverkehr. Die grundsätzliche Flächenfreihaltung ist aus Gründen des Hochwasserschutzes sowie des Landschaftsschutzes ohnehin gegeben.

Empfehlung zur Prüfung von Elbbrücken

Bis zum Jahr 2025 und teilweise darüber hinaus (Blaues Wunder) müssen die Anstrengungen zur Sanierung und Sicherung der bestehenden Brücken höchste Priorität haben. Somit sind Überlegungen zu neuen Elbquerungen mittels komplexer und dauerhaft kostenaufwändiger Ingenieurbauwerke eher dem strategischen Zeithorizont nach 2025 zuzuordnen. Deren planerische Vorbereitung und Diskussion muss dabei auf klaren Zielen hinsichtlich Verkehr und Stadtqualität sowie der modalen und damit verkehrsträgerspezifischen Wirkung aufbauen. Eine losgelöste Betrachtung einzelner Brückenoptionen ist auf Grund der vielfältigen Wechselwirkungen nicht zielführend.

Als Planungsziele bei der Bewertung potenzieller Standorte sollten deshalb gelten:

- ein hohes Maß integrierter verkehrlicher Sinnfälligkeit im Zusammenhang mit
 - Netzelementen bzw. Anbindungen im MIV, ÖPNV, Rad- oder Fußgängerverkehr sowie
 - dem Verkehrszweck (Anbindung oder Verbindung, Freizeit- und Veranstaltungsverkehre/allgemeiner Verkehr usw.)
- konkrete und stadträumlich sinnvolle Entlastungswirkungen im Straßennetz ohne Neubelastung sensibler Bereiche oder induktiver Wirkungen im Kfz-Verkehr
- Berücksichtigung besonderer baulicher Anforderungen (insbes. Hochwasserschutz, Umweltschutz, Blickbeziehungen usw.)
- Tragfähigkeit der kommunalen Folgekosten (Unterhalt, Betrieb, Verkehrstechnik usw.)

Auf Grund dieser komplexen Fragestellungen wurde im Kapitel 5.7 der Vorschlag einer **integrierten verkehrlichen Prüfung für alle relevanten westlichen Brückenstandorte** zwischen Kötschenbroder Straße und Uferstraße in die Mobilitätsstrategie eingebracht. Dazu würden dann auch

- eine mögliche reine Fußgänger- und Radverkehrsbrücke (z. B. am Pieschener Winkel)
- die im VEP langfristig empfohlene Umweltbrücke Ostragehege zwischen Kötschenbroder Straße und der Pieschener Allee (siehe auch Anlage 9, Bereich Dreyßigplatz)
- der Verkehrszug Erfurter Straße mit Elbbrücke sowie
- der Verkehrszug Hansastraße – Weißeritzstraße mit 3. Marienbrücke

gehören. Die Ergebnisse sollen dann in eine Evaluierung des VEP einfließen. Es ist nicht davon auszugehen, dass bis 2025 eine solche Brückenverbindung realisiert werden kann.

Weitere Hinweise zur Flächenfreihaltung für Elbbrücken

Auf Grund der verkehrlichen Überlastungen am Dreyßigplatz und dem hohen Entwicklungsdruck im Bereich Pieschen/ Leipziger Straße **enthält der VEP bereits Empfehlungen** zu verkehrlichen Verbesserungen im westlichen Stadtbereiche auch bezüglich der Elbquerungen. Neben der benannten **Umweltbrücke Ostragehege** für ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr¹⁸ im Zusammenspiel mit dem linkselbischen Neubau der S 84 und der B 6 wurde für das Handlungskonzept als erster Schritt die Wiedereinrichtung einer **Fährverbindung** am Pieschener Winkel empfohlen. Diese verbessert auch deutlich die Anbindung des Ostrageheges und ist kostenseitig deutlich

günstiger als eine Brückenverbindung. Ein weiterer Schritt wäre ggf. eine reine Fußgänger- und Radbrücke an diesem Standort.

Im Zuge der Flächenvorhaltung (siehe Abbildung 22) ist auch eine **Brückenverbindung in Verlängerung der Erfurter Straße** zwischen Leipziger Straße und Magdeburger Straße sowie die Straßenverbindung Großenhainer Straße – Hansastraße in Höhe Erfurter Straße benannt. Diese soll im Zusammenhang mit den gesamten Entwicklungen im Bereich der Leipziger Straße geprüft werden. In diese Prüfungen kann wiederum auch die Option einer 3. Marienbrücke als Alternative zur Erfurter Straße eingebracht werden.

Mit einer **3. Marienbrücke** wären aufwändige Anpassungen der umgebenden Infrastruktur zwischen Hansastraße, Großer Meißner Straße und Weißeritzstraße verbunden, die aber auch zu deutlichen Entlastungen an anderen Stellen im Netz (z. B. Große Meißner Straße, Schlesischer Platz) führen könnten. Da durch eine solche Verbindung potenziell positive verkehrliche Effekte vor allem im Gebiet der Inneren Neustadt möglich sind, sollte sie als planerische Option in entsprechende verkehrliche Betrachtungen mit einbezogen werden. Auf Grund fehlender grundlegender Untersuchungen zur baulichen Machbarkeit (Flächenverfügbarkeit, Anbindungen, Rampen, Verknüpfungen, Hochwasserschutz) kann noch keine Flächenvorhaltung in Abbildung 22 dargestellt werden. Die Klärung dieser Fragen ist dahingehend vordringlich, da sie in Konflikten mit städtebaulichen Zielvorstellungen steht (z.B. Bereich Globus). Die Untersuchungen können im Ergebnis auch dazu führen, eine solche Option abschließend aufzugeben. Diese Ergebnisse sollten dann über den Evaluierungsprozesses in den VEP zurückließen.

Für alle weiteren Brücken sind derzeit keine planerischen Maßnahmen erforderlich. Die Brücke in **Niederwartha** wird dann an Bedeutung gewinnen, wenn der Neubau der S 84 sowie der B6 im Bereich Cossebaude abgeschlossen ist.

Die **Flügelwegbrücke** zeigt, dass hier in Verbindung mit dem Ausbau des Knotens der Hamburger Straße sowie dem Ausbau am Emerich-Ambros-Ufer insbesondere für den Kfz-Verkehr ein sehr gutes Angebot entstanden ist bzw. entstehen wird. Es ist hier zu diskutieren, wie der ÖPNV von der augenscheinlich hohen Nachfrage in dieser Relation besser profitieren kann.

6.9.7 Innovationsansätze im Verkehrsbereich

Die verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft (siehe Kapitel 5.3) erfordern innovative Ideen zur Verkehrsentwicklung. Auch wenn nicht hinter jeder Innovation ein ausgearbeitetes Konzept steht, so sind sie Anregungen, wie Verkehr intelligent, ressourcenschonend und maximal nutz-

¹⁸ Kfz-Verkehr soll diese Brückenverbindung nicht nutzen, da eine Straßenverbindung an dieser Stelle nicht in das Straßennetz einbindbar ist (insbesondere rechtseitlich im Bereich Kötschenbroder Straße) und eine Anbindung an den 26er Ring im Bereich Magdeburger Straße kapazitätsmäßig sehr problematisch ist.

bringend weiter entwickelt werden kann. Gerade in einer wachsenden Stadt, deren wirtschaftliche Entwicklung direkt mit der Attraktivität und Erlebbarkeit seiner Stadträume verbunden ist, sind Maßnahmen erforderlich, die über klassische Formen hinaus gehen und neue Akzente setzen. Die Nutzung nationaler und internationaler Netzwerke als Ideengeber und Diskussionsplattform zum Erfahrungsaustausch sind auch Grundvoraussetzung für die erforderliche Anwerbung von Fördermitteln zur ersten Umsetzung innovativer Ideen.

Die meisten der hier dargestellten Maßnahmen sind in den jeweiligen Kapiteln bereits benannt worden, sollen aber hier im methodischen Zusammenhang nochmals aufgeführt werden. **Alle hier dargestellten innovativen Maßnahmen sind vor ihrer Umsetzung intensiv und ämterübergreifend zu prüfen** und erfordern dabei einen kooperativen und lösungsorientierten Umsetzungsprozess. Ort und Umfang der vorgeschlagenen Pilotprojekte können und sollen im Zuge des Prüfprozesses im Sinne optimaler Wirkungen angepasst werden.

Ansätze zur Verbesserung intermodaler Angebote und zur Emissionsvermeidung

Eine Stärkung der Intermodalität ist eine Schlüsselfunktion für effektive Verkehrsstrukturen. Maßgebliche Ansätze für Dresden sind:

- Öffentlichkeitsarbeit und effektive Awareness- (Aufmerksamkeits-) Kampagnen zum **persönlichen Mobilitätsstil** mit dem Ziel der Förderung intermodaler Mobilität und Priorisierung von Rad, ÖPNV und Carsharing sowie Elektromobilität,
- Förderung "**Innovativer Mobilität**" durch **Wohnnutzungen auf innerstädtischen Brachbereichen in integrierten Lagen** unter Nutzung von Elektromobilität, Carsharing, Radstation, ÖV, multimodalen Infosystemen und nahräumlichen Strukturentwicklungen,
- Verbesserung der **Führung des Kfz-Verkehrs zu intermodalen Schnittstellen (P+R)** durch Datenbereitstellung für on-board-Navigationssysteme sowie Verbindungs- und Tarifinformationen in Echtzeit,
- Erweiterung der **Angebote von Verkehrsinformationen für die Öffentlichkeit** in Echtzeit (Verkehrsmengen und -zustände, Auslastungen im ruhenden Verkehr usw.),
- Prüfung der Ausweitung **umweltfreundlicher Citylogistik** mit der Güterstraßenbahn, Elektrofahrzeugen und Elektro-Fahrrädern bzw. vernetzten Radlieferdiensten („E-Delivery“) - besonders im Bereich Tourismus, Einkauf und Kultur (Theaterlogistik) sowie wenn möglich in der Krankenhaus- und Baustellenlogistik,
- Impulsetzung für neue, **vernetzte Radlieferdienste** mit Elektrorädern in der Innenstadt oder den Stadtteilzentren,
- Etablierung einer **Mobilitätskarte** als integriertes Zugangs- und Abrechnungsmedium für multimodale Nutzungen (ÖPNV, Radverleih, Parktickets usw.) sowie verstärkte Nutzbarkeit von Smartphone-Applikationen für intermodale Nutzungen (z. B. Parktickets per NFC/ QR-Code)

- Implementierung von **Halteplatzfestlegungen** durch Markierungen an den Haltekanten und in der dynamischen Fahrgastinformation an Doppelhaltestellen zur besseren Orientierung wartender und zusteigender Fahrgäste,
- Stärkung der **Elektromobilität bei Bussen des ÖPNV** entsprechend dem technischen Fortschritt, insbesondere auf Linien, die überwiegend der inneren Erschließung von Wohngebieten dienen,
- Kleinteilige Einrichtung von **Ladestationen für Elektro-Kfz und Pedelecs** im Straßenraum z. B. aber auch in gekennzeichneten Läden, Gaststätten oder öffentlichen Einrichtungen,
- **Umstellung des städtischen (Kfz-) Fuhrparks** auf emissionsarme Fahrzeuge sowie deutlich verstärkte Nutzung von Carsharing und Pedelecs auch im Sinne einer kommunalen Vorbildfunktion,
- Verminderung der **Emissionen im Reisebus- und Stadtrundfahrtsverkehr** sowie bei Taxen und Lieferfahrzeugen durch Kooperation, Information und ggf. monetärer Anreize.

Finanzielle Ansätze zur Sicherung von Infrastruktur und zur Attraktivierung des ÖPNV

Verkehrliche Infrastruktur muss langfristig gesichert sein, da sonst ein hoher Wertverlust droht. Dabei müssen auch eine größere Unabhängigkeit von externen Zuschüssen und die Finanzierung von Folgekosten berücksichtigt werden:

- Verbreiterung der Basis von **unabhängigen Finanzierungsquellen** für Infrastruktur sowie Informations- und Telematiksysteme in Dresden durch Nutzerentgelte, Gebührenansätze oder Umlagen, die aber gleichzeitig einen Mehrwert z. B. durch Informationsvernetzung, Routenoptimierung und barrierefreie Nutzbarkeit mit einheitlichen Zugangsmedien bieten
- Mitwirkung bei Forschungen und bundesweiter Aktivitäten (z. B. Deutscher StädteTag) zur langfristigen Absicherung der ÖPNV-Finanzierung und zu Steuerungseffekten von **angebotsabhängigen ÖPNV-Abgaben** durch Anlieger und sonstige institutionelle Nutznießer (z. B. Handelseinrichtungen oder Firmen) und deren potenziellen positiven wie negativen Wirkungen in Dresden,
- Entwicklung von Angeboten für günstige **Wohnstands- oder Einwohnertickets nach dem Solidar- bzw. Umlageprinzip** in Zusammenarbeit mit externen Akteuren wie Wohnungsunternehmen, Verkehrsverbund und Stadt.

Innovationsansätze im Radverkehr

Da der Radverkehr ein stark wachsendes Verkehrssegment ist, sollten auch hier verkehrliche Innovationen eingebracht werden. Momentan bestehen dazu folgende Ansätze:

- **Integration von Radverkehrsinformationen in das Elbebrückeninformationssystem (E-BIS)** an geeigneten Standorten bzw. weitere dynamische Verkehrsinformationssysteme im Sinne der Förderung intermodaler Ansätze
- Aufstellen **saisonale-temporäre Fahrradbügel** auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage (z. B. im Zuge von Stadtteilfesten o. ä.),
- Anlassbezogenes Aufstellen **mobiler Fahrradabstellanlagen** als Service der Stadt Dresden bei Veranstaltungen u. ä.,
- Vorbereitung eines Pilotprojekts "**ElbeRadLift**" an einem Brückenkopf (z. B. südlicher Brückenkopf Marienbrücke), der hochwasserfest für eine direkte Verbindung zwischen Elberad- und -wanderweg und Brückenkopf sorgt,
- Bau von **kleinen Fahrradparkhäusern im öffentlichen Raum bzw. in Baulücken** insbesondere in Bereichen studentischen Wohnens,
- Prüfung und **Einrichtung von Vorbeifahrstreifen für den Radverkehr** an geeigneten Knotenpunkten.

Innovationsansätze bei Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr

Fußgängerinnen und Fußgänger erleben Straßenräume am intensivsten und sind aber gleichzeitig von negativen Wirkungen und von Umwegen am direktesten getroffen. Die folgenden innovativen Ansätze sollten deshalb für Dresden geprüft und dann ggf. im Sinne einer Verbesserung im Fußgängerverkehr sowie der Barrierefreiheit umgesetzt werden:

- Prüfung bzw. Erprobung von **aktivierbaren „Dunkel-Dunkel-LSA“ für den Fußgängerverkehr** (außerhalb von Knotenpunkten), an denen nur die Verkehrsteilnehmenden ein Signal anfordern, für die sonst keine sichere Querung möglich ist – in Schwachlastzeiten und bei Lücken im Pulk kann sofort gequert werden, da die LSA erst im Anforderungsfall aktiviert wird und so zum einen „sinnloses“ Warten samt „Rotlaufen“ vermieden wird und zum anderen der Kfz-Verkehr nicht ohne Grund unterbrochen wird – für unsichere Verkehrsteilnehmenden funktioniert dieser LSA-Typ wie eine normale Fußgänger-LSA mit einem modifizierten (blinkenden) Anforderungstaster sowie der Beschilderung „bei Bedarf Grün anfordern“ (Beispiele in Karlsruhe) – der ÖPNV kann dabei in die Steuerung eingreifen,
- Prüfung bzw. Erprobung der Ausstattung von verkehrlich geeigneten LSA mit **Alles-Grün-Regelungen**.

6.9.8 Regionale und interkommunale Maßnahmen

Die Kooperation mit Dresdens Nachbarkommunen ist im Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung verankert. Eine Vielzahl der in Strategie und Handlungskonzept dargestellter Maßnahmen bezieht sich auf kooperative Prozesse zu verkehrlichen Verknüpfungen mit dem Umland. Im Folgenden sind aus dem Maßnahmenpool des VEP Dresden nochmals die Maßnahmen herausgestellt, die eine besondere regionale Bedeutung haben:

Straßennetz und Kfz-Verkehr

- Fertigstellung der S 177n Pirna - Radeberg - BAB A 4 durch den Freistaat Sachsen bis 2025,
- Neubau der S 191n von Goppeln bis zur B 170 durch den Freistaat Sachsen bis 2014,
- Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen als elbnahe Variante in Coswig durch den Freistaat Sachsen bis 2025,
- Neubau der AS Weixdorf an die A 13 und Anbindung zum Gewerbegebiet Promigberg,
- Bau der Querspange Sporitz zwischen interkommunalem Gewerbegebiet Sporitz und der B 172 Großlugaer Straße östlich von Großluga als zweistreifige Stadtstraße,
- Flächenvorhaltung für eine verbesserte Anbindung von Radebeul an die A 4 (Trasse derzeit offen).

ÖPNV

- bereits laufender viergleisige Ausbau der Bahnstrecke Dresden – Coswig mit der Trennung von S- u. Fernbahn sowie die S-Bahn-Takt-Verdichtung der Linien S1 auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit und neuen barrierefreien Haltestellen,
- Neubau der Stadtbahnstrecke Bühlau - Weißig mit Bedeutung auch für Ullersdorf, Ersatz für P+R-Platz Bühlau
- Potenzielle Nutzung der vorhandenen Bahntrasse nach Königsbrück für eine Straßenbahn/ Stadtbahnbindung von Ottendorf-Okrilla (ggf. auch Königsbrück) über Hermsdorf nach Dresden,
- Bedienung der linkselbischen Bahnstrecke Dresden - Coswig über Friedrichstadt im 30-Minuten-Takt in Überlagerung bestehender und zusätzlicher Regionalverkehrsangebote in Verbindung mit dem Neubau des ÖPNV-Verknüpfungspunkts Dresden-Cotta,
- Ausbau der Nordanbindung auf der regionalen Bahnstrecke Richtung Bischofswerda durch eine Systematisierung weitgehend bestehender Angebote (S-Bahn, RB/ RE) zu einem regelmäßigen 30-Minuten-Takt (teilweise 3. Gleis erforderlich),
- Verbesserung der regionalen Bus-Anbindungen von Moritzburg und Bannewitz durch Verkürzung der Reisezeit und Taktverdichtung zur Spitzenzzeit im Rahmen der Nahverkehrsplanung,

- Neues Busangebot zwischen Cossebaude und Radebeul über die Elbbrücke Niederwartha im 60 Min.-Takt in Absprache mit dem Landkreis Meißen,
- Prüfung von direkten, über die Autobahn geführten Regionalbusverbindungen zu autobahn-nahen Gemeinden ohne attraktive ÖPNV-Anbindung nach Dresden (z. B. Nossen, Radeburg u. a.) im Zuge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans,
- Flächenvorhaltung für eine mögliche Straßenbahn/ Stadtbahntrasse von Kaditz nach Radebeul-Ost entlang der Kötschenbroder Straße (Riegelplatz bis Spitzhausstraße),
- Flächenvorhaltung für eine mögliche Stadtbahntrasse von Gompitz nach Kesselsdorf.

Radverkehr

- Ausbau der regionalen Anbindungen im Radverkehr entlang des Elbtals (Radebeul, Heidenau/ Pirna und auch Gemeinde Klipphausen mit den OT Wildberg, Constappel und Gauernitz) sowie nach Norden (Radeberg) und Süden (Bannewitz, Freital, Kesselsdorf/ Wilsdruff) durch Kooperation mit den Nachbarkommunen bei der Erarbeitung und Umsetzung von Radnetzkonzeptionen.
- Trassensicherung von Teilen der ehemaligen Übigauer Güterbahn für eine Radverbindung Junge Heide - Forststraße (Radebeul) - Kaditzer Flutrinne - Elbe als Ergänzung des rechtselbischen Elberad- und -wanderweges in Kooperation mit der Stadt Radebeul.

Konzeptionelle Ansätze

- Zusammenarbeit mit den Nachbarkreisen und Kommunen bei Rendezvous-Parkplätzen (Pendlerparkplätze) an Autobahnanschlussstellen (P+M) und Integration entsprechender Maßnahmen und Erkenntnisse in das integrierte Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept (Pendlernetzwerke) und Einrichtung eines regionalen Pendlernetzwerkes im Internet zur Organisation von berufsorientierten Fahrgemeinschaften.
- Erarbeitung eines regionalen und integrierten Konzeptes zum schrittweisen aber konsequenteren Umstieg in das Zeitalter postfossiler Mobilität mit dem Ziel der langfristigen Mobilitätssicherung in Dresden und Umgebung u. a. unter Berücksichtigung optimierter Prozess- und Wegestrukturen sowie räumlich anders ausgeprägter Verflechtungen.

Die darstellbaren Maßnahmen wurden als grafische Zusammenfassung in **Abbildung 24** übernommen.

6.10 Pilotprojekte

Mit Hilfe von Pilotprojekten können neue Techniken erprobt, Anstöße zur Optimierung von Abläufen erarbeitet oder beispielhafte Planungen von der Öffentlichkeit wahrgenommen und bewertet werden. Zudem besteht die Möglichkeit, weitere Fördergelder für Pilotprojekte aus verschiedenen Quellen zu akquirieren. Unter strategischen Gesichtspunkten kommt den Pilotprojekten besondere Bedeutung zu. Sie leiten sich aus ausgewählten Ansätzen zur Innovation (siehe Kapitel 6.9.7) ab und werden teilweise dort bereits erwähnt. Im Rahmen der Beschreibung als Pilotprojekt sollen relativ zeitnah umsetzbare Ansätze räumlich und inhaltlich konkretisiert werden.

Folgende Pilotprojekte aus dem Maßnahmenpool des VEP Dresden sollten geprüft und weiter ausgearbeitet werden:

- Initiierung eines kommunalen Pilotprojektes "Innovative Mobilität" zur autoarmen Mobilität und Nutzung von Elektro-Mobilität, Carsharing, Radstation, ÖV, multimodalen Infosystemen und nahräumlichen Strukturentwicklungen im Bereich Weißeritzstraße/ Schweriner Straße/ Bahnhof Mitte,
- Innovationen im Fußgängerverkehr durch Prüfung und Umbau von 5 ausgewählten Fußgänger-LSA außerhalb von Knotenpunkten als „Dunkel-Dunkel-LSA“ mit Anforderung und Aktivierung durch Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Prüfung und Einrichtung von Alles-Grün-Regelungen für Fußgängerinnen und Fußgänger an ausgewählten Knotenpunkt-LSA unter wissenschaftlicher Begleitung,
- Systematische Neueinrichtung von Fußgängerüberwegen an geeigneten Stellen im Stadtgebiet auf Basis einer entsprechenden Netzanalyse und unter Prüfung der Veränderungen bei Querungs- und Konfliktverhalten,
- Prüfung der Einrichtung von „Begegnungszonen“ auf 5 ausgewählten Dresdner Straßen- oder Platzbereichen, auch unter besonderer Berücksichtigung von Straßenbahnverkehr,
- Prüfung und Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr an 5 ausgewählten Hauptverkehrsstraßen (jeweils begleitet von Sicherheitsaudit und Monitoring), und zwar dort, wo:
 - die Verkehrsmengen dies nach den einschlägigen Empfehlungen und Richtlinien zulassen,
 - andere Radverkehrsanlagen räumlich oder aufwandsseitig nicht geeignet sind,
 - ruhender Verkehr sowie Liefern und Laden nur untergeordnete Bedeutung haben bzw. die Straßenbreiten derartige Nutzungen zusätzlich ermöglichen und
 - reiner Mischverkehr ohne Markierungen aufgrund der Verkehrsmengen keine Alternative ist.

Zu prüfende Bereiche sind z. B. Magdeburger/ Bremer Straße, Winterbergstraße, Terrassenufer, Parkstraße/ Bürgerweise, Schäferstraße, Blasewitzer Straße, Wigardstraße, Grundstraße, Antonstraße oder Schillerplatz/ Körnerplatz.

- Start einer Kampagne für mehr Carsharing-Stellplätze unter Nutzung privater (Brach-)Flächen mit Unterstützung von Unternehmen und Kommunen hinsichtlich Erreichbarkeiten und Beschilderung,
- Initiierung von Kampagnen zur Förderung der Multimodalität und des Umweltverbundes als Modellvorhaben der Stadt Dresden mit ÖPNV-Unternehmen, Verkehrsverbund, TU etc.,
- Modellversuche mit verstärktem IT-Einsatz, wie z. B. Smart-City (Umsetzungsprüfung mit der Wirtschaftsförderung), Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, intermodale Navigations- und Auskunftssysteme, individualisierte Stadtführungen mit Elektro-Fahrzeugen, Awareness- und Weiterbildungskampagnen.

Im Rahmen einer Bekanntmachung in der Öffentlichkeit (Awareness-Kampagnen) sind prägnante Namen für die Pilotprojekte hilfreich (z. B. „Mobil mit Pfiff“ oder „fischelant mobil“).



Landeshauptstadt
Dresden

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Entwurf

Anlagen und Abbildungen

Stand: 26.07.2013



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



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

Anlagen

Anlagenverzeichnis

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus |
| Anlage 2 | Analysierte Dokumente im VEP-Prozess und ausgewählte Beschlüsse (Teile 1-4) |
| Anlage 3 | Stadtgebiete mit besonderem Handlungsbedarf aufgrund verkehrlich-stadträumlicher Konflikte |
| Anlage 4 | Annahmen zur Szenarienbildung im VEP Dresden 2025plus |
| Anlage 5 | Bewertungsergebnisse der Einzelannahmen des Vorzugsszenarios B sowie zusätzlicher Annahmen des Szenarios A |
| Anlage 6 | Maßnahmen des VEP Dresden 2025plus mit Themenbereich, Kurzbeschreibung, Prioritätsstufe, Kostenklasse, Verantwortlichkeiten und zeitlicher Einordnung |
| Anlage 7 | Zuordnung innerstädtischer Straßenkategorien |
| Anlage 8 | Liste der Anpassungen der Straßenkategorien für das Straßennetz 2025 |
| Anlage 9 | Handlungsansätze für zentrale, stadträumliche Defizitbereiche (zu Kapitel 6.9.2) |

Anlage 1

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Sitzung am: 24.03.2011 Beschluss zu: V0811/10

Gegenstand:

Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus

Beschluss:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt die am Runden Tisch „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus“ erarbeiteten Ziele, einschließlich Änderungen gemäß Anlage, und bestätigt diese als Grundlage und Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus.

Helma Orosz Vorsitzende

Präambel

1. Verkehr ist kein Selbstzweck! Er dient der Mobilität der Bürger und der Sicherung der urbanen Wirtschaft. Beides setzt die freie Wahl der Verkehrsmittel voraus.
2. Die Erhaltung der Mobilität – bezahlbar, sicher und umweltschonend – ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ersten Ranges. Sie sollte im Konsens und unter weitestgehendem Verzicht auf dirigistische Maßnahmen umgesetzt werden.
3. Das Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie die Gleichstellung aller Menschen ist Verfassungsgrundsatz. Auch die Verpflichtung, auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse hinzuwirken ist in der Verfassung des Freistaates Sachsen verankert. Beides sind essentielle Leitlinien für die heutige und künftige Verkehrsentwicklung.
4. Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr ist mehr denn je globalen Einflüssen (Konjunkturschwankungen, begrenzte fossile Energieressourcen und steigenden Energiepreisen sowie Klimaveränderungen) unterworfen. Verkehrsentwicklungsplanung muss darauf Antworten finden.
5. Gleichermaßen gilt für die Auswirkungen des demografischen Wandels, woraus veränderte Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse erwachsen.
6. Die Verkehrsinfrastruktur muss unter besonderer Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erhalten und entwickelt werden.
7. Nationale und europäische Gesetze und Verordnungen geben essentielle Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklungsplanung vor. Die Stadt Dresden wird diese aktiv mitgestalten.

Leitziel 1 Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft	1.1	Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
	1.2	Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets
	1.3	Sicherung der Erreichbarkeit sozialer und kultureller Einrichtungen sowie alltäglicher Ziele
	1.4	Für Wirtschaft und Tourismus förderliche stadtverträgliche Verkehrserschließung
	1.5	Präferenz des Umweltverbunds in zentralen Bereichen
	1.6	Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personen-Fernverkehr (SPFV)
	1.7	Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, Pkw-, Fußgänger-Verkehr) u. a. mit Blick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen
	1.8	Gewährleistung einer ausreichenden Zahl von Fahrradstell- und PKW-Kurzzeitstellplätzen an den Hauptzugangsstellen zum ÖPNV
	1.9	Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen (DB, DVB, VVO) mittels Netzerweiterung und kürzerer Taktzeiten
	1.10	Optimierung der Fernerreichbarkeit Dresdens durch verbesserte überregionale Verkehrsanbindungen (Flug- und Schienenverkehr) und Einbindung in die europäischen Verkehrskorridore unter Berücksichtigung der Landesentwicklungsplanung
	1.11	Förderung innovativer Verkehrslösungen und -technologien, z.B. Elektromobilität
	1.12	Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kompatibilität im Ballungsraum Dresden
	1.13	Aufbau und Sicherung eines qualitätsorientierten Verkehrsmanagements.
	1.14	Sicherung der Erreichbarkeit sowohl vorhandener als auch neuer Gewerbestandorte auf definierten Routen
	1.15	Kanalisierung des Straßengüterfernverkehrs auf ausgewählten Verkehrsachsen durch Steuerung bereits an den übergeordneten Zufahrtsstraßen
	1.16	Förderung der Kooperation der Verkehrsträger im Bereich des Wirtschaftsverkehrs; Weiterentwicklung des Güterverkehrszentrums mit den Modulen Straßen- und Schienentransport, Binnenschifffahrt und Logistik

Leitziel 2 Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben	2.1	Gewährleistung des Zugangs für mobilitätseingeschränkte und einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger zu Verkehrsnetzen und Verkehrsmitteln einschließlich besserer Nutzungsmöglichkeiten
	2.2	Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sowie notwendiger Informationen zu den Verkehrsmitteln insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen
	2.3	Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen
	2.4	Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen (Anstreben der Halbierung der Zahl der Verletzten sowie der Vermeidung von Verkehrstoten).
Leitziel 3 Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen	3.1	Verbesserung der Lebensqualität in den Stadtquartieren durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen unter anderem mittels Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.
	3.2	Verbesserung der Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen sowie bessere Nutzbarkeit des Wohnumfeldes
	3.3	Engere Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der lokalen Klimaziele
	3.4	Präferenz von Innenentwicklung und 'Stadt der kurzen Wege'
	3.5	Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zugunsten der Verlagerung auf das qualitativ hochwertige Hauptstraßennetz
	3.6	Flächensparendes Bauen sowie Umnutzung, Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen; Erarbeitung von Best-Practice-Beispielen
	3.7	Vernetzung von Individual- und öffentlichem Personenverkehr bei der Realisierung neuer Verkehrsvorhaben
	3.8	Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)

Leitziel 4 VEP als offener Planungs- und Entscheidungsprozess unter Einbeziehung von Verkehrswissenschaft, Verbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Gruppen, Beauftragten, interessierten Bürgern sowie unterschiedlichen Fachdisziplinen	4.1	Berücksichtigung und Integration regionaler sowie überregionaler Fachplanungen
	4.2	Regelmäßige Überprüfung und Nachjustierung der Ziele sowie Monitoring und Erfolgskontrolle als verbindliche Verfahrenselemente
	4.3	Fortlaufende Information über wichtige Verkehrspараметer (z. B. Verkehrsbedingte Emissionen, Anzahl der Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel, Zahl der Unfälle)
	4.4	Information und Interessenausgleich zu einem frühen Zeitpunkt der Planung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen
	4.5	Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene
	4.6	Ressortübergreifende und interdisziplinäre Verknüpfung verkehrlich relevanter Handlungsfelder (u.a. Verkehrs-, Stadt-, Umwelt- und Freiraumplanung)

Anlage 2

Teile 1-4

Teil 1: Vorliegende, analysierte Unterlagen der LH Dresden, des VVO und des Freistaates Sachsen

Unterlage	Stand
1. Analysen Wirtschaftsverkehr Dresden (LUB)	2004?
2. Analysen Wirtschaftsverkehr Innenstadt (LUB)	2010
3. Anfrage Fraktion DIE LINKE zu Vorrangshaltung an LSA	2010
4. Bericht zur Behindertenhilfe in der LH Dresden 2008/ 2009	2009
5. Bericht zur Gleichstellung 2010	2010
6. Bundesverkehrswegeplan	2003
7. Carsharing-Befragung Mobility Center GmbH (TeilAuto)	2011
8. Diplomarbeit zum Fußgängerverkehr in Dresden	
9. Diplomarbeit Umgestaltung Postplatz Fuß/Radverkehr	2012
10. Dresdner Mobilitätsstrategie	
11. Dresdner Stadtbahnprogramm 2020 (3 Maßnahmen) und begleitende Untersuchungen	2011
12. Energiekonzept, Teil Verkehr	2011
13. Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr Sachsen	1999
14. Flächennutzungsplan	1998
15. Flächennutzungsplan, aktueller Vorentwurf mit Beiplänen	2008
16. Fußgängerkonzept	2001
17. Gewerbebecken-entwicklungskonzept	2007
18. Hochwasservorsorge Dresden	2010
19. Infrastrukturprogramm Verkehrsverbund Oberelbe	2010/ 2011
20. Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept der LH Dresden 2030 Nov. 2012	2012
21. Integriertes Stadtentwicklungskonzept mit Entwicklungsbericht	2002/ 2009
22. Kennziffern des Dresdner Einwohnerverkehrs 2025 aus SrV	2011
23. Klimaschutzbericht	2008
24. Kommunale Bürgerumfrage	2010
25. Konzept Bike+Ride	2004
26. Konzept Reisebuspark- und -leitsystem	2004
27. Konzept zur Umsetzung und nachhaltigen Verankerung von Gender Mainstreaming in der LH Dresden - Fortschreibung 2010	2010

28. Kordonierung des „Schleichverkehrs“ im Vorfeld der Eröffnung Waldschlößchenbrücke	2010
29. Landesentwicklungsplan Sachsen	2003
30. Landesverkehrsplan Sachsen 2025	2012
31. Landschaftsplan	1998
32. LAP Friedrichstadt (Entwurf)	2010
33. Leitbild Stadtumbau	2006
34. Leitziele Runder Tisch zur Verkehrsentwicklung Dresden	2011
35. Lkw-Führungskonzept	2007
36. LMP Hechtviertel	2001
37. LMP Striesen-Ost/ Blasewitz	2001
38. Luftreinhalte- und Aktionsplan	2011
39. Masterplan Hafencity – Leipziger Vorstadt – Neustädter Hafen	2009
40. Masterplan Lärminderung	2009
41. Nahverkehrsplan Verbundraum Oberelbe	2004
42. Nahverkehrsplan Verbundraum Oberelbe Entwurf 2011	2011
43. P+R - Konzept	2001
44. Parkraumbewirtschaftung – Übersicht vorliegender Konzepte	-
45. Planungsleitbild Innenstadt	2007
46. Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken	2009
47. Radverkehrskonzept Innenstadt	2007
48. Regionalplan Oberes Elbtal	2009
49. Regionalplan Oberlausitz- Niederschlesien	2009
50. Straßenbaumkonzept	2009
51. Straßenentwicklungsberichte 2002 und 2008	2002/ 2008
52. Variantenunters. Bahnquerung Dresden-Pirna – Prognose 2015	2002
53. VEP Heidenau	2005
54. VEP Radebeul	2004
55. Verkehrsberuhigung Innenstadt	2007
56. Verkehrskonzept 2003 mit Aktualisierung	2003/ 2009
57. Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden 1994	1994
58. Verkehrsmengenkarte 2010/ 2011	2010/ 2011
59. Verkehrssicherheitskonzept	2010
60. vorliegende Konzessionen für Fernbuslinien von/ nach/ über Dresden	2011
61. Wissenschaftsstandort Ost (Rahmenplan)	2012
62. Zentrenkonzept	2006

Teil 2: Zuarbeiten externer Akteure

Akteure	Stand
63. Defizitanalyse Runder Tisch mit Stellungnahmen von: - ADAC - ADFC - Bündnis Schüler- und Sozialticket - DB AG - Dresden Marketing - Dresdner Taxigenossenschaft - DVB AG - Flughafen Dresden - Gleichstellungsbeauftragte - Handwerkskammer - Industrie- und Handelskammer - LV des Sächsischen Groß- und Außenhandels - Seniorenbeirat - Verkehrsklub Deutschland - Verkehrsverbund Oberelbe	2011
64. Stellungnahme Tourismusverband e.V.	2011
65. Anregungen der Nachbargemeinden und Kreise an die LH Dresden zur Verkehrsentwicklung (Stand Juni 2011) - LK Sächsische Schweiz-Osterzgebirge - Gemeinde Dohne - Stadt Heidenau - Stadt Dohna - Große Kreisstadt Radebeul - Stadt Radeburg - Gemeinde Ottendorf-Okrilla - Stadt Radeberg - Gemeinde Klipphausen - Stadt Prina	2011

Teil 3: Datenbereitstellung

Separate Datenbereitstellung	Stand
66. Daten der Dauerzählstellen im Straßennetz in Dresden und Umgebung	
67. Daten des Parkleitsystems	2010
68. Daten zu Gewerbeentwicklung/ Einzelhandel	2008
69. Fahrgastentwicklung ÖPNV (DVB, VVO)	2010
70. Grundlagen und Strukturdatensätze aus dem bestehenden Verkehrsmodell 2025	2008
71. Kleinräumige Einwohnerprognose Dresden 2025 mit Stand 2010 und 2011	2011
72. Netzstatistik Radverkehr	2009
73. Netzstatistik Straße (Ausbaugrad, Längen, Zustand, Qualitäten, Investitionen)	2010
74. Planungsstand von Straßenbaumaßnahmen/ Investitionsplanung (von SPA, STA)	2011 - 2014
75. Reisezeitmessungen der TU Dresden 2005 - 2009	2005-2009
76. SrV-Ergebnisse 1998, 2003, 2008 des Umlandes/ Verbundgebiets	1998 - 2008
77. SrV-Ergebnisse Dresden 1998, 2003, 2008	2008
78. Unfalldaten Dresden	2010
79. Verkehrsmengenkarten ab 1995 bis 2011 (2-jährig) und Brückenbelastungen	1995-2011

Teil 4: Ausgewählte Beschlüsse zu verkehrlichen Fragestellungen

in zeitlicher Reihenfolge

Beschlüsse für „Sowieso“-Maßnahmen (siehe Kapitel 7.2)	Nr./ Stand
B1. Ausbau Hamburger Straße/ HP Cotta	V2241 SR/057/2013
B2. Prioritätenprogramm zum Bau von Gehwegen im Dresdner Straßennetz	V2224/2013
B3. Neubau B6n OU Cossebaude	BVWP und LVP Sachsen 2025
B4. Neubau S84n bis 3. BA	LVP Sachsen 2025
B5. Stadtbahn 2020, Sicherung der Vorplanung	V1480/2012
B6. Vierstreifiger Ausbau der Königsbrücker Straße	SR/032/2011
B7. Verkehrssicherheitskonzept 2010	SB/035/2011
B8. Luftreinhalteplan für Dresden	SR/027/2011
B9. Verkehrsmanagementsystem Region Dresden - 2. Ausbaustufe	SR/025/2011
B10. Verkehrszug Borsbergstraße - Schandauer Straße - Wehlener Straße	V2591/SR/73/2008 SR/007/2009 SR/029/2011
B11. Ausbau Elberad- und wanderweg	A31-4-1999 A0345/031/2011
B12. Radverkehrskonzept Innenstadt	V0277/ SR/022/2010
B13. Sanierung/ Umbau Albertbrücke	SR/013/2010
B14. Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken mit Stadtbahn 2020	SR/011/2010
B15. Straßenbahnnetzerweiterung Johannstadt -Stadtzentrum Plauen	A0048/2009
B16. Bau Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße	A0017/2009
B17. Vierspuriger Ausbau der Magdeburger Straße	V3849/ SR/2007, 5/2004
B18. Bau des Verkehrszugs Waldschlößchenbrücke	Planfeststellungsbeschl. 25.02.2004
B19. Fußwegekonzeption	V3252/SR/66 2003
B20. Ausbau Emerich-Ambros-Ufer	V2096-54-1997

Weitere Beschlüsse ab 2003	Nr./ Stand
B21. Kein Winterdienst auf Radwegen in Dresden	ASB 0700/2013
B22. Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept Dresden 2030	SR/056/2013
B23. Vorplanung Petscherstraße Stübelallee – Fiedlerstraße	V1535/2 SR/045/2012
B24. ÖPNV-Angebot im Korridor Johannstadt -Stadtzentrum Plauen	A0642/2012
B25. Szenario für die weitere Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus	SB/055/2012
B26. Sonderprogramm barrierefreier Haltestellenausbau	V1297/2011
B27. Zielstellung für die künftige Verkehrsentwicklung (Leitzielbeschluss)	SR/025/2011
B28. Neuorganisation des Busliniennetzes in Dresden	SR/083/2009
B29. Planungsbestätigung ZOB Wiener Platz	V2038/SS/2007
B30. Stand der ÖPNV- Beschleunigung und weitere Verfahrensweise	V 1782 SR/56/2007
B31. Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans Dresden 2025plus	SR/46/2007
B32. Wissenschaftsstandort Ost, Machbarkeitsstudie Bahnunterführung	V1891- SR/56/2007
B33. Verkehrsberuhigung Innenstadt	V1426- SR/57/2007
Beschlüsse vor 2003 (VK)	
B34. Errichtung von Grünen Wellen für den Kfz-Verkehr	A 65-8-2000
B35. Beschleunigung des Straßenverkehrs	A141-15-2000
B36. Konzept des Pilotprojektes "Abbau von Gefährdungen für Kinder, Behinderte und Senioren im Straßenverkehr"	V2857-74-1998
B37. Beschleunigung des ÖPNV	V756-21-1995

Anlage 3: Stadtbereiche mit besonderem Handlungsbedarf aufgrund verkehrlich-stadträumlicher Konflikte

Ableitbare Konflikt- und/ oder Defizitbereiche	unverträgliche verkehrliche Belastungen und Defizite Wohnen/ Aufenthalt/ Funktion & Städtebau					
	Unverträglichkeit Bereich Verkehr	Defizit Stadtraum und Umwelt				
Kfz mit ÖPNV	Kfz mit Fuß oder Rad	stadträumliche Funktion/ Städtebau	Luftqualität/ Lärm	Anzahl Unverträglichkeiten		
<u>Gruppe 1 – Verbesserung durch bereits beschlossene Maßnahmen</u>						
1. F.-C.-Weißkopf-Platz/ Altplauen		X	X		2	im Zuge Stadtbahnkonzept 2020 Umbau geplant
2. Altcotta		X	X		2	Stadtratsbeschluss/ Planung liegt im Zuge E.-Ambros-Ufer vor
3. Dresdner Straße/ Cossebaude		X	X		2	Umgehung B6n geplant
4. Hamburger Straße/ Warthaer Straße/ Cossebauder Straße	X	X	X	X	4	im Zuge Ausbau Hamburger Straße geplant
5. Kesselsdorfer Straße/ Tharandter Straße (Haltestellenbereich)	X	X	X		3	im Zuge Stadtbahnkonzept 2020 Umbau geplant
6. Königsbrücker Straße südlich Stauffenbergallee	X	X	X	X	4	Umbau geplant, Stadtratsbeschluss mit Prüfauftrag liegt vor
7. Rosa-Luxemburg-Platz		X	X		2	Planung liegt im Zuge Sanierung Albertbrücke vor/ Umbau ab 2013 geplant
8. Sachsenplatz	X	X			2	Planung liegt im Zuge Sanierung Albertbrücke vor/ Umbau ab 2013 geplant
9. Straßenzug Nürnberger Straße/ Zellescher Weg	X	X	X	X	4	im Zuge Stadtbahnkonzept 2020 Umbau geplant
10. Ullersdorfer Platz	X	X	X		3	im Zuge Stadtbahnkonzept 2020 Umbau geplant
11. Weißig (Bautzner Landstraße/ Hauptstraße)		X	X		2	im Zuge Stadtbahnkonzept 2020 Umbau geplant

Anlage 3

Ableitbare Konflikt- und/ oder Defizitbereiche	unverträgliche verkehrliche Belastungen und Defizite Wohnen/ Aufenthalt/ Funktion & Städtebau					Anzahl Unverträglichkeiten
	Unverträglichkeit Bereich Verkehr	Defizit Stadtraum und Umwelt				
Kfz mit ÖPNV	Kfz mit Fuß oder Rad	stadträumliche Funktion/ Städtebau	Luftqualität/ Lärm			
<u>Gruppe 2 – Neuentwicklung von Maßnahmen im Zuge des VEP, starke Konflikte</u>						
12. 26er Ring/ Könneritzstraße/ Weißenitzstraße	X	X	X	X	4	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
13. Dreyßigplatz/ Leipziger Straße		X	X	X	3	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
14. Neustädter Markt/ Augustusbrücke	X	X	X	X	4	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
15. Schillerplatz/ Körnerplatz/ Blaues Wunder	X	X	X	X	4	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
16. Sophienstr./ Theaterplatz/ Altmarkt	X	X	X	X	4	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
17. Terrassenufer zwischen Steinstraße und Landtag		X	X	X	3	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
18. Waisenhausstr./ Dr.-Külz-Ring	X	X	X		3	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
19. Wasaplatz/ Kreischaer Straße/ Rayskistraße	X	X	X		3	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9

Anlage 3

Ableitbare Konflikt- und/ oder Defizitbereiche	unverträgliche verkehrliche Belastungen und Defizite Wohnen/ Aufenthalt/ Funktion & Städtebau					
	Unverträglichkeit Bereich Verkehr	Defizit Stadtraum und Umwelt			Anzahl Unver- träglichkeiten	
Kfz mit ÖPNV	Kfz mit Fuß oder Rad	stadträumliche Funktion/ Städtebau	Luftqualität/ Lärm			
<u>Gruppe 3 - durch Bestandsumbau Verbesserungen</u>						
20. Albertstraße/ Archivplatz		X	X		2	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
21. Bautzener Landstraße/ Weißer Hirsch/ Bühlau		X	X		2	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
22. Bautzner Straße zwischen Rothenburger Str. und M.-Luther-Straße	X	X	X	X	4	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
23. Bautzner Straße zw. M.-Luther-Straße und Radeberger Straße	X	X	X	X	4	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
24. Bischofsplatz		X	X		2	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
25. Blasewitzer Straße		X	X		2	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
26. Borsbergstraße/ Schandauer Straße		X	X	X	3	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
27. Carolaplatz	X	X	X	X	4	
28. Fetscherplatz/ Fetscherstraße	X	X	X		3	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
29. Hansastraße/ Schlesischer Platz/ Hainstraße	X	X	X	X	4	
30. Hoyerswerdaer Straße		X	X	X	3	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
31. Kesselsdorfer Straße westlich Reisewitzer Straße		X	X		2	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
32. Österreicher Straße/ Alttolkewitz		X	X		2	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
33. Schäferstraße	X		X	X	3	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9
34. Wilsdruffer Straße		X	X		2	Lösungsansatz siehe Kap. 6.9.2 und Anlage 9

Anlage 4: Annahmen zur Szenarienbildung im VEP Dresden 2025plus

Stand: 20.03.2012

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte der Annahmen für das Jahr 2025	Vergleichsfälle		Szenarien		
		P0	Sowieso	A	B	C
Grundannahmen	Annahmen zum bestehenden Infrastrukturnetz und ÖPNV-Angebot					
	0.1 die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt erhalten, Mobilität für alle bleibt bezahlbar, Stadtstraßen sind in der Regel sicher durch Kfz, Rad- und Fußgängerverkehr benutzbar, der ÖPNV wird weiterhin zum übergroßen Teil durch die Nutzer finanziert	X	X	X	X	X
	0.2 die bestehende Straßeninfrastruktur (auch die der Brücken) sowie die LSA-Steuerungssysteme werden adäquat unterhalten, das bestehende Verkehrsmanagementsystem wird weiter betrieben, das Parkraumanagement wird fortgeführt, es wird keine Kfz-Citymaut eingeführt	X	X	X	X	X
	0.3 die Finanzierungsstruktur des Dresdner Nahverkehrs ist stabil, das bestehende Stadtbahn- und Busangebot bleibt erhalten, die Fahrzeugbeschaffung der DVB kann trotz veränderter Förderrahmenbedingungen noch entsprechend der Nachfrageentwicklung (auch im Dresdner Schülerverkehr) erfolgen, Investitionen in den Substanzerhalt des städtischen ÖPNV können weiter durchgeführt werden, der S-Bahn-Betrieb ist in heutiger Qualität gesichert	X	X	X	X	X
Sowieso-Bau	alle derzeit in Realisierung befindlichen größeren Maßnahmen, insbesondere:					
	1 Anschluss Verkehrszug Waldschlößchenbrücke ans Straßen-, Geh- und Radwegenetz, Anpassungen im Busnetz (Linien 64 und 74)	X	X	X	X	X
	2 viergleisiger Ausbau und Trennung S- u. Fernbahn auf der Strecke Dresden-Neustadt - Coswig inkl. S-Bahn-Takt-Verdichtung der Linien S1 und S2 auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit	X	X	X	X	X
	3 Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A4	X	X	X	X	X
	4 S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170	X	X	X	X	X
	5 Ausbau Elberad- und Gehweg Molenbrücke - Kötzschenbroder Str.	X	X	X	X	X
	7a Unterhaltung und Bestandssanierung des Straßennetzes gemäß den Investitionsplänen ohne maßgebliche Änderungen von Kapazitäten und Dimensionierung	X	X	X	X	X
	7b Aufrechterhaltung des Betriebs des städtischen ÖPNV (Betrieb und Infrastruktur) ohne maßgebliche Änderungen unter Berücksichtigung Investitionsplan DVB AG	X	X	X	X	X
Sowieso-Beschluss	alle Maßnahmen, die per Beschluss (Stadtrat) oder durch externe Baulastträger (Bund, Freistaat Sachsen) bestätigt sind, insbesondere:					
	6 Sanierung und Verbreiterung der Albertbrücke, Verbesserung der Kfz- und Radverkehrssituation, Umgestaltung/ grundhafter Ausbau von Rosa-Luxemburg-Platz und Sachsenplatz		X	X	X	X
	Ausbau Königsbrücker Straße (Bahnbrücke Industriegelände - Stauffenbergallee: vierstreifig;					
	8 Stauffenbergallee - Albertplatz gemäß Stadtratsbeschluss vom 29.9.2011: vierstreifig, KP Stauffenbergallee: niveaugleich)		X	X	X	X
	9 Neubau Teilstück der Straße E.-Ambross-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/ Altcotta mit zweiter Richtungsfahrbahn		X	X	X	X
	10 vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße		X	X	X	X
	11 zweistreifiger Ausbau Bautzner Straße (Hoyerswerdaer Str. - Martin-Luther-Str.)		X	X	X	X
	12 Knotenpunktumbau Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße (2 Linksabbieger von Magdeburger in Weißeritzstraße)		X	X	X	X
	13 zweistreifiger Ausbau S58 Alte Moritzburger Straße zwischen A13 (AS Marsdorf) und A4		X	X	X	X
	14 Fertigstellung S84n Cossebaude - Meißen (bis 3. BA) als elbnahe Variante in Coswig		X	X	X	X
	15 zweistreifiger Neubau der B6n OU Cossebaude mit Verknüpfungen zur B6alt im Bereich Cossebaude und AS Altstadt		X	X	X	X
	16 Umsetzung Verkehrsmanagementsystem 2. Ausbaustufe - VAMOS II - mit Wirkung auf alle Verkehrsträger		X	X	X	X
	17 Verfestigung des Verkehrsflusses an kritischen Abschnitten gemäß Luftreinhalteplan 2011 durch gezielte Dosierung der Verkehrsmengen, insbesondere auf der Königsbrücker Straße stadteinwärts, der Hansastrasse stadteinwärts, der Leipziger Straße stadteinwärts, der Nürnberger Straße, der Naumannstraße und der Bautzener Straße		X	X	X	X
	18 Beschränkung von Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht in den wesentlichen Siedlungsbereichen der Stadt nur auf Quell- und Zielverkehr sowie Wohnmobile mit Ausnahme bei Autobahnnumleitungen		X	X	X	X
	19 Stadtbahnhöfe 2020: 3 ergänzende Stadtbahnstrecken Bühlau-Weißig, Johannstadt - Plauen, Löbtau - Strehlen, mit Anpassungen von Infrastruktur/ Angebot sowie bestandsnahe Anpassungsmaßnahmen ohne Änderungen in der Kapazität im Straßennetz		X	X	X	X
	20 Zentralhaltestelle Tharandter Straße mit Kfz-Zufahrtsbeschränkung Kesselsdorfer Straße östlich der Reisewitzer Straße		X	X	X	X
	21 S-Bahn-Halt Bischofsplatz		X	X	X	X
	22 Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt		X	X	X	X
	23 abschnittsweiser Ausbau Elberad- und Gehweg zwischen Blauem Wunder und Albertbrücke		X	X	X	X

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte der Annahmen für das Jahr 2025	Vergleichsfälle		Szenarien		
		P0	Sowieso	A	B	C
Sowieso-Sicherheit	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, u.a.					
	24 Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrssicherheitskonzeptes Dresden		X	X	X	X
	Verstärkte Konzentration auf Verkehrssicherheitsaspekte bei der Knotenpunktgestaltung, die richtliniengerechte Gestaltung der Rad- und Gehwege sowie Querungen, umfeldgerechte Geschwindigkeitsregelungen, Weiterführung Schulwegsicherung sowie Sicherheit im Fokus möglichst zu minimierender Kfz-Hol- und Bringfahrten zu Kitas und Schulen	X	X	X	X	
	25 26 Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission sowie der Verkehrsüberwachung	X	X	X	X	
	27 Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung (Pedelecs, Elektrofahrzeuge, Boards u.a.)	X	X	X	X	
Auswahl von 8 zentralen, stadträumlichen Maßnahmenansätzen	Ansätze zur Beseitigung festgestellter stadträumlicher Defizite mit Verkehrsbezug					
	28 Verringerung der Konflikte und der Verkehrsbelastung auf dem Dr.-Külz-Ring/ Waisenhausstraße (Fußgänger-Achse Prager Straße - Altmarkt) und leistungsfähige Ableitung des Verkehrs von der Budapestner Straße auf den 26er-Ring und die St.-Petersburger Straße, dazu bauliche Einrichtung eines direkten Linksabbiegers aus Richtung Tunnel Wiener Platz über die Sidonienstraße auf St.-Petersburger Straße Vertiefender Untersuchungsbedarf zur verkehrlichen Wirkung!			X	X	X
	29 Erhalt Blaues Wunder im Bestand (regelmäßige Kontrollen mit Verbesserungen in der Stadtraumqualität Körnerplatz/ Schillerplatz, zweistufige Straßenführung im Brückengang gemäß Luftreinhalteplan und Prüfung der Verlagerung der Verkehrsrelation Tolkewitzer Straße - Käthe-Kollwitz-Ufer, Sanierung/ Umbau LSA Schillerplatz)			X	X	X
	30 ergänzend: Entlastung Blaues Wunder durch zweistufige Zusatzquerung im Bereich Niederpoyritz/ Laubegast mit niveaugleichen Anschlüssen an das vorhandene Straßennetz			X		
	31 Entlastung 26er Ring zw. Marienbrücke und Schäferstraße mit Durchbindung der Fröbelstraße bis zur Freiberger Straße und Rosenstraße (auch als Wirtschaftsverkehrsanbindung von der Westtangente), zugleich städtebauliche Aufwertung im Bereich Weißeritzstraße gemäß Stadtentwicklungskonzept Vertiefender Untersuchungsbedarf zur verkehrlichen Wirkung!			X		
	32 Umgestaltung und Veränderung der Verkehrsorganisation im Bereich Rayskistraße/ An der Christuskirche/ Wasaplatz (Ziel Verkehrsberuhigung) durch leistungsfähige Führung des Kfz-Verkehrs durch eine neue Bahnunterführung in Verlängerung der Liebstädter Straße - Rudolf-Bergander-Ring - Otto-Dix-Ring - Spitzwegstraße bis zur B172, zusätzlich Verlängerung Tiergartenstraße zur Liebstädter Straße und zur Gasanstaltstraße; gleichzeitig Umgestaltung der Winterbergstraße (von und zum Großen Garten) mit Radverkehrsanlagen Vertiefender Untersuchungsbedarf zur verkehrlichen Wirkung!			X		
	33 Entlastung der Zufahrten von der A4 (AS Neustadt) in Richtung Innenstadt (insbes. Lommatzscher Straße, Leipziger Straße) durch P+R im Bereich Kaditz/ Mickten und durch eine Umweltbrücke (Stadtbahn Fuß, Rad) Kötzschenbrodaer Straße - Ostragehege, Anbindung an rechtselbischen Elberadwegs im Bereich der Kaditzer Flutrinne Vertiefender Untersuchungsbedarf zur verkehrlichen Wirkung!				X	X
	34 Bau einer ebenerdigen Fußgängerquerung im Bereich Neustädter Markt mit Rückbau der Fußgängerunterführung (auch zur Vermeidung von "Angsträumen") und Sperrung der Augustusbrücke für Kfz-Verkehr Vertiefender Untersuchungsbedarf zur verkehrlichen Wirkung!			X	X	X
	35 ergänzend: städtebauliche Aufwertung des Neustädter Marktes durch direkte Verknüpfung der Hauptstraße mit der Altstadt für Fußgänger und Radfahrer durch die Verlegung des Kfz-Verkehrs der Großen Meißner Straße/ Köpckestraße im Bereich des Brückenkopfes Augustusbrücke in eine Unterführung von max. 80 m Länge, auch Beschleunigung des ÖPNV durch Verminderung von Wartezeiten				X	X
	36 durchgreifende Berücksichtigung wiederkehrender Ereignisse im Verkehrssystemmanagement (insbes. Sperrungen des Terrassenufers/ Elberad- und Gehweg durch Veranstaltungen oder Hochwasser) mit temporären Wegweisungen, gesonderten LSA-Steuerungsprogrammen, Parkwegweisung und verstärkten intermodalen Angeboten			X	X	X
	37 Verbesserung der Querungen bzw. konsequente Verkehrsberuhigung in touristisch wichtigen Bereichen der inneren Altstadt (z.B. Schlossplatz, Theaterplatz, Sophienstraße, Taschenberg, Terrassenufer, Seestraße) durch angepasste bauliche und organisatorische Maßnahmen; am Postplatz zusätzliche Verbesserungen und Legalisierung des Radverkehrs z.B. zwischen Ostraallee und Wilsdruffer Straße sowie Marienstraße und Ostraallee			X	X	X
	38 strategisch wichtig aber nicht szenarienrelevant: Berücksichtigung auch weiterer, erkannter stadträumlicher Defizitbereiche (auch in den Ortsteilen) bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes 2025 des Verkehrsentwicklungsplanes			X	X	X

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte der Annahmen für das Jahr 2025	Vergleichsfälle		Szenarien		
		P0	Sowieso	A	B	C
Straßennetz und Kfz-Verkehr 1	Ansätze zur Beseitigung von Defiziten und Problemstellen im Kfz-Verkehr					
	39 Sicherung und Ausbau des Kfz-Vorrangnetzes auf Basis des vorliegenden Netzes von 2003 zur Bündelung von Verkehren auf leistungsfähigen Straßenachsen und Sicherung der Erreichbarkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr			X	X	X
	40 Kanalisierung des Straßenverkehrs im Hauptnetz zur Realisierung von Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren sowie Verminderung von Schleichverkehr und hohen Schadstoffkonzentrationen			X	X	X
	41 Verlegung der den 26 Ring querenden/ tangierenden Bundesstraßen B 6, 97, 170, 172 und 173 nach außerhalb des 26er Rings zur Umsetzung der Ziele des Luftreinhalteplanes			X	X	X
	42 Umsetzung bestandsnaher, organisatorischer und ggf. baulicher Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr durch Wohngebiete im Zuge der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke auf Basis fundierter Nachher-Analysen u.a. in den Bereichen Comeniusplatz, Fetscherplatz, Blasewitzer/ Fetscherstraße und Marienallee			X	X	X
	43 zweistufiger Ausbau der Stauffenbergallee von der Königsbrücker Straße bis zur Radeburger Straße entsprechend notwendiger verkehrlicher Kapazitäten			X	X	X
	44 zweistufiger Ausbau der B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau				X	X
	45 zweistufiger Ausbau der Bautzner Straße Martin-Luther-Straße bis Prießnitzstraße			X	X	X
	46 grundhafter Ausbau des Verkehrszuges Hahnebergstraße/ Zwickauer Straße bis Würzburger Str. als Hauptstraßenzug			X	X	X
	47 strategisch wichtig aber nicht szenarienrelevant: Flächensicherung für Straßenbrückenverbindungen zwischen Hansastraße/ Leipziger Straße und Madeburger Straße (Erfurter Straße/ 3. Marienbrücke) und Berücksichtigung im B-Plan-Gebiet HafenCity auf Basis vertiefender verkehrlicher Untersuchungen im Zusammenhang mit Umweltbrücke Ostragehege			X	X	X
Straßennetz und Kfz-Verkehr 2	Ansätze zur Kapazitätserweiterung im Kfz-Verkehr					
	48 zweistufiger Ausbau der Wormser Straße als innerstädtische Hauptstraßenverbindung zwischen Fetscherstraße und Bergmannstraße mit Abhängung der Dürerstraße von der Fetscherstraße sowie Durchbindung der Spernerstraße bis zur Wormser Straße als zweistufige Stadtstraße			X		
	49 Durchbindung der Spernerstraße aufbauend auf den Nachher-Analysen zur Wirksamkeit der Waldschlößchenbrücke, da Stadtratsbeschluss dieser Verbindung derzeit entgegen steht			X		
	50 vierstreifiger Ausbau der B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau			X		
	51 niveaufreier Knotenpunkt Stauffenbergallee/ Königsbrücker Straße in Nord-Ost-Relation			X		
	52 Neubau der AS Weixdorf an die A13 und Anbindung zum Gewerbegebiet Promigberg			X		
	53 Durchbindung Passauer Straße bis Westendring als zweistufige Stadtstraße			X		
	54 Durchbindung Straße des 17. Juni bis Pirnaer Landstraße als zweistufige Stadtstraße			X		
	55 Durchbindung Emiliensstraße zwischen Rankestraße und Kötzschenbroder Straße als zweistufige Stadtstraße			X		
	56 Bau der Querspange Sporbitz zwischen Sporbitz (interkommunales Gewerbegebiet Dresden/ Heidenau) und Luga/ B 172 (östlich Luga) als zweistufige Stadtstraße			X		
ÖPNV 1 und Fernverkehr	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite im ÖPNV/ SPNV sowie Fernverkehr					
	56 Beschleunigung und Verbesserung der Fernbahnanbindungen Dresdens in Richtung Berlin/ BBI, Leipzig, Frankfurt, Nürnberg, München und Breslau			X	X	X
	57 Optimierung der LSA für Beschleunigung des ÖPNV an Knotenpunkten mit QSV F mit dem Ziel einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn auf ca. 21 km/ h im Innenstadtbereich			X	X	X
	58 Einrichtung eines Fern- und Regionalbusbahnhofs am Hauptbahnhof mit Nutzbarkeit durch touristischen Busverkehr			X	X	X
	59 Umsetzung S-Bahn-Halte Albertstadt (Linie S2) und Nossener Brücke (Linie S3)			X	X	X
	60 Verstärkte Nutzung Echtzeitbasierter Fahrgästinformation zur Anschlussicherung und Optimierung in S-Bahnen, Straßenbahn und Bussen - auch "on board"			X	X	X
	61 barrierefreier Standard bei Zugängen, Umsteigestellen, Fahrzeugen und Informationsübermittlung sowie Weiterführung der Bemühungen zum Electronic-Ticketing			X	X	X
	62 Weiterführung der Flottenmodernisierung von Bus und Straßenbahn um Einsatzkosten und Emissionen zu vermindern (insbes. im Busbereich hinsichtlich der Luftreinhaltung)			X	X	X
	63 Berücksichtigung der Belange von Frauen bei Sicherheit, Qualität und Erreichbarkeit			X	X	X
	64 Durchbindung Zschertnitzer Straße für Bus, Rad und Fußgänger zur Verbesserung möglicher tangentialer Busverbindungen			X	X	X
	65 strategisch wichtig aber nicht szenarienrelevant: Trassenfreihaltung für eine mögliche Stadtbahnhstrasse Kaditz - Radebeul-Ost entlang der Kötschenbroder Straße (Riegelplatz bis Spitzhausstraße)			X	X	X

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte der Annahmen für das Jahr 2025	Vergleichsfälle		Szenarien		
		P0	Sowieso	A	B	C
ÖPNV 2	Ansätze zur weiteren Erhöhung der Kapazität und Attraktivität des ÖPNV und des SPNV					
66	Verdichtung der Grundtakte der Straßenbahnlinien auf 3, 4, 7, 11 auf 5 Minuten in der Hauptverkehrszeit und 10 Minuten-Takt auf allen Linien bis in die Abendstunden (21 Uhr)/ Wochenenden, dazu Verbesserung der organisatorischen, baulichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen, um den dichtenen Straßenbahntakt zuverlässig gewährleisten zu können				X	X
	67 Straßenbahnbau in der Relation Tiergartenstraße - Gruna - Striesen - Blasewitz (als wirtschaftlicher Ersatz für Buslinie 61)				X	X
	68 Verdichtung der Busangebote der Linie 94 auf einen 10-Minuten-Takt von Cossebaude bis Cotta				X	X
	69 neues Busangebot zwischen Cossebaude und Radebeul über die Elbbrücke Niederwartha im 60 Min.-Takt				X	X
	70 Realisierung der S-Bahn-Haltepunkte im Bereich Königsbrücker Landstraße (Linie S2) und Strehlener Platz (Linien S1 und S2)				X	X
	71 Bedienung der linkselbischen Bahnstrecke Dresden - Coswig über Friedrichstadt im 30-Minuten-Takt in Überlagerung der Regionalverkehrsangebote				X	X
	Ausbau der Nordanbindung auf der regionalen Bahnstrecke Richtung Bischofswerda durch eine					
	72 Systematisierung weitgehend bestehender Angebote (S-Bahn, RB/ RE) zu einem regelmäßigen 30-Minuten-Takt (teilweise 3. Gleis erforderlich)				X	X
	73a Sanierung der bestehenden Bahnstrecke nach Königsbrück und Weiterbetrieb als Regionalbahn wie im Bestand			X		
	73b Nutzung der Bahnanbindung nach Königsbrück für eine Stadtbahnanbindung mit der Linie 7 von Ottendorf-Okrilla über Hermsdorf nach Dresden				X	X
	74 Verbesserung der regionalen Bus-Anbindungen von Moritzburg und Bannowitz durch Verkürzung der Reisezeit um 10% und einen 15-Minuten-Takt zur Spitzenzzeit				X	X
	Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für stärker angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV, die weitere					
	75 Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen (Straßenbahn, Bus) und die Vermeidung steigender Nutzerkosten				X	X
	76 Einführung stärker rabattierter ÖPNV-Tickets für Besucher, Touristen, P+R-Nutzer, Senioren und Familien				X	X
	77 für Geringverdiener erweiterte, preisgünstigere Mobilitätsoptionen z.B. durch Sozialticket				X	X
Fußgängerverkehr und Durchwegungen	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite für Fußgänger					
78	gleichberechtigte, flächenhafte und integrative Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum unter Berücksichtigung aktueller Vorgaben in der Gehweggestaltung gemäß RAST 06, dabei Erhöhung der Qualität und Sicherheit (z.B. Breiten, Oberfläche, Sicht, Querungssituation)			X	X	X
	Verdichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger durch das Anlegen von ausreichend breiten			X	X	X
	79 Mittelinseln auf stark belasteten innerstädtischen Straßen und konsequente Prüfung der Erforderlichkeit von bestehenden Fußgänger-LSA					
	80 Vermeidung langer Wartezeiten für Fußgänger an LSA zur Vermeidung von Rotquerern (Orienterung am HBS) und Nutzung senioren-freundlicher Ansätze zur Querungsgeschwindigkeit mit max. 1 m/s			X	X	X
	81 besondere Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele wie Haltestellen, Bahnhöfe, Gesundheitseinrichtungen, Senioreneheime, Verwaltungen, Schulen, Kitas, Bildungseinrichtungen, Kultureinrichtungen usw. durch ausreichende Dimensionierung und Gestaltung der Anlagen sowie Gehwegvorstreckungen oder Schutz gegen ruhenden Verkehr			X	X	X
	82 weitere Verdichtung der Anbindungen des Elberad- und Gehweges an das Straßen- und Wegenetz, insbesondere im Bereich Leipziger Straße/ Erfurter Straße und Bautzner Straße			X	X	X
	Sicherung der Nahmobilität durch die weitere Erarbeitung kleinräumiger Mobilitätssicherungspläne und teilräumlicher Verkehrskonzepte auf Basis des VEP, dabei Berücksichtigung der rechtlichen Sicherung von					
	83 Durchwegungen in Stadtquartieren in der Bauleitplanung (zeitnaher Ausbau weiterer Durchwegungen entsprechend den schon vorliegenden kleinräumlichen Konzepten in Striesen/ Blasewitz, Äußere Neustadt, Friedrichstadt u.a.)			X	X	X
	84 Vermeidung von Mischnutzungen (gemeinsamer Geh-/ Radweg) entsprechend aktueller Richtlinien und entsprechende Anpassungen in betroffenen Straßenräumen			X	X	X
	85 Intensivierung von Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie von Personen mit Kinderwagen u.ä., auch auf den Zuwegungen zum ÖPNV/ Fähren			X	X	X
	86 Berücksichtigung der Belange von Fußgängern bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen			X	X	X
	87 Prüfung ausgewählter Bereiche der Innenstadt und der Stadtteilzentren für eine barrierefreie Nutzung nach dem Ansatz von "Begegnungszonen"			X	X	X
	88 Einrichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung Albertstraße Hohe Archivplatz (Ritterstraße) und Rückbau der Überführung, Neubau Haltestelle Ritterstraße/ Archivplatz, Verschiebung der Haltestelle Carolaplatz südl. des Carolaplatzes zur Anpassung der Haltestellenabstände Albertplatz - Archivplatz - Carolaplatz und Anbindung des Königsufers (u.a. Veranstaltungen)			X	X	X
	89 Errichtung einer barrierefreien Verbindung zwischen Budapester Straße und Ammonstraße (z.B. Personenaufzug), der auch vom Radverkehr nutzbar ist			X	X	X

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte der Annahmen für das Jahr 2025	Vergleichsfälle		Szenarien		
		P0	Sowieso	A	B	C
Radverkehr 1	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite im Radverkehr					
Radverkehr 1	Erarbeitung/ Realisierung eines integrierten Radverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt unter Einbeziehung des bestehenden Radverkehrskonzept Innenstadt und den Nord/Süd bzw. Ost/West-Routen, darin bedarfsgerechte Errichtung angemessener, straßenbegleitender Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen und deren Knotenpunkten gemäß aktueller Richtlinien sowie Leistungsfähigkeits- und Sicherheitsaspekten			X	X	X
	Ausbau der regionalen Anbindungen im Radverkehr entlang des Elbtals sowie nach Norden (Radeberg/91 Langebrück) und Süden (Kesselsdorf/ Wilsdruff/ Bannowitz) durch Kooperation mit den Nachbarkommunen bei der Erarbeitung und Umsetzung von Radnetzkonzeptionen			X	X	X
	92 Komplettierung des Radwegs im "Grünzug Weißeritz"			X	X	X
	93 Fußgänger- und Radfahrerfahre zum Ostragehege im Bereich Altpieschen oder Moritzburger Straße dauerhaft einrichten			X		
	94 permanente, sichere und komfortable Ausweichstrecken für den Elberad- und Gehweg in den Bereichen Altstadt/ Königlsrufer, Flutrinne Ostragehege, Terrassenufer und Festplatz Marienbrücke bei Veranstaltungen sowie generell bei Hochwasser ausbauen, anbieten und beschildern			X	X	X
	95 Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs durch Öffnung von Einbahnstraßen, bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen (Wegweisung und sichere sowie komfortable Alternativen)			X	X	X
	96 deutlicher Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr an öffentlichen Einrichtungen (Universität, Messe, Bibliotheken), Bahnhöfen, Haltestellen des ÖPNV sowie an Versorgungs- und Kultureinrichtungen durch das zielnahe Aufstellen von Radbügeln			X	X	X
	97 Ausweitung des Winterdienstes auf ausgewählten Hauptstraßen auf die Radverkehrsanlagen (insbes. die Radstreifen) sowie den Elberadweg und dessen Anschlüsse schnee- und eisfrei halten, um eine Ganzjahresnutzbarkeit des Hauptnetzes zu gewährleisten			X		
	98 strategisch wichtig aber nicht szenarienrelevant: Trassensicherung der ehem. Übigauer Güterbahn für eine Radverbindung Junge Heide - Kaditzer Flutrinne - Elbe als Ergänzung des rechtselbischen Elberadweges			X	X	X
Radverkehr 2	Ansätze zur weiteren Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs					
Radverkehr 2	Umgestaltung ausgewählter vierstreifiger Querschnitte zu überbreiten oder zweistreifigen Querschnitten mit 99 Schutz- oder Radstreifen bei überwiegender Beibehaltung der bestehenden Kapazitäten im Kfz-Verkehr (insbesondere Knotenpunkte)				X	X
	Umgestaltung bzw. Ertüchtigung wichtiger innerstädtischer Brückenköpfe für direkte Radanbindungen (z.B. 100 Rampen und Querungen an der Marienbrücke, Pilotprojekt "ElbeRadLift" sowie Transport- und Schiebrehilfen)				X	X
	101 Komplettierung des rechtselbischen Elberadwegs durch den Bau eines elbnahen, straßenfernen Weges zwischen Loschwitz und Pillnitz				X	X
	102 Bau einer Fußgänger- und Radverbindung an der Westseite des Hauptbahnhofs zur Verbindung der Südvorstadt mit der Prager Straße/ Reitbahnstraße				X	X
	103 Elbquerung als reine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zum Ostragehege im Bereich Kötschenbroder Straße als dauerhafte Alternative zu einer Fähre				X	X
	104 Schaffung überdachter Abstellanlagen an wichtigen innerstädtischen Zielen wie Bahnhöfen, Haltestellen, Einzelhandel sowie saisonal-temporäre Fahrradbügel auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage				X	X
	105 Aufbau von Radstationen an Knotenpunkten des ÖPNV sowie zentralen Bereichen durch geeignete externe Betriebskonzepte externer Betreiberschaft				X	X
	106 Ganzjährige Benutzbarkeit des Radnetzes durch Winterdienst auf allen Haupt- und Verbindungs Routen des Radverkehrs (damit auch im Nebennetz und auf separaten sowie bordgeführten Radwegen) in ausreichender Breite sicherstellen				X	X
	107 Anpassung aller bis dato nicht-richtliniengerechten Radverkehrsanlagen im Bestand auf Basis des zu erarbeitenden Radverkehrskonzeptes innerhalb von 5 Jahren				X	X
Management Ruhender Kfz-Verkehr 1	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite im ruhenden Verkehr					
Management Ruhender Kfz-Verkehr 1	108 weitere Systematisierung von Parkgebühren und im Umfeld bestehender Bewohnerparkbereiche in Dresden, auch in den Ortsteilzentren			X	X	X
	109 Inhaltliche Vertiefung und Fortschreibung des bestehenden P+R-Konzeptes in Verbindung mit aktuellen, empirischen Pendleranalysen zu einem integrierten Besucher Verkehrs- und Pendlerkonzept			X	X	X
	110 Schaffung einer wegweisenden (ggf. dynamischen) Beschilderung von den Autobahnen A4 und A17 zu bestehenden P+R-Plätzen bzw. neu zu errichtenden Anlagen "vor" dem 26er Ring (P+R Hamburger Straße, P+R im Bereich Hansastrasse/ Großenhainer Straße)			X	X	X
	111 Sicherung des Kurzzeitparkens für Einkauf/ Versorgung sowie erforderlicher Hol- und Bringfunktionen (Bahnhöfe, Schulen, Kitas, Gesundheitseinrichtungen, Seniorenheime)			X	X	X
	112 Sicherung der Nutzbarkeit der vollen Kapazität des Busparkplatzes Pieschener Allee besonders auch in saisonalen Spitzenzeiten (an diesem Standort derzeit häufige Beschränkung der Nutzung durch Zirkus und Volksfeste)			X	X	X
	113 Berücksichtigung des Parkverhaltens von Reisebussen und Stadtrundfahrten in der Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation in touristischen Bereichen (Innenstadt, Loschwitz, Äußere Neustadt, Innere Neustadt u.a.)			X	X	X

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte der Annahmen für das Jahr 2025	Vergleichsfälle		Szenarien		
		P0	Sowieso	A	B	C
Management Ruhender Kfz-Verkehr 2	Ansätze zur verstärkten Zweckbindung des Ruhenden Verkehrs durch Sicherung der Erreichbarkeit					
	flächenhafte Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum im 26er Ring und in angrenzenden Bereichen sowie in den Ortsteilzentren zur Vermeidung von Verlagerungen in Wohnbereiche (Friedrichstadt, Johannstadt, Süvorstadt sowie Kesselsdorfer Straße, Mickten, Schillerplatz/ Körnerplatz u.a.)				X	X
	114 Rückgewinnung von Straßenraum durch Verbesserung der finanziellen Attraktivität von Parkgaragen gegenüber Straßenparken				X	X
	115 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einordnen - dazu Erstellung einer kommunalen Satzung, 116 Hinwirken auf Veränderungen der StVO und Entwicklung eines Verfahrens, wie diese vergeben und betrieben werden				X	X
	117 Administrative Unterstützung von Investoren bei der Einrichtung von Quartiersgaragen für Anwohner in Bereichen mit hohem Anwohnerparkdruck und nach Ausschöpfung aller Maßnahmen der Anwohnerbevorrechtigung (z.B. Hechtviertel, Äußere Neustadt, Körnerplatz), um gleichzeitig durch Umgestaltungen im Straßenraum Attraktivität und Nahmobilität zu verbessern				X	X
	118 Einflussnahme der Stadt Dresden beim Bund hinsichtlich von Veränderungen des Regelsatzes des Bußgeldkatalog bei Parken ohne Parkschein (derzeit 5 Euro), um diese an steigende Parkgebühren anzupassen (derzeit Tagesticket in Dresden 6 Euro) und Veränderungen zu einer Erhöhung von Anwohnerparkgebühren im öffentlichen Straßenraum (derzeit 50 Euro für 2 Jahre) - Regelungen wurden am 01.04.2013 bundesweit angepasst				X	X
Wirtschafts- und Berufsverkehr 1	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite im Wirtschaftsverkehr					
	119 Permanente Fortschreibung des bestehenden Lkw-Führungskonzeptes Dresden sowie des Schwerverkehrskonzeptes, dazu Software für Schwerverkehrs-Routing im Rahmen von ppp-Projekten in Navigationssysteme übernehmen und in Kooperation mit Nachbarkommunen und Kreisen weiterentwickeln				X	X
	120 Wirtschaftsverkehr durch entsprechende Ausweisungen in der Bauleitplanung autbahnnah abwickeln, aber gleichzeitig attraktive Anbindungen im ÖPNV und Radverkehr für die Beschäftigten und Kunden ermöglichen				X	X
	121 Zusammenarbeit mit den Nachbarkreisen und Kommunen bei Rendezvous-Parkplätze an Autobahnanschlussstellen (P+M) und Integration entsprechender Maßnahmen und Erkenntnisse in das integrierte Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept				X	X
	122 strategisch wichtig aber nicht szenarienrelevant: Erhalt des Güterbahnhofs Friedrichstadt mit seinem bimodalen GVZ als Garant für die Anbindungen im Wirtschaftsverkehr per Bahn und noch bestehender industrieller Anschlussbahnhöfen				X	X
	123 strategisch wichtig aber nicht szenarienrelevant: Erhalt der Elbe als Binnenwasserstraße 1. Ordnung mit dem Alberthafen als trimodaler Schnittstelle				X	X
Wirtschafts- und Berufsverkehr 2	Zusätzliches Mobilitätsmanagement im Berufs- und Wirtschaftsverkehr					
	124 Fortführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement zur Herstellung der Transparenz über die Mobilitätskosten im Berufsverkehr für Unternehmen, Beschäftigte und Kommunen durch Öffentlichkeitsarbeit, Wettbewerbe und dauerhafte Ansprechpartner in der Verwaltung (Mobilitätsteam)				X	X
	125 Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV um mindestens 8000 zusätzliche Nutzer - verstärkt für Beschäftigte von Landesbehörden und der Hochschulen aber auch im Rahmen eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements				X	X
	126 Ausweitung von Initiativen zur Förderung des Radfahrens im Berufsverkehr, auch unter Nutzung der Potenziale von Pedelecs				X	X
	127 Einrichtung eines regionalen Pendlernetzwerkes im Internet zur Organisation von berufsorientierten Fahrgemeinschaften				X	X
Verkehrstechnik und -management	Nutzung der Verkehrstechnik zur Optimierung des Verkehrssystems					
	128 Bedarfsgerechter, integrierter Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale in Dresden und Entwicklung einer langfristigen Finanzierungsstrategie für den Unterhalt der Verkehrsleit- und Informationssysteme				X	X
	129 Ausbau innovativer Steuerungssysteme an LSA im Bereich komplexer, überstauter Knotenpunktfolgen				X	X
	130 Weiterführung der Datenerhebungen im Verkehr und regelmäßige Zusammenführung sowie Publikation wichtiger Ergebnisse (Modal Split, Emissionen, Umwelt, Verkehrsleistung, Verkehrsaufkommen) auch unter Fortführung und Einbindung des SrV sowie neuer Mobilitätsstile (Familienarbeit, Versorgungsarbeit, Gender-Mainstreaming, "Junge Alte", Carsharing, Multimodalität)				X	X
	131 Einbindung der Bedürfnisse des Radverkehrs in telematische Steuerungen sowie in Verkehrsinformations- und -leitsysteme (Nutzung von Unterwellen, Steuerung der LSA sowie Informationen zu reisezeitoptimierten Radrelationen mit minimalen Wartezeiten)				X	X

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte der Annahmen für das Jahr 2025	Vergleichsfälle		Szenarien		
		P0	Sowieso	A	B	C
Stadtqualität/ Straßenraumgestaltung	Ansätze zur Verbesserung der Stadtqualität					
Innovation 1	132 Rückgewinnung von durch ruhenden und fließenden Verkehr belegten Straßenräumen zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren			X	X	X
	133 Sicherung der großstädtischen Magistralen und multifunktionalen Hauptstraßen in Dresden durch innovative Konzepte und Investitionen, die ein attraktives Wohnen und Arbeiten trotz verkehrlicher Belastungen ermöglichen und in dies in der verkehrlichen Ausbauplanung berücksichtigen			X	X	X
	134 Umsetzung der baulichen und modalen Maßnahmen des Masterplanes Lärminderung sowie der bestehenden teilgebietlichen Pläne zur Lärminderung und zum Verkehr in Dresden			X	X	X
	135 Erhöhung der Grünanteile in der Stadt im Rahmen von Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas u.a. durch konsequente Umsetzung des Promenadenrings und bereits beschlossener Grünachsen			X	X	X
	136 Tempo 100 zur Minderung von Emissionen auf der Autobahn A4 im Bereich von Siedlungsgebieten im Stadtgebiet gemäß Luftreinhalteplan				X	X
	Entwicklung von Strukturen zur Nahmobilitätsförderung					
Innovation 2	137 Nutzung verkehrlich integrierter Standorte (besonders innerstädtische Brachen) für die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen, öffentliche Einrichtungen, Schulen und anderen funktionalen Bereichen mit hohem Quell- und Zielverkehrsaufkommen			X	X	X
	138 Zuordnung eines "Mobilitätskostenindexes" zu allen bestehenden privaten und gewerblichen Baugebieten zur Identifizierung von Gebieten mit explizit niedrigen Mobilitätskosten bzw. Eignung für Mobilität ohne eigenes Kfz			X	X	X
	139 Initiierung von kommunalen Modellprojekten "Innovative Mobilität" auf innerstädtischen Brachen unter Nutzung von mit E-Mobility, Carsharing, Radstation, ÖV, multimodalen Infosystemen und nahräumlichen Strukturentwicklungen - Potenziale vor allem im S-Bahnbereich (z.B. Weißeritzstraße/ Schäferstraße/ Bahnhof Mitte)			X	X	X
	140 Zulassen gebietsverträglicher Einrichtungen der Nahversorgung, Kinderbetreuung und Bildung in allen Wohngebieten zur Sicherung der Nahmobilität			X	X	X
	141 Berücksichtigung einer vollwertigen, direkten Erreichbarkeit auch per Fuß, Rad und ÖPNV von derzeit in Planung befindlichen Standorten mit hohem Besucherpotenzial (z.B. Kunstquartier Devrientstraße, Kulturfabrik am Bahnhof Mitte)			X	X	X
	142 Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge im Zuge der Aufstellung von Bebauungsplänen vorsehen			X	X	X
Ansätze zur Minderung Umwelt-, gesundheits- und klimaschädlicher Emissionen						
Innovation 3	143 Ausweitung umweltfreundlicher Citylogistik mit der Güterstraßenbahn, Elektrofahrzeugen und E-Bikes bzw. vernetzten Radlieferdiensten (E-Delivery) - besonders im Bereich Tourismus/ Einkauf/ Kultur sowie tlw. in der Krankenhaus- und Baustellenlogistik, auch durch Optimierungen im GVZ				X	X
	144 Verpflichtung von Veranstaltern von Großereignissen, eine möglichst effektive, emissionsarme Mobilität der Besucher durch das Aufstellen verpflichtender Mobilitätspläne abzusichern (auch unter Einbeziehung von Radverkehr und sicheren Abstellanlagen, Park+Ride, Management des ruhenden Verkehrs, Wegweisungen sowie ÖPNV-Kombitickets oder Bonussystemen für die Radnutzung)				X	X
	145 Ausbau der Hybrid-Technik bei Bussen im Stadt- und Regionalverkehr und Nutzung des Elektromodi bei der kleineren Erschließung von Wohngebieten				X	X
	146 Ladestationen für Elektroautos und Pedelecs im Straßenraum, in privaten Parkhäusern und Tiefgaragen anregen			X	X	X
	147 Verminderung der Emissionen im Reisebus- und Stadtrundfahrtsverkehr sowie bei Taxen und Lieferfahrzeugen durch Kooperation, Information und ggf. nicht-monetärer Anreizsysteme zur Anschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen bis hin zu modernen Hybrid- oder Elektrofahrzeugen				X	X
	Ansätze zur Verbesserung intermodaler Verknüpfungen					
Innovation 4	148 flächendeckendes Angebot von öffentlichen Leihräder in der Innenstadt, an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, Parkierungsschwerpunkten und ausgewählten Stadtteilzentren				X	X
	149 Entwicklung von Wohnstandorttickets in Zusammenarbeit mit Wohnungsunternehmen, Verkehrsverbund und Stadt				X	X
	150 Öffentlichkeitsarbeit und effektive Awareness-Kampagnen zum persönlichem Mobilitätsstil mit dem Ziel der Förderung intermodaler Mobilität und Priorisierung von Rad, ÖPNV und Carsharing sowie Elektromobilität				X	X
	151 Umstellung des städtischen Fahrzeugparks auf emissionsarme Fahrzeuge sowie deutlich verstärkte Nutzung von Carsharing und Pedelecs auch im Sinne einer kommunalen Vorbildfunktion				X	X
Preisansätze zur Erhöhung der Attraktivität ÖPNV						
	152 Einführung eines Einwohnertickets nach dem Umlageprinzip				X	X
	153 nicht szenarienrelevant aber strategisch wichtig: Einführung einer angebotsabhängigen ÖPNV-Abgabe durch größere Firmen und Einzelhandelsunternehmen zur Verbesserung und Teilfinanzierung des ÖPNV				X	X

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte der Annahmen für das Jahr 2025	Vergleichsfälle		Szenarien		
		P0	Sowieso	A	B	C
Strukturdaten und Verkehrsverhalten der Nutzergruppen	Annahmen zu Strukturdaten und Verkehrsverhalten					
	<ul style="list-style-type: none"> Raumstrukturdaten und demografische Entwicklung entsprechend der Raumstrukturdaten der vorliegenden Prognose 2025 aus dem Jahr 2010 "Verhalten Trend" Mobilitätscharakteristik der verhaltenshomogenen Gruppen nahezu unverändert, Führerscheinbesitz von Jugendlichen nahezu konstant, Pkw-Verfügbarkeit sinkt geringfügig gemäß Trend aktueller Analysen (aus SrV 2008) "Verhaltenswandel" späterer Führerscheinbesitz Pkw-Verfügbarkeit sinkt linear gemäß Trend aktueller Analysen (SrV 2008) verstärkte Präferenz von Carsharing deutliche Verkehrsmittelpräferenz zugunsten ÖV, Rad und Fuß verstärkte E-Mobilität verstärkte Präferenz zur Nahmobilität 	X	X	X	X	X

Anlage 5: Bewertungsergebnisse der Einzelannahmen des Vorzugsszenarios B sowie zusätzlicher Annahmen des Szenarios A

Stand: 06.11.2012

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte bzw. Annahmen des <u>Vorzugsszenarios B</u>	Betroffenheitsfaktor	Gewicht. Wirk.-pkt.	Wirkungs-klasse	Kosten-klasse	Prioritäten-gruppe
		k/m/g	max. 36x2,5	1-5	1-5	
Grundannahmen	Annahmen zum bestehenden Infrastruktornetz und ÖPNV-Angebot					
0.1	die freie Wahl des Verkehrsmittels bleibt erhalten, Mobilität für alle bleibt bezahlbar, Stadtstraßen sind in der Regel sicher durch Kfz, Rad- und Fußgängerverkehr benutzbar, der ÖPNV wird weiterhin zum übergrößen Teil durch die Nutzer finanziert					unbewertet
	die bestehende Straßeninfrastruktur (auch die der Brücken) sowie die LSA-Steuerungssysteme werden adäquat unterhalten, das bestehende Verkehrsmanagementsystem wird weiter betrieben, das Parkraummanagement wird fortgeführt, es wird keine Kfz-Citymaut eingeführt					unbewertet
	die Finanzierungsstruktur des Dresdner Nahverkehrs ist stabil, das bestehende Stadtbahn- und Busangebot bleibt erhalten, die Fahrzeugbeschaffung der DVB kann trotz veränderter Forderrahmenbedingungen noch entsprechend der Nachfrageentwicklung (auch im Dresdner Schulerverkehr) erfolgen, Investitionen in den Substanzerhalt des städtischen ÖPNV können weiter durchgeführt werden, der S-Bahn-Betrieb ist in heutiger Qualität gesichert					unbewertet
Sowieso-Bau	alle derzeit in Realisierung befindlichen größeren Maßnahmen und Erhalt des Status Quo 2011, insbesondere:					
1	Anschluss Verkehrszug Waldschlößchenbrücke ans Straßen-, Geh- und Radwegennetz, Anpassungen im Busnetz (Linien 64 und 74)					unbewertet
	viergleisiger Ausbau und Trennung S- u. Fernbahn auf der Strecke Dresden-Neustadt - Coswig inkl. S-Bahn-Takt-Verdichtung der Linien S1 und S2 auf 15 Minuten in der Hauptverkehrszeit, barrierefreien Haltestellen und Verlegung des S-Bahn-Halts Trachau					unbewertet
	Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A4					unbewertet
	S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170					unbewertet
	Ausbau Elberad- und Gehweg Molenbrücke - Kötzschenbrodaer Str.					unbewertet
	Unterhaltung und Bestandssanierung des Straßennetzes gemäß den Investitionsplänen ohne maßgebliche Änderungen von Kapazitäten und Dimensionierung					unbewertet
	Anforderungsgemäße Aufrechterhaltung und Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV (Betrieb und Infrastruktur) ohne maßgebliche Änderungen unter Berücksichtigung des Investitionsplanes der DVB AG					unbewertet
Sowieso-Beschluss	alle Maßnahmen, die per Beschluss (Stadtrat) oder durch externe Baulasträger (Bund, Freistaat Sachsen) bestätigt sind, insbesondere:					
6	Sanierung und Verbreiterung der Albertbrücke, Verbesserung der Kfz- und Radverkehrssituation, Umgestaltung/ grundhafter Ausbau von Rosa-Luxemburg-Platz und Sachsenplatz	g	40	5	5	sinnvoll
	Ausbau Königsbrücker Straße (Bahnbrücke Industriegelände - Stauffenbergallee: vierstreifig; Stauffenbergallee - Albertplatz gemäß Stadtratsbeschluss vom 29.9.2011: vierstreifig, KP Stauffenbergallee: niveaugleich)	m	17	2	5	kritisch
	Neubau Teilstück der Straße E.-Ambrosius-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/ Altcottendorf mit zweiter Richtungsfahrbahn	g	43	5	4	prioritär
	vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta und Umgestaltung KP Warthaer Straße	g	38	5	5	sinnvoll
	zweistreifiger Ausbau Bautzner Straße (Hoyerswerdaer Str. - Martin-Luther-Str.)	m	26	4	3	prioritär
	Knotenpunktumbau Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße (2 Linksabbieger von Magdeburger in Weißeritzstraße)	m	17	2	2	sinnvoll
	zweistreifiger Ausbau S58 Alte Moritzburger Straße zwischen A13 (AS Marsdorf) und A4 - entfällt, da nicht im LVP 2025					entfällt
	Fertigstellung S84n Cossebaude - Meißen (bis 3. BA) als elbnahe Variante in Coswig	g	25	3	1	prioritär
	zweistreifiger Neubau der B6n OU Cossebaude mit Verknüpfungen zur B6alt im Bereich Cossebaude und AS Altstadt	m	23	3	1	prioritär
	Umsetzung Verkehrsmanagementsystem 2. Ausbaustufe - VAMOS II - mit Wirkung auf alle Verkehrssträger	g	53	5	5	sinnvoll
	Versteiligung des Verkehrsflusses an kritischen Abschnitten gemäß Luftreinhalteplan 2011 durch gezielte Dosierung der Verkehrsmengen, insbesondere auf der Königsbrücker Straße stadteinwärts, der Hansastrasse stadteinwärts, der Leipziger Straße stadteinwärts, der Nürnberger Straße, der Naumannstraße und der Bautzener Straße	g	35	5	2	prioritär
	Beschränkung von Lkw über 3,5 t zul. Gesamtgewicht in den wesentlichen Siedlungsbereichen der Stadt nur auf Quell- und Zielverkehr sowie Wohnmobile mit Ausnahme bei Autobahnumleitungen - entfällt, da bereits umgesetzt					entfällt
	Stadtbahnprogramm 2020: Stadtbahnstrecke Böhla-Weißig mit Anpassungen von Infrastruktur/ Angebot	m	33	5	5	sinnvoll
	Stadtbahnprogramm 2020: Stadtbahnstrecke Löbtau - Strehlen mit Anpassungen von Infrastruktur/ Angebot sowie Anpassungen im Straßennetz und an der Haltestelle Kesselsdorfer Straße	g	55	5	5	sinnvoll
	Stadtbahnprogramm 2020: Stadtbahnstrecke Johannstadt - Plauen mit Anpassungen von Infrastruktur/ Angebot (u.a. Budapester Straße) sowie Anpassungen im Straßennetz unter Beibehalt bestehender Kapazitäten	g	55	5	5	sinnvoll
	Zentralhaltestelle Tharandter Straße mit Kfz-Zufahrtsbeschränkung Kesselsdorfer Straße östlich der Reisewitzer Straße	m	30	4	4	sinnvoll
	S-Bahn-Halt Bischofsplatz	m	24	3	1	prioritär
	Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt	g	53	5	3	prioritär
	abschnittsweiser Ausbau Elberad- und Gehweg zwischen Blauem Wunder und Albertbrücke	m	23	3	3	sinnvoll
Sowieso-Sicherheit	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, u.a.					
24	Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrssicherheitskonzeptes Dresden	g	40	5	4	prioritär
	Verstärkte Konzentration auf Verkehrssicherheitsaspekte bei der Knotenpunktgestaltung, die richliniengerechte Gestaltung der Rad- und Gehwege sowie Querungen, umfeldgerechte Geschwindigkeitsregelungen, Weiterführung Schulwegsicherung sowie Sicherheit im Fokus möglichst zu minimierender Kfz-Hol- und Bringfahrten zu Kitas und Schulen	g	43	5	1	prioritär
	Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission sowie der Verkehrsüberwachung	g	28	4	1	prioritär
	Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung (Pedelecs, Elektrofahrzeuge, Boards u.a.)	g	33	5	1	prioritär

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte bzw. Annahmen des <u>Vorzugsszenarios B</u>	Betroffenheitsfaktor k/m/g	Gewicht. Wirk.-pkt. max. 36x2,5	Wirkungs-klasse 1-5	Kosten-klasse 1-5	Prioritäten- gruppe	
Auswahl von 8 zentralen, stadträumlichen Maßnahmenansätzen	Ansätze zur Beseitigung festgestellter stadträumlicher Defizite mit Verkehrsbezug						
28	sinnvoll	Verringerung der Konflikte und der Verkehrsbelastung auf dem Dr.-Külz-Ring/ Waisenhausstraße (Fußgänger-Achse Prager Straße - Altmarkt) und leistungsfähige Ableitung des Kfz-Verkehrs von der Budapester Straße auf den 26er-Ring und die St.-Petersburger Straße	m	24	3	3	sinnvoll
29	prioritär	Umgestaltung Blaues Wunder im Bestand mit Verbesserungen in der Stadtraumqualität Körnerplatz/ Schillerplatz, Radverkehrsführung im Knoten- und Brückengelände, Sicherung der Kfz-Verkehrsqualität, Verbesserung der Querungssituation für Fußgänger, Verkehrsberuhigung in der Hüblerstraße (Einkauf) ggf. als Begrenzungszone, Verringerung der Verkehrs Mengen gemäß Luftfreihalteplan, Sanierung/ Umbau LSA Schillerplatz und Vermeidung von Verkehrsverlagerungen - ergänzend Ausweitung eines nähräumlichen Bereiches im Plan "Trassenfreihaltung" für temporäre oder dauerhafte alternative Querungslösungen für die Zeit nach 2025 bzw. die anstehende Sanierung des Blauen Wunders	m	27	4	3	prioritär
33	sinnvoll	Entlastung der Zufahrten von der A4 (AS Neustadt) in Richtung Innenstadt (insbes. Lommatzscher Straße, Leipziger Straße) durch P+R im Bereich Kaditz/ Mickten und durch eine Umweltbrücke (Stadtbahn Fuß, Rad) Kötzschenbroder Straße - Ostragehege, Anbindung an rechtselbischen Elberadwegs im Bereich der Kaditzer Flutrinne	m	27	4	5	sinnvoll
34	prioritär	Bau einer ebenerdigen Fußgängerquerung im Bereich Neustädter Markt mit Rückbau der Fußgänger-Unterführung, und Sperrung der Augustusbrücke für individuellen Kfz-Verkehr (außer Sonderverkehr) sowie Aussflattung der Brücke mit getrennten und ausreichenden Wegen für Fußgänger und Radfahrer (Radstreifen) - Nutzung der Verkehrsruckgäbe Köpckestraße für die Erarbeitung eines verkehrlich-stadtbaulichen Entwicklungskonzeptes mit Reduzierung der Verkehrsflächen (Zweistufigkeit Hainstraße bis Carolaplatz)	m	29	4	3	prioritär
35	entfällt	ergänzend zu 34: stadtbauliche Aufwertung des Neustädter Marktes durch direkte Verknüpfung der Hauptstraße mit der Altstadt für Fußgänger und Radfahrer durch die Verlegung des Kfz-Verkehrs der Großen Meißner Straße/ Köpckestraße im Bereich des Brückenkopfes Augustusbrücke in eine Unterführung von max. 80 m Länge, auch Beschleunigung des ÖPNV durch Verminderung von Wartezeiten - entfällt, da im Facharbeitspapier abgelehnt					entfällt
36	prioritär	durchgreifende Berücksichtigung wiederkehrender Ereignisse im Verkehrssystemmanagement (insbes. Sperrungen des Terrassenufers/ Elberad- und Gehweg durch Veranstaltungen oder Hochwasser) mit temporären Wegweisungen, gesonderten LSA-Steuerungsprogrammen, Parkwegweisung und verstärkten intermodalen Angeboten	g	38	5	1	prioritär
37	prioritär	Verbesserung der Querungen bzw. konsequente Verkehrsberuhigung in touristisch wichtigen Bereichen der inneren Altstadt (z.B. Schlossplatz, Theaterplatz, Sophienstraße, Taschenberg, Terrassenufer, Seestraße) durch angepasste bauliche und organisatorische Maßnahmen: am Postplatz zusätzliche Verbesserungen und Legalisierung des Radverkehrs z.B. zwischen Ostraallee und Wilsdruffer Straße sowie Marienstraße und Ostraallee	m	26	4	2	prioritär
38	sinnvoll	strategisch wichtig aber nicht szenarienrelevant: Berücksichtigung auch weiterer, erkannter stadträumlicher Defizitbereiche (auch in den Ortsteilen) bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes 2025 des Verkehrsentwicklungsplanes	g	13	1	1	sinnvoll
Straßennetz und Kfz-Verkehr 1	Ansätze zur Beseitigung von Defiziten und Problemstellen im Kfz-Verkehr						
39	prioritär	Sicherung und Ausbau des Kfz-Vorrangnetzes auf Basis des vorliegenden Netzes von 2003 zur Bündelung von Verkehren auf leistungsfähigen Straßenachsen und Sicherung der Erreichbarkeit im Personen- und Wirtschaftsverkehr	g	33	5	1	prioritär
40	prioritär	Kanalisation des Straßenverkehrs im Hauptnetz zur Realisierung von Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren sowie Verminderung von Schleichverkehr und hohen Schadstoffkonzentrationen	g	35	5	1	prioritär
41	prioritär	Verlegung der den 26 Ring querenden/ tangierenden Bundesstraßen B 6, 97, 170, 172 und 173 nach außerhalb des 26er Rings zur Umsetzung der Ziele des Luftfreihalteplanes	g	28	4	1	prioritär
42	sinnvoll	Umsetzung bestandsnaher, organisatorischer und ggf. baulicher Maßnahmen zur Vermeidung von Verkehr durch Wohngebiete im Zuge der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke auf Basis fundierter Nachher-Analysen u.a. in den Bereichen Comeniusplatz, Fetscherplatz, Blasewitz/ Fetscherstraße und Marienallee	m	18	2	1	sinnvoll
43	sinnvoll	zweistufiger Ausbau der Stauffenbergallee von der Königsbrücker Straße bis zur Radeburger Straße entsprechend notwendiger verkehrlicher Kapazitäten	g	30	4	4	sinnvoll
44	kritisch	zweistufiger Bestandsausbau der B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau	m	11	1	4	kritisch
45	sensibel	zweistufiger Ausbau der Bautzner Straße Martin-Luther-Straße bis Prießnitzstraße	m	21	3	5	sensibel
46	kritisch	grundhafter Ausbau des Verkehrszuges Hahnebergstraße/ Zwickauer Straße bis Würzburger Str. als Hauptstrafenzug	m	14	1	3	kritisch
47	sinnvoll	Flächensicherung für eine Brückenverbindung zwischen Leipziger Straße und Madeburger Straße i.H. Erfurter Straße und einer Straßenverbindung Großenhainer Straße - Hansastraße mit Erweiterung bis zur Stauffenbergallee als Ringschluss	m	18	2	1	sinnvoll

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte bzw. Annahmen des <u>Vorzugsszenarios B</u>	Betroffenheitsfaktor k/m/g	Gewicht. Wirk.-pkt. max. 36x2,5	Wirkungs-klasse 1-5	Kosten-klasse 1-5	Prioritäten- gruppe
ÖPNV 1 und Fernverkehr	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite im ÖPNV/ SPNV sowie Fernverkehr					
	56 prior Hibnwirken auf eine Beschleunigung und Verbesserung der Fernbahnbindungen Dresdens in Richtung Berlin/ BBl, Leipzig, Frankfurt, Nürnberg, München und Breslau	g	23	3	1	prioritär
	57 sinnvoll Optimierung der LSA für Beschleunigung des ÖPNV an Knotenpunkten mit QSV F mit dem Ziel einer Erhöhung der Reisegeschwindigkeit der Straßenbahn auf ca. 21 km/h im Innenstadtbereich	g	30	4	5	sinnvoll
	58 sensibel Einrichtung eines Fern- und Regionalbusbahnhofs am Hauptbahnhof mit Nutzbarkeit durch touristischen Busverkehr entsprechend bestehender Planungen und Kosten	g	25	3	4	sensibel
	59 prior Umsetzung S-Bahn-Halte Albertstadt (Linie S2) und Nossener Brücke (Linie S3)	g	38	5	1	prioritär
	60 prior Verstärkte Nutzung Echtzeitbasierte Fahrgästinformation zur Anschlussicherung, Halteplatzprognose und Optimierung in S-Bahnen, Straßenbahn und Bussen - auch "on board" und zur Verkürzung von Umsteigewegen	g	38	5	1	prioritär
	61 prior barrierefreier Standard bei Zugängen, Umsteigestellen, Fahrzeugen und Informationsübermittlung sowie Weiterführung der Bemühungen um Electronic-Ticketing	g	30	4	1	prioritär
	62 prior Weiterführung der Flottenmodernisierung von Bus und Straßenbahn um Einsatzkosten und Emissionen zu vermindern (insbes. im Busbereich hinsichtlich der Lufreinhaltung)	g	28	4	1	prioritär
	63 prior Berücksichtigung der Belange von Frauen bei Sicherheit, Qualität und Erreichbarkeit	g	25	3	1	prioritär
	64 sinnvoll Durchbindung Zschertnitzer Straße für Bus, Rad und Fußgänger zur Verbesserung möglicher tangentialer Busverbindungen	m	18	2	2	sinnvoll
	65 prior Übernahme der Prioritäten und Trassenoptionen aus dem SR-Beschluss "Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken" als Trassenfreihaltungen sofern nicht bereits Maßnahme des VEP - u.a. für eine mögliche Stadtbahntrasse Kaditz - Radebeul-Ost entlang der Kötschenbroder Straße (Riegelplatz bis Spitzhaustraße) sowie Gompitz - Kesselsdorf	g	38	5	1	prioritär
OPNV 2	Ansätze zur weiteren Erhöhung der Kapazität und Attraktivität des ÖPNV und des SPNV					
	66 prior Verdichtung der Grundtakte der Straßenbahnlinien auf 3, 4, 7, 11 auf 5 Minuten in der Hauptverkehrszeit und 10 Minuten-Takt auf allen Linien bis in die Abendstunden (21 Uhr)/ Wochenenden, dazu Verbesserung der organisatorischen, baulichen und verkehrstechnischen Rahmenbedingungen, um den dichtenen Straßenbahntakt zuverlässig gewährleisten zu können - wenn Nachfrage die Zusatzkosten des Angebots deckt	g	43	5	1	prioritär
	67 sinnvoll Straßenbahnbau in der Relation Tiergartenstraße - Gruna - Striesen - Blasewitz (als wirtschaftlicher Ersatz für Buslinie 61) und damit auch verbesserte Anbindung des Wissenschaftsstandorts Ost an die Straßenbahn	g	38	5	5	sinnvoll
	68 sinnvoll Verdichtung der Busangebote der Linie 94 auf einen 10-Minuten-Takt von Cossebaude bis Cotta	m	20	2	1	sinnvoll
	69 prior neues Busangebot zwischen Cossebaude und Radebeul über die Elbbrücke Niederwartha im 60 Min.-Takt	g	23	3	1	prioritär
	70 prior Ergänzende Realisierung der S-Bahn-Haltepunkte im Bereich Königsbrücker Landstraße (Linie S2) und Strehlener Platz (Linien S1 und S2) nach Umsetzung der HP Bischofsplatz, Albertplatz und Nossener Brücke	g	40	5	2	prioritär
	71 prior Bedienung der linkselbischen Bahnstrecke Dresden - Coswig über Friedrichstadt im 30-Minuten-Takt in Überlagerung bestehender und zusätzlicher Regionalverkehrsangebote	g	33	5	1	prioritär
	72 sinnvoll Ausbau der Nordanbindung auf der regionalen Bahnstrecke Richtung Bischofswerda durch eine Systematisierung weitgehend bestehender Angebote (S-Bahn, RB/ RE) zu einem regelmäßigen 30-Minuten-Takt (teilweise 3. Gleis erforderlich)	g	28	4	4	sinnvoll
	73b prior Nutzung der Bahnbindung nach Königsbrück für eine Stadtbahnbindung mit der Linie 7 von Ottendorf-Okrilla Nord über Hermsdorf nach Dresden	g	30	4	3	prioritär
	74 prior Verbesserung der regionalen Bus-Anbindungen von Moritzburg und Bannewitz durch Verkürzung der Reisezeit um 10% und einen 15-Minuten-Takt zur Spitzenzzeit	g	30	4	1	prioritär
	75 prior Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für stärker angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV, die weitere Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen (Straßenbahn, Bus) und die Vermeidung steigender Nutzerkosten	g	35	5	1	prioritär
	76 prior Einführung starker rabattierter ÖPNV-Tickets für Besucher, Touristen, P+R-Nutzer, Senioren und Familien	g	33	5	1	prioritär
	77 sinnvoll für Geringverdiener erweiterte, preisgünstigere Mobilitätsoptionen z.B. durch Sozialticket	m	14	1	1	sinnvoll

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte bzw. Annahmen des <u>Vorzugsszenarios B</u>	Betroffen- heitsfaktor	Gewicht. Wirk.-pkt.	Wirkungs- klasse	Kosten- klasse	Prioritäten- gruppe
		k/m/g	max. 36x2,5	1-5	1-5	
Fußgängerverkehr und Durchwegungen	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite für Fußgänger					
78	gleichberechtigte, flächenhafte und integrative Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum unter Berücksichtigung aktueller Vorgaben in der Gehweggestaltung gemäß RAST 06, dabei Erhöhung der Qualität und Sicherheit (z.B. Breiten, Oberfläche, Sicht, Querungssituation) und weitgehende Vermeidung 4-streifiger Stadtstraßen in angebauten Bereichen	g	40	5	1	prioritär
79	Verdichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger insbesondere durch das Anlegen von ausreichend breiten Mittelinseln auf stark belasteten innerstädtischen Straßen (Abstand der Querungen in angebauten Bereichen ca. 200m), der verstärkten Nutzung von FGÜ sowie die Ausstattung von geeigneten Knoten-LSA mit Diagonalquerungen für Fußgängern (all-green)	g	35	5	3	prioritär
80	Vermeidung langer Wartezeiten für Fußgänger an LSA u.a. auch durch verkehrs mengenabhängige Anpassung der Signalprogramme, die Nutzung von aktivierbaren Rot-Dunkel-LSA für Fußgänger und Etablieren seniorenfreundlichen Ansätze zur Querungsgeschwindigkeit (max. 1 m/s) bei ausreichend Freigabezeit	g	38	5	4	prioritär
81	besondere Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele wie Haltestellen, Bahnhöfe, Gesundheitseinrichtungen, Seniorenheime, Verwaltungen, Schulen, Kitas, Bildungseinrichtungen, Kultureinrichtungen usw. durch ausreichende Dimensionierung und Gestaltung der Anlagen sowie Gehwegvorsprechungen oder Schutz gegen ruhenden Verkehr	g	40	5	1	prioritär
82	weitere Verdichtung der Anbindungen des Elberad- und Gehweges an das Straßen- und Wegenetz, insbesondere im Bereich Leipziger Straße/ Erfurter Straße und Bautzner Straße	m	15	1	3	kritisch
83	Sicherung der Nahmobilität durch die weitere Erarbeitung kleinräumiger Mobilitäts sicherungspläne und teilräumlicher Verkehrskonzepte auf Basis des VEP, dabei Berücksichtigung der rechtlichen Sicherung von Durchwegungen in Stadtquartieren in der Bauleitplanung (zeitnaher Ausbau weiterer Durchwegungen entsprechend den schon vorliegenden kleinräumlichen Konzepten im 26er Ring, in Striesen/ Blasewitz, Äußere Neustadt, Friedrichstadt u.a.)	g	53	5	1	prioritär
84	Vermeidung von Mischnutzungen (gemeinsamer Geh-/ Radweg) entsprechend aktueller Richtlinien und entsprechende Anpassungen in betroffenen Straßenräumen	g	25	3	5	sensibel
85	Intensivierung von Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen mobilitäts eingeschränkter Personen sowie von Personen mit Kinderwagen u.a. (z.B. durchgehend erschütterungsfrei überrollbare Flächen), auch auf den Zuwegungen zum ÖPNV/ Fahren	g	35	5	4	prioritär
86	Berücksichtigung der Belange von Fußgängern bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen	g	23	3	1	prioritär
87	Prüfung ausgewählter Bereiche der Innenstadt und der Stadtteilzentren für eine barrierefreie Nutzung nach dem Ansatz von "Begegnungszonen" (T20-Zone mit besond. Fg-Berücksichtigung) z.B. Wilsdruffer Straße, Kesselsdorfer Straße, Sophienstraße, Hübnerstraße, Warthaer Straße, Bischofsplatz	m	18	2	1	sinnvoll
88	Einrichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung Albertstraße Hohe Archivplatz (Ritterstraße) und Rückbau der Überführung, Neubau Haltestelle Ritterstraße/ Archivplatz, Verschiebung der Haltestelle Carolaplatz südl. des Carolaplatzes zur Anpassung der Haltestellenabstände Albertplatz - Archivplatz - Carolaplatz und Anbindung des Königsufers (u.a. Veranstaltungen)	m	23	3	4	sensibel
89	Errichtung einer barrierefreien Verbindung zwischen Budapester Straße und Ammonstraße (z.B. Personenaufzug), der auch vom Radverkehr nutzbar ist, Rückbau Brücke Industriegelände (wird durch Bauzustand sowieso erforderlich)	k	15	1	3	kritisch

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte bzw. Annahmen des <u>Vorzugsszenarios B</u>	Betroffen- heitsfaktor k/m/g	Gewicht. Wirk.-pkt. max. 36x2,5	Wirkungs- klasse 1-5	Kosten- klasse 1-5	Prioritäten- gruppe	
Radverkehr 1	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite im Radverkehr						
90	prioritär	Erarbeitung und Realisierung eines integrierten Radverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt unter Einbeziehung des bestehenden Radverkehrskonzept Innenstadt und den Nord/Süd bzw. Ost/West-Routen, darin bedarfsgerechte Errichtung angemessener, straßenbegleitender Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen (im Bestand auch als Schulzstreifenprogramm) und deren Knotenpunkten gemäß aktueller Richtlinien sowie Leistungsfähigkeits- und Sicherheitsaspekten	g	48	5	4	prioritär
91	sinnvoll	Ausbau der regionalen Anbindungen im Radverkehr entlang des Elbtals sowie nach Norden (Radeberg/ Langebrück) und Süden (Kesselsdorf/ Wilsdruff/ Bannewitz) durch Kooperation mit den Nachbarkommunen bei der Erarbeitung und Umsetzung von Radnetzkonzeptionen	g	30	4	5	sinnvoll
92	sinnvoll	Komplettierung des Radwegs im "Grünzug Weißeritz"	k	10	1	1	sinnvoll
93	sinnvoll	Fußgänger- und Radfahrerfahre zum Ostragehege im Bereich Altpieschen dauerhaft einrichten	m	23	3	2	sinnvoll
94	sinnvoll	permanente, sichere und komfortable Ausweichstrecken für den Elberad- und Gehweg in den Bereichen Altstadt/ Königsufer, Flutrinne Ostragehege, Terrassenufer und Festplatz Marienbrücke bei Veranstaltungen sowie generell bei Hochwasser ausbauen, anbieten und beschildern	g	25	3	2	sinnvoll
95	prioritär	Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs durch Öffnung von Einbahnstraßen, bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen (Wegweisung und sichere sowie komfortable Alternativen)	g	33	5	1	prioritär
96	prioritär	deutlicher Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr an öffentlichen Einrichtungen (Universität, Messe, Bibliotheken), Bahnhöfen bzw. Halte- und Endstellen des ÖPNV (Bike and Ride) sowie an Versorgungs- und Kultureinrichtungen u.a. durch das zielhafte Aufstellen von Radbügeln	g	33	5	2	prioritär
97	prioritär	Ausweitung des Winterdienstes auf ausgewählten Hauptstraßen auf die Radverkehrsanlagen (insbes. die Radstreifen) sowie den Elberadweg und dessen Anschlüsse schnee- und eisfrei halten, um eine Ganzjahresnutzbarkeit des Hauptnetzes zu gewährleisten	g	33	5	1	prioritär
98	hinterer	Trassensicherung der ehem. Übigauer Güterbahn für eine Radverbindung Junge Heide - Kaditzer Flutrinne - Elbe als Ergänzung des rechtselbischen Elberadweges	g	23	3	1	prioritär
Radverkehr 2	Ansätze zur weiteren Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs						
99	prioritär	Umgestaltung ausgewählter vierstreifiger Querschnitte zu überbreiten oder zweistreifigen Querschnitten mit Schutz- oder Radstreifen bei überwiegender Beibehaltung der bestehenden Kapazitäten im Kfz-Verkehr (insbesondere Knotenpunkte)	g	40	5	1	prioritär
100	prioritär	Umgestaltung bzw. Erhöhung wichtiger innerstädtischer Brückenkopfe für direkte Radanbindungen (z.B. Rampen und Querungen an der Marienbrücke, Pilotprojekt "ElbeRadLift" sowie Transport- und Schiebehilfen)	g	45	5	4	prioritär
101	prioritär	Komplettierung des rechtselbischen Elberadwegs durch den Bau eines elbnahen, straßenfernen Weges zwischen Loschwitz und Pillnitz	g	35	5	4	prioritär
102	prioritär	Bau einer Fußgänger- und Radverbindung an der Westseite des Hauptbahnhofs zur Verbindung der Südvorstadt mit der Prager Straße/ Reitbahnstraße	g	33	5	4	prioritär
103	sinnvoll	Elbquerung als reine Fußgänger- und Radfahrerbrücke zum Ostragehege im Bereich Kötschenbroder Straße als dauerhafte Alternative zu einer Fähre	g	48	5	5	sinnvoll
104	prioritär	Schaffung überdachter Abstellanlagen an wichtigen innerstädtischen Zielen wie Bahnhöfen, Haltestellen, Einzelhandel sowie saisonal-temporäre Fahrradbugel auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage sowie Prüfung von Bike and Ride auch an wichtigen Busrouten	g	35	5	2	prioritär
105	prioritär	Aufbau von Radstationen an Knotenpunkten des ÖPNV sowie zentralen Bereichen durch geeignete externe Betriebskonzepte externer Betreiberschaft	g	38	5	1	prioritär
106	entfällt	Ganzjährige Benutzbarkeit des Radnetzes durch Winterdienst auf allen Haupt- und Verbindungs Routen des Radverkehrs (damit auch im Nebennetz und auf separaten sowie bordgeführten Radwegen) in ausreichender Breite sicherstellen - entfällt, da inadäquate Kosten in Integration in Nr. 97 möglich					entfällt
107	prioritär	Anpassung aller bis dato nicht-richtliniengerechten Radverkehrsanlagen im Bestand auf Basis des zu erarbeitenden Radverkehrskonzeptes innerhalb von 5 Jahren	g	30	4	1	prioritär

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte bzw. Annahmen des <u>Vorzugsszenarios B</u>	Betroffen- heitsfaktor k/m/g	Gewicht. Wirk.-pkt. max. 36x2,5	Wirkungs- klasse 1-5	Kosten- klasse 1-5	Prioritäten- gruppe
Management Ruhender Kfz-Verkehr 1	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite im ruhenden Verkehr					
	108 prioritär Systematisierung und moderate Erhöhung von Parkgebühren in öffentlichen Bereichen unter Berücksichtigung der ÖPNV-Kosten für Park and Ride zur Steigerung des Fahrzeugumschlages auch mit der Folge einer besseren Erreichbarkeit und der möglichen Rückgewinnung von Straßenraum durch die Rentabilität privater Stellplatzprojekte	g	25	3	1	prioritär
	109 prioritär Inhaltliche Vertiefung und Fortschreibung des bestehenden P+R-Konzeptes in Verbindung mit aktuellen, empirischen Pendleranalysen zu einem integrierten Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept	g	45	5	2	prioritär
	110 prioritär Schaffung einer wegweisenden (ggf. dynamischen) Beschilderung von den Autobahnen A4 und A17 zu bestehenden P+R-Plätzen bzw. neu zu errichtenden Anlagen "vor" dem 26er Ring (P+R Hamburger Straße, P+R im Bereich Hansastrasse/ Großenhainer Straße)	g	33	5	4	prioritär
	111 sinnvoll Sicherung des Kurzzeitparkens für Einkauf/ Versorgung sowie erforderlicher Hol- und Bringfunktionen (Bahnhöfe, Schulen, Kitas, Gesundheitseinrichtungen, Seniorenheime)	g	13	1	1	sinnvoll
	112 sinnvoll Sicherung der Nutzbarkeit der vollen Kapazität des Busparkplatzes Pieschener Allee besonders auch in saisonalen Spitzenzeiten (an diesem Standort derzeit häufige Beschränkung der Nutzung durch Zirkus und Volksfeste)	m	9	1	1	sinnvoll
	113 sinnvoll Berücksichtigung des Parkverhaltens von Reisebussen und Stadttrundfahrten in der Straßenraumgestaltung und Verkehrsorganisation in touristischen Bereichen (Innenstadt, Loschwitz, Äußere Neustadt, Innere Neustadt u.a.)	g	18	2	1	sinnvoll
Management Ruhender Kfz-Verkehr 2	Ansätze zur verstärkten Zweckbindung des Ruhenden Verkehrs durch Sicherung der Erreichbarkeit					
	114 prioritär flachenhafte Bewirtschaftung (und ausreichende Kontrolle) des ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum im 26er Ring und in weiteren Stadtbereichen sowie in den Ortsteilzentren zur Vermeidung von Verlagerungen in Wohnbereiche (Friedrichstadt, Johannstadt/ Uniklinikum/ MPI, Südvorstadt (TU, HTW) sowie Kesselsdorfer Straße, Mickten, Schillerplatz/ Körnerplatz u.a.)	g	30	4	1	prioritär
	115 entfällt Systematisierung und moderate Erhöhung von Parkgebühren in öffentlichen Bereichen unter Berücksichtigung der ÖPNV-Kosten für Park and Ride zur Steigerung des Fahrzeugumschlages auch mit der Folge einer besseren Erreichbarkeit und der möglichen Rückgewinnung von Straßenraum durch die Rentabilität privater Stellplatzprojekte - entfällt, da Dopplung, ist in Nr. 108 aufgegangen					entfällt
	116 prioritär Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einordnen - dazu Erstellung einer kommunalen Satzung, Hinwirken auf Veränderungen der StVO und Entwicklung eines Verfahrens, wie diese vergeben und betrieben werden	g	38	5	1	prioritär
	117 sinnvoll Administrative Unterstützung von Investoren bei der Einrichtung von Quartiersgaragen durch entsprechende Flächenfreihaltungen in der Bauleitplanung in Bereichen mit hohem Anwohnerparkdruck und nach Ausschöpfung aller Maßnahmen der Anwohnerbevorrechtigung (z.B. Hechtviertel, Äußere Neustadt, Körnerplatz), um gleichzeitig durch Umgestaltungen im Straßenraum Attraktivität und Nahmobilität zu verbessern	g	18	2	1	sinnvoll
	118 sinnvoll Einflussnahme der Stadt Dresden beim Bund hinsichtlich von Veränderungen des Regelsatzes des Bußgeldkatalog bei Parken ohne Parkschein (derzeit 5 Euro), um diese an steigende Parkgebühren anzupassen und Veränderungen zu einer Erhöhung von Anwohnerparkgebühren im öffentlichen Straßenraum (derzeit 50 Euro für 2 Jahre)	g	10	1	1	sinnvoll

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte bzw. Annahmen des <u>Vorzugsszenarios B</u>	Betroffenheitsfaktor k/m/g	Gewicht. Wirk.-pkt. max. 36x2,5	Wirkungs-klasse 1-5	Kosten-klasse 1-5	Prioritäten- gruppe
Wirtschafts- und Berufsverkehr 1	Ansätze zur Beseitigung festgestellter Defizite im Wirtschaftsverkehr					
	119 prioritär Permanente Fortschreibung des bestehenden Lkw-Führungskonzeptes Dresden sowie des Schwerverkehrskonzeptes, dazu Software für Schwerverkehrs-Routing im Rahmen von ppp-Projekten in Navigationssysteme übernehmen und in Kooperation mit Nachbarkommunen und Kreisen weiterentwickeln	g	35	5	1	prioritär
	120 prioritär durch autobahn- und stadtnahe Gewerbeanlagen sowohl Lkw-Verkehr auf kurzen Wegen abwickeln als auch attraktive Anbindungen im ÖPNV und Radverkehr für die Beschäftigten und Kunden ermöglichen	g	40	5	1	prioritär
	121 prioritär Zusammenarbeit mit den Nachbarkreisen und Kommunen bei Rendezvous-Parkplätze an Autobahnhafsstellen (P+M) und Integration entsprechender Maßnahmen und Erkenntnisse in das integrierte Besucher- und Pendlerkonzept	g	33	5	1	prioritär
	122 prioritär Erhalt bzw. Modernisierung des Güterbahnhofs Friedrichstadt als Logistikstandort mit bimodalem GVZ als Garant für die Anbindungen im Wirtschaftsverkehr per Bahn und noch bestehender industrieller Anschlussbahnhöfen	g	38	5	1	prioritär
	123 prioritär Erhalt der Elbe als Binnenwasserstraße 1. Ordnung mit dem Alberthafen als trimodaler Schnittstelle als	g	28	4	1	prioritär
Wirtschafts- und Berufsverkehr 2	Zusätzliches Mobilitätsmanagement im Berufs- und Wirtschaftsverkehr					
	124 prioritär Fortführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement zur Herstellung der Transparenz über die Mobilitätskosten im Berufsverkehr für Unternehmen, Beschäftigte und Kommunen durch Öffentlichkeitsarbeit, Wettbewerbe und dauerhafte Ansprechpartner in der Verwaltung (Mobilitätsteam)	g	38	5	1	prioritär
	125 prioritär Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV um mindestens 8000 zusätzliche Nutzer - verstärkt für Beschäftigte von Landesbehörden und der Hochschulen aber auch im Rahmen eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements	g	33	5	1	prioritär
	126 prioritär Ausweitung von Initiativen zur Förderung des Radfahrens im Berufsverkehr, auch unter Nutzung der Potenziale von Pedelecs	g	43	5	2	prioritär
	127 prioritär Einrichtung eines regionalen Pendlernetzwerkes im Internet zur Organisation von berufsorientierten Fahrgemeinschaften	g	33	5	1	prioritär
Verkehrstechnik und -management	Nutzung der Verkehrstechnik zur Optimierung des Verkehrssystems					
	128 prioritär Bedarfsgerechter, integrierter Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale in Dresden und Entwicklung einer langfristigen Finanzierungssstrategie für den Unterhalt der Verkehrsleit- und Informationssysteme	g	35	5	1	prioritär
	129 prioritär Ausbau innovativer Steuerungssysteme am LSA im Bereich komplexer, überstauter Knotenpunktfolgen	g	35	5	4	prioritär
	130 sinnvoll Weiterführung der Datenerhebungen im Verkehr und regelmäßige Zusammenführung sowie Publikation wichtiger Ergebnisse (Modal Split, Emissionen, Umwelt, Verkehrsleistung, Verkehrsaufkommen) auch unter Fortführung und Einbindung des SrV sowie neuer Mobilitätsstile (Familienarbeit, Versorgungsarbeit, Gender-Mainstreaming, "junge Alte", Carsharing, Multimodalität)	g	23	3	2	sinnvoll
	131 prioritär Einbindung der Bedürfnisse des Radverkehrs in telematische Steuerungen sowie in Verkehrsinformations- und -leitsysteme (Nutzung von Unterwellen, Steuerung der LSA sowie Informationen zu reisezeitoptimierten Radrelationen mit minimalen Wartezeiten)	g	28	4	1	prioritär
Stadtqualität/ Straßenraumgestaltung	Ansätze zur Verbesserung der Stadtqualität					
	132 prioritär Rückgewinnung von durch ruhenden und fließenden Verkehr belegten Straßenräumen zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere in der Innenstadt und in den Stadtteilzentren	g	25	3	1	prioritär
	133 prioritär Sicherung der großstädtischen Magistralen und multifunktionalen Hauptstraßen in Dresden durch innovative Konzepte und Investitionen, die ein attraktives Wohnen und Arbeiten trotz verkehrlicher Belastungen ermöglichen und in dies in der verkehrlichen Ausbauplanung berücksichtigen	g	38	5	1	prioritär
	134 prioritär Umsetzung der baulichen und modalen Maßnahmen des Masterplanes Lärminderung sowie der bestehenden teilgebietlichen Pläne zur Lärminderung und zum Verkehr in Dresden	g	35	5	1	prioritär
	135 sensibel Erhöhung der Grünanteile in der Stadt im Rahmen von Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas u.a. durch konsequente Umsetzung des Promenadenrings und bereits beschlossener Grünachsen	g	23	3	5	sensibel
	136 sinnvoll Tempo 100 zur Minderung von Emissionen auf der Autobahn A4 im Bereich von Siedlungsgebieten im Stadtgebiet gemäß Luftreinhalteplan	m	11	1	1	sinnvoll

Segment	Kurzbeschreibung der Inhalte bzw. Annahmen des <u>Vorzugsszenarios B</u>	Betroffenheitsfaktor k/m/g	Gewicht. Wirk.-pkt. max. 36x2,5	Wirkungs-klasse 1-5	Kosten-klasse 1-5	Prioritäten- gruppe
Innovation 1	Entwicklung von Strukturen zur Nahmobilitätsförderung					
	137 prioritär Nutzung verkehrlich integrierter Standorte (besonders innerstädtische Brachen) für die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen, öffentliche Einrichtungen, Schulen und anderen funktionalen Bereichen mit hohem Quell- und Zielverkehrsaufkommen	g	43	5	1	prioritär
	138 prioritär Zuordnung eines "Mobilitätskostenindexes" zu allen bestehenden privaten und gewerblichen Baugebieten zur Identifizierung von Gebieten mit explizit niedrigen Mobilitätskosten bzw. Eignung für Mobilität ohne eigenes Kfz	g	30	4	1	prioritär
	139 prioritär Initierung von kommunalen Modellprojekten "Innovative Mobilität" auf innerstädtischen Brachen unter Nutzung von mit E-Mobility, Carsharing, Radstation, ÖV, multimodalen Infosystemen und nahräumlichen Strukturrentwicklungen - Potenziale vor allem im S-Bahnbereich (z.B. Weißeritzstraße/ Schäferstraße/ Bahnhof Mitte)	g	40	5	1	prioritär
	140 prioritär Zulassen gebietsvertraglicher Einrichtungen der Nahversorgung, Kinderbetreuung und Bildung in allen Wohngebieten zur Sicherung der Nahmobilität	g	38	5	1	prioritär
	141 prioritär Berücksichtigung einer vollwertigen, direkten Erreichbarkeit auch per Fuß, Rad und ÖPNV von derzeit in Planung befindlichen großen Stadtentwicklungsbereichen mit hohem Aufkommen (z.B. Wissenschaftsstandort Ost, Wilsdruffer Vorstadt (Kunsterviertel, Kulturauftrag Mitte), Globus, HafenCity)	g	48	5	1	prioritär
	142 prioritär Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge im Zuge der Aufstellung Bebauungsplänen vorsehen und aktuellen Aufstellungsprozessen zuordnen	g	28	4	1	prioritär
Innovation 2	Ansätze zur Minderung Umwelt-, gesundheits- und klimaschädlicher Emissionen					
	143 prioritär Ausweitung umweltfreundlicher Citylogistik mit der Güterstraßenbahn, Elektrofahrzeugen und E-Bikes bzw. vernetzten Radlieferdiensten (E-Delivery) - besonders im Bereich Tourismus/ Einkauf/ Kultur sowie tlw. in der Krankenhaus- und Baustellenlogistik, auch durch Optimierungen im GVZ	g	40	5	1	prioritär
	144 prioritär Verpflichtung von Veranstaltern von Großereignissen, eine möglichst effektive, emissionsarme Mobilität der Besucher durch das Aufstellen verpflichtender Mobilitätspläne abzusichern (auch unter Einbeziehung von Radverkehr und sicheren Abstellanlagen, Park+Ride, Management des ruhenden Verkehrs, Wegweisungen sowie ÖPNV-Kombiticket oder Bonusystemen für die Radnutzung)	g	35	5	1	prioritär
	145 prioritär Ausbau der Hybrid-Technik bei Bussen im Stadt- und Regionalverkehr und Nutzung des Elektromodi bei der kleinstädtigen Erschließung von Wohngebieten	g	23	3	1	prioritär
	146 prioritär Ladestationen für Elektroautos und Pedelecs im Straßenraum, in privaten Parkhäusern und Tiefgaragen anregen	g	25	3	1	prioritär
	147 sinnvoll Verminderung der Emissionen im Reisebus- und Stadtrundfahrtverkehr sowie bei Taxen und Lieferfahrzeugen durch Kooperation, Information und ggf. nicht-monetärer Anreizsysteme zur Anschaffung von emissionsarmen Fahrzeugen bis hin zu modernen Hybrid- oder Elektrofahrzeugen	g	15	1	1	sinnvoll
Innovation 3	Ansätze zur Verbesserung intermodaler Verknüpfungen					
	148 prioritär flächendeckendes Angebot von öffentlichen Leihrädern in der Innenstadt, an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, Parkierungsschwerpunkten und ausgewählten Stadtteilzentren	g	35	5	1	prioritär
	149 prioritär Entwicklung von Wohnstandorttickets in Zusammenarbeit mit Wohnungsunternehmen, Verkehrsverbund und Stadt	g	23	3	1	prioritär
	150 sinnvoll Öffentlichkeitsarbeit und effektive Awareness-Kampagnen zum persönlichem Mobilitätsstil mit dem Ziel der Förderung intermodaler Mobilität und Priorisierung von Rad, ÖPNV und Carsharing sowie Elektromobilität	g	25	3	2	sinnvoll
	151 sinnvoll Umstellung des städtischen Fahrzeugparks auf emissionsarme Fahrzeuge sowie deutlich verstärkte Nutzung von Carsharing und Pedelecs auch im Sinne einer kommunalen Vorbildfunktion	g	20	2	1	sinnvoll
Innovation 4	Preisansätze zur Erhöhung der Attraktivität ÖPNV					
	152 prioritär Strategie zur Einführung eines Einwohnertickets im ÖPNV nach dem Umlageprinzip erarbeiten	g	25	3	1	prioritär
	153 prioritär nicht szenarienrelevant aber strategisch wichtig: Einführung einer angebotsabhängigen ÖPNV-Abgabe durch größere Firmen und Einzelhandelsunternehmen zur Verbesserung und Teilfinanzierung des ÖPNV sowie des Fußgänger- und Radverkehrs ggf. auch unter Nutzung von Stellplatzabosmitteln oder Parkgebühren	g	23	3	1	prioritär
Segment	Kurzbeschreibung der <u>zusätzlichen Inhalte bzw. Annahmen des Szenarios A</u>	Betroffenheitsfaktor k/m/g	Gewicht. Wirk.-pkt. max. 36x2,5	Wirkungs-klasse 1-5	Kosten-klasse 1-5	Prioritäten- gruppe
	31 kritisch Entlastung 26er Ring zw. Marienbrücke und Schäferstraße mit zweistufiger Durchbindung der Frobelstraße bis zur Freiberger Straße und Rosenstraße (auch als Wirtschaftsverkehrsanbindung von der Westtangente), zugleich städtebauliche Aufwertung im Bereich Weißeritzstraße gemäß Stadtentwicklungskonzept - vertiefender Untersuchungsbedarf zur verkehrlichen Wirkung	m	14	1	4	kritisch
	32 sinnvoll Umgestaltung und Veränderung der Verkehrsorganisation im Bereich Raxkstraße/ An der Christuskirche/ Wasaplatz (Ziel Verkehrsberuhigung) durch leistungsfähige Führung des Kfz-Verkehrs durch eine neue Bahnunterführung in Verlängerung der Liebstädter Straße - Rudolf-Bergander-Ring - Otto-Dix-Ring - Spitzwegstraße bis zur B172, zusätzlich Verlängerung Tiergartenstraße zur Liebstädter Straße und zur Gasanstaltstraße; gleichzeitig Umgestaltung der Winterbergstraße (von und zum Großen Garten) mit Radverkehrsanlagen, Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Stadtbahnprogramm sind zu berücksichtigen (z. B. Variante 2 mit Durchbindung der Hugo-Bürkner-Straße und Verkehrsberuhigung am Wasaplatz) - vertiefender Untersuchungsbedarf zur verkehrlichen Wirkung mit Wissenschaftsstandort Ost	m	26	4	5	sinnvoll
	48 kritisch zweistufiger Ausbau der Wormser Straße als innerstädtische Hauptstraßenverbindung zwischen Fetscherstraße und Bergmannstraße mit Abhängigkeit der Dürerstraße von der Fetscherstraße sowie Durchbindung der Spenerstraße bis zur Wormser Straße als zweistufige Stadtstraße - vertiefender Untersuchungsbedarf aufbauend auf den Nachher-Analysen zur Wirksamkeit der Waldschlößchenbrücke, da Stadtratsbeschluss dieser Verbindung derzeit entgegen steht	m	6	1	4	kritisch
	49 kritisch vierstreifiger Ausbau der B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau	m	9	1	5	kritisch
	50 kritisch niveaufreier Knotenpunkt Stauffenbergallee/ Königsbrücker Straße in Nord-Ost-Relation	m	6	1	5	kritisch
	51 sinnvoll Neubau der AS Weixdorf an die A13 und Anbindung zum Gewerbegebiet Promigberg	g	23	3	2	sinnvoll
	52 kritisch Durchbindung Passauer Straße bis Westendring als zweistufige Stadtstraße	m	5	1	4	kritisch
	53 kritisch Durchbindung Straße des 17. Juni bis Pirnaer Landstraße als zweistufige Stadtstraße zur Gewerbeerschließung in Sporitz, Niedersedlitz und Heidenau	m	20	2	5	kritisch
	54 kritisch Durchbindung Emilianstraße zwischen Rankestraße und Kotzschener Straße als zweistufige Stadtstraße	g	20	2	4	kritisch
	55 sinnvoll Bau der Querspanne Sporitz zwischen Sporitz (interkommunales Gewerbegebiet Dresden/ Heidenau) und Luga/ B 172 (östlich Luga) als zweistufige Stadtstraße	g	28	4	5	sinnvoll
	73a entfällt Sanierung der bestehenden Bahnstrecke nach Königsbrück und Weiterbetrieb als Regionalbahn wie im Bestand - entfällt, da komparative Maßnahme - Stadtbahnausbau im Szenario B ist Grundlage					entfällt

Anlage 6: Maßnahmen des VEP Dresden 2025plus

Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe A++ bis C	Kostenklasse 0/ 1/ 3/ 6/ >6 Mio.€	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario			
							Nr.	P0	Sow.	A
Maßnahmen derzeit in Umsetzung										
1	Voraussetzungen	Fertigstellung Waldschloßchenbrücke mit Anpassungen im Busnetz	im Bau	im Bau	Stadt Dresden/ DVB AG	im Bau Fertigstellung 2013	1	X	X	X X X
2	Voraussetzungen	S-Bahn-Ausbau Coswig - Dresden-Neustadt und 15-Minuten-Takt auf der Linie S1	im Bau	im Bau	DB Netz AG/ VVO	im Bau Fertigstellung 2017	2	X	X	X X X
3	Voraussetzungen	Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A 4	im Bau	im Bau	LASuV	Teile im Bau Fertigstellung bis 2020	3	X	X	X X X
4	Voraussetzungen	S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170	im Bau	im Bau	LASuV	im Bau Fertigstellung 2014	4	X	X	X X X
5	Voraussetzungen	Ausbau Elberad- und -wanderweg Molenbrücke - Kötzschenbroder Straße	-	-	Stadt Dresden	fertig gestellt	5	X	X	X X X
6	Voraussetzungen	Erhalt des Bestandsnetzes und Sanierung des Straßennetzes gemäß den Investitionsplänen ohne maßgebliche Änderungen von Kapazitäten und Dimensionierung	-	-	Stadt Dresden	Daueraufgabe	7a	X	X	X X X
7	Voraussetzungen	Anforderungsgemäße Aufrechterhaltung und Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV ohne maßgebliche Änderungen unter Berücksichtigung des Investitionsplanes der DVB AG	-	-	Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG	Daueraufgabe	7b	X	X	X X X

Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe	Kostenklasse	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario					
			A++ bis C	0/ 1/ 3/ 6/ >6 Mio.€			Nr.	P0	Sow.	A	B	C
Extern geplante oder durch Stadtrat beschlossene Maßnahmen ("Sowieso")												
8	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Versteigerung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtzufahrten gemäß Luftreinhalteplan	A++	2	Stadt Dresden	ab 2013	17		X	X	X	X
9	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt	A++	3	Stadt Dresden	in Umsetzung	22		X	X	X	X
10	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Neubau Teilstück der Straße E.-Ambross-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/ Altcolta mit zweiter Richtungsfahrbahn	A++	4	Stadt Dresden	in Planung	9		X	X	X	X
11	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Str. und Martin-Luther-Str.	A+ (im Bau)	3	Stadt Dresden/ DVB AG	im Bau	11		X	X	X	X
12	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen bis zum 3. BA	A	1	LASuV	bis 2025	14		X	X	X	X
13	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude	A	1	LASuV	bis 2025	15		X	X	X	X
14	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	S-Bahn-Halt Bischofsplatz	A	1	DB Netz AG/ VVO	Strecke im Bau Fertigstellung vorr. 2017	21		X	X	X	X
15	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umgestaltung und Sanierung der Albertbrücke	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG		6		X	X	X	X
16	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit OPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	mittelfristig	10		X	X	X	X
17	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Implementierung des Verkehrsmanagementsystems VAMOS II in der 2. Ausbaustufe (bereits in Umsetzung)	B++	5	Stadt Dresden	mittelfristig	16		X	X	X	X
18	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Stadtbahnhprogramm 2020: Teilstrecke Bühlau - Weißig (Rahmenantrag)	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	bis 2020	19a		X	X	X	X
19	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Stadtbahnhprogramm 2020: Teilstrecke Löbtau - Strehlen (Rahmenantrag)	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	bis 2020	19b		X	X	X	X
20	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Stadtbahnhprogramm 2020: Teilstrecken Johannstadt - Sachsenplatz, Fetscherplatz - Rethenauplatz und Dippoldiswalder Platz - Plauen	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	nach 2020	19c		X	X	X	X
21	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Zentralhaltestelle Tharandter Straße	B+	4	Stadt Dresden/ DVB AG	ab 2014	20		X	X	X	X
22	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	abschnittsweiser Ausbau und Entlastung des Elberad- und -wanderwegs	B	3	Stadt Dresden	bedarfsgerechte Daueraufgabe	23		X	X	X	X
23	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Knotenpunkttausbau Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße als 1. Stufe des vierstreifigen Ausbaus der Magdeburger Straße	C	2	Stadt Dresden		12		X	X	X	X
24	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	vierstreifiger Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Bahnbrücke Industriegelände und Albertplatz	als kritisch bewertet	5	Stadt Dresden/ DVB AG	in Planung	8		X	X	X	X
Maßnahmen der Verkehrssicherheit ("Sowieso")												
25	Verkehrssicherheit ("Sowieso")	Konzentration auf Verkehrssicherheitsaspekte bei der Knotenpunktgestaltung, auf Rad- und Gehwege, Querungen sowie umfeldgerechter Geschwindigkeiten	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	25		X	X	X	X
26	Verkehrssicherheit ("Sowieso")	Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung	A++	1	Stadt Dresden	ab 2013	27		X	X	X	X
27	Verkehrssicherheit ("Sowieso")	Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrssicherheitskonzeptes Dresden	A++	4	Stadt Dresden	Daueraufgabe	24		X	X	X	X
28	Verkehrssicherheit ("Sowieso")	Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission sowie der Verkehrsüberwachung	A+	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	26		X	X	X	X

Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe	Kostenklasse 0/ 1/ 3/ 6/ >6 Mio.€	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario					
			A++ bis C				Nr.	P0	Sow.	A	B	C
Maßnahmen mit Prioritätsstufe A++												
29	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	gleichberechtigte, flächenhafte und integrative Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	78			X	X	X
30	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	besondere Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	81			X	X	X
31	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Sicherung der Nahmobilität durch die Umsetzung und Erarbeitung eines Netzkonzepts Fußgängerverkehr und teilräumlicher Verkehrskonzepte auf Basis des VEP	A++	1	Stadt Dresden	ab 2013	83			X	X	X
32	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Verdichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr u. a. durch das Anlegen von ausreichend breiten Mittelinseln und die verstärkte Nutzung richtliniengerechter Fußgängerüberwege	A++	3	Stadt Dresden	ab 2013	79			X	X	X
33	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Vermeidung langer Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an LSA bei ausreichend Freigabezeit	A++	4	Stadt Dresden	Daueraufgabe	80			X	X	X
34	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Intensivierung von Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen (Weiterführung Gehwegprogramm) unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen	A++	4	Stadt Dresden	Daueraufgabe	85			X	X	X
35	Entwicklungsprinzipien	Nutzung verkehrlich integrierter Standorte (besonders innerstädtische Brachen) für die Ausweisung von neuen Wohnbaulächen, öffentliche Einrichtungen, Schulen u. a.	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	137			X	X	X
36	Mobilitätsmanagement	Fortführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement unter Einbeziehung des "Mobilitätsteams" der Verwaltung	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	124			X	X	
37	Mobilitätsmanagement	Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV auch im Rahmen eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements sowie Erhalt des SemesterTickets für Dresdner Studierende	A++	1	Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG mit weiteren Partnern	Daueraufgabe	125			X	X	
38	Mobilitätsmanagement	Ausweitung von Initiativen zur Förderung des Radfahrens im Berufsverkehr, auch unter Nutzung der Potenziale von Pedelecs	A++	2	Stadt Dresden	ab 2013	126			X	X	
39	Mobilitätsmanagement	Administrative Unterstützung und Stärkung des regionalen Pendlernetzwerks Sachsen im Internet zur Organisation von berufsorientierten Fahrgemeinschaften	A++	2	Stadt Dresden und Region	Daueraufgabe	127			X	X	
40	ÖPNV	Verstärkung echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV	A++	1	VVO/ DVB AG	Daueraufgabe	60			X	X	X
41	ÖPNV	Verdichtung des Angebots im Straßen-/Stadtbahnnetz durch geeignete Maßnahmen wie Taktverdichtung, größere Fahrzeuge oder neue Linien, um den anstehenden verkehrlichen, demografischen und umweltseitigen Herausforderungen gerecht zu werden	A++	keine Angabe möglich	Stadt Dresden/ DVB AG	langfristig	66			X	X	
42	ÖPNV	Bedienung der linkselbischen Bahnstrecke Dresden - Coswig über Friedrichstadt im 30-Minuten-Takt in Überlagerung bestehender und zusätzlicher Regionalverkehrsangebote	A++	1	Stadt Dresden/ VVO	langfristig	71			X	X	
43	ÖPNV	Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für stärker angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV und die Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen	A++	1	Freistaat Sachsen	mittelfristig	75			X	X	
44	ÖPNV	Einführung stärker rabattierter ÖPNV-Tickets für Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, P+R-Nutzende, ältere Menschen und Familien	A++	keine Angabe möglich	Stadt Dresden/ VVO	ab 2015	76			X	X	
45	ÖPNV	S-Bahn-Halte Albertstadt (Linie S2) und Nossener Brücke (Linie S3) und Aufzüge an der Brücke am Haltepunkt Industriegelände	A++	2	Stadt Dresden/ VVO	mittelfristig	59			X	X	X
46	ÖPNV	Ergänzende Realisierung neuer S-Bahn-Haltepunkte Königbrücker Landstraße (S2) und Richard-Strauss-Platz (S1)	A++	2	Stadt Dresden/ VVO	langfristig	70			X	X	
47	Radverkehr	Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs durch Öffnung von Einbahnstraßen, bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	95			X	X	X
48	Radverkehr	Verbesserung der Ganzjahresnutzbarkeit des Radnetzes unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und umweltseitiger Gesichtspunkte	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	97			X	X	X
49	Radverkehr	Aufbau von Radstationen an den Bahnhöfen Dresden-Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt	A++	1	Stadt Dresden	ab 2014	105			X	X	
50	Radverkehr	flächendeckendes Angebot von öffentlichen Leihrädern in der Innenstadt, an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, Parkierungsschwerpunkten und ausgewählten Stadtteilzentren	A++	1	Stadt Dresden	mittelfristig	148			X	X	
51	Radverkehr	Integration von "Radschnellwegen" auf bestimmten Korridoren, die besonders attraktive Aussätzungen und Breiten aufweisen, in das Radverkehrskonzept	A++	1	Stadt Dresden	ab 2015	154					
52	Radverkehr	Stärkung der/des Radverkehrsverantwortlichen in Funktion und Verantwortung	A++	1	Stadt Dresden	mittelfristig	158					

Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe	Kostenklasse	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario					
							Nr.	P0	Sow.	A	B	C
53	Radverkehr	Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr	A++	2	Stadt Dresden	ab 2013	96			X	X	X
54	Radverkehr	Prüfung der Umgestaltung ausgewählter vierstreifiger Querschnitte zu überbreiten oder zweistreifigen Querschnitten mit Schutz- oder Radstreifen (Potenzial z. B. Winterbergstraße, Bürgerwiese/ Parkstraße, Wigardstraße)	A++	2	Stadt Dresden	ab 2015	99			X	X	
55	Radverkehr	Schaffung überdachter Abstellanlagen an wichtigen innerstädtischen Zielen sowie saisonale Fahrradbügel auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage	A++	2	Stadt Dresden	ab 2014	104			X	X	
56	Radverkehr	Erarbeitung und Realisierung eines integrierten Radverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt unter Einbeziehung des bestehenden Radverkehrskonzept Innenstadt	A++	4	Stadt Dresden	ab 2013	90			X	X	X
57	Radverkehr	Umgestaltung bzw. Ertüchtigung wichtiger innerstädtischer Brückenköpfe für direkte Radanbindungen	A++	4	Stadt Dresden	Daueraufgabe	100			X	X	
58	Radverkehr	Komplettierung des rechtselbischen Elberad- und -wanderwegs durch den Bau eines elbnahen, straßenfernen Weges zwischen Loschwitz und Pillnitz sowie im Bereich Übigau	A++	4	Stadt Dresden	ab 2014	101			X	X	
59	Stadtqualität und Stadtraum siehe auch Anlage 9	Implementierung wiederkehrender Ereignisse (Veranstaltungen, Hochwasser) im Verkehrssystemmanagement	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	36			X	X	X
60	Stadtqualität und Stadtraum	Sicherung der großstädtischen Magistralen und multifunktionalen Hauptstraßen in Dresden durch innovative Konzepte	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	133			X	X	X
61	Stadtqualität und Stadtraum	Umsetzung der baulichen und modalen Maßnahmen des Masterplanes Lärminderung sowie der teilgebietlichen Pläne zur Lärminderung und zum Verkehr in Dresden	A++	1	Stadt Dresden	ab 2013	134			X	X	X
62	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Anpassung der Kategorien des Straßennetzes unter Berücksichtigung jeweils aktueller Regelwerke	A++	1	Stadt Dresden	ab 2013	39			X	X	X
63	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Kanalisierung des Straßenverkehrs in einem leistungsfähigen Hauptnetz	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	40			X	X	X
64	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einordnen sobald eine rechtliche Grundlage dafür vorliegt	A++	1	Stadt Dresden	sobald Voraussetzungen bestehen	116			X	X	
65	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Inhaltliche Vertiefung und Fortschreibung des bestehenden P+R-Konzeptes in Verbindung mit aktuellen, empirischen Pendleranalysen zu einem integrierten Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept	A++	2	Stadt Dresden, VVO, DVb AG		109			X	X	X
66	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Prüfung und ggf. Umsetzung einer wegweisenden (ggf. dynamischen) Beschilderung von den Autobahnen A 4 und A 17 zu bestehenden P+R-Plätzen bzw. neu zu errichtenden Anlagen "vor" dem 26er Ring	A++	4	Stadt Dresden und LASuV	ab 2014	110			X	X	X
67	Verkehrstechnik und -management	Bedarfsgerechter, integrierter Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale und Entwicklung einer langfristigen Finanzierungsstrategie für den Unterhalt der Verkehrsleit- und Informationssysteme	A++	1	Stadt Dresden	ab 2013	128			X	X	X
68	Verkehrstechnik und -management	Ausbau innovativer Steuerungssysteme an LSA im Bereich komplexer Knotenpunkte und Etablierung fahrplanbasierter LSA-Steuerungen	A++	4	Stadt Dresden/ DVb AG	Daueraufgabe	129			X	X	X
69	Verwaltungshandeln	Zulassen gebietsverträglicher Einrichtungen der Nahversorgung, Kinderbetreuung und Bildung in allen Wohngebieten sowie engmaschigen Wegeverbindungen zur Sicherung der Nahmobilität	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	140			X	X	X
70	Verwaltungshandeln	Berücksichtigung einer vollwertigen, direkten Erreichbarkeit auch per Fuß, Rad und ÖPNV von derzeit in Planung befindlichen großen Stadtentwicklungsbereichen mit hohem Besucheraufkommen	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	141			X	X	X
71	Verwaltungshandeln	Anstreben, dass Veranstaltungsagenturen bei Großereignissen emissionsarme Mobilität der Gäste durch das Aufstellen entsprechender Mobilitätskonzepte absichern	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	144			X	X	
72	Wirtschaftsverkehr	Fortschreibung des bestehenden Lkw-Führungskonzeptes Dresden sowie des Schwerverkehrskonzeptes	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	119			X	X	X
73	Wirtschaftsverkehr	durch autobahn- und stadtnahe Gewerbeanlagen sowohl Lkw-Verkehr auf kurzen Wegen abwickeln als auch attraktive Anbindungen im ÖPNV und Radverkehr für Beschäftigte sowie Kundinnen und Kunden ermöglichen	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	120			X	X	X
74	Wirtschaftsverkehr	Zusammenarbeit mit der Region bei Pendlerparkplätzen auch an Autobahnanschlussstellen (P+M-Konzept) und Integration in das integrierte Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept	A++	1	Stadt Dresden	ab 2013	121			X	X	X
75	Wirtschaftsverkehr	Gestaltung des Güterbahnhofs Friedrichstadt als allgemeiner Logistikstandort mit trimodalem GVZ	A++	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	122			X	X	X

Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe	Kostenklasse	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario						
							A++ bis C	0/ 1/ 3/ 6/ >6 Mio.€	Nr.	P0	Sow.	A	B
Maßnahmen mit Prioritätsstufe A+													
76	Verwaltungshandeln	Zuordnung von Mobilitätskosten zu allen Baugebieten zur Identifizierung von Gebieten mit explizit niedrigen Mobilitätskosten	A+	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	138				X	X	X
77	Konzepte	Erarbeitung eines regionalen und integrierten Konzeptes für postfossile Mobilität zur langfristigen Mobilitäts sicherung in Dresden und Umgebung	A+	2	Stadt Dresden	langfristig	157						
78	ÖPNV	Verbesserung der Barrierefreiheit bei Zugang und Ticketing im ÖPNV mit dem Ziel 100%iger Barrierefreiheit an der Schnittstelle Fahrzeug/ Haltestelle bis 2022	A+	1	Stadt Dresden/ DVB AG	Daueraufgabe	61				X	X	X
79	ÖPNV	Fortsetzung der Flottenmodernisierung von Bus und Straßen-/ Stadtbahn	A+	1	Stadt Dresden/ Freistaat SN/ DVB AG	Daueraufgabe	62				X	X	X
80	ÖPNV	Verbesserung der Regionalbus-Angebote von Moritzburg und Bannowitz sowie Prüfung von Regionalbusfahrten über die Autobahn zur schnellen Anbindung von Radeburg und Nossen an Dresden - jeweils im Rahmen der Nahverkehrsplanung	A+	1	Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG	mittelfristig	74				X	X	
81	ÖPNV	Nutzung der Bahnbindung nach Königsbrück für eine Stadtbanbindung mit der Linie 7 von Ottendorf-Okrilla Nord (ggf. Königsbrück) über Hermsdorf nach Dresden	A+	3	VVO/ DB Netz AG/ DVB AG/ Stadt Dresden	langfristig	73b				X	X	
82	Radverkehr	Anpassung aller nicht-richtliniengerechten Radverkehrsanlagen im Bestand auf Basis des zu erarbeitenden Radverkehrskonzeptes und generelle Vermeidung der Gehwegnutzung durch Radverkehr als Planungsprinzip	A+	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	107				X	X	
83	Stadtqualität und Stadtraum siehe auch Anlage 9	Verstärkte Verkehrsberuhigung in touristisch wichtigen Bereichen	A+	2	Stadt Dresden	Daueraufgabe	37				X	X	X
84	Stadtqualität und Stadtraum	Umgestaltung des Blauen Wunders im Bestand mit Verbesserungen in der Stadtraumqualität, bei Querungen und der Radverkehrsführung, ergänzend Ausweisung eines Bereiches für Interimsstandorte für den Zeitraum der Sanierung des Blauen Wunders	A+	3	Stadt Dresden	mittelfristig	29				X	X	X
85	Stadtqualität und Stadtraum siehe auch Anlage 9	Umgestaltung Neustädter Markt mit Kfz-freier Augustusbrücke, ebenerdigen Querungen und Prüfung einer zweistufigen Großen Meißner/ Köpckestraße	A+	3	Stadt Dresden	mittel- bis langfristig	34				X	X	X
86	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Verlegung aller Bundesstraßen nach außerhalb des 26er Rings	A+	1	Stadt Dresden/ LASuV	ab Fertigstellung Infrastruktur	41				X	X	X
87	Straßennetz und Kfz-Verkehr	flächenhafte Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs im 26er Ring und in weiteren Stadtgebieten sowie in den Ortsteilzentren zur Vermeidung von Verlagerungen in Wohnbereiche und weitgehende Leitung des Parksuchverkehrs über das Straßenhauptnetz	A+	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	114				X	X	
88	Verkehrstechnik und -management	Stärkere Einbindung der Bedürfnisse des Radverkehrs in telematische Steuerungen sowie in Verkehrsinformations- und -leitsysteme	A+	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	131				X	X	X
89	Verwaltungshandeln	Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge auf privaten Flächen im Zuge der Aufstellung von Bebauungsplänen vorsehen und auch aktuellen B-Plan-Aufstellungsprozessen zuordnen	A+	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	142				X	X	X
90	Wirtschaftsverkehr	Erhalt der Elbe als Binnenwasserstraße 1. Ordnung mit dem Alberthafen als trimodaler Schnittstelle	A+	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	123				X	X	X
Maßnahmen mit Prioritätsstufe A													
91	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Vermeidung von Radverkehr auf Gehwegen (Mischnutzungen, gemeinsamer Geh-/ Radweg) als Planungsprinzip und entsprechend aktueller Richtlinien	A	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	84				X	X	X
92	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen	A	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	86				X	X	X
93	Entwicklungsprinzipien	Berücksichtigung von Gender-Aspekten und Teilhabe besonders im ÖPNV	A	1	Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG	Daueraufgabe	63				X	X	X
94	Fernverkehr	Verbesserung der Bahnbindungen Dresdens im Fernverkehr	A	1	Stadt Dresden/ Freistaat SN	ab 2013	56				X	X	X
95	ÖPNV	Busangebot zwischen Cossebaude und Radebeul über die Elbbrücke Niederwartha in Absprache mit dem Landkreis Meißen	A	1	VVO/ LK Meißen	mittelfristig	69				X	X	
96	Radverkehr	Trassensicherung der ehem. Übigauer Güterbahn für eine Radverbindung Junge Heide - Forststraße (Rdbl.) - Kaditzer Flutrinne - Elbe	A	1	Stadt Dresden und Radebeul	ab 2013	98				X	X	X
97	Stadtqualität und Stadtraum	Rückgewinnung vom Verkehr belegten Straßenräumen zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität	A	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	132				X	X	X
98	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Moderate aber kontinuierliche Anpassung von Parkgebühren unter Berücksichtigung der ÖPNV-Kosten mit Ziel einer besseren Erreichbarkeit und der möglichen Rückgewinnung von Straßenraum	A	1	Stadt Dresden	ab 2013	108				X	X	X

Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmeverbeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe	Kostenklasse	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario				
							A++ bis C	0/ 1/ 3/ 6/ >6 Mio.€	Nr.	P0	Sow.
Maßnahmen mit Prioritätsstufe B++											
99	ÖPNV	Stadtbahntrasse Strehlen - Schillerplatz über Zwinglistraße/ Pohlandplatz nach Umsetzung des Programms Stadtbahn 2020	B++	5	Stadt Dresden/ DVB AG	langfristig	67				X X
Maßnahmen mit Prioritätsstufe B+											
100	ÖPNV	Ausbau der Nordanbindung per Bahn Richtung Bischofswerda durch eine Systematisierung weitgehend bestehender Angebote zu einem 30-Minuten-Takt (teilweise 3. Gleis erforderlich)	B+	4	VVO/ DB Netz AG/ Stadt Dresden	langfristig	72				X X
101	ÖPNV	ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit	B+	5	Stadt Dresden/ DVB AG	Daueraufgabe	57			X X X	
102	Radverkehr	Ausbau der regionalen Anbindungen im Radverkehr entlang des Elbtals sowie nach Norden (Radeberg/ Langebrück) und Süden (Freital/ Kesselsdorf/ Wilsdruff/ Bannewitz)	B+	5	Stadt Dresden und Region	ab 2013	91			X X X	
103	Stadtqualität und Stadtraum Flächenvorhaltung siehe auch Anlage 9	"Umweltbrücke" für Fuß/ Rad/ ÖPNV vom Ostragehege nach Kaditz i.H. Kotzschener Straße (durch Zeithorizont derzeit nur Flächenvorhaltung)	B+	5	Stadt Dresden	Festsetzung in Flächenvorhaltung	33			X X	
104	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Ausbau der Stauffenbergallee von der Königsbrücker Straße bis zur Radeburger Straße	B+	5	Stadt Dresden	mittelfristig	43			X X X	
105	Straßennetz und Kfz-Verkehr siehe auch Anlage 9	Neue Bahnunterführung in Verlängerung der Liebstädter Straße zur Reicker Straße und in 2. Stufe bis zur Dohnaer Straße sowie Anbindung der Tiergartenstraße an die Liebstädter Straße und Verkehrsberuhigung im Bereich Altstrehlen/ Wasaplatz, Flächensicherung für die Weiterführung der Tiergartenstraße bis O.-Röder-Straße	B+	5	Stadt Dresden mit DB Netz AG	mittel- bis langfristig	32			X	
106	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Neubau der Querspange Sporbitz zwischen Sporbitz (interkommunales Gewerbegebiet Dresden/ Heidenau) und Luga/ B 172 (östlich Luga) als zweistufige Stadtstraße	B+	5	Stadt Dresden	langfristig	55			X	
Maßnahmen mit Prioritätsstufe B											
107	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Einrichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung Albertstraße Hohe Archivplatz (Ritterstraße) und Rückbau der Überführung	B	3	Stadt Dresden	ab 2015	88			X X X	
108	Monitoring	Weiterführung der Datenerhebungen im Verkehr und regelmäßige Zusammenführung sowie Publikation wichtiger Ergebnisse	B	2	Stadt Dresden	Daueraufgabe	130			X X X	
109	ÖPNV	Errichtung eines zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Hauptbahnhof sowie Integration des Fernbus-Linienvorkehrs in die Aktualisierung des Dresdner Reisebuspark-/leitsystems	B	3	Stadt Dresden/ VVO	ab 2015	58			X X X	
110	Radverkehr	Prüfung und ggf. Aufbau einer Fahrverbindung für den Fußgänger- und Radverkehr zwischen Ostragehege und Altpieschen im Bereich "Pieschener Winkel" mit Anbindung zum ÖPNV unter dem Aspekt innovativer, kostengünstiger Betriebskonzepte als Beitrag zur gezielten Entlastung Dreyßigplatz	B	2	Stadt Dresden	mittelfristig	93			X X X	
111	Radverkehr	sichere und komfortable Ausweichstrecken für den Elberadweg in den Bereichen Altstadt/ Königsufer, Flutrinne Ostragehege, Terrassenufer und Festplatz Marienbrücke ausweisen	B	2	Stadt Dresden	ab 2015	94			X X X	
112	Stadtqualität und Stadtraum siehe auch Anlage 9	Verringerung der Verkehrsbelastung auf Waisenhausstraße und Dr.-Külz-Ring durch Verkehrsaufleitung auf 26er Ring	B	3	Stadt Dresden	langfristig, in Verbindung mit Stadtbahn	28			X X X	
113	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Neubau der AS Weixdorf an die A 13 und Anbindung zum Gewerbegebiet Promigberg	B	2	LASuVI/ Freistaat Sachsen	mittel- bis langfristig	51			X	

Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmeverbeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe	Kostenklasse	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario					
							A++ bis C	0/ 1/ 3/ 6/ >6 Mio.€	Nr.	P0	Sow.	
Maßnahmen mit Prioritätsstufe C												
114	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Weitere Verdichtung der Anbindungen des Elberad- und -wander an das Straßen- und Wegenetz	C	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	82			X	X	X
115	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Prüfung ausgewählter Bereiche der Innenstadt und der Stadtteilzentren für eine barrierefreie Nutzung nach dem Ansatz von "Begegnungszonen" unter besonderer Berücksichtigung von Straßenbahnverkehr	C	1	Stadt Dresden	ab 2015	87			X	X	X
116	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Rückbau der Straßenbrücke Industriegelände und Ausbau der ebenerdigen Querung	C	1	Stadt Dresden	ab 2015	89			X	X	X
117	Konzepte	Maßnahmenumsetzung zur Vermeidung von "Schleichverkehr" im Zuge der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke	C	1	Stadt Dresden	ab 2015	42			X	X	X
118	OPNV	Nachfrageabhängige Taktverdichtung der Linie 94 von Cossebaude bis Cotta und Vermeidung von Parallelverkehr mit der Straßen-/Stadtbahn	C	1	Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG	mittelfristig	68			X	X	
119	OPNV	für Geringverdiener erweiterte, preisgünstigere Mobilitätsoptionen z. B. durch das Sozialticket	C	1	Stadt Dresden, VVO, DVB AG	ab 2015	77			X	X	
120	OPNV	Durchbindung Zscherlitzer Straße als Fuß- und Radverbindung mit "Busschleuse"	C	2	Stadt Dresden/ DVB AG	mittelfristig	64			X	X	X
121	Radverkehr	Komplettierung des Rad- und Gehwegs im "Grünzug Weißeritz"	C	1	Stadt Dresden	ab 2015	92			X	X	X
122	Stadtqualität und Stadtraum siehe auch Anlage 9	Berücksichtigung weiterer stadtstraumlicher Defizitbereiche außerhalb zentraler Bereiche	C	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	38			X	X	X
123	Stadtqualität und Stadtraum	Tempo 100 zur Minderung von Emissionen auf der Autobahn A 4 im Bereich von Siedlungsgebieten im Stadtgebiet gemäß Luftreinhalteplan	C	1	Stadt Dresden und LASuV	ab 2013	136			X	X	
124	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Sicherung des Kurzzeitparkens für Einkauf/ Versorgung sowie erforderlicher Hol- und Bringfunktionen	C	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	111			X	X	X
125	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Sicherung der Nutzbarkeit der vollen Kapazität des Busparkplatzes Pieschener Allee	C	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	112			X	X	X
126	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Berücksichtigung des Parkverhaltens von Reisebussen und Stadtfrundfahrten in der Verkehrsorganisation in touristischen Bereichen mit dem Ziel der Minimierung der Belastung für die Bewohnerinnen und Bewohner	C	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	113			X	X	X
127	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Administrative Unterstützung von Investoren bei der Einrichtung von Quartiersgaragen durch entsprechende Flächenfreihaltungen in der Bauleitplanung	C	1	Stadt Dresden	Daueraufgabe	117			X	X	
128	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Prüfung einer moderaten Anpassung der Verwaltungsgebühren für Bewohnerparkausweise	C	1	Stadt Dresden	mittelfristig	118			X	X	
129	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Untersuchungsbedarf aufbauend auf den Nachher-Analysen zur Wirksamkeit der Waldschlößchenbrücke zum Ausbau der Wormser Straße sowie zu Wirkungen bzw. Sinnfälligkeit einer Flächenfreihaltung für eine Durchbindung der Spenerstraße	C	1	Stadt Dresden	ab 2014	48			X		
130	Straßennetz und Kfz-Verkehr siehe auch Anlage 9	Zweistufiger Durchbindung der Fröbelstraße bis zur Freiberger Straße und Rosenstraße als Wirtschaftsverkehrsanbindung von der Westtangente, zugleich städtebauliche Aufwertung im Bereich Weißeritzstraße/ Konneritzstraße	C	2	Stadt Dresden	langfristig	31			X		

Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme* (vollständige Maßnahmeverbeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Prioritätsstufe A++ bis C	Kostenklasse 0/ 1/ 3/ 6/ >6 Mio.€	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung*	Nummer/ Bestandteil von Szenario					
							Nr.	P0	Sow.	A	B	C
Flächenvorhaltung Straße und ÖPNV												
131		entspricht Maßnahme 132					65			X	X	X
132	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung zu Trassenoptionen entsprechend der Prioritätenliste Stadtbahn-Neubaustrecken	A++		Stadt Dresden	Festsetzung in Flächenvorhaltung	156					
133	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für eine Straßenverbindung Hansastraße - Großenhainer Straße - Meißner Straße - Magdeburger Straße mit neuer Elbbrücke im Zuge der Erfurter Straße	C		Stadt Dresden	Festsetzung in Flächenvorhaltung	47			X	X	X
134	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für einen Fußgänger- und Radtunnel an der Westseite des Hauptbahnhofes	C		Stadt Dresden	Festsetzung in Flächenvorhaltung	102			X	X	
135	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für den vierstreifigen Ausbau der B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau	C		Stadt Dresden/ LASuV	Festsetzung in Flächenvorhaltung	49			X		
136	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für einen niveaufreien Knotenpunkt Stauffenbergallee/ Königsbrücker Straße in Nord-Ost-Relation	C		Stadt Dresden/ LASuV	Festsetzung in Flächenvorhaltung	50			X		
137	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für eine Durchbindung Bösewitzer Straße bis Pirnaer Landstraße	C		Stadt Dresden	Festsetzung in Flächenvorhaltung	53			X		
138	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für eine direkte Anbindung der Fabrikstraße an die Nossener Brücke über die Öderaner Straße/ Siebenlehrer Straße	C		Stadt Dresden	Festsetzung in Flächenvorhaltung	155					
139	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für eine Verbindungsspange zwischen Lohmener Straße und Sobrigener Straße östlich der Dampfschiffstraße (B-Plan kurz vor Fertigstellung)	C		Stadt Dresden	Festsetzung in Flächenvorhaltung	neu					
Innovationsansätze zu Intermodalität, Emissionsminderung und Finanzierung												
140	Innovationsansätze Intermodalität	Öffentlichkeitsarbeit zum persönlichen Mobilitätsstil mit dem Ziel der Förderung intermodaler Mobilität und Priorisierung von Rad, ÖPNV und Carsharing sowie Elektromobilität	B		Stadt Dresden, VVO, DVB AG	kurzfristig	150			X	X	
141	Innovationsansätze Intermodalität	Förderung "Innovativer Mobilität" durch neue Wohnnutzungen auf innerstädtischen Brachbereichen in integrierten Lagen unter Nutzung von Elektromobilität, Carsharing, Radstation, ÖV, multimodalen Infosystemen und nahräumlichen Strukturentwicklungen	A++		Stadt Dresden	kurzfristig	139			X	X	X
142	Innovationsansätze Emissionsminderung	Ausweitung umweltfreundlicher Citylogistik mit der Güterstraßenbahn, Elektrofahrzeugen und E-Bikes bzw. vernetzten Radlieferservices (E-Delivery)	A++		Stadt Dresden/ DVB AG	Daueraufgabe	143			X	X	
143	Innovationsansätze Intermodalität	Etablierung einer Mobilitätskarte als integriertes Zugangs- und Abrechnungsmedium für multimodale Nutzungen (ÖPNV, Radverleih, Parktickets usw.) sowie verstärkte Nutzbarkeit von Smartphone-Applikationen für intermodale Nutzungen (z. B. Parktickets per NFC/ QR-Code)	A		Stadt Dresden, VVO, DVB AG	mittel- bis langfristig	149			X	X	
144	Innovationsansätze Emissionsminderung	Stärkung der Elektromobilität bei Bussen des ÖPNV entsprechend dem technischen Fortschritt, insbesondere auch bei der inneren Erschließung von Wohngebieten	A		Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG	mittel- bis langfristig	145			X	X	
145	Innovationsansätze Emissionsminderung	Kleinteilige Einrichtung von Ladestationen für Elektro-Kfz und Pedelecs im Straßenraum aber auch in gekennzeichneten Läden, Gaststätten oder öffentlichen Einrichtungen	A		Stadt Dresden	mittel- bis langfristig	146			X	X	X
146	Innovationsansätze Emissionsminderung	Umstellung des städtischen Fahrzeugparks auf emissionsarme Fahrzeuge sowie deutlich verstärkte Nutzung von Carsharing und Pedelecs auch im Sinne einer Vorbildfunktion	C		Stadt Dresden	mittel- bis langfristig	151			X	X	
147	Innovationsansätze Emissionsminderung	Verminderung der Emissionen im Reisebus- und Stadttrundfahrtsverkehr sowie bei Taxen und Lieferfahrzeugen durch Kooperation, Information und ggf. monetärer Anreize	C		Stadt Dresden	kurzfristig	147			X	X	
148	Innovationsansätze Finanzierung	Verbreiterung der Finanzierungsbasis für Infrastruktur sowie Informations- und Telematiksysteme	A		Stadt Dresden	mittel- bis langfristig	152			X	X	
149	Innovationsansätze Finanzierung	Mitwirkung bei Forschungen und Aktivitäten zur langfristigen Sicherung der ÖPNV-Finanzierung	A		Stadt Dresden/ DVB AG	mittel- bis langfristig	153			X	X	

Weitere Innovationsansätze sind Bestandteile einzelner VEP-Maßnahmen aus den Bereichen Radverkehr und Barrierefreiheit/ Fußgängerverkehr (siehe Kap. 6.9.7)

Anlage 7:

Zuordnung innerstädtischer Straßenkategorien

Kategoriengruppe	anbaufreie Hauptverkehrsstraße (VS)		angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS)		Erschließungsstraßen (ES)			
Verbindungsfunktionsstufe	überregional (II)	regional (III)	regional (III)	nahräumig (IV)	nahräumig (IV)	kleinräumig (V)		
	VS II	VS III	HS III	HS IV	ES IV	ES V		
Bezeichnung nach Tab. 6 RIN	Ortsdurchfahrt, anbaufreie Hauptverkehrsstraßen		Ortsdurchfahrt, Ortsteilverbind. innergemeindliche Hauptverkehrsstraßen		Sammelstraße	Anliegerstraße (auch gewerbl.)		
Widmung	Bundes-/ Staats-/ Kreis- oder Gemeindestraße		Bundes-/ Staats-/ Kreis- oder Gemeindestraße		i.d.R. Gemeindestraße, auch Kreisstraße			
Zuordnung zu Kategorien aus dem Flächennutzungsplan	Bundesstraßen					i.d.R. alle anderen Straßen		
	Staatsstraßen							
	Hauptverkehrsstraßen							
	Kreisstraßen				Hauptsammelstraßen			
Knotenpunktgestaltung zum über- bzw. untergeordneten Netz	i.d.R. plangleich, mit LSA oder Kreisverkehr		i.d.R. plangleich, mit LSA, Kreisplatz oder vorfahrtgeregelt		i.d.R. plangleich, mit LSA, Kreisplatz oder vorfahrtgeregelt			
bevorzugte Knotenpunktgestaltung innerhalb gleicher Hierarchiestufe	i.d.R. plangleich, mit LSA oder Kreisverkehr		LSA, Kreisplatz	LSA, Kreisplatz, Vorfahrtregelung	LSA, Kreisplatz, Vorfahrtregelung, rechts-vor-links	i.d.R. rechts vor links		
Zulässigkeit von direkten Grundstückszufahrten	bedingt möglich		möglich	weitgehend problemlos	meist problemlos	meist problemlos		
maßgeblicher Begegnungsfall	Lkw/ Lkw ohne Geschwindigkeitsreduktion		Lkw/ Lkw, weitgehend ohne Geschwindigkeitsreduktion		Pkw/ Lkw, in geringem Maß mit Geschwindigkeitsreduktion, in GE-Gebieten Lkw/ Lkw	Pkw/ Pkw, ggf. auch mit Warten, Ausnahme: GE-Anbindungen, dort Lkw/ Lkw		
Zulässigkeit ruhender Verkehr mit Einschränkung des Begegnungsfalles	nein		nein	in geringem Umfang	streckenweise möglich	streckenweise möglich		
Regelbreite der nutzbaren Fahrbahn (RAS/ RAS-Q) bei Zweistreifigkeit	6,5 – 7,5 m (RQ 9,5 – 10,5)		6,5 m		5,5 – 6,5 m	5,0 – 6,0 m, min. 4 m bei GE-Anbindung min. 6,25 m		
angestrebte Fahrgeschwindigkeit (mit Halten) nach RIN	40 – 60 km/h	30 – 50 km/h	20 – 30 km/h	15 – 25 km/h	keine Vorgabe	keine Vorgabe		
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	50 – 70 km/h, innerhalb bebauter Gebiete i.d.R. 50 km/h		i.d.R. 50 km/h	i.d.R. 50 km/h, 30 km/h möglich	50 km/h, in vielen Fällen auch 30 km/h	7 - 30 km/h, bei Gewerbe auch 50 km/h		
Eignung für streckenhafte Verkehrsberuhigung bis Tempo 30	nein		in Ausnahmefällen		i.d.R. ja	ja, auch als Zone		
Eignung für Verkehrsberuhigung unter 30 km/h	nein		nein		in Ausnahmefällen	in ausgewählten Bereichen		
Nutzung durch Straßenbahn im Straßenraum	nein, separate Gleiskörper		ja		ja	ja, bei streckenhaftem Tempo 30		
Eignung für Radverkehr im Mischverkehr (ERA Kap. 2.3, Typ II/ III mit Schutzstreifen)	2-streifig und 50 km/h: Typ II bis 1200 Kfz/h, Typ III bis 1.800 Kfz/h 2-streifig und 30 km/h: Typ II bis 1800 Kfz/h, Typ III bis 2.000 Kfz/h 4-streifig und 50 km/h: Typ II bis 1.600 Kfz/h, Typ III bis 2.200 Kfz/h 4-streifig und 30 km/h: Typ II bis 2.000 Kfz/h, Typ III bis 2.400 Kfz/h					i.d.R. immer		
Bedeutung für Versorgung und Aufenthalt	gering		in zentralen Bereichen hoch		hoch	sehr hoch außer bei Gewerbeanbindung		

Anlage 8: Anpassungen der Straßenkategorien

Anpassungen im Vergleich zum Verkehrskonzept 2003/ 2009, siehe auch Abbildung 6 und 7

1.	Am Helfenberger Park/ Eichbuscher Straße	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße
2.	AS Weixdorf der A 14 und Anbindung GE Promigberg	mit AS Weixdorf andere Klassifizierung erforderlich, Kategorie und Klassifizierung derzeit aber nicht absehbar
3.	Barbarastraße	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße
4.	Bayerische Straße - Fröbelstraße	Entfall als Hauptverkehrsstraße, wird als Hauptverkehrsstraße kategorisiert, sobald eine Verbindung Rosenstraße – Bayerische Straße besteht (derzeit Trassenfreihaltung), Durchbindung Fröbelstraße bis Rosenstraße wird Hauptverkehrsstraße
5.	Berggartenstraße	Aufstufung eines Teilstücks von Hauptsammelstraße zur Hauptverkehrsstraße zur Bildung des Lückenschlusses mit der Kretschmerstraße
6.	Cäcilienstraße/ „Kleine“ Dohnaer Straße	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße wegen Entlastung mit der Durchbindung der Liebstädter Straße
7.	Dresdner Straße/ Meißen Landstraße in Cossebaude	Abstufung zur Hauptsammelstraße durch Verkehrswirksamkeit der B 6n
8.	Durchbindung Bosewitzer Straße	derzeit nur Trassenfreihaltung, Hauptverkehrsstraße mit evtl. Durchbindung der Bosewitzer Straße
9.	Freiberger Straße	wegen Anbindung der Gewerbegebiete und realisierten Durchbindung bis Ammonstraße zur Hauptsammelstraße aufzustufen
10.	Grillparzer/ G.-Keller Straße	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße
11.	Hubertusstraße zwischen Hubertusplatz und Volkersdorfer Straße	Aufstufung zur Hauptsammelstraße, da wichtige Querverbindung
12.	Hübnerstraße	Abstufung (ohne Kategorie), da verkehrsberuhigter Geschäftsbereich als Planungsziel besteht
13.	Kesselsdorfer bis Wendel-Hipler-Straße	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße
14.	Kreischaer Straße/ Altstrehlen	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße wegen Entlastung Wasaplatz mit Durchbindung Liebstädter Straße
15.	Merbitzer Straße	Abstufung zur Hauptsammelstraße ausreichend, Kreisstraße als Hauptverkehrsstraße direkt westlich
16.	Passauer Straße	keine Maßnahme des VEP mehr, damit Kategorie ES V
17.	Pietzsch-Straße/ Wiesbadener Straße	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße
18.	Reisewitzer Straße	von Anliegerstraße zur Hauptsammelstraße aufzustufen (Sammelfunktion im Gebiet, mit Busverkehr, bevorrechtigt)
19.	Sporbitzer Straße/ Fritz-Scheiter-Straße	Hauptverkehrsstraße, da Anbindung Gewerbegebiet an AS Heidenau der A 17
20.	Tiergartenstraße und Winterbergstraße westlich Oskar-Röder-Straße	neue Durchbindung Tiergartenstraße wird gemeinsam mit durchgebundener Liebstädter Straße Hauptverkehrsstraße, Winterbergstraße bleibt aber auf Grund der eingeschränkten Abbiegebeziehungen im Umfeld (Stübelallee, B.-Brecht-Allee) trotz hoher Maschendichte Hauptverkehrsstraße
21.	Wormser Straße	da keine Durchbindung Spenerstraße: Wormser Straße bis Bergmannstraße als Hauptsammelstraße
22.	Zaschendorfer Straße	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße
23.	Zschertnitzer Straße	Hauptsammelstraße statt Hauptverkehrsstraße, nur Bus-Durchbindung, wenn Durchbindung auch für Kfz-Verkehr, dann Kategorie als Hauptverkehrsstraße

Anlage 9

**Handlungsansätze für zentrale,
stadträumliche Defizitbereiche**

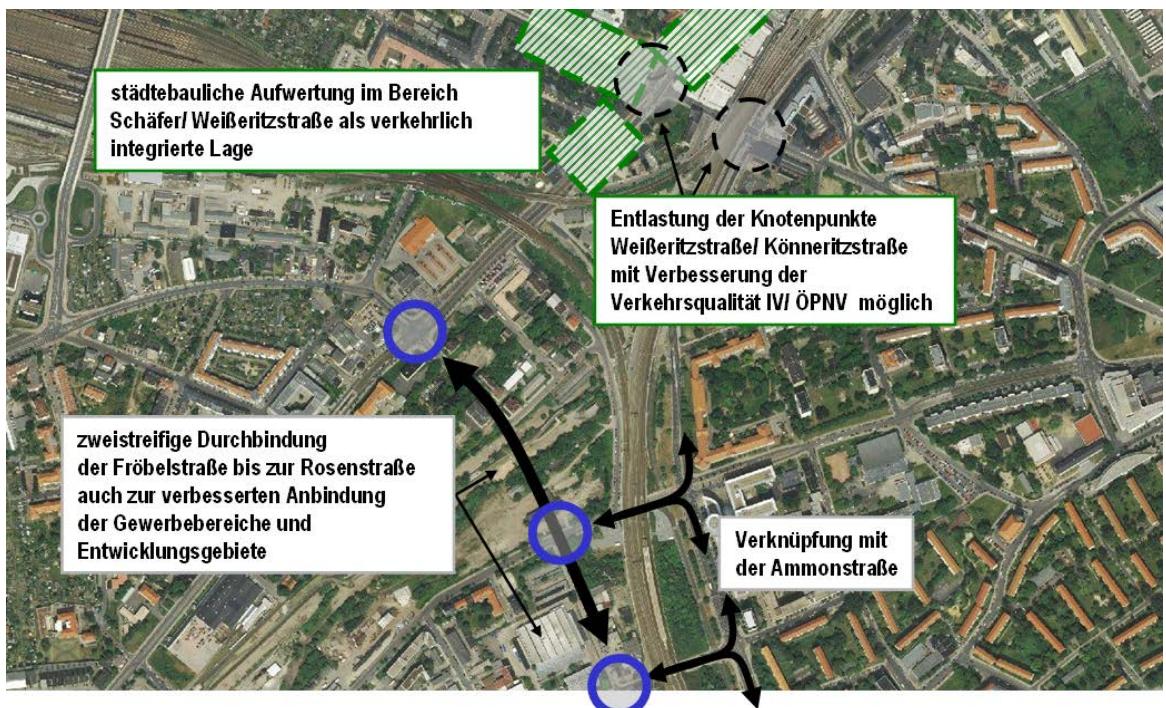
26er Ring/ Könneritzstraße/ Weißenitzstraße

Ziele:

- Entlastung des 26er Rings zwischen Marienbrücke und Schäferstraße von Kfz-Verkehr zur Verminderung von Trennwirkungen und zur Verbesserung der Verkehrsqualität.
- Verbesserung der Anbindungen der Gewerbegebiete Rosenstraße/ Fabrikstraße.

Ansatz:

- Neubau einer direkten, zweistreifigen Durchbindung der Fröbelstraße bis zur Freiberger Straße und Rosenstraße unter Berücksichtigung des Grünzugs Weißenitz,
- Diese Verbindung stellt zudem eine direkte Anbindung an die Coventrystraße dar,
- Verknüpfung der Freiberger Straße mit der Ammonstraße in allen Fahrbeziehungen,
- Potenziell können ggf. im Bereich Weißenitzstraße/ Könneritzstraße gemäß Stadtentwicklungskonzept städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen greifen (insbesondere an den Knotenpunkten Schäferstraße/ Weißenitzstraße und Schweriner Straße/ Könneritzstraße),
- Es besteht **vertiefender Untersuchungsbedarf** zur detaillierten verkehrlichen Wirkung, die auch die Variante einer Durchbindung bis zur Bayrischen Straße (mit Anbindung Zwickauer Straße) aus der Flächenvorhaltung und ggf. die 3 Marienbrücke berücksichtigen sollte und dann auf den ggf. notwendigen Ausbau der Zwickauer Straße/ Hahnebergstraße eingeht,
- Zudem sind die Umfeldentwicklungen wie das Kultukraftwerk Mitte und seine nahräumliche Anbindung zu berücksichtigen,



Grafik 1: Prinzipskizze Durchbindung Fröbelstraße

Hinweis: Die Nutzung von Verkehrszeichen dient hier nur der prägnanten Darstellung und ist ohne verkehrsrechtliche Bedeutung.

Dreyßigplatz/ Leipziger Straße

Ziele:

- Entlastung der Lommatzscher Straße und Leipziger Straße im Bereich Dreyßigplatz und Pieschener Winkel vom Kfz-Verkehr, da dort starke verkehrlich-städtebauliche Konflikte auftreten und die Kapazitäten erschöpft sind aber gerade entlang der Leipziger Straße und in Pieschen weitere Entwicklungen wie z. B. die „HafenCity“ oder „Globus“ erwartet werden,
- Für diesen Bereich sind intermodale, modellbasierte Untersuchungen durchgeführt worden.

Ansatz:

- Da im Umfeld aus räumlichen Gründen und im Sinne der Leitziele eine Kapazitätserweiterung des Straßennetzes nicht möglich ist, muss ein intermodaler Ansatz entwickelt werden,
- Durch integrierte Verkehrsmodellierungen wurde deutlich, dass der Ausbau der linkselbischen Verbindungen der B 6n und der S 84n in Verbindung mit dem Ausbau von Hamburger Straße und der Durchbindung des Emerich-Ambros-Ufers zu Entlastungswirkungen auch auf der Leipziger Straße in der Größenordnung von 1.500 – 2.000 Kfz/ 24 h führen kann,
- Durch den Bau einer Umweltbrücke für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr im Bereich Pieschener Winkel/ Ballhaus Watzke, einer neuen Stadtbahnverbindung Kaditz – Ostragehege – Stadtzentrum und dem Ausbau direkter Radanbindungen aus Kaditz und Radebeul in Richtung Zentrum könnten bis zu 3.000 Kfz/ 24 h von der Leipziger Straße verlagert werden,
- Der bauliche Aufwand insbesondere für Elbquerungen ist aber sehr hoch, sodass diese Maßnahmen nicht im Horizont 2025 umgesetzt werden kann und damit nicht ins Handlungskonzept eingeht - sie wird deshalb als Flächenvorhaltung ÖPNV berücksichtigt (Abbildung 23),
- durch Elberadweg und eine gute ÖPNV-Verbindung bestehen aber schon heute Alternativen
- Für die Verbesserung der Fußgänger- und Radverkehrsverbindung wird zusätzlich die Prüfung bzw. Einrichtung einer Elbfähre zum Ostragehege (als Vorstufe einer potenziellen Brückenverbindung) als ÖPNV-Maßnahme des VEP benannt.



Grafik 2: Prinzipskizze intermodale Verkehrsentlastung Mickten/ Dreyßigplatz

Hinweis: Die Nutzung von Verkehrszeichen dient hier nur der prägnanten Darstellung und ist ohne verkehrsrechtliche Bedeutung.

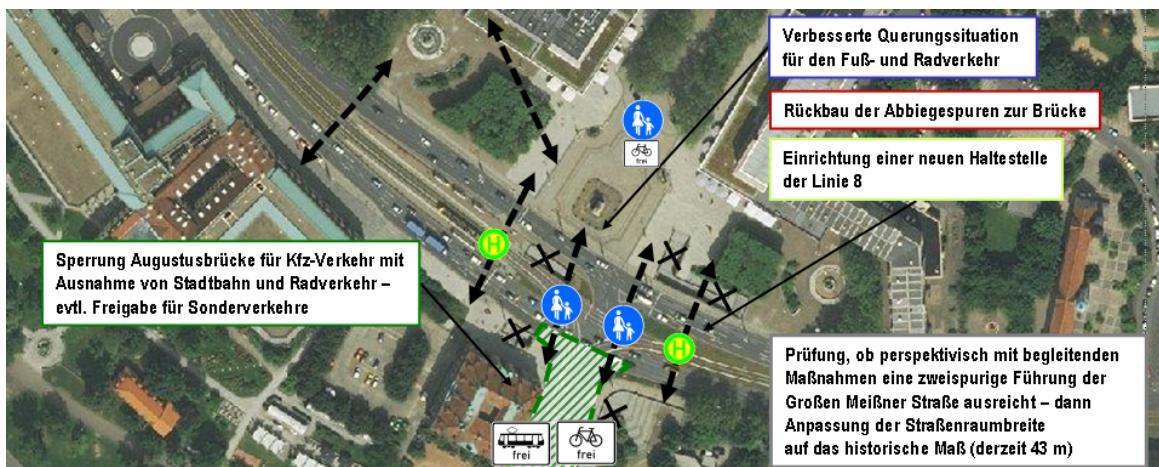
Neustädter Markt/ Augustusbrücke

Ziele:

- Verbesserung der Verbindung und Erlebbarkeit der Altstadt und der Inneren Neustadt und Erhöhung der touristischen und städtebaulichen Attraktivität der Dresdner Altstadt,
- Verbesserung der wirtschaftlichen Basis für die Innere Neustadt (derzeit sinkende Fußgängerzahlen auf der Augustusbrücke).

Ansatz

- Bau einer ebenerdigen Fußgängerquerung im Bereich Neustädter Markt mit Rückbau der Fußgänger-Unterführung (derzeit planerisch in Bearbeitung),
- Erhalt der Großen Meißner Straße – Köpckestraße als ebenerdige Straßenverbindung (eine Tieferlegung der Großen Meißner Straße wurde im Zuge der Abstimmung zum Facharbeitspapier „Frühzeitige Diskussion zu zentralen Maßnahmenansätzen des VEP“ vom 20.10.2011 sowie aus Hochwasser- und Kostengründen (Schätzung STA 30 Mio. €) verworfen,
- Einschränkung für Kfz-Verkehr auf der Augustusbrücke, da nach Öffnung der Waldschlößchenbrücke nur ca. 4.500 Kfz/ 24 h (derzeit ca. 8.800 Kfz/ 24 h) zu verlagern sind – der verlagerte Verkehr verteilt sich auf fast alle Dresdner Brücken (Quelle: Verkehrsmodell VEP),
- Erhalt der Befahrbarkeit durch Stadtbahn (3 Linien) und Radverkehr sowie evtl. nach entsprechender Prüfung auch Stadtrundfahrt, Kutschen oder Taxen in angepasster Geschwindigkeit,
- Führung des Radverkehrs auf der Augustusbrücke getrennt vom Fußgängerverkehr auf ebenerdigem Belag, um Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern zu vermeiden,
- Weitgehender Erhalt der Bordführung und der Aufteilung, da weiterhin 3 Stadtbahnlinien sowie Stadtrundfahrtbusse, Kutschen und Radverkehr die Brücke queren,
- Verbesserung der Haltestellensituation Neustädter Markt (Umstieg zwischen den Linien 8 – Linie 4/ 9 ermöglichen, besserer Zugang zur Hauptstraße von der Haltestelle Linie 8 aus),
- In weiteren Schritten ist eine Zweistufigkeit des Straßenzuges Hainstraße – Große Meißner Straße – Carolaplatz verkehrsplanerisch zu untersuchen,
- Die derzeit laufenden Planungen sollten mit diesen Ansätzen gegengeprüft werden.



Grafik 3: Prinzipskizze Umgestaltung Augustusbrücke/ Neustädter Markt

Hinweis: Die Nutzung von Verkehrszeichen dient hier nur der prägnanten Darstellung und ist ohne verkehrsrechtliche Bedeutung.

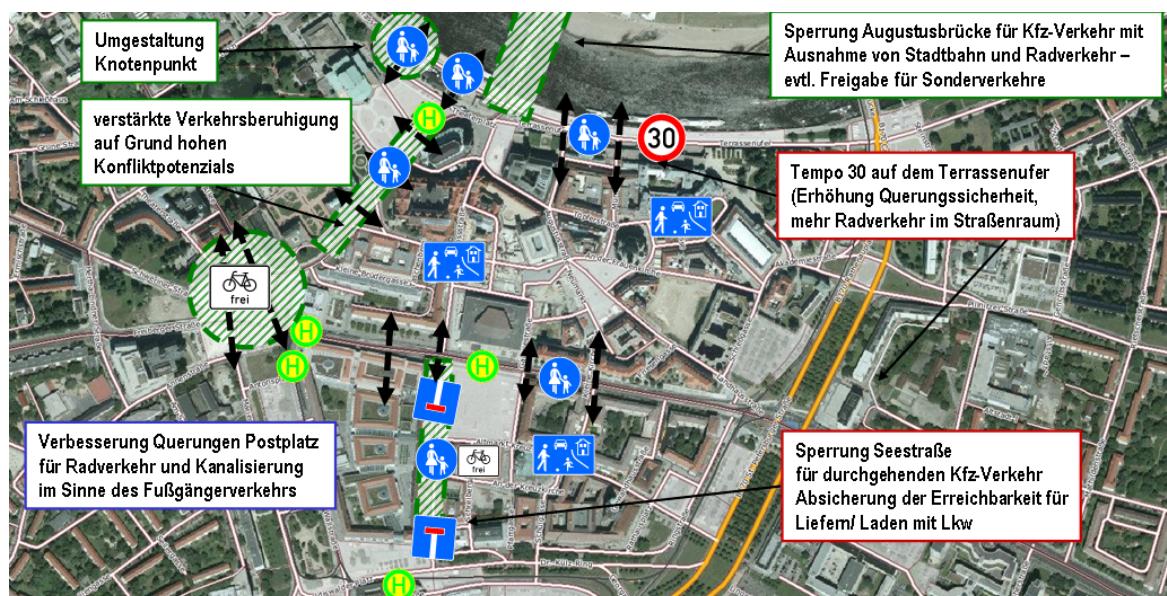
Sophienstraße/ Theaterplatz/ Altmarkt

Ziele:

- Verbesserung der Erlebbarkeit, der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität in der Altstadt.

Ansatz:

- Verstärkte Verkehrsberuhigung in touristisch wichtigen Bereichen der inneren Altstadt wie Schlossplatz, Theaterplatz, Sophienstraße, Taschenberg oder Terrassenufer durch angepasste bauliche und organisatorische Maßnahmen u. a. durch Nutzung der Effekte der Verkehrsbeschränkung der Augustusbrücke,
- Prüfung einer stärker barrierefreien Gestaltung von Sophienstraße und der Wilsdruffer Straße unter besonderer Berücksichtigung des querenden Fußgängerverkehrs und des Straßenbahnverkehrs,
- Prüfung einer Sperrung der Durchfahrt Seestraße für Kfz in Höhe Südkante Altmarkt unter Berücksichtigung der Absicherung des Lieferverkehrs mit Lkw für Läden und Altmarkt,
- Kontinuierliche Kontrolle der Bereiche um die Schloßstraße, den Neumarkt sowie die Kreuzkirche und den Altmarkt hinsichtlich Parken und der Regelungen zur Verkehrsberuhigung,
- Umgestaltung des Knotenpunkts Theaterplatz/ Terrassenufer zur Verbesserung der Querungssituation unterstützt durch Tempo 30 auf dem Terrassenufer, das auch zur Attraktivierung des Radverkehrs im Straßenraum und verbesserten Querungsmöglichkeiten sinnvoll ist,
- Verbesserungen des Radverkehrs am Postplatz unter Berücksichtigung bestehender Rechtsrahmen z. B. zwischen Ostraallee und Wilsdruffer Straße bzw. Marienstraße sowie Anpassung der Einbauten, um Radverkehr zu kanalisieren und die Fußgängerbereiche zu schützen.



Grafik 4: Prinzipskizze Verkehrsberuhigung Altstadt

Hinweis: Die Nutzung von Verkehrszeichen dient hier nur der prägnanten Darstellung und ist ohne verkehrsrechtliche Bedeutung.

Terrassenufer zwischen Steinstraße und Landtag

Ziele:

- Implementierung wiederkehrender Ereignisse im Verkehrssystemmanagement und der Verkehrssteuerung (Veranstaltungen, Hochwasser) und Anpassung der Straßenraumorganisation an die touristischen Anforderungen.

Ansatz:

- Ausstattung des Straßennetzes im Einflussbereich von Sperrungen des Terrassenufers mit temporären Wegweisungen und gesonderten LSA-Steuerprogrammen, die die veränderten Verkehrsverteilungen in den Bereichen Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße und an der Albertbrücke berücksichtigen sowie die Verkehrsführung Wilsdruffer Straße einbeziehen,
- Ausweisung und verkehrsorganisatorische Gestaltung alternativer Routen im Radverkehr zur sicheren und auch touristisch geeigneten Umfahrung des Elberadwegs bei Hochwasser und Veranstaltungen z. B.
 - rechtselbisch über die Leipziger Straße - Große Meißner Straße - Köpckestraße - Wigandstraße - Carusufer – Bautzner Straße und
 - linkselbisch über die Wilsdruffer Straße - Postplatz - Ostraallee - Magdeburger Straße - Bremer Straße - Hamburger Straße.
- Verstärkung der intermodalen Angebote im Hochwasserfall,
- streckenhafte Tempo-30-Regelung zwischen Theaterplatz und Steinstraße entsprechend Radverkehrskonzept Innenstadt sowie Anordnung der dort beschlossenen beidseitigen Schutzstreifen,
- Berücksichtigung touristischer Belange bei Querungen im Bereich des Terrassenufers mit Umgestaltung des Knotenpunktes zum Theaterplatz.

Teilweise sind die beschriebenen Ansätze in *Grafik 4* dargestellt.

Schillerplatz/ Körnerplatz/ Blaues Wunder

Ziele:

- Verbesserungen in der Stadtraumqualität an Schillerplatz und Körnerplatz durch Verkehrsverlagerung und Verbesserung der Radverkehrsführung im Knoten- und Brückengang ohne gravierende Nachteile im Kfz-Verkehr,
- für diesen Bereich werden derzeit vertiefte verkehrsplanerische, modellbasierte Untersuchungen sowie mikroskopische Verkehrssimulationen erstellt.

Ansatz:

- Umgestaltung des Blauen Wunders im Bestand, da dessen Stabilität bei weiterer Lkw-Sperrung >12t gesichert bis 2025 gegeben ist und derzeit keine Ersatzmaßnahmen geplant sind bzw. eine Querungsalternative im Umfeld problematisch ist,
- Nutzung der Verkehrsverlagerungen und -verringerungen durch die Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke und durch modale Effekte aufgrund neuer Angebote im Radverkehr und im ÖPNV (Verlängerung Stadtbahn nach Weißig),
- Sicherung der Kfz-Verkehrsqualität und der ÖPNV-Abwicklung im bestehenden Querschnitt ohne Gehwegeinengung,
- Beibehaltung einer zweistufigen Befahrbarkeit für Kfz bzw. ÖPNV zwischen Grundstraße und Schillerplatz,
- Prüfung der Markierung überbreiter Fahrspuren in stadtwärtiger Richtung bei gleichzeitiger Einordnung von Schutzstreifen und/ oder Radstreifen zwischen Schillerplatz und Körnerplatz sowie auf der Naumannstraße,
- Verkehrsberuhigung in der Hüblerstraße (ggf. Gestaltung als „Begegnungszone“) und Freigabe für Radverkehr in beiden Richtungen mit signalisierter Ausfahrt zum Schillerplatz/ Blaues Wunder und Verbesserung der Querungssituation für den Fußgängerverkehr.

Die dargestellten Ansätze müssen in **weiteren, vertiefenden Planungen** bearbeitet und ausgefertigt werden. Die Maßgabe des Luftreinhalteplans, 10 % weniger Kfz-Verkehr in den Bereichen Schillerplatz und Körnerplatz abzuwickeln, wird allein durch die Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke nicht erreicht. Die ebenfalls im Luftreinhalteplan angedachte Pförtnerung der Naumannstraße ist nach der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke vorr. nicht mehr erforderlich, da durch eine neue Aufteilung der Linksabbieger und Geradeausfahrer in der Zufahrt Naumannstraße die Rückstaulängen und Verlustzeiten in der Spitzenstunde deutlich sinken.

Zur Langfriststrategie am Blauen Wunder sind im VEP-Dokument weitere Hinweise enthalten.

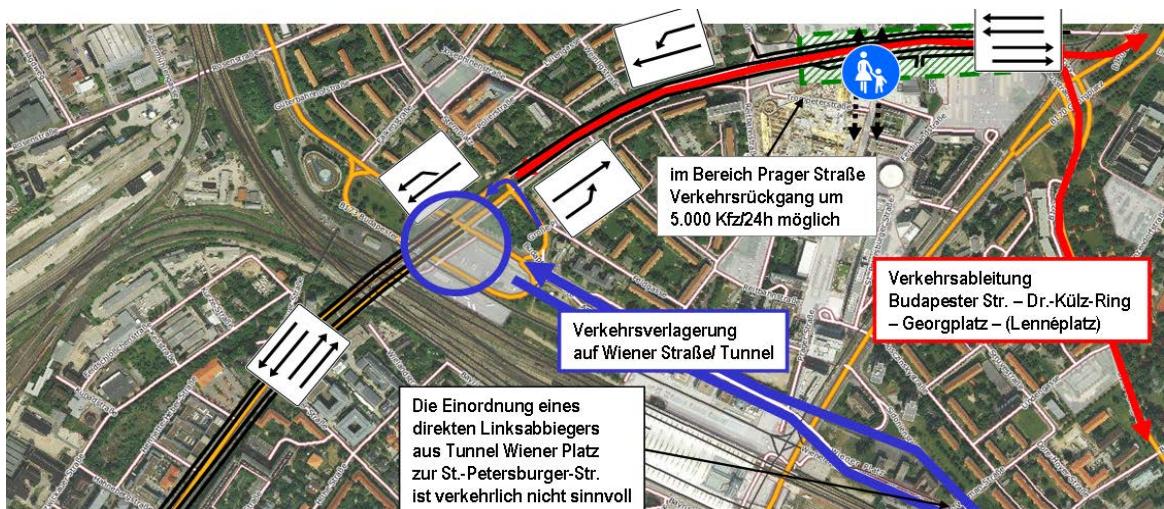
Waisenhausstraße/ Dr.-Külz-Ring/ Prager Straße

Ziele:

- Verringerung der Konflikte mit dem Fußgängerverkehr in der Fußgänger-Achse Prager Straße - Altmarkt) durch Verringerung des kfz-Verkehrs auf dem Dr.-Külz-Ring/ Waisenhausstraße,

Ansatz:

- Verkehrsverlagerung des Kfz-Verkehrs Budapester Straße – Dr.-Külz-Ring – Georgplatz – Lennéplatz auf die Relation Ammonstraße – Wiener Straße in beiden Richtungen unter Nutzung der noch bestehenden Kapazitäten des Tunnels Wiener Platz,
- Nutzung der bereits bestehenden Rampen und ggf. Ergänzung eines direkten Abbiegers Wiener Straße – Budapester Straße in Richtung Plauen über die nordöstliche Rampe,
- Gleichzeitig Verringerung des Querschnitts der Budapester Straße bis zur Marienstraße auf je 1 Richtungsfahrbahn außerhalb der Knotenpunkte,
- Erhalt der erforderlichen Leistungsfähigkeit an den Knotenpunkten sowie in den Verflechtungs- und Aufstellbereichen (Marienstraße, Karstadt),
- Das Verkehrsmodell des VEP hat gezeigt, dass im Bereich Budapester Straße sowie Waisenhausstraße/ Dr.-Külz-Ring die Verkehrsmengen durch die Maßnahme um ca. 5.000 Kfz/ 24 h sinken können - in Verbindung mit den weiteren Veränderungen im Prognosehorizont 2025 können die Verkehrsmengen in diesem Bereich von heute 21.000 Kfz/ 24 h auf dann nur noch 13.000 Kfz/ 24 h sinken, was zu positiven Effekten führt,
- es kommt durch die Maßnahme nicht zu maßgeblichen Verlagerungswirkungen auf das Wilsdruffer Straße oder das Terrassenufer bzw. in die Wohnbereiche der Wilsdruffer Vorstadt,
- eine im Zuge des VEP diskutierter direkter Linksabbieger aus dem Wiener Tunnel zur Sidonenstraße/ St.-Petersburger-Straße hat nur eine geringe Verkehrswirksamkeit (Quelle: Verkehrsmodell VEP), die den baulichen Aufwand nicht rechtfertigt – die Umfahrung über die Strehlener Straße ist ausreichend, wenn die LSA attraktive Fahrzeiten ermöglichen,
- für die Relation Wiener Straße – Gellertstraße ist eine Kapazitätsbetrachtung durchzuführen.



Grafik 5: Prinzipskizze Verkehrsableitung Dr.-Külz-Ring über Wiener Tunnel

Hinweis: Die Nutzung von Verkehrszeichen dient hier nur der prägnanten Darstellung und ist ohne verkehrsrechtliche Bedeutung.

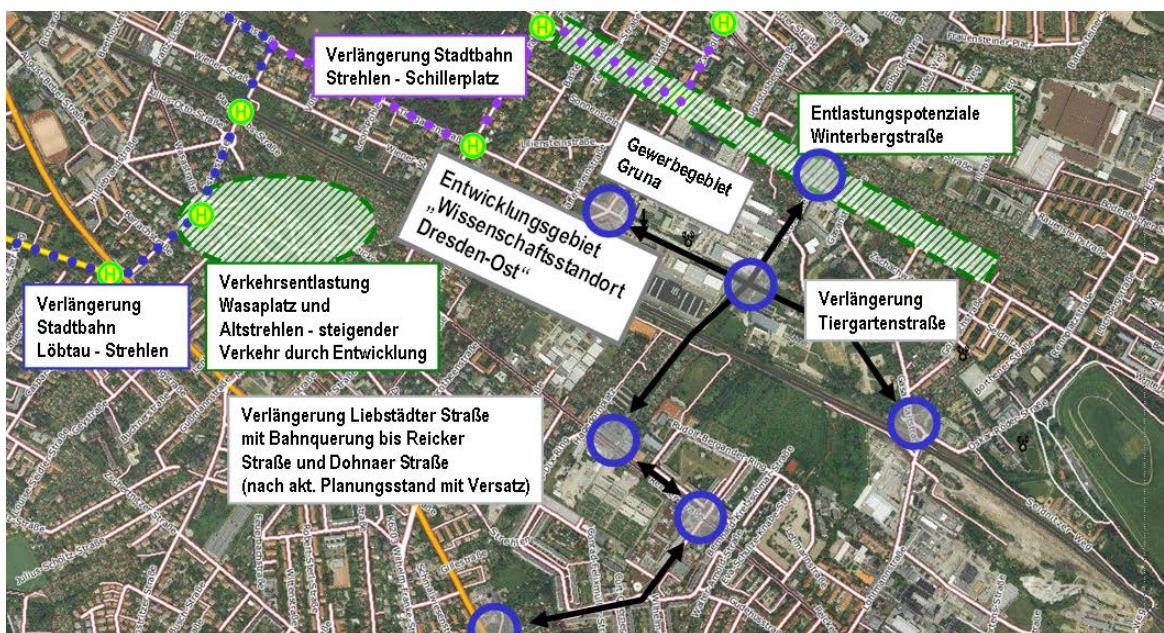
Wasaplatz/ Kreischaer Straße/ Rayskistraße

Ziele:

- Entlastung des Bereiches Wasaplatz/ Altstrehlen vom durchgehenden Kfz-Verkehr und umfeldgerechte Aufwertung der Straßenräume am Wasaplatz und in Altstrehlen,
- Anbindung des Wissenschaftsstandortes Ost an Straße und ÖPNV und Umgestaltung der Wintergartenstraße zur Radroute in Richtung Großer Garten.

Ansatz:

- Prüfung bestandsnaher Ansätze zur Entlastung von Kfz-Verkehr am Wasaplatz im Zusammenhang mit dem Stadtbahnprogramm (Strecke Löbtau – Strehlen) wie z. B. Durchbindung der Hugo-Bürkner-Straße zur Teplitzer Straße und Verkehrsberuhigung am Wasaplatz),
- Mittelfristig zweistufige Führung des Kfz-Verkehrs durch eine neue Bahnunterführung in Verlängerung der Liebstädter Straße bis zur Reicker Straße und in einem 2. Abschnitt weiter bis zur Dohnaer Straße (2. Abschnitt für Ziel „Entlastung Wasaplatz“ von hoher Bedeutung),
- Zweistufige Verlängerung der Tiergartenstraße zur Liebstädter Straße mit Anbindung des Wissenschaftsstandorts Dresden-Ost und in 2. Stufe (nach 2025) bis Oskar-Röder-Straße,
- Umgestaltung der Winterbergstraße und vollständige Ausstattung mit Radverkehrsanlagen,
- Verkehrsberuhigung im Bereich Altstrehlen und Abstufung zur Hauptsammelstraße,
- Langfristig bis 2025 ergänzende Umsetzung einer Stadtbahnlinie „61“ zwischen Wasaplatz - Zwinglistraße – Schillerplatz mit Anbindung des Wissenschaftsstandorts Dresden-Ost im Bereich Tiergartenstraße oder Grunaer Weg,
- Es besteht **vertiefender Untersuchungsbedarf** zur verkehrlichen Wirkung der Maßnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Auswirkungen des neuen Wissenschaftsstandorts Dresden-Ost sowie einer Durchbindung der Liebstädter Straße bis zur B 172.



Grafik 6: Prinzipskizze Durchbindung Liebstädter Straße/ Verlängerung Tiergartenstraße
Hinweis: Die Nutzung von Verkehrszeichen dient hier nur der prägnanten Darstellung und ist ohne verkehrsrechtliche Bedeutung.

Umgang mit weiteren stadträumlichen Defizitbereichen

Die weiteren stadträumlichen Defizitbereiche der Gruppe 3 (**siehe Anlage 3**) berücksichtigen 15 Stadtbereiche mit stadträumlichen Defiziten (besonders auch in den Ortsteilen). Verbesserungen sind hier durch Maßnahmen weitgehend im Bestand zu erreichen bzw. es liegen Planungen vor, den Bestand anzupassen. Teilweise bestehen auch nur in zwei Kategorien Konflikte.

Im Folgenden werden erste Lösungsideen beschrieben:

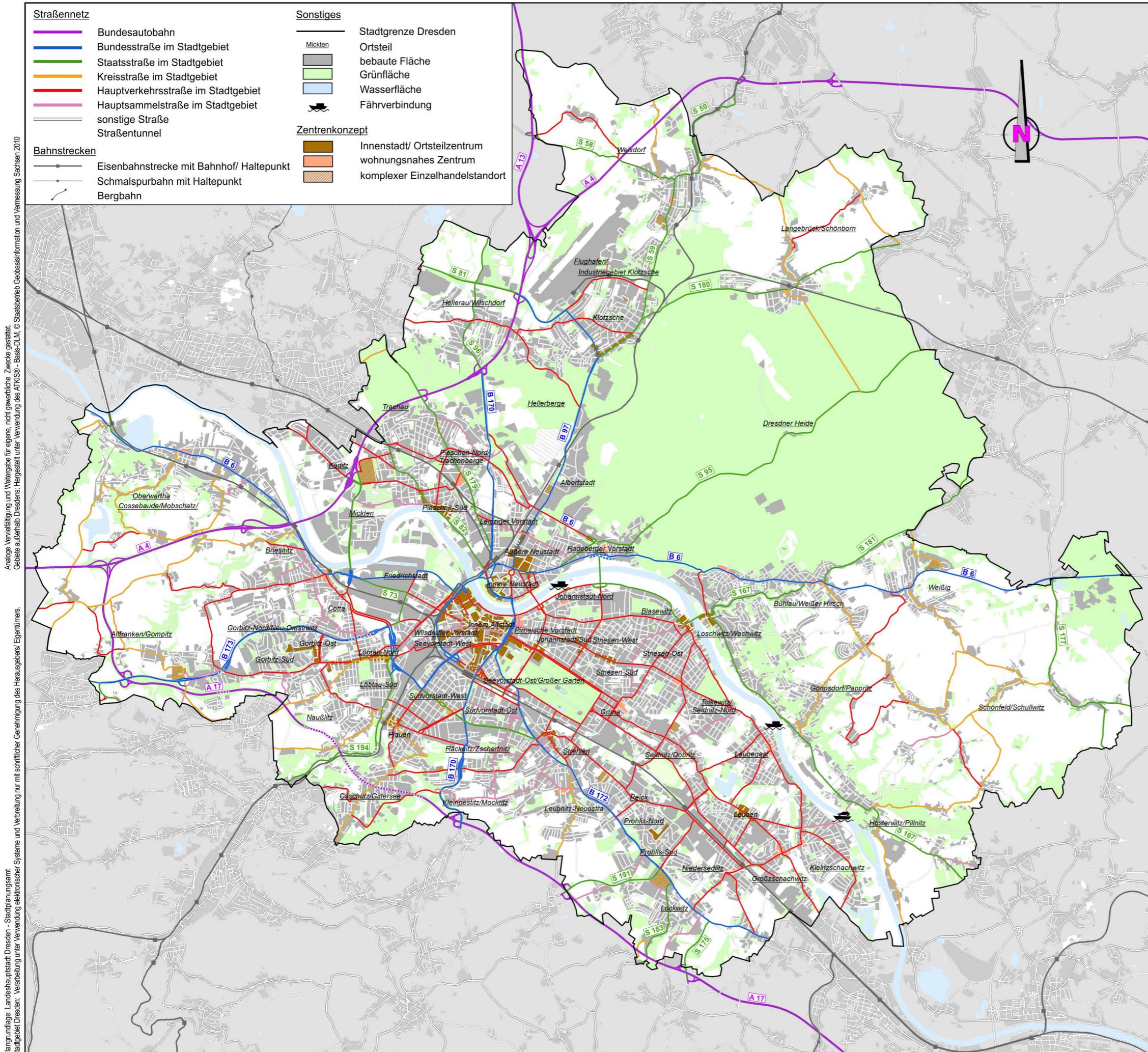
- **Albertstraße/ Archivplatz:** als VEP-Maßnahme im Kapitel zum Fußgängerverkehr verankert,
- **Bautzener Landstraße/ Weißer Hirsch/ Bühlau:** Verkehrsmengen werden perspektivisch nicht deutlich sinken, Umgestaltungen im Rahmen der Straßensanierung,
- **Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Straße und Martin-Luther-Straße:** umfassende Sanierung als zweistufige Stadtstraße, stadträumliche Aufwertung und Verbesserung der Querungssicherheit (wird als Umbaumaßnahme in 2013 umgesetzt),
- **Bautzner Straße zwischen Martin-Luther-Straße und Radeberger Straße:** Sanierung im Nachgang des ersten Teilstücks von der Hoyerswerdaer Straße, zweistufige, stadtverträgliche Gestaltung sinnvoll, neben der Kfz-Verbindungsfunction spielen vor allem die Belange der Querungen zur Elbe sowie des ÖPNV und Radverkehrs eine wichtige Rolle,
- **Bischofsplatz:** Sanierung erfolgt im Zusammenhang mit dem S-Bahn-Ausbau (HP Bischofsplatz, derzeit in Planung) – besondere Berücksichtigung des Querungsbedarfes und der Umgestaltung der großen (nutzlosen) Verkehrsflächen,
- **Blasewitzer Straße:** Umgestaltungen im Rahmen der Bestandssanierung, Einfluss der Waldschlößchenbrücke auf die Verkehrsmengen (Nachher-Untersuchungen) sind geplant,
- **Borsbergstraße/ Schandauer Straße:** umfassende Sanierung und Aufwertung ist in 2013 geplant,
- **Carolaplatz:** Umgestaltung und Aufwertung erforderlich, Sanierung der Haltestellen, Kompaktierung der Verkehrsanlage,
- **Fetscherplatz/ Fetscherstraße zw. Blasewitzer Straße und Stübelallee:** umfassende Sanierung der Straße mit Haltestellen und Radverkehrsanlagen ist im Nachgang der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke vorr. in 2015/2016 geplant – die Verkehrsmengen werden durch die Waldschlößchenbrücke in diesem Bereich tendenziell ansteigen, sodass grundlegende Veränderungen im Querschnitt zu Gunsten von Randbereichen kaum möglich erscheinen,
- **Hansastraße/ Schlesischer Platz/ Hainstraße:** Oberflächensanierung, räumliche Aufwertung, Verbesserung der Querbarkeit, Verbesserung der Radführungen, Prüfung von veränderten Kfz-Abbiegebeziehungen im Zusammenhang mit Veränderungen an der Großen Meißenstraße,

- **Hoyerswerdaer Straße:** bisher keine Planung bekannt – Problem starker Verkehrsbeziehungen zum Albertplatz über Bautzner Straße – ggf. Sperrung des Linksabbiegers Hoyerswerdaer Straße - Bautzner Straße und Ableitung über Wigardstraße - Albertstraße, damit gleichzeitig Verbesserung der Situation des starken Radverkehrsstroms im Mischverkehr von der Albertbrücke aus in Richtung Rothenburger Straße,
- **Kesselsdorfer Straße westlich Reisewitzer Straße:** Umgestaltung und Aufwertung im Sinne einer großstädtischen Magistrale im Zuge der Bestandssanierung (Vorplanung erfolgt in 2013) – der Bereich östlich der Reisewitzer Straße wird im Zuge des Stadtbahnausbau als Kfz-freie Zentralhaltestelle umgebaut,
- **Österreicher Straße:** Umgestaltungen im Rahmen der Bestandssanierung,
- **Schäferstraße:** Umgestaltung und Aufwertung unter den Randbedingungen einer verkehrlich wichtigen Stadtstraße sowie unter dem Ansatz der verstärkten Nutzung integrierter Standorte für Wohnen in zentralen Lagen,
- **Wilsdruffer Straße:** weitere Verkehrsberuhigung mit Querungserleichterungen und verbesserten Straßenraumgestaltung - weitere Offenhaltung als Hochwasseralternative, zur Anbindung der Parkierungsstandorte sowie für die Versorgung.

Abbildungen

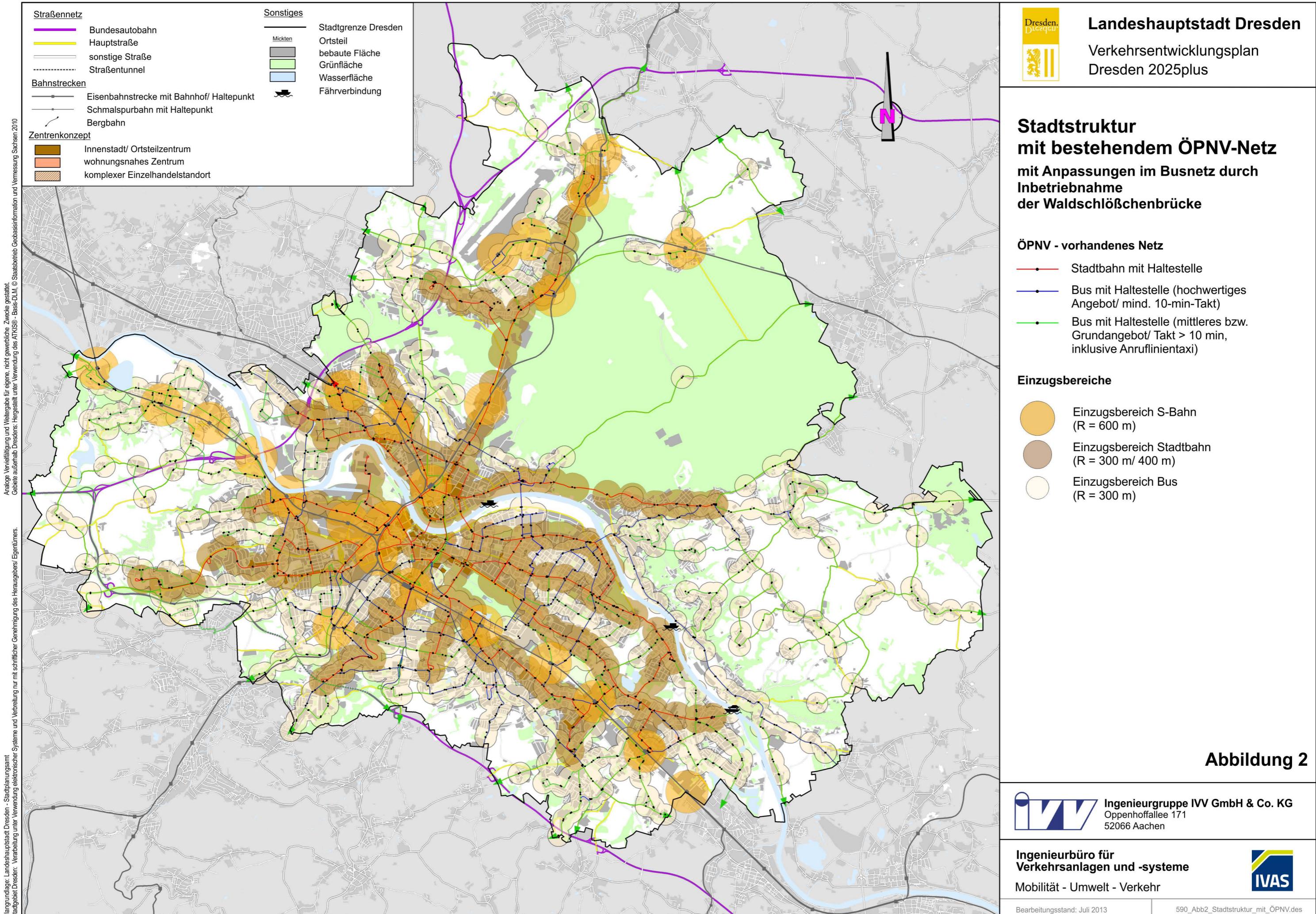
Abbildungsverzeichnis

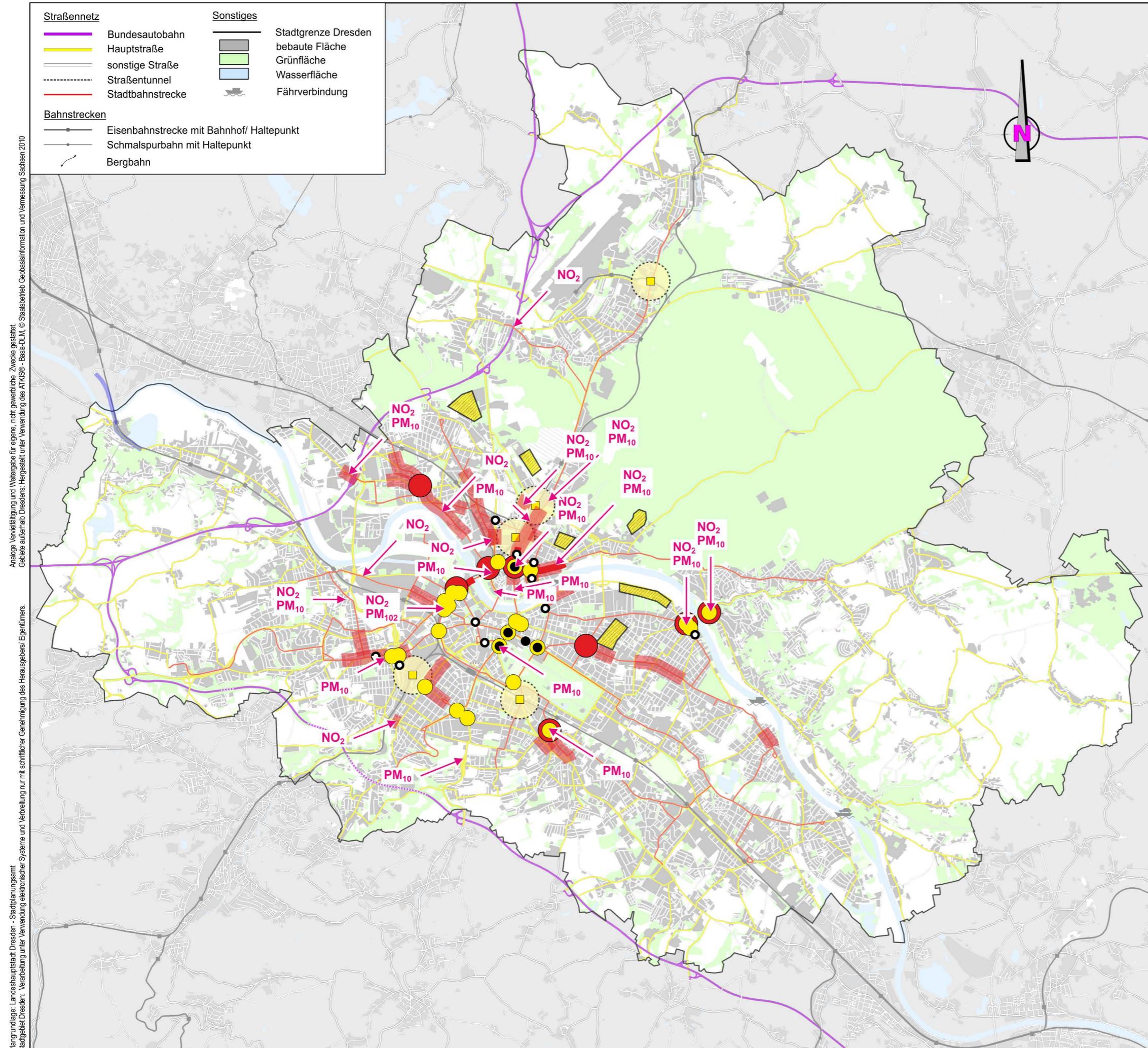
- Abbildung 1: Stadtstruktur mit bestehendem Straßennetz
Abbildung 2: Stadtstruktur mit bestehendem ÖPNV-Netz
Abbildung 3: Ausgewählte Defizitbereiche im Verkehrssystem
Abbildung 4: „Sowieso-Maßnahmen“
Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss sowie geplante Maßnahmen externer Baulastträger
Abbildung 5: Maßnahmen 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





Ausgewählte Defizite im Verkehrssystem*

Verkehrssicherheit

- Stellen mit erhöhtem Umfallgeschehen unter Beteiligung von Kfz/ Fuß/ Rad
- weitere Unfallschwerpunkte ÖPNV

Defizite in der Verkehrsqualität Kfz-Verkehr und Konflikte Kfz/ ÖPNV sowie ÖPNV-Behinderung

- Strecken mit Behinderungen Kfz/ ÖPNV
- überlastete Knotenpunkte mit deutlichen Rückstauerscheinungen Kfz-Verkehr
- überlastete Knotenpunkte mit deutlichen Reisezeitverlusten im ÖPNV (QSV F)

Erschließungsdefizite ÖPNV

- Städtebereiche mit nicht ausreichender ÖPNV-Erschließung
- ungenutzte Einzugsbereiche der S-Bahn (potenzielle S-Bahn-Halte)

Lauteste Straßen Dresdens (Lärmkartierung 2009)

- Straßen mit Lärm-Betroffenheitsindex > 4

Grenzwertüberschreitung Stickstoffoxide NO₂ und Partikelemission PM₁₀ nach Luftreinhalteplan

- von Überschreitung betroffene Bereiche

* Darstellung nur bzgl. MIV, ÖPNV, Verkehrssicherheit und Umweltkonflikten
weitere Defizite, methodische Erläuterungen und Quellen:
siehe Kapitel 2.2.2 im Textteil

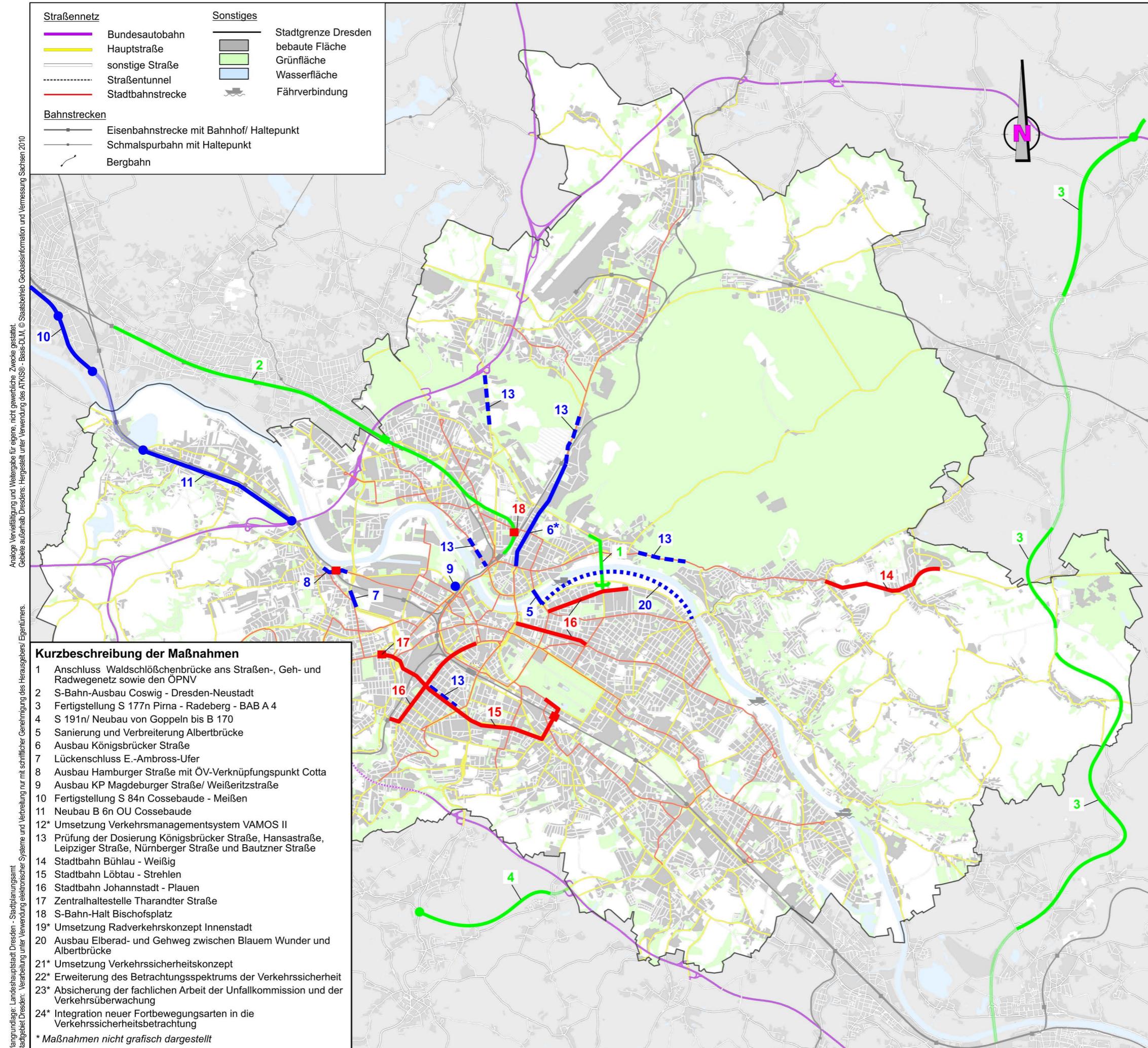
Abbildung 3



Ingenieurgruppe IIV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





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

Gesamtmaßnahme in Umsetzung (Juni 2012)

- Straße mit Knotenpunkt
- ÖPNV mit Haltestelle

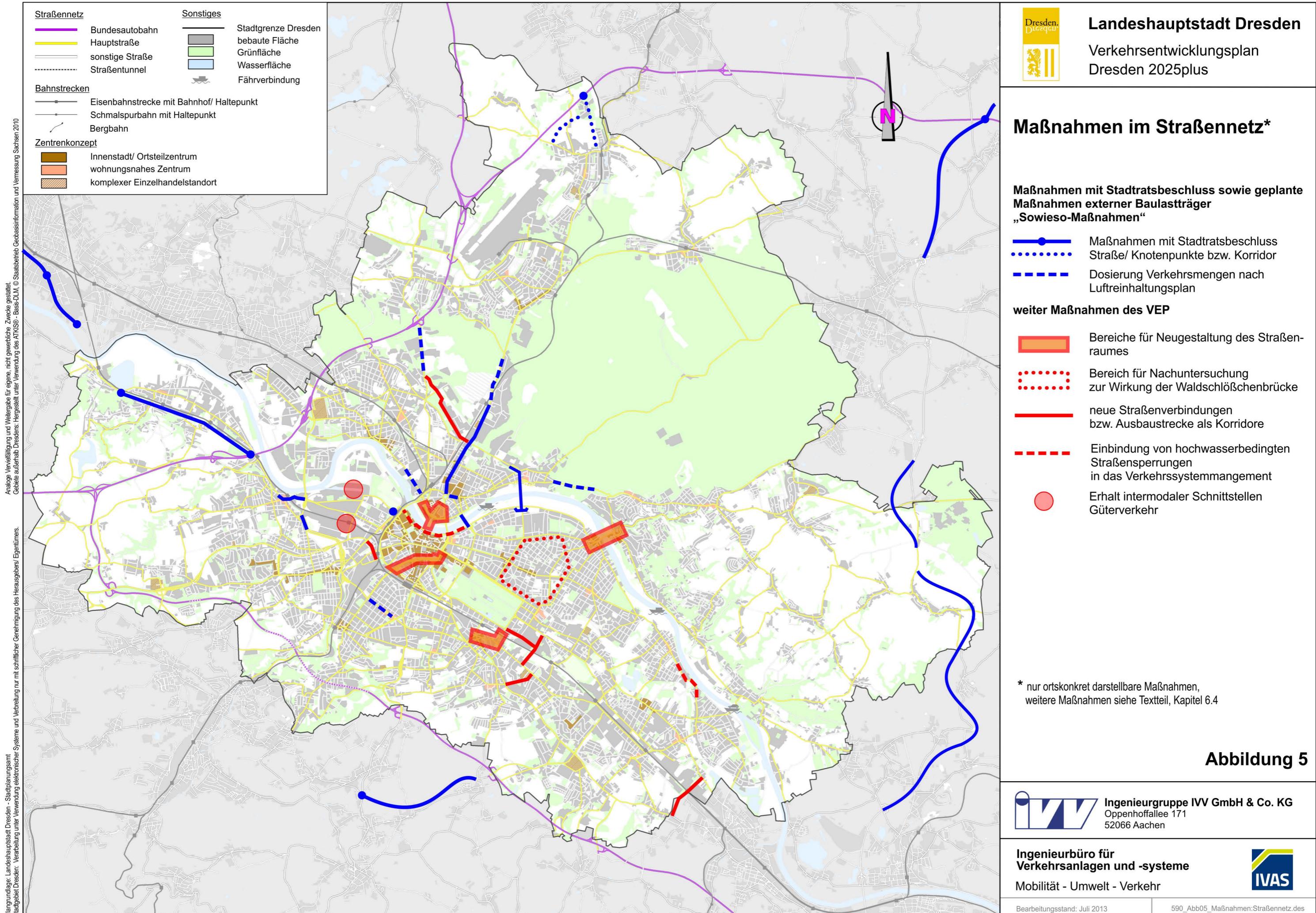
Maßnahme Beschluss

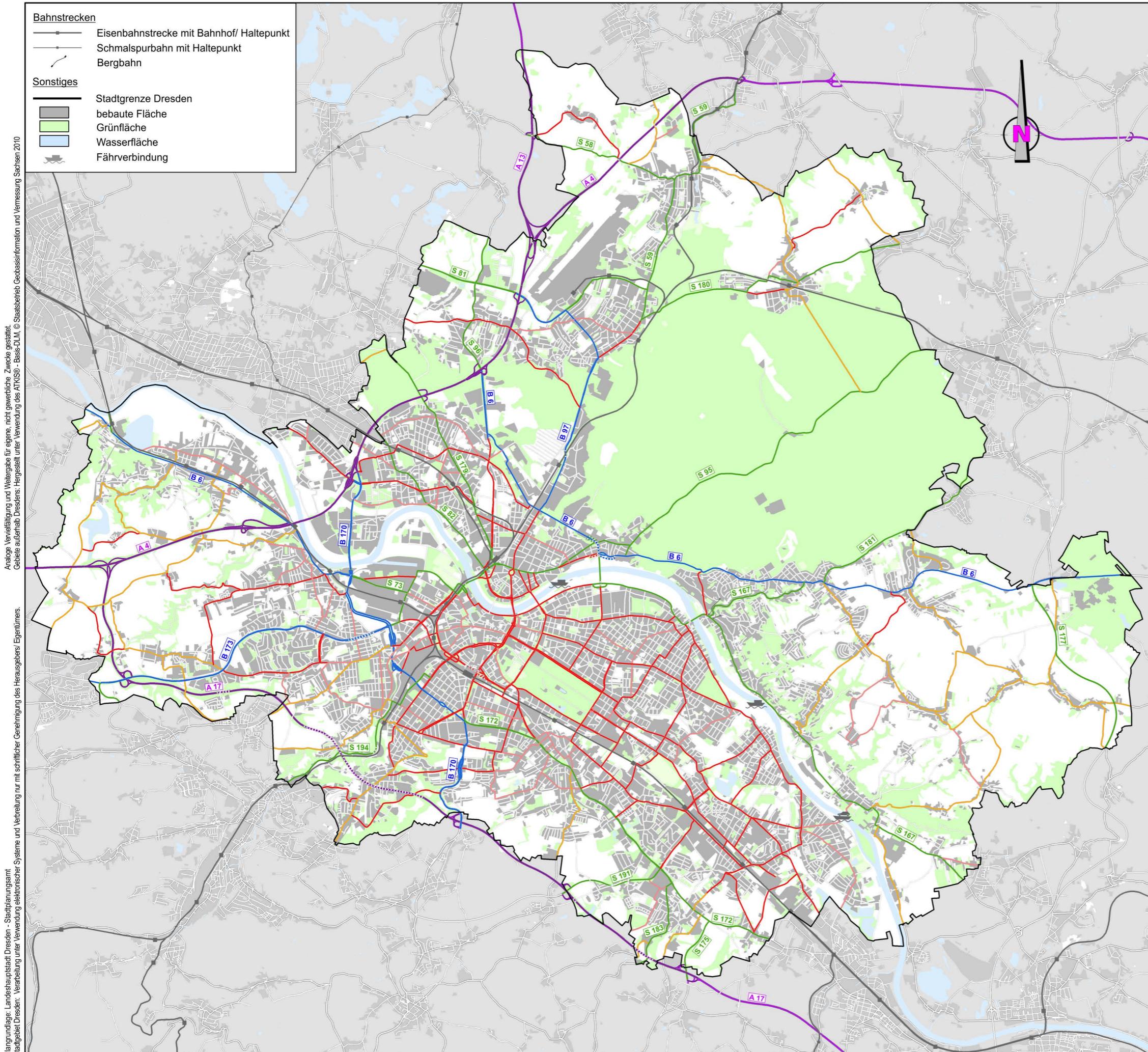
- Straße/ Knotenpunkt
- Dosierung Verkehrsmengen
- Rad
- ÖPNV-Strecke/ Haltestelle

* vom Stadtrat seit 2003 beschlossen bzw. Bestandteil BVWP und Landesverkehrsplan bis 2025

6* in Bewertung der Wirkungen im vierstreifigen Ausbau als kritisch gestuft

Abbildung 4





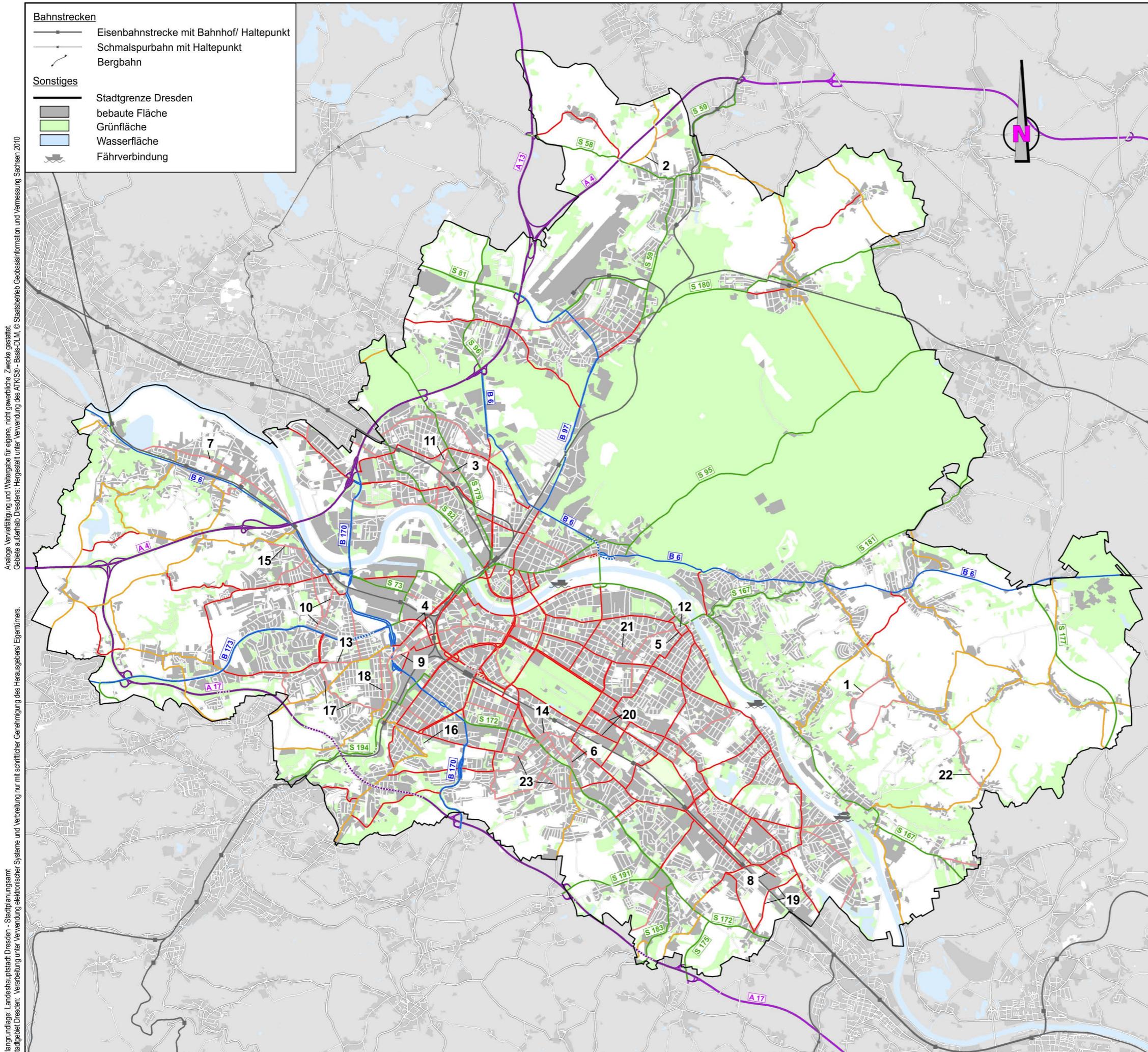
Straßenkategorien und -klassifizierung auf Basis aller Maßnahmen des VEP 2025*

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

Abbildung 6



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

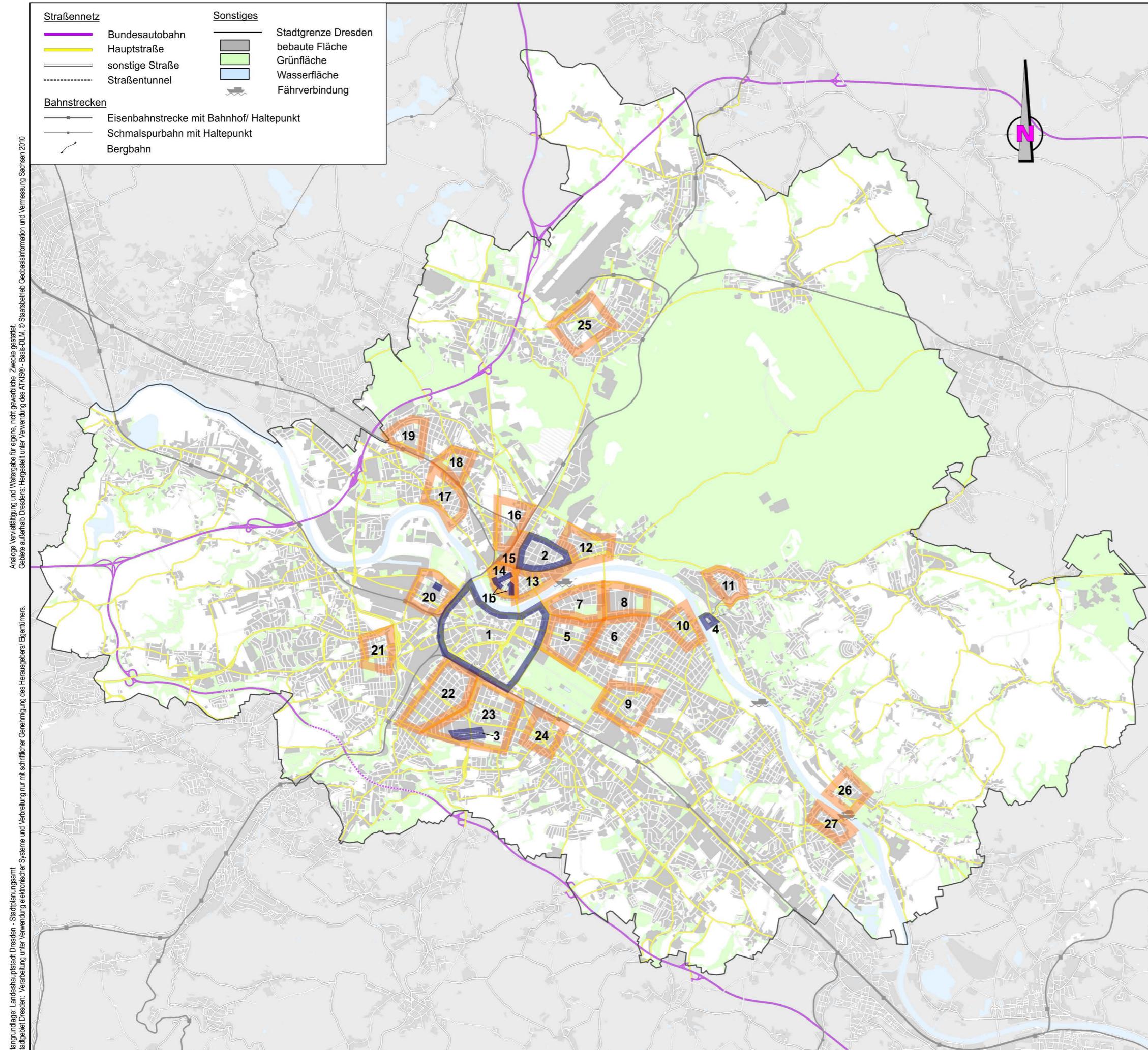
Abbildung 7



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr





Ruhender Kfz-Verkehr*



bestehende Bereiche für Bewohner- bzw. Gebührenparken



potentielle Bereiche für Bewohner- bzw. Gebührenparken

bestehende Bereiche:

1. 26er Ring Altstädter Seite (flächendeckend Bewirtschaftung)
- 1b. Königstraße/ Sarrasanistraße
2. Äußere Neustadt
3. TU Dresden/ Zeunerstraße
4. Körnerplatz

potentielle Bereiche:

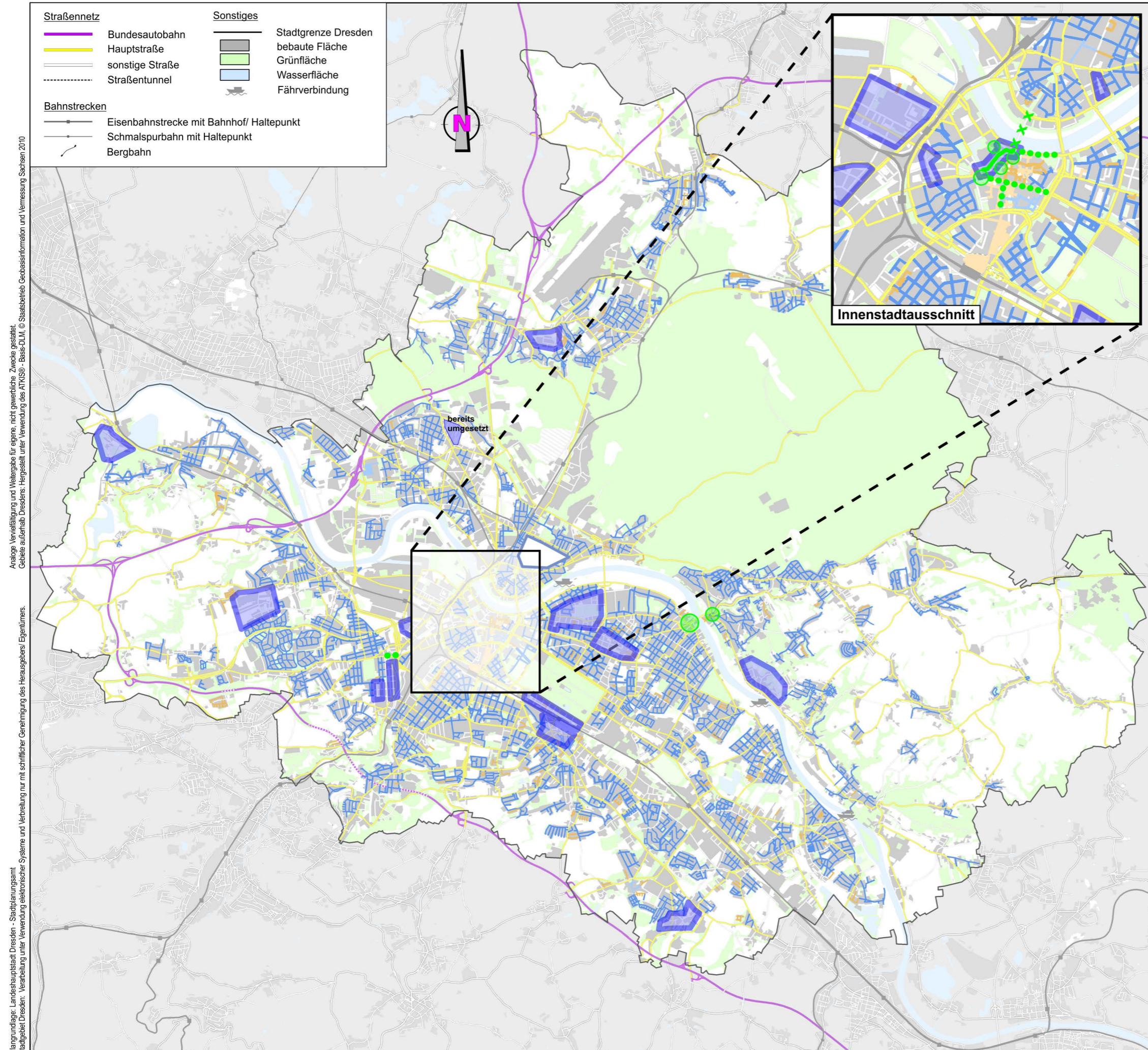
5. Pirnaische Vorstadt/ Johannstadt Süd
6. Striesen West
7. Johannstadt Nord
8. Uniklinikum/ MPI
9. Zwinglistraße
10. Schillerplatz
11. Weißer Hirsch West
12. Radeberger Vorstadt/ Waldschlößchen
13. Innere Neustadt Ost
14. Innere Neustadt West
15. Äußere Neustadt West
16. Hechtviertel/ Leipziger Vorstadt
17. Altmickten
18. Trachenberge/ Pieschen
19. Trachau/ Klinikum Neustadt
20. Friedrichstadt
21. Kesselsdorfer Straße
22. Südvorstadt
23. Südvorstadt Ost
24. Strehlen
25. Flughafen/ Klotzsche
26. Pillnitz
27. Zschachwitz Fähre

* weitere Maßnahmen siehe Textteil, Kapitel 6.4.4

Abbildung 8



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhoffallee 171
52066 Aachen

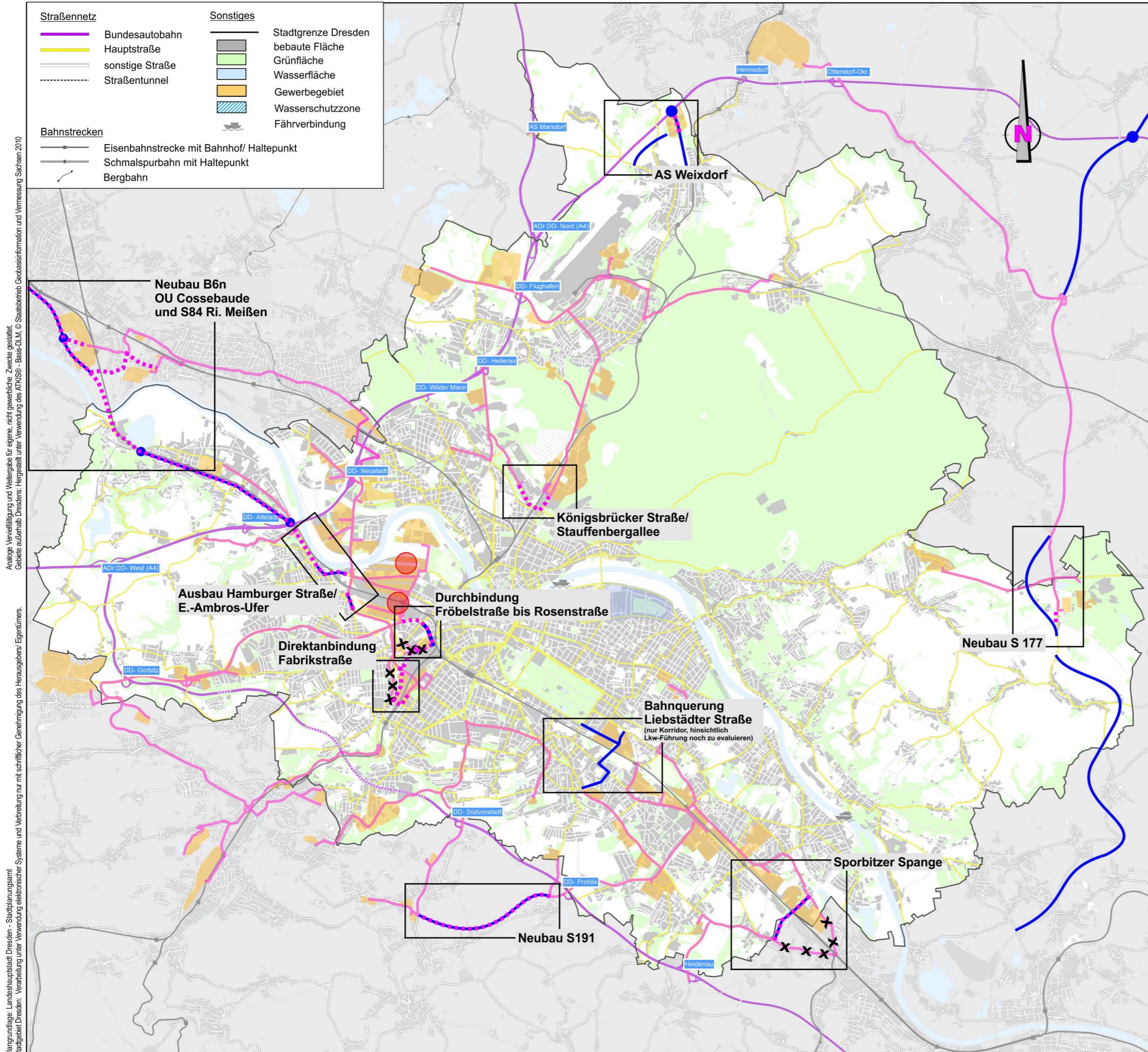


Verkehrsberuhigung*

- bestehende Bereiche der Verkehrsberuhigung**
- Tempo-30-Zone
- Tempo-20-Zone
- verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- zusätzliche Maßnahmen des VEP**
- Potenzielle Bereiche zur Systematisierung und Eingliederung als weitere Tempo-30-Zone
- Bereiche mit besonderer Berücksichtigung der Verkehrsberuhigung aus stadtfunktionaler Sicht
- Sperrung der Augustusbrücke für individuellen Kfz-Verkehr (außer Sonderverkehr) sowie konfliktarme Führung von Fußgänger- und Radverkehr
- Für den Wirkungsbereich des beschlossenen verkehrlichen Rahmenplans Äußere Neustadt ist eine Umwandlung von bestehenden Tempo-30-Zonen in Tempo-20-Zonen vorgesehen

Grundlagendaten Bestand: Januar 2013
weitere Maßnahmen und detaillierte Beschreibung siehe Textteil, Kapitel 6.4.5

Abbildung 9

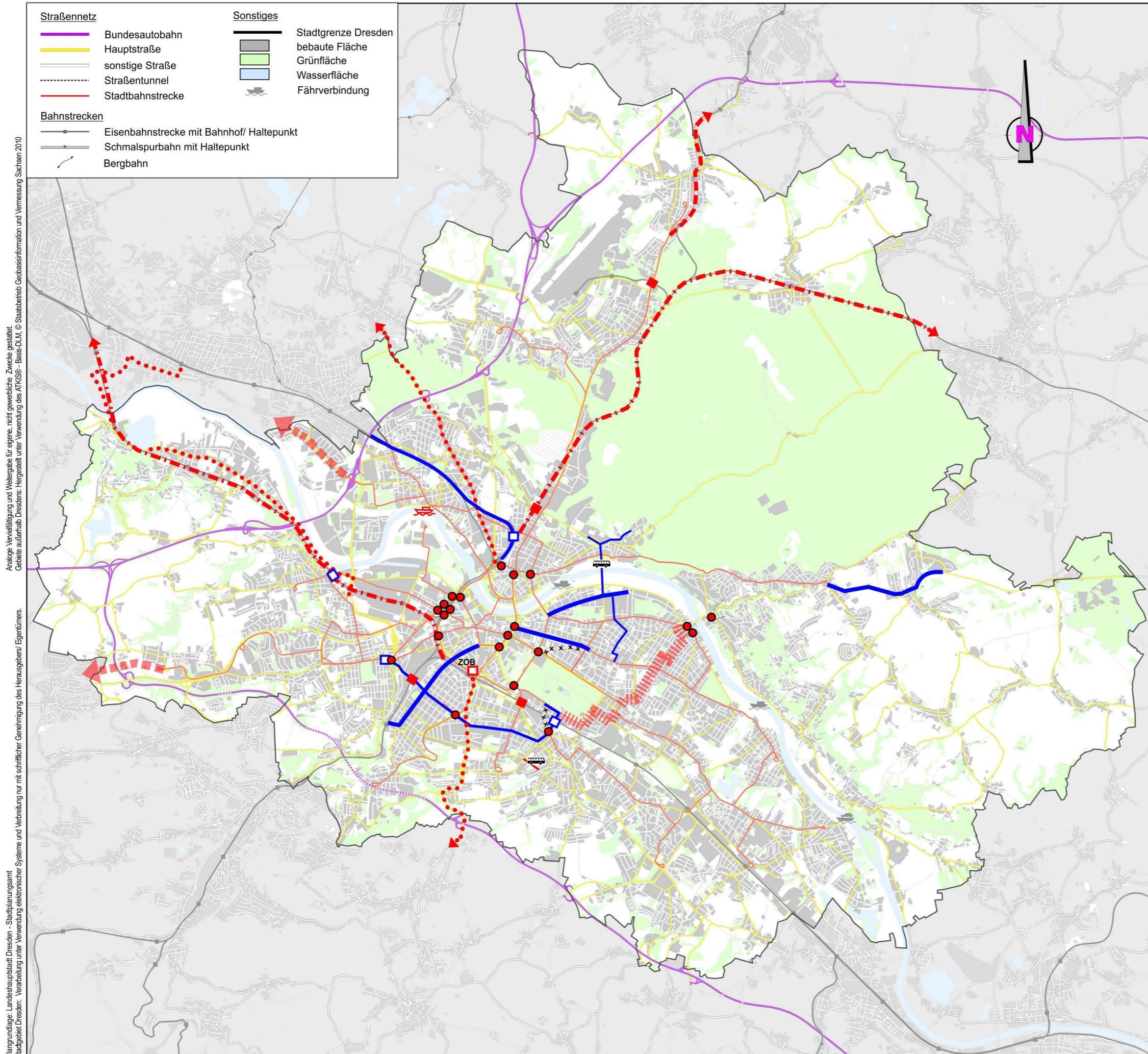


Maßnahmen im Wirtschaftsverkehr*

- Lkw-Vorrangnetz Bestand (pink line)
- Erweiterung Lkw-Vorrangnetz (dotted pink line)
- Rücknahme Lkw-Vorrangnetz nach Umsetzung der entsprechenden Maßnahme (black 'X')
- 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

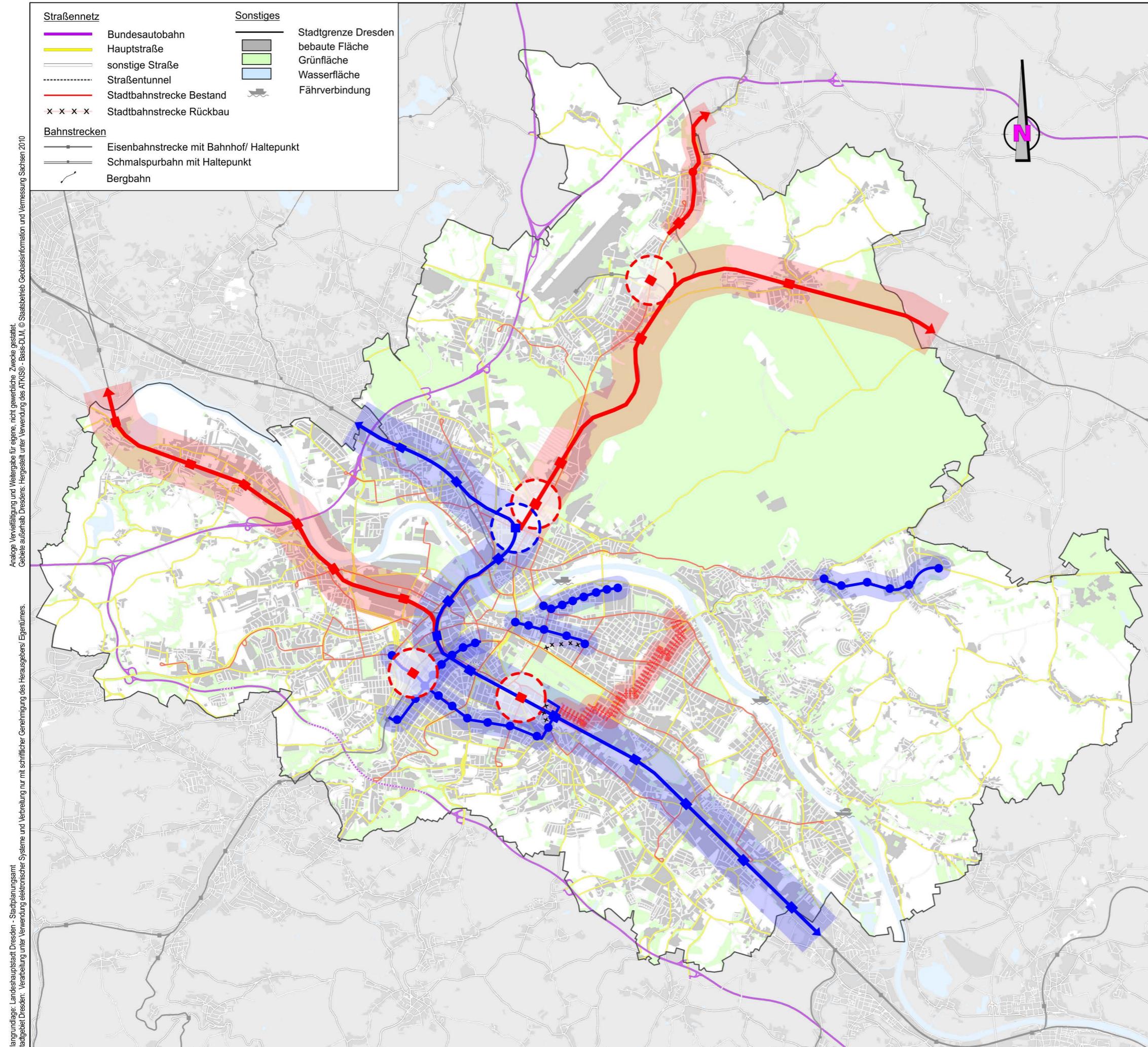


Maßnahmen im ÖPNV*

- Stadtbahn-/ Bus-Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss bzw. S-Bahn-Ausbau mit Haltepunkt Bischofsplatz
- weitere Maßnahmen des VEP**
- Beschleunigung Strab. an Knotenpunkten
- Korridor Stadtbahn/ 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



Erschließungswirkungen von Maßnahmen im Schienenverkehr

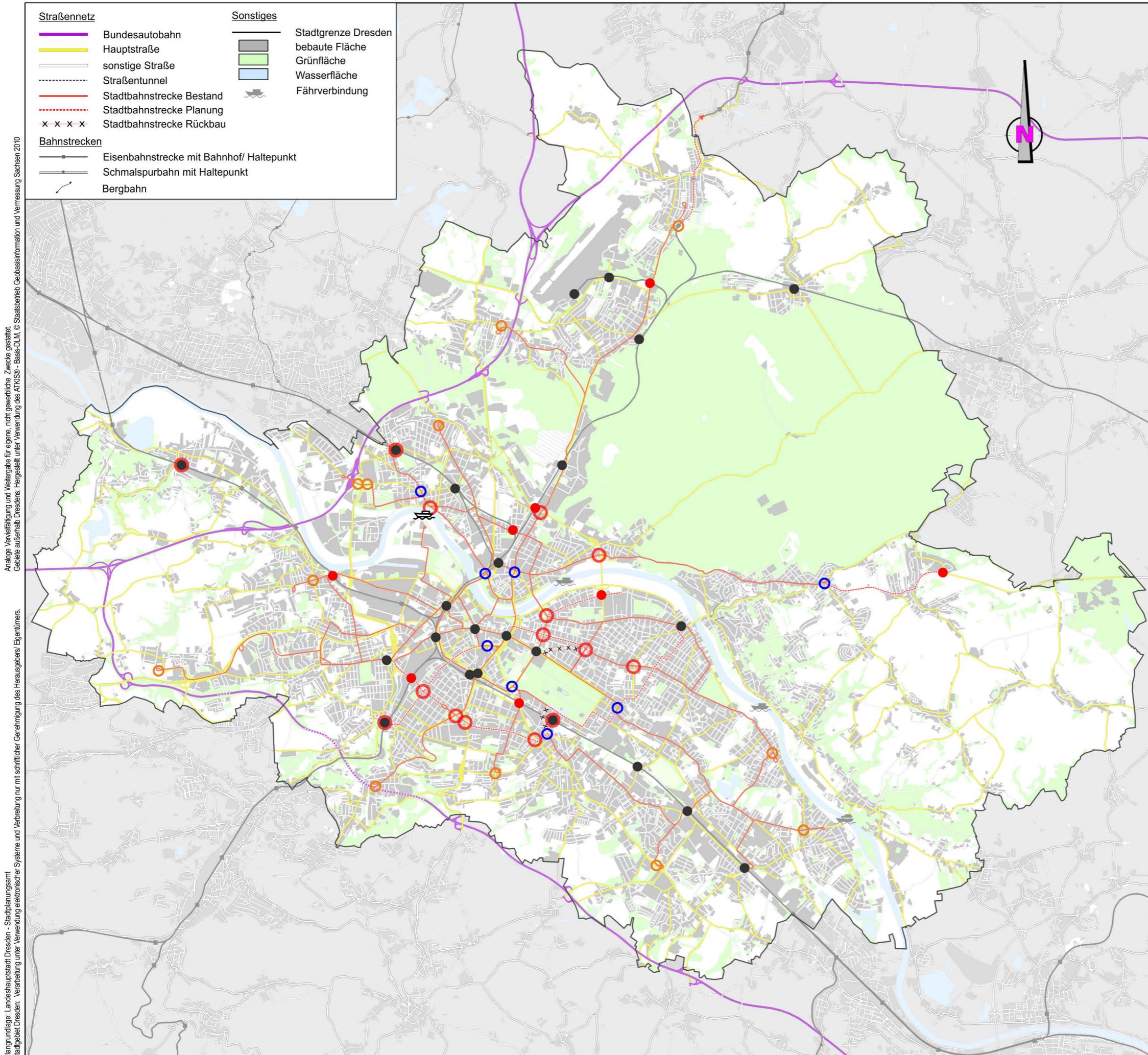
Externe Maßnahmen (Bahn/ VVO) und Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss im ÖPNV (geltende Beschlüsse ab 2003)

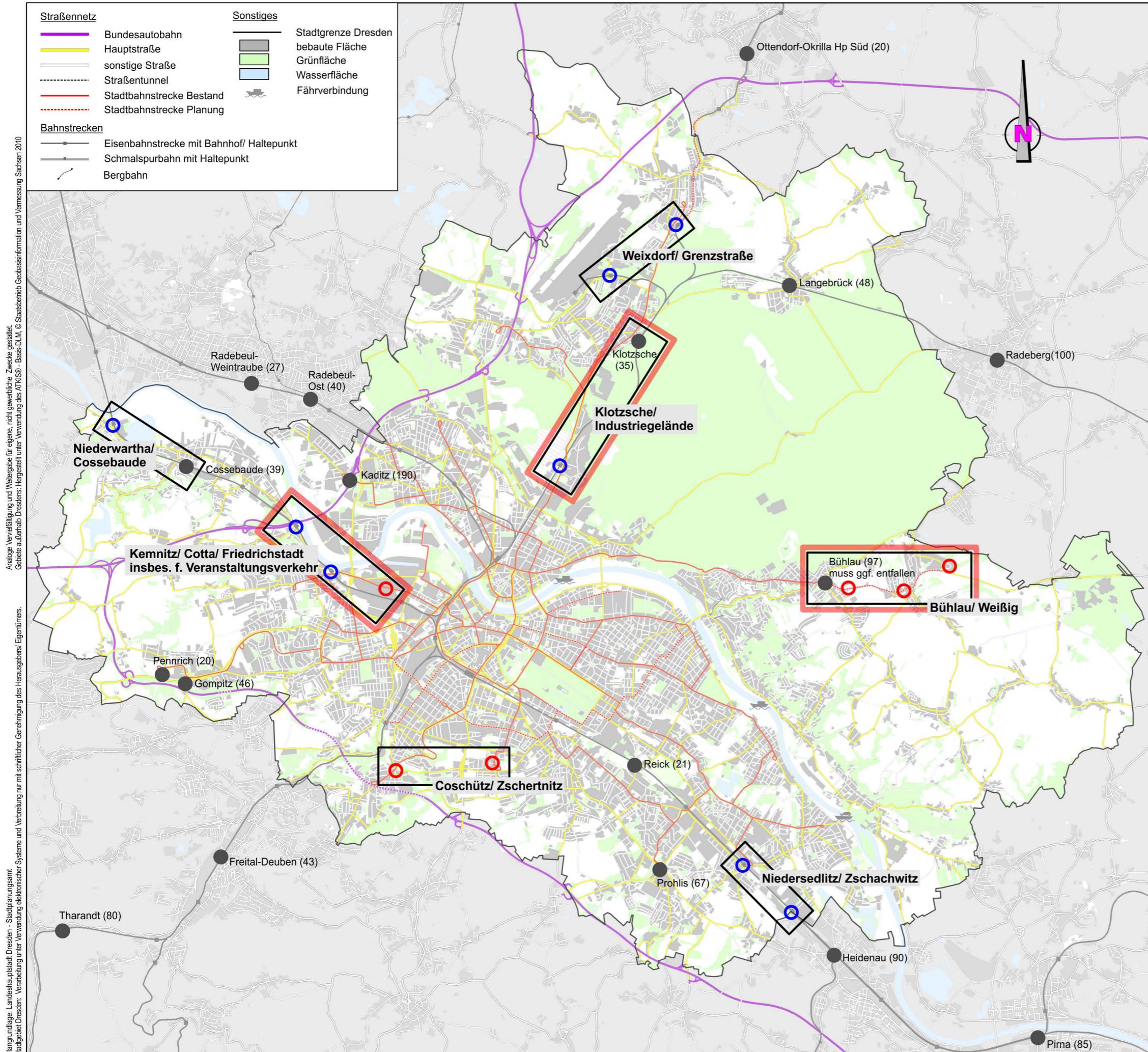
- Verbesserung der Erschließungswirkung durch neue S-Bahn- und Zug-Haltepunkte (R=600m)
- Angebotsverdichtung S-Bahn und Zug
- neues Angebot Stadtbahn

weitere Maßnahmen des VEP

- verbesserte Erschließungswirkung neuer S-Bahn- und Zug-Haltepunkte (R=600m)
- Angebotsverdichtung S-Bahn und Zug
- neues Angebot Stadtbahn
- neues Angebot Stadtbahn (derzeit nur als Korridor darstellbar)

Abbildung 12





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

* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 6.6.7

Abbildung 14

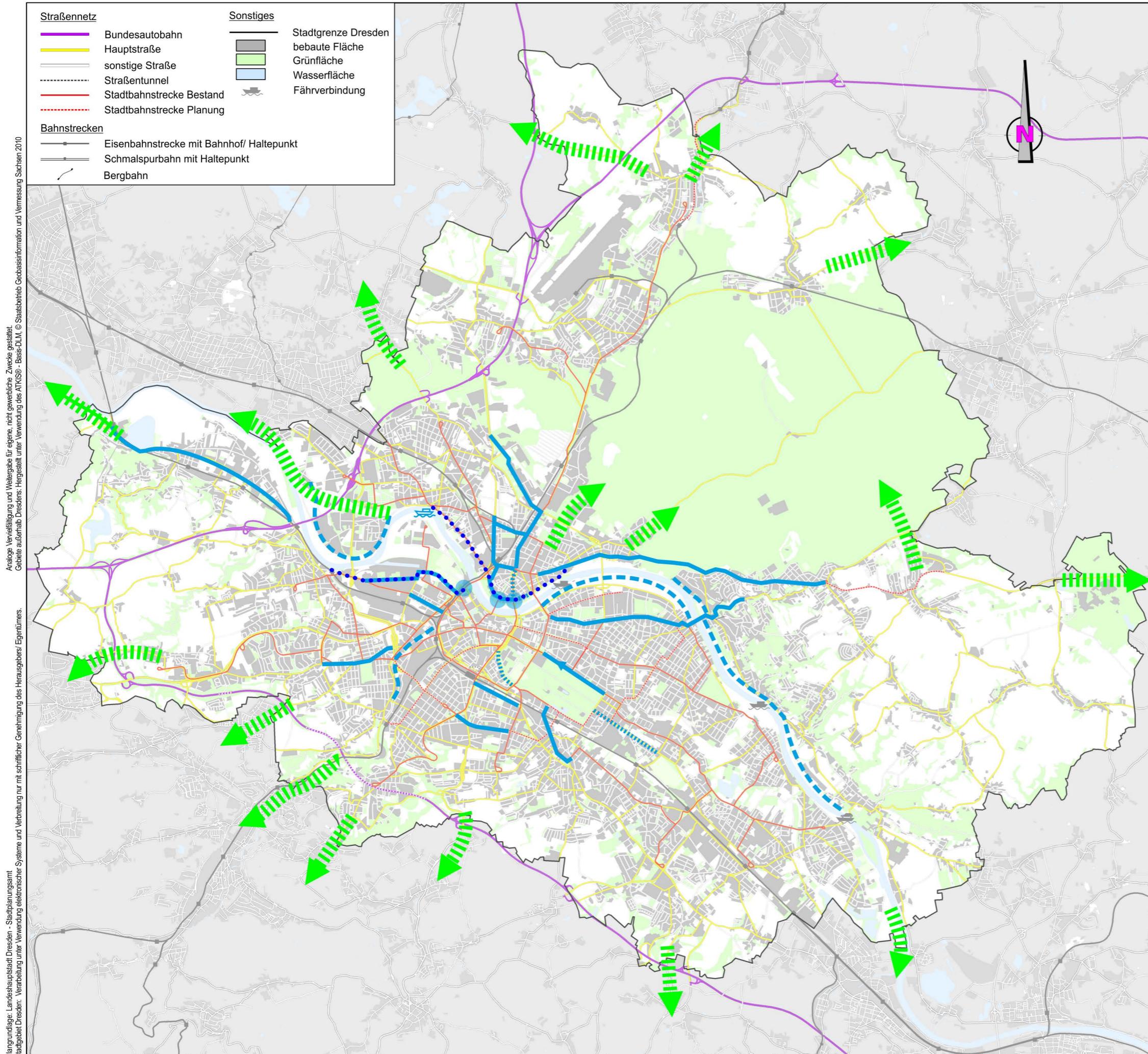
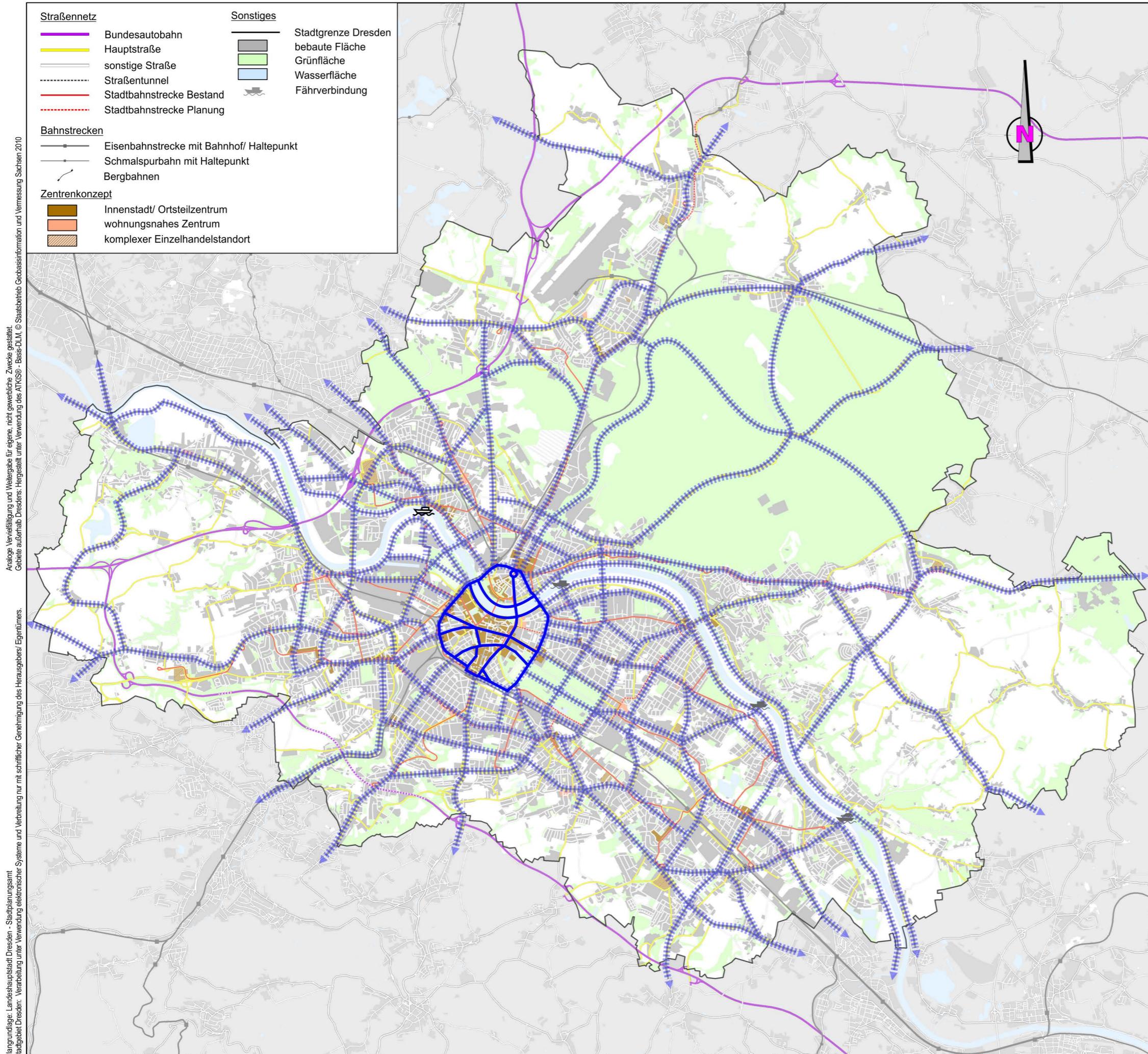


Abbildung 15



Radkorridore Dresden

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

Grundlage: Verkehrskonzept 2003 und Radverkehrskonzept Innenstadt 2007

Abbildung 16

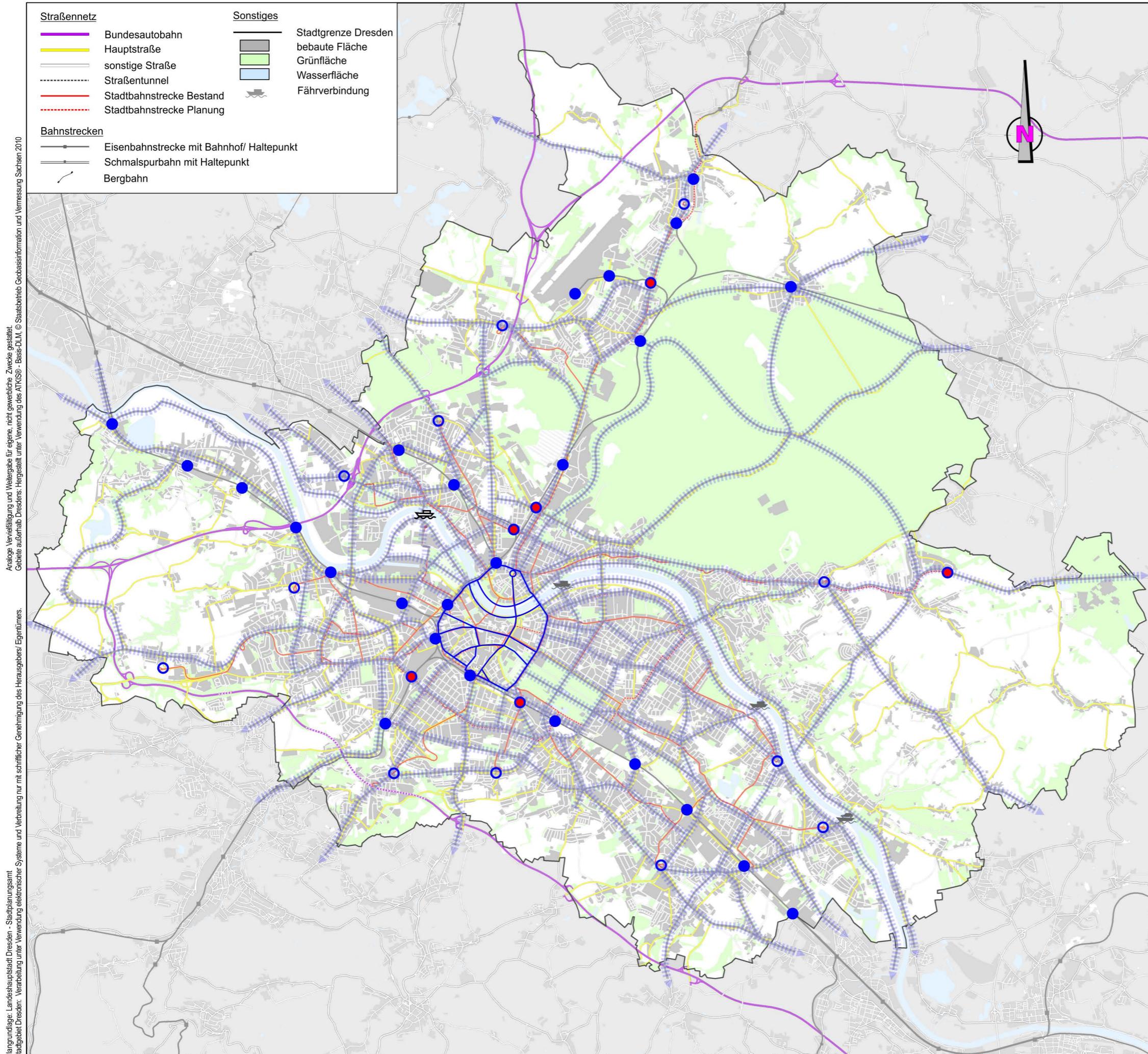


Abbildung 17

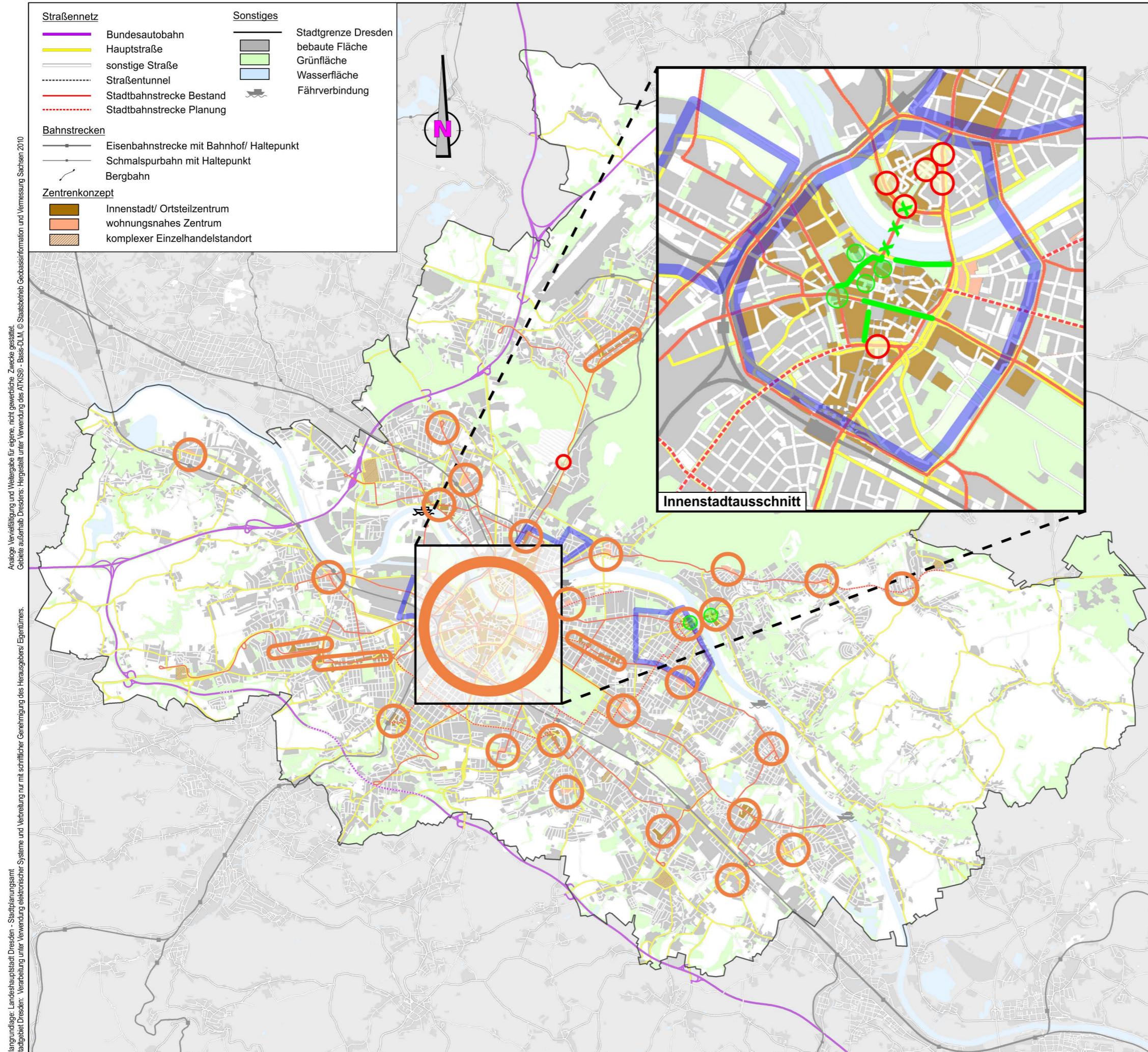
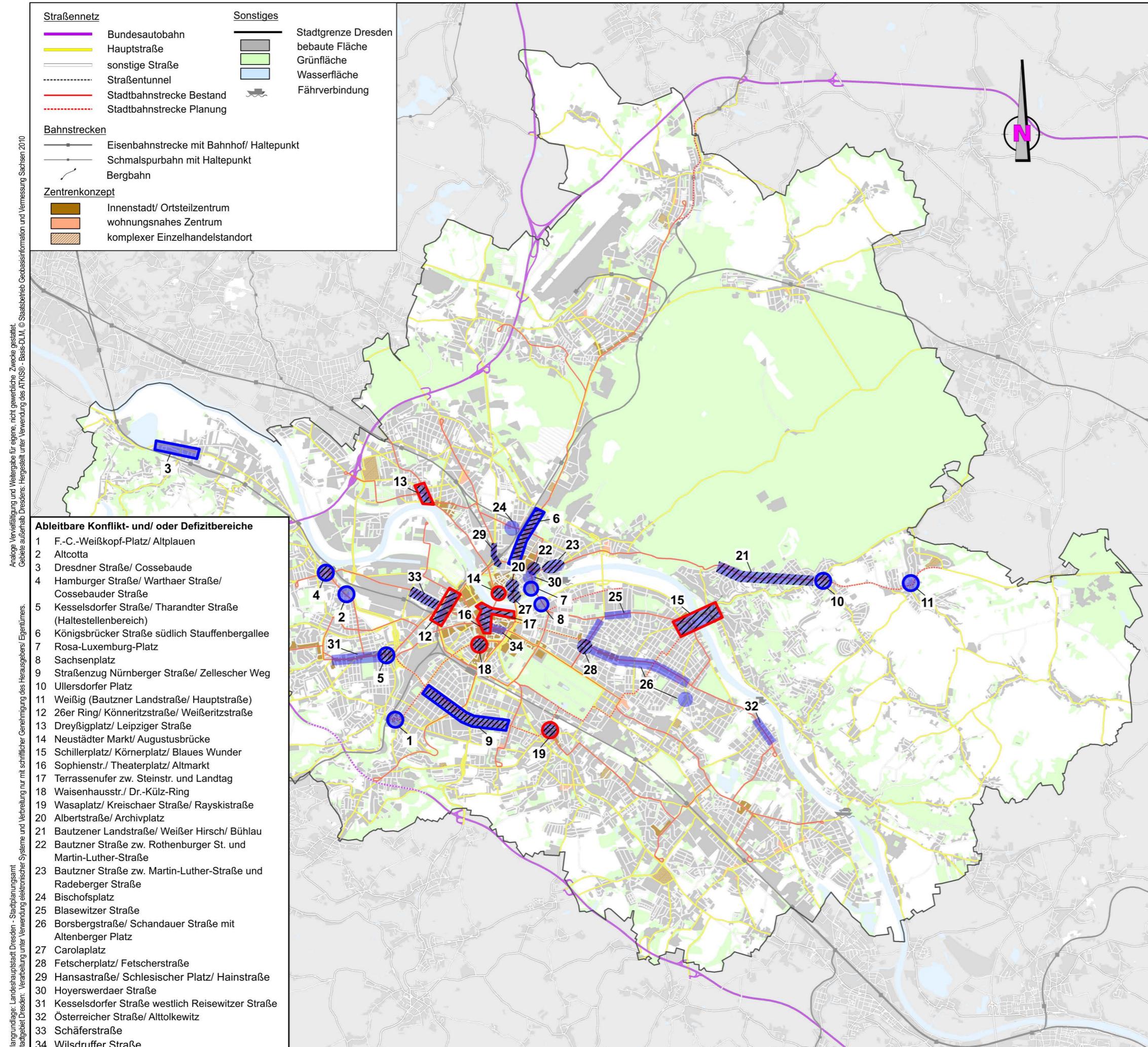


Abbildung 18

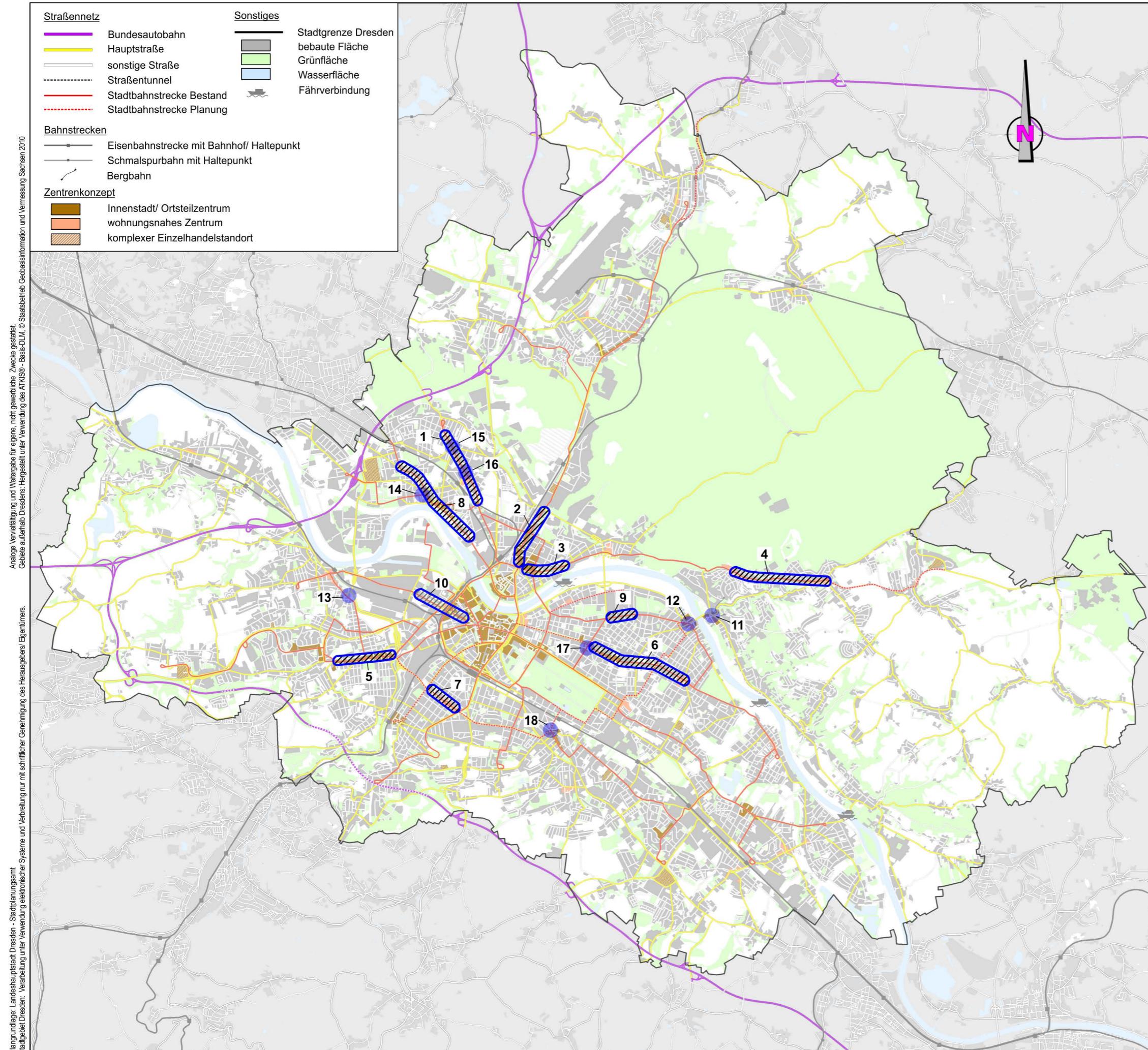


Stadtgebiete mit besonderem Handlungsbedarf aufgrund verkehrlich-stadträumlicher Konflikte*

- Bereiche mit mehr als 2 Unverträglichkeiten
- Bereiche mit maximal 2 Unverträglichkeiten
- Umgestaltung im Zuge von Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss
- Zentrale Maßnahmenbereiche des VEP

* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 2.3 und 6.9.2 sowie in Anlage 3

Abbildung 19



Großstädtische Magistralen

Bereiche großstädtischer Magistralen in Dresden

Randbedingungen:

- Kategorie Hauptverkehrsstraße oder Hauptsammelstraße nach Flächennutzungsplan, Beiplan Verkehr
- beidseitig direkt und mehrgeschossig angebaut (großteils geschlossene Bebauung) mit Mischnutzung aus Wohnen, Dienstleistung, Gewerbe und/ oder Einzelhandel
- Straßenbahn in Mittel Lage (Bestand oder Planung)
- DTV > 10.000 Kfz/ 24h (Stand 2011)
- einheitliche Charakteristik auf mindestens 500 m Länge

1. Großenhainer Straße (Dorothea-Exleben Straße bis Pestalozziplatz)
2. Königsbrücker Straße zwischen Stauffenbergallee und Albertplatz
3. Bautzner Straße zwischen Albertplatz und Radeberger Straße
4. Bautzner Landstraße zwischen Steglichstraße und Ullersdorfer Platz
5. Kesselsdorfer Straße zwischen Julius-Vahlteich-Straße und Tharandter Straße
6. Borsbergstraße und Schandauer Straße zwischen Fetscherplatz, Pohlplatz und Altenberger Platz
7. Nürnberger Straße zwischen Chemnitzer Straße und Nürnberger Platz
8. Leipziger Straße zwischen Rankestraße und Alexander-Puschkin-Platz
9. Blasewitzer Straße zwischen Fetscherstraße und Königsheimplatz
10. Schäferstraße/ Schweriner Straße
Sonderrolle durch lokale Sanierungsziele

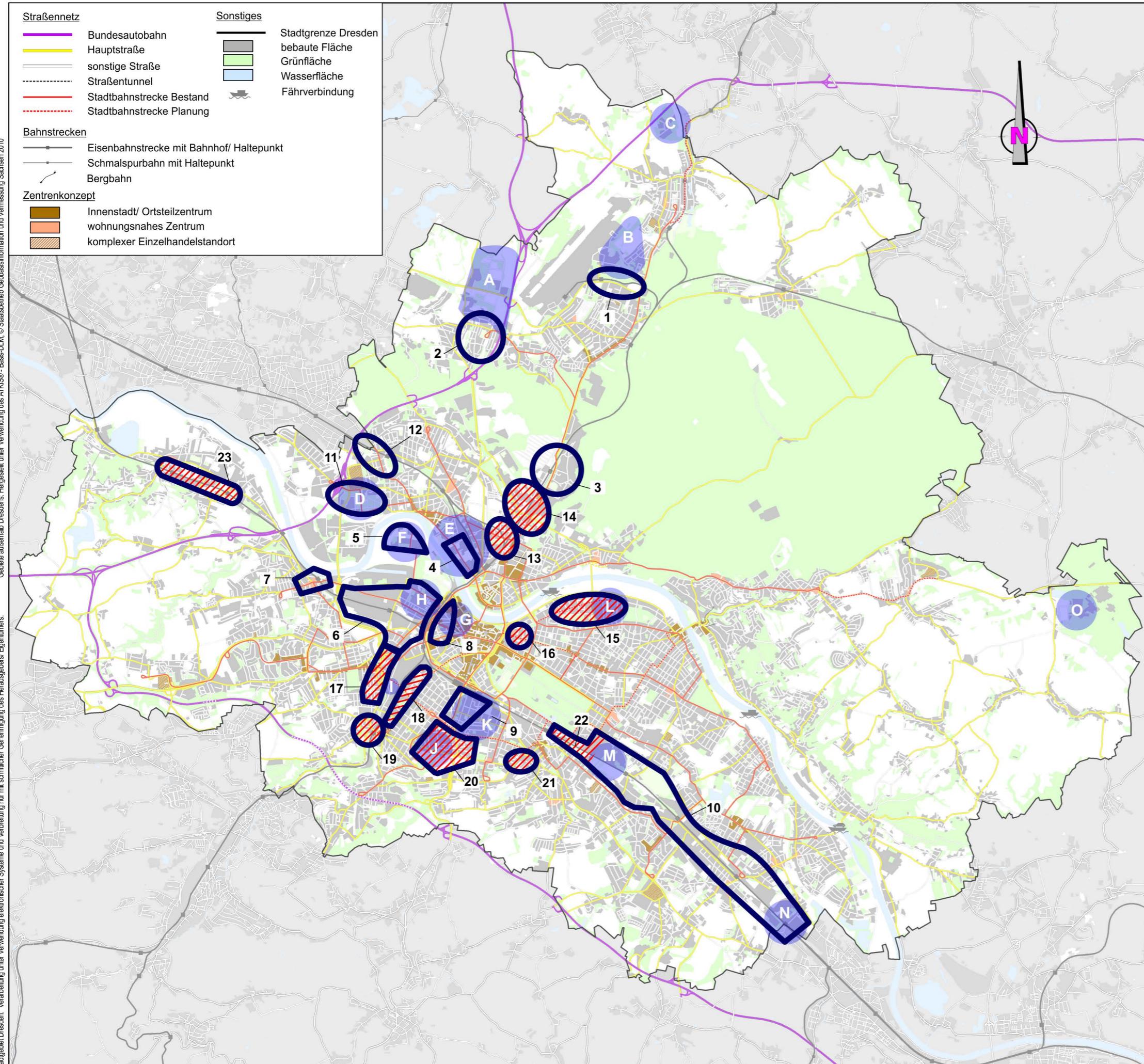
Platzbereiche mit ähnlicher Bedeutung

11. Körnerplatz
12. Schillerplatz
13. Altcotta
14. Mickten
15. Hubertusplatz
16. Trachenberger Platz
17. Fetscherplatz
18. Wasaplatz

* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 6.9.1

Abbildung 20

Analoge Vervielfältigung und Weitergabe für eigene, nicht gewerbliche Zwecke gestattet



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 Strehlener Straße
 - L Johannstadt/ MPI/ Uniklinik
 - M Etablierung Wissenschaftsstandort Dresden-Ost
 - N Erweiterung GE Sporbitz/ Niedersedlitz
 - O Erweiterung GE Rossendorf

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 Strehlener Straße/ HTW
 10. entlang S-Bahn zwischen HP Strehlen und HP Zschachwitz
 11. Städterweiterungsgebiet Kaditz-Mickten
 12. Troschke-/Leipziger Straße / Industriestraße

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

13. Bischofsplatz (S-Bahn-Halt)
 14. Albertstadt/ Stauffenbergallee (S-Bahn-Halt)
 15. Pforzheuer 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

