

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG DRESDEN VEP 2025plus

ÖFFENTLICHE PODIUMSDISKUSSION
AM 12. OKTOBER 2010

Dresden.
Dresdner



Dokumentation
Manuskriptdruck

Landeshauptstadt Dresden

Impressum

Herausgeber: Landeshauptstadt Dresden, Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Projektleitung: Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung
Dr. Matthias Mohaupt
Textübertragung: Beate Leiskow

Konzeption, Betreuung und Redaktion:
planungsgruppe proUrban, Berlin
Erhart Pfothenhauer

Dresden, im Dezember 2010

© Landeshauptstadt Dresden

Begrüßung und Vorbemerkung des Diskussionsleiters

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich freue mich sehr, Sie im Namen der Landeshauptstadt Dresden zu unserer heutigen Diskussion über die Verkehrsentwicklungsplanung begrüßen zu dürfen. Wir werden in den nächsten zwei Stunden über ein momentan in Dresden aktuelles Thema diskutieren. Erlauben Sie mir zur Frage "Warum die heutige Veranstaltung?" einige einleitende Anmerkungen.

Warum die heutige Veranstaltung?

1. Verkehrsentwicklungsplanung ist von hohem öffentlichem Interesse. Dies ist das Verständnis bei Stadt und bei allen anderen Beteiligten. Warum öffentliches Interesse? Das Projekt ist eingebettet in einen Arbeitsprozess, der sich bis Ende 2011 erstrecken wird und in dem wichtige Themen für die gesamte Stadtentwicklung der Landeshauptstadt angesprochen und zu entscheiden sind.

2. In diesem Prozess hat Beteiligung der Öffentlichkeit einen besonderen Rang. Sie erfolgt momentan bereits auf einer wichtigen Ebene, und die heutige Veranstaltung markiert gleichsam eine zweite Ebene. Auf der ersten Ebene ist der Runde Tisch angesiedelt, der im September 2009 gegründet wurde. Er kann inzwischen anlässlich seines gut einjährigen Bestehens auf eine außerordentlich erfolgreiche Arbeit zurückblicken. Bis heute ist bereits eine Reihe hervorragender Ergebnisse erzielt worden.

Die bereits erwähnte zweite Ebene besteht in der Einbeziehung einer größeren Öffentlichkeit, da der Runde Tisch aus verschiedenen Gründen ein begrenztes und nicht öffentliches Arbeitsgremium ist. Die heutige Veranstaltung ist ein erster Schritt dahin.

3. Stadtverkehr und Stadtentwicklung unterliegen in allen europäischen Städten zunehmenden Herausforderungen. Dazu zählen Themen, die Sie alle aus den Medien oder aus Ihrem persönlichen Umfeld kennen. Ich nenne zum einen den Klimawandel mit seinen Folgen und zum zweiten die demografische Entwicklung – das heißt: Wir alle werden älter. Aus beidem ergeben sich veränderte Rahmenbedingungen für den Stadtverkehr der Zukunft und daraus resultierende Anforderungen an Infrastruktur und Mobilitätsbedürfnisse. Als Drittes erinnere ich an die Energiedebatte – in diesem Kontext steht auch das Thema Elektromobilität. Ein vierter – und mit den anderen zusammenhängender – Aspekt betrifft veränderte Mobilitätsprofile. Der Freizeitverkehr macht inzwischen ungefähr 60 Prozent des Gesamtverkehrs aus, und 50 – 60 Prozent aller Wege in der Stadt – nicht nur mit dem Auto – sind kürzer als 5 Kilometer. Diese Wege werden keineswegs immer – etwa zum Zigarettenholen – mit dem Auto zurückgelegt. Im Gegenteil: Hier zeigen sich signifikante Veränderungen.

4. Von großem öffentlichem Interesse ist auch die POLIS-Präsidentschaft der Landeshauptstadt Dresden. Was bedeutet POLIS? Es ist ein europäisches Netzwerk von 70 Städten und Regionen, die sich mit dem Schwerpunkt Mobilitätsmanagement unter Berücksichtigung von Verkehrssicherheit und Umweltschutz zusammengeschlossen haben. Im Zeichen dieser Präsidentschaft wird in Dresden am 25./26. November die große europäische POLIS-Konferenz stattfinden. Nicht zuletzt dies ist ein Grund, warum wir den Verkehrsentwicklungsplan als öffentlichen Prozess verstehen und damit im Konzert der europäischen Städte eine herausragende Position einnehmen können.

Drei Diskussionsblöcke

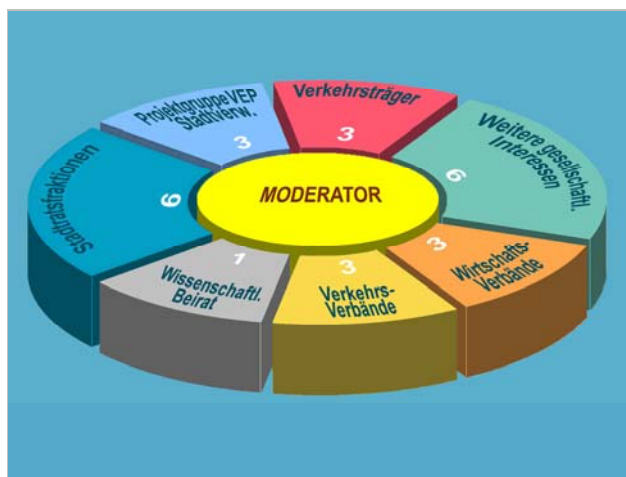
Noch eine Anmerkung zum Ablauf der heutigen Veranstaltung: Wir haben drei Diskussionsblöcke vorgesehen. Zunächst geht es um die Frage, warum Verkehrsentwicklungsplanung notwendig ist und wie sie bearbeitet wird. Ein zweiter Block behandelt die Herausforderungen und Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung sowie die damit verbundenen Zielkonflikte. Im dritten Block geht es – als Ausblick in die Zukunft – um mögliche Alleinstellungsmerkmale und Besonderheiten der Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden sowie um wichtige Leitvorhaben innerhalb der nächsten Jahre

Die Diskussionsteilnehmer auf dem Podium

- ◆ Holger Dehnert, Abteilungsleiter Verkehr beim Verkehrsverbund Oberelbe und am Runden Tisch der Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehrsträger,
- ◆ Dr. Ditmar Hunger, Dresdner Verkehrsplaner, Mitglied im Entwicklungsforum Dresden und Sprecher der Arbeitsgruppe Stadtqualität am Runden Tisch,
- ◆ Helmut Gille, Mund, Gille & Partner als Vertreter der Ingenieurkammer Dresden und am Runden Tisch Sprecher der Arbeitsgruppe Verbände,
- ◆ Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann, Direktor des Deutschen Institutes für Urbanistik und Vertreter des Wissenschaftlichen Beirates, welcher die Verkehrsentwicklungsplanung wissenschaftlich begleitet,
- ◆ Jörn Marx, Beigeordneter für Stadtentwicklung und Bürgermeister der Landeshauptstadt Dresden,
- ◆ Diskussionsleitung:
Erhart Pfothenhauer, planungsgruppe proUrban, Berlin,
Moderator des Runden Tisches.



Das Podium: Prof. Klaus J. Beckmann, Helmut Gille,
Jörn Marx, Erhart Pfothenhauer, Dr. Ditmar Hunger,
Holger Dehnert (von links)
Quelle: Stadtplanungsamt



Runder Tisch VEP 2025plus
Sitzverteilung und vertretene Gruppen
Quelle: planungsgruppe proUrban

Erläuterungen zum Runden Tisch VEP 2025

Konstituierung des Runden Tisches im September 2009

Der Runde Tisch konstituierte sich im September 2009 und setzt sich in insgesamt sieben Untergruppen aus Vertretern von Stadtverwaltung und Wissenschaftlichem Beirat, von Verkehrs- u. Wirtschaftsverbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Interessen und Vertretern der Stadtratsfraktionen zusammen. Am Runden Tisch nehmen unter Leitung eines Moderators insgesamt 25 Mitglieder in einer ersten Reihe teil. In einer so genannten zweiten Reihe sind weitere 20 Vertreter verschiedener Institutionen vertreten.

Die bisherige Tätigkeit des Runden Tisches folgte einem straffen Arbeitsprogramm, dessen Ergebnisse sorgfältig dokumentiert werden. Dazu zählen ein erster Entwurf einer Problem- und Mängelbilanz sowie ein umfangreiches Papier zu den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung. Der Runde Tisch versteht sich als wichtiges Begleitgremium des gesamten Bearbeitungsprozesses.

Erläuterungen zum Wissenschaftlichen Beirat

Wissenschaftliche Begleitung der Verkehrsentwicklungsplanung

Der Wissenschaftliche Beirat setzt sich zusammen aus Professoren der Technischen Universität Dresden, der Universität Stuttgart, des Leibniz-Instituts für ökologische Raumentwicklung, Dresden sowie des Deutschen Instituts für Urbanistik, Berlin. Der gesamte Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung wird vom Wissenschaftlichen Beirat beratend begleitet.

ERSTER THEMENBLOCK

Begriff und Ablauf von Verkehrs- entwicklungsplanung

Erhart Pfotenhauer:

An den Beginn unserer Diskussion möchte ich die Frage stellen: Wozu macht man Verkehrsentwicklungsplanung und welches sind ihre wichtigsten Bausteine?

Bürgermeister Jörn Marx:

Zunächst noch einmal auch von meiner Seite ein herzliches Willkommen hier bei uns im Hause!

**Gebraucht werden
zukunftsfähige
Mobilitätsstrategien**

Wozu machen wir Verkehrsentwicklungsplanung? Wir brauchen bis zum Jahr 2025 und später ein Handlungskonzept, wie wir unseren Stadtverkehr innerhalb dieser Zeitspanne entwickeln und leiten wollen. Und wir brauchen Mobilitätsstrategien, wie dies in den einleitenden Sätzen bereits angesprochen wurde. Wir befinden uns in einer Umbruchszeit, die von einer veränderten demografischen Entwicklung geprägt ist. Wir werden alle älter, zugleich aber wächst unsere Stadt. Wir gehen davon aus, dass im Jahr 2025 etwa 530 000 Einwohner in Dresden leben werden. Nach unserem Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) könnte diese Zahl sogar noch höher liegen. Dresden wird für die umgebende Region eine wachsende Attraktivität besitzen. Dies wird Auswirkungen auf Stadtverkehr und Mobilität haben, die wir berücksichtigen müssen.

Im Rahmen der im November geplanten internationalen POLIS-Konferenz werden wir einige damit zusammenhängende Projekte präsentieren können. Dazu gehört unter anderem VAMOS. VAMOS ist ein Verkehrsleitsystem, mit dem der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der motorisierte Individualverkehr (MIV) gesteuert werden sollen. Dieses Projekt befindet sich seit einiger Zeit in der Erprobung, und wir versuchen es dauerhaft in Dresden zu installieren. Es soll dazu beitragen, die erheblichen Verlustzeiten, die wir derzeit beim ÖPNV haben, auszugleichen. Dies ist lediglich einer von vielen Bausteinen.

**Keine Arbeit hinter
verschlossenen Türen**

Der Verkehrsentwicklungsplan ist das Gerüst, innerhalb dessen wir Maßnahmen und Handlungsstrategien für Verwaltung und Politik entwickeln in Bezug auf den künftigen Stadtverkehr. Wir verstehen ihn als Leitfaden, in dessen Erarbeitungsprozess alle Akteure vom ADAC bis zur Deutschen Bahn, von der Industrie- und Handelskammer oder der Handwerkskammer bis zu Umweltschutzverbänden mit einzubinden sind. Dazu zählt auf einer anderen Ebene – wie dies bereits dargestellt wurde – auch die breitere Öffentlichkeit. Unsere Arbeit vollzieht sich nicht hinter verschlossenen Türen. Wir suchen die Öffentlichkeit, um ein breites Interessensspektrum berücksichtigen und



Mobilität in Dresden heute
Quelle: Stadtplanungsamt

alle Belange wahrnehmen und zumindest bündeln zu können. Ob wir die hierbei gesammelten Erkenntnisse dann auch in jedem Detaillierungsgrad übernehmen können, kann zwar nicht garantiert werden. Aber ich möchte zumindest die Argumente auch aus der zweiten und dritten Reihe hören.

Was die Bearbeitungssystematik anbetrifft, so werden auf der Basis einer Bestandsaufnahme Handlungskonzepte und unterschiedliche Verkehrsszenarien erarbeitet und es wird versucht, daraus Strategien für einen Zeitraum von etwa 25 Jahren bis 2025 zu entwickeln. Bei solchen Prozessen ist es die Regel, dass wir nachsteuern müssen. Diese Option muss bei derartigen Planungen stets gegeben sein.

Erhart Pfotenhauer:

Ergänzend dazu darf ich Herrn Prof. Beckmann um seine Sicht bitten, weil er als Wissenschaftler zugleich über eine profunde kommunale Planungspraxis verfügt und eine größere Zahl an Verkehrsentwicklungsplänen fachlich begleitet hat.

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann:

Verkehrsentwicklungsplanung als strategischer Ansatz

Verkehrsentwicklungsplanung ist letztlich ein strategischer Ansatz, der sich auseinandersetzen soll mit der heutigen und der zukünftigen Verkehrssituation. Hierbei geht es um die Frage, wie stellen wir uns den Verkehr in einer Stadt wie Dresden im Jahr 2025 und in den darauffolgenden Jahren vor? Wie sollen die Angebote der verschiedenen Verkehrsträger zusammenwirken, denn wir reden mit Sicherheit über alle Verkehrsträger vom Fußgängerverkehr bis zum motorisierten Straßenverkehr, vom Fahrrad bis zum Straßenbahnverkehr. Wir reden über die verschiedenen Verkehrszwecke, auch den Wirtschaftsverkehr. Wie soll der Verkehr gestaltet werden? Und wie soll dies mit der städtischen Entwicklung korrespondieren? Diesen Weg gehen viele Städte. Ich habe ihn in München und Düsseldorf begleiten dürfen.

Es gibt voneinander abweichende Vorgehensweisen, die in der Sache durchaus häufig strittig sind, weil die Sichtweisen, die Erfahrungen sowohl der Fachleute wie auch der Bürger, der Interessengruppen sehr unterschiedlich sind. Aber ich würde für die heutige Diskussion und für den weiteren Weg gern einen aus meiner Sicht entscheidenden Punkt mitgeben, auf den sich, glaube ich, die Mehrheit einigen könnte. Alle Beteiligten haben den Anspruch, mit der Verkehrsgestaltung, aber auch mit einer integrierten städtischen, stadträumlichen, städtebaulichen Gestaltung einen Beitrag zu

**Alle wollen das Beste für
ihre Stadt – deshalb andere
Argumente respektieren**



Runder Tisch; 5. Sitzung am 09.09.2010
Quelle: Stadtplanungsamt

**Konsensfindung als Arbeitsprinzip
am Runden Tisch**

leisten zur Verbesserung der Lebensbedingungen und der Situation in Dresden. Alle wollen das Beste für ihre Stadt. In diesem Wollen wird man die Argumente der Anderen sicherlich sehr ernst nehmen müssen. Zugleich sollte man nicht davor zurückschrecken, Entscheidungen vorzubereiten und diese nachher auch zu fällen. Über das Vorgehen werden wir sicherlich nachher noch weiter diskutieren.

Ich finde es sehr bemerkenswert und sehr löblich, dass in dieser frühen Phase interessierte Bürger mit einbezogen werden. Das wird nicht überall so gehandhabt. Ich finde das aber richtig, weil nur dann, wenn man diesen Prozess der Kommunikation und des Informationsaustauschs in der Öffentlichkeit beginnt, es gelingen kann, kompromissorientierte ebenso wie zukunftsweisende Lösungen zu finden.

Erhart Pfotenhauer:

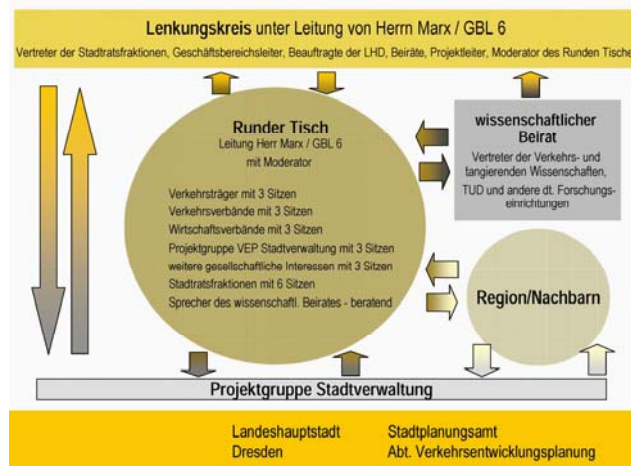
Als ein wichtiges Stichwort wurde die Beteiligung auf verschiedenen Ebenen genannt. Das sollte man sich indessen nicht vorstellen als ein Harmonie-Modell. Beteiligung hat immer etwas mit unterschiedlichen Standpunkten und Auffassungen zu tun. Diese gilt es, in einem solchen Prozess zur Übereinstimmung zu bringen.

Am Runden Tisch ist es unser Ziel, einen Konsens zu erreichen – und wenn das nicht möglich ist, mindestens eine Verdeutlichung der unterschiedlichen Positionen herauszuarbeiten. Hier gilt nicht das Mehrheitsprinzip, sondern es wird so lange miteinander geredet bis man sich einig ist. Das hat sich bereits jetzt als wichtiges Prinzip unserer Arbeit erwiesen, und unsere bisherigen Erfahrungen sind in dieser Hinsicht sehr positiv.

Ich würde dieses Thema im Folgenden hinsichtlich des Beitrags der unterschiedlichen Beteiligten zur Verkehrsentwicklungsplanung gern weiter vertiefen. Wie kann aus ihrer Sicht der von Herrn Prof. Beckmann skizzierte Grundsatz in die Tat umgesetzt werden? Und wie hat man sich das konkret vorzustellen. Können wir für einen Zeitraum bis 2015 von heute aus überhaupt verbindliche Aussagen machen? Vor allem aber: Wie sieht die Beteiligung, wie der Beitrag dazu beispielsweise von Seiten der Verkehrsträger aus?

Holger Dehnert:

Ich denke, man muss sich zunächst noch einmal auf ein Grundverständnis von Verkehr einigen. Verkehr ist kein Selbstzweck. Es geht nicht um die Faszination der Mo-



VEP 2025plus Dresden
Bearbeitungsstruktur
Quelle: Stadtplanungsamt

Verkehr hat dienende Funktion

bilität aus abgehobener Sicht. Jeder Verkehr hat dienende Funktion in Bezug auf alle städtischen Lebensabläufe. Um einen Vergleich zu benutzen: Jeder Staat kann nur so gut sein wie seine Staatsdiener. Deshalb muss sich das Verkehrssystem an allen, die Lebensfunktionalität der Stadt unterstützenden Zielen ausrichten. Der Verkehr ist im städtischen Leben Problemlöser, nicht Problembringer. Vor diesem Hintergrund sollte man die Verkehrssysteme gestalten und vorausplanen unter Beachtung der eingangs genannten Rahmenbedingungen. Eine zukunftsorientierte Ausgestaltung des Verkehrs setzt voraus, dass man die Verkehrssysteme möglichst stark miteinander vernetzt. Eine Einzelbetrachtung hilft hierbei wenig. Das Verkehrssystem ist ebenso komplex zu betrachten wie das städtische Leben insgesamt.

Erhart Pfothenhauer:

Das bringt mich noch einmal zu der Frage, wie man sich die Bearbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes vorzustellen hat. Verkehrsentwicklung ist ein Prozess. Wie lassen sich dieser Prozess und die Bearbeitung beschreiben? Wir befinden uns heute im Herbst 2010. Die Bearbeitung soll voraussichtlich Ende 2011 abgeschlossen sein. Was heißt abgeschlossen?

Bürgermeister Jörn Marx:

Die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes wird in wesentlichen Teilen auf unterschiedlichen Ebenen begleitet. Wir haben einmal den Lenkungskreis, in dem die Stadtverwaltung und die Stadtratsfraktionen vertreten sind. Als zweites Gremium wurde der Runde Tisch bereits ausführlich erläutert. Darüber hinaus gibt es den regionalen Runde Tisch, an dem die Umlandgemeinden vertreten sind und schließlich den ebenfalls bereits näher erläuterten Wissenschaftlichen Beirat. Er berät uns und ist ein unparteiisches wissenschaftliches Kontrollorgan im Rahmen des gesamten Arbeitsprozesses. Die Ingenieur- und Planungsleistungen werden extern beauftragt. Eine entsprechende europaweite Ausschreibung wurde kürzlich veröffentlicht. Mit der Vergabe ist im Frühjahr 2011 zu rechnen.

Vergabe der Planungsleistungen zum Verkehrsentwicklungsplan im Frühjahr 2011

Erhart Pfothenhauer:

Wie sieht der Bearbeitungsprozess selbst aus und welches sind die typischen Elemente einer Verkehrsentwicklungsplanung?



Prof. Dr. Klaus J. Beckmann:

Beteiligung einer Vielzahl von Fachdisziplinen und Interessenträgern

Es gibt eine durchaus bewährte Vorgehenslogik als Arbeitsprozess, die durch die Beteiligung verschiedener Fachdisziplinen, aber auch unterschiedlicher Interessenträger und der Öffentlichkeit bestimmt ist. Das Ganze ist, wie Sie merken werden, eigentlich ein ständiger Prozess. Natürlich muss man zuerst auch klären, wo akute Probleme bestehen. Man muss versuchen, diese Probleme hinsichtlich ihrer Ursachen zu klären, aber natürlich – wenn man auf 2025plus schaut – auch einzuschätzen, wo in Zukunft Probleme und Aufgaben der Verkehrssystem-Gestaltung und wo Engpässe vorliegen könnten. Und das Ganze darf natürlich nicht im luftleeren Raum erfolgen, sondern in einem Rahmen, der dadurch definiert ist, welche Vorstellungen man gemeinschaftlich entwickelt hinsichtlich der Qualitäten und der Merkmale des Verkehrssystems aber auch hinsichtlich der Qualitäten und Eigenschaften der Stadt. Dafür ist das Grundverständnis von Verkehr maßgeblich. Dieses ist mit dem Bild seiner dienenden Funktion im Stadtzusammenhang zutreffend beschrieben. Wenn man sich diesem Verständnis angenähert hat, dann ist natürlich immer die Frage, was man eigentlich tun kann – unabhängig davon, dass alle Beteiligten jeweils eigene, oft voneinander abweichende Ideen haben.

Schrittweises Vorgehen unter Einbeziehung vielfältiger Belange

Man muss folglich Handlungskonzepte überlegen, die zum einen die Maßnahmen aller Verkehrsträger, bauliche und betriebliche Maßnahmen betreffen sowie jene, die das Verkehrs- und das Mobilitätsmanagement tangieren. Darüber hinaus wird man zu überprüfen haben, welche Wirkungen diese Maßnahmen in der heutigen und in einer vorausgesehenen zukünftigen Verkehrssituation haben werden. Diese Ergebnisse der Wirkungsabschätzung werden sodann beurteilt und führen letztlich in einem diskursiven Prozess zu Festlegungen, wie das Verkehrssystem schrittweise gestaltet werden soll. Daran schließt sich die Umsetzung notwendiger Maßnahmen an – und dies heute natürlich nicht nur vor dem Hintergrund der bereits erwähnten demografischen Veränderungen sowie der Veränderungen, die sich aus den Anforderungen des Klimaschutzes ergeben, sondern sicherlich auch mit Blick auf die begrenzten finanziellen Ressourcen. Man muss folglich einschätzen, was man sich leisten kann und was besonders hohe Priorität hat. Und wenn das einvernehmlich oder deutlich mehrheitlich vereinbar ist, dann geht es in die Umsetzung.

Wirkungskontrolle

Ein ganz wichtiger Punkt ist – und das gehört zum Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung – dass man beobachtet, welche Wirkung die umgesetzten Maßnahmen erbracht haben, die man im Bau etwa für eine Straßenbahn, einen Radweg, eine Straße und in anderen Infrastrukturbereichen oder aber im Betrieb getan hat. Sind die Effekte eingetreten, die man erhofft hat, oder ist es möglicherweise erforderlich, entsprechend nachzusteuern, wie das jeder gute Arzt tun würde, wenn er die Medikamente anders zusammensetzen oder deren Intensität verändern muss. All dies gehört ebenfalls dazu. Das ist ein Arbeitsprozess, der eigentlich von seiner Logik ganz klar ist, auch wenn er natürlich nicht an allen Stellen so schlank ablaufen kann, wie ich das dargestellt habe.

Erhart Pfotenhauer:

Vielen Dank für diese ausführliche Erläuterung. Ergänzend dazu scheint mir die Perspektive aus Sicht des Runden Tisches wichtig, um das, was Herr Prof. Beckmann soeben ausgeführt hat, möglicherweise noch aus einem anderen Blickwinkel zu betrachten.

Dr. Ditmar Hunger:



Die vier Arbeitsgruppen am Runden Tisch
Quelle: planungsgruppe proUrban

Verkehr muss Mobilität für alle Beteiligten – für Schwache und Starke ermöglichen

In der Arbeitsgruppe Stadtqualität am Runden Tisch, für die ich spreche, sind neben dem Stadtschülerrat, dem Seniorenbeirat, dem Allgemeinen deutschen Fahrradclub (ADFC), dem Verkehrsclub Deutschland (VCD) und etlichen anderen Interessenverbänden auch die in Dresden maßgeblichen Verkehrsträger vertreten. Ihre Ansätze für die Verkehrsentwicklung in Dresden sind denen der anderen Beteiligten der Arbeitsgruppe ähnlich. Wir alle haben das Ziel, in Dresden eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität sicherstellen zu wollen. Wir befinden uns heute nicht nur in Deutschland im Wettbewerb der Städte. Wir kämpfen gegen Abwanderung und um Zuwanderung – auch um die von Steuerbürgern. Innerhalb der vergangenen Jahre hat sich gezeigt, dass in Städten, denen es gelingt, eine hohe Lebensqualität zu verwirklichen, dies in der Regel mit einer Konsolidierung der Wirtschaftskraft einherging. In diesem Zusammenhang ist der schon genannte Grundsatz von Bedeutung, dass der Verkehr dienende Funktion hat. Er muss Mittler sein und er muss Mobilität für alle Beteiligten – nicht nur für die Starken, auch für die Schwachen, für Oben, Unten, Rechts und Links – ermöglichen. Dies ist im Prinzip der Ansatz, dem wir als Arbeitsgruppe Stadt-



Großstadt-Mobilität heute;
Beispiel Bogotá Kolumbien
Quelle:
GTZ | Gerhard Menckhoff

Verkehr muss Mobilität für Alle gewährleisten

qualität am Runden Tisch folgen. In diesem Zusammenhang möchte ich der Stadt Dresden ein Kompliment machen. Es gibt bisher wenige Städte, die in einem frühen Stadium der Prozessentwicklung für einen Verkehrsentwicklungsplan einen Runden Tisch in dieser Breite und mit der Vielfalt an Gremien zusammengeführt haben. Wir können unsere Interessen einbringen und uns beispielsweise über die Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung im konstruktiven Streitgespräch verständigen. Dazu liegt inzwischen ein umfangreiches, einvernehmlich am Runden Tisch verabschiedetes Papier vor. Hier hatten wir Gelegenheit, unsere Positionen in die gemeinsame Arbeit einzubringen.

Einbeziehung aller Beteiligten auch in den Umsetzungsprozess

Was den Verkehrsentwicklungsplan für Dresden generell anbetrifft, so sind wir der Auffassung, dass das bestehende Verkehrskonzept von 1994 in seiner Fortschreibung von 2003 im Grunde genommen nur weiter aktualisiert werden müsste. Im damaligen Konzept finden sich wunderbare Zielsetzungen. Daraus werden jedoch in der Tagespolitik andere Lösungen, die zum Teil die beschlossenen Leitziele und Leitbilder in Frage stellen. Woran es in Dresden zu mangeln scheint, ist die stringente Umsetzung jener Ziele. Um dieses Defizit in Zukunft vermeiden und den Verkehrsentwicklungsplan effektiver gestalten zu können, wurde der Runde Tisch eingerichtet, an dem ein breites Interessensspektrum vertreten ist. Wir wünschen uns als Vertreter der Bürgerinnen und Bürger und der Verbände, dass wir nicht nur während des Planungsprozesses, sondern vor allem auch in der Umsetzungsphase nach Beschluss des Plans mitwirken können. Dies könnte dazu beitragen, dass Entscheidungen zu bestimmten Maßnahmen bei deren Umsetzung nicht unproduktiven Streit in der Bevölkerung hervorrufen. Vielmehr könnten solche Konflikte durch eine breite Beteiligung schon im Vorfeld vermieden werden.

Erhart Pfotenhauer.

Ich möchte auch an Herrn Prof. Beckmann noch einmal die selbe Frage richten. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass wir ja im Laufe des Prozesses das Zieljahr 2025 mit einem Plus versehen haben. Das heißt, der Zielhorizont reicht über die nächsten fünfzehn Jahre hinaus. Wie wird dies in anderen Städten gehandhabt und wie hat man sich das konkret vorzustellen? Ich denke vor allem an die eben erwähnte Phase des Angleichens der Planung und der Umsetzung von Maßnahmen.

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann:

- Lange Vorlaufzeiten** Zunächst zum Zeitraum 2025. Sie gestatten mir, das etwas zu karikieren. Das ist ja eigentlich morgen. Für die meisten Maßnahmen gilt, dass – nachdem sie konzipiert sind – man in die detaillierte Planung einsteigen muss. In der Regel muss sodann die Finanzierung gesichert werden, was oft außerordentlich zeitraubend ist. Und dann erst können Baumaßnahmen beginnen. All das geht häufig nicht ohne Konflikte. Über allem sind fünfzehn Jahre schnell ins Land gegangen. 2025 ist folglich, gemessen am Zeitbedarf für Planung, Finanzierung und Umsetzung eher ein mittlerer Zeitraum. Deswegen ist es in vielen Städten auch üblich, in Anbetracht der geschilderten Problematik fünfzehn oder eher zwanzig, zuweilen auch fünfundzwanzig Jahren – je nachdem wie mutig sie sind – voraus zu schauen – dies allerdings genau wissend, dass zugleich
- Erhebliche Unsicherheit von Zukunftsvoraussagen** die Aussagen für 2025 oder 2030, um dem "plus" Rechnung zu tragen, zunehmend mit Unsicherheiten behaftet sind.
- Daraus folgt, dass man genau beobachten muss, wie die weitere Entwicklung verläuft. Gerade im Verkehrsbereich werden wir es innerhalb der nächsten Jahre mit einer ganzen Reihe von Unsicherheiten zu tun haben. Beispielsweise können wir die Frage nicht präzise beantworten, welche Energiepreise wir in fünf, zehn oder in fünfzehn Jahren haben werden. Wenn man das gedanklich durchspielt, so wird das aber erhebliche Effekte haben auf die Kosten der Mobilität und damit auf individuelle Mobilitätsentscheidungen unter anderem darauf, wie oft, wie weit, wohin und mit welchen Verkehrsmitteln man fährt. Und es wird technologische Konsequenzen haben. Wie rasch werden sich möglicherweise andere Antriebsformen durchsetzen wie die bereits angesprochene Elektromobilität – vielleicht auch in der zweirädrigen Form als batteriebetriebenes Fahrrad – falls dies womöglich kostengünstiger ist.
- Das heißt, man muss den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung kontinuierlich begleiten, und das tun andere Städte auch. Man muss beobachten, welche Effekte unter welchen Rahmenbedingungen in den Folgejahren eintreffen.
- Regelmäßige Evaluation** Die Stadt München führt im Prinzip etwa alle fünf Jahre eine Evaluation durch, um ganz einfache Dinge zu analysieren, etwa welche der ursprünglich beabsichtigten Wirkungen eigentlich eingetreten sind. Das betrifft nicht nur bauliche, sondern auch betriebliche Maßnahmen, Verkehrs- und Mobilitätsmanagement aber auch Dinge, die man im Rahmen ordnungsbehördlicher Maßnahmen – etwa Geschwindigkeitsausdifferenzierungen in bestimmten Stadtgebieten – in Gang gesetzt hat. Was wurde um-



Blick ins Publikum
Quelle: Stadtplanungsamt

Notwendige fortlaufende Änderungen

gesetzt und was ist dabei – unter Berücksichtigung möglicherweise modifizierter Rahmenbedingungen – herausgekommen? Sind die Dinge eingetreten, die man in fachlich und politisch voller Verantwortung geplant, erwartet und letztlich entschieden hat?

Daraus folgt als notwendiger weiterer Schritt die Bewertung bisheriger planerischer Entscheidungen. Dies betrifft auch Überlegungen, inwieweit man so wie bisher weiter planen kann bzw. ob graduelle oder stärkere Modifikationen vorgenommen werden müssen. Dabei spielen Klima- und Ressourcenschutz eine herausragende Rolle. Wichtig dabei ist, dass dies gemeinsam mit allen beteiligten Akteuren, den Planungsfachleuten ebenso wie der Öffentlichkeit und im Einvernehmen darüber erfolgt, dass erforderliche Änderungen nicht Ausdruck mangelnder Verlässlichkeit sind, sondern notwendige Anpassungen künftiger Strategien und Maßnahmen an veränderte Rahmenbedingungen und Entwicklungsparameter.

Erhart Pfotenhauer:

Ich danke Ihnen für diese ausführliche Erläuterung des Ablaufs und der wichtigen Stufen im Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung.

Ehe wir diesen Diskussionsblock abschließen, möchte ich Sie im Publikum um Ihre Fragen zu den soeben behandelten Themen bitten.

Klaus-Dieter Rentsch (Publikum):

Ich bin seit 1990 Stadtrat. Die zuvor gemachte Aussage, es reiche aus, das Verkehrskonzept 2003 – seinerseits eine Fortschreibung des Verkehrskonzepts aus dem Jahr 1994 – fortzuschreiben, enttäuscht mich aus folgendem Grund. Dieses Konzept beruhte aus meiner Sicht auf reinen Wunschvorstellungen. Die damaligen Überlegungen dazu, wie wir den Verkehr in Dresden besser gestalten sollten, waren weder finanziell untersetzt noch korrespondierten sie mit zeitlichen Vorstellungen, was die Umsetzung der Maßnahmen anbetraf. Der jetzt vorgetragene Gedanke bezüglich einer bloßen Fortschreibung des bisherigen Konzepts ist deshalb aus meiner Sicht absolut nicht vertretbar.

Im Jahr 2006 habe ich die Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans im Stadtrat vorgeschlagen. In den Jahren danach waren viele Wege und politische Debatten in den Ausschüssen erforderlich, bevor sowohl im Ausschuss Stadtentwicklung als auch im Stadtrat ein einstimmiger Beschluss dazu gefasst worden ist. Wir wollen

**Bekenntnis zum
Verkehrsentwicklungsplan
2025plus**

diesen Verkehrsentwicklungsplan. Wenn nun wieder auf das alte Verkehrskonzept zurückverwiesen wird, so kann ich dieser Argumentationsweise überhaupt nicht folgen. Und ich denke, hier muss eine Klarstellung von Ihrer Seite kommen.

Dr. Ditmar Hunger:

Offenbar habe ich mich missverständlich ausgedrückt. Ich wollte mich nicht gegen die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans aussprechen, sondern dafür, dass wir auf brauchbaren vorhandenen Unterlagen aufbauen sollten, soweit diese heutigen und künftigen Erfordernissen entsprechen.

Erhart Pfotenhauer:

Zunächst möchte ich Herrn Rentsch wegen seines Plädoyers für den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus danken. Bei diesem ehrgeizigen Vorhaben beschreitet die Landeshauptstadt Dresden einen außerordentlich anspruchsvollen Weg – auch im Konzert anderer deutscher und europäischer Städte. Das gilt sowohl für das auf breite Beteiligung bauende Verfahren als auch für die vorgesehene Bearbeitungsmethodik.

Dennoch halte ich aber den Gedanken für zulässig, bereits vorliegende Planwerke daraufhin zu prüfen, ob und inwieweit sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die Bearbeitung der Verkehrsentwicklungsplanung nützlich sein können.



Internetseite zum Verkehrsentwicklungsplan Dresden
Quelle: Landeshauptstadt Dresden

**Vorliegende Planwerke in die
Bearbeitung einbeziehen**

ZWEITER THEMENBLOCK

Herausforderungen und Ziele der Verkehrsentwicklungsplanung

Erhart Pfotenhauer:

Im Folgenden soll die Frage nach den Herausforderungen und Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung – hier vor allem nach den vorrangigen verkehrspolitischen Zielen für die Landeshauptstadt Dresden – im Vordergrund unserer Diskussion stehen.

Bürgermeister Jörn Marx:

Bessere Vernetzung aller Verkehrssysteme

Als erstes wünsche ich mir im Rahmen der künftigen Verkehrsentwicklung in unserer Stadt eine bessere Vernetzung aller Verkehrssysteme untereinander. Dabei geht es zunächst nicht darum, eine Verkehrsart – den motorisierten Individualverkehr, den öffentlichen Personennahverkehr, den Fahrrad- oder den Fußgängerverkehr – besonders zu bevorzugen. Vernetzung heißt wirksamere Verknüpfung und durchgängige Netzverbindungen, und zwar für alle Verkehrsarten. Dies ist notwendig, um die Mobilität in unserer Stadt zu optimieren.

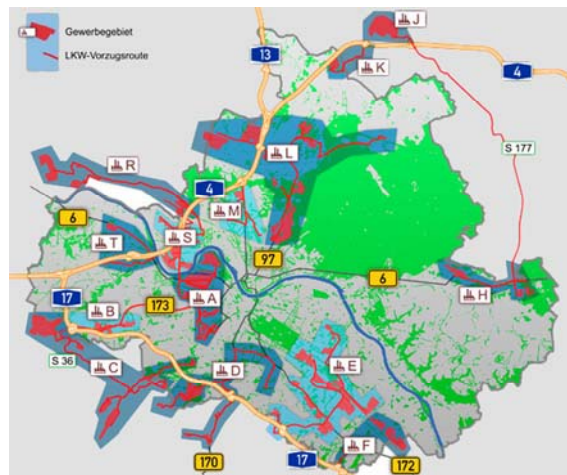
Stärkung des ÖPNV vorrangig

Überdies erscheint mir eine Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs vorrangig. Kürzlich wurde im Stadtrat die Weiterführung dreier großer Straßenbahnlinien beschlossen, und zwar einmal in der Johannstadt, dann in Weißig und schließlich nach Plauen hinaus. Es handelt sich dabei um Schwerpunktmaßnahmen, da Mittel entsprechend Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) vom Bund noch bis 2019 angefordert werden können. Ob uns dies gelingen wird, wissen wir nicht, aber wir haben die dafür erforderlichen Voraussetzungen geschaffen. Es handelt sich für die Stadt Dresden um sehr große Vorhaben, und es ist zu hoffen, dass wir sie bewältigen werden. Aus meiner Sicht gehören sie zu den wichtigsten verkehrlichen Maßnahmen bis 2020 und darüber hinaus.

Ich wünsche mir natürlich auch eine Verbesserung der Hauptverkehrsstraßen. Dabei erhoffe ich mir eine deutliche Entlastung der Seitenstraßen und der zurückliegenden Bereiche – wie dies unserem Planungsprinzip entspricht.

Erweiterung des Radwegekonzepts

Schließlich haben wir gerade ein Radwegekonzept für den 26er-Ring auf den Weg gebracht. Wir hoffen, dass wir es in naher Zukunft auch wirtschaftlich in vollem Umfang umsetzen können. Das ist für uns als Stadt eine große wirtschaftliche Herausforderung. Eine Erweiterung des Fahrradkonzepts über den 26er-Ring hinaus ist im Übrigen vorgesehen. Das ist mir deshalb wichtig, weil dies ein Beitrag sein wird zu der bereits erwähnten besseren Verknüpfung aller Verkehrssysteme. Hier betone ich



Interaktiver Lkw-Stadtplan
Dresden
Quelle: Landeshauptstadt Dresden

nochmals, dass es dabei das Ziel ist, alle Verkehrsarten in das Verkehrssystem in einem vernünftigen Maß zu integrieren.

Regelmäßiges Monitoring

Ein wichtiges Ziel im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung sehe ich schließlich darin, dass wir im Rahmen eines Monitoring gemeinsam mit allen Beteiligten regelmäßig überprüfen, ob wir die richtigen Entscheidungen getroffen und die gesteckten Ziele in adäquater Form erreicht haben. An der Verstetigung dieses Prozesses sollte uns allen gelegen sein. In diesem Zusammenhang plädiere ich auch – so wie heute Abend – für eine kontinuierliche Einbeziehung einer breiteren Öffentlichkeit.

Erhart Pfotenhauer:

Welches sind die vorrangigen verkehrspolitischen Ziele für Dresden aus Sicht des Runden Tisches?

Helmut Gille:

Als Vertreter der Ingenieurkammer und der Wirtschaftsverbände befassen wir uns ja praktisch mit der Umsetzung der durch Politik und Verwaltung beschlossenen Maßnahmen in der gesamten Verkehrsentwicklung. Unser Hauptziel für die Verkehrsentwicklungsplanung sehen wir in der Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer als gleichberechtigter Partner. Natürlich ist mir bewusst, dass ein Verkehrsentwicklungsplan nicht alle individuellen Wünsche und Vorstellungen gleichermaßen erfüllen kann. Dennoch stellt er einen durchaus flexiblen Rahmen dar, der es erlauben sollte, auf veränderte Bedingungen und Ziele reagieren zu können. Er ist kein starres Gerüst. Es gibt das Sprichwort: "Nichts ist konstanter als die Veränderung". An diesem Credo sollte unsere Verkehrsentwicklungsplanung ausgerichtet sein.

Verkehrsentwicklungsplan als flexibler Handlungsrahmen



Dresden als internationales Tourismusziel
Quelle: Dresden Hotels

Gegenwärtig haben aus unserer Sicht die Analyse und vor allem die Behebung der in den letzten Jahren angewachsenen strukturellen Defizite oberste Priorität. Das Verkehrskonzept 1994 hat zutreffende Aussagen getroffen beispielsweise zur Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Dresden – auch im Hinblick auf den Anstieg der Tourismuszahlen und des weiteren Ausbaus in diesen Bereichen oder zur Gewährleistung hoher Umweltschutz-Anforderungen mit dem Ziel einer Verbesserung der Lebensqualität. Dies gilt es jetzt zu konkretisieren. Auch den bereits erwähnten demografischen Veränderungen müssen wir Rechnung tragen ebenso wie der Tatsache künftig noch stärker begrenzter finanzieller Mittel. Letzteres bedeutet, dass wir nicht un-

- bedingt immer neue Straßen bauen, sondern uns darum bemühen müssen, die Bestandssituation zu ertüchtigen.
- Verbesserte Verkehrssteuerung** Ein wichtiges Ziel sehe ich gegenwärtig in der Verbesserung der Verkehrskoordination, beispielsweise durch moderne "intelligente" Signalsteuerung nicht zuletzt, um damit Lärm- und Abgasbelastung mindern zu können. Moderne Verkehrsleit- und Informations- bzw. Kommunikationssysteme sind deshalb ein weiterer wichtiger Baustein der Verkehrsentwicklungsplanung. Mittels digitaler Technik kann der Verkehr heute wirkungsvoller und damit auch energieeffizient gesteuert werden.
- Verknüpfung von Verkehrsentwicklungsplanung und Stadtentwicklung** Als Verkehrsplaner muss man die Verknüpfung zwischen Verkehrsentwicklung und Stadtentwicklung insgesamt berücksichtigen. Man kann deshalb nicht nur lokal oder regional, aber auch nicht nur sektoral – also auf die Verkehrsplanung allein bezogen – agieren. Neben dem Stadtzentrum als touristischem Hauptziel muss man ebenso die einzelnen Stadtquartiere ins Blickfeld nehmen, wie zum Beispiel Schillerplatz oder Körnerplatz. Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung ist deshalb stets auch die Berücksichtigung städtebaulicher Qualitäten einzelner Stadträume.
- Bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes sollte grundsätzlich die Öffentlichkeit mit beteiligt werden – siehe "Stuttgart 21". Ich plädiere deshalb für die Weiterführung des Runden Tisches. Es wurde bereits mehrfach angesprochen, dass hier eine große Zahl unterschiedlicher Interessen zu Wort kommen kann. Dabei geht es nicht – wie bereits erwähnt – um das Mehrheitsprinzip, sondern es wird so lange diskutiert bis man eine gemeinsame Übereinkunft gefunden hat. Für die Öffentlichkeitsarbeit wäre eine weitere Verbesserung unter anderem unter Einbeziehung des Internet wünschenswert.
- Intensivierung des kommunalen Erfahrungsaustauschs** Was den aktuellen Stand der Erfahrungen mit Verkehrsentwicklungsplanung anbetrifft, so ist Dresden vermutlich nicht der Nabel der Welt. Es gibt andere Städte, die ähnliche Projekte abgeschlossen haben oder derzeit bearbeiten. Hier plädiere ich für eine Intensivierung des kommunalen Erfahrungsaustauschs.

Erhart Pfotenhauer:

Gestatten Sie mir eine kurze Anmerkung: Mir erscheint die Überlegung wichtig, dass bei der Diskussion von Zielen der Gesichtspunkt beschränkter finanzieller Mittel zunächst nicht im Vordergrund stehen sollte. Wenn wir über Ziele nachdenken, sollten wir uns nicht von vornherein allzu großen Sachzwängen unterwerfen. Das Wünschens-



Dresden als einzigartiges
Ensemble aus Naturraum
und Stadtlandschaft
Quelle: Stadtplanungsamt

werte muss erst in einem nächsten Schritt am Machbaren gemessen werden. Zugleich ist Sparsamkeit – nicht finanzielle Restriktion – ein wichtiges Zielkriterium. Das verdeutlicht der Hinweis auf die Ertüchtigung der Bestandssituation aufs Anschaulichste. Bei unserer heutigen Diskussion sollten Überlegungen im Vordergrund stehen, welche Stadt, welche Verkehrsentwicklung wir uns wünschen.

Holger Dehnert:

Vernetzung und Intermodalität Ich möchte mich als Sprecher der Arbeitsgruppe Verkehrsträger, zugleich aber auch als Dresdner Einwohner zu der gestellten Frage nach den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung äußern. Das auch aus meiner Sicht zentrale Ziel einer optimalen Vernetzung der Verkehrsarten wurde schon erwähnt. In der Verkehrsplanung spricht man von der sogenannten Intermodalität. Es geht hierbei um einen sachgerechten Einsatz von Verkehrsmitteln. Mit dem Auto fahren, um Zigaretten zu holen, ist nicht sachgerecht ebenso wenig wie etwa mit dem Fahrrad im Fußgängerbereich der Prager Straße zu fahren. Sachgerechter Verkehrsmiteinsatz und Intermodalität sind Elemente einer modernen Verkehrsentwicklung. Dazu zählt ein regulierter, organisierter Verkehrsablauf. Wir Verkehrsträger wünschen uns natürlich auch einen zum Wohl der Stadt regulierten Verkehrsmarkt. Mobilität ist unsere Existenzgrundlage und unser Geschäft.

Verkehr als positiver Attraktivitätsfaktor Als Dresdner Bürger ist es mir sehr wichtig, dass der Verkehr seine dienende Funktion auch tatsächlich erfüllen und seinen zentralen Beitrag leisten kann, um die Dresdner Alleinstellungsmerkmale zu erhalten, jene Merkmale, weswegen man uns aus aller Welt besucht und unsere Stadt erleben will. Neben anderen wichtigen Einflussgrößen spielt der Verkehr hier eine entscheidende Rolle.

Dr. Ditmar Hunger:

In unserer heutigen Runde wie auch am Runden Tisch besteht generelle Übereinstimmung bezüglich der Ziele für die Verkehrsentwicklungsplanung. Das betrifft die Umweltqualität ebenso wie die langfristige Finanzierbarkeit, die Beteiligung der Öffentlichkeit ebenso wie den Vorrang für den öffentlichen Personennahverkehr. In der Arbeitsgruppe Stadtqualität am Runden Tisch haben wir dem Ziel einer zukunftsfähigen Verkehrs- und Mobilitätsqualität besondere Bedeutung beigemessen. Dafür ist die – bereits mehrfach erwähnte – systematische Vernetzung der Verkehrsarten ausschlaggebend. Hier bestehen noch erhebliche Defizite, beispielsweise im Verbund Fußgänger/

**Signifikanter
Verbesserungsbedarf
für das Radwegenetzes**

Radfahrer/ÖPNV. Wie sind die Schnittstellen gestaltet? Ist die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in der Stadt komfortabel und damit auch attraktiv genug?

Die Stadt Dresden hat sehr viel Geld in die Hand genommen, um die Straßeninfrastruktur zu gestalten. Jedoch muss unser Radverkehrsstraßennetz weiter qualifiziert werden. Es fehlen teilweise beidseitige Fahrradspuren, die Vernetzung des Radwegesystems ist unzureichend, die Verbesserung teilweise wenig attraktiver Fußgängeranlagen ist notwendig.

Was die Finanzierbarkeit betrifft, so werden künftig weniger Mittel bereitstehen. Wir müssen mehr haushalten, und deshalb plädiere ich im Namen der Arbeitsgruppe Stadtqualität und im Interesse der Bürgerinnen und Bürger für wesentlich sparsamere Lösungen, die geringere Haushaltsmittel binden. Gleichwohl muss in den öffentlichen Nahverkehr viel investiert werden, auch wenn wir in Dresden deutschland- und europaweit ein hervorragendes Nahverkehrssystem haben. Es fehlen jedoch häufig die bereits mehrfach angesprochenen Verknüpfungen. Nehmen wir das Thema Bahnhof Mitte. Wenn ich in die Schäferstraße hineinfahre, so fährt die Straßenbahn dort dreimal um die Kurve und verliert zwei, drei Minuten an Fahrzeit. Inzwischen bin ich als Radfahrer oder Autofahrer schon längst am Postplatz. Effektivere Lösungen könnten im vorhandenen System teilweise schon mit verhältnismäßig geringem Mitteleinsatz und mittels intelligenter Alternativen durch Kooperation sowie gemeinsames Nachdenken erreicht werden.

Erhart Pfothner:

**Vernetzung, Intermodalität,
integrierte Strategien**

Momentan hat es den Anschein, als ob alle sich einig sind. Das ist sehr erfreulich. Es wurden die Vernetzung der Verkehrsarten, die Intermodalität, die Verbesserung der Lebensqualität, integrierte Lösungsansätze und kostensparende Strategien zur Erhaltung bestehender Verkehrsanlagen angesprochen.

Wenn ich auf der Ebene des nichtmotorisierten Verkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs nach den Zielen und Zukunftsstrategien frage, könnte ich mir vorstellen, dass diese Ziele im Konflikt stehen mit jenen für den motorisierten Verkehr. Ich möchte deshalb nach unseren gemeinsamen Zielen für die Entwicklung des nicht-motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Nahverkehrs in Dresden fragen – dessen was wir Umweltverbund nennen. Es besteht das Ziel in Dresden, in den nächsten Jahren für alle diese Verkehrsarten, Fußgänger, Radfahrer, öffentlicher Nahverkehr, einen Anteil

Fertigstellung großer Infrastrukturvorhaben im Schienenverkehr



Dresden Hauptbahnhof, Petersburger Straße
Quelle: Stadtplanungsamt

Drei zentrale Leitvorhaben

von etwa 65 Prozent – gegenüber heute rund 59 Prozent – anzustreben. Das ist ein ehrgeiziges, aber kein unrealistisches Ziel.

Holger Dehnert:

Die nächstliegenden Ziele für den öffentlichen Personennah- und -fernverkehr bestehen derzeit in der Fertigstellung schon begonnener und in großen Teilen umgesetzter Projekte. Dazu zählt die Vollendung der Stadtbahnprojekte in Dresden – Stichwort Nord-Süd-Stadtbahn. In diesem Kontext ist auch die Erwähnung des Reiz-Themas Königsbrücker Straße unvermeidlich.

Zu nennen ist überdies der Abschluss der Arbeiten für die gerade im Bau befindlichen Verkehrsanlagen im Eisenbahnverkehr innerhalb des Dresdner Knotens, hier vor allem die Fertigstellung des S-Bahn- Ausbaus.

Ein drittes zentrales Ziel ist aus meiner Sicht die Vollendung der schon begonnenen, aber noch nicht vollends abgeschlossenen Verknüpfung zwischen den öffentlichen Verkehrssystemen S-Bahn, Straßenbahn und Bus. Besonders positive Beispiele können wir uns heute schon in Dobritz anschauen oder auch in Dresden-Reick. Auch den Bahnhof Mitte nenne ich als gelungenes Beispiel. Handlungsbedarf gibt es hingegen noch im Bereich Dresden-Trachau.

Eine Anmerkung jedoch noch zu der zuvor kritisierten Situation am Bahnhof Mitte: Er ist als Verkehrsanlage, im Sinne der ingenieurmäßig-technischen Betrachtung optimal verknüpft. Hinsichtlich der Vorgaben aus dem Bebauungsplan und der umgebenden städtebaulichen Entwicklung besteht dagegen in der Tat Handlungsbedarf. Dieses Problem ist der Grund für die zu Recht monierten Umwege, die die Strassenbahn machen muss und die auch ich sehr bedaure.

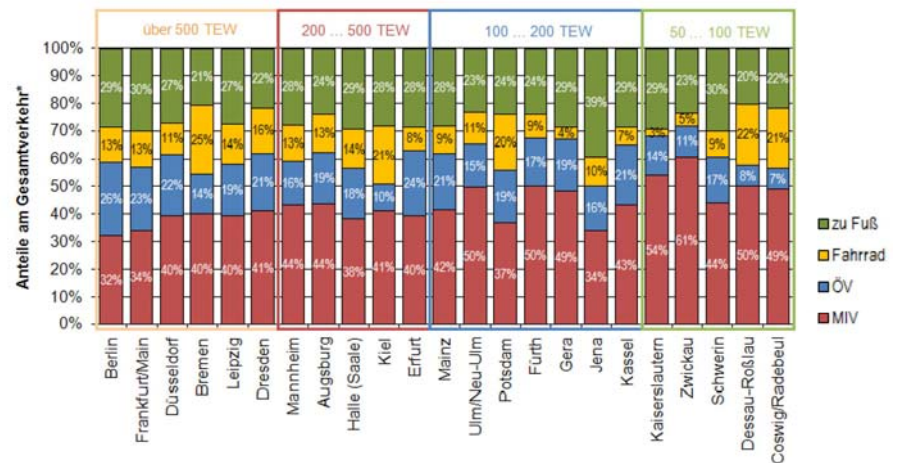
Die drei zuvor erwähnten Punkte, Stadtbahnprojekt, S-Bahn-Ausbau im Dresdner Knoten, Intermodalität und bauliche Verknüpfung der Verkehrssysteme sind aus meiner Sicht die nächstliegenden Ziele im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs.

Erhart Pfotenhauer:

Vor allem zu den Zielen für den Fußgänger- und Radverkehr aus Sicht des Runden Tisches möchte ich Sie noch um eine ähnlich präzierte Aussage bitten.

Dr. Ditmar Hunger:

Innerhalb der vergangenen Jahre sind signifikante Steigerungsraten im Radverkehr –



Modal Split im Stadtvergleich; Quelle: SrV | TU Dresden

nicht nur in Dresden, sondern in den meisten deutschen und vielen europäischen Städten – zu verzeichnen. Auch hier ist anzumerken, dass die Landeshauptstadt Dresden sehr viel in Bewegung gesetzt hat. Der Allgemeine deutsche Fahrradclub (ADFC) und viele Radfahrer sind der Meinung, es sei zu wenig. Darüber streiten wir uns am Runden Tisch. Der Verkehrsentwicklungsplan wird sicherlich Wege aufzeigen, um zu einer besseren Vernetzung zu kommen, Lückenschlüsse herzustellen und vieles mehr.

Klare Prioritätensetzungen

Worum es jedoch vor allem in der Umsetzung gehen wird, ist die klare Prioritätensetzung. Wenn der Modal Split, der Anteil von Fuß-, Rad- und öffentlichem Nahverkehr erhöht werden soll, so müsste dies rein rechnerisch – wenn auch nur zu einem verhältnismäßig geringen Anteil von 4 bis 5 Prozent – zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs erfolgen. Aus diesem Blickwinkel allein könnte dann nicht von einer künftig gleichberechtigten Entwicklung der Verkehrsarten ausgegangen werden. Gleichberechtigung ist deshalb nur in einem weiteren Sinn zu verstehen. Ziel sollte es sein, den motorisierten Individualverkehr mit einer hohen Qualität umweltverträglich zu organisieren. Er muss fließen, es muss aber nicht unbedingt sehr schnell gefahren werden. Und man braucht an den Knotenpunkten im Netz zugleich die gleichrangige Beachtung aller Verkehrsarten. Diese fällt gegenwärtig keineswegs immer zugunsten von Fußgängern und Radfahrern aus, obwohl die dazu erforderlichen Maßnahmen in der Regel meist nicht sehr kostenaufwendig sein müssen.

Umweltfreundlicher motorisierter Individualverkehr mit hoher Qualität

Erhart Pfotenhauer:

Zu Lasten des Anteils des motorisierten Individualverkehrs? Kann man das auch anders interpretieren? Stehen die Ziele für den nichtmotorisierten Verkehr des Umweltverbunds tatsächlich in Konkurrenz zu denen des motorisierten Individualverkehrs?

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann:

Konkurrenzen sind systemimmanent

Damit wurde – denke ich – ein wichtiger Punkt angesprochen, über den man auch im weiteren Prozess nicht hinwegdiskutieren kann. Es wird immer dann umso mehr an Konkurrenzen sichtbar, je detaillierter man sich einzelne Sachverhalte anschaut. Dabei geht es nicht nur um Flächen, die nicht zur Verfügung stehen, die aber notwendig wären, um alle Verkehrsträger gleichberechtigt zu berücksichtigen. An Knotenpunkten ergibt sich beispielsweise auch die Frage, wen man bevorrechtigt und wer warten muss:

**veränderte Organisations-,
Betriebs-, Bau- und Nutzungsfor-
men für Straßenräume**

Der Fußgänger – was nicht unüblich ist, der Radfahrer, der öffentliche Nahverkehr oder der motorisierte Individualverkehr. Zum Teil sind aber auch veränderte Organisations-, Betriebs-, Bau- und Nutzungsformen der Straßenräume als öffentliche Räume denkbar, wie das Konzept des "shared space" zeigt. Letztlich geht es dabei stets um Konkurrenzen und um Geld – letzteres kann man in der heutigen Diskussion in der Tat nicht außer acht lassen. Zugleich gibt es für alle diese Probleme stets auch Lösungsmöglichkeiten. Wenn man sich in den Städten ernsthaft damit auseinandersetzt, für welche Einsatzbereiche welche Verkehrsmittel vorgesehen sind – und das hat Dresden in den letzten Jahren getan – dann kommt man relativ schnell zu begründeten und auch nachvollziehbaren Prioritätensetzungen.

Ich will das anhand eines Beispiels verdeutlichen. In einem Wohngebiet ist für das Auto – falls dessen Nutzung dort überhaupt sinnvoll und erforderlich ist – der Fahrtweg oft nur noch ein Bruchteil der insgesamt zurückgelegten Wegstrecke. Für den Fußgänger und zum Teil auch für den Radfahrer kann der Weg im Wohngebiet dagegen ein erheblicher Teil des zurückgelegten Gesamtweges sein. Schon aus diesem Blickwinkel kommt man zu klaren Prioritätensetzungen. Das betrifft die Bereitstellung von Flächen ebenso wie zum Beispiel Geschwindigkeitsanforderungen.

**Priorität für das Prinzip
durchgängiger Netze**

Generell steht für alle Verkehrsmittel aus meiner Sicht das Prinzip durchgängiger Netze an erster Stelle. Dies gilt für den Fußgängerverkehr – nicht nur im Wohngebiet, sondern auch außerhalb, in der Innenstadt oder in Stadtteilzentren. Das gilt auch für den Fahrradverkehr, wobei es darum gehen muss, die verschiedenen Ebenen miteinander zu verknüpfen.

**Verknüpfungspunkte
zwischen unterschiedlichen
Verkehrsnetzen definieren**

Dies lässt sich am Beispiel der Stadt München verdeutlichen. Dort hat man den Radverkehr sowohl auf der gesamstädtischen Betrachtungsebene in den Hauptverkehrsachsen als auch auf der Stadtbezirksebene behandelt. Auf der Stadtbezirksebene wurden detaillierte Rad- und Fußwegekonzepte hinterlegt, für die bis hinein in einzelne Straßen die zuvor erwähnten Prioritätensetzungen definiert worden sind: Für den Radverkehr, für den Fußgängerverkehr, für Begrünungsmaßnahmen, für den motorisierten Individualverkehr, für Parkraum und für den öffentlichen Nahverkehr – für letzteren vor allem dann, wenn für ihn eigene Spuren vorgesehen sind. All dies sind essentielle Voraussetzungen für eine wirksame Vernetzung. In München definiert man darüber hinaus Verknüpfungspunkte entweder als Übergänge vom Fußgänger- bzw.



München Radverkehrsanlage
Quelle: Wiegand v0n Sassen,
LHM

Lösungen erfordern die Inkaufnahme von Konflikten

Radfahrverkehr zum öffentlichen Nahverkehr oder zwischen unterschiedlichen öffentlichen Nahverkehrsnetzen.

Das Beispiel veranschaulicht die Möglichkeiten des Umgangs mit potentiellen Konkurrenzen oder Konfliktpunkten, die zutage treten, je genauer man die jeweilige Situation unter die Lupe nimmt. In der Gesamtkonzeption sind alle diese Probleme lösbar. Allerdings wäre es eine Illusion anzunehmen, dass die entspannte Atmosphäre, von der unsere heutige Debatte geprägt ist, nicht ins Gegenteil umschlagen kann, sobald hart über eine Straßenführung oder um die Frage gerungen wird, wo eine Straßenbahntrasse geführt, ein Radweg oder ein Parkstreifen beibehalten bzw. aufgehoben werden soll. Derartige Fragen können Sie aus Ihrem eigenen alltäglichen Erfahrungsbereich beliebig weiterspinnen.

Erhart Pfotenhauer:

Das Münchener Beispiel scheint mir interessant, da es veranschaulicht, dass Konflikte, aber auch entsprechende Lösungsansätze unterhalb der allgemeinen Zielebene, dort wo man mehr und mehr ins Detail geht, zu thematisieren sind. Das betrifft die Fußgänger- und Radverkehrsnetze ebenso wie die für den öffentlichen Nahverkehr und den motorisierten Verkehr. Es sind neben den übergeordneten Zielen die Details, für die im Rahmen verkehrspolitischer Strategien Lösungsansätze entwickelt werden müssen. In welcher Weise trifft dies auch auf Dresden zu?

Bürgermeister Jörn Marx:

Ich denke, wir können von München oder von anderen Städten vieles lernen, auch wenn wir in Dresden unseren eigenen Weg gehen müssen.

Fördergeber definieren Rahmenbedingungen für Ausbaustandards

Jedoch möchte ich auf das Plädoyer eines meiner Vorredner zurückkommen, der sich für wesentlich sparsamere Lösungen unter Einsatz geringerer Haushaltsmittel ausgesprochen hat. Dem stimme ich vom Grundsatz her zu. Allerdings werden wir in der Regel vom Fördergeber zu bestimmten Ausbaustandards verpflichtet. Und von Fördermitteln sind wir als Stadt nun mal leider abhängig.

Ein anderes Thema ist die Vernetzung der Verkehrssysteme. Ich hatte eingangs bereits auf dieses auch aus meiner Sicht wichtige Ziel hingewiesen. Wir sehen das am Bahnhof Mitte. Dort sind gegenwärtig im öffentlichen Nahverkehr beträchtliche



Urbane Dichte in der Mischung
Dresden-Neustadt
Foto by: Maschinenjunge

**Hohe Wohndichte in der
Innenstadt als Voraussetzung
für attraktiven ÖPNV**

**Situationsadäquate Lösungen
bei der Ertüchtigung des
Radwegenetzes**

Verlustzeiten zu beklagen. Wir versuchen, diese durch intelligente Verkehrslenkung zu reduzieren, auch wenn wir sie nicht bis auf Null werden minimieren können.

In diesem Zusammenhang möchte auch ich noch einmal auf die Schäferstraße und die Führung der Straßenbahn in Richtung Postplatz zu sprechen kommen. Hier wird es in nächster Zeit zu einer vernünftigen Lösung kommen, damit man nicht immer um die Ecke fahren muss.

Zu einem weiteren Punkt möchte ich ebenfalls Stellung nehmen: Kernthema jeder verkehrspolitischen Debatte ist aus meiner Sicht ein für die Nutzer bezahlbarer öffentlicher Nahverkehr. Dies ist einer der Gründe, warum ich für eine hohe Wohndichte in der klassischen Kernstadt plädiere. Je mehr Menschen in der Innenstadt leben, umso mehr mögliche Nutzer sind dies für den öffentlichen Nahverkehr. Bezogen auf die städtebauliche Planung heißt dies, dass wir in neuen Bebauungsplänen – wie beispielsweise derzeit für die Friedrichstadt – eine hohe Dichte ausweisen, in der Hoffnung, dies auch in konkreten Bauvorhaben umsetzen zu können. Dies böte die Chance, dass der öffentliche Nahverkehr mit der Zunahme an Nutzern auch eine höhere Akzeptanz bekäme.

Schließlich noch ein Wort zur Vernetzung von Fahrradwegen. Ich hatte bereits das Radwegekonzept im Bereich des 26er-Rings erwähnt. Das ist nunmehr so weit modifiziert worden, dass wir dort nun auch die Lückenschlüsse voranbringen können. Allerdings ist aus Sicht der Verwaltung nicht jeder Radweg a priori vernünftig. Hier muss stets die jeweilige Situation mit in Betracht gezogen werden. Nicht immer lassen sich Fahrradwege mit getrennten Richtungsspuren beiderseits der Straße realisieren.

Manchmal muss in solchen Fällen ein gegenläufiger Radverkehr auf Teilstrecken in Kauf genommen werden. Das trifft etwa in Bereichen mit gründerzeitlicher Villenbebauung zu, wo schon für den ruhenden Verkehr nicht mehr genügend Platz vorhanden ist. In solchen Fällen ist es nicht anders möglich, als dass Radfahrer den doppelt breiten Fahrradweg auf der anderen Seite benutzen. Für eine solche Entscheidung kann ich mit Sicherheit nicht Applaus erwarten. Aber hier muss ich um Verständnis bitten im Sinne der zuvor erwähnten Prioritätensetzungen.

Erhart Pfotenhauer:

Vor allem zu dem letzten Thema gibt es eine Wortmeldung aus dem Publikum.

Olaf Matthies, ADFC (Publikum):

Ich möchte an dieser Stelle anmerken, dass mit der letzten Änderung der Straßenver



Dresden 26-er Ring
Quelle: Stadtplanungsamt

kehrsordnung gegenläufige Radwege auf einer Straßenseite in der Innenstadt aus Sicherheitsgründen im Prinzip nicht zulässig sind. Wir haben uns in der Diskussion am Runden Tisch im Übrigen auch darauf verständigt, dass die Verkehrssicherheit besonders hohe Priorität haben sollte.

Erhart Pfotenhauer:

Dieser wichtige Hinweis macht nochmals auf die bereits angesprochenen und im Detail auftretenden Widersprüche aufmerksam. Am Münchener Beispiel haben wir einiges zu systematischen Lösungsansätzen auf jener Detailebene gehört. Daran wird man auch in Dresden künftig arbeiten.

Ich würde jetzt gern noch mal zu der Frage kommen, welches für Dresden die Ziele im Bereich des motorisierten Individualverkehrs sein sollten. Dabei gilt, dass Ziele immer auch im restriktiven Sinne vorstellbar sind.

Helmut Gille:

**Intelligente Verkehrssteuerung
anstatt Verbannung des
Autoverkehrs**

Meiner Auffassung nach sollte der motorisierte Individualverkehr nicht aus der Innenstadt verbannt werden. Vielleicht wäre es jedoch durch intelligentere Lösungen möglich, ihn über einen entsprechend ausgebauten Stadtring oder mittels Ampelregelungen so zu führen, dass man die Verkehrsströme um das Stadtzentrum herum leiten könnte. Im Interesse einer attraktiven Innenstadt sollte über solche Alternativen nachgedacht werden. Eine Strategie der bloßen Reduzierung oder Eindämmung des Kraftfahrzeugverkehrs erscheint mir nicht ausreichend. Der Verkehr sucht sich seinen Weg wie Wasser. Deshalb muss man Alternativen anbieten. Der äußere Stadtring ebenso wie der 26er-Ring sind vorhanden – letzterer in seiner jetzigen Form leider noch inhomogen. Hier müssten entweder bauliche Veränderungen vorgenommen oder – wenn das wegen finanzieller Restriktionen bzw. aus Platzgründen nicht möglich ist – durch Verkehrsgestaltung alternative Lösungen zur Kanalisierung des motorisierten Verkehrs entwickelt werden.

**Hohe Priorität für Ausbau
des ÖPNV**

Im Übrigen zum öffentlichen Nahverkehr – und damit indirekt zum motorisierten Verkehr – noch ein Wort: Wenn die Förderung des ÖPNV Priorität hat, dann muss man Linien, die im Netz und in Bezug auf ihre Nutzung Vorrang haben, maßgeblich favorisieren. Das betrifft die Linien Johannstadt – Zentrum bzw. vom Zentrum nach Coschütz. Derzeit bestehen sie zum Teil nur als Bus-

linien. Zugleich ist hier ein hoher Bedarf nachgewiesen. Hier muss Geld in die Hand genommen werden. Denn allein den motorisierten Verkehr auszubremsen, um damit mehr Fahrgäste auf den öffentlichen Nahverkehr umzulenken, ist kein gangbarer Weg.

Erhart Pfotenhauer:

Vielen Dank für Ihr Plädoyer zum ÖPNV aber auch für Ihre klare Position zu den strategischen Optionen für den künftigen motorisierten Verkehr.

Dazu im Übrigen noch zwei Anmerkungen: In einem Gespräch in der Sächsischen Zeitung hat Herr Prof. Ahrens, Verkehrswissenschaftler an der TU Dresden und Vorsitzender des Wissenschaftlichen Beirats des VEP 2025plus jüngst darauf hingewiesen, der 26er-Ring als Zentrumsring habe einen viel zu großen Durchmesser. Auch seine Knotenpunkte seien nicht leistungsstark genug. Er eigne sich nicht als Ausgangspunkt für periphere Stellplätze. Ideal wären enger geführte Ringe für die drei Bereiche Altstadt, Prager Straße und Innere Neustadt, wie sie nach dem neuen Leitbild Innenstadt definiert wurden. Man könne nicht erwarten, dass man vom heutigen Ring aus große Strecken in die Innenstadt laufe.

**Überdurchschnittlich gutes
innerstädtisches
Parkraumangebot**

Im gleichen Gespräch wird die Aussage gemacht, Dresden liege, was das Parkraumangebot in der Innenstadt angeht, im Vergleich zu anderen deutschen Städten ganz weit vorn. Etwa 50 Prozent der Kunden kämen mit dem Auto in die Innenstadt. Das sei fast einmalig. Hier liegt die Frage auf der Hand, ob und wie die Stadt künftig in das Thema Parkraumbewirtschaftung einsteigen wird.

Aber zunächst noch einmal zurück zu der Frage, welches aus Sicht des Runden Tisches die Ziele für den motorisierten Individualverkehr sind.

Dr. Dittmar Hunger:

**Dresden: Spitzenwert für
Durchschnittsreise-
geschwindigkeit im
Autoverkehr**

Wir haben uns in intensiver Diskussion im Vorfeld des Runden Tisches ein gemeinsames Meinungsbild geschaffen. Dabei sind wir zu der Einschätzung gekommen, dass die Durchschnittsreisegeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr in Dresden deutschland- und europaweit an der Spitze liegt. So schnell kommt man in keiner anderen europäischen Stadt mit dem Auto von A nach B. Anders sieht das im öffentlichen Nahverkehr aus: Auf manchen Abschnitten



Dresden Parkraum-Leitsystem Innenstadt
Quelle: Stadtplanungsamt

hervorragend, auf anderen jedoch ganz und gar nicht. Wir hatten gerade über den Bahnhof Mitte gesprochen. Wenn wir von dem zuvor erwähnten und in Dresden innerhalb der nächsten zehn Jahre angestrebten Anteil des Fuß-, Rad- und öffentlichen Nahverkehrs in Höhe von etwa 65 Prozent ausgehen – ein Wert, der gemessen an der bisherigen Verkehrsentwicklung realistisch ist –, dann müssen wir uns fragen, wie dieser Wert erreicht werden soll. Eine notwendige Strategie scheint mir darin zu bestehen, anstelle von Restriktionen für den motorisierten Verkehr, Angebote – das heißt einen leistungsfähigen und schnellen öffentlichen Nahverkehr zu schaffen. Das betrifft im Übrigen auch ein leistungsfähiges, schnell befahrbares Radverkehrs- und ein leistungsfähiges, attraktives und sicheres Fußgängernetz. Dazu zählt unter anderem auch die zuvor angesprochene höhere Verdichtung im Innenstadtbereich, wodurch sich wiederum der Fußgängeranteil erhöhen wird.

Attraktivitätssteigerung des Umweltverbunds nur er- reichbar durch steuernde Maßnahmen im Autoverkehr

Wenn allerdings ein so hervorragendes Angebot an innerstädtischen Parkplätzen besteht wie heute in Dresden, werden noch so attraktive Möglichkeiten mit dem Rad oder mit Bahn bzw. Straßenbahn zu fahren, wenig bewirken können. Jeder kann bequem mit dem Auto die Innenstadt erreichen und überall einen Parkplatz finden. Ein denkbarer Hebel wäre hier die Höhe der Parkgebühren. Diese sind in Dresden allerdings bereits verhältnismäßig teuer. Schnelle Rezepte scheinen mir hier nicht zielführend; man muss vielmehr intensiver über realistische Optionen nachdenken.

Wenn man Angebote bereitstellt, muss man im Übrigen auch in der Bevölkerung Bewusstsein schaffen durch eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit. Viele Menschen wissen nicht, wie günstig sie die Innenstadt oder andere Ziele mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichen können. Das gilt auch für den Fahrradverkehr. Man ist beispielsweise mit dem Fahrrad von Cotta bis ins Stadtzentrum nur 20 Minuten unterwegs. Damit ist man schneller als die Straßenbahn.

Angebote schaffen, aufklären, zum Umsteigen anregen – das erfordert jedoch zugleich den weiteren Ausbau der betreffenden öffentlichen Nahverkehrsnetze.

Erhart Pfotenhauer:

Die Strategie der attraktiven Angebote hört sich verlockend an. Ob sie wirklich ohne

Modellhafte Strategien der Parkraumbewirtschaftung in anderen Städten



München Parkraum-Management
Quelle: Green City e.V. 2010

City Maut in Deutschland Tabu- Thema

weitere flankierende Maßnahmen funktioniert, möchte ich dahingestellt sein lassen. Die Antwort auf meine andere Frage zum derzeitigen Angebot an Parkflächen und vor allem zur Praktikabilität der Parkraumbewirtschaftung in Dresden würde mich vor allem aus dem Blickwinkel anderer Städte interessieren. Wie sieht dort die Praxis aus? Oder gibt es in dieser Hinsicht praktikable andere Alternativen?

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann:

Andere Städte haben durchaus auch die Erfahrung gemacht, dass oftmals Angebote im öffentlichen Nahverkehr und für den Fahrradverkehr allein nicht ausreichen, falls die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr sowohl auf der Straße wie auch in Bezug auf das Stellplatzangebot außerordentlich attraktiv sind. Viele Städte haben hier erfolgreich Konsequenzen gezogen. Man hat sich Gedanken darüber gemacht, wie viele Parkstände und Stellplätze etwa in der Innenstadt und unter welchen Bedingungen angeboten werden sollen. Dies wird europaweit und weltweit unter dem Begriff Parkraumbewirtschaftung oder Parkraummanagement verstanden.

Dafür gibt es in zahlreichen Städten unterschiedliche Strategien ausgehend von der Einschätzung wie viele Stellplätze vorhanden sind und wie bzw. von wem sie genutzt werden. Häufig sind hier bestimmte Indizien hilfreich. Ich selbst war Bau- und Planungsdezernent in Braunschweig. Aus dieser Zeit entsinne ich mich, dass lediglich an ein oder zwei Samstagen im Dezember die Parkhäuser ausgelastet waren. Hingegen war im Laufe des Jahres an Werktagen, aber sogar an Samstagen der Belegungsgrad zum Teil so niedrig, dass er unterhalb der zumutbaren Wirtschaftlichkeitsgrenze lag – bei schlechten Standorten unter 30 Prozent und selbst bei guten Standorten nicht viel mehr als 50 oder 60 Prozent Dauerbelegung. Dies ist jedoch ein Indiz, dass hier eine Angebotssituation vorliegt, die auf wenige Spitzenzeiten ausgerichtet ist. Dies kann ich persönlich für Dresden nicht ausreichend beurteilen. Indessen muss man sich damit auseinandersetzen. Das klingt wie ein Votum für Beschränkung. Jedoch muss man mit knappen Ressourcen haushalten. Ich hatte darauf zuvor sowohl hinsichtlich der Flächen als auch hinsichtlich des Geldes hingewiesen.

Eine Anmerkung zum Thema City-Maut. In Deutschland – auch beim Deutschen Städtetag – gilt es gegenwärtig als Tabu-Thema, darüber auch nur laut nachzudenken. Anlässlich einer Reise nach Stockholm haben wir uns vor Ort intensiv mit dortigen Kollegen unterhalten. In Stockholm gibt es seit einer Reihe von Jahren eine sehr mo-



City-Maut Stockholm
Quelle:
FM Autoportal GmbH 2010

**City-Maut nicht blind übertrag-
bar auf deutsche Verhältnisse**

derate City-Maut mit einer verhältnismäßig niedrigen Gebühr bei der Einfahrt in die Innenstadt und bei der Ausfahrt. In Stockholm ist genau der Effekt eingetreten, den wir uns wünschen. Nur diejenigen Autofahrer, die dort wohnen und ihr Auto auch dort abstellen oder die dort geschäftlich zu tun haben, benutzen die Innenstadtstraßen. Der motorisierte Verkehr funktioniert reibungslos, da 10 bis 15 Prozent weniger Autos unterwegs sind. An Samstagen, an denen die City-Maut nicht erhoben wird, brodeln dagegen der Verkehr im Innenstadtbereich, obwohl weniger Arbeitnehmer unterwegs sind. Man muss sich folglich darüber Gedanken machen, wie ein solches Modell organisiert werden müsste. Keinesfalls lassen sich die Stockholmer Erfahrungen blind auf deutsche Verhältnisse übertragen.

**Innerstädtische öffentliche
Stellplätze vermindern zugunsten
von Geh- und Radwegflächen**

In diesem Zusammenhang muss man auch das Thema "Parkraumangebot" sorgfältig erörtern. Kritische Bewertung des Angebots heißt stets auch, die Gesamtfläche an Stellplätzen und den finanziellen Aufwand dafür miteinander ins Verhältnis zu setzen. Falls in Dresden die Parkhaussituation tatsächlich so üppig ist, dass viele Parkhäuser nicht ausgelastet sind, dann stellt sich als erstes die Frage, ob nicht den Bürgern zu vermitteln ist, dass sie möglicherweise ins Parkhaus fahren und ihr Fahrzeug nicht auf den Straßen abstellen.

Dies umschließt zum zweiten die Option, an Engpässen Stellplätze aufzuheben, wo es schwierig ist, einen Radweg unterzubringen oder Gehwege zu verbreitern. Letztere könnten auch für Aufenthalt, Auslagen von Geschäften und dergleichen Flächen umgewidmet werden. Es gibt aus meiner Sicht vielfältige Möglichkeiten des moderaten Einschränkens von Stellplatzangeboten, die durchaus sensibel zu handhaben sind. Hauruck-Aktionen sind hier nicht angebracht. Natürlich muss man ebenfalls darauf achten, welche unerwünschten Nebeneffekte auftreten könnten, die man im Vorfeld versuchen sollte zu vermeiden.

Erhart Pfotenhauer:

Die zentrale Frage nach dem Umgang mit dem innerstädtischen Parkraumangebot in Dresden und nach Überlegungen zur Parkraumbewirtschaftung sollte meinem Dafürhalten nach in unserer weiteren Diskussion noch vertieft werden.

Bürgermeister Jörn Marx:

Die Antwort auf diese Frage ist nicht einfach. Das hat weniger prinzipielle als vor allem

Konkurrenz periphere Einkaufszentren versus Innenstadt bezüglich Stellplatzangebot



Elbepark Dresden
Copyright: 2010 Djsnowify

City-Maut derzeit keine Option für Dresden

strukturelle Gründe. Denn zunächst kann man den zuvor gemachten Überlegungen ja prinzipiell zustimmen. Ich nenne als erstes strukturelles Problem die Kaufhäuser. Sie stellen keine Stellplätze, Garagen, überdachte Stellplätze oder Tiefgaragenstellplätze bereit. Aber sie sind nach Baurecht verpflichtet, bei der Errichtung ihrer Gebäude eine entsprechende Anzahl von Stellplätzen im Verhältnis zur Verkaufsfläche herzustellen. Das können in Einzelfällen zu viel oder auch zu wenig sein. Viele Unternehmen stellen lieber 20 oder 30 Prozent mehr Stellplätze bereit, weil sie so auch den Spitzenbedarf abdecken können. Die großen Einkaufszentren am Stadtrand bieten unendlich viele Stellplätze, und die sind nicht nur am Wochenende, sondern an normalen Wochentagen meist voll belegt. Dort kann man kostenfrei parken. Wie wir wissen, zieht unter anderem damit der großflächige Einzelhandel auf der grünen Wiese Kaufkraft aus der Innenstadt ab. Die Kunden dort fehlen uns in der Innenstadt. Wir wollen jedoch so viel wie möglich Käuferpublikum ins Stadtzentrum zurückholen. Gerade im Hinblick darauf nehme ich die zuvor geäußerten Überlegungen zum innerstädtischen Parken besonders ernst. Dennoch scheint mir der Ansatz interessant, öffentliche Parkplätze in der Innenstadt zu reduzieren, weil wir so die Aufenthaltsqualität und damit die urbane Qualität dort erhöhen können. Und dieser Attraktivitätsfaktor dürfte gegenüber den peripheren Einkaufszentren zunehmend an Bedeutung gewinnen.

Bezüglich des Hinweises zur City-Maut bin ich in Bezug auf Dresden skeptisch. Stockholm wurde angesprochen, auch Trondheim könnte man als Beispiel nennen. Hier wurde die City-Maut noch früher eingeführt. Beide Städte sind mir gut bekannt. In beiden war der innerstädtische Verkehr meinem Eindruck nach sehr dicht. Bei großen Städten wie zum Beispiel Rom oder London hingegen, wo die City-Maut eingeführt worden ist, scheint mir das Experiment gelungen. In London hat sich der Verkehr gegenüber zehn Jahren zuvor nahezu halbiert. Auch heute ist das Verkehrsaufkommen in der Londoner City noch immer beträchtlich, aber aufgrund der teuren Tarife ist der Minderungseffekt deutlich spürbar.

Was ein mögliches Parkraumbewirtschaftungskonzept in Dresden anbetrifft, so bin ich mit dem derzeitigen Zustand recht zufrieden. Deshalb würde ich das private Stellplatzangebot nicht reduzieren wollen. Für die öffentlichen Parkplätze könnte ich mir dagegen mit Blick auf die Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt eine deutliche Reduzierung vorstellen.



Blick ins Publikum
Quelle: Stadtplanungsamt

Erhart Pfothenhauer:

Ich denke, der Hinweis auf die urbane Qualität der Innenstadt und ihre weitere Verbesserung ist wichtig, und er entspricht auch dem gegenwärtig weit verbreiteten Interesse – sogar der Träger großer Einkaufszentren, die Innenstädte als Erlebnis- und auch Einkaufsorte wieder stärker ins Blickfeld zu rücken.

Inzwischen gibt es mehrere Wortmeldungen aus dem Publikum, auf die ich jetzt gern eingehen möchte.

Dr. Dietrich Ewers (Publikum)

Für Straßenbahnplanung werben

Ich bin Einwohner der Johannstadt und ein großer Befürworter der Straßenbahn. Wenn allerdings die Stadtverwaltung und die Dresdner Verkehrsbetriebe glauben, schon das Wort Straßenbahn reiche aus für einen breiten Applaus in Bezug auf die vorgesehene neue Trasse, so stimmt das leider nicht. In der Johannstadt gibt es eine große Zahl von Menschen, die mit der bestehenden 62er Buslinie sehr zufrieden sind und die gar keine Straßenbahn wollen. Hier muss die Verwaltung erheblich mehr Öffentlichkeitsarbeit leisten. Schon im Vorfeld der Planung müssten die Vorteile der Straßenbahn besser dargelegt und erläutert werden. Man darf keinesfalls so lange warten bis Förderbescheide vorliegen und die gesamte Planung abgeschlossen ist, um dann der Bevölkerung zu signalisieren, dass man nicht mehr zurück kann. Das ist der falsche Weg. Man muss jetzt mit den Bürgern sprechen, muss sie von der guten Sache überzeugen und die Vorteile herausstreichen. Dies scheint mir auf verschiedene Art und Weise denkbar: Man kann eine klassische Bürgerversammlung abhalten oder eine Befragung durchführen – natürlich nur auf den engeren Bereich der Johannstadt bezogen. Man könnte aber auch beispielsweise in die Pfothenhauerstraße – benannt nach dem ersten, von 1853 bis 1877 amtierenden Oberbürgermeister der Stadt Dresden – einen Container hinstellen ähnlich dem am Neumarkt im Rahmen der Dresdner Debatte. Hier könnte man über einen Zeitraum von 14 Tagen die Meinungen der Bewohner einholen, auf ihre Wünsche eingehen, ihre Ängste anhören und diese zerstreuen. Damit ich richtig verstanden werde: Ich bin ein vehementer Vertreter der Straßenbahn, aber ich möchte nicht, dass es um diese Planung zu Auseinandersetzungen kommt.

Blick ins Publikum

Informationscontainer im Rahmen Straßenbahnplanung



Urbane Dichte mit gleichberechtigter
Verkehrsnutzung
Foto by Maschinenjunge

Deutliche Präferenz des Umweltverbunds erforderlich

Matthias Bunk (Publikum):

Ich würde gern noch einmal Bezug nehmen auf die Aussage, dass man den öffentlichen Personennahverkehr und den Radverkehr stärken, zugleich aber den Autoverkehr nicht einschränken solle. Dies sind aus meiner Sicht zwei signifikant gegensätzliche Ziele, wenn man sich anschaut, warum der Autoverkehr so gut und so schnell in Dresden ist. Unter anderem liegt dies daran, dass die Fahrradfahrer auf die Fußwege geschickt wurden. Darüber sind weder die Fußgänger noch die Radfahrer glücklich. Zugleich kommen die Straßenbahnen auf der Königsbrücker Straße nicht voran, weil die Gleise auch für den Autoverkehr befahrbar sind. Ich denke man sollte sich klar dazu bekennen, dass man den motorisierten Verkehr einschränken muss, wenn man eine bessere Mobilitätsqualität erreichen möchte. Eine mögliche Variante wurde in der heutigen Diskussion bereits benannt. Sie bestünde darin, das Stellplatzangebot in der Innenstadt den Gegebenheiten anzupassen und dort weniger Parkraum anzubieten.

Nord-Süd- Radverkehrsverbindung

Ungeachtet dessen geht es mir jedoch vor allem um die Nord-Süd-Verbindung für die Fahrradfahrer von der Neustadt zum Hauptbahnhof. Hier stellt sich für mich die Frage, ob die derzeit zwei Autospuren auf eine zu reduzieren wären und man dafür dem Fahrradverkehr mehr Platz einräumen könnte oder ob man ihn stattdessen auf die Bürgersteige verlagert, wie es im Radverkehrskonzept vorgesehen ist. Letzteres halte ich nicht für eine ernstzunehmende Alternative. Im Übrigen muss man bedenken, dass diese Fahrspuren ja erst dadurch hinzugewonnen wurden, dass die Planung in der Vergangenheit falsch gelaufen ist. Die Fahrradfahrer wurden von der Straße verbannt, weil eine getrennte, für den Autoverkehr nicht befahrbare Straßenbahntrasse gebaut und deshalb die zusätzliche Fahrspur nötig wurde.

Leistungsfähiges Radwegenetz in Kombination mit Autoverkehrsachsen ohne Radwege

Gewiss kann man keine pauschalen Antworten für alle Probleme bereithalten. Sinnvollerweise könnte man jedoch um den Preis eines leistungsfähigen Radwegenetzes in der Gesamtstadt größere Straßen vorsehen, wo Fahrradverkehr nicht zugelassen ist und wo der Autoverkehr zügig abgewickelt werden kann. Dies müsste jedoch im Einzelnen abgestimmt werden. Es kann und darf jedenfalls nicht so sein, dass der Fahrradverkehr im Nichts endet und man sein Rad weiter schieben muss.

Erhart Pfothenhauer:

Vielen Dank für diese Anmerkung, die uns nun doch noch einmal zurückbringt auf die Grundsatzfrage der Konkurrenzen, für die man meines Erachtens jedoch nicht im

Großen, sondern vor allem im Detail Lösungsansätze finden muss.

Baubürgermeister Jörn Marx:

**Straßenbahn in der
Johannstadt betriebswirtschaftlich
günstiger als Buslinie**

Auf Ihre Anregung, Herr Dr. Ewers, gehe ich gern ein, in der Johannstadt einen temporären Informationscontainer zu installieren. Auch ich halte es für sinnvoll, im Vorfeld der fertigen Planung die Bürger darüber zu informieren, warum es Sinn macht, dort eine Straßenbahnlinie einzurichten. Um das Vorhaben hier noch mal in wenigen Worten zu erläutern: Im Rahmen einer Nutzen-Kosten-Analyse hat sich – aufgrund der gesicherten Annahme, dass die Johannstadt weiter wachsen wird – erwiesen, dass eine Straßenbahn eine gegenüber dem Busbetrieb auf Dauer betriebswirtschaftlich wesentlich günstigere Option darstellt.

Ihre Idee des Informationscontainers lässt sich sogar in Richtung einer Neuauflage der Dresdner Debatte zum Thema Verkehrsentwicklungsplanung erweitern. Ich kann mir das sehr gut vorstellen, und wir werden die dafür notwendigen Schritte prüfen und – wenn möglich – alsbald in die Wege leiten.

**Anstelle gesamtstädtischer
Autoverkehrsbeschränkung
kleinräumliche Detaillösungen**

Was den Beitrag von Herrn Bunk anbetrifft, so würde mich vor allem interessieren, wie man den motorisierten Verkehr stadtweit einschränken soll. Ich kann es mir momentan schwer auf gesamtstädtischer Ebene vorstellen. Was dagegen einzelne Stadtquartiere oder bestimmte Situationen angeht, so gebe ich Ihnen Recht. Hier sind wir dabei, entsprechende Problemfälle zu bearbeiten. So haben wir gerade in jüngster Zeit eine Bürgerversammlung im Bereich Kesselsdorfer Straße durchgeführt. Dort ging es nicht um grundsätzliche Verkehrsvarianten, sondern hauptsächlich darum, konkrete Unfallschwerpunkte in jenem Bereich zu beseitigen. In diesem Zusammenhang wurden auch die von Ihnen angesprochenen Themen diskutiert, wie zum Beispiel den Fahrradverkehr künftig entweder mit auf den Bürgersteigen unterzubringen oder ihn an der Straße entlang mit Schutzstreifen zu führen.

Jens Georgi (Publikum):

Ich bin Mitglied im Ortsbeirat Plauen und begrüße den Vorschlag von Herrn Dr. Ewers, würde ihn jedoch gern ergänzen. Im Verlauf der Diskussionen im Ortsbeirat hat sich eine ähnliche Problemlage für unseren Stadtteil abgezeichnet, und ich würde mir sehr wünschen, dass vergleichbare Überlegungen hinsichtlich einer öffentlichen Information der Bürger auch für Plauen angestellt werden. Auch dort ist die Bürgerschaft sehr



Urbaner Straßenraum
Dresden-Neustadt
Foto by Maschinenjunge

gespalten, was die Pläne einer Verlängerung der Straßenbahn nach Coschütz anbelangt.

Baubürgermeister Jörn Marx:

**Neuaufgabe Dresdner Debatte im
Rahmen der
Verkehrsentwicklungsplanung**

Vielen Dank für diesen Hinweis! Er bestärkt mich in unseren Überlegungen hinsichtlich einer Neuaufgabe der Dresdner Debatte zum Thema Verkehrsentwicklungsplanung und temporären Informationscontainern an verschiedenen Orten in der Stadt.

Frau Laudel (Publikum):

**Stärkere Wahrnehmung der
Belange von Fußgängern in der
Verkehrsentwicklungsplanung**

Als Dresdner Bürgerin habe ich eine prinzipielle Frage, was die Ausarbeitung des integrierten Verkehrsentwicklungsplans anbelangt. Mich interessiert, wie der Fußgänger seine Ansprüche hier einbringen kann. Wenn ich richtig informiert bin, gibt es ja keine Interessenvertretung der Fußgänger in Dresden. Und daraus ergibt sich für mich die Frage, wer die Fußgänger innerhalb des Planungsprozesses eigentlich vertreten soll. Dies halte ich für ein ganz wesentliches Problem. Möglicherweise fällt dies in den Kompetenzbereich der Arbeitsgruppe Stadtqualität am Runden Tisch.

**Qualität des
öffentlichen Raums sichern**

Ich beobachte es mit großer Freude, dass offenbar eine wachsende Sensibilität zu erkennen ist in Bezug auf die Qualität öffentlicher Räume. Sehr viele Dresdner Bürger nehmen beispielsweise am Altmarkt wahr, dass dieser Bereich sehr stark durch die Ausstülpungen der Tiefgarage beeinträchtigt wird. Mittlerweile ist uns allen sehr bewusst, dass wir dem öffentlichen Raum nicht genügend Aufmerksamkeit gewidmet haben. Die Entscheidungen, überall am Altmarkt Tiefgaragen unterzubringen erscheint aus heutiger Sicht zweifelhaft.

Jedoch zurück zu meiner Frage: In welcher Form können Fußgänger ihre Belange in die Bearbeitung der Verkehrsentwicklungsplanung einbringen? Ich plädiere im Zusammenhang damit auch dafür, die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume aus der Fußgängerperspektive zu thematisieren. Beides begründet, warum im laufenden Arbeitsprozess die Interessen aus der "Fußgängerperspektive" vertreten sein sollten.

Dr. Ditmar Hunger:

Ich nehme diese Anregung im Namen des Entwicklungsforums Dresden gern auf, da es den Verein "Fuß e.V." in unserer Stadt nicht mehr gibt. Ich weiß nicht, ob jemand vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) hier heute Abend anwesend ist. Auch dieser Verband vertritt die Interessen der Fußgänger. Dies scheint mir nicht zuletzt wichtig



Dresden Blaues Wunder
Foto by Maschinenjunge

wegen der Interessenswidersprüche, die vor allem auch zwischen Fahrrad- und Fußgängerverkehr bestehen.

Joachim Stübner (Publikum):

In meiner Funktion als Stadtrat habe ich auch an den Sitzungen des Runden Tisches teilgenommen. Überdies kenne ich die verkehrspolitischen Diskussionen im Vorfeld sehr genau.

Ich möchte ein bisschen Würze in die Diskussion bringen. Es befremdet mich, wenn Krokodilstränen darüber vergossen werden, dass am Stadtrand die Einkaufszentren florieren, die Kunden dort einen kostenlosen Parkplatz nutzen und einkaufen können, während wir in Bezug auf die Innenstadt genau andersherum denken. Woher nehmen wir die Sicherheit, die Verminderung und Bewirtschaftung von Parkplätzen um den Preis einer höheren urbanen Qualität sei ein Anreiz für die Leute, von den Einkaufszentren am Stadtrand zurück in die Innenstadt zu kommen? Ich frage mich ferner, was Sie davon halten würden, wenn der Handwerksbetrieb Ihnen demnächst anderthalb Stunden Fahrzeit berechnet anstatt bisher einer halben Stunde, weil die Straßen noch unpaszierbarer, die Verkehrsstaus noch größer sind als bisher. So viel zu der Forderung, den motorisierten Verkehr einzuschränken.

**Beschränkung des Autoverkehrs
bewirkt wirtschaftliche Nachteile**

Wenn hier zudem die These aufgestellt wurde, dass der Verkehr zügig fließt und dass die Durchschnittsreisegeschwindigkeit für den motorisierten Verkehr in Dresden deutschland- und europaweit an der Spitze liegt, dann muss ich hinzufügen: "Aber keineswegs überall in unserer Stadt". Ich lade Sie gern ein, im täglichen Berufsverkehr über das "Blaue Wunder" zu fahren. Dort stehen Sie ohne weiteres zwanzig Minuten, bevor sie überhaupt von einer Elbseite zur anderen kommen. Überdies bestehen für den motorisierten Individualverkehr im Straßennetz überall in der Stadt erhebliche Lücken. Dies betrifft vor allem den Dresdner Nordosten, wo dringend etwas passieren muss. Unsere heutige Diskussion kommt mir streckenweise vor wie aus dem Elfenbeinturm. Und mir fällt zum Abschluss diese wunderbare Liedzeile von Udo Lindenberg ein: "Der Rahmen ist schon fertig und der Rahmen ist nicht schlecht, es muss noch der Mensch reinpassen, und den biegen wir uns schon zurecht."

**Dringender Verbesserungsbedarf
für lückenhaftes Straßennetz**

Herr Jentsch (Publikum):

Für die Verkehrsentwicklungsplanung gilt generell der Grundsatz, dass der Fußgänger-, der Rad- und der Autoverkehr mitsamt dem öffentlichen Nahverkehr – also auch der



Dresden, Haltestelle Liststraße
Quelle: Jan Borchers 2009

Straßenbahn im Normalfall innerhalb der vorhandenen Straßenprofile unterzubringen sind.

**Geringere Waggonbreiten für
Straßenbahn im Interesse
besserer Verkehrsflächen-
ausnutzung**

Seit der Umsetzung des Verkehrskonzepts 1994 waren die Dresdner Verkehrsbetriebe mit der Straßenbahn in wachsendem Maß Gewinner bei der Neuaufteilung der Straßenprofile. Von den verfügbaren knappen Verkehrsflächen beanspruchen sie schon heute und in naher Zukunft einen zunehmend höheren Anteil. Dies erklärt sich aus der größeren Wagenkastenbreite der Straßenbahnwaggons, die nach meiner Information in jüngster Zeit auf künftig 2,65 m festgelegt worden ist. Damit müssten auch die Achsabstände zwischen den Gleisen auf 3,00 m verbreitert werden. Jeder Neubaubereich würde somit in Zukunft auf der Grundlage dieses veränderten Achsmaßes von 3,00 m realisiert. Das bedeutet, dass das breitere Profil zu Lasten aller anderen Verkehrsarten im bestehenden Verkehrsraum untergebracht werden muss. Die Wagenkastenbreite von 2,65 m entspricht der der Berliner S-Bahn wie auch der U-Bahn. Beide fahren jedoch auf einer gesonderten Ebene unter oder über Straßenniveau und auf getrennten Trassen. Dass die Straßenbahnwaggons ebenso breit sein müssen scheint mir aus den genannten Gründen nicht nur wenig plausibel, sondern für die innerstädtischen Verkehrsabläufe mit großen Nachteilen verbunden zu sein.

**Parkplatzreduzierung durch
Straßenbahnbau**

Noch ein Wort zur Johannstadt. Wenn auch in der Pfotenhauerstraße die neue Straßenbahntrasse mit dem Achsabstand 3,00 m gebaut werden wird, müssen die Stellplätze zu beiden Seiten der Straße weichen. In dem Bereich zwischen Fetscherstraße und Sachsenplatz parken jedoch derzeit täglich etwa 300 Fahrzeuge. Wo sollen die hin? Wir haben das Problem bereits heute in der Fetscherstraße, die ebenfalls neu geplant wurde. Auch die dort jetzt vorhandenen Stellplätze werden von 300 auf 79 reduziert. Zugleich wächst die Wirtschaft, das Universitätsklinikum mit Beschäftigten und Besuchern platzt aus allen Nähten, aber wo kann man denn noch parken?

Baubürgermeister Jörn Marx:

Ich möchte versuchen, auf die verschiedenen Fragen kurz einzugehen. Ihre Anmerkung, Frau Laudel fand ich sehr interessant und wichtig, zumal Sie die Belange der Fußgänger mit dem Blick auf die räumliche Qualität unserer Stadt verknüpfen. Zu Ihrer Frage, wer die Fußgänger im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung vertritt, muss ich einräumen, dass dies bisher nicht genügend thematisiert worden ist.

	<p>Insofern begrüße ich das Angebot, diese Frage beim Entwicklungsforum Dresden zu erörtern und die betreffenden Belange dort anzubinden.</p>
<p>Entlastung "Blaues Wunder" als langfristige Planungsaufgabe</p>	<p>Das "Blaue Wunder", Herr Stübner, ist in der Tat ein echtes Problem. Und es wird eine große Herausforderung für uns sein, mit dieser schwierigen Aufgabe in angemessener Form umzugehen. Leider geht es ja auch nicht nur um die zwanzig Minuten durchschnittliche Wartezeit, die Sie angesprochen haben. Wenn man in die tägliche Rush-Hour hineingerät, dann können dies leicht eine halbe Stunde und erheblich mehr werden, die man am Käthe-Kollwitz-Ufer im Stau stehen muss. Hier muss noch intensiv geplant werden, ehe man zu einer tragfähigen Alternative kommen wird. Dass die große Lösung durch die Waldschlößchenbrücke zu erwarten ist, glaube ich nicht. Wir werden dadurch 5 000 Fahrzeuge weniger auf dem "Blauen Wunder" haben. Das ist eine minimale Verringerung – gemessen am heutigen Zustand. Die gegenwärtige Verkehrsbelastung auf dem "Blauen Wunder" beträgt etwa 24 000 – 25 000 Fahrzeuge in 24 Stunden. Wenn man diese Zahl um 5 000 Fahrzeuge vermindert, würde man vermutlich den sich ergebenden Entlastungseffekt kaum registrieren. Wir müssen folglich für diesen Bereich ganz andere Lösungen finden. Der Körnerplatz und der Schillerplatz sind städtische Plätze mit hervorragender Qualität. Sie sind jedoch heute völlig verlärmte und bedürfen einer umfassenden und integrierten Planung.</p>
<p>Integrierte Planung für Schiller- und Körnerplatz</p>	<p>Bezüglich des Beitrags von Herrn Jentsch möchte ich vor allem auf den von ihm beklagten Wegfall der Stellplätze in der Fetscherstraße eingehen. Auf dieses Problem wie auch auf die angedachte Alternativlösung hatten wir in einer Bürgerversammlung in der Johannstadt bereits hingewiesen. Die gleiche Anzahl der jetzt weggefallenen Stellplätze bzw. noch einige mehr werden künftig in den Innenflächen der Auffahrtsrampen zur Waldschlößchenbrücke untergebracht werden können. Was das Universitätsklinikum anbetrifft, so wurde dort nun endlich ein eigenes Parkhaus errichtet, so dass der ruhende Verkehr für die dortigen Mitarbeiter und Besucher künftig auf dem Gelände untergebracht werden kann.</p> <p>Letztendlich aber gebe ich Ihnen Recht. Wir haben ein wachsendes Problem mit dem ruhenden Verkehr fast überall in der Stadt.</p>
	<p><i>Dr. Ditmar Hunger:</i></p>
<p>Dominanz des ÖPNV ist gewollt</p>	<p>Auch von meiner Seite aus noch eine Anmerkung zum wachsenden Flächenbedarf durch die Straßenbahn. Die zunehmende Dominanz des ÖPNV und damit die Gewinn-</p>

Größere Waggon betriebswirtschaftlich günstiger

nerposition für die Dresdner Verkehrsbetriebe bei einer komplexen Straßenraumplanung ist ja als Ziel durchaus unumstritten. Was allerdings die größeren Kastenbreiten der Straßenbahnwaggon und damit die breiteren Gleiskörper anbetrifft, so erscheint mir die Kritik berechtigt, auch wenn die dafür angegebenen betriebswirtschaftlichen Gründe – größere Fahrzeuge, weniger Personal, energie-effizienterer Betrieb, geringere Betriebskosten und günstigeres Preis-/Leistungsverhältnis durchaus einleuchtend erscheinen mögen.

Im Interesse einer Festlegung spezifischer Dresdner Ausbau- und Instandhaltungsstandards für die Verkehrsinfrastruktur hatten wir ein gleichlautendes Ziel am Runden Tisch zur Diskussion gestellt. Der Grundgedanke dabei war, dass die Landeshauptstadt Dresden der Besonderheit vieler ihrer Straßen, Platzräume und baulichen Ensembles Rechnung tragen und spezifische Regeln für Planung und Bau von Infrastrukturanlagen festlegen sollte. Dies tangiert letztlich auch die Überlegungen bezüglich einer stadtverträglicheren Integration der Straßenbahn in den öffentlichen Raum.

Mario Lehmann (Publikum):

car2go-Modell als Zukunftsoption

Zunächst eine provokante Frage: Ist Dresden modern? Wenn wir von heute aus fünfzehn Jahre zurückblicken, so lächeln wir möglicherweise über die seinerzeit brisanten Themen. Heute sprechen wir über die Schäferstraße oder über die Königsbrücker Straße. Dabei stellt sich für mich jedoch die Frage, ob die heute hier aktuellen Probleme auch noch in fünfzehn Jahren von Interesse sein werden.

Schauen wir nach Ulm mit seinem Car-Sharing-Modell "car2go", das vor allem von Jugendlichen mit großem Interesse angenommen wird. Schauen wir uns die wachsende Zahl erstaunter älterer Bürger an, die voller Neugier vor den E-Bikes stehen und feststellen, wie wunderbar man darauf fahren kann. Folgerichtig könnte man fragen, ob nicht möglicherweise mehr und mehr Menschen innerhalb der nächsten Jahre jene bereits genannten mehr als 50 Prozent Kurzstrecken in der Stadt unter fünf Kilometer elektromobil zurücklegen werden. Ist dies nicht eine Konkurrenz zum öffentlichen Nahverkehr? Und wie müssten wir uns organisieren, wenn im ÖPNV aufgrund der zunehmenden Elektromobilität möglicherweise ein sinkendes Fahrgastaufkommen zu verzeichnen sein wird? Oder ist es nicht auch denkbar, dass sich die Elektromobilität als integrales Element des öffentlichen Nahverkehrs entwickeln könnte?



car2go-Flotte in Ulm
Quelle: mercedes benz passion

**Elektromobilität für
innerstädtischen Kurzstrecken-
verkehr und als integrales
Element des ÖPNV**

Aus diesem Blickwinkel ein Gedanke zum Thema City-Maut. Gesetzt den Fall, die Elektromobilität würde sich mehr und mehr durchsetzen können und die Stadt Dresden würde sich in diese Richtung öffnen. Dann müsste man über neue Bewirtschaftungsszenarien und vor allem darüber nachdenken, wo die Fahrzeuge aufgeladen werden sollen. In der Innenstadt könnte es möglicherweise eine Rolle spielen, zu welchem Preis die Aufladung erfolgen würde. Damit hätte das Thema City-Maut – gleichsam auf einem Umweg – neue Bedeutung erlangt. Wo viel aufgeladen werden muss, müsste viel investiert werden, und entsprechend höher wäre auch der Ladepreis.

Ich möchte jedoch zum Abschluss an den Ausgangspunkt zurückkommen, zu den Fragen, die für uns vielleicht erst in fünfzehn Jahren von Interesse sein werden, möglicherweise jedoch als Überlegungen schon aus heutiger Sicht in die Bearbeitung der Verkehrsentwicklungsplanung Eingang finden sollten. Sind hierzu gegenwärtig bereits Aussagen möglich?

Herr Wudtke (Publikum):

Ich möchte die Blickrichtung – weg vom Thema City-Maut und Elektro-Bikes – auf Marsdorf an der Peripherie von Dresden lenken. Dort ist im Landschaftsschutzgebiet der Ausbau einer Staatsstraße von Weixdorf in Richtung Bärnsdorf geplant. Ihre vorgesehene Kapazität soll bei 20 000 Fahrzeugen liegen. Zuvor wurde bereits das "Blaue Wunder" mit einer aktuellen Belastung von 25.000 Fahrzeugen angesprochen. Es wurde darauf hingewiesen, dass eine Verminderung dieser Belastung um 5 000 Fahrzeuge gar nicht registriert werden würde.

Das Autobahnamt, das die Straße Weixdorf – Bärnsdorf plant, rechnet gegenwärtig mit einer aktuellen Auslastung von 5 000 Fahrzeugen, zugleich aber mit einer künftigen Kapazität von 20 000 Fahrzeugen. Hier stellt sich die Frage, warum man angesichts der heutigen relativ geringen Belastung eine Straße mit einer derart hohen Kapazität plant, zumal Geld – wie wir mehrmals gehört haben – eine immer knappere Ressource ist. In diesem Zusammenhang ist zudem zu bedenken, dass in Zukunft für den Dresdner Norden einschließlich Weixdorf im Zusammenhang mit einem dort geplanten Gewerbegebiet eine zusätzliche Autobahn-Auffahrt zur A 4 geplant ist, so dass der Ausbau der Straße in Richtung Bärnsdorf vollends überflüssig wäre.

Werden am Runden Tisch auch solche Projekte erörtert? In der Versammlung in Marsdorf, in der das Autobahnamt die Planung vorgestellt hat, entstand jedenfalls der Ein-

Verbesserte Autobahnanbindung im Dresdner Norden erst langfristig realisierbar

druck, dass man dort mehr Schulterzucken für das eigene Projekt hat. Und auch der Vertreter der Stadt Dresden gab zu erkennen, dass, was dort passiert für die Stadt nicht von Belang ist. Daher meine Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, die Mittel in Dresden zu investieren und zugleich über andere Verkehrslösungen im Dresdner Norden nachzudenken.

Baubürgermeister Jörn Marx:

In der Tat haben wir vor, dort eine Autobahnabfahrt zu planen. Dies wird jedoch frühestens in sechs oder sieben Jahren akut sein, falls wir das Vorhaben überhaupt finanzieren können. In diesem Zusammenhang muss ich jedoch grundsätzlich unterstreichen, dass wir als Stadt keinerlei Einfluss haben auf die Planung von Landesstraßen, die außerdem noch außerhalb der Dresdner Stadtgrenzen liegen. Wir haben ähnliche Situationen in Niederwartha und in Radebeul. Auch dort haben wir nicht genügend Einfluss auf die betreffenden Vorhaben. Damit kann ich auch Ihre zweite Frage beantworten. Die für den Bau von Landesstraßen vorgesehenen Mittel stehen für Projekte in der Landeshauptstadt Dresden nicht zur Verfügung.

Herr Kuhn (Publikum):

Vom Stadtplanungsamt liegt ein hervorragender Plan vor, wo und mit welcher Priorität Straßenbahnlinien in Dresden künftig gebaut werden sollen. So wurde beispielsweise die Linie zwischen Johannstadt und Plauen mit der Priorität "A" versehen und die zum Schlachthof und zum Ostragehege mit der Priorität "C". Warum aber werden die Linien mit der Priorität "C" vor jenen mit der Priorität "A" gebaut?

Meine zweite Frage bezieht sich darauf, warum für die Waldschlößchenbrücke überhaupt Geld ausgegeben wird, nachdem gerade darauf hingewiesen worden ist, dass sie für das "Blaue Wunder" kaum einen Entlastungseffekt bringen wird.

Schließlich eine Anmerkung zum Problem Königsbrücker Straße. Vor allem über den Abschnitt zwischen Albertplatz und Bischofsweg wurde viel diskutiert. Warum baut man jedoch nicht zunächst den Abschnitt zwischen Stauffenbergallee und Eisenbahnbrücke vierspurig aus? Die Situation dort ist doch zumindest aus städtebaulicher Sicht unstrittig.

Meine letzte Frage betrifft die Vernetzung zum öffentlichen Nahverkehr, vor allem zum S-Bahn-Verkehr. Übergangspunkte müssten auch Identifikationsorte sein mit ei-



Bahnhof Mitte. Quelle: Stadtplanungsamt

**Übergangspunkte zum ÖPNV
als Identifikationsorte
gestalten**

ner besonderen architektonischen Gestaltungsqualität. Das betrifft sowohl den Hauptbahnhof wie auch den Bahnhof Mitte. Hier sollte aus meiner Sicht die derzeitige bauliche Gestaltung erheblich verbessert werden. Schauen wir uns die Betondecken und Betonwände am Dresdner Hauptbahnhof an oder den Eingangsbereich am Bahnhof Dresden-Mitte – sie sind aus meiner Sicht dringend verbesserungsbedürftig. Gibt es hier für Veränderungen möglicherweise verbindliche zeitliche Vorstellungen?

Erhart Pfotenhauer:

Zu der großen Zahl an Fragen möchte ich mir eine Anmerkung erlauben. Sie haben vielfach einen Detaillierungsgrad, der unsere heutige Diskussion zu den Zielen der Verkehrsentwicklungsplanung zu sprengen droht, auch wenn wir daraus viel über die gegenwärtigen Dresdner Verkehrsprobleme und Ihre persönliche Wahrnehmung dazu lernen können. Ich denke, dass dazu eine öffentliche Diskussion allein nicht ausreicht, um die angesprochenen vielfältigen Überlegungen und Fragen zu erörtern.

Baubürgermeister Jörn Marx:

**Priorität für Straßenbahn
zum Ostragehege**

Die zuvor angesprochene Straßenbahnverbindung der "C"-Kategorie Richtung Ostragehege ist aus meiner Sicht ein wichtiges Thema. In der Tat haben wir hier die Prioritäten verändert. Die Straßenbahnplanung soll nun bis zum Kirchentag 2011 realisiert sein. Dies wird übrigens auch vom Bund unterstützt. Man muss dabei vor allem bedenken, dass sich die hohe Priorität dieser Straßenbahnlinie angesichts der dort geplanten großen Kulturveranstaltungen auch in Zukunft begründen lässt.

Was den Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Stauffenbergallee und Eisenbahnbrücke anbetrifft, so ist Ihre Überlegung durchaus plausibel. Allerdings bitte ich Sie zu bedenken, dass für den betreffenden Bereich gegenwärtig nicht einmal eine Rohplanung vorliegt. Hinzu kommt, dass diese – wie jede andere Planung – eine beträchtliche Vorlaufzeit erfordert. Außer dem zeitintensiven Planungsprozess selbst müssen zahlreiche Beschlüsse herbeigeführt, viele Beteiligte eingebunden und zudem vom Land Mittel bereitgestellt werden.

**car2go-Modell als Option für
Dresden prüfen**

Noch eine Anmerkung zum Ulmer car2go-Modell. Das ist ein außerordentlich intelligentes System, welches in ähnlicher Form in der Stadt Austin in Texas besteht, und meines Wissens von dort durch die Stadt Ulm übernommen worden ist. Derzeit wird

ligen Fahrern dann auch Mitfahrmöglichkeiten für Zweite und Dritte offeriert werden. Ich stimme Ihnen zu, dass dieses oder vergleichbare Modelle auch für den öffentlichen Nahverkehr eine interessante Ergänzung sein könnten ebenso wie sie auch für den innerstädtischen motorisierten Individualverkehr ernst zu nehmende zusätzliche Entwicklungsoptionen eröffnen.

Erhart Pfotenhauer:

Vielen Dank vor allem für die Überlegungen zu unserem letzten Punkt Elektromobilität. Bevor ich zum Abschluss unserer heutigen Veranstaltung komme, schlage ich vor, dass wir uns noch in einer kurzen Diskussion auf unseren dritten Themenblock konzentrieren.

Zuvor möchte ich jedoch meine Hoffnung zum Ausdruck bringen, dass wir in Zukunft noch zahlreiche Möglichkeiten haben werden, weitere Fragen im Rahmen ähnlich interessanter Veranstaltungen wie am heutigen Abend miteinander zu diskutieren. Ich denke, darauf wird Herr Marx in seinem Schlusswort nochmals eingehen.

DRITTER THEMENBLOCK

Alleinstellungsmerkmale für Dresden in der Verkehrsentwicklung und wichtige Leitvorhaben

Erhart Pfothenhauer:

Ich würde Sie zum Abschluss gern um jeweils ein kurzes Statement bitten hinsichtlich Ihrer Vorstellungen zu möglichen oder wünschbaren Alleinstellungsmerkmalen für Dresden im Rahmen der künftigen Verkehrsentwicklung.

Holger Dehnert:

**Synergie von Kulturland-
schaft und intelligenter Ver-
kehrstechnik**

Nach meinem Dafürhalten ist und sollte die einmalige Symbiose aus Moderne, Kunst und Kultur sowie naturbelassenem Lebensraum – beispielsweise Prager Straße, Neumarkt, Elbaue mitten in der Innenstadt – auch Alleinstellungsmerkmal für die Verkehrsentwicklung Dresdens sein. In anderen Worten: Dieses einzigartige städtische Ensemble zu erhalten und mit Hilfe intelligenter und vernetzter Verkehrssysteme exzellent erreichbar und erlebbar zu machen, sollte das besondere Profil der Dresdner Verkehrsentwicklungsplanung ausmachen.

Dr. Ditmar Hunger:

**Verkehrsentwicklungsplanung
als öffentlicher Arbeitsprozess**

Die Verkehrsentwicklungsplanung auf der Basis eines breiten öffentlichen und demokratisch geprägten Arbeitsprozesses unter Einbeziehung des Runden Tisches zu erarbeiten, das sollte als das aus meiner Sicht wichtige Alleinstellungsmerkmale für den VEP 2025plus in Dresden sein. Auf dieser Basis wird ein zukunftsfähiger und nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplan entstehen, der von den Bürgerinnen und Bürgern in Dresden mitgetragen werden kann. Ohne Zweifel wird die Stadt und werden wir alle am Ende davon profitieren.

Baubürgermeister Jörn Marx:

**Verknüpfung wissenschaftlicher
Erkenntnisse mit innovativen
Verkehrslösungen**

Ich strebe einen auf neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Verkehrsentwicklungsplan unter Einbeziehung innovativer, zukunftsweisender Verkehrslösungen an. Was ich mir für die künftige Verkehrsentwicklung besonders wünsche, ist eine sinnvolle Verknüpfung zwischen motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Nahverkehr sowie Fahrrad- und Fußgängerverkehr.

Helmut Gille:

**Gleichberechtigung aller
Verkehrsteilnehmer**

Für mich besteht ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal für die Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden im Prinzip der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer, der

ungeschützten Fußgänger ebenso wie der Radfahrer in der Symbiose mit allen anderen, nicht nur dem öffentlichen Nahverkehr, sondern auch dem motorisierten Individualverkehr: Ein gleichberechtigtes Miteinander und dies auf der Basis innovativer Lösungen.

Prof. Dr. Klaus J. Beckmann:

**Vorhandene wissenschaftliche
Ressourcen für integrierte
Konzepte nutzen**

Dresden hat eine renommierte Technische Universität, mit einer ebenso renommierten Verkehrsfakultät. Dies ist ein ganz besonderes Alleinstellungsmerkmal. Ich denke, es sollte gelingen, die dort vorhandenen Potentiale und Ressourcen – vor allem in Bezug auf integrierte Konzepte – fruchtbar zu machen. Dies im Verein mit dem Mut zum Versuch und zum Risiko an einigen Stellen sowie mit der entsprechenden Umsetzungserfahrung, das wäre – glaube ich – eine wesentliche Voraussetzung, um 2030, 2040 zu wirklich tragfähigen Lösungen in der Verkehrsentwicklung von Dresden gelangen zu können.

Fazit des Diskussionsleiters



Blick aufs Podium
Quelle: Stadtplanungsamt

Ich glaube, wir haben heute einen ersten interessanten Schritt in die Richtung getan, die ich am Anfang angedeutet habe: Mehr Öffentlichkeit und die Einbeziehung der Öffentlichkeit in die Verkehrsentwicklungsplanung.

In unserer heutigen Diskussion sind eine ganze Reihe wichtiger Themen angesprochen worden. Sie betreffen die Erfahrungen anderer Städte, aber auch den in Dresden eingeschlagenen Weg. Wir haben über die Probleme gesprochen, die anzupacken sind, und wir haben den ehrgeizigen und vor einem Jahr begonnenen Arbeitsprozess der Verkehrsentwicklungsplanung erörtert. Dieser Prozess braucht kontinuierliche Begleitung und kontinuierliche Partnerschaft.

Unter der Vielzahl an Zielen, die in die Debatte gebracht wurden, standen zukunftsfähige Mobilitätsstrategien, bessere Vernetzung, Intermodalität und leistungsfähigere öffentliche Nahverkehrsnetze, aber auch intelligente Verkehrssteuerungs- und Managementsysteme im Vordergrund.

Daneben haben wir einiges lernen können über die Verkehrsentwicklungsplanung als flexiblen Handlungsrahmen, dessen laufende Anpassung, Evaluierung und Fortschreibung von ebenso großer Bedeutung ist wie eine regelmäßige Erfolgskontrolle. Auch die Wichtigkeit der Einbeziehung der Öffentlichkeit in diesen Prozess wurde mehrfach unterstrichen und der bisherige Dresdner Weg mit Anerkennung bedacht.

Stadtverkehr, so wurde betont, ist kein Selbstzweck, er hat dienende Funktion. Dabei geht es nicht nur auf der übergeordneten gesamtstädtischen, sondern vor allem auf der Detailebene darum, Konkurrenzen, Widersprüche und Konflikte sorgfältig zu analysieren und nach einvernehmlichen Lösungsmöglichkeiten zu suchen. Und: Verkehrsentwicklungsplanung ist ein integrierter Prozess, bei dem Städtebau, Freiraum-, Verkehrs- und Umweltplanung neben vielen anderen Belangen stets miteinander in Einklang zu bringen sind.

Angebote schaffen, Zielkonflikte deutlich machen, sie nicht herunterspielen und am Ende des Tages Prioritäten setzen. Das ist im Verlauf unserer Diskussion als wichtige Erwartung deutlich geworden. Dies wie auch das Nachdenken über die vielen, heute Abend vorgetragenen Einzelaspekte wird uns weiter zu beschäftigen haben.

Wir können heute nicht zu einer abschließenden Antwort auf die große Zahl an Fragen kommen. Aber wichtig erscheint es mir, auch in Zukunft frühzeitig miteinander zu reden und uns gemeinsam den Kopf zu zerbrechen. Da sind wir glaube ich auf dem richtigen Weg. Ich danke Ihnen sehr herzlich für die heutige Diskussion.

Schlusswort

Bürgermeister Marx

Meine Damen und Herren, ich darf mich bei Ihnen allen bedanken, dass Sie so rege an unserer heutigen Diskussion teilgenommen haben. Ich danke meinen Mit-Diskutanten auf dem Podium, und ich danke Ihnen, die Sie mit Ihren Diskussionsbeiträgen aus dem Publikum unsere angeregte gemeinsame Debatte sehr bereichert haben.

Unser heutiger Abend veranlasst mich zu der Anregung, diese öffentlichen Runden fortzuführen. Ich habe den Eindruck, dass wir alle aus unserer heutigen offenen Diskussion eine Menge haben mitnehmen und lernen können.

Wir wissen als Stadtplaner nicht immer alles, wir sind stets angewiesen auf das Mitdenken vieler Beteiligter, vor allem auch auf Ihr Sachwissen "vor Ort". Ich denke ein demokratischer Planungsprozess besteht aus Geben und Nehmen: Dazu gehört Offenheit und die Bereitschaft, sich als Planer "über die Schulter schauen" zu lassen, aber auch die, als Bürger dieser Stadt dort mitzudenken, wo dies dazu beiträgt, frühzeitig Probleme erkennen und Bedürfnisse berücksichtigen zu können. Ich bin davon überzeugt, dass unser 'Know-How' und Ihr Wissen einander aufs Beste ergänzen können.

Deshalb lade ich Sie ein, auch zu unseren nächsten Veranstaltungen zu kommen und hier Ihr Wissen, Ihre Erfahrungen einzubringen. Wir werden ein offenes Ohr haben und freuen uns auch auf künftige angeregte Diskussionen.