



Verkehrskonzept der Landeshauptstadt

Verkehrskonzept

der Landeshauptstadt

Dieses Informationsmaterial ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt Dresden. Es darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern zum Zwecke der Wahlwerbung benutzt werden. Den Parteien ist es jedoch gestattet, Informationsmaterial zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Impressum

Herausgeber:
Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Mai 1994

Herstellung:
Michel Sandstein GmbH

Satz Karten:
CAD-DOC GmbH

Druck:
Stoba Druck GmbH

Gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier

Inhalt

0	Vorwort / Einführung	4	5.6	Rahmenprogramm Hauptverkehrsstraßennetz	33
1	Ausgangspunkte und Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden	6	5.7	Rahmenprogramm Ruhender Verkehr	36
1.1	Charakteristik der Stadt	6	5.8	Rahmenprogramm Radverkehr	37
1.2	Charakteristik der absehbaren Stadt- und Verkehrsentwicklung	7	5.9	Rahmenprogramm Fußgängerverkehr	38
2	Grobanalyse des gegenwärtigen Zustandes	9	5.10	Rahmenprogramm behindertengerechte Verkehrswege und -anlagen	40
2.1	Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung	9	5.11	Rahmenprogramm Innenstadt	42
2.2	Verkehrsbedingte Immissionsbelastung	11	5.12	Rahmenprogramm Immissionsschutz	42
2.2.1	Luftschadstoffe	11	5.13	Rahmenprogramm Verkehrsorganisation – Verkehrsberuhigung	44
2.2.2	Lärm	11	5.14	Rahmenprogramm IGA / Ostragehege	45
2.3	Öffentlicher Personennahverkehr	12	Anmerkungen		45
2.3.1	Straßenbahn	12	6	Rahmenkonzepte / Kosten / Voraussichtliche Bauzeiträume	46
2.3.2	Bus	12	6.1	Konzept 1 – Maßnahmen im ÖPNV	47
2.3.3	S-Bahn	13	6.1.1	Anlagen und Fahrzeuge	47
2.4	Individueller Personennahverkehr	13	6.1.2	Ausbaumaßnahmen zur Fahrtweg-sicherung, Bevorrechtigung, Beschleunigung und Neubau	48
2.4.1	Fußgänger- und Versehrtenverkehr	13	6.2	Konzept 2 – Hauptverkehrsstraßennetz	50
2.4.2	Fahrradverkehr	15	6.3	Konzept 3 – Brücken	52
2.4.3	Motorisierter Individualverkehr	15	6.4	Konzept 4 – Innerstädtischer Bereich	53
2.4.4	Ruhender Verkehr	16	6.4.1	Historisches Zentrum	53
3	Ziele und Prioritäten der Verkehrs-politik Dresdens	17	6.4.2	Prager Straße	53
4	20 Leitsätze für die Entwicklung des Dresdner Verkehrssystems	19	6.4.3	26er Ring	54
5	Rahmenprogramme	23	6.5	Konzept 5 – IGA 2003	55
5.1	Rahmenprogramm Fernverkehr	23	6.5.1	Östliche Zufahrt	55
5.1.1	Eisenbahnhauptstrecken	23	6.5.2	Westliche Zufahrt	56
5.1.1.1	Personenfernverkehr	23	6.6	Konzept 6 – Erschließung Wohn- und Gewerbegebiete	57
5.1.1.2	Güterverkehr	23	6.6.1	Industriekomplex Radeburger Straße	57
5.1.2	Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen	24	6.6.2	Flughafen, Gewerbegebiete Klotzsche und Rähnitz	57
5.1.3	Flughafen Dresden-Klotzsche	24	6.6.3	Stadterweiterung Kaditz/Mickten	58
5.1.4	Bundeswasserstraße Elbe und Elbhafen Dresden-Friedrichstadt	25	6.6.4	Gewerbegebiet Coschütz/Gittersee	58
5.2	Rahmenprogramm Wirtschaftsverkehr	25	6.6.5	Wohn- und Gewerbegebiet Nickern	59
5.2.1	Überregionale Aspekte	25	6.6.6	Erschließung weiterer Wohn- und Gewerbegebiete (3,0 Mio DM/a)	59
5.2.2	Städtische Aspekte	26	6.7	Konzept 7 – Verkehrslenkung und -leitung, Verkehrsorganisation, Verkehrsberuhigung	60
5.3	Rahmenprogramm Touristikverkehr	26	6.8	Konzept 8 – Rad- und Fußgänger-/ behindertengerechte Verkehrswege	61
5.4	Rahmenprogramm S-Bahn-System	27	6.8.1	Radwegenetz	61
5.4.1	Netzgestaltung	27	6.8.2	Fußgänger- und behindertengerechte Verkehrswege	61
5.4.2	S-Bahn-Stationen/ Infrastruktur	28	6.9	Konzept 9 – Ruhender Verkehr/ Straßeninstandsetzung	62
5.5	Rahmenprogramm Straßenbahn/ Stadtbahn- und Busnetz, Fähren und Sonderverkehrsmittel	28	Zusammenstellung der finanziellen Aufwendungen der Rahmenkonzepte		62
5.5.1	Straßenbahn/ Stadtbahn	29	Änderungen zu den angestrebten Bauzeiträumen		63
5.5.2	Bus	30	Pläne		73
5.5.3	Haltestellen/ Infrastruktur	31			
5.5.4	Fähren und Sonderverkehrsmittel	31			
5.5.5	Tarifgestaltung	32			

Vorwort

Verstopfte Straßen, Lärm, Staus, Parkprobleme – Dresden atmet schwerer, seitdem die Zahl der Autos explosionsartig anstieg. Die Straßen der 60er müssen den Verkehr der 90er Jahre verkraften – und gerade das tun sie nicht! Dennoch kamen die vergangenen vier Jahre auch dem Dresdner Verkehrsnetz zugute: Seit der Wende ist die Zahl der Ampeln von 90 auf 210 gestiegen. Für die Rekonstruktion und den Neubau von Straßen wurden rund 600 Millionen Mark investiert. Fast 100 Kilometer Radwege sind neu geschaffen worden, allein in diesem Jahr werden 30 Kilometer hinzukommen. Andererseits fordern die Bemühungen um mehr Mobilität ihren Preis: Mit jährlich rund 2 000 Baustellen und den damit verbundenen Straßensperrungen ist in Dresden die Schmerzgrenze erreicht. Steht die Landeshauptstadt kurz vor dem Verkehrsinfarkt? Nein – wenn es nach dem von der Stadtverordnetenversammlung beschlossenen und in dieser Broschüre vorgestellten Verkehrskonzept geht. Die Antwort auf die Frage, wie Dresden als Kultur- und Tourismusmetropole sowie als Wirtschaftsstandort und Dienstleistungszentrum die wachsenden Verkehrsströme in geordnete Bahnen lenken kann, ist ein vernünftiger Kompromiß. Weder geht es darum, Dresden mit Straßen zuzupflastern, noch soll das Auto aus der Stadt verschwinden. Das Verkehrskonzept orientiert vielmehr auf ein intelligentes Verbundsystem aller Verkehrswege: Schiene, Straße, Luft und Wasser. Und: Als einzige ökologische Alternative zum Auto wird der öffentliche Personennahverkehr künftig Vorfahrt vor dem motorisierten Individualverkehr haben. Darüber hinaus soll Dresden eine fußgänger- und fahrradfreundliche Stadt mit einem verkehrsberuhigten Zentrum werden, um die der Fernverkehr – etwa über die A 13 – einen Bogen macht. Kurz gesagt: Unser Verkehrskonzept plädiert für eine lebenswerte Stadt, in der die Vernunft die Vorfahrt hat.



Dr. Herbert Wagner
Oberbürgermeister der Landeshauptstadt Dresden

Einführung

Anfang 1990 wurde erstmals in der jüngeren Stadtgeschichte Dresdens auf der Basis eines bis dahin beispiellosen demokratischen Mitwirkens von Wissenschaftlern, Verkehrspraktikern und engagierten Bürgern ein verkehrspolitisches Leitbild neuen Stils entworfen und der Öffentlichkeit zur Diskussion unterbreitet. Es geht von der kulturellen, architektonischen und touristischen Einmaligkeit der Metropole Dresden sowie ihrer Funktion als Landeshauptstadt Sachsens aus und charakterisiert die Einordnung Dresdens in das europäische Verkehrssystem.

Bei der Erarbeitung dieses Leitbildes wurden Prämissen der Verkehrsplanung hinsichtlich der Entwicklung eines ökologisch verträglichen Stadtverkehrs zugrunde gelegt und dem Erhalt der Stadt als qualitativ hochwertigem Lebensraum höchste Priorität eingeräumt. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte sowie den sich damals abzeichnenden Entwicklungsrichtungen von Stadt und Verkehr wurden verkehrspolitische Schwerpunkte und Maßnahmen vorgestellt.

Veränderte Rahmenbedingungen der Stadt- und Verkehrsplanung stellten Anfang der 90er Jahre die Dresdner Stadt- und Verkehrspolitik vor neue, von außen herangetragene Herausforderungen:


1. Die Integration des Ballungsraumes Dresden in das europäische Verkehrsnetz mit der wünschenswerten Stärkung der Verkehrsverbindungen in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung.
2. Die neue Mobilität, die sich aus dem vereinigten Deutschland und der Schaffung des EG-Binnenmarktes ergibt.
3. Ein sprunghaftes Verkehrswachstum, das sich bisher einseitig im Straßenverkehr vollzieht.

Ein Überdenken der Standpunkte, vor allem aber die kritische Auseinandersetzung mit diesen Rahmenbedingungen war zwingend notwendig geworden.

Nach fast einjähriger, umfassender, kritischer und teilweise auch kontroverser Diskussion des auf dem Leitbild aufbauenden Verkehrskonzept-Entwurfes und anschließender intensiver Diskussion des überarbeiteten Entwurfes in den Ausschüssen der Stadtverordnetenversammlung wurde am 27./28.01.1994 das vorliegende Verkehrskonzept durch die Stadtverordneten der Landeshauptstadt beschlossen.

In den ersten beiden Abschnitten werden sowohl eine Schilderung der Rahmenbedingungen städtischer Entwicklung als auch eine Grobanalyse des Zustandes des Dresdner Verkehrssystems vorgenommen. Daraus abgeleitet wurden die Ziele und Prioritäten der Verkehrspolitik der Landeshauptstadt, Leitsätze für die Entwicklung des Dresdner Verkehrssystems sowie wesentliche Gedanken zu den Anforderungen an einzelne Verkehrsarten (Rahmenprogramme).

Mit dem Verkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden ist die entscheidende politische Grundlage zur Ableitung von konkreten Handlungsstrategien, Einzelkonzepten und schließlich konkreten Realisierungsabschnitten für das Dresdner Verkehrssystem gegeben.



Ingolf Roßberg
Dezernent für Stadtentwicklung

1 Ausgangspunkte und Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden¹⁾

1.1 Charakteristik der Stadt

Die Landeshauptstadt Dresden rangiert gegenwärtig mit 481 758 Einwohnern (per 31.12.92) nach solchen deutschen Großstädten wie Berlin, Hamburg, München, Köln an 14. Stelle bezüglich ihrer Einwohnerzahl. Dresdens Stadtgebietsfläche beträgt 225,74 km², wovon etwa 52 km² auf das Waldgebiet der Dresdner Heide, 50,1 km² auf Wohn- und Mischgebiete, 12,4 km² auf Industrie- und Gewerbegebiete, 5,4 km² auf landwirtschaftliche Nutzfläche sowie rund 20,9 km² auf städtische Parkanlagen, Sportflächen, Kleingärten etc. entfallen. Dabei konzentrieren sich die Wohn- und Mischgebietsflächen vor allem im westlichen, südlichen und östlichen Stadtgebiet. Mit Gorbitz im Westen und Prohlis im Südostraum der Stadt befinden sich hier die in den vergangenen Jahrzehnten einseitig auf Wohnen orientierten größten Wohngebiete mit 20 355 Einwohnern in Prohlis und 34 860 Einwohnern in Gorbitz (per 31.12.92).

Die maßgebenden Industrie- bzw. Gewerbeflächen der Stadt erstrecken sich entlang der Eisenbahntrasse Richtung Pirna zwischen Strehlen und Zschachwitz in südöstlicher, im Bereich des Stadtteiles Friedrichstadt in westlicher, im Bereich des Stadtteiles Pieschen bzw. des Industriegebietes in nordöstlicher bzw. nördlicher Richtung. Erwähnenswerte Gewerbe-/Industriestandorte sind außerdem Coschütz/Gittersee im Süden, Mickten im Westen und Klotzsche im Norden. Bemerkenswert ist die augenfällige Lage dieser historisch gewachsenen Industriegebiete an den Trassen der Deutschen Bahn AG bzw. des Binnenhafens, des Flughafens sowie auch der Bundesautobahn A 4 Chemnitz – Berlin.

Damit sind an sich optimale Bedingungen für Güterferntransporte mit Bahn und Schiff gegeben, wenn nicht die allgemeinen Randbedingungen seit der Vereinigung eine ausgeprägte Tendenz zum Straßengüterverkehr aufwiesen. In der Verlangsamung bzw. Umkehr dieses Trends liegt eine der größten bundes- und europapolitischen Herausforderungen der Zukunft.

Entsprechend der Konzentration von Gewerbe und Wohnen verlaufen die Hauptverkehrsströme des innerstädtischen Personenverkehrs west-ost-orientiert und in der Regel über das Stadtzentrum. Stärkere Ströme gibt es auch aus dem Süden zur Stadtmitte. Obwohl eine relativ dichte Vernetzung im Süden und Osten der Stadt gegeben ist, fungiert das Dresdner Stadtzentrum als zentraler Punkt der Personenverkehrsströme. Besondere Bedeutung kommt dabei den Relationen Gorbitz – Zentrum, Plauen – Zentrum, Johannstadt – Zentrum, Klotzsche – Zentrum, in gebrochener Form auch Prohlis – Zentrum zu.

Die noch Ende der 80er Jahre vorhandenen stärkeren Direktbeziehungen zwischen den Wohngebieten und den

Gewerbe-/Industriestandorten der Stadt (z. B. im Dresdner Ostraum Prohlis – Reick – Johannstadt oder im Dresdner Westen Gorbitz – Mickten) sind in ihrer Bedeutung – bedingt durch die gegenwärtige Wirtschaftssituation der Umbruchphase – deutlich zurückgegangen. Es wird jedoch erwartet, daß sich derartige Direktbeziehungen in der wirtschaftlichen Wiederbelebung vorhandener, traditioneller Gewerbegebiete wieder einstellen.

Aufgrund der Lage Dresdens im landschaftlich reizvollen oberen Elbtal ist die Stadt einerseits ein Territorium, das sich in einem touristisch attraktiven und ökologisch hochsensiblen Lebensraum befindet, andererseits jedoch auch das Oberzentrum des wichtigsten Industrieballungsgebietes des ostsächsischen Raumes.

Ein besonderer Faktor ist die tertiäre Funktion Dresdens als Hauptstadt des Freistaates Sachsen und Sitz der sächsischen Staatsregierung.

Die vorgenannte Charakteristik sowie die geographische Lage Dresdens als Tor nach Südost- und Osteuropa läßt die Stadt vor allem aus der Sicht des sächsischen und europäischen Verkehrsnetzes interessant werden.

Dresden ist zwar durch alle überregional bedeutsamen Verkehrswege (Straße, Schiene, Luft, Wasserstraße) mit europäischen Ballungsräumen verbunden, dennoch weisen diese Verbindungen durch die seit Kriegsbeginn und vor allem seit den 60er Jahren vernachlässigten Unterhaltungs- und Ausbauinvestitionen einen kritischen Zustand und Nachholebedarf auf, der nur schrittweise abgebaut werden kann. Für den innerstädtischen sowie den Ballungsgebietsverkehr sind der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit Stadt-Vorort-Bahn bzw. S-Bahn, Straßenbahn, Bus und Sonderverkehrsmitteln wie die Dresdner Standseilbahn, die Schwebebahn, die Fähren und der individuelle Personennahverkehr (IPNV) mit motorisiertem Individualverkehr (MIV), Fußgänger-, Fahrrad- und Verkehrsmittel von Belang.

Das innerstädtische Verkehrsnetz sowie seine Verknüpfung mit dem außerörtlichen Verkehrssystem ist vor allem auch von entscheidender Bedeutung für die wirtschaftliche bzw. infrastrukturelle Entwicklung des gesamten oberelbischen Ballungsverdichtungsraumes. Dieser Raum ist von einer kreuzförmigen Ausbildung entlang der bestehenden Hauptverkehrsachsen mit einer ausgeprägten Knoten-Band-Struktur und einer Konzentration zentraler Orte charakterisiert.

Der Verdichtungsraum erstreckt sich im Elbtal von Pirna bis Coswig/Meißen und dazu quer von Radeberg bis Freital mit einer Bevölkerung von ca. 750 000 Einwohnern. In unmittelbarer Nachbarschaft liegen – im Gegensatz zu anderen sächsischen Oberzentren – weitere Mittelzentren (Freital, Coswig/Radebeul, Heidenau/Pirna). Diese Situation könnte künftig eine Arbeitsteilung der zentralen Orte

für die Region insgesamt ermöglichen. Im Verdichtungsraum befinden sich neben Dresden noch vier Städte mit mehr als 30 000 Einwohnern und weitere vier Städte mit mehr als 5 000 Einwohnern, die alle mit unterschiedlicher Wertigkeit zentralörtliche Bedeutung besitzen.

Zur Region gehört weiterhin eine Randzone, deren Gemeinden in enger arbeits- und funktionsräumlicher Beziehung mit den Zentren des Verdichtungsraumes stehen. Zu dieser Randzone gehören auch die bestehenden Grün- und Freiräume, die durch den teilweise noch unmittelbaren Übergang vom Verdichtungsraum in den ländlichen Raum eine besondere Charakteristik haben und die Spezifik der Region wesentlich mitbestimmen.

Im Ergebnis der bisherigen Entwicklung des Umlandes Dresdens seit der Wende sind umfangreiche Neuplanungen von Gewerbegebieten, Sonder- und teilweise Wohngebieten zu verzeichnen. Dabei wurde vielfach deutlich, daß diese Planungen aus regionaler Sicht weitgehend unkoordiniert und mit nicht immer genügender Rücksicht auf eine geordnete Siedlungs- und Freiraumentwicklung und entstehende Verkehrsmengen, -ströme und -beziehungen durchgeführt wurden. Die Folge ist eine sich bedrohlich abzeichnende Zersiedelung des Dresdner Umlandes, eines vor allem durch Handelseinrichtungen geprägten Gewerbegebiets im unmittelbaren Vorfeld der Stadt. Daraus resultiert mit hoher Wahrscheinlichkeit eine Zielorientierung der Verkehrsnachfrage vom Stadtgebiet in das Umland, das Entstehen tangentialer Verkehrsströme im Dresdner Umfeld und damit eine erhebliche verkehrserzeugende Wirkung.

Von besonderer verkehrlicher Relevanz sind für die Landeshauptstadt Dresden in diesem Zusammenhang die Standorte Gompitz/Altfranken/Kesselsdorf, Bannewitz, Heidenau, Weißig, Weixdorf und Radebeul. Die aufgrund der gegenwärtig gegebenen Standortbedingungen deutliche Ausrichtung dieser Gewerbeansiedlungen auf das Hauptverkehrsstraßennetz und die Tatsache, daß die vorhandenen Strukturen des ÖPNV-Systems mit der aus diesen Gewerbegebieten entstehenden Nachfrage nicht mehr kompatibel sind, bedingen eine wesentliche Erhöhung der Anteile des motorisierten Individualverkehrs. Dies bedeutet nicht nur einen Zuwachs an LKW-, sondern in beachtlichem Maße auch an Pkw-Verkehr, woraus sich eine deutliche Belegungssteigerung auf wichtigen Netzelementen des Hauptverkehrsstraßennetzes Dresdens (z. B. B 173, B 170, B 172, B 6) ergibt. Unter Berücksichtigung dieser Fakten und in Kenntnis des nach wie vor fehlenden Umgehungsstraßennetzes muß von erheblichen Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehr ausgegangen werden.

Es ist deshalb dringend erforderlich, von der unkoordinierten Entwicklung zu einer abgestimmten regionalen

Planung im Verdichtungsraum Oberes Elbtal zu kommen, die allen Städten und Gemeinden ihren Entwicklungsspielraum läßt, aber unnötigen Landschaftsverbrauch, unlösbare Verkehrsprobleme und unwirtschaftliche Aufwendungen im Bereich der technischen und sozialen Infrastruktur vermeidet. Der Ausbau Dresdens zum politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und Versorgungszentrum im östlichen Sachsen ist dabei für die Region von ebenso großer Bedeutung wie für Dresden selbst. Umgekehrt stärken die vielfältigen wirtschaftlichen, landschaftlichen und wohnbaulichen Entwicklungspotentiale der benachbarten Städte und des Umlandes die Konkurrenzfähigkeit Dresdens und der Region im Verhältnis zu anderen Großstadtreionen.

1.2 Charakteristik der absehbaren Stadt- und Verkehrsentwicklung

Mit den historischen Veränderungen in den neuen Bundesländern sind auch neue Chancen für die Stadt- und Verkehrsentwicklung Dresdens erwachsen.

Mit der Wiedervereinigung ist eine Voraussetzung für ein deutliches Ansteigen der wirtschaftlichen Entwicklung geschaffen worden. Prognosen gehen davon aus, daß für die neuen Bundesländer ein Aufholen beim Bruttoinlandsprodukt je Kopf bis zum Jahr 2010 erreicht wird, bei gleichzeitiger Annäherung der sektoralen Wirtschaftsstruktur an die alten Bundesländer.

Für die neuen Bundesländer wird mit einer radikalen Umorientierung der sektoralen Wirtschaftsstruktur gerechnet, die dazu führt, daß im Vergleich zu 1988 der Anteil der in der Land- und Forstwirtschaft Beschäftigten bis zum Jahr 2010 von 11 % auf etwa 3 % sinkt. Ebenfalls reduziert sich der Anteil der Produktion von 47 % auf etwa 30 %, während der tertiäre Sektor von 42 % auf etwa 67 % wächst.

Hinsichtlich der regionalen Wirtschaftsperspektiven werden unter der Voraussetzung eines Ausbaues der Verkehrsinfrastruktur der Wirtschaftsräume Frankfurt/M. Fulda/Gießen – Erfurt – Leipzig/Gera – Dresden sowie Nürnberg – Hof – Chemnitz – Dresden erhebliche Entwicklungsmöglichkeiten prognostiziert.

Nach bisherigem Erkenntnisstand ist zu erwarten, daß die Landeshauptstadt Dresden

- auf internationaler Ebene den Ruf als Wirtschafts-, Produktions-, Wissenschafts- sowie Kunst- und Kulturmetropole weiter ausbauen und vom wachsenden Tourismus profitieren wird;
- auf nationaler Ebene in kurzer Zeit das funktionale Niveau vergleichbarer deutscher Großstädte erreichen wird;

- auf Landesebene eine Stadt mit primärer Verwaltungs- und Bildungsfunktion wird;
- auf regionaler Ebene das Zentrum des Ballungsraumes Oberes Elbtal mit allen Funktionen eines Oberzentrums sein wird.

Die vier genannten Bezugsebenen und die daraus abzuleitenden Funktionsansprüche lassen eine breitgefächerte Wirtschaftsentwicklung, vor allem im tertiären Sektor der Stadt erwarten. Absehbar ist die Weiterentwicklung von vorhandenen und die Neubildung von:

- innovativen und zukunftsweisenden Industrie- und Gewerbebezügen;
- kommerziellen Einrichtungen wie Banken, Versicherungen, Handels- und Presseeinrichtungen, Hotel- und Gaststättengewerbe und sonstigen Dienstleistungseinrichtungen;
- administrativen Einrichtungen wie Landesministerien, Ämtern, Direktionen, Archiven, Gerichten;
- kulturellen und Bildungseinrichtungen wie Theater, Museen, Akademien, Vereinen, Ausstellungs- und Kongresszentren, Hochschulen.

Die Wirtschaftsstruktur wird von diesen Einrichtungen bestimmt sein, wobei auch das Wohnen in Dresden für die Stadtstruktur eine ausgeprägte Rolle spielen wird.

Die räumliche Ordnung von Siedlungsstrukturen hat einen wesentlichen Einfluß auf die Verkehrsentwicklung. Verkehrsgestaltung beginnt demnach unter konsequenter Ausnutzung der Verkehrsvermeidungspotentiale bei der Stadt-, Regional- und Standortplanung. Dies geschieht durch Stärkung der Innenentwicklung, Nutzungsmischungen und einer Förderung von stadtteilbezogenen Zentrumsstrukturen sowie in der Region durch Entwicklung entlang regionaler bzw. überregionaler Achsen.

Die verkehrliche Gestaltung des Stadtzentrums wird der besonderen Rolle der City als Mittelpunkt von zentralen Funktionen des Tourismus, Einkaufs, der Verwaltung und der Kommunikation gerecht werden müssen. Dabei ist das Dresdner Stadtzentrum mit seinen 6,3 km² im Vergleich zu anderen Großstädten relativ groß, wobei sich jedoch der eigentliche historische Altstadt kern als ein besonderes Terrain in dieses Ensemble einfügt.

Besonders mit der Entstehung neuer Gewerbegebiete im Raum Kaditz/Mickten, der Aufwertung des Gewerbe standortes Friedrichstadt/Hafen sowie der Stadt vorge lagerter Gewerbegebiete Richtung Kesselsdorf/Wilsdruff werden sich quantitativ und qualitativ neue Güter- und Personenverkehrsströme in der Ost-West-Relation ergeben. Der sich ausdehnende Gewerbe standort Coschütz/

Gittersee führt mit Sicherheit zu einer weiteren Vernetzung der Verkehrsströme im Süden, aber im Zusammenhang mit den vorgenannten Gebieten auch im Westteil der Stadt. Starke Gewerbeansammlungen werden auch im Südosten (Niedersedlitz, Nickern) sowie im Dresdner Norden (Rähnitz) entstehen.

Steigende Bedeutung für den Dresdner Stadtverkehr erfährt der Dresdner Norden mit dem Flughafen Klotzsche vor allem aus der Sicht der überregionalen Verknüpfung der Landeshauptstadt mit anderen Städten Europas.

Von Bedeutung ist auch die Umnutzung der Kasernengelände im Zuge der Stauffenbergallee/Königsbrücker Straße. Mögliche Verwaltungs- oder auch Dienstleistungsnutzung machen dieses zu einer der wichtigsten innerstädtischen Verkehrsquellen/-ziele.

Erheblich steigende Bedeutung hinsichtlich Einkauf und Freizeit werden die historisch gewachsenen Stadtteilzentren sowie in bezug auf die Naherholung die innerstädtischen Grünzonen bekommen.

Hinsichtlich der Entwicklung im unmittelbaren Vorfeld Dresdens bzw. in der Region zeichnen sich starke Gewerbeansiedlungen und Verdichtungsräume auf den Achsen Dresden–Goritz–Wilsdruff nach Westen; Dresden–Bannewitz–Possendorf nach Süden; Dresden–Heidenau–Pirna nach Südosten; Dresden–Weißig–Rossendorf nach Osten; Dresden–Weixdorf–Ottendorf nach Norden und Dresden–Radebeul–Coswig–Meißen nach Nordwesten ab.

Die im Abschnitt 5 dargestellten einzelnen Rahmenprogramme orientieren sich an dieser absehbaren Stadtentwicklung.

Durch die internationale Arbeitsteilung sowie neue Produktionsmethoden (z. B. »just-in-time«) ist mit einer erheblichen Ausweitung der Verkehrsleistung zu rechnen. Das steht teilweise umweltpolitischen Zielsetzungen diametral entgegen (z. B. hinsichtlich der CO₂-Reduktions-Erklärungen). Unbestritten ist, daß marktpolitische Regulative über den Preis der Verkehrsleistung (»Internalisierung der externen Kosten«) europaweit Platz greifen müssen. Außerdem ist es unabdingbar, zukünftig die Städte bzw. Regionen stärker in die Vorgabe von Randbedingungen für zukünftige Verkehrsvorhaben einzubeziehen. Diese Ausweitung der Verkehrsleistung wird besondere Anforderungen an die Gestaltung des Güter- und Personenfernverkehrs einschließlich dessen stationärer Anlagen (Flughafen, Bahnhöfe, Güterverkehrszentrum usw.) stellen.

2 Grobanalyse des gegenwärtigen Zustandes

2.1 Motorisierungs- und Mobilitätsentwicklung

Die Gesamtgröße »Stadtverkehr« wird durch

räumliche (z. B. Größe des Stadtterritoriums, strukturelle Gliederung, territoriale Einbindung in die Region),
zeitliche (z. B. zeitliche Entfernungen und Erreichbarkeit zwischen den strukturellen Elementen der Stadt) und
soziale (z. B. Bevölkerungszahl, Sozialstruktur, Aktivitätsmuster)
Komponenten determiniert.

Die Komponenten finden ihren Niederschlag im Verkehrsverhalten der Bürger, das sich im spezifischen Verkehrsaufkommen widerspiegelt und Ausdruck der Mobilität ist. Die Mobilität der Einwohner eines Territoriums umfaßt die Gesamtheit aller Verkehrsbeziehungen, Ortsveränderungen und Fußwege. Die Ortsveränderungen beziehen sich auf einen bestimmten Mobilitätszweck, z. B. Wege oder Fahrten zur Arbeit, zur Wohnung, zum Einkauf usw. und erfolgen täglich neu. Die Fahrten können mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem eigenen individuellen Fahrzeug durchgeführt werden. Die Summe aller Fahrten der Einwohner, unterschieden nach dem jeweiligen benutzten Verkehrsmittel, bestimmt das Verhältnis zwischen

dem öffentlichen und individuellen Verkehr (modal split). Der modal split wird im wesentlichen durch die vorhandene Motorisierung, das ÖPNV-Angebot, den Fahrtzweck und die Abstellmöglichkeiten individueller Fahrzeuge am Quell- und Zielort mitbestimmt, d. h., es ist neben den drei oben aufgezeigten Komponenten auch durch technische Komponenten determiniert.

Die Motorisierung in Dresden ist in den Jahren bis 1989 kontinuierlich gewachsen und mit der Wiedervereinigung Deutschlands sprunghaft angestiegen. Waren 1988 ca. 163 000 Kraftfahrzeuge zugelassen, so stieg diese Zahl bis 1990 auf über 190 000 Kraftfahrzeuge an. Den Hauptanteil bilden dabei die Pkw mit mehr als 144 000 Fahrzeugen. Diese sprunghafte Entwicklung hat sich 1991 und 1992 nicht weiter fortgesetzt und steigt nur noch leicht derzeit bezüglich der Gesamtanzahl der zugelassenen Fahrzeuge.

Es ist davon auszugehen, daß sich der Pkw-Zuwachs weiter progressiv entwickeln wird.

Die ursprüngliche Prognose des Jahres 1989 für das Jahr 2000 (290 Pkw/1 000 Einwohner) wurde bereits im Jahre 1991 erreicht. Die auf der Grundlage des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) ermittelten Motorisierungswerte verdeutlichen den erfolgten Motorisierungsschub (Tab. 1).

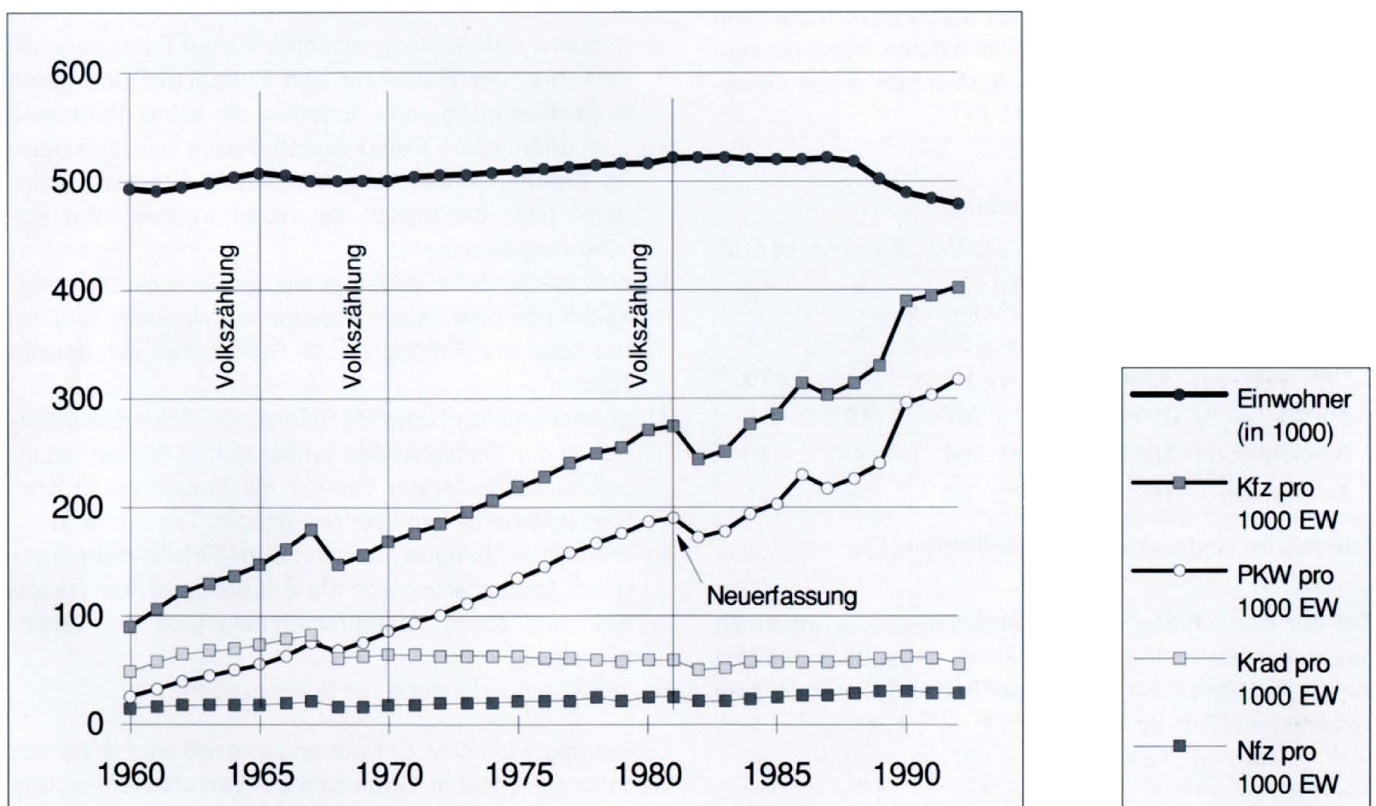


Abbildung: Einwohner- und Motorisierungsentwicklung in Dresden

Fahrzeugart	Fahrzeuge pro 1.000 Einwohner		
	1987	1991	1992
Pkw	218	290	317
Kräder/Moped	58	61	56
Nfz	27	31	29
Summe Kfz	303	382	402

Tabelle 1: Motorisierungskennziffern Dresden

Drastisch veränderte sich die Verkehrsmittelwahl der Bürger Dresdens. Schon der Vergleich der Verkehrsmittelanteile im Berufsverkehr der Jahre 1987, 1991 und 1992 macht auf die alarmierende Entwicklung zuungunsten des öffentlichen Personennahverkehrs aufmerksam. Weit größere Verluste an Nutzeranteilen gab es für den ÖPNV jedoch im Tagesverkehr.

Aus Tab. 2 wird ersichtlich, daß auch im europäischen Maßstab das Ansteigen des MIV als problematisch anzusehen ist. Mit 51 % MIV weist Dresden deutlich die höchsten Anteile dieser Kategorie am Gesamtverkehrsaufkommen (Tagesdurchschnitt) in Bezug zu anderen vergleichbaren Städten aus. In diese Tabelle sind neben Dresden und Hannover drei Städte aus dem europäischen Raum aufgenommen worden, die in den letzten Jahren durch aktive Kommunalpolitik zugunsten ökologisch verträglicher Verkehrsarten den motorisierten Individualverkehr eindämmen konnten: Zürich durch Bevorrechtigung des öffentlichen Verkehrs, Stockholm durch »road-pricing« (straßenbezogene Gebühren), Amsterdam durch Förderung des Radverkehrs.

	Jahr	Verkehrsmittel			
		MIV	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß
Dresden	1987	30	46	8	16
	1991	51	30	6	13
Hannover	1989	48	24	11	16
Zürich	1989	34	47	19	
Stockholm	1989	34	54	4	8
Amsterdam	1989	40	25	24	11

Tabelle 2: Benutzungsstruktur der Verkehrsmittel (%)

Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelanteile innerhalb des motorisierten Individualverkehrs gegenüber 1987 ist ein starkes Anwachsen des Pkw- und Mitfahreranteils zu verzeichnen (Tab. 3).

1987			
Pkw	Krad	Moped	Mitfahrer
64	3	8	25
1991			
Pkw	Krad	Moped	Mitfahrer
69	2	1	28

Tabelle 3: Benutzungsstruktur individueller Verkehrsmittel (%)

Die Motorisierungsentwicklung hat nicht nur Auswirkungen auf den Individualverkehr sondern ist auch für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs sowie des gesamten Stadtverkehrs von entscheidender Bedeutung.

Durch die starke Zunahme insbesondere des Pkw-Bestandes sowie des zu verzeichnenden und zu erwartenden weiteren Anstiegs der durchschnittlichen jährlichen Fahrleistungen erhöht sich das Verkehrsaufkommen mit Kfz deutlich weiter. Schwerpunkte sind dabei der Berufsverkehr, der Einkaufsverkehr vor Wochenenden und Festtagen, der Ferien- und Touristenverkehr.

Diese Entwicklung sowie der durch die jahrelange Vernachlässigung entstandene mangelhafte Straßenzustand und -ausbau ergeben Probleme, die das Funktionieren des Stadtverkehrs, aber auch die Lebensqualität der Stadt beeinträchtigen:

- massive Behinderung des öffentlichen Personennahverkehrs, der Radfahrer und Fußgänger und damit Benachteiligung von u. a. jenen, die keine Alternative zum öffentlichen Personennahverkehr besitzen (häufig Frauen, Kinder, alte Menschen, Kranke, Behinderte bzw. ökologisch verantwortungsbewußte Bevölkerungsgruppen);
- örtlich erhebliche Verringerung der Reisegeschwindigkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs und damit spürbare Erhöhung der Reisezeiten für dessen Nutzer;
- permanente und umweltschädigende Stauerscheinungen in den Spitzenzeiten, wobei sich in der Touristensaison zähfließender Verkehr mit Stauungen in Knotenpunktsbereichen über den ganzen Tag erstreckt;
- erhebliche Belegungszunahme im Straßennetz durch Abwanderung von Kfz-Strömen aus dem Hauptnetz und damit Verkehrsmehrbelastung der Wohngebiete;
- zeitliche Ausdehnung der Spitzenzeiten.

Dieser unerwünschte Entwicklungsprozeß wird anhalten, wenn es nicht gelingt, Strategien zur Verkehrsvermeidung zu entwerfen, die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs spürbar zu steigern, Strategien zur Beeinflussung

sung des Verkehrsmittelwahlverhaltens zu entwerfen sowie den dann noch verbleibenden motorisierten Straßenverkehr stadt- und umweltverträglich abzuwickeln.

Dahingehende Schritte sind um so wichtiger, als der Verkehr die wesentlichste Quelle für die Immissionsbelastung der Luft darstellt.

2.2 Verkehrsbedingte Immissionsbelastung

Hinsichtlich der Immissionsbelastungen werden erst seit Mitte der siebziger Jahre in den Altbundesländern tiefgreifendere Untersuchungen mit dem Ziel deren Verminderung angestellt. Zu Zeiten der DDR gehörte dies zu den Tabuthemen realsozialistischer Umweltpolitik. Im Ergebnis ist auch in diesem Bereich ein erheblicher Nachholbedarf zu konstatieren, der auch nur schrittweise abzubauen ist.

2.2.1 Luftschadstoffe

Bundesweit hat der Straßenverkehr bei den Luftschadstoffen Kohlenmonoxid, Stickstoffoxiden und Kohlenwasserstoffen einen Anteil von 50 % und mehr²⁾. Speziell in Dresden ist die Luftverschmutzung bezüglich Kohlenmonoxide insgesamt zurückgegangen, bei Stickstoffdioxid jedoch konstant geblieben. Die Ursache liegt in dem gestiegenen Anteil der verkehrsbedingten Emissionen an der Gesamtbelastung.

Durch das sprunghaft steigende Verkehrsaufkommen werden die anderweitig mit großem Aufwand zu erreichenden Entlastungen und das Erreichen des aus Gründen des Klimaschutzes dringend gebotenen Emissionsminderungszieles für Kohlendioxid bis zum Jahr 2005 um 25 % gegenüber 1987 (Kabinettsbeschuß der Bundesregierung von 1990) dauerhaft in Frage gestellt. Für Dresden beträgt der verkehrsbedingte Anteil am gesamten Kohlendioxidausstoß gegenwärtig ca. 21 %.

Mit steigendem Anteil schadstoffarmer Pkw sind in den nächsten Jahren deutliche Emissionsminderungen zu erwarten. »Die Gesamtemissionen von allen Nutzfahrzeugen werden unter der Voraussetzung des prognostizierten Anstiegs der Fahrleistung jedoch weiter zunehmen, so daß lokal kritische Immissionskonzentrationen auftreten können.«³⁾

Der Länderausschuß für Immissionsschutz kommt in seiner Studie für die Umweltministerkonferenz über das »Krebsrisiko durch Luftverunreinigungen«⁴⁾ zu dem Ergebnis, daß das Krebsrisiko in den Ballungsgebieten etwa um einen Faktor 5 größer ist als das in ländlichen Räumen. Der Zusammenhang zwischen kraftfahrzeugbedingter Luftbelastung und Atemweg Erkrankungen so-

wie allergischen Reaktionen und das kanzerogene Risiko einiger Schadstoffkomponenten ist mittlerweile unstrittig.

Zur Abwendung gesundheitlicher Gefahrensituationen läßt das Bundes-Immissionsschutzgesetz (§ 40) die Anordnung von Verkehrseinschränkungen bei Smog-Perioden und bei bestimmten Straßen mit dauerhaft hoher Schadstoffbelastung zu. Auch Dresden und das gesamte Elbtal gehören wegen des insgesamt hohen Ausstoßes an Luftschadstoffen durch Anlagen der Energie- und Wärmeerzeugung, des Gewerbes und des Verkehrs zu den Gebieten, in denen es bei austauscharmen Wetterlagen zu kritischen Konzentrationen kommen kann, so daß in der Smog-Verordnung des Freistaates Sachsen vom 26. Januar 1993 auch für die Stadt Dresden ein Verkehrssperrbezirk festgeschrieben werden mußte.⁵⁾

An wichtigen Straßen des bestehenden Hauptnetzes wurden im Sommer 1992 stichprobenartige Messungen durchgeführt. Dabei traten bei den Stoffen Benzol und Dieselruß zeitweise Konzentrationen auf, die darauf hinweisen, daß bereits beim bestehenden Verkehrsaufkommen örtlich Maßnahmen zur Verminderung oder zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Luftbelastungen zu prüfen sind.

Im Vorentwurf des Flächennutzungsplanes (Beiplan Umwelt Nr. 2) ist die gesamtstädtische Immissionsbelastung in einem 2x2-km-Raster dargestellt, Ergebnisse des Anteils verkehrsbedingter Immissionsbelastung für die Stadt insgesamt liegen noch nicht vor. Ein Überblick über die auf den Straßen verursachten Emissionen wurde ausgehend vom Stand der Verkehrsbelegung im Jahr 1990 rechnerisch ermittelt. Die Darstellung für die Stickoxide erlaubt zumindest einen Vergleich zwischen den Straßenabschnitten.

2.2.2 Lärm

Der Straßenverkehr ist in der Stadt Dresden die bedeutendste Lärmquelle und verursacht Tag und Nacht einen überall wahrnehmbaren Hintergrundpegel.

Während die Belastungen für die Anwohner des Streckennetzes der Straßenbahn mit der planmäßigen Rekonstruktion der Gleisanlagen und der Aussonderung der bzgl. ihrer Geräuschentwicklung ungünstigen TATRA-Trieb- und -Beiwagen und dem Einsatz von modernen Stadtbahnwagen, beginnend ab ca. 1995, kurz- und mittelfristig deutlich zurückgehen werden, wird sich die Belastung durch den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr durch das stark steigende Verkehrsaufkommen weiter erhöhen. Besonders ungünstig wirkt sich dabei aus, daß wesentliche Teile des Straßenhauptnetzes und ganze Stadtteile auch im Nebennetz mit stark lärmabstrahlenden Pflasterdecken versehen sind.

Bereits beim Stand von 1990 ergeben sich für ein Drittel des Straßenhauptnetzes rechnerisch ermittelte Emissionspegel, die auf einen Lärmsanierungsbedarf für die angrenzende Wohnbebauung schließen lassen. Stellt man den im wesentlichen von Menge und Zusammensetzung der Verkehrsbelegung und der Art der Straßenoberfläche abhängigen Emissionspegel der charakteristischen Nutzung der angrenzenden Bebauung gegenüber, werden die bestehenden Konflikte zwischen dem Verkehr und den städtischen Daseinsfunktionen »Wohnen« und »Erholen« aber auch »Arbeiten« darstellbar. Ausgangspunkt für die Bewertungsskala stellt der jeweilige für den Neubau und die wesentliche bauliche Änderung von Straßen gültige Nachtgrenzwert für den mittleren Schalldruckpegel dar. Eine Unterschreitung wird mit einer geringen Belastung gleichgesetzt. Andererseits muß bei Dauerbelastungen ab 65 dB(A) mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen gerechnet werden, so daß Überschreitungen dieses Wertes als besonders kritisch einzustufen sind. Grünflächen sind für die menschliche Erholung stark beeinträchtigt, wenn die Verlärmung einen Pegel von 55 dB(A) übersteigt. Dies trifft beispielsweise für den Großen Garten auf einen ca. 180 m breiten Streifen entlang der Stübelallee zu.

2.3 Öffentlicher Personennahverkehr

2.3.1 Straßenbahn

Die Straßenbahn stellt das Rückgrat des ÖPNV in der Landeshauptstadt Dresden dar. Sie erschließt die Stadt in ihren Hauptrelationen und ist im Vergleich zu anderen deutschen Großstädten durch ein nahezu flächendeckendes Netz gekennzeichnet. Dies ist für Deutschland beispielhaft und als unbedingt erhaltens- sowie ausbaufähig charakterisiert.

Gegenwärtig besitzt das 132 km lange; linienmäßig befahrene Streckennetz nur auf 27 % aller Strecken einen separaten Bahnkörper, im Stadtgebiet selbst bei 117 km Streckennetz nur ca. 22 %. Als positiver Umstand ist dabei der überwiegend eigene Bahnkörper im Stadtzentrum zu bewerten. Für eine Stadt wie Dresden ist aber dieser geringe Grad an Unabhängigkeit vom allgemeinen Straßenverkehr wesentlich zu klein.

Auf einer Länge von etwa 50 km muß der Kfz-Verkehr den Gleisbereich mitbenutzen und behindert dadurch die Straßenbahn, da keine ausreichend breite Fahrspur neben dem Gleis vorhanden ist. Das gilt besonders für Zulaufstrecken zu den Knotenpunkten, wo auf den Gleisen stehende Linksabbieger Ursache ständig zunehmender Fahrplandeformationen sind. Dies zwingt unter anderem gegenwärtig zum Einsatz von sieben »Stauzügen«, nur um

die Abfahrtspünktlichkeit an den Endpunkten zu gewährleisten.

Große Probleme stellen derzeit die drastisch sinkenden Betriebsbeihilfen (Betriebskostenzuschüsse des Landes), der Verteilungsschlüssel der Investbeihilfen zwischen alten und neuen Bundesländern sowie die begrenzten Möglichkeiten der Landeshauptstadt für die finanzielle Sicherstellung des ÖPNV bei steigenden Personalkosten dar. Dies zwang 1992 zu der unpopulären Maßnahme der Liniennetzumstellung und Fahrplanreduzierung.

Eine deutliche Verbesserung wurde jedoch bei den Taktzeiten der Straßenbahn erreicht. Lag der Grundtakt der Straßenbahn im Jahre 1989 noch bei 15 min, so konnte dieser mittlerweile auf 10 min reduziert werden.

Der Fahrzeugpark der Straßenbahn ist trotz der Zuführung der TATRA-Fahrzeuge in den siebziger Jahren – deren technisches Konzept bereits damals moralisch veraltet war – heute überaltert. Neben Bemühungen um Neubeschaffung von Fahrzeugen in Niederflurqualität (zur Zeit laufen Ausschreibungen dazu bei den Dresdner Verkehrsbetrieben) sind Modernisierungen des Teils der vorhandenen TATRA-Fahrzeuge erforderlich, die mindestens noch acht Jahre in Betrieb sind. Dies muß u. a. aus Gründen einer effizienten Wartung und Instandhaltung geschehen und trägt zu einer entscheidenden Senkung der Betriebskosten bei. Dabei ist außerdem der erhebliche Instandhaltungsstau durch eine völlig ineffiziente Instandhaltungswirtschaft zu DDR-Zeiten abzubauen.

Der derzeitige Zwang zur Abstellung und Wartung auf vielen kleineren alten Straßenbahnhöfen ist völlig unbefriedigend. Insbesondere wirkt sich das Fehlen eines modernen, leistungsfähigen Betriebshofes im Dresdner Osten nachhaltig negativ aus, während der neue Betriebshof Gorbitz etwa ab 1995 die Situation im Westteil der Stadt verbessern wird.

2.3.2 Bus

Das 197 km lange Busnetz der Dresdner Verkehrsbetriebe ist im wesentlichen durch eine Zubringer- und Verteilerfunktion für Straßenbahn und S-Bahn im Stadt- und Stadtrandgebiet gekennzeichnet. Darüber hinaus werden auf einzelnen tangentialen Linien (61, 72, 75, 76, 85, 93) im Dresdner Osten und Südosten als Haupterschließungsträger starke Fahrgastströme bewältigt.

Die Verbindung mit der Region wird vor allem durch die Regionalbuslinien der Unternehmen

- Oberelbische Verkehrsgesellschaft Pirna – Sebnitz (OVPS)
- Verkehrsgesellschaft Meißen (VGM)

- Nahverkehr Großenhain (NVG)
- Personenverkehrsgesellschaft Riesa (PNV)
- und insbesondere Regionalverkehr Dresden (RVD) hergestellt.

Dabei verkehren die Regionalbuslinien innerhalb der Stadt in den meisten Fällen parallel zu DVB-Linien, in einigen wenigen Fällen übernehmen Busse der RVD allein die Erschließung (Plauenscher Grund, Fischhausstraße). Der besondere Tarif des Regionalverkehrs wird insbesondere dort spürbar.

Durch die rasche individuelle Motorisierung ist der Bus zunehmenden Behinderungen ausgesetzt. Busspuren sind nur in geringer Zahl vorhanden. LZA-Beeinflussungen vom Bus aus können derzeit noch nicht vorgenommen werden, jedoch laufen Projekte zu deren Vorbereitung.

Auch der Bereich »Bus« der DVB ist heute noch von einem erheblichen Mangel an Abstellkapazität betroffen. Mit der Möglichkeit der Schaffung eines Betriebshofes Gruna hat sich die Problematik des Abstelldefizits verringert, wenn auch noch nicht zur Zufriedenheit gelöst.

Gleichfalls sind Ersatzinvestitionen für die in Betrieb befindlichen IKARUS-Busse unbedingt erforderlich.

2.3.3 S-Bahn

Die Stadt- und Vorortbahn bzw. S-Bahn übernimmt vor allem die regionalen Verbindungen in den Hauptsiedlungsachsen des Ballungsraumes sowie die Verknüpfungen zu hochwertigen Ausflugs- und Erholungsgebieten (z. B. Tharandter Wald, Meißen, Sächsische Schweiz).

Dabei fahren die Stadt- und Vorortbahnzüge im Gemeinschaftsbetrieb mit den Fernzügen und sind dadurch insbesondere auf dem Abschnitt Radebeul–Dresden Hbf Behinderungen durch den Vorrang des Fernverkehrs ausgesetzt. Die maximale Streckendurchlaufzeit ist auf dieser Strecke im wesentlichen erreicht. Durch den fast ausschließlichen Einsatz von Wagenzügen aus Doppelstock-Einzelwagen konnte auf den Strecken Schöna–Meißen und Dresden–Tharandt (–Freiberg) ein deutlicher Attraktivitätszuwachs erzielt werden. Dazu hat nicht zuletzt auch die Aufnahme des durchgehenden 30-min-Taktes, im Berufsverkehr in einigen Relationen verdichtet auf teilweise 15 min, beigetragen.

Seit Beginn des Jahresfahrplanes 92/93 fahren diese Züge zwischen Schöna und Meißen als S-Bahn-Züge unter der Linienbezeichnung S1 sowie zwischen Dresden Hbf und Tharandt unter der Linienbezeichnung S5.

Der wenig ansehnliche äußere Zustand der Stationen, fehlende zweite Zu- und Abgänge und ihr Umfeld stellen neben und vor neuen Stationen, Streckenabschnitten und Taktzeitveränderungen wesentliche Attraktivitätspotentiale dar.

2.4 Individueller Personennahverkehr

2.4.1 Fußgänger- und Versehrtenverkehr

Fußgänger sind die größte Gruppe der Verkehrsteilnehmer im Stadtverkehr. Etwa ein Drittel aller Wege bzw. Ortsveränderungen in Deutschland, wobei dabei Fußwege unter fünf Minuten (z. B. zu Haltestellen des ÖPNV) noch nicht eingerechnet sind, erfolgen zu Fuß. Während im allgemeinen Stadtverkehr von 3 Ortsveränderungen eine zu Fuß erfolgt, liegt der Fußweganteil in Stadt- und Stadtteilzentren bei bis zu 75 %.

In Dresden liegt der Anteil fußläufig zurückgelegter Wege an allen Ortsveränderungen bei 36 % (Tabelle 4) und damit höher als im Bundesdurchschnitt.

	1987	1991	
		Tagesverkehr	Berufsverkehr
zu Fuß	33	36	13
Fahrrad	7	6	6
MIV	26	36	51
ÖPNV	34	22	30

Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl Dresdner Bürger (SrV, in %)

Der durchschnittliche Aktionsradius der Fußgänger in Dresden beträgt ca. 1,5 km. Dresdner Bürger waren 1991 durchschnittlich 13 Minuten pro Fußweg (> 5 Minuten) unterwegs.

Zu Fuß gehen ist neben Radfahren die umweltverträglichste Fortbewegungsart, die von allen Altersgruppen einschließlich von Behinderten genutzt wird.

Der Gruppe der Fußgänger gehören die schwächsten und empfindlichsten Verkehrsteilnehmer an: ältere Menschen, Kinder, Behinderte. Zu wenig wird jedoch reflektiert, daß jeder Mensch in bestimmten Lebensstufen (Kindheit, Alter) ausschließlich und bei Nutzung anderer Verkehrsmittel (Zu- und Abgänge, Zwischenwege) auch Fußgänger ist.

Für etwa ein Drittel der Dresdner, das sind ca. 160 000 Menschen, ist außerdem Zufußgehen die Hauptbewegungsform im Stadtverkehr.

Da durch den wachsenden motorisierten Individualverkehr immer mehr Stadtfläche genutzt wird, gelangen Fußgänger in größere Nachteile, zumal auf diesen Flächen Fußgänger durch das geltende Verkehrsrecht benachteiligt werden. Dabei ist für eine große Mehrheit der Fußgänger – Kinder, alte und behinderte Menschen – Gehen im öffentlichen Stadtraum problematischer und auch unattraktiver geworden: »Zu kurze Grünzeiten an Ampeln,

Verbreiterung von Fahrbahnen auf Kosten der Bürgersteige, Verlegung des Fahrrad- und Mofaverkehrs auf die Gehwege, Zwangs-Umwege, Zwangs-Kanalisation durch Tunnel oder über Brücken, Autos auch auf Gehwegen, starker Kraftfahrzeuglärm, hohe Luftverschmutzung und vor allem die begründete Angst vor Verkehrsunfällen sind nur einige Probleme, die die Lust am Zufußgehen einschränken.^{«6»} Dazu kommen die Such- und Schleichverkehre in Wohnbereichen.

Dresden weist im Vergleich zu Städten aus den alten Bundesländern teilweise gute Fußgängerverkehrsbedingungen auf. Die Hauptverkehrsstraßen sind bis auf wenige Ausnahmen mit Gehbahnen versehen. Die Stadt zeichnet sich durch einen relativ hohen Anteil straßenbegleitenden Grüns bzw. Grünzonen aus.

Bisher wurden zwei große Fußgängerbereiche geschaffen:

1. Prager Straße zwischen Hauptbahnhof und Dr.-Külz-Ring,
2. Hauptstraße zwischen Große Meißner Straße und Albertplatz.

Beide Bereiche liegen im städtischen Kernbereich und weisen hohe Belegungen aus. So sind im Zuge der Prager Straße vormittags ca. 1 000 Personen/h in Richtung Hauptbahnhof und 3 800 Personen/h in Richtung Altstadt und nachmittags in diesen Relationen 3 300 Personen/h bzw. 2 500 Personen/h gezählt worden.

Weitere, kleinere Fußgängerzonen sind im Bereich innerhalb der alten Wallanlagen entstanden (z.B. Webergasse, Weiße Gasse).

Sowohl die genannten Fußgängerbereiche als auch die vorhandenen Querungserleichterungen sind jedoch aus verkehrlicher und stadtgestalterischer Sicht keinesfalls ausreichend. Dies wird auch von der Dresdner Bevölkerung so reflektiert. Die hohen Kfz-Belastungen im Stadtgebiet führen zur zunehmenden Verunsicherung der Fußgänger, zu steigenden Unfällen mit Fußgängern und zu Verlusten an Erlebniswert des Stadtraumes.

Eine Untersuchung zur Gestaltung des Innenstadtverkehrs zeigte deutlich den Wunsch vieler Bürger nach neuen, weiteren Fußgängerbereichen mit niveauvoller Begrünung, anspruchsvollen Geschäften, Straßencafés und Bänken bzw. Sitzgelegenheiten. Bemängelt wurden Unebenheiten auf bestehenden Gehwegen, Behinderungen durch parkende Kfz sowie die Straßenbeleuchtung.

Von den beiden innerstädtischen Fußgängertunneln am Pirnaischen Platz sowie am Neustädter Markt hat nur letztgenannter Rampen für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen sowie Fahrräder. Von beiden Fußgängertunneln gehen im Zusammenhang mit den darauf liegenden querungsfreien Verkehrsstraßen Barrierewirkungen aus, die sich äußerst negativ auf Flüssigkeit, Direktheit und Qua-

lität der Wegeverbindungen auswirken. Der Fußgängertunnel am Pirnaischen Platz – in abgeschwächter Form gilt dies auch für die weiteren Fußgängertunnel in Dresden – stellt sich der Bevölkerung oftmals als »Angstraum« dar (psychologische Barriere sowie Konzentrationspunkt von verschiedenen Formen der Kriminalität, da keine soziale Kontrolle durch weitere Nutzung im Tunnel vorhanden ist) und wird besonders in den Abend- und Nachtstunden eher gemieden.

Durch Unter- und Überführungen entstehen für einige Bevölkerungsgruppen Benachteiligungen. Sie können diese Bereiche und somit bestimmte Fußgängerverbindungen nicht nutzen (Tabuzonen z. B. für Rollstuhlfahrer).

Die gegenwärtigen Realitäten in Dresden zeigen, daß die städtische Umwelt im weiteren so zu gestalten ist, daß Behinderte gleichberechtigt und ohne fremde Hilfe am Stadtverkehr teilnehmen können. Verkehrskonzeptionelle, -organisatorische und -bauliche Maßnahmen sind daher stets unter Berücksichtigung der speziellen Behinderungsformen (Sehbehinderung, Gehörschädigung, Gehbehinderung, Rollstuhlfahrer) zu betreiben. Dies ist um so wichtiger, als es in Dresden gegenwärtig rund 70 000 Körperbehinderte (14 % der Bevölkerung), davon ca. 1 225 Rollstuhlfahrer und 1 100 Sehbehinderte/Blinde gibt.

Die mit uns lebenden behinderten Menschen müssen sich täglich mit einer Vielzahl von Hindernissen und Problemen in der von gesunden Menschen gestalteten Umwelt auseinandersetzen. Ihre Integration in die Gesellschaft kann nur umgesetzt werden, wenn diese Umwelt behindertengerecht gestaltet und alles vermieden bzw. beseitigt wird, was dieser Bevölkerungsgruppe unüberwindliche Schwierigkeiten bereitet. Dabei ist nicht selten das Ausgeschlossensein für Behinderte schlimmer als die Behinderung selbst.

Mangelhaft ausgestattet ist die Stadt bisher besonders mit behindertengerechten Verkehrsanlagen (abgesenkte Borde) sowie mit behindertengerechten öffentlichen Verkehrsmitteln und insbesondere den notwendigen Einrichtungen für Blinde und Sehbehinderte. Im wesentlichen wurden in den letzten Jahren für Rollstuhlfahrer ein barrierefreier Weg vom Fußgängerbereich Prager Straße zum Albertplatz sowie große Abschnitte der Kesselsdorfer Straße, Nürnberger und Oschatzer Straße für Schwerstgebehinderte geschaffen. Von den rund 6 000 benötigten Bordabsenkungen in den geplanten barrierefreien Zonen und Wegen sind bisher ca. 2 000, davon 1 000 seit 1990, realisiert worden. Von den rund 100 vorhandenen Lichtzeichenanlagen sind nur 7 teilweise mit Signalton ausgerüstet.

2.4.2 Fahrradverkehr

Das Radfahren als die energiegunstige, umweltfreundliche und gesundheitsfordernde Fortbewegungsart ist ein bisher zu wenig beachteter Bestandteil des Strafenverkehrs in Dresden. Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtfahrtenaufkommen der Stadt liegt bei etwa 10 %; zu ca. 6 % sind Radfahrer an samtlichen Ortsveranderungen beteiligt (Tabelle 4). 1987 betrug der Radfahreranteil an allen Ortsveranderungen noch 7 %.

Dem Radverkehr stehen in Dresden zur Zeit etwa 70 km nutzungsfahige eigene, zum ubwiegenden Teil beidseitig der Strafen angeordnete Radverkehrsanlagen, dazu ca. 68 km kombinierte Radverkehrsanlagen und ca. 4 km Radstreifen zur Verfugung. Des weiteren wurden etwa 25 km im Radverkehrsnetz integrierte Nebennetzstraen instand gesetzt.

13 Zugangsstellen des offentlichen Personennahverkehrs (8 Stadt-Vorort-Bahn-Stationen und 5 Strafenbahnhaltestellen) sind mit Abstellmoglichkeiten fur Fahrrader ausgestattet, die ubwiegend nicht uberdacht und bewacht sind. Im Stadtgebiet sind Fahrradabstellanlagen der unterschiedlichsten Bauart vorhanden.

Probleme des Radverkehrs in Dresden sind insbesondere:

- kein durchgangig befahbares Radverkehrsnetz
- verkehrsunsichere Fuhung des Radverkehrs an Knotenpunkten
- parkende Kfz an Radverkehrstrassen
- eine zu geringe Anzahl von fur den Radverkehr freigegebenen Hauptwegen in Parkanlagen sowie Verkehrsgegenrichtungen von Einbahnstraen
- keine Freigabe der Durchfahrt von Sackgassen fur den Radverkehr

2.4.3 Motorisierter Individualverkehr

Das Strafennetz Dresdens ist durch ein System historisch entstandener Radialstraen mit uberregionaler Bedeutung gepragt, das durch Querverbindungen – jedoch ohne Umkehrfunktion – vervollstandigt wird. Die Radialstraen des 1058 km langen Gesamtnetzes treffen auf einen Stadtring (sogenannter 26er Ring), der den inneren Stadtbereich umschlieft.

Andere wichtige Straenzuge sind:

- die Sudwesttangente (Dohnaer Strae – Zellescher Weg – Nurnberger Strae – Nossener Bruecke – Emmerich-Ambroef-Ufer – Washingtonstrae),
- die Nord-Sud-Verbindung (Innsbrucker Strae – Bergstrae – Fritz-Loffler-Strae – St.-Petersburger Strae – Carolabruecke – Albertstrae – Konigsbrucker Strae – Konigsbrucker Landstrae),

- der Autobahnzubringer Nord (Hansastrae – Radeburger Strae) sowie
- die Autobahn BAB A 4.

Ein Grofteil des uberregionalen Durchgangsverkehrs in Nord-Sud-Richtung liegt auf diesen Streckenabschnitten. Dabei ist zu beachten, daB diesen Durchgangsverkehrsstromen in der angegebenen Relation bisher keine Straentrassen angeboten werden konnen, die das bebaute Stadtgebiet meiden, d. h. Umkehrungsstraen fehlen. Die Nord-Sud-Transitwege fuhren deshalb zwangslaufig durch das Dresdner Stadtgebiet, zum grofen Teil sogar durch die Innenstadt.

Fur die Bewaltigung des durch die rasche Motorisierung stark angewachsenen Verkehrsaufkommens sind der Straenzustand, die Netzbelegung und die Signalsteuerung von wesentlicher Bedeutung. Die Analyse des Ausbaustandes der Hauptnetzstraen im Stadtgebiet ergibt folgendes Bild (Informationsstand: 1992):

zwei oder mehrspurige Richtungsfahrbahnen mit standardgerechtem Ausbau	ca. 10 %
eingengegte Fahrbahn neben Gleisbereich	ca. 35 %
vierspurige Straen mit Strafenbahngleis im Querschnitt sowie zweispurige Straen	ca. 55 %

Der Befahrbarkeitszustand des Strafennetzes ist ebenfalls in keiner Weise zufriedenstellend. Fur das Hauptverkehrsstraenenetz (Gesamtlange ca. 250 km) ergibt sich folgende Einschatzung:

I	funktionsgerecht	9 %
II	kleine Schaden	42 %
III	schwere Schaden	44 %
IV	schwerste Schaden	5 %

Zustandsnote Straen

Fur die rund 400 Dresdner Brucken ergibt sich:

Bewertung	Anzahl	Verkehrsflache
funktionsgerecht	27 %	8 %
kleine Schaden	51 %	64 %
eingeschränkte Tragfahigkeit/-Sicherheit	15 %	11 %
teilzerstort	7 %	17 %

Tabelle 5: Zustandsbewertung Brucken

Es besteht folgender Handlungsbedarf an Großbrücken:

- Verstärkungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der erforderlichen Tragfähigkeit bzw. Verkehrs- und Betriebssicherheit; kurzfristig an der Marienbrücke, Kaditzer Elbbrücke und Nossener Brücke (Stahlbrücke über Deutsche Bahn AG)
- Verstärkungsmaßnahmen zur Erhöhung der Tragfähigkeit; mittelfristig an der Loschwitzer-Blasewitzer Brücke
- grundlegende Dichtungserneuerung; kurzfristig an der Brücke Budapester Straße; mittelfristig an der Albertbrücke und der Augustusbrücke
- Ersatzneubauten für die Waltherstraßenbrücke und Schlachthofbrücke

Der außerordentlich schlechte Zustand der Dresdner Verkehrsinfrastruktur, darunter des Straßennetzes, ist vor allem auf das drastische Sinken der Investitionssummen für verkehrsbauliche Maßnahmen innerhalb der letzten 20 Jahre bis 1989 zurückzuführen.

2.4.4 Ruhender Verkehr

Die Motorisierungsentwicklung, insbesondere der stark wachsende private Pkw-Besitz, führt zu einem ständig steigenden Bedarf an Anlagen für den ruhenden Verkehr. In weiten Teilen des Stadtgebietes treten Parkprobleme auf.

Die in den jeweiligen Spitzenzeiten voll ausgelasteten Parkplätze verursachen im Stadtzentrum und anderen zentralen Bereichen – aber auch in Wohngebieten, an Arbeitsstätten und in Erholungsgebieten – eine sprunghafte Zunahme der Verstöße gegen Park- bzw. Halteverbote und ein Abstellen der Fahrzeuge auf nicht dafür vorgesehenen Flächen.

Im Wohngebiet Prohlis steht beispielsweise ein Bedarf von 9 260 Stellplätzen (Berechnungsgrundlage: ein Stellplatz je Wohnung) einem Bestand von nur 4 220 Stellplätzen gegenüber. Im Rahmen einer Konzeption zur Aufwertung des Neubaugebietes ist unter Beachtung der zur Verfügung stehenden Flächen ermittelt worden, daß zur Abdeckung des Stellplatzbedarfs über 3 000 Stellplätze in Hoch- und Tiefgaragen auszuweisen sind.

Im Stadtzentrum (innerhalb des 26er Ringes) stehen 14 700 Stellplätze zur Verfügung. Eine Deckung des steigenden Bedarfs kann in vielen Bereichen nicht mehr gewährleistet werden.

Zur Bevorrechtigung des Parkens der Bewohner-Kfz wird gegenwärtig in drei Bereichen das Anwohnerparken versuchsweise eingeführt.

Um dem kurzzeitigen Einkaufs- und Besucherverkehr Stellplätze zur Verfügung zu stellen, sind zur Zeit 3 060 gebührenpflichtige Stellplätze ausgewiesen. Die Parkge-

bühr ist territorial und zeitlich gestaffelt. Sie beträgt während der Geschäftszeit im Stadtkern 2 DM/h und im übrigen Stadtzentrum 1 DM/h.

Die unzureichenden Kontrollmaßnahmen bedingt durch mangelnde Personalausstattung führen aber dazu, daß trotz freier Stellplätze auf gebührenpflichtigen Parkplätzen die Kfz in Halte- bzw. Parkverboten abgestellt werden.

Für die Abstellung von Reisebussen sind zur Zeit Parkplätze am Terrassenufer und an der Ammonstraße für insgesamt 90 Busse vorhanden.

Die Stadt Dresden verfügt über keinerlei Parkleitsystem, was im Ergebnis zu Parksuchverkehr führt.

3 Ziele und Prioritäten der Verkehrspolitik Dresdens

Die **Ziele der Dresdner Verkehrspolitik** stehen unter dem Leitmotiv: »Mobilität sichern – Wirtschaft fördern – Umweltschutz stärken« und beinhalten im einzelnen:

1. Herausbildung eines sozialverträglichen Stadtverkehrs, d.h. im Mittelpunkt der Dresdner Verkehrspolitik stehen die Bürgerinnen und Bürger mit ihren Ansprüchen

- an ein funktionierendes Stadtgefüge,
- an Verkehrssicherheit,
- an die weitestgehende Gewährleistung der Mobilität für alle Bevölkerungsschichten unabhängig von der sozialen Stellung oder der Verfügbarkeit an individuellen Kraftfahrzeugen und
- an die Wirtschaftsförderung.

2. Herausbildung eines umweltverträglichen Stadtverkehrs, d.h. die Verkehrsmengen und -anlagen dürfen Mensch, Natur und historische Bausubstanz nicht unzumutbar beeinträchtigen oder gar gefährden.

3. Herausbildung eines ortsverträglichen Stadtverkehrs, d.h. daß der Aufnahmefähigkeit der Stadt hinsichtlich des motorisierten Verkehrs Grenzen gesetzt sind und sich der Ausbau des Straßennetzes und der Parkplatzkapazitäten an diesen Grenzen orientieren muß.

Resultierend aus diesen Zielen in den Rahmenbedingungen der Dresdner Stadtstruktur, der sich abzeichnenden Entwicklung Dresdens sowie dem Anspruch hoher Umweltverträglichkeit ergeben sich folgende **Anforderungen an die Verkehrsentwicklung**.

1. Die Landeshauptstadt Dresden muß sich als Quelle, Ziel und Kreuzungspunkt internationaler Verkehrsströme in die Entwicklung des EG-Binnenverkehrssystems unter dem Aspekt der Gleichrangigkeit von Ökologie und Ökonomie einfügen und zur Überwindung der europäischen Ost-West-Teilung beitragen.
2. Der motorisierte Durchgangsverkehr ist weitestgehend von der Stadt fernzuhalten.
3. Der Dresdner Stadtverkehr darf nicht isoliert betrachtet und entwickelt werden, sondern muß sich ergänzend in die verkehrliche Erschließung der Region einfügen.
4. Der Dresdner Stadtverkehr muß die Verknüpfung und Sicherung der für die Stadt lebenswichtigen Funktionen (Wohnen, Arbeiten, Versorgen, Bilden, Erholen) in notwendigem Maße gewährleisten.
5. Der Dresdner Stadtverkehr muß den wirtschaftlichen Aufschwung des Ballungsraumes absichern und unterstützen. Wirtschaftsverkehr ist kein Selbstzweck, son-

dern eine Voraussetzung für den Wohlstand einer Region und ihrer Einbindung in die internationale und supranationale Wirtschaft.

6. Der Dresdner Stadtverkehr muß der Bevölkerung im Rahmen der Ziele eines orts-, umwelt- und sozialverträglichen Stadtverkehrs unbedingt die notwendige individuelle Mobilität ermöglichen und zur Daseinsvorsorge beitragen.
7. Der Dresdner Stadtverkehr muß sich in die historisch gewachsene sowie neu entstehende Stadtstruktur einpassen, wobei er selbst strukturbildend beteiligt ist und seinen Beitrag zur Lebensqualität der Stadt leisten muß.
8. Der Dresdner Stadtverkehr muß auf die Wahrung und Ausprägung der städtischen und städtebaulichen Identität, besonders der des Stadtzentrums und der Stadtteilzentren, bedacht sein.
9. Der Dresdner Stadtverkehr muß sich in die naturräumlichen und historischen Besonderheiten des Dresdner Umlandes einpassen und die Stadt an das Umland anbinden.

Darauf aufbauend orientieren sich die **Prioritäten der Verkehrspolitik**

im **Personenverkehr** auf

1. die Förderung und qualitative Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs als wichtigste Säule des Umweltverbundes; dabei ist durch die Verbesserung von Lage und Ausgestaltung der Umsteigestellen der Übergang zwischen den Verkehrsträgern Straße/Straßenbahn/Stadtbahn/S-Bahn/DB/ Fahren zu fördern;
2. die Förderung der Attraktivität und des Erlebniswertes des Fußgänger- und Fahrradverkehrs als den beiden weiteren Säulen des Umweltverbundes;
3. die Erleichterung der Verkehrsteilnahme von Behinderten;
4. die Beschränkung des Gebrauches von Personenkraftwagen auf ein ökologisch vertretbares und stadtverträgliches Maß;
5. die Durchsetzung einer hohen Verkehrssicherheit;
6. die Verbesserung des Erlebniswertes städtischer Platz- und Straßenräume;
7. die Verbesserung des Wohnumfeldes durch verkehrsberuhigende und verkehrsvermeidende Maßnahmen;

im **Wirtschaftsverkehr** auf

1. die Förderung umweltverträglicher Transportträger (Eisenbahn, Binnenschiff);
2. die Verbesserung der überregionalen Erreichbarkeit der Landeshauptstadt, vorrangig von Westen und Südwesten;
3. den Ausbau der Verkehrsnetze in den europäischen Osten und Südosten;
4. die Förderung der Kooperation der Verkehrsträger des Wirtschaftsverkehrs, vor allem bezogen auf den innerstädtischen und regionalen Wirtschaftsverkehr;
5. die Sanierung und Sicherung der notwendigen Infrastruktur für den straßengebundenen Wirtschaftsverkehr.

Verkehrsbezogen heißt dies:

1. Schiene

Aufgrund der weitgehenden Aufhebung regional abgrenzbarer Märkte und der weltweiten Ausdehnung der betrieblichen Absatz- und Beschaffungsmärkte ebenso wie der Internationalisierung der Produktion erhält die Fernerreichbarkeit von Regionen zunehmende Bedeutung. Erstrebenswert ist, daß der Schienenverkehr die Fernverkehrsgüterverbindung wieder weitestgehend übernimmt. Die Landeshauptstadt Dresden wird überregional daraufhin einwirken. Die Landeshauptstadt wird weiterhin durch städtebauliche Maßnahmen darauf hinwirken, daß attraktive Umschlagstellen für den Gütertransport und Umsteigstellen für den Personenverkehr zum Übergang zwischen Straße und Schiene geschaffen werden.

2. Straße

Im Hinblick auf die wachsende Belastung der Umwelt durch den Schwertransport per LKW ergibt sich das Ziel, u. a. durch strukturbildende Maßnahmen den straßengebundenen Güterverkehr zu reduzieren. Dabei ist ein ausgewogenes Verhältnis zu finden, einerseits zwischen einem reinen straßengebundenen Güterverkehr und andererseits einer Verlagerung auf die Schiene mit vor- und nachgelagertem straßengebundenen Lieferverkehr (kooperative Koexistenz).

Darin eingeschlossen ist, den unvermeidbaren LKW-gebundenen Wirtschafts-Durchgangsverkehr aus dem Stadtgebiet Dresdens, insbesondere aber aus dem Stadtzentrum (z. B. durch die Neuorientierung der Bundesstraßen), den Stadtteilzentren und Wohngebieten herauszunehmen.

3. Güterverkehrszentrum

Die Verbesserung der Schnittstelle zwischen Güterfern- und Güternahverkehr soll durch den Bau und Betrieb eines Güterverkehrszentrums im Raum Dresden erfolgen. Damit sollen

- eine Reduzierung der negativen Auswirkungen des Güterverkehrs sowie
- eine effizientere Gestaltung der Güterverkehrsabwicklung erreicht werden,
- Verkehrsströme auf leistungsfähige, weniger sensible Verkehrswege gelenkt,
- geeignete Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -beschleunigung ergriffen,
- Rück-, Um- und Neubaumaßnahmen der Straßeninfrastruktur besser geplant und
- die innerstädtischen Straßen unter Berücksichtigung des Güterverkehrs hierarchisch strukturiert und so Schwerverkehrs- und Gefahrgutleitwege sowie verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen werden können.

Nach den bisher im Auftrag des Bundesministers für Verkehr durchgeführten Untersuchungen ergeben sich für die Stadt Dresden folgende aus funktionaler und stadtgestalterischer Sicht akzeptable Standorte für Teilfunktionen eines Güterverkehrszentrums:

- Dresden-Friedrichstadt
- Dresden-Großluga
- Dresden-Rähnitz

Maßgebend für den Standort sind günstige Entfernungen und Erschließbarkeit sowie die Lage innerhalb des Tarifgebietes Dresden und die Integrationsmöglichkeit relativ vieler Transportträger.

4. Wasser

Der Dresdner Elbhafen ist als Wirtschaftshafen unverzichtbar. Unter der Berücksichtigung der qualitativen und quantitativen Entwicklung des Transportbedarfes ist der umwelt- und kostengünstige Transport insbesondere von Massengütern durch die Binnenschifffahrt zu fördern. Darin eingeschlossen ist die zweckmäßige Einbindung des Dresdner Binnenhafens in den Seehafen-Hinterlandverkehr und das europäische Wasserstraßennetz, jedoch nicht die Vollkanalisierung der Elbe. Die Entwicklungschancen liegen in dem Einsatz von Binnenschiffen mit geringer Tauchtiefe, der teilweisen Vertiefung der Fahrtrinne sowie der Verbesserung der Umschlagtechnologie im Dresdner Hafen (einschließlich Sanierung der Kaimauern), auch im Hinblick auf Funktionen eines Güterverkehrszentrums.

5. Luft

Der Ausbau des Dresdner Flughafens als Regionalflughafen ist von hohem wirtschaftlichen Interesse. Dabei sind die Umweltbeeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und verbleibende im Zusammenhang mit der konkreten Entwicklung des Flughafens (Ausbaunotwendigkeit von Terminal und Verlängerung der Start-/Landebahn), der Entwicklung des städtebaulichen Umfeldes (Hellerau, Rähnitz) sowie den aus verkehrsprognostischen Untersuchungen resultierenden Festlegungen der Lärmschutzzonen zu lösen.

4 20 Leitsätze für die Entwicklung des Dresdner Verkehrssystems

1. Verkehrsplanung ist ein Bestandteil der Stadtentwicklungsplanung und muß im Zusammenhang mit den Zielsetzungen anderer Entwicklungsplanungen betrachtet werden. Es ist eine **integrierte Raum- und Verkehrsplanung** sowie daraus abgeleitet deren Einbringung in ein integriertes »Rahmenkonzept Stadtentwicklung« anzustreben, die das Ziel hat, so weit wie möglich städtebauliche Entwicklungen an vorhandenen schieneengebundenen Verkehrsmitteln zu konzentrieren bzw. diese in neu geplante Gebiete hineinzuführen.

Dazu sind folgende Grundsätze der Stadtentwicklung zu verfolgen:

- Förderung der Innenentwicklung von Handel, Wohnen und Gewerbe (intensive Flächennutzungsmischung),
- Erneuerung der Verknüpfung von Wohnen und Gewerbe im Bestand,
- Vermeidung von verkehrsintensiven, kundenorientierten Einrichtungen außerhalb der Innenstadt und den Stadtteilzentren,
- Entwicklung von Achsenkonzepten und Stärkung vorhandener Zentrenstrukturen.

Die erfolgreiche Durchsetzung dieser Prämissen trägt zur Reduzierung stadtstrukturell erzeugter Mobilität bei, z. B. zur Substitution nicht notwendigen motorisierten Individualverkehrs durch ÖPNV, Fußwege und Fahrradfahrten.

Eine solche Strategie ist Grundlage für erfolgreiche **Verkehrsvermeidung** und verhindert die Verselbständigung des Verkehrsbereiches.

2. Die **Entwicklung** des Stadtverkehrs ist ein komplexes Anliegen, in das **alle Systemelemente** eingebunden sind. Für die Erfüllung der notwendigen Mobilitätsanforderung stehen verschiedene Verkehrsmittel zur Verfügung, für die eine abgestimmte Stadtverkehrsplanung zu formulieren ist:

- der öffentliche Personennahverkehr mit seinen Verkehrsmitteln und -anlagen,
- der Fußgänger- und Fahrradverkehr mit den dafür erforderlichen Anlagen,
- der Kfz-Verkehr, einschließlich der notwendigen Verkehrsanlagen und -steuerelemente,
- die Anlagen des ruhenden Verkehrs,
- die Verkehrsmittel und -anlagen des Eisenbahn-, Binnenschiffs- und Flugverkehrs.

3. Fördermittel und Mittel des städtischen Haushaltes müssen mit größtmöglicher **Effizienz** unter Berücksichtigung von Betriebs- und Unterhaltungskosten eingesetzt werden. Die Bauvorhaben sind so zu strukturieren, daß Teilmaßnahmen frühzeitig verkehrswirksam

werden und die Funktionssicherheit des Stadtverkehrs gewährleistet bleibt.

Die Rang- und Reihenfolge der aus dem Verkehrskonzept abzuleitenden konkreten Einzelvorhaben wird von

- den verkehrspolitischen Zielsetzungen dieses Konzeptes,
- den finanziellen Rahmenbedingungen,
- den Erfordernissen zur Sicherung des Stadtverkehrs in Anbetracht des hohen Instandhaltungsrückstandes der Verkehrssysteme und -anlagen bestimmt.

4. Zur **Förderung einer gesunden Umwelt** sind in enger Zusammenarbeit, insbesondere mit Städtebau, Umweltschutz und Grünplanung Maßnahmen zur Verminderung der Verkehrslärm- und Abgasbelastung durchzusetzen.

Vordringlich ist der Abbau gesundheitsgefährdender Lärmbelastung mit Mittelungspegeln über 65 dB(A). Vorrangig sind dabei Lärmschutzmaßnahmen für Wohnungen sowie in Aufenthaltsbereichen. Beim Neubau von Verkehrsanlagen sowie längerfristig an bestehenden Anlagen ist zu sichern, daß die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung eingehalten werden. Vorzugsweise und so weit städtebaulich vertretbar, sind aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Im Rahmen des Ausbaues und der Gestaltung von Verkehrsanlagen sind grundsätzlich Maßnahmen zur Begrünung einschließlich straßenbegleitenden Grüns vorzusehen. Trennende Eingriffe in den Landschaftsraum sind möglichst zu vermeiden. Der Flächenverbrauch für Verkehrsanlagen ist möglichst gering zu halten. Weiterhin ist der Energieverbrauch durch Verkehr auf ein notwendiges Maß zu vermindern und den jeweils energiewirksamsten Verkehrsträgern der Vorrang einzuräumen.

Das heißt auch, daß der Energieverbrauch durch Verkehr auf ein notwendiges Maß zu vermindern und den jeweils energiewirksamsten Verkehrsträgern der Vorrang einzuräumen ist sowie weitere trennende Eingriffe in den Landschaftsraum möglichst zu vermeiden sind.

5. Ein besonderer Schwerpunkt ist die Verkehrssicherheit als übergreifendes Element jedweder Verkehrsgestaltung. Sie ist integraler Bestandteil jeder konzeptionellen Tätigkeit der Verkehrsplanung. Besonderes Gewicht wird dabei dem Schutz und der Sicherheit von Fußgängern, Fahrradfahrern, Kindern, alten Menschen und Behinderten beigemessen.

Wesentliche Aspekte dabei sind die Schulwegsicherung sowie die flächenhafte Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten.

6. Bei der Entwicklung und Gestaltung des **Personenverkehrs** von Stadt- und Ballungsraum Dresden ist auf eine sozial und ökologisch vertretbare, d.h. sinnvolle und auf die bestmögliche Ausnutzung der jeweiligen Vorteile gerichtete Aufgabenverteilung von öffentlichem Personennahverkehr und motorisiertem Individualverkehr zu orientieren. Dabei ist der Schwerpunkt auf den Ausbau und die Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs u.a. durch die Schaffung eines **Verkehrsverbundes Oberelbe** zu legen, vor allem, um dadurch die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Systems öffentlicher Personennahverkehr in Stadt und Region für die Nutzer spürbar zu erhöhen.

Integrale Bestandteile des Verkehrsverbundes sind vor allem:

- Tarifsysteem,
- Netzstruktur,
- Abfertigungstechnik,
- Betriebssystem und
- Finanzierungsmodell.

Neben der Ausschöpfung der Kooperationsmöglichkeiten der Träger des öffentlichen Personennahverkehrs untereinander sind die mit dem Fußgänger-, Fahrrad- und auch dem Kfz-Verkehr zu beachten. Die Bundesrepublik Deutschland, der Freistaat Sachsen und alle Gebietskörperschaften tragen Mitverantwortung bei Entwicklung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Region. Befürwortet wird die Zweistufigkeit des Aufbaus des Verkehrsverbundes. Der engere Bereich soll dabei die eigentliche Region »Oberes Elbtal – Osterzgebirge« umfassen, während Stufe 2 im Zusammenhang mit der Ausweitung des S-Bahn-Verkehrs vorgesehen werden muß.

7. Den sinkenden Nutzerzahlen des öffentlichen Personennahverkehrs sowie der Verschiebung des modal split zugunsten des motorisierten Individualverkehrs, besonders in den Tagesspitzenzeiten, ist unbedingt entgegenzuwirken. Angestrebt wird ein Anheben der ÖPNV-Anteile im Berufs- und Tagesverkehrsaufkommen in einer 1. Stufe auf 33 %, längerfristig auf 40 % am Gesamtverkehrsaufkommen.

Daher bedingt die Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs in Dresden als Hauptbestandteil einer ökologisch orientierten Verkehrspolitik eine rasche Sanierung und qualitative Weiterentwicklung seiner Anlagen, Verkehrsmittel, Organisation und Technologie.

Weitere Fördergrundsätze sind:

- die **Verkehrswegsicherung, Knotenpunktbevorzugung** und **Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs** mit dem Ziel, die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel gering zu halten und Fahrplanteue zu garantieren;
- die ansprechende **alters- und behindertengerechte Gestaltung der Verkehrsanlagen**, Umsteigepunkte, Haltestellen und Bahnhöfe, wobei Haltestellen grundsätzlich mit überdachten Warteräumen auszustatten sind;
- die unkomplizierte sozialverträgliche Gestaltung des Tarifsystems und seiner Weiterentwicklung zum **Verbundtarif**;
- die **Verdichtung der Zugfolgezeiten** auf 8-Min-Tagesverkehr und 6-Min-Berufsverkehr sowie die überschaubare, kundenfreundliche Gestaltung der Fahrgastinformation und -abfertigung einschließlich des Fahrscheinerwerbs;
- die **Erweiterung des Netzes** bzw. das rasche Reagieren des ÖPNV auf sich verändernde Stadt- und Stadtumlandstrukturen;
- die **Anschaffung** moderner und damit verbunden alters- und behindertengerechter **Verkehrsmittel** (in der Regel Niederflurfahrzeuge) sowie die Sanierung und **Modernisierung der technischen Betriebsbereiche** der Träger des öffentlichen Personennahverkehrs;
- die Darstellung der Leistungsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs und seiner Bedeutung für die Lebensqualität der Stadt in der Öffentlichkeit (**public-awareness-Konzepte**);
- das Einsetzen von Serviceleistungen und Informationspolitik zur Gewinnung und Rückgewinnung von Kunden bzw. zum Erhalt des vorhandenen Kundenpotentials durch entsprechendes **Marketing**.

8. Die **Straßenbahn** und ihre schrittweise Entwicklung zur Stadtbahn ist aus Gründen der Umweltschonung, ihrer Beförderungsleistung, ihrer flächenhaften Erschließung sowie der Verkehrssicherheit das bestimmende Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs in Dresden. Das Straßenbahnnetz erschließt die Stadt auch weiterhin in den Hauptrelationen. Erweiterungen des Straßenbahnnetzes sind langfristig zur Ablösung einzelner Busstrecken mit starkem Beförderungsaufkommen vorzusehen. Zur Erschließung neuer Siedlungsachsen in und um die Stadt ist ebenfalls die Straßenbahn einzusetzen, wobei ein schrittweiser Ausbau des Straßenbahnsystems zur **Stadtbahn** in wichtigen Hauptrelationen erfolgt und eine erste Pilotlinie 1994 zu verwirklichen ist.

9. Der **Bus** ergänzt weiterhin das Netz der Straßenbahn und der Stadt-Vorort-Bahn, insbesondere als Zubringer. Er übernimmt auf einigen Querverbindungen bedeutende Verkehrsströme zwischen Wohn- und Industriegebieten sowie Einkaufszentren außerhalb des Stadtzentrums. Das Busnetz ist zur Verbesserung der Flächenererschließung zu erweitern.

10. Die **Stadt-Vorort-Bahn** ist zur Lösung der Nahverkehrsaufgaben im Stadtverkehr stärker einzubeziehen und zu einer S-Bahn zu entwickeln. Dazu ist der S-Bahn-Verkehr schrittweise zu verdichten und seine Attraktivität durch neue Fahrzeuge, kürzere Fahr- und Taktzeiten sowie durch eine Verbesserung des Zustandes der S-Bahn-Stationen zu erhöhen. Es sind Erweiterungsmöglichkeiten des bestehenden S-Bahn-Netzes zu untersuchen.

Der Übergang S-Bahn/Straßenbahn bzw. Bus ist durch günstigere Lage und Gestaltung der entsprechenden Haltestellen zu verbessern.

11. Der Aufbau und Betrieb bzw. die Wiedereinführung **neuer Systeme des öffentlichen Personennahverkehrs** (Untergrundbahn, Magnetbahn, O-Bus etc.) sind im vorliegenden Planungszeitraum **nicht vorgesehen**. Die Beobachtung und planerische Vorbereitung derartiger Systeme bleiben ausdrücklich vorbehalten.

12. Für den **Fußgängerverkehr** sind wirksame Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit im Hauptverkehrsstraßennetz sowie auf bedeutenden Straßen des Nebennetzes durchzusetzen. An Verkehrsschwerpunkten sind weitere lichtzeichengeregelte Querungsmöglichkeiten zu schaffen.

Die Fußgängerbereiche im Zentrum auf der Ringpromenade sind weiter auszubauen sowie durch weitere Fußgängerzonen in Stadtteilzentren zu ergänzen. Im Rahmen der städtebaulichen Leitplanungen ist zu sichern, daß der Anteil an Arbeitsplätzen, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen in fußläufiger Entfernung zu den Wohngebieten erhöht wird.

13. Die gleichberechtigte Teilnahme behinderter Bürger am täglichen Leben erfordert die weitere Verbesserung der Zugänglichkeit von Objekten und Anlagen besonders zugunsten von Schwerstbehinderten. Dazu ist das **Versehrtenwegenetz** entsprechend zu ergänzen, wobei Bordabsenkungen und bautechnische Gestaltung für Blinde und Sehschwache bei Rekonstruktion und Neubau von Straßen zu beachten sind.

Zur Erleichterung von Ortsveränderungen Gehbehinderter sind ausreichend Stellflächen für Behinder-

ten-Pkw in wichtigen Zielgebieten sowie behindertengerechte Spezial- und Sonderverkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs bereitzustellen.

14. Für die Verbesserung der Bedingungen für den **Fahrradverkehr** ist auf der Grundlage der Radverkehrskonzeption das Radverkehrsnetz schrittweise auszubauen. Schwerpunkt bildet dabei die Schaffung durchgängiger Radwegverbindungen zwischen Wohngebieten, Ausbildungs- und Arbeitsstätten, zum Stadtzentrum, zu den Stadtteilzentren und den Bereichen der Naherholung. Die Mitnahme von Fahrrädern in Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs ist weitestgehend einzuführen.

15. Der **motorisierte Straßenverkehr** erfordert vor allem die intensive Nutzung der vorhandenen Verkehrsanlagen sowie eine ökologisch und stadtgestalterisch vertretbare Ergänzung des vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetzes.

Zustand und Leistungsfähigkeit des Hauptstraßennetzes beeinflussen maßgeblich die Entwicklungsbedingungen der Stadt.

Deshalb, aber auch in Anbetracht langjähriger Vernachlässigung der Straßenverkehrsanlagen werden die Prioritäten in die Sanierung, in den Ausbau bestehender Netzelemente sowie in unumgängliche Netzergänzungen gesetzt.

Das künftige Hauptverkehrsstraßennetz besteht vorwiegend aus folgenden Elementen:

- Stadtring (26er Ring),
- Hauptradialen im Zuge historisch gewachsener Straßen,
- Äußere Radialenverknüpfungen (Tangenten, äußere Verteiler, Umfahrungen),
- BAB A 4 sowie im Planungszeitraum BAB A 13 und B 177.

Am bestehenden Netz sind die Konflikte zwischen den Belastungen des motorisierten Individualverkehrs und benachbarten empfindlichen Nutzungen schrittweise zu reduzieren, bei Netzergänzungen ist von vornherein für eine Minimierung des Konfliktpotentials zu sorgen.

Mit dieser Entwicklung des Hauptstraßennetzes werden auch Voraussetzungen für Verkehrsverminderung und -beruhigung im Stadtzentrum und in Wohngebieten sowie für die Beschleunigung und Bevorrechtigung des straßengebundenen öffentlichen Verkehrs geschaffen.

Straßenplanung, Stadtgestaltung und Umweltschutz sind als Einheit zu betrachten.

16. Zur Entlastung der Innenstadt und der Wohngebiete vom Kraftfahrzeugverkehr sind die Auswirkungen des

ruhenden Verkehrs auf ein verträgliches Maß zu reduzieren.

Mehrgeschossige Anlagen, Tiefgaragen und Parkhäuser sind vor allem in großen Wohngebieten und am Rande der Innenstadt notwendig und vorzusehen. In diesem Zusammenhang ist ein Parkleitsystem einzuführen. Zur Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes werden Park-&-Ride-Plätze an wichtigen Haltestellen und Bahnhöfen eingerichtet sowie auf gute Umsteigerelationen vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr einschließlich der Nutzbarkeit des Parkscheines für den ÖPNV Wert gelegt.

Für öffentliche Parkierungseinrichtungen besonders im Stadtzentrum und den Stadtteilzentren ist eine konsequente Bewirtschaftung vorzunehmen sowie parallel dazu der Schutz angrenzender Wohngebiete vor Fremdparkern auf geeignete Weise zu gewährleisten.

17. Es ist ein Konzept der **flächendeckenden Verkehrsberuhigung** mit den Schwerpunkten Stadtzentrum, Stadtteilzentren, Wohngebieten und Ortskernen zu erarbeiten und stufenweise durchzusetzen. Der Kfz-Durchgangsverkehr ist aus diesen Bereichen zuvor auf Bündelungstrassen zu verlagern.

Bei Sicherung des Wirtschafts- und Anliegerverkehrs erhalten der Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie die Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr grundsätzlich Vorrang.

18. Für eine effektive Nutzung der Straßen- und Schienenverkehrsanlagen ist die Entwicklung eines **Verkehrsflächenmanagements** von Bedeutung. Mit dem Einsatz moderner Kommunikations- und Informationstechniken ist eine optimale Nutzung der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur anzustreben. Das rechnergestützte Betriebsleitsystem der DVB ist dabei die erste Vorstufe, das schrittweise zu einem Gesamtverbund der Verkehrsleiteinrichtungen auszubauen ist.

19. Die Stadt wirkt auch durch strukturelle Maßnahmen auf einen kooperativen Verbund der Träger des **Güterverkehrs** (Eisenbahn, Lkw, Schiff und Flugzeug) in der Region Dresden hin.

20. Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur läßt in vielen Fällen Konflikte zwischen konkurrierenden Verkehrsträgern einerseits als auch zu anderen städtebaulichen Entwicklungszielen andererseits erwarten.

Zur Verwirklichung des Grundsatzes der schrittweisen Reduktion von Konflikten bzw. deren Minimierung gilt es deshalb, sorgfältige Untersuchungen aller verkehrlichen, stadtökologischen und stadtgestalterischen Aspekte den notwendigen Entscheidungen voranzu-

stellen. Der Vorrang des ÖPNV ist dabei zu berücksichtigen.

Die planerisch nicht koordinierte restriktive Einzelmaßnahme zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs kann grundsätzlich nicht der Wirksamkeit von alternativen Verkehrslösungen vorausgehen.

5 Rahmenprogramme

In den Rahmenprogrammen wird ausgehend von den verkehrspolitischen Zielen und Prioritäten sowie den »20 Leitsätzen für die Entwicklung des Dresdner Verkehrssystems« die Umsetzung für die einzelnen Teilbereiche des Verkehrssystems dargestellt.

Die Jahresangaben für die Realisierung von Bauvorhaben stehen, sofern die Stadt dafür Verantwortung trägt, unter dem Vorbehalt der Bereitstellung der Mittel im Haushalt der Stadt Dresden sowie auch der Bereitstellung von Fördermitteln von Bund und Land.

Sofern bei Einzelmaßnahmen Bund oder Land die Verantwortung tragen, wird die Position der Stadt Dresden formuliert.

5.1 Rahmenprogramm Fernverkehr

Für Dresden ist es wichtig, in das Netz der großräumigen europäischen Verkehrsverbindungen einbezogen zu werden. Dabei gilt es, die geographische Randlage innerhalb der Europäischen Gemeinschaft durch die Verbesserung der Verkehrsverbindungen nach Osteuropa zu überwinden.

5.1.1 Eisenbahnhauptstrecken

Die Stadt liegt im Schnittpunkt zweier wichtiger europäischer Eisenbahn-Achsen, die sich in den nächsten Jahren entwickeln werden:

- eine Nord-Süd-Verbindung von Skandinavien über die Hafenstädte Hamburg und Rostock über Berlin und Dresden nach Prag – Wien nach Budapest; innerhalb einer Verknüpfungslinie europäischer Hauptstädte,
- eine Ost-West-Verbindung in Ypsilonform von Rotterdam über das Rhein-Ruhr-Gebiet bzw. vom Rhein-Main-Gebiet über Leipzig nach Dresden – Breslau – Warschau bzw. Kattowitz – Krakau.

Angesichts dieser Ausgangslage, die durch die Dynamik des europäischen Binnenmarktes verstärkt wird, ist die grundlegende Verbesserung der entsprechenden Eisenbahnverbindungen an vordringlicher Stelle anzumelden.

5.1.1.1 Personenfernverkehr

Dresden ist im hochwertigen Fernverkehr an die IC-Linien 7 (Dresden – Berlin – Hamburg), 9 (Dresden – Leipzig – Frankfurt/M – Saarbrücken) sowie die IR-Linie 17 (Dresden – Leipzig – Hannover – Düsseldorf – Köln) angeschlossen.

Die Aufnahme der Trasse Dresden – Chemnitz – Hof – Nürnberg – München bzw. Stuttgart in den Bundesverkehrswegeplan für den Ausbau als IC-Linie ist ein vorrangiges Ziel, um den sächsischen mit dem bayerischen Wirtschaftsraum zu verbinden und die Bahn gegenüber der Autobahnverbindung A4/A72/A9 attraktiver zu machen. Die Anbindung der »Thüringer Städtekette« an die sächsische Landeshauptstadt ist derzeit gegenüber der Autobahn A4 ebenfalls völlig unattraktiv. Eine Verlängerung der IR-Linie 20 (Aachen – Kassel – Erfurt – Gera – Chemnitz) bis Dresden ist deshalb notwendig. Außerdem sind auf diesen Strecken die Reisezeiten zu kürzen. Dazu sind eine Weiterführung der Elektrifizierung ab Reichenbach (Vogtl.) und Gößnitz sowie der Einsatz von Triebzügen mit gleisbogenabhängiger Wagenkastenneigung (»Pendolino«) vorzusehen.

Kurzfristig ist aus Dresdner Sicht die IR-Linie 17 durch die IC-Linie 10 (Dresden – Hannover – Köln) zu ersetzen.

Im Fernverkehr mit dem Ausland sind die EC-Verbindungen Richtung Prag mit Verlängerung nach Wien bzw. Budapest zu verbessern und eine IR-Verbindung mit Wroclaw (Breslau) einzurichten, so daß jeweils mindestens ein 2-Stunden-Takt entsteht.

Die Attraktivität der bestehenden Eilzuglinien Dresden – Cottbus – Frankfurt/O, Dresden – Chemnitz – Zwickau und Leipzig – Döbeln – Dresden – Zittau ist durch Umwandlung in Regionalschnellbahnen zu erhöhen, dabei sollte die Linie nach Zittau bis Liberec (Reichenberg) verlängert werden. Weiterhin ist die Einrichtung einer RSB-Linie Dresden – Bischofswerda – Bautzen – Görlitz zu prüfen.

Diese geforderten Attraktivitätssteigerungen sind jedoch nur mit einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur (Ausbau und teilweise Neubaustrecken) zu erreichen, dazu gehört auch das vorgesehene Bahnbetriebswagenwerk Reick, einschließlich der Wartung von IC/ICE-Zügen. Im Zusammenhang mit der Attraktivitätssteigerung sind die Bahnhöfe Hauptbahnhof, Mitte und Neustadt teilweise umzugestalten (Zugänge, Bahnsteige, Rolltreppen, architektonisches Erscheinungsbild u. ä.).

5.1.1.2 Güterverkehr

Im Zusammenhang mit Standortuntersuchungen für ein Güterverkehrszentrum (GVZ) im Raum Dresden werden die Bereiche der Bahnhöfe Radebeul Ost bzw. Dresden-Friedrichstadt als Standort für einen Terminal des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) priorisiert. Radebeul Ost liegt an der Hauptverkehrsstrecke Leipzig – Dresden, ist in der Hauptverkehrsrichtung ohne Durchfahrung des Dresdner Knotens zu erreichen und weist eine optimale Längensowie eine ausreichende Breitenentwicklung auf. Die Autobahnanschlußstelle befindet sich in nur 3 km Entfernung.

Etwa ein Drittel der zu befördernden Güter im Flächenbereich können über die Autobahn transportiert werden. Den Bedarf der Landeshauptstadt Dresden ausgenommen, belasten nur etwa 10 % der Gutmenge das Straßennetz Dresdens. Die Dimensionierung des KLV-Umschlagbahnhofs Radebeul Ost orientiert sich an der Basis von ca. 800 Ladeeinheiten pro Werktag zum Zeithorizont 2010. Damit ist auch in der Übergangsphase bis zur Herausbildung eines GVZ Dresden im Raum Dresden-Nord die erforderliche Umschlagkapazität für den Zeithorizont 2000 in Höhe von 637 Ladeeinheiten pro Werktag in allen Beförderungsrelationen gegeben.

Der Standort Dresden-Friedrichstadt weist zwar ungünstigere Bedingungen hinsichtlich Längenentwicklung, Behandlungstechnologie sowie Entfernung zur Autobahn auf. Hier wäre allerdings der Aufbau einer effektiven City-Logistik und durch die Nähe zum Dresdner Hafen der spätere Ausbau zum Güterverkehrszentrum möglich. Mit diesen Leistungsparametern werden der Quell- und Zielverkehr sowie die internationalen KLV-Verbindungen unter Berücksichtigung eines absehbaren Linienzugverkehrs im Standortraum Dresden abgedeckt.

5.1.2 Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen

(siehe auch Rahmenprogramm Hauptverkehrsstraßennetz)

a) BAB A 4 Bad Hersfeld – Görlitz

Die Bundesautobahn A 4 ist sechsstreifig auszubauen. Die Anschlußstellen

- Dresden-Altstadt,
- Dresden-Neustadt,
- Dresden-Wilder Mann und
- Dresden-Nord

sind in diesem Zusammenhang einer Neugestaltung zu unterziehen.

Ein neuer Autobahnanschluß ist zwischen der Auffahrt Dresden-Nord und dem Autobahndreieck Dresden zur Anbindung des geplanten Gewerbegebietes Rähnitz sowie des Flughafens Dresden-Klotzsche vorzusehen.

b) BAB A 13 Sachsen – Böhmen

Zwischen den Gebietskörperschaften Sachsens und Böhmen ist der Bau einer leistungsfähigen Autobahnverbindung geplant. Es steht ein Korridor, innerhalb dessen mehrere Trassenvarianten möglich sind, zur Diskussion.

Die Landeshauptstadt bekennt sich im Hinblick auf die zu erwartende Entlastungsfunktion der Autobahn für das städtische Hauptstraßennetz grundsätzlich zu einer stadtnahen Trassierung innerhalb des Korridors 3, lehnt jedoch eine Führung ab, die zusammengehörende Teile des Stadt-

gebietes durchschneidet, erhebliche Eingriffe in Stadtstrukturen nach sich zieht und stadtökologisch unverträglich ist. Unverzichtbar ist allerdings, daß parallel zur Autobahnbetriebnahme und deren Verkehrsentlastung Rückbaumaßnahmen im innerstädtischen Hauptstraßennetz erfolgen (Mitnahmeeffekte).

Die Landeshauptstadt Dresden wird entsprechend ihren Möglichkeiten auf eine umweltverträgliche Trassenführung in der Nähe der Landeshauptstadt Dresden hinwirken, und sieht in der nunmehr festgelegten Linienführung (Kabinettsbeschluß der Sächsischen Staatsregierung Nr. 01/0331 vom 02.03.1993) im sogenannten Feinkorridor V3 ihre Erwartungen erfüllt.

Sie erklärt ausdrücklich die Bereitschaft, an weiteren Untersuchungen zur BAB A 13 mitzuwirken.

c) Bundesstraßen 6, 97, 170, 172, 173

Die Bundesstraßen 6, 97, 170, 172 und 173 führen durch das Stadtzentrum, Stadtteilzentren und teilweise durch Wohngebiete. Deshalb müssen dafür Umgehungsstraßen durch Neutrassierung von Tangenten einschließlich zweier neuer Elbquerungen geschaffen werden. Bundesstraßen dürfen künftig nicht durch die Innenstadt geführt werden und den 26er Ring weder schneiden noch tangieren. Durch günstige Anschlüsse zu den Autobahnen soll der Durchgangsverkehr in größtmöglichem Umfang auf diese verlagert werden.

Die B 6 betreffend sind infolge der aus städtebaulicher und ökologischer Sicht nicht realisierbaren Ausbauparameter in den Räumen Bühlau/Weißer Hirsch Untersuchungen zu ihrer Verlagerung in Bereiche außerhalb der Stadt Dresden zu führen (insbesondere mit der Neueinrichtung einer Bundesstraße 177 : A 4 – östlich Radeberg – östlich Weißig – Schönfelder Hochland – Elbebrücke bei Birkwitz – Heidenau).

Diese sollen den regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr von der Stadt fernhalten, wobei durch die Umwidmung von Bundesstraßen generell die Größe des motorisierten Individualverkehrs allein nur marginal beeinflußt wird.

5.1.3 Flughafen Dresden-Klotzsche

Die Leistungsfähigkeit der Abfertigungs- und Serviceanlagen des Flughafens Dresden-Klotzsche entspricht nicht mehr den Anforderungen, um die steigenden Fluggastzahlen bewältigen zu können. Der Flughafen Dresden-Klotzsche soll einen begrenzten Ausbau zum Regionalflughafen erfahren. Dabei ist die Lage des Empfangsgebäudes auf der Südseite des jetzigen Rollfeldes zu belassen und im Bereich der ehemaligen Flugzeugwerft, sofern dies aus Bedarfsgründen erforderlich ist, neu zu errichten.

Die Abwicklung des internationalen Bedarfs nach außerhalb Europas soll vor allem auf benachbarten Groß-Flughäfen erfolgen.

Der Flughafen Dresden-Klotzsche ist an das S-Bahn-system der DB anzuschließen, der Anschluß an die Autobahn BAB A4 sowie das Hauptverkehrsstraßennetz der Region Dresden im Zuge der B 97 sowie deren Weiterführung über Radeburger-/HansasträÙe ist zu verbessern.

5.1.4 BundeswasserstraÙe Elbe und Elbhafen Dresden-Friedrichstadt

Die Elbe wird auch weiterhin ein wichtiger Transportträger sein; der Ausbau der Elbe wird allerdings abgelehnt, um den jetzigen Flußlauf und seine Uferzonen zu erhalten.

Die bestehenden Anlagen des Binnenhafens Dresden-Friedrichstadt sind jedoch entsprechend den Anforderungen der gewerblichen Wirtschaft auszubauen und zu modernisieren.

5.2 Rahmenprogramm Wirtschaftsverkehr

Der Begriff des Wirtschaftsverkehrs ist noch Gegenstand von Interpretationen.⁷⁾ Der Begriff umfaßt zweifellos den Güterverkehr mit den Sektoren Schienengüterverkehr, StraÙengüterverkehr, Binnenschiffahrt und Luftfracht. Darüber hinaus zählt der gesamte Verkehr des produzierenden Gewerbes, des Großhandels, des Dienstleistungsbereiches und des Einzelhandels dazu. Im weiteren wird vom Güterverkehr, dem wichtigsten Teilbereich des Wirtschaftsverkehrs, ausgegangen.

Die Integration der neuen Bundesländer stellt durch den umfangreichen Strukturwandel, bedingt durch Veränderungen im Weltmarkt, der Lohnpolitik, durch Altlasten und neue Standortkriterien eine Herausforderung dar, die hinsichtlich der Quelle-Ziel-Beziehungen sowie durch die Liberalisierung der Verkehrsmärkte hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl nur schwer prognostiziert werden können. Anzunehmen ist, daß die Güterströme des Fernverkehrs auf Grund folgender Faktoren in den nächsten Jahren erheblich zunehmen werden:

- Das Zusammenwachsen Europas, die unterschiedlichen Währungssysteme sowie die veränderten Produktionsmethoden insbesondere die zunehmende internationale Arbeitsteilung der Produktion fördern und bedingen den verstärkten Austausch von Waren und Gütern.
- Die weltweite Integration von Datenverarbeitung und Nachrichtentechnik und der Abbau von Handelsschran-

ken bewirken, daß sich vor allem dynamische Wirtschaftsbereiche weltweit orientieren, spezialisieren und austauschen.

- Die Spezialisierung von Produktionsprozessen, indirekt aber auch die außerordentlich stark gestiegenen Entwicklungskosten neuer Technologien, veranlaßt die Unternehmen, anstelle der Eigenproduktion Spezialteile einzukaufen.

In Konsequenz der Prioritäten Dresdner Verkehrspolitik will die Stadt daher vorrangig funktionierende Modelle der Kooperation der Verkehrsträger sowie die Öffnung in Richtung Osten auch im Sinne eigener wirtschaftlicher Entwicklung fördern. Der starke Anstieg des Güterverkehrs wird trotz weiteren StraÙenausbaus nicht allein mit diesem Verkehrsträger zu bewältigen sein. Es ist deshalb erforderlich, die Eisenbahntrassen wie auch die Elbe als Schifffahrtsweg verstärkt für den Gütertransport zu nutzen. Die Stadt Dresden wird sich für dementsprechende Maßnahmen einsetzen.

5.2.1 Überregionale Aspekte

Immer häufiger wird daher die Einrichtung von Güterverkehrszentren mit folgenden Aufgaben empfohlen:

1. Durch die geforderte Beteiligung mehrerer Verkehrsträger (zumindest von StraÙe und Schiene) soll eine marktorientierte verkehrsmittelübergreifende Kooperation des Güterverkehrs erreicht werden.
2. Gleichzeitig sollen Güterverkehrszentren ein Bindeglied zwischen Güterfernverkehr und Güternahverkehr sein.
3. Durch die Beteiligung mehrerer Speditionsunternehmen, die zu einer Zusammenarbeit fähig und bereit sind, sollen weitere Optimierungspotentiale erschlossen werden.

Über die konkreten Wirkungen solcher Güterverkehrszentren liegen allerdings nur unzureichende Kenntnisse vor, da sie sich bis auf wenige Ausnahmen, noch im Planungsstand befinden.

Im Bundesverkehrswegeplan ist für den Ballungsraum Dresden ein Güterverkehrszentrum vorgesehen. Die zunächst erklärte Absicht, dieses Güterverkehrszentrum möglichst nahe an die Dresdner Innenstadt zu konzipieren, scheiterte an der Größenordnung von geplanten 150 ha, da in der Stadt Dresden eine zusammenhängende Fläche in dieser Größe nicht zur Verfügung steht. Die Standortsuche für ein Güterverkehrszentrum außerhalb der Stadt, aber in deren Nähe (innerhalb des Tarifgebietes »Dresden«) ist noch nicht abgeschlossen, die Untersuchungen für einen Standort innerhalb Dresdens werden

z.Z. auf Teilbereiche des Güterbahnhofs Dresden-Friedrichstadt konzentriert.

Die Stadt Dresden unterstützt die Entscheidung der DB zur Ansiedlung des GVZ in Dresden-Friedrichstadt (Hafen und Bahnhof) durch Maßnahmen der bedarfsgerechten Verkehrsgestaltung.

Der Standort könnte durch die räumliche Zusammenfassung von verkehrlichen und transportergänzenden Dienstleistungsbetrieben erweitert werden. Zwischen dem KLV-Terminal und dem BAB-Anschluß Dresden-Neustadt ist in diesem Fall ein Autohof als Serviceeinrichtung für den Straßengüterverkehr (Tankstelle, Wasch- und Reparaturanlagen, Containerdienste, Restaurant, Motel) vorgesehen. Zur Zeit wird geprüft, ob eine entsprechende Fläche bereitgestellt werden kann. Die räumliche Trennung von KLV-Terminal und Autohof ist funktional gewünscht, da KLV-Terminals ausgeprägte Verkehrsspitzen erzeugen, die sich vornehmlich an den Ankunfts- und Schlußzeiten der Bahn orientieren, wobei die Ziel- und Quellverkehre zum KLV-Bahnhof regionaler Natur sind. Der Autohof als Serviceeinrichtung dient dem überregionalen Verkehr bzw. Durchgangsverkehr, deshalb wird dieser von den Transporteuren im Regionalverkehr nicht direkt im KLV-Terminal benötigt und eine räumliche Trennung ist deshalb möglich. Dieser kann auf die allein für die Stadt notwendige Größe beschränkt bleiben, wobei Mitnahmeeffekte aus dem Durchgangsverkehr von der Bundesautobahn möglich sind. Ausgeschlossen ist an diesem Standort ein Auffangparkplatz für Verkehre, die aus in der Regel witterungsbedingten Beschränkungen die Strecke der B 170 zwischen der Bundesautobahn A 4 und dem Grenzübergang Zinnwald nicht benutzen können. Dieser muß gesondert untersucht werden.

Obwohl hier die technologischen Möglichkeiten der DB zweifellos eingeschränkt sind (Entwicklungslänge, Behandlungsmöglichkeiten), besticht dieser Standort durch die Nähe zum Hafen, der Innenstadt sowie günstigen regionalen Anbindungen.

Die hohe Bedeutung für die Ver- und Entsorgung der Stadt insbesondere für Baustoffe wird der Hafen Dresden-Friedrichstadt auch in Zukunft haben.

Der steigenden Bedeutung des Flughafens Dresden-Klotzsche sowohl bei den Fluggästen als auch bei der Luftfracht wird mit einer Verbesserung der Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz Rechnung getragen. Dies geschieht mit einem direkten Anschluß des Flughafens an die BAB A 4 und die Verlängerung der S-Bahn unter das Empfangsgebäude.

5.2.2 Städtische Aspekte

Mit neuartigen Zustell- und Verteiltechniken eröffnen sich neue Chancen für die Geschäftszentren. Im Zusammenhang mit neuartigen Einrichtungen der Güterverteilung

und vernetzten Informationstechnologien vergrößern sich die Möglichkeiten für eine bezirksbezogene Zustellung von Waren. Die für die Innenstadt bestimmten Gütersendungen können bereits in einem Güterverteilzentrum betriebsspezifisch bearbeitet und die straßenweise koordinierte Zustellung vorbereitet werden. Mit dieser Art der Zustellung (City-Logistik) verbinden sich große Erwartungen. Auf Grund mangelnder Praxiserfahrungen sind zwar die Grenzen und die Chancen der City-Logistik wissenschaftlich nachgewiesen, jedoch noch nicht in der Praxis ausgetestet. Es wird erwartet, daß für die in der Innenstadt ansässigen Betriebe bei konstanter Lieferbereitschaft und -zuverlässigkeit eine allgemeine Kostenreduktion, aber auch eine Verkleinerung der Lagerflächen und eine kostengünstige Auslagerung logistischer Funktionen eintritt. Ähnliche Erwartungen herrschen in der Transportbewirtschaftung vor. Durch die City-Logistik eröffnen sich neue Möglichkeiten logistischer Dienstleistungen.

Die Stadt Dresden wird deshalb die Thematik der Güterverteilung gemeinsam mit allen betroffenen Verbänden des Einzelhandels und des Güterverkehrsgewerbes weiter bearbeiten. Für die Dresdner City-Logistik sind noch die technologische Konzeption (konzeptionelle und technologische Systemgestaltung) und das Vernetzungskonzept (verkehrswirtschaftliche, betriebswirtschaftliche und kommunikative Vernetzung sowie Organisation, Rechtsform und Finanzierung zu entwickeln.

Unabhängig davon soll der Standort für die Einrichtungen der City-Logistik in jedem Fall auf dem Gelände des ehemaligen Reichsbahnausbesserungswerkes zwischen Rangierbahnhof Dresden-Friedrichstadt und Emerich-Ambros-Ufer planerisch festgelegt werden.

5.3 Rahmenprogramm Touristikverkehr

Die Stadt Dresden ist ein Ort mit einer Vielfalt an kulturellen Sehenswürdigkeiten und künstlerischen Einrichtungen. Dresden ist deshalb Ziel vieler touristischer Reisen. Als Landeshauptstadt ist Dresden auch Ort von Tagungen, Kongressen und Ausstellungen. Die Stadt hat die Aufgabe, ihre Gäste, mit welchem Verkehrsmittel sie auch kommen, freundlich zu empfangen. Die Flughafen-gesellschaft und die Deutsche Bahn AG werden die Pläne zum Ausbau ihrer Einrichtungen in den nächsten Jahren umsetzen.

Ein großer Teil der Reisenden kommt jedoch zum einen als individueller Pkw-Nutzer oder zum anderen mit Reisegesellschaften per Bus in die Stadt. Dies führte schon in der Vergangenheit zu Platzproblemen beim Abstellen der Vielzahl von Kraftfahrzeugen. Da in den

nächsten Jahren ein Ansteigen der Gästezahlen erwartet wird, sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen unumgänglich.

Auf der Grundlage des Verkehrskonzeptes ist deshalb ein Reisebusleitsystem zu entwickeln, mit dem ein zielgerichtetes An- und Abfahren der Reisebusse sowie ein geordnetes Aus- und Einsteigen für die Reisenden gewährleistet werden kann.

Folgende Bestandteile wird dieses System zwingend enthalten:

- Busterminal (das sind Haltestellen zum Ein- und Aussteigen)
- Busparkplätze
- Busrouten
- Busleiteinrichtungen

Durch das Reisebusleitsystem sollen die Reisebusse ohne Umwegfahrten durch sensible Stadtbereiche zu innerstadtnahen Aussteigeplätzen geführt werden und dann – wenn dort nicht ausreichend Parkierungsflächen zur Verfügung stehen – zu in der Nähe befindlichen Abstellplätzen geleitet werden. Dabei sind durch eine geeignete Wahl von angebotenen Busrouten die unvermeidbaren Emissionen auf weniger sensible Straßenzüge zu beschränken. In erster Linie sollen damit die derzeit schon störenden und umweltschädlichen Suchfahrten zu einem freien Aussteige- und Abstellplatz vermieden sowie das Falschparken unterbunden werden.

Die Standorte für Aussteige- und Abstellplätze und demzufolge die Busrouten sind noch nicht abschließend festgelegt. Ein entsprechendes Gutachten war im Jahr 1993 erstellt worden, dessen Umsetzung gegenwärtig mit den entsprechenden Vereinen, Verbänden und Unternehmen beraten wird.

Für die Touristen, die mit ihrem eigenen Pkw anreisen, ist ein ähnliches Angebot als »Touristikzentrum« in Vorbereitung. Eine Möglichkeit könnte sich im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Geländes des Güterbahnhofes Dresden-Neustadt ergeben. Die Verbindung zur BAB A4 ist günstig; Pkw könnten gegebenenfalls in einer mechanischen Parkierungsanlage untergebracht werden. Den Bedürfnissen der Touristen einschließlich ihrer Kinder nach einer längeren Reise kann hinreichend Rechnung getragen werden: Stadtinformation, Geldwechsel, Gastronomie, Kinderspielfeld, Souvenirläden u. ä.

Wesentlich ist der Übergang zu einem öffentlichen Verkehrsmittel (Bus oder Straßenbahn) als »Shuttle« zwischen Touristikzentrum und Stadtzentrum. Die Shuttle-Verbindung sollte gleichzeitig erste Eindrücke der Stadt durch eine entsprechende Linienführung vermitteln; eine Ringlinie könnte die Benutzung für Stadtfremde erleichtern, da diese immer zum Ausgangspunkt zurückführt.

Um einen ganzjährigen Betrieb des Touristikzentrums gewährleisten zu können, ist dieses auch für Einheimische attraktiv zu gestalten: Gastronomie, möglicherweise neue Anlegestellen der Weißen Flotte im Bereich der Uferstraße, Standort Verkehrsmuseum auf dem historischen Bahngelände u. ä. Ein privatwirtschaftlicher Betrieb sollte angestrebt werden. Das Touristikzentrum an diesem Standort wäre neben den Straßennetzen auch wegen der Nähe des Bahnhofs Neustadt als IC-Halt für Bahnreisende attraktiv.

5.4 Rahmenprogramm S-Bahn-System

5.4.1 Netzgestaltung

In der künftigen Entwicklung Dresdens als Landeshauptstadt, aber auch als Industrie- und Dienstleistungszentrum, ist mit einem starken Anwachsen der Pendlerströme zu rechnen. Dresden hatte 1989 bei einer Einwohnerzahl von etwa 500 000 werktäglich insgesamt nur etwa 30 000 Pendler. Mit der weiteren Entwicklung ist mit einem Anstieg der Pendler zu rechnen.

Dadurch zeichnet sich eine wachsende Bedeutung der S-Bahn für die Verbindung der Landeshauptstadt mit der umliegenden Region ab. Langfristig ist die **Ausdehnung des S-Bahn-Verkehrs** bis Bischofswerda, Kamenz, Königsbrück, Großenhain und Freiberg vorzusehen. Die dann mögliche Linienführung der S-Bahn ist im Plan »S-Bahn-Netz Oberes Elbtal« dargestellt, eine Verknüpfung der Linie S5 mit den Linien S6 und S7 ist jederzeit möglich.

Um die S-Bahn mit der erforderlichen Zugfolge (speziell unmittelbar im Dresdner Knoten mit mehreren sich überlagernden Linien) und Zuverlässigkeit anbieten zu können, ist eine **weitgehend separate Führung** möglichst ohne Konfliktpunkte vorzusehen.

Unerlässlich ist die **Elektrifizierung des S-Bahn-Netzes nach dem Dresdner Norden**. Nach bisherigen Planungen wird die Elektrifizierung der Strecke Görlitz–Dresden 1996 abgeschlossen sein. Als dringliche Aufgabe wird der **Anschluß des Dresdner Flughafens** angesehen. Um Fluggästen ihre Ziele in der Region attraktiv erreichbar zu machen, sollen die S-Bahn-Züge und ein Teil der Regionalzüge der Quell-/Zielbereiche nördlich von Königsbrück und östlich von Arnsdorf über den Flughafen geführt werden – in einer ersten Ausbaustufe durch »Kopfmachen«. Gleichzeitig wird dadurch sowohl eine zu starke Aufspaltung des Leistungsangebotes von/nach Dresden-Neustadt (geringe Bedienungshäufigkeit) als auch eine Überdimensionierung am Querschnitt Industriegelände vermieden.

Die Verlängerung der Gleisstrecke vom Flughafen bis zum Gewerbegebiet Rähnitz ist vorzubereiten und bereits beim Umbau der Autobahn A4 zu berücksichtigen. Eine

Erweiterung dieses Streckenabschnittes zur sogenannten »Hellerschleife« ist zu unterstützen.

Die Bedeutung, Effizienz und Finanzierbarkeit einer Netzerweiterung als Verbindung etwa zwischen Dresden-Neustadt und Dresden Hauptbahnhof mit Weiterführung nach Freital unter dem Stadtzentrum stellt einen weiteren Untersuchungsbedarf dar.

Für das erhöhte Leistungsangebot der S-Bahn und des übrigen Regionalverkehrs ist eine leistungsfähige Infrastruktur für **Abstellung und Wartung des Wagenparks** erforderlich. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand kann dieser Forderung mit einer Entflechtung und Umprofilierung des Abstellbahnhofes Dresden-Altstadt zum S-Bahn-Betriebs(wagen)werk entsprochen werden. Die Leistungsfähigkeit dieses Bahnhofes sollte weiterhin durch die Wiederinbetriebnahme der Tiefgleise und des Frühabzweiges Dresden-Plauen gestärkt werden.

5.4.2 S-Bahn-Stationen/Infrastruktur

Wichtiges Bewertungskriterium der Attraktivität von öffentlichen Nahverkehrssystemen ist die Zugänglichkeit der Stationen, ihre Verknüpfung mit Haltestellenbereichen anderer Verkehrsmittel einschließlich Stellflächen für Pkw und Fahrräder und das Vorhandensein von Service-Einrichtungen. Zielstellung ist, neue **S-Bahn-Stationen** auf dem Dresdner Stadtterritorium

- am Olbrichtplatz,
- an der Königsbrücker Landstraße (östl. der Grenzstraße),
- am Flughafen,
- an der Nossener Brücke,
- am Strehleener Platz,
- an der Freiburger Straße,
- zwischen Dresden-Strehlen und Dresden-Reick und in Leuben (zwischen Dresden-Dobritz und Dresden-Niedersedlitz) zu schaffen.

Für folgende Stationen im Stadtgebiet werden **zweite Ausgänge** gefordert:

Dresden-Neustadt

- nördlicher Quertunnelausgang Hansastraße

Dresden-Hauptbahnhof

- Wiedereröffnung des südlichen Ausganges der Kuppelhalle
- Ausbau des an der westlichen Hallenschürze vorhandenen Quertunnels für den öffentlichen Durch- und Bahnsteigzugang

Dresden-Mitte

- Errichtung eines nördlichen Bahnsteigabganges am Straßenknoten Stadtring/Maxstraße

Dresden-Dobritz

- Neugestaltung der vorhandenen östlichen Zu-/Abgänge und
- Errichtung von Zu-/Abgängen am westlichen Bahnsteigende

Dresden-Niedersedlitz

- Schaffung von Zu-/Abgängen am westlichen Bahnsteigende

Dresden-Kemnitz

- 2. Zugang an Fußgängerunterführung

An folgenden S-Bahn-Stationen werden kurzfristig bzw. mittelfristig **integrierte städtebaulich-stadträumliche und verkehrliche Konzepte** erarbeitet:

(kurzfristig)	(mittelfristig)
Dresden-Trachau	Dresden-Dobritz
Dresden-Pieschen	Dresden-Reick
Dresden-Neustadt	Flughafen
Dresden-Mitte	
Dresden-Hauptbahnhof	

Nachrichtlich sei benannt, daß außerhalb des Stadtgebietes zum gegenwärtigen Stand der Diskussion zwischen Eisenbahn und Gebietskörperschaften zusätzliche Stationen in Meißen Mitte; Weinböhlen West; Coswig, Köhlerstraße; Coswig, Auerstraße; Radebeul, Forststraße vorgesehen sind.

Die Stadt Dresden ist im Interesse der Pendler im Ballungsraum Oberelbe an jeder Stärkung der verkehrlichen Wirksamkeit des S-Bahn-Netzes interessiert. Im Zuge der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird die Stadt jedoch einfordern, daß die finanzielle Inanspruchnahme der Stadt zum Zeitpunkt der Übergabe als »Status quo« der Bundesförderung festgeschrieben sowie eine finanzielle Ausgleichsregelung auch innerhalb der Region vereinbart werden muß.

5.5 Rahmenprogramm Straßenbahn-/Stadt-bahn- und Busnetz, Fahren und Son-derverkehrsmittel

Der Betrieb des städtischen Nahverkehrs steht im Spannungsfeld betriebswirtschaftlicher (unternehmensbezogener), volkswirtschaftlicher (gesamstädtischer) und politischer Interessen. Aufgabe des Unternehmens »Dresdner Verkehrsbetriebe AG« ist es, nach politischen Vorgaben im volkswirtschaftlichen Interesse handelnd das optimale

betriebswirtschaftliche Ergebnis zu erreichen. Das Ziel ist daher, durch die politischen Rahmenbedingungen die Wettbewerbssituation des öffentlichen Verkehrs entscheidend zu verbessern.

5.5.1 Straßenbahn/Stadtbahn

Das Nahverkehrskonzept der Stadt Dresden sieht für Teile des Straßenbahnnetzes eine **stufenweise Entwicklung** zur Stadtbahn vor. Dieses Entwicklungskonzept wird z.B. in den Städten Karlsruhe, Bremen und Frankfurt/M erfolgreich realisiert. Es ermöglicht den **kontinuierlichen** Übergang von einem zum anderen System und macht einen kombinierbaren Betrieb möglich.

Für die Stadtbahn (häufig auch noch als Schnellstraßenbahn bekannt) ist

- ein vom Kfz-Verkehr freier bzw. separater Gleiskörper,
- eine von den Stadtbahntriebwagen aus steuerbare Lichtzeichentechnik,
- eine dadurch erreichbare hohe und störungsarme Reisesgeschwindigkeit charakteristisch.

In der Regel sind die Fahrzeuge breiter als 2,20 m (jetziges Dresdner Maß) und deshalb der Gleisachsabstand gleich oder größer als 3 m.

Das Straßenbahn-/Stadtbahnssystem ist grundsätzlich in der ± 0 -Ebene auszubilden und nur dort mit Tunnelabschnitten zu versehen, wo eine ebenerdige Führung aus städtebaulichen oder verkehrstechnischen Gründen unmöglich ist.

Dabei ist vom vorhandenen Schienennetz auszugehen. Vorbehaltlich einer Studie zur Gesamtnetz-Realisierbarkeit wird der Gleisachsabstand bei Um- bzw. Neubauten auf 3 m erhöht.

Zunächst ist die Verbindung zwischen Gorbitz und Prohlis über das Stadtzentrum als »Pilot-Vorhaben Stadtbahn« (Pilotlinie 2) vorgesehen.

Im Plan »Stadtbahn/Straßenbahn« sind die Streckenabschnitte besonders hervorgehoben, für deren Ausgestaltung Handlungsbedarf besteht. Die Prioritätensetzung ergibt sich aus:

- Sanierung des vorhandenen Straßenbahnnetzes, Abbau der vorhandenen Langsamfahrstellen, insbesondere im Zusammenhang mit dem parallelen Straßennetz sowie Bevorrechtigung der Straßenbahn durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen,
- unumgängliche Abschnitte »Neubau«,
- Prüfung des »Untersuchungsbedarfes Neubau« für den mittel- und langfristigen Zeitraum.

Für diese ist – selbst bei hohem Aufwand – im Ergebnis baulicher und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen und trotz hoher Kosten ein **störungsfreier Fahrweg unver-**

zichtbar. Die dabei zwangsläufig auftretenden Nachteile für den Kfz-Verkehr sollen dabei hingenommen werden. Zur Verbesserung der Verkehrsdurchführung bei Umleitungen und Störungen sind Zwischenwendemöglichkeiten, Gleisabzweigungen und der zweigleisige Ausbau eingleisiger Strecken im Rahmen von Generalreparaturen zu realisieren.

Problemgebiete bei der Herstellung von ausreichend breiten Fahrspuren neben dem Gleiskörper (sofern dieser im Straßenquerschnitt liegt) sind insbesondere die Trassenzüge

- Schlesischer Platz – Antonstraße – Bautzner Landstraße in östlicher Richtung bis Höhe Waldschloßchenstraße sowie abschnittsweise im Bereich Weißer Hirsch/Bühlau,
- Tolkewitzer Straße,
- östlicher Stadtring mit Albertbrücke,
- Bodenbacher Straße und Altleuben,
- Leipziger Straße,
- Sternstraße,
- Rudolf-Renner-Straße,
- Berthold-Haupt-Straße,

für deren Ausbau bzw. Umgestaltung vorrangig finanzielle Mittel bereitzustellen sind.

Zur behinderungsfreien Gestaltung der genannten Trassenabschnitte sind, soweit nicht vorhanden, noch detaillierte verkehrs- bzw. bautechnische sowie verkehrsorganisatorische Untersuchungen durchzuführen.

Generell gilt, daß bauliche Anlagen zur Netzentwicklung und -verbesserung stets unter den Gesichtspunkten der geringsten Flächeninanspruchnahme und der geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft zu planen sind, aber die Attraktivität und Funktionsfähigkeit des öffentlichen Personennahverkehrs nicht oder nur punktuell in geringem Maße beeinträchtigt werden.

Das Straßenbahnnetz soll grundsätzlich mit Stadtbahncharakter versehen werden und ist bei Beachtung städtebaulicher Verträglichkeit schrittweise z. B. mit einem Gleisachsabstand von 3 m auszubauen, damit Busse (auch im Gegenverkehr), Sonder- und Rettungsfahrzeuge den Gleisbereich nutzen und langfristig Fahrzeuge mit einer Wagenkastenbreite von mehr als derzeit 2,20 m eingesetzt werden können. Auf diesem Wege können weitere zusammenhängende Abschnitte entstehen, die als Stadtbahnlinien gemäß dem Pilotvorhaben Linie 2 betrieben werden können.

Die Neubau- und Ergänzungsstrecken sind unterschiedlich tief bearbeitet; die Palette reicht von »planerischer Absicht« (Option) (Realisierung langfristig) bis zu Vorhaben im Planfeststellungsverfahren (Realisierung kurzfristig). Allein der Aufwand für sie erfordert eine Rangfolge über den gegenwärtig zu fassenden Planungshorizont hinaus. Sie ist im Plan mehrstufig dargestellt und

signalisiert Untersuchungsbedarf, z. T. auch in Abhängigkeit von noch nicht abgeklärter Flächennutzung bzw. Gebietsentwicklung.

Netzergänzungen sind in folgender Rangfolge vorgesehen:

- Westendkurve (Verknüpfung von Plauen, Nöthnitzer Straße und Coschütz) 1995/96
- Dohnaer Straße I (H.-Bürkner-Straße – Gleisschleife Prohlis) 1995–97

sowie danach

- Gewerbegebiet Kaditz (Stern-/Kötzschenbroder/Spitzhausstraße)
- Umlegung Hainstraße (abhängig von Lösung Antonstraße/Bf Dresden-Neustadt)
- Bürgerwiese (Georg-/Lennéplatz)
- Umlegung Laubegast (Troppauer- statt Österreicher Straße)
- Pillnitzer-/Striesener Straße (Rathenau-/Fetscherplatz)
- Kesselsdorf (Gorbitz – Kesselsdorf – Wilsdruff)

Für eine Reihe weiterer Verknüpfungen wird bautechnischer und finanzieller Untersuchungsbedarf in folgender Rangfolge signalisiert:

- Verlängerung Gewerbegebiet Gittersee
- Verlängerung Gewerbegebiet Rähnitz
- Verlängerung IGA/Schlachthof einschließlich Verknüpfung zur Weißeritzstraße
- Verlängerung Berthold-Haupt-Straße bis zur Fähre Kleinzschachwitz
- Verlängerung Prohlis-Zschachwitz (Dohnaer Straße II)
- Verlängerung Gewerbegebiet Weißig
- Verlängerung Gewerbegebiet Kaditz Richtung Radebeul
- Verlängerung Wölfnitz – Pesterwitz (Wohnungsbau)
- Verknüpfung Gorbitz – Leutewitz
- Verknüpfung Löbtow – Südvorstadt (Nossener Brücke)
- Verknüpfung Zellescher Weg – C.-D.-Friedrich-Straße
- Verknüpfung Strehleiner Platz – H.-Bürkner-Straße (Teplitzer Straße)
- Verknüpfung Wigardstraße (Neustädter Brückenköpfe)
- Verknüpfung Löbtauer/Freiburger Straße Höhe Cottaer Straße
- Verknüpfung Stauffenbergallee – Waldschlößchen – Fetscherstraße
- Verknüpfung Pfotenhauerstraße
- Verknüpfung L.-Hartmann-/Reicker Straße (Enderstraße)

Die Realisierung dieser Maßnahmen kann nur im Rahmen der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten erfolgen. Entscheidend sind die Aufnahme in die Förderprogramme des Bundes und des Freistaates sowie die Möglichkeiten der Komplementärfinanzierung durch die

Landeshauptstadt. Auf der Grundlage der Finanzpläne sind Fünfjahresprogramme aufzustellen und jährlich zu aktualisieren.

5.5.2 Bus

Im Zuge der S-Bahn- und Stadtbahnentwicklung sind zur Verbesserung der Flächenerschließung bzw. der Erhöhung der Zubringerleistungen Erweiterungen des Busliniennetzes vorzusehen. Kurzfristig sind dabei die **Busnetzergänzungen**

- Kaditz – Radebeul Ost (Bf), Linie 91 mit Anschluß an Altkaditz
- B.-Brecht-Allee – Wormser Straße – Waldschlößchen
- Querverbindung Marienberger Straße – Dobritzer Straße
- Querverbindung zwischen Groß- und Kleinzschachwitz, ggf. bis Fähre nach Pillnitz
- Verbindung zwischen Hp Zschachwitz – Meußnitz (Wostra) – Kleinzschachwitz und Laubegast
- Vereinigung der Löbtauer Endpunkte
- Querverbindung Goppeln – Kauscha – Nickern – Prohlis – (Windmühlenstraße – Niedersiedlitz)
- Aufnahme des Busverkehrs Stadtzentrum – Plauen über Budapester Straße
- Erweiterung der Linie 81 zum S-Bahn-Haltepunkt Pieschen und zum Flughafen zu realisieren.

Netzveränderungen machen sich im Bereich **Plauen** (Coschütz/Dölzschen) im Zusammenhang mit der Gleisnetzentwicklung Plauen – Coschütz, Ausbauzuständen eines Gewerbegebietes Gittersee und Wohnungsbau im Gebiet Dölzschen/Pesterwitz einerseits und im **Dresdner Norden** (Linien 71, 91, 80, 77, 97, 81) als Reaktion auf die Entwicklung des Flughafens, neuer und umstrukturierter alter Arbeitsplätze sowie fast ständiger Überstauung der Königsbrücker Landstraße andererseits erforderlich.

Diese Netzergänzungen haben eine Streckenlänge von etwa 18 km und nach ihrer Realisierung würde das Gesamtstreckennetz der Dresdner Verkehrsbetriebe um etwa 9 % auf 215 km wachsen. Ein weitergehender Bedarf an Busleistungen wird sich kurz- und mittelfristig für neue Wohn- und Gewerbegebiete ergeben, für die eine Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr erforderlich ist, die aber nicht mit der Straßenbahn erfolgen kann. Auch für den Busverkehr gilt, daß die Bevorrechtigung dieses öffentlichen Verkehrsmittels vor dem motorisierten Individualverkehr durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zu erreichen ist. Zum Abbau von Behinderungen und zur Bevorrechtigung von Bussen sollen überall dort separate Busspuren angelegt werden, wo dies möglich und sinnvoll ist.

Buslinien sollen dann gekappt bzw. eingestellt werden, wenn und soweit die Netzergänzungen bzw. -verlängerungen im Straßenbahn-/Stadtbahnbereich wirksam werden.

Bei der Beschaffung von Fahrzeugen sollen vermehrt behindertengerechte **Niederflurfahrzeuge** zum Einsatz kommen.

5.5.3 Haltestellen/Infrastruktur

Die Übersichten zu den Haltestellen-Einzugsgebieten vermitteln eine Aussage zum Grad und – zusammen mit dem Fahrplan – auch zur Güte der ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes.

Das Angebot jedes der drei Teil-Netze SV-Bahn, Straßenbahn und Bus für sich allein ergibt Erschließungslücken und unterstreicht damit die Notwendigkeit einer komplexen Organisation des Gesamtangebotes schon vom Netz/Haltestellennetz her, und in Konsequenz bei Fahrplan und Tarif.

Die Ableitung des Entwicklungsbedarfs für das Haltestellennetz ist aus dem Plan möglich, der die drei Teilnetze in Beziehung zur Lage der Wohngebiete und Arbeitsplatzzentren darstellt.

Das relativ dichte Haltestellennetz des öffentlichen Personennahverkehrs muß erhalten bleiben. Als normale Erschließungsqualität gelten folgende **Einzugsradien** der Haltestellen (Luftlinie):

- in Gebieten mit hoher Bebauungsdichte 300 m,
- in Gebieten mit geringer Bebauungsdichte 600 m.

Die **SV-Bahn** – Entwicklungsziel S-Bahn – erreicht den Südwesten (Löbtau/Gorbitz), den Osten (Gruna/Striesen/Blasewitz) und den Flughafen bisher nicht. Deshalb sind Netz- und/oder Stationsergänzungen notwendig. Aus gegenwärtiger Sicht der Entwicklung der Flächennutzung und der Entwicklungslinien der Netze von Straßenbahn und Bus können für den Planungshorizont Ausbaumaßnahmen des vorhandenen Netzes, Neubau einiger Stationen und der Anschluß des Bereiches Flughafen befürwortet werden.

Das **Straßenbahn- und Busnetz** ergänzen einander. Beide zusammen erschließen das Stadtgebiet gut. Für einige wenige Bereiche verdeutlichen die Pläne Nachholebedarf, der sich in Netzergänzungsvorschlägen wiederfindet, so im Bereich zwischen Großer Garten (Nordbereich) und Schillerplatz, zwischen Bodenbacher und Tolkewitzer Straße sowie beidseitig der Windmühlenstraße (Prohlis/ Niedersedlitz).

Wachsende Bedeutung erhalten die Verkehrsknoten des öffentlichen Personennahverkehrs (siehe auch Kap. 4.2), besonders der

- Hauptbahnhof, dieser auch als Umsteigestelle zum Regionalbus als Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)

- Neustädter Bahnhof
- Bahnhof Mitte
- Station Niedersedlitz
- Station Olbrichtplatz
- Station Flughafen

sowie die Straßenbahnknotenpunkte auf und innerhalb des Stadtringes. Sie sind zu **kommunikativ hochwertigen Bereichen** mit guten Umsteigebedingungen zu entwickeln und mit entsprechenden Serviceeinrichtungen zu versehen.

An den zu Stadtbahntrassen zu entwickelnden Straßenbahnstrecken sind Park-&-Ride-Plätze mit guten Umsteigebedingungen zwischen Pkw und öffentlichem Verkehr vorzusehen (siehe Kap. 5.7).

Zum Überwinden des Abstelldefizits sowie der Sicherung der Wartung und Instandhaltung des jetzigen und für die beschriebenen Leistungserweiterungen zukünftig erforderlichen Wagenparks sowohl auf dem Straßen-/Stadtbahn- als auch Bussektor sind die notwendige **Rekonstruktion und der Neubau von Straßenbahn- und Busbahnhöfen** flächenmäßig zu sichern und finanziell zu unterstützen.

5.5.4 Fahren und Sonderverkehrsmittel

Im Stadtgebiet werden gegenwärtig fünf Fährverbindungen, eine Standseilbahn sowie eine Schwebeseilbahn unterhalten. Die von den Dresdner Verkehrsbetrieben betriebenen Fahren bieten die Möglichkeit zur Elbüberquerung in den Relationen:

Dresden-Schlachthof (Großes Ostragehege) – Dresden-Pieschen

Dresden-Johannstadt – Dresden-Neustadt

Dresden-Tolkewitz – Dresden-Niederpoyritz

Dresden-Kleinzschachwitz – Dresden-Pillnitz

Dresden-Kleinzschachwitz – Dresden-Pillnitz (Autofähre)

Trotz des Rückgangs an Fahrgästen im Zusammenhang mit der dramatischen Veränderung des modal split zuungunsten des ÖPNV stellen die Fahren eine wichtige Ergänzung der elbüberquerenden Verkehrsverbindungen, insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr dar.

Neben der hohen touristischen Attraktivität der Fahren besitzen diese auch Bedeutung für den Berufsverkehr. Exemplarisch ist hier auf die Beziehung Schlachthof – Pieschen zu verweisen.

Die gesunkenen Nutzerzahlen im Zeitraum 1990–1992 veranlaßten die Dresdner Verkehrsbetriebe, per 1. Juni 1992 von den bis dahin sieben Fährverbindungen zwei (Laubegast – Hosterwitz und Zschieren – Söbrien) einzustellen.

Im Interesse der Erhaltung und Steigerung der Attraktivität des Dresdner ÖPNV-Systems und damit der Förderung ökologisch verträglicher Verkehrsabwicklung ist es

unerlässlich, alle noch in Betrieb befindlichen Fähren zu erhalten und weiter zu betreiben.

Die beiden derzeit stillgelegten Fährverbindungen sind in Abhängigkeit von der sich künftig im Einzugsbereich dieser Fähren vollziehenden stadtstrukturellen Entwicklung für eine Wiederinbetriebnahme vorzusehen.

Ihre Anbindung an die weiteren Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs ist im Sinne guter Umsteigebeziehungen nachhaltig zu verbessern.

Der Einsatz weiterer leistungsfähiger Autofähren im Raum zwischen Söbrißen und Wachwitz ist zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im Pillnitzer Landschaftsraum und zur Entlastung am Blauen Wunder sowie des Schloßparkes Pillnitz zu untersuchen.

Diese Zielstellungen begründen sich daraus, daß insbesondere für den Quell- und Zielverkehr die Fährverbindungen für Fußgänger und Radfahrer unattraktive ÖPNV-Eckverbindungen mit einer Vielzahl von Umwegen und Umsteigevorgängen vermeiden helfen und einem weiteren reisezeitbedingten Abwandern zum MIV entgegenwirken.

Auf der Grundlage bekannter Erfahrungswerte von Großstädten der alten Bundesländer (1 Taxi pro 1 000 Einwohner) steht zur Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Landeshauptstadt Dresden pro 800 Einwohner ein Taxi zur Verfügung.

Durch ein flächendeckendes Netz von Taxihalteplätzen ist neben der funktechnischen Vermittlung eine gute Erreichbarkeit der Taxis zu gewährleisten. Taxifahrzeuge sind als öffentliche Nahverkehrsmittel gegenüber dem privaten Pkw zu bevorzugen.

Als vor allem für Tourismus und Freizeitverkehr interessant, aber auch notwendig für die Einwohner, stellen die beiden Sonderverkehrsmittel Standseilbahn (zwischen Loschwitz, Körnerplatz und Weißer Hirsch verkehrend) und Schwebebahn (zwischen Loschwitz, Körnerplatz und Oberloschwitz verkehrend) zwei unbedingt erhaltenswerte Besonderheiten des Dresdner Nahverkehrssystems dar. Ihr Weiterbetreiben ist im Planungszeitraum zu sichern und als integraler Bestandteil des ÖPNV-Systems der Landeshauptstadt Dresden zu betrachten.

5.5.5 Tarifgestaltung

Die Tarifgestaltung ist eines der maßgebenden Elemente bei der Entwicklung eines attraktiven und vom Kunden angenommenen ÖPNV-Systems. Von deren Struktur, deren Preis und Handhabbarkeit hängt es ab, wie erfolgreich eine ÖPNV-orientierte Stadtentwicklungspolitik sein kann und wie es gelingt, die dramatische Entwicklung des modal split zuungunsten des ÖPNV rückgängig zu machen. Dabei steht jede Tarifgestaltung bzw.

-veränderung im Spannungsfeld von Sozialverträglichkeit bzw. Daseinsvorsorge und betriebswirtschaftlichen Erfordernissen.

Zur Förderung eines sozialverträglichen und nutzerfreundlichen Tarifsystems werden unter Berücksichtigung eines späteren **Verbundtarifs** folgende Prämissen festgeschrieben:

1. Das Tarifsystem ist in seinem Bestandteil »Preis« vor allem an den finanziellen Möglichkeiten der sozial Schwachen bzw. an jenen Bevölkerungsgruppen zu orientieren, die keine Alternative zum ÖPNV besitzen. Das Ziel ist es, diesen Gruppen ein Höchstmaß an individueller Mobilität zu minimalen Preisen anzubieten. Dabei sind Sondertarife für einzelne soziale Gruppen, wie Rentner/Pensionäre, Behinderte, Kinder/Schüler/Auszubildende, Arbeitslose etc. vorzusehen.
2. Das Tarifsystem ist in seinem Bestandteil »Struktur« (auch für jeden Gelegenheitsbenutzer) überschaubar und einfach handhabbar zu gestalten. Dabei soll bis zur Schaffung des Verkehrsverbundes auf komplizierte Tarifstrukturen (z.B. Teilnetz- oder Linienkarten etc.) grundsätzlich verzichtet werden.

Hauptaugenmerk ist auf eine attraktive Monats- (Umwelt-) Netzkarte zu richten. Sie soll deutliche Preisvorteile gegenüber anderen Fahrausweisen bieten, übertragbar sein, die Mitnahme der Familie zu bestimmten Zeitintervallen ermöglichen und zur Mitnahme in jedem Verkehrsmittel des ÖPNV (Ausnahme Taxi) berechtigen.

Zur Stärkung des ÖPNV – auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht – dienen folgende Elemente innerhalb des Tarifsystems:

3. Im Zusammenhang mit der Beeinflussung des modal split sind entsprechend moderner Erkenntnisse Job Tickets zu entwickeln. Eintrittskarten und Hotelübernachtungen sollen die kostenlose Benutzung des ÖPNV beinhalten.
4. Zur Förderung der ÖPNV-Nutzung müssen die Parkplatzgebühren in der Innenstadt sowie in Kernbereichen ausgewählter Stadtteilzentren deutlich höher als der Preis für eine Einzelfahrt liegen. Eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung soll den Wettbewerbsvorteil des ÖPNV auf dem Verkehrsmarkt deutlich herausstellen.
5. Aus der Sicht betriebs- und volkswirtschaftlicher Erfordernisse ist die Erhöhung des modal split zugunsten des ÖPNV außerhalb des Berufsverkehrs unumgänglich.
6. Das Tarifsystem soll im übrigen so attraktiv gestaltet werden, daß es ein Umsteigen vom MIV zum ÖPNV nachhaltig unterstützt und weiteren Abwanderungen entgegenwirkt.

5.6 Rahmenprogramm Hauptverkehrsstraßennetz

Das Programm Hauptverkehrsstraßen orientiert sich an der Abwicklung des notwendigen Kraftfahrzeugverkehrs. Unter der Zielsetzung der Verkehrsvermeidung sollen Netzergänzungen der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf ein Mindestmaß begrenzt werden.

Das künftige Hauptverkehrsstraßennetz wird vorwiegend bestimmt von folgenden Elementen:

1. BAB A 4 (Bad Hersfeld – Görlitz)
2. BAB A 13 (Berlin – Prag)
3. Die Bundesstraßen B 6, B 97, B 170, B 172, B 173 und der Ausbau der Staatsstraße 177 als Bundesstraße zur östlichen Umgehung von Dresden zwischen Heidenau und Radeberg
4. Hauptradialen im Zuge historisch gewachsener Straßen, Zubringer zu den BAB
5. Äußere Radialverknüpfungen (Tangenten, äußere Verteiler, Umfahrungen)
6. Stadtring (26er Ring)
7. Übrige Hauptverkehrsstraßen

Zu den **Bundesautobahnen** siehe »Rahmenprogramm Bundesautobahnen« (5.1.2)

Für die Bundesstraßen gilt der Grundsatz, daß sie den Stadtring (26er Ring) künftig weder schneiden noch tangieren.

Die **Hauptradialen** und äußeren Radialverknüpfungen sind vor allem über vorhandene Trassen zu gewährleisten. Das schließt jedoch notwendige Ergänzungen vor allem zum Zwecke der Entlastung städtebaulich wertvoller Bereiche sowie der Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs und die damit vertretbare Verkehrsstromlenkung nicht aus.

Die äußeren Verknüpfungen sollen die radial verlaufenden Hauptnetzstraßen miteinander verbinden. Beide sollen folgende verkehrlichen Funktionen übernehmen:

- Aufnahme des regionalen Durchgangsverkehrs des Ballungsgebietes »Oberes Elbtal« mit den Bevölkerungs- und Industrieschwerpunkten Pirna, Heidenau, Radebeul, Coswig, Meißen, Radeberg und Freital,
- Verteilung des außerstädtischen Quell- und Zielverkehrs,
- Abwicklung des großräumigen Binnenverkehrs der Landeshauptstadt Dresden mit Schaffung günstiger Verkehrsrelationen zwischen großen Wohn-, Gewerbe- und Industriestandorten, wie z.B. Gorbitz, Prohlis, Industriegelände und Industriegebiet Nord.

Die radial in Zentrumsrichtung verlaufenden Verkehrsstraßen werden bis zum **Stadtring (26er Ring)** geführt.

Der Stadtring stellt mit seinen Funktionen

- Haupterschließungsstraße für das Stadtzentrum,
- Abschirmung des Stadtzentrums vom städtischen Durchgangsverkehr,
- Straßenbahntrasse für insgesamt 8 Linien (teilstreckenweise)

ebenfalls ein wichtiges Verkehrsnetzelement Dresdens dar.

Zur Verwirklichung der im Stadtzentrum angestrebten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind im weiteren Stadtgebiet **Hauptverkehrsstraßen** zur Ergänzung des Netzes der Bundes- und Staatsstraßen eingeordnet.

Als Zielvorstellung wird zur Führung der **klassifizierten Hauptverkehrsstraßen (Bundesfernstraßen)** folgendes vorgeschlagen:

1. Bundesstraße 6

Die gegenwärtige Führung der B 6 durch die Stadtteile Bühlau, Weißer Hirsch und die Dresdner Neustadt führt zu Überlagerungen des Fernverkehrs mit dem örtlichen Verkehr, insbesondere dem ÖPNV, die in den vorhandenen, aus städtebaulichen Gründen kaum erweiterbaren Straßenprofilen nicht mehr verträglich abgewickelt werden können.

Aus Sicht der Landeshauptstadt ist es zwingend notwendig, die B 6 künftig auf gemeinsamer Trasse mit der B 177 sowie auf der BAB A 13 im Osten und Norden um die Stadt herumzuführen sowie den Strecken-Schluß zwischen dem Pirnaer Raum und der B 6 im Zuge der B 177 herzustellen.

Im engen Zusammenhang damit steht das Problem der Weiterführung im Westraum der Stadt. Die Landeshauptstadt priorisiert dabei einen Anschluß an die BAB A 4 sowie die Führung linkselbig bis Niederwartha sowie rechtselbig von Coswig bis Meißen. Die B 6 erhält vorerst folgenden Verlauf:

Ostabschnitt: Von Bühlau kommend über Stauffenbergallee – Radeburger Straße zur Autobahnanschlußstelle Dresden-Nord.

Mittelabschnitt: Autobahn BAB A 4 zwischen den Auffahrten Dresden-Nord bis Dresden-Neustadt.

Westabschnitt: Autobahnanschlußstelle Dresden-Neustadt – Flügelwegbrücke – Cossebaude.

Für eine mittelfristige Planung sind die Möglichkeiten der Querverbindung vom Raum Stauffenbergallee zur Autobahnanschlußstelle Dresden-Neustadt zu untersuchen und entsprechend den Ergebnissen die erforderlichen Flächen freizuhalten.

2. Bundesstraße 97

Die Bundesstraße 97 ist in ihrer gegenwärtigen Führung durch die Ortslage Klotzsche aus städtebaulichen Grün-

den nicht ausbaufähig. Angesichts der erheblichen Behinderungen des Straßenbahnverkehrs und der Beeinträchtigung der Lebensqualität wird die B 97 künftig aus dem Raum Weixdorf kommend über die Grenzstraße und eine Plantrasse bis an die neu zu schaffende Autobahnanschlußstelle Flughafen/Rähnitz und weiter zur Radeburger Straße/Autobahnanschlußstelle Dresden-Nord geführt.

Die bisher planerisch offen gehaltene Ortsumgehung Klotzsche östlich der Ortslage wird aus ökologischen Gründen nicht weiter verfolgt.

3. Bundesstraße 170

Die Bundesstraße 170 führt von der Bergstraße kommend ab Fritz-Foerster-Platz über die Nürnberger Straße, Nossemer Brücke, E.-Ambros-Ufer, Flügelwegbrücke, Washingtonstraße zur Autobahnanschlußstelle Dresden-Neustadt der A4. (siehe Beschluß der Stadtverordnetenversammlung Nr. 1403-51-92, Pkt. 1 und 5)

4. Bundesstraße 172

Der Ausbau der B 172 im gesamten Bereich der Dohnaer Straße ist insbesondere im Interesse des Wirtschaftsverkehrs erforderlich. Damit im Zusammenhang steht auch die geplante Umfahrung der Ortsteile Lockwitz und Großluga. Im Interesse der Freihaltung der Innenstadt vom Durchgangsverkehr wird die B 172 ab Caspar-David-Friedrich-Straße über Zellescher Weg – Fritz-Foerster-Platz und weiter mit der B 170 bis zum Autobahnanschluß Dresden-Neustadt geführt, solange die Südwestumfahrung nicht nutzbar ist.

5. Bundesstraße 173

Die B 173 wird künftig über die Nordtangente Gorbitz zum Emerich-Ambros-Ufer geführt und mündet dort in die B 170, solange eine Südwestumfahrung nicht nutzbar ist.

Hinsichtlich der **Brücken** gelten folgende Grundsätze:

- Vordringlich ist die Sanierung der vorhandenen Dresdner Elbbrücken, für die unumgänglich die finanziellen Mittel bereitzustellen sind.
- In die Verbreiterung der A4 ist der Umbau der Autobahnbrücke aufzunehmen.
- Der Neubau weiterer Elbquerungen ergibt sich aus dem Zustand und der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Elbbrücken. Angenommen werden kann daher folgende Rangfolge:
 1. Komplexe Lösung der Elbquerung aller Verkehrsträger an der Marienbrücke,
 2. Lösung der Probleme am »Blauen Wunder«,
 3. Lösung der Waldschlößchen-Elbquerung als städtische Verbindung.

- Dringend erforderlich ist aus Sicht der Stadt die Elbquerung im Zuge der B 177 im Raum Pirna.

Grundsätze für die Anlage von Straßen

- Als notwendige Verkehrsarten werden Geschäftsverkehr, Ver- und Entsorgungverkehr sowie Freizeit- und Kundenverkehr betrachtet. Für diese Verkehrsarten sind angemessene Verkehrsverhältnisse im Stadtgebiet vorzuhalten.
- Alle Straßenbaumaßnahmen sind mit dem Ziel der Minimierung von Eingriffen in bauliche Substanz und Naturräume durchzuführen.
- Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der Straßen richtet sich nicht nach der Verkehrsspitzenstunde, sondern nach dem Mittelwert des Verkehrs zwischen 9.00 bis 15.00 Uhr.
- Unangepaßte Geschwindigkeiten sind eine Hauptursache von Verkehrsunfällen mit Kfz-Beteiligung. Eine Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs ist daher unumgänglich. Grundsätzlich soll in Wohngebieten und verkehrsberuhigten Zonen Tempo 30, auf Hauptnetzstraßen Tempo 50 gelten.
- Die Querschnittsgestaltung der städtischen Straßen hat in enger Wechselbeziehung zu ihrer Funktion zu erfolgen. Dabei ist in Abhängigkeit von der Straßenfunktion die Fahrspurbreite zu wählen, die im Hauptnetz grundsätzlich regelgerecht sein soll.
- Bei Straßen mit zentraler Bedeutung ist ein höherer Gestaltungsaufwand zu betreiben. Sofern es die räumlichen Verhältnisse zulassen, sind ein- oder besser beidseitig Park- und Baumstreifen (straßenbegleitendes Grün) vorzusehen. In Fällen, wo dem Radfahrer keine Paralleltrassen im Straßennetz angeboten werden können, sind im Zuge von Hauptverkehrsstraßen auch Anlagen für den Radverkehr einzuordnen.

Trassenführung und Querschnittsgestaltung der neu anzulegenden Hauptnetzstraßen sind so zu wählen, daß der städtebauliche Charakter der betroffenen Gebiete möglichst wenig beeinträchtigt wird.

Hauptstraßen- und Brückenprogramm der 1. Realisierungsstufe

1. Nordtangente

- im Bereich der Gorbitzer Straße und im Bereich Stadtgrenze bis alte B 173 (neue B 173) und Nossemer Brücke (neue B 170/173)
Realisierung: 1993/94
- Tunnel Bramschstraße/Fröbelstraße
Realisierung: 1995-97

2. Dohnaer Straße (B 172)

- jetziger BA
Realisierung: 1993
- BA 2 (Tornaer Straße – Fritz-Meinhardt-Straße)
Realisierung: 1994/95
- BA 3 (Fritz-Meinhardt-Straße – Langer Weg)
Realisierung: 1994/95
- BA 4 (Langer Weg – Erich-Kästner-Straße)
Realisierung: 1995

3. Hbf-Unterführung

- Tunnel
Realisierung: 1994/95
- Ammonstraße zwischen Tunnel und WTC
Realisierung: 1995
- Wiener Straße zwischen Tunnel u. Prof.-Schubert-Straße
Realisierung: 1995
- Wiener Straße zwischen Prof.-Schubert-Straße und Park-/Gellert- und Lennéstraße/Franklinstraße – Strehleener Platz
Realisierung: 1995/96
- Fritz-Löffler-Straße zwischen Hbf und Münchner Straße/Bergstraße
Realisierung: 1994/95
- Hbf, Ostplatz (Fußgänger und ÖPNV)
Realisierung: 1993/94
- Stadtbahntrasse Fritz-Löffler-Straße bis Münchner Straße
Realisierung: 1994

4. Westumfahrung (neue B 170)

- Flügelwegbrücke
Realisierung: 1994/95
- Washingtonstraße bis Nordseite Flutrinnenbrücke
Realisierung: 1995
- Washingtonstraße (Nordseite Flutrinnenbrücke bis Kötzschenbroder Straße)
Realisierung: 1995/96
- Flügelweg bis Emerich-Ambros-Ufer
Realisierung: 1995/96
- Hamburger Straße zwischen Cossebauder Straße und Bremer Straße
Realisierung: 1997–99

5.3. Marienbrücke

von Hansastraße bis Löbtauer/Berliner Straße mit zwischenzeitlicher Anbindung zur Ammonstraße/in Höhe Ehrlichstraße

Realisierung: 1998/99

6. Marienbrücke alt

- Pfahlrost
Realisierung: 1994/95

- grundlegende Erneuerung
Realisierung: 1999/2000

7. grundlegende Erneuerung »Blaues Wunder«

Realisierung: nach 2000

8. Waldschlößchenverbindung

Realisierung: nach 2000

Die Realisierung dieser Maßnahmen kann nur im Rahmen der vorhandenen finanziellen Möglichkeiten erfolgen. Auf der Grundlage der Finanzpläne sind Fünfjahresprogramme darzustellen und jährlich zu aktualisieren.

Verkehrsplanerische Problembereiche

In einigen Gebieten der Stadt Dresden stehen verkehrliche Erfordernisse im Widerspruch zur städtebaulichen Situation. Zur Problemlösung sind noch umfangreiche Variantenuntersuchungen bis zur Festschreibung einer endgültigen Trassenführung erforderlich. Dabei ist besonderer Wert auf die Anpassung der geplanten Straßen an die vorhandene Stadtstruktur zu legen.

Zu nachfolgend genannten Streckenabschnitten und Problembereichen sind aus dieser Sicht umfassende verkehrsplanerische, bautechnische, umwelttechnische Untersuchungen und exakte Ermittlungen des finanziellen Aufwandes durchzuführen.

1. Elbequerungen zwischen Johannstadt und Bautzner Straße am Standort Waldschlößchen

Aus Sicht der Verkehrsplanung gibt es für diese Elbequerung keine Alternative. Die verkehrsplanerische, bautechnische, ökologische und stadtgestalterische Untersuchung ist fortzuführen und zu vertiefen. Diese innerstädtische Elbequerung ermöglicht eine wichtige Verbindung zwischen dem Dresdner Osten und dem Dresdner Norden (Bundesautobahn A 4/A 13 Richtung Bautzen/Berlin).

Mit dieser Straßenführung als Sammlung der östlichen Radialenverknüpfungen werden zugleich die Voraussetzungen für eine großräumige Verkehrsberuhigung der Inneren und Äußeren Neustadt geschaffen. Ein Netzschluß im Dresdner Osten zur B 172 ist nicht vorgesehen. Innerhalb der nächsten zwei Jahre ist zu klären, ob die Elbe als Tunnel, Brücke oder als Kombination von beiden gequert werden soll.

2. Süd-West-Umfahrung des Stadtzentrums

Diese stadtzentrumnahe Umgehung weist – an der B 172 beginnend – folgende Trassenführung auf:

Ab Caspar-David-Friedrich-Straße über Teplitzer Straße – Strehleener Platz – Strehleener Straße – Bayrische Straße mit Anschluß an die Fritz-Löffler-Straße und die Budapester Straße; danach mit einem Brückenbauwerk über

die Gleisanlagen der Eisenbahn über Löbtauer Straße (Anschluß an die B 173 am Knotenpunkt Fröbelstraße) – Weißeritzstraße, einer weiteren Elbebrücke (3. Marienbrücke) westlich der vorhandenen Eisenbahnbrücke in Richtung Eisenbahnstraße mit Anschluß an die Hansastraße.

3. Pieschen/Trachau zwischen Autobahnanschlußstelle Dresden-Neustadt und Stauffenbergallee

Mit dem geplanten 6streifigen Ausbau der Bundesautobahn A 4 wird sich die Anschlußstelle Dresden-Neustadt zum bedeutendsten Autobahnanschluß der Landeshauptstadt entwickeln. In diesem Zusammenhang macht sich zur Entlastung der Leipziger Straße und der Inneren Neustadt die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen dieser Autobahnanschlußstelle und der Stauffenbergallee erforderlich.

Sofern das geplante Terminal des Kombinierten Ladungsverkehrs (KLV) der Deutschen Bahn AG im Bereich des Bahnhofes Radebeul-Ost liegt, ist dieses an diese Straßenverbindung anzuschließen.

4. Niedersedlitz/Dobritz zwischen Langer Weg und Pirnaer Landstraße bzw. Salzburger Straße

Im Bereich Mügeln Straße/Moränenende konzentrieren sich bereits heute erhebliche Ströme des ÖPNV (Straßenbahn, Bus) und des motorisierten Individualverkehrs, so daß es zu starken Behinderungen des ÖPNV über mehrere Stunden des Tages kommt.

Einen weiteren Bedeutungszuwachs würde dieser Abschnitt im Zusammenhang mit einem möglichen Anschluß an die Autobahn Dresden – Prag in Verlängerung Langer Weg erfahren. Für diesen Konfliktbereich ist kurzfristig eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung – insbesondere des ÖPNV – anzustreben.

5.7 Rahmenprogramm Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr ist eine entscheidende Steuergröße für den fließenden Verkehr. Seine Planung erfolgt mit der Zielstellung der Erhaltung und Verbesserung der Stadt als Wohn- und Arbeitsplatzstandort sowie als Einkaufs-, Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Touristenzentrum. Der dazu »notwendige« Parkraum ist nach den Grundsätzen einer geordneten Stadt- und Verkehrsentwicklung zu bemessen, zu gestalten und zu bewirtschaften.

Zur Umsetzung dieser Zielstellungen ist ein **flächenhaftes Parkraumkonzept** mit folgenden Schwerpunkten schrittweise einzuführen:

1. Die **Lage, Größe und Gestaltung von Parkierungseinrichtungen** müssen grundsätzlich mit den Zielen

der Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung, Wohnumfeldverbesserung, Verkehrsberuhigung und Stadterneuerung abgestimmt werden. Der durch die Parkierungsanlagen erzeugte Verkehr soll die Umgebung nicht unverträglich belasten. Bei Parkhäusern und Tiefgaragen muß zu Erhöhung der Akzeptanz auf eine sorgfältige Außen- und Innengestaltung geachtet werden. Ausreichend große Flächen für Fußgänger, Aufenthalt und Begrünung sind bei der Festlegung des Parkraumes auszuweisen.

Die zunehmende Nutzung des privaten Kfz im Freizeit- und Erholungsverkehr, besonders an den Wochenenden, ist bei Planungen für diese Einrichtungen zu beachten.

2. In den vorhandenen Wohn- und Sanierungsgebieten ist der **Abbau des Fehlbedarfes an Stellflächen für Kfz der Bewohner** durch Neuaufteilung der Verkehrsflächen im Rahmen der Verkehrsberuhigung und durch die Errichtung von Mehrebenenlösungen abzubauen. Die erforderlichen Maßnahmen sind in den gegenwärtig in Arbeit befindlichen Konzeptionen zur Aufwertung der Neubaugebiete und den Sanierungskonzeptionen auszuweisen. Für weitere Gebiete sind Parkraumkonzepte im Zusammenhang mit der Aufstellung von teilgebietlichen Rahmenplänen oder von Verkehrsberuhigungskonzepten zu entwickeln.

3. Für Dresden ist ein **Parkleitsystem** einzuführen, wobei davon auszugehen ist, daß bereits am Stadtrand den einfahrenden Autofahrern die erforderlichen und gewünschten Informationen angezeigt werden sollten, um den Parksuchverkehr zu vermeiden und das Umsteigen auf den öffentlichen Personennahverkehr zu erleichtern.

Die räumliche Verteilung des Parkraumangebotes im Stadtzentrum ist übersichtlich zu gestalten. Öffentliche Parkierungseinrichtungen (Tiefgaragen, Parkhäuser) sind bevorzugt an den innerstädtischen Radialen und dem 26er Ring anzuordnen.

4. **Garagen- und Stellplatzsatzung** der Landeshauptstadt Dresden (basierend auf § 49 der »Sächsischen Bauordnung«/Sächs BO)

In dieser Satzung (gültig seit 9.5.92) ist der notwendige Stellplatzbedarf im Zusammenhang mit der Errichtung von baulichen Anlagen bestimmt. Für die erweiterte Innenstadt wurde eine Beschränkung zur Herstellung privater Stellplätze unter Beachtung der Prioritätensetzung für einzelne Benutzergruppen festgelegt:

- Absicherung des Parkraumbedarfs für Bewohner,
- Bereitstellung von Stellplätzen für Behinderte,

- Abdeckung des erforderlichen Bedarfs für den Wirtschaftsverkehr,
- Bereitstellung von Stellplätzen für den Käufer- und Besucherverkehr entsprechend den städtebaulichen und verkehrlichen Möglichkeiten,
- eingeschränkte Bereitstellung von Stellplätzen für den Berufsverkehr.

Zur Erfüllung seiner gesetzlichen Stellplatzverpflichtung hat der Bauherr einen Ablösebetrag zu zahlen. Der Geldbetrag ist gemäß § 49 Sächs BO für Anlagen des ruhenden Verkehrs (und damit zur Finanzierung auch der nachfolgenden Maßnahmen) bzw. für investive Maßnahmen des ÖPNV und Fahrradverkehrs zu verwenden.

Die Satzung enthält darüber hinaus Anforderungen zur Gestaltung von Stellplätzen und Garagen. Eine intensive Begrünung der Parkierungseinrichtungen wird zum Regelfall erhoben. Gemäß Sächsischer Bauordnung besteht ebenfalls auch eine Pflicht zur Herstellung von Abstellplätzen für Fahrräder.

Die geltende Garagen- und Stellplatzsatzung soll mit folgender Zielstellung überarbeitet werden:

1. Auf Antrag von Institutionen wie auch aus der Notwendigkeit der Steuerung des Parkplatznachholbedarfs wie des -neubedarfs sind zum einen die Möglichkeiten der Satzungsregelung für die Nacherrichtung von Stellplätzen neu aufzunehmen wie auch weitere Beschränkungszonen zu prüfen.
 2. Die bestehenden Beschränkungen in der Innenstadt – die im Grunde unangetastet bleiben – sind durch Satzungsergänzungen der bisher praktizierten und bewährten Verfahrensweise der Gestaltung höherer Parkplatzzahlen, sofern diese öffentlich zugänglich sind oder der ansässigen Bevölkerung dienen, anzupassen.
 3. Die Ablösung der Stellplatzbaupflicht für Fahrräder ist zu regeln.
5. In Bereichen mit hohem Parkdruck – insbesondere im Stadtzentrum ist eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, wie **Erhebung von Parkgebühren, Begrenzung der Parkdauer und Beschränkung des Nutzerkreises (Anwohnerparken)** durchzusetzen. Diese Maßnahmen sind durchsichtig, koordiniert und logisch zu entwickeln (z.B. Anwohnerparkzonen, preislich gestaffelte Parkgebührenebenen).
- In der Stadt sollte eine privatrechtliche Lösung angestrebt werden, die den Bau und das Betreiben kommunaler Parkierungseinrichtungen im Interesse der Stadt gewährleistet.
- Für den Innenstadtbereich ist zu prüfen, ob nach Möglichkeit alle öffentlich zugänglichen Parkplätze

durch eine einzige Betreibergesellschaft unter Dominanz der Stadt bewirtschaftet werden sollten. Ziel ist, auf diese Weise eine effektive und koordinierte Bewirtschaftung auf der Basis städtischer Zielvorgaben sowie die Effizienz des Parkleitsystems zu sichern.

6. In Abhängigkeit von der Entwicklung der Region und der nach Dresden orientierten Pendlerströme sind weitere **Park-&-Ride-Anlagen** an wichtigen Schnittstellen des Hauptverkehrsstraßennetzes mit dem ÖPNV-Netz insbesondere der S-Bahn möglichst schon im weiteren Vorfeld der Stadt anzulegen. Diese Anlagen müssen umsteigefreundlich in Haltestellenbereichen eingebunden sein und sollten mit Serviceeinrichtungen (z.B. Tankstelle, Einkaufsmöglichkeit) verbunden werden.

7. Die kommunale und polizeiliche **Überwachung der Parkordnung** – besonders in der Innenstadt – ist wirksam und effektiv zu gestalten. Die Effizienz der Überwachung ist wesentlich durch eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit mit Aufklärungskampagnen zu steigern. Dabei sollte nachdrücklich auf die Verkehrsbehinderungen, Verkehrsgefährdungen und städtebaulichen Probleme durch Falschparker aufmerksam gemacht werden.

Für den Touristenreisebusverkehr ist für die Stadt ein gesondertes Konzept zu erarbeiten (s. »Rahmenprogramm Touristikverkehr«, Kap. 5.3).

Für das Parken in der Innenstadt sind darüber hinaus weitere Kriterien zu beachten (s. »Rahmenprogramm Innenstadt«, Kap. 5.11).

5.8 Rahmenprogramm Radverkehr

Der **Plan der radfahrfreundlichen Verbindungen** ist ein Netz empfohlener Radverkehrsstrecken, die den bislang bekannten Bedarfslinien des Fahrradverkehrs entsprechen.

Perspektivisch sollen als Bestandteil des Radverkehrsnetzes solche Verbindungen geschaffen werden, die in der Regel unabhängig vom Kfz-Verkehr geführt bzw. durchverkehrsorganisatorische und andere Maßnahmen eine Beeinträchtigung durch den Kfz-Verkehr ausschließen und damit das Fahrradfahren attraktiver machen.

Solche wichtigen Verbindungen sind:

- Elberadweg beidseitig
- Stadtzentrum – Dresden-Kemnitz/Cossebaude
- Stadtzentrum – Dresden-Gorbitz
- Stadtzentrum – Winterbergstraße (mit Anschluß nach Dresden-Prohlis – Großschachwitz – Heidenau)

- Innere Neustadt – Dresden-Trachau – Boxdorf
- Innere Neustadt – Klotzsche
- Innere Neustadt – Altmarkt – Dresden-Zschertnitz – Südhöhe
- Stadtzentrum – Dresden-Plauen – Freital

Zur Verbesserung der Fahrraderreichbarkeit wichtiger Naherholungszentren wie Elbwiesen, Großer Garten, Zoologischer Garten, Schloß und Park Pillnitz, Wachwitzer Höhen und Fernsehturm, Dresdner Heide und Moritzburger Teichgebiet sind Untersuchungen zu führen und erforderliche Maßnahmen abzuleiten.

Die **Schwerpunkte der Förderungsmaßnahmen für den Radverkehr** in den nächsten Jahren bestehen in

1. Planung und Realisierung
 - eines Hauptradwegenetzes einschließlich Beschilderung,
 - durchgehender Radtrassen,
 - von Radstreifen und Radspuren,
 - von differenzierten Trassen für Alltags- und Freizeitradler;
2. Besonderer Berücksichtigung des Radverkehrs bei Neubau und Rekonstruktion des Straßennetzes
 - Fortführung der Rekonstruktion der vorhandenen Radbahnen und -wege sowie der im Radverkehrsnetz integrierten Nebennetzstraßen, Schließung von Lücken zwischen vorhandenen Radstreckenabschnitten und Erweiterung des Netzes zur Schaffung von durchgängig befahrbaren Radverkehrsstrecken, insbesondere zwischen dem Stadtzentrum und den Stadtteilzentren sowie zu den Haltestellen des ÖPNV im Raum Dresden,
 - Aufbringen bituminöser dünn-schichtiger Beläge auf Straßenpflasterdecken im Zuge von Radverkehrsstrecken bzw. durch Deckentausch von Großpflaster gegen Bitumenfahrbahndecke,
 - Berücksichtigung des Radverkehrs bei der Einrichtung von Baustellen;
3. Vorrangmaßnahmen für den Radverkehr bei Verkehrsorganisation/Verkehrsberuhigung
 - Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in der Verkehrsgegenrichtung und Öffnen von Sackgassen, Einrichtung von Fahrradstraßen sowie Herstellen von Fahrradstreifen, insbesondere im Zuge von Radverkehrsstrecken,
 - verkehrssichere Berücksichtigung der Radfahrer an Kreuzungen und an Lichtzeichenanlagen (z. B. spezielle Radspuren, vorgelagerte Fahrradstauräume, vorgeschaltete Radfahrergrünphasen usw.),

- Roteinfärben von Radverkehrsanlagen in kritischen Bereichen im Interesse der Verkehrssicherheit;

4. Integration des Radverkehrs innerhalb der Verkehrsmittel des Umweltverbundes
 - Freigabe von ausgewählten Parkwegen für den Radverkehr,
 - Förderung des Bike & Ride durch Einrichtung bzw. Erweiterung der vorhandenen Abstellanlagen für Fahrräder an den Haltestellen der S-Bahn im Einzugsbereich der Stadt Dresden, an Haltestellen der künftigen Stadtbahn und an den Endhaltestellen der Straßenbahn- und Buslinien,
 - Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern auf allen Straßenbahnlinien und zu allen Tageszeiten von den DVB ab 9. April 93, Sicherung der Mitnahmemöglichkeit in den neu zu beschaffenden Fahrzeugen;
5. Spezifischen Einzelmaßnahmen
 - Verhinderung des Parkens auf Radverkehrsanlagen durch konsequente Überwachung bzw. durch Absperrungen in Bereichen mit hohem Parkdruck,
 - Einrichtung von benutzerfreundlichen Abstellanlagen für Fahrräder, insbesondere im Stadtzentrum und in den Stadtbezirkszentren sowie an wichtigen Zielpunkten,
 - Ausstattung der fahrradfreundlichen Verbindungen mit besonderen Wegweisern.

Grundsätzlich gilt, daß separate Fahrradstrecken (vor allem Fahrradstreifen) nur am Hauptstraßennetz zu schaffen sind. Im übrigen Straßennetz ist Mischverkehr statt Trennung der Verkehrsarten anzustreben.

5.9 Rahmenprogramm Fußgängerverkehr

Es gilt, Infrastrukturangebote und Teilhabebedingungen der Fußgänger am Stadtverkehr in ein ihrem Verkehrsanteil angemessenes, fußverkehrsförderndes Verhältnis zu setzen.

In Dresden gelten folgende **Grundsätze der Fußgängerverkehrsplanung**:

1. Verkehrsbedingungen für Fußgänger sind durch ein sicheres, zusammenhängendes, logisches, engmaschiges und attraktives Fußwegenetz entscheidend zu verbessern.
2. Das Prinzip des grundsätzlich ebenerdigen Verkehrs ohne Über- und Unterführungen (Treppen) und andere

Umwege (Minimierung der Verkehrswiderstände für Fußgänger) ist beizubehalten.

3. Das Prinzip der größtmöglichen objektiven und subjektiven Sicherheit (»Angsträume«, dunkle Tunnel und »Wartezumutungen«, z. B. ab 60 Sekunden Rotphase an LSA sind abzubauen) mit der Ermöglichung sozialer Kontrolle soll eingeführt werden.
4. Der Fußgängerverkehr ist komplementär zum ÖPNV zu planen (oft stellen Wege zur Haltestelle bzw. zum Bahnhof wichtige Attraktivitätsschwellen bei der Nutzung des Umweltverbundes dar).
5. Die Gestaltung der Gehbahnen/Bürgersteige ist entsprechend ihrer verkehrlichen und sozialen Bedeutung – Bereitstellung von ausreichend Bewegungsraum für den Fußgängerverkehr unter Beachtung des dynamischen Gehverhaltens von Fußgängern sowie Berücksichtigung der Transport- und Aufenthaltsfunktion der Gehwege (großzügige Dimensionierung der Gehwege) vorzusehen.
6. Die Vermeidung bzw. schrittweise Reduzierung sekundärer Behinderungen (wie Masten, Schaltkästen, Mülltonnen, Pfähle, Parkuhren, Poller) sowie des Gehwegparkens ist vorzunehmen.
7. Minimierung von Konflikten mit anderen Verkehrsarten (insbesondere Abbau von Sicherheitsdefiziten für Fußgänger durch Unterbindung von Schleich- und Suchverkehren in Wohngebieten sowie geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im Kfz-Verkehr mit den Folgen Lärmreduzierung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität dieser Straßen) durch Schaffung von ausreichend Fahrbahn-Überquerungsmöglichkeiten in Wohn- und Geschäftsstraßen (soweit möglich an jeder Stelle), Überschaubarkeit und leichter Orientierung für Fußgänger.
8. vorrangige Berücksichtigung der Anforderungen von Kindern an Fußgängerverkehr, insbesondere Schulwegsicherung.

Aufgrund der räumlichen Differenzierung des Fußgängerverkehrs nach Verkehrsstärke und Nutzungsstruktur ist ein hierarchisch strukturiertes Fußwegenetz mit verschiedenen Qualitätsstufen im Verkehrsablauf notwendig.

Es werden hinsichtlich Gehwegbreite und Querungsmöglichkeiten/Sicherheit für den Fußgänger folgende Stufen angestrebt:

- a) Fußgängerzonen/Geschäftsstraßen im Stadtzentrum
- b) Hauptgeschäftsstraßen in Ortsteilzentren
- c) »übrige« Straßen,

wobei diese Straßen zum einen nicht identisch mit dem Hauptstraßennetz sind und zum anderen in diesem Netz keine Unterteilung in Haupt- und Nebennetz vorgenommen wird.

Daraus ergibt sich:

Die Verkehrserschließung der zukünftig dicht bebauten **Innenstadt**, gestützt auf den ÖPNV, soll durch ein gut ausgebautes und verkehrssicheres Netz an Fußgänger- sowie Fahrradwegen ergänzt werden.

In den innerstädtischen Fußgängerstraßen Prager Straße und Hauptstraße ist der sogenannte »Level of Service« (Qualität des Verkehrsablaufs) sehr hoch, erfährt jedoch an ihren Anfangs- und Endpunkten eine abrupte Verschlechterung durch die Überlagerung und Dominanz der Netzstrukturen des Kfz-Verkehrs.

Für eine Erweiterung der Fußgängerzonen sollen die Wilsdruffer Straße langfristig Kfz-verkehrsfrei, die Wiener Straße als Straßentunnel im Vorfeld des Hauptbahnhofes ausgebildet sowie der historische Altstadt kern »autoarm« gestaltet werden.

Bestehende Unterführungen sollen schrittweise rückgebaut werden, um Verkehrswiderstände insbesondere für ältere oder behinderte Menschen sowie Personen mit Kinderwagen oder Rollstühlen abzubauen und die Attraktivität von Fußwegverbindungen zu erhöhen.

Die Konzentration von publikumsintensiven Einrichtungen in der Innenstadt bewirkt einen hohen Fußwegverkehr. Dementsprechende Gehwegbreiten von mindestens 4 Meter (bis 6 Meter) sollen die Regel sein. Eine große Zahl von Querungsmöglichkeiten und Querungshilfen sowie -anlagen ist vorzusehen.

Dimensionierung und Gestaltung der innerstädtischen Gehwege müssen ihrer hohen Aufenthaltsfunktion Rechnung tragen. Der Straßenraum insbesondere Gehwege als Kommunikationszonen und Erlebnisräume bedürfen einer maßstäblichen kleinteiligen und abwechslungsreichen Gestaltung und einer angemessenen Stadtmöblierung (Bänke, Papierkörbe, Stadtgrün etc.).

Die Hauptgeschäftsstraßen in **Stadtteilzentren** sind bedeutende Ziele von Fußgängern. Auch sind die Verkehrs- und Aufenthaltsfunktionen dieser Straßen an eine qualitativ hochwertige Gestaltung und Ausstattung gebunden.

Es ist vorgesehen, nach Verkehrswirksamkeit der Nordtangente im Stadtteilzentrum Löbtau eine Fußgängerzone auf der Kesselsdorfer Straße einzurichten.

In den nachfolgend aufgeführten **Ortsteilzentren** (laut »Rahmenkonzept Stadtentwicklung – Zentrenkonzept«) sind attraktive und sichere Fußgängerverbindungen auf den Hauptgeschäftsstraßen sowie zu den publikumsintensiven Einrichtungen zu schaffen:

- | | |
|------------|---|
| Pieschen: | Leipziger Straße, Oschatzer Straße, Torgauer Straße, Konkordienstraße, Bürgerstraße |
| Klotzsche: | Königsbrücker Landstraße |
| Blasewitz: | Schillerplatz mit Nebenstraßen Naumannstraße, Loschwitzstraße, Hüblerstraße, Tolkewitzer Straße, Brucknerstraße |

- Loschwitz: Körnerplatz mit Nebenstraßennetz Fr.-Wieck-Straße, Dammstraße, Grundstraße, Pillnitzer Landstraße
- Leuben: Pirnaer Landstraße zwischen Lilienthalstraße und Stephensonstraße, Berthold-Haupt-Straße, Stephensonstraße, Lilienthalstraße, Zamenhofstraße, Alt-Leuben
- Prohlis: Prohliser Allee, Jacob-Winter-Platz, Niedersedlitzer Straße
- Gruna: Zwinglistraße, Schneebergstraße, Teile der Stübelallee, Bodenbacher Straße, Papstdorfer Straße, Rothermundtstraße
- Strehlen: Wasaplatz, Lannerstraße, Kreischeaer Straße, Lockwitzer Straße
- Plauen: Zwickauer Straße (südlicher Abschnitt), Teile der Chemnitzer Straße, F.-C.-Weiskopf-Platz, Fritz-Schulze-Straße, Tharandter Straße
- Löbtau: Reisewitzer Straße, Rudolf-Renner-Straße bzw. Conertplatz, Saalhausener Straße, Freiburger Straße, Saxoniastraße
- Gorbitz: Merianplatz, Höhenpromenade (Mittelachse), Amalie-Dietrich-Platz

Die vorhandenen hohen Belastungen durch den Kfz-Verkehr machen kompensatorische Maßnahmen notwendig: Gehwegbreiten von mindestens 3,50 m sollen die Regel sein. Aufgrund der hohen Kfz-Belastungen sind gesicherte Überquerungsanlagen an allen Straßeneinmündungen, mindestens jedoch alle 100 m nötig. Als Typ der Querungshilfen sollten Fußgängerüberwege (»Zebrastreifen«) und LZA Anwendung finden. Es wird empfohlen, zwischen den gesicherten Querungsanlagen die Überquerbarkeit durch sogenannte Querungshilfen zu verbessern. Dazu sind gesonderte Untersuchungen erforderlich.

Entsprechend dem hierarchisch gestuften Versorgungskonzept »Rahmenkonzept Stadtentwicklung – Zentrenkonzept« sind sichere, freundliche und kurze Fußwegbeziehungen auch in den **Nahversorgungszentren** sowie **Nachbarschaftszentren** zu schaffen.

Es wird angestrebt, auf allen übrigen Gehwegen eine Mindestbreite von 1,50 m zu gewährleisten. Damit sind die Gehwege – Bordabsenkungen vorausgesetzt – auch von Rollstuhlfahrern nutzbar.

Grundsätzlich sollten die **Interessen und Anforderungen behinderter Bürger** in die Fußgängerverkehrsplanung integriert werden. Eine an den Maßstäben der Behinderten gestaltete Umwelt bringt auch einen erheblichen Gewinn an Erleichterung und Sicherheit für zahlreiche andere Bevölkerungsgruppen mit leichten oder vorübergehenden Behinderungen, für ältere Menschen, Kranke, Frauen mit Kinderwagen u. a., sie kann für jeden Bürger plötzlich lebenswichtige Bedeutung erlangen (siehe auch Kap. 5.10).

Im Rahmen eines **Schulwegsicherungsprogramms** müssen dringend in Verbindung mit Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie z. B. Tempo 30 in Wohngebieten, sichere Fußwegverbindungen im Umkreis der Schulen geschaffen werden.

Ausbau, Verbesserung und Erweiterung der Fußgängerverbindungen zu touristischen und Erholungszwecken werden sich auf die vorhandenen Grünzonen konzentrieren.

5.10 Rahmenprogramm behindertengerechte Verkehrswege und -anlagen

Verkehrswege und -anlagen sind schrittweise so zu gestalten, daß alle Behindertengruppen am öffentlichen Leben teilnehmen können.

Die Entwicklung eines zusammenhängenden Netzes von barrierefreien Wegen für Rollstuhlfahrer mit ergänzenden Maßnahmen, wie die Ausstattung mit behindertengerechten Toiletten, Fernsprechern, Rampen, Sitzgelegenheiten, Sonderparkplätzen und Informationen, bilden einen Schwerpunkt des Programms. Die Ausstattung der Verkehrsanlagen mit technischen, akustischen, visuellen und taktilen Hilfen soll verbessert werden. Ausgewählte Haltestellenbereiche von Bus und Straßenbahn werden schrittweise so ausgebaut, daß die Nutzung von Niederflurfahrzeugen durch Rollstuhlfahrer möglich wird und Blindenleitelemente zum Fahrzeugeinstieg hinführen.

Verhindert werden muß generell, daß den zahlreich vorhandenen Barrieren neue hinzugefügt werden. Bei vorhandenen Verkehrsbauten ist ein Minimum an Barrierefreiheit überall dort herzustellen, wo Behinderte konzentriert wohnen oder arbeiten, wo sich wichtige Behörden, Gesundheits-, Handels-, Dienstleistungs-, Kultur- und Freizeiteinrichtungen befinden und wo die Maßnahmen der Mehrzahl der Behinderten von Nutzen sind. Die barrierefreie Verbindung zwischen diesen Gebieten ist herzustellen. Aufgrund des enormen Nachholebedarfes, kann diese Aufgabe schwerpunktmäßig nur schrittweise gelöst werden.

Daraus ergeben sich für die **Entwicklung von Verkehrswegen und -anlagen** folgende Grundsätze:

1. Wege und Anlagen des Fußgängerverkehrs sind grundsätzlich so auszuführen, daß die volle Nutzbarkeit für alle Behinderten gewährleistet ist. Gemeinsame Rad-/Gehbahnen sind zu vermeiden. Kombinierte Rad-/Gehbahnen, Fußgängerquerungsstellen, Haltestellenbereiche, Fußgängerzonen sowie Mischverkehrsflächen sind mit technischen, akustischen, visuellen bzw. taktilen Hilfen zu gestalten.

2. Bei allen Neubauten, Rekonstruktionen und Reparaturen ist behindertengerecht und somit bürgerfreundlich zu bauen. Die vollständige Barrierefreiheit, insbesondere die Absenkung der Borde an allen Kreuzungen, Einmündungen, LZA und Fußgängerüberwegen, ist herzustellen und die Möglichkeit des Einsatzes von Leitelementen für Blinde und Sehbehinderte sowie anderen Hilfen für Behinderte ist bei allen Baumaßnahmen zu prüfen.
3. Die vorhandenen Verkehrswege und -anlagen sind in schwerpunktmäßig ausgewählten Gebieten schrittweise zusammenhängend behindertengerecht zu gestalten. Hierbei sind die Behindertenverbände einzubeziehen.
4. Das Netz der Parkplätze für Behinderte ist ständig den Erfordernissen anzupassen und zu erweitern. Entsprechend der Stellplatz- und Garagensatzung der Landeshauptstadt Dresden sind 3 % der Stellflächen von Parkanlagen als Versehrtenstellfläche auszuweisen.
5. Bei der Neu- oder Umgestaltung von Haltestellenbereichen von Bus und Straßenbahn ist schrittweise die barrierefreie Nutzung von Niederflurtechnik durch Rollstuhlfahrer zu ermöglichen.
6. Die Zufahrt bzw. die Begehrbarkeit für Behinderte bei Maßnahmen der Verkehrsberuhigung bzw. Verkehrseinschränkungen muß gewährleistet bleiben. Baustelleneinrichtungen sind behindertengerecht zu gestalten, um Gefahrenstellen zu verhindern.

Schwerpunkte der nächsten Jahre sind:

1. Kurzfristige Maßnahmen

- Abschluß der barrierefreien Gestaltung wesentlicher Gebiete des Stadtzentrums innerhalb des 26er Ringes,
- barrierefreie Gestaltung wesentlicher Teile von Wohngebieten mit speziellen Wohnungen für Rollstuhlfahrer (Prohlis, Försterlingstraße),
- barrierefreie Gestaltung des Einzugsgebietes des »Berufsbildungswerkes Sachsen« für Behinderte (Weinbergstraße, A.-Hensel-Straße, Döbelner Straße, Hubertusstraße, Maxim-Gorki-Straße, Trachenberger Straße, Großenhainer Straße, Leisniger Straße, Oschatzer Straße),
- barrierefreie Gestaltung des Einzugsgebietes mit wesentlichen Einrichtungen und Ämtern für die Angelegenheiten Behinderter (Richard-Strauß-Platz, Strehlener Straße, Schnorrstraße, Ackermannstraße, Paradiesstraße, Zellescher Weg, Räcknitzhöhe, Münzmeisterstraße, Heinrich-Greif-Straße, Caspar-David-Friedrich-Straße),

- bau- und signaltechnische Gestaltung für Blinde und Sehschwache (Hansastraße/Großenhainer Straße, LZA Hansastraße/Maxim-Gorki-Straße, LZA Körnerplatz, LZA Lennèplatz, Fritz-Löffler-Straße),

2. Mittelfristige Maßnahmen

- Schrittweiser barrierefreier Ausbau weiterer Zentren und Verbindungswege (Äußere Neustadt zwischen Königsbrücker Straße und Martin-Luther-Straße/Pfotenhauerstraße/Goetheallee/Naumannstraße bis Schillerplatz, Loschwitzer Straße bis Schillerplatz, Schillerplatz/Blaues Wunder/Körnerplatz, Striesener Straße/Borsbergstraße, Fetscherstraße bis Käthe-Kollwitz-Ufer, Papstdorfer Straße/Rothermundtstraße/Rosenbergstraße, Franz-Liszt-Straße/Wasastraße/Lockwitzer Straße, Gerhardt-Hauptmann-Straße/Teplitzer Straße, Nossener Brücke/Nürnberger Straße/Zellescher Weg, Budapester Straße, Bergstraße, Ackermannstraße/Paradiesstraße/Münzmeisterstraße, Südhöhe/Kohlenstraße),
- behindertengerechte Gestaltung für Blinde und Sehschwache an allen wichtigen Verkehrsbauvorhaben,

3. Langfristige Maßnahmen

- Ausbau weiterer Verbindungswege, Magistralen der Stadt und Konzentrationsgebiete von Rollstuhlfahrern (Johannstadt, Leuben, Südvorstadt u.a. – siehe Übersichtsplan),
- behindertengerechte Gestaltung u. a. auch für Blinde und Sehschwache an allen wichtigen Verkehrsknoten einschließlich der Bahnhöfe,

Etwa 4 000 weitere Bordabsenkungen werden im Stadtgebiet erforderlich sein, um diese Zielstellung zu erreichen. Ein erheblicher Teil davon wird im Laufe der Zeit im Rahmen geplanter Baumaßnahmen zu realisieren sein.

Durch mögliche Veränderungen in Struktur und Verteilung öffentlicher Einrichtungen und der Wohnverteilung der Rollstuhlfahrer sind Änderungen und Ergänzungen nicht auszuschließen, im Einzelfall können auch Sofortmaßnahmen erforderlich werden.

Bei der Teilnahme am öffentlichen Leben werden Behinderte als erstes mit den Verkehrswegen und -mitteln konfrontiert. Deshalb ist ihr behindertengerechter Ausbau Grundvoraussetzung für die Mobilität der Behinderten. Die Verkehrswege und -mittel nützen dem Behinderten jedoch nichts, wenn die Zugänglichkeit von Gebäuden und Einrichtungen an den barrierefreien Wegen nicht ebenfalls barrierefrei gestaltet ist. Daraus ergibt sich die Forderung, die »Barrierefreiheit« im Zuge von Baugenehmigungsverfahren durchzusetzen.

5.11 Rahmenprogramm Innenstadt

In dem »Planungsleitbild Innenstadt« sind wesentliche Thesen zu deren städtebaulicher und verkehrlicher Entwicklung formuliert. Das Verkehrskonzept enthält daher nur übergeordnete Aussagen aus dem gesamtstädtischen Aspekt.

In der Innenstadt sollen solche Funktionen angesiedelt bzw. ausgebaut werden, die wegen ihrer Art und Versorgungsbedeutung nur an diesem Standort ihre optimale Wirkung und Tragfähigkeit erzielen können. Damit wird eine dem Standort und Imagepräferenzen entsprechende Abstufung des Systems der Versorgungszentren innerhalb von Region und Stadt erreicht. Aus funktionalen Qualitäten eines Oberzentrums resultieren nicht zwangsläufig auch urbane Qualitäten; Urbanität erwächst nicht primär aus quantitativen Ausstattungsmerkmalen (Geschäfts- und Büroflächen, Stellplätze u.ä.), sondern aus einem qualitativen Leistungsangebot im wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Bereich.

Die Erschließung der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Eisenbahn, Straßenbahn, Bus) ist ein vorrangiges Anliegen. Für den Ziel- und Quellverkehr wird ein modal split von 80 v.H. öffentlicher Verkehr einschließlich Fuß- und Radverkehr und 20 v.H. motorisierter Individualverkehr als Zielstellung angenommen. Der motorisierte Individualverkehr muß aus dem Altstadt kern weitgehend, aus dem historischen Altstadt kern nahezu vollständig zurückgedrängt werden. Als Ziel wird eine »autoarme Innenstadt« postuliert. Dies bedeutet, daß eine erhebliche Verbesserung der Zugänglichkeit der Innenstadt mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erreicht werden muß. Zur spürbaren Erhöhung des Radverkehrsanteils an der Erschließung der Innenstadt ist ein lückenloses Netz radfahrfreundlicher Verbindungen in die benachbarten Stadtteile zu gewährleisten.

Der überregionale Durchgangsverkehr (B 170, B 172, B 173, B 6) wird durch den Bau von Umgehungsstraßen künftig aus der Innenstadt ferngehalten.

Der 26er Ring übernimmt als Hapterschließungsstraße die Verteilungsfunktionen. Die Funktionen des 26er Ringes und sein angestrebter vierspuriger Ausbau erfordern abschnittsweise flexible Lösungen, z.B. Spreizung hinsichtlich Richtungsverkehr oder eigenem Gleiskörper und eine schrittweise Realisierung im Zusammenhang mit dem Ausbau einer Umfahrungsmöglichkeit außerhalb des Bahnbogens. Innerhalb des 26er Ringes werden keine Hauptverkehrsstraßen, sondern Hapterschließungs- und Erschließungsstraßen vorgesehen. Die Quartiere zwischen den Hapterschließungsstraßen werden als Tempo-30-Zonen bzw. verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen.

Die Innenstadtstraßen sind Bestandteil eines offenen Netzes; auf Durchfahrtsbeschränkungen durch bauliche

und verkehrsorganisatorische Maßnahmen ist, bis auf den Rückbau der querenden Trassen Wilsdruffer Straße und Terrassenufer im Zusammenhang mit dem Bau von Umgehungs- und Entlastungsstraßen zu verzichten.

Die Fußgängerbereiche werden entsprechend der Darstellung im Innenstadtplan erweitert; Fußgängerverbindungen zu den Innenstadtrandbereichen werden hergestellt.

Für das Parken in der Innenstadt soll neben dem »Rahmenprogramm Ruhender Verkehr« (Kap. 5.7) gelten:

- Auf der Grundlage der sich abzeichnenden baulichen Dichte aus dem Leitbild Innenstadt wird der Bedarf für den ruhenden Verkehr ermittelt. Dabei ist davon auszugehen, daß für den Berufspendlerverkehr auf öffentlichen Verkehrsflächen keine Dauerparkplätze angeboten werden.
- Für die Innenstadtbewohner werden Parkmöglichkeiten in Form des Anwohnerparkens angeboten; eine volle Abdeckung des Bedarfs ist allerdings im öffentlichen Straßenraum nicht möglich, so daß der Bau von Quartier- und Anwohnergaragen bzw. -tiefgaragen sowie Parkpaletten unumgänglich ist.
- Durch eine Mischnutzung sollen Garagenplätze im Kerngebietsbereich (Büros, Kaufhäuser u.ä.) auch für Wohnungsinhaber und als Angebot nach Geschäftsschluß geöffnet bleiben und somit ganztägig genutzt werden. Das soll sowohl vertraglich als auch über die flexible Handhabung der Beschränkungszahlen erreicht werden.
- Im historischen Altstadt kern sollen auf öffentlichem Straßenland keine Parkplätze angeboten werden. In diesem Bereich werden für den Neubau nur Tiefgaragen zugelassen, deren Zu- und Abfahrten innerhalb von Gebäuden liegen sollen. Parkhäuser sollen außer am 26er Ring und minder sensiblen Bereichen nicht in der Innenstadt eingeordnet werden.
- Für die Ver- und Entsorgung der Innenstadt – insbesondere für den Wirtschaftsverkehr – werden spezielle Ladebuchten vorgesehen.
- Für größere Handels-, Gewerbe- und Kultureinrichtungen in der Innenstadt ist die Andienung in der – 1-Ebene anzustreben. Das gilt vor allem für die Bereiche Wiener Platz, Prager Straße und Altmarkt.

5.12 Rahmenprogramm Immissionsschutz

Die zur Aufwertung vieler Stadtteile anzustrebende Verdichtung der Bebauung und der sich gleichzeitig vollziehende sprunghafte Anstieg der Motorisierung lassen eine

Belastung durch den Straßenverkehr erwarten, die mit einer sich rapide verschlechternden Lebensqualität verbunden sein wird, wenn nicht ein entsprechendes Gegensteuern erfolgt. Auch ist eine einfache Fortschreibung der Verkehrsentwicklung nicht im Rahmen der bestehenden Stadtstrukturen beherrschbar. Dies gilt um so mehr, da bereits gegenwärtig in vielen Teilbereichen der Stadt gravierende Konflikte zwischen der Fortbewegung und den anderen städtischen Daseinsfunktionen Wohnen, Erholen und sogar Arbeiten bestehen.

Neben den Belastungen durch Luftschadstoffe und Lärm erlangt der mit dem hohen Energieverbrauch verbundene Kohlendioxidausstoß wegen der Folgen für das Klima (Treibhauseffekt) immer stärkere Bedeutung. Die hohen Zuwachsraten der verkehrsbedingten Kohlendioxid-Emission stellen die für die Bundesrepublik erklärten Emissionsminderungsziele trotz der Senkungsraten im feuerstättenbedingten CO₂-Ausstoß und trotz genereller Verringerung der CO₂-Emissionen in den neuen Bundesländern in Frage.

Zum Schutz des Menschen aber auch der Natur und der Kulturgüter nimmt die Immissionsschutzgesetzgebung auf Planung, Errichtung und Betrieb von Straßen und Schienenwegen verbindlich Einfluß. Zur Verhinderung schädlicher Umwelteinwirkungen des Fahrzeugverkehrs insbesondere auf überwiegend dem Wohnen dienender Gebiete sind dem Ausbau bestehender und der Errichtung neuer Verkehrswege enge Grenzen gesetzt. Damit verbietet sich ein wesentlicher Ausbau des Straßennetzes allein schon aus Immissionsschutzgründen, wobei allerdings unbestritten bleibt, daß Ergänzungs- und Ausbaumaßnahmen des bestehenden Netzes, auch zur Immissionsentlastung durch Verkehrsberuhigung in Teilgebieten unverzichtbar sind.

Ein vorrangiges Ziel der Stadtentwicklungsplanung muß deshalb in der Schaffung verkehrsvermeidender Stadtstrukturen liegen. Dabei kommt es insbesondere auf die Zuordnung von Flächen verschiedener Nutzung und auf die Dezentralisierung und Mischung der städtischen Funktionen an.

Zur Verminderung des vermeidbaren motorisierten Individualverkehrs muß die Automobilität auf die Verkehrssträger des Umweltverbundes umgelenkt werden, wobei eine reine Angebotsorientierung durch die Umweltproblematik bereits überholt ist. Politisch mittlerweile unstrittig kommt dies in der Forderung, daß »in den verkehrlich hochbelasteten Räumen den Verkehrsträgern mit hoher Massenfähigkeit (Bahnen und Bussen) **absoluter Vorrang** einzuräumen«⁹⁾ ist, zum Ausdruck. Neben den Folgen für die Umwelt zwingt auch die Begrenzung der finanziellen Mittel zu einer klaren Entscheidung für den ÖPNV.

Auch für den Wirtschaftsverkehr sind hohe Wachstumsraten zu erwarten. Während mittelfristig durch den Ausbau

von Bundesstraßen in Ost- und Westsachsen und schließlich durch den Bau einer Autobahn zwischen Sachsen und Böhmen eine Entlastung der Stadt vom Transitverkehr absehbar ist, müssen für den Quell- und Zielverkehr tragfähige Lösungen, die den Anforderungen des Immissionsschutzes gerecht werden, gefunden werden. Besondere Bedeutung kommt dabei einem Güterverkehrszentrum für die Region zu, das die Voraussetzungen schafft, den Güterfernverkehr wieder zunehmend auf die Schiene zu verlegen, den Schwerlastverkehr auf der Straße in stadtverträgliche Einheiten zu »brechen« und durch logistische Maßnahmen den hohen Anteil der Leerfahrten zu reduzieren und dadurch zur Verkehrsverminderung beizutragen.

Zur Entlastung der Mehrzahl der Bevölkerung von den Immissionen des Straßenverkehrs wird eine Bündelung des Verkehrs auf den Straßen des Hauptnetzes vorgenommen.

Grundsätzlich müssen solche Straßen wegen ihres hohen Verkehrsaufkommens durch Gebiete geführt werden, die durch ihre bauliche Nutzung einen geringen Schutzanspruch stellen (§ 50 BImSchG). Diesem immissionsrechtlichen Erfordernis und dem Grundsatz der Orientierung am Wirtschaftsverkehr werden Bündelungsstraßen am ehesten in Gewerbe- und Industriegebieten gerecht.

Werden Bündelungsstraßen durch Gebiete höherwertiger Nutzung neu angelegt oder wesentlich verändert geführt, sind zum Schutz der Anwohner aktive Lärmschutzmaßnahmen oder die Umnutzung angrenzender Gebiete notwendig.

Ein vierspuriger Ausbau der Hauptverkehrsstraßen ist in vielen Fällen aus Gründen des Immissionsschutzes nicht möglich, wie die vorhandenen Untersuchungen beispielsweise zu den Straßenzügen Fritz-Löffler-Straße/Bergstraße/Innsbrucker Straße, Leipziger Straße und Rennplatzstraße/Enderstraße/Altenberger Straße/Oehmestraße sowie zu Teilen des 26er Ringes belegen.

Geplante Netzergänzungen und Ausbauvorhaben sind auf ihre Umweltverträglichkeit zu überprüfen.

Für die vorhandenen Straßen des dargestellten Hauptnetzes sind beginnend mit den Bundesstraßen die Geräuschemissionsbelastungen der angrenzenden Wohnbebauung zu ermitteln und nach einer Dringlichkeitsreihung stufenweise Maßnahmen zur Lärmsanierung vorzunehmen.

In Wohn- und gleichartig schutzbedürftigen Bereichen, in denen durch die Höhe der Verkehrsbelegung und die Art der Bebauung Grenzwertüberschreitungen verkehrsbedingter Luftschadstoffe erwartet werden und damit eine Gefährdung der menschlichen Gesundheit nicht ausgeschlossen werden kann, sind die Immissionskonzentrationen zu bestimmen.

Traditionell und zukünftig wichtige Straßen mit sammelnder Funktion sind auch in Gebieten, die vorwiegend

dem Wohnen dienen, vorhanden und als Voraussetzung für eine flächenhafte Verkehrsberuhigung notwendig. Sie sind vorrangig in stand zu setzen und kurzfristig mit einem asphaltierten Oberbau zu versehen. Die Entlastung des einen Gebietes darf dabei nicht zur Erhöhung der Belastung in einem gleichfalls schutzbedürftigen Gebiet führen. Mittelfristig ist stufenweise die Lärmsanierung der Wohngebiete an den Bündelungsstraßen durchzuführen.

Aus Gründen des Lärmschutzes sollen, beginnend mit den am stärksten belasteten Trassen, alle Straßen, auf denen Geschwindigkeiten über 30 km/h zugelassen sein sollen und dies aus städtebaulichen und denkmalpflegerischen Gesichtspunkten vertretbar ist, mit Asphaltbelägen ausgestattet werden. Dort, wo dies nicht möglich ist, muß jedoch die Geschwindigkeit beschränkt werden.

Bei der Rekonstruktion von Straßen sind Maßnahmen, die zu einer Begrenzung und Verstetigung der Geschwindigkeit führen, vorzusehen, um eine Verringerung der Immissionsbelastung zu erreichen.

5.13 Rahmenprogramm Verkehrsorganisation – Verkehrsberuhigung

Einen großen Einfluß auf den innerstädtischen Verkehr hat eine zweckmäßige Verkehrsorganisation. Diese ist jederzeit eine notwendige Voraussetzung für die intensive Nutzung der Straßenverkehrsanlagen sowie für eine sichere und rationelle Verkehrsdurchführung. Dabei sind der Verkehrsorganisation in ihrer verkehrsverbessernden Wirksamkeit Grenzen gesetzt, und sie kann objektiv notwendigen Ausbau von Anlagen und deren qualitätsgerechte Instandhaltung nicht ersetzen. Grundsätzlich jedoch läßt sich der Straßenverkehr nur in der Einheit von verkehrsorganisatorischen und baulichen Maßnahmen bewältigen.

Die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen müssen schrittweise zu einem komplexen Verkehrsflächenmanagement führen und damit anteilig die Funktionsfähigkeit der Stadt, den Erhalt und die Stärkung der Qualität als Wohnstandort und Lebensraum und die Standortqualität für die Wirtschaft sichern. Insbesondere ist damit die verkehrspolitische Vorrangstellung des öffentlichen Personennahverkehrs wirksam zu unterstützen.

Der weitere Ausbau der Lichtsignalisierung gliedert sich in folgende Schwerpunkte:

- Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtzeichenanlagen
- Zentralsteuerung LZA im Stadtgebiet Dresden in 5 Steuerkomplexen als Komponente des Verkehrsflächenmanagement-Systems
- Schulwegsicherung mit Fußgängersignalanlagen und Fußgängerüberwegen

Im weiteren bestimmen z. B. Leit- und Informationssysteme für den öffentlichen und den Individualverkehr, Beschleunigungsprogramme für den ÖPNV, Verkehrszeichen und Markierungen das Niveau der Verkehrsorganisation und damit auch die Minimierung der negativen Einflüsse bzw. Auswirkungen des Straßenverkehrs.

Bestandteil der Verkehrsorganisation ist die Verkehrsberuhigung. Die ursächlichen Ziele der Verkehrsberuhigung sind

- Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs auf das jeweilige örtlich notwendige Maß und
- wirksame Dämpfung der gefahrenen Geschwindigkeiten.

Damit wird die Verkehrssicherheit spürbar erhöht und die Wohnumfeldsituation verbessert sich.

Verkehrsberuhigung ist naturgemäß die Einrichtung von Tempo-30-Zonen. Wenn sie auch erfahrungsgemäß nur in Verbindung mit angepaßten verkehrsbaulichen Maßnahmen ihre gewünschte volle Wirksamkeit bringt, ist die bloße Beschilderung vielfach zunächst als erste Stufe möglich. Anforderungen nach Verkehrsberuhigung (Tempo 30 oder Sperrung für ortsfremden Verkehr) liegen inzwischen aus den Zentrumsbereichen und aus allen Stadtgebieten vor.

Die Einführung verkehrsberuhigender Maßnahmen konzentriert sich auf folgende Schwerpunkte:

- Wohngebiete
- Schulzentren
- weitere schutzwürdige Bereiche mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte und hohem Querungsbedarf (z. B. Einkaufszentren)

Bei der verkehrsplanerischen Festlegung von verkehrsberuhigten Zonen ist auf die Einhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsstraßennetzes zur Abwicklung des überörtlichen und innerstädtischen Durchgangsverkehrs zu achten.

Aufbauend auf den schnell gemachten negativen Erfahrungen der ungehemmten Motorisierung signalisiert die Bevölkerung eine zunehmende Akzeptanz verkehrsberuhigender Maßnahmen. Es ist deshalb zum frühestmöglichen Zeitpunkt eine flächendeckende Verkehrsberuhigung im gesamten Stadtgebiet vorzusehen. Das bedeutet zumindest Tempo 30 auf allen Straßen des Nebennetzes und für ca. 300 separate Einzelgebiete wird eine grundsätzliche Tempo-30-Festlegung als generelle Lösung für das Nebennetz angestrebt. Unterstützt werden damit Beispiellösungen (wie z. B. in Graz) und deren Anwendung auch in der Stadt Dresden empfohlen.

Aus städtebaulicher Sicht ist bei allen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen die hochwertige Gestaltung des Straßenraumes (u. a. durch Natursteinbeläge auf Straßen und Fußwegen) anzustreben.

5.14 Rahmenprogramm IGA/Ostragehege

Es wird bis Ende 1994 ein Konzept zur verkehrstechnischen Erschließung des IGA-Geländes unter besonderer Bevorzugung des ÖPNV erstellt. Dieses Konzept soll Vorschläge für eine vorgezogene Entscheidung der Stadtverordnetenversammlung zur kurzfristigen Erschließung des Ausstellungsgeländes im Ostragehege ab 1995 enthalten. Innovative Verkehrslösungen sind ausdrücklich mit zu untersuchen.

Anmerkungen

- ¹⁾ Dieses Kapitel wurde unter teilweise wörtlicher Einbeziehung des Abschnittes »Ausgangssituation und Planungselemente« im Rahmenkonzept Stadtentwicklung, Zwischenbericht zur Flächennutzungsplanung, Landeshauptstadt Dresden, Dezernat für Stadtentwicklung, Juli 1992, erarbeitet.
- ²⁾ Umweltbundesamt (Hrsg.): Verkehrsbedingte Luft- und Lärmbelastung, Texte 40/91, S. 26
- ³⁾ Merkblatt über Luftverunreinigung an Straßen MLuS-92, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln, S. 5
- ⁴⁾ Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen (Hrsg.), Düsseldorf 1992, S. 145
- ⁵⁾ Sächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt Nr. 4 vom 5.2.93, S. 64
- ⁶⁾ Fußgängerschutzverein: Informationspapier »Wer geht denn heute noch zu Fuß? Was muß sich ändern?«
- ⁷⁾ Zur begrifflichen Abgrenzung des Wirtschaftsverkehrs, die bisher nicht erfolgt ist, existiert u.a. ein besonderes Themenfeld »Wirtschaftsverkehr« im Forschungsprogramm »Experimenteller Wohnungs- und Städtebau«, Forschungsfeld »Städtebau und Verkehr« des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau. Auf den Bericht »ExWoSt Nr. 4/ 1992« sei verwiesen.
- ⁸⁾ Konferenz der für Verkehr, Umwelt und Raumordnung zuständigen Minister und Senatoren der Länder und des Bundes am 5./6.2.1992 im Schloß Nettetal (Krackenbeck-Konferenz)

6 Rahmenkonzepte / Kosten / Voraussichtliche Bauzeiträume

Zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes ist die Ableitung von Rahmenkonzepten für den weiteren Handlungsablauf sowie dessen finanzielle Einordnung unerlässlich.

In den nachfolgenden Auflistungen zu den einzelnen Konzepten sind die Maßnahmen und voraussichtlichen Kosten für den Zeitraum bis zum Jahre 2000 dargestellt. In einzelnen Fällen, wie zum Beispiel zum IGA-Konzept, wurde der Zeitraum etwas weiter gesteckt.

Die Rahmenkonzepte beinhalten nur den Aufgabenbereich, auf den die Stadt unmittelbar Einfluß nehmen kann. Die Rahmenkonzepte für den regionalen und überregionalen Verkehr liegen in Verantwortung des Freistaates Sachsen.

Die einzelnen Rahmenkonzepte und Maßnahmen sind in ihrer Wertigkeit als Einheit zu betrachten.

Den Kostenermittlungen liegen kalkulierte Werte bei Vorhaben in Bauvorbereitung und Schätzwerte bei Vorhaben im Vorplanstadium zugrunde. Die Preisbasis bezieht sich auf das Jahr 1993. **Nicht enthalten sind die Kosten für den Grunderwerb**, die sehr unterschiedlich ausfallen können und nur vorhabenbezogen ermittelbar sind.

Der zur Verfügung stehende mittelfristige Finanzrahmen für die Umsetzung der einzelnen Konzepte reicht bei weitem nicht aus. Es können nur ca. 40 % abgedeckt werden. Hierbei sind die vorhabenbezogenen Fördermittel des Bundes und Freistaates mit enthalten.

Es ist deshalb erforderlich, die mittelfristige Finanzplanung für diesen Aufgabenbereich zu präzisieren und neue Fördermöglichkeiten zu erschließen. Sollte dieses nur unzureichend gelingen, so sind die Prioritäten beizubehalten, aber die Baumaßnahmen zeitlich zu verschieben.

Es bestehen für die Landeshauptstadt folgende vorhabenbezogenen Fördermöglichkeiten, die durch die jeweili-

gen Haushaltspläne begrenzt werden. Hierbei ist die Aufteilung der vom Bund an die Länder zu leistenden Finanzmittel für den regionalen ÖPNV an die Kommunen in Sachsen noch ungeklärt. Ebenso ist darauf zu verweisen, daß die GVFG-Mittel des Bundes ab 1997 von vormem 6,28 Mrd. DM auf 3,28 Mrd. DM eingeschränkt werden.

Es bestehen für die Landeshauptstadt folgende Fördermöglichkeiten:

- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen der Konzepte 1, 2, 3 und 4 (nur Teil ÖPNV)
- Zuwendungen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgaben Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur im Freistaat Sachsen (GA) für Maßnahmen der Industrie und des produzierenden Gewerbes des Konzeptes 6 – Erschließung Wohn- und Gewerbegebiete
- Gesetz über den Finanzausgleich (FAG) mit den Gemeinden und Landkreisen im Freistaat Sachsen für Maßnahmen der Konzepte 7, 8, 9
- Zuwendungen für Erhaltung und Pflege von Kulturdenkmälern für die Konzepte 4, 7, 8
- Städtebauförderungsmittel gemäß Baugesetzbuch für die Konzepte 4, 8

Weitere Finanzierungsquellen sind Beiträge gemäß der Erschließungs- und Ausbaubeitragssatzung der Landeshauptstadt. Diese finanziellen Mittel sind projektbezogen.

Die durch die Garagen- und Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt bezogenen Ablösebeiträge für die Stellplätze werden entsprechend der Landesbauordnung insbesondere zur Finanzierung der Konzepte 1 und 9 Verwendung finden.

6.1 Konzept 1 – Maßnahmen im ÖPNV

6.1.1 Anlagen und Fahrzeuge

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*/ Beschaffungszeitraum
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Gleisanlagen, Grunderneuerung u. lfd. Unterhaltung	160,0		160,0	bis 2000
2.	Bahnstromversorgung, Grunderneuerung	17,5 22,5			1994/97 1998/2002
3.	Neubau von 5 Gleichrichterwerken	20,0			1994/97
4.	Weichensteuerung, Sicherungstechnik	11,0			1994/95
5.	Straßenbahnfahrzeuge, Modernisierung (200 Triebwagen á 0,28 Mio DM) (100 Beiwagen á 0,16 Mio DM)	72,0			1994/95
6.	Straßenbahnfahrzeuge, Neubeschaffung (34 Fahrzeuge á 3,5 Mio DM)	119,0			1994/2000
7.	Busse, Neubeschaffung (250 Fahrzeuge á 0,4 Mio DM)	100,0			1994/95
8.	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	34,0			1994/2000
9.	Neubau Straßenbahnbetriebshof Gorbitz	94,5			1994/95
10.	Ausbau Straßenbahnhauptwerkstatt Tolkewitz	50,0			1995/98
11.	Umbau Betriebshof Trachenberge	55,0			1994/96
12.	Neubau Straßenbahnbetriebshof Ost, Mügelner Str.	50,0			1995/97
13.	Ausbau Bus-Betriebshof Gruna	50,0			1994/96
	Summe 6.1.1	855,5		160,0	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.1.2 Ausbaumaßnahmen zur Fahrtwegsicherung, Bevorrechtigung, Beschleunigung und Neubau

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Innerstädtischer Bereich siehe Konzept 4				
2.	Bodenbacher Straße, Enderstraße und Abzweig Reick	8,6	1,0	7,6	1994/95
3.	Berthold-Haupt-Straße	13,1	0,5	12,6	1994/95
4.	Fröbelstraße/Cottaer Straße einschl. Weißeritzbrücke	43,0	32,0	11,0	1994/95
5.	Zwinglistraße	5,0	3,0	2,0	1996/97
6.	Großenhainer Straße zwischen Trachenberger Platz/ Wilder Mann	19,4	10,0	9,4	1994/96
7.	G.-Hauptmann-Straße	3,7	1,5	2,2	1996
8.	Fritz-Löffler-Straße	18,9	10,0	8,9	1995/96
9.	Görlitzer Straße/Rothenburger Straße/Bischofsweg/ Fr.-Reuter-Straße	20,3		20,3	1994/96
10.	Karlsruher Straße/Westendring	20,2	12,0	8,2	1994/97
11.	Rudolf-Renner-Straße/Kesselsdorfer/Pennricher Str.	16,2	8,0	8,2	1995/96
12.	Mügelner Straße zwischen Altreick und Moränenende (mit doppelgleisigem Ausbau)	17,0	10,0	7,0	1997
13.	Moränenende zwischen Mügelner Straße und Bodenbacher Straße	8,0	1,0	7,0	1996/97
14.	Leubener Straße (doppelgleisiger Ausbau)	25,6	10,2	15,4	1997/98
15.	Königsbrücker Straße von Albertplatz bis einschließlich Olbrichtplatz	25,5	18,5	7,0	1996/99
16.	Friedrichstraße	1,4		1,4	1994
17.	Gleistrasse Prohlis	2,5		2,5	1994
18.	Tiergartenstraße/F.-List-Straße/Wasastraße	9,5		9,5	1998/99
19.	Wasaplatz	13,0	6,0	7,0	1998/99
20.	Königsbrücker Landstr./Hauptstraße, Karl-Marx-Str.	6,6	4,5	2,1	1998
21.	Löbtauer Straße zwischen Cottaer Straße und Schäferstraße (1. Ausbaustufe)	7,5	2,0	5,5	1997
22.	Leipziger Straße zwischen Antonstr. u. Erfurter Platz	23,5	15,0	8,5	2000
23.	Lübecker Straße, Altcotta und R.-Renner-Straße/ Cossebauder Straße	12,3	4,0	8,3	1996
24.	Pennricher Straße und Steinbacher Straße	8,2		8,2	1996
25.	Tharandter Straße	4,8		4,8	1994
26.	Münchner Straße	8,8		8,8	1996
27.	Kesselsdorfer Straße zwischen Tharandter Straße und R.-Renner-Straße	2,1		2,1	1997
28.	Paradiesstraße	9,8		9,8	1997

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
29.	Lockwitzer Straße	5,8		5,8	1997
30.	Modernisierung/Neubau von a) Haltestellen	5,0			1994/96
	b) Umsteigeanlagen 1. Omnibusbahnhof Wiener Platz	4,5			1994/96
	2. Kesselsdorfer Straße	0,5			1997
	3. Zwinglistraße	2,4		2,4	1995
	c) Park- und Ride-Anlagen – Prohlis-Gleisschleife – Bahnhof Niedersedlitz – BAB A 4, AA Neustadt/Kaditz/Mickten	3,6		3,6	1995/97
31.	Gleistrasse Dohnaer Straße zwischen Lockwitzer Straße und Gleisschleife Prohlis	94,6		94,6	1995/97
32.	Gleistrasse zwischen Nöthnitzer Str. u. Westendring	9,6		9,6	1995/96
33.	Gleisverbindung Hirschfelder Straße	5,1		5,1	1998
34.	Gleisschleife Eisenbahnstraße	2,2		2,2	1994
35.	Gleisschleife Dobritz	5,0		5,0	1996
36.	Gleisschleife Hauptbahnhof Südseite	5,5		5,5	1998
37.	(Gleisschleifen im Zentrum nach Stadt-Planung)				
38.	Fahrtwegsicherung und Beschleunigungsmaßnahmen für den Bus (5,5 Mio DM/a)	38,5			bis 2000
	Summe 6.1.2	536,8	149,2	339,1	
	Summe 6.1	1392,3	149,2	499,1	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.2 Konzept 2 – Hauptverkehrsstraßennetz

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1. Bundesstraße B 172 (Dohnaer Straße)					
	1. BA Spitzwegstraße – Tornaer Straße	23,5	23,5		1993/94
	2. BA Tornaer Straße – Fritz-Meinhardt-Straße	22,9	22,9		1994/95
	3. BA Fr.-Meinhardt-Straße	14,1	14,1		1994/95
	4. BA Langer Weg – E.-Kästner-Straße	8,0	8,0		1995
	5. BA Umgehungsstraße Großluga	51,9	51,9		nach 2000
	Summe	120,4	120,4		
2. Geplante Bundesstraße B 173					
	– Abschnitt zwischen Stadtgrenze u. vorheriger B 173	1,0	1,0		1994/95
	– Lückenschluß Nordtangente im Bereich Gorbitzer Str.	21,4	21,4		1994/95
	– Tunnel Bramschstraße	96,0			1995/97
	– Fröbelstraße (siehe 6.1.2.)				
	Summe	118,4	22,4		
3. vorhandene und geplante Bundesstraße B 170					
	– Radeburger Straße bis AA Dresden Nord	11,5	11,5		1994/96
	– Hansastraße	4,8	4,8		1993/94
	– Bergstraße/Innsbrucker Straße zwischen Fr.-Löffler-Straße und Stadtgrenze	49,0	49,0		1995/96
	– Fr.-Löffler-Straße (siehe 6.1.2.)				
	– Nürnberger Straße	11,0	11,0		1998/99
	– Nossener Brücke, alt (siehe 6.3.)				
	– Verlängerung Nossener Brücke (siehe 6.3.)				
	– E.-Ambros-Ufer einschl. Brücke über die Weißeritz	13,6	7,8		1996/97
	– Flügelweg zwischen Hamburger Straße und E.-Ambros-Ufer einschließlich Fußgängertunnel; weitere Abschnitte im Konzept 5 (siehe 6.5.)	13,5	7,3		1995/97
	Summe	103,4	91,4		

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
4. Geplante Bundesstraße B 97					
	– Königsbrücker Landstraße zwischen Stadtgrenze und Grenzstraße	4,6	2,3	2,3	1998/99
	– Grenzstraße	9,8	9,8		1998
	– Planstraße zwischen Grenzstraße und AA Flughafen/Rähnitz	18,0	18,0		1996/97
	Summe	32,4	30,1		
Weitere Hauptnetzstraßen					
5.	Pillnitzer Landstraße	45,0	45,0		1995/98
6.	Lohrmann-/Oskar-Röder-Straße/Gasanstaltstraße	12,0	12,0		1996/97
7.	Enderstraße zwischen Bodenbacher Straße und Hepkestraße	5,0	5,0		1993/94
8.	Pirnaer Landstraße zwischen Abzweig Reick und Stephensonstraße	17,5	10,0	7,5	2001/2002
9.	Hofmühlenstraße/Fabrikstraße	24,0	24,0		1997
10.	Pillnitzer Straße/Striesener Straße	22,5	22,5		2000
	Summe	126,0	118,5	7,5	
11.	Knotenpunktausbau Körnerplatz	3,9	3,9		1994/95
12.	Knotenpunktausbau Schillerplatz	6,3	3,0	3,3	1994/95
	Summe	10,2	6,9	3,3	
	Summe 6.2	510,8	389,7	13,1	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.3 Konzept 3 – Brücken

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Carolabrücke (3. Hälfte)	2,4			1994/95
2.	Nossener Brücke (neu)	76,0			1994/95
3.	Nossener Brücke (alt)	21,0			1994/95
4.	Budapester Straße (2. Hälfte)	8,0			1995/96
5.	Marienbrücke (Pfeilersanierung) Marienbrücke (grundhafte Erneuerung)	6,5 40,0		1,0	1994/95 1999/2000
6.	3. Marienbrücke	98,0			1997/98
7.	Kaditzer Elbebrücke	22,5			1994/95
8.	Flutrinnenbrücke (Washingtonstraße)	19,0			1995/96
9.	Grundhafte Erneuerung Blaues Wunder	12,0			2001/2002
10.	Brücke Waltherstraße.	31,0		3,0	1999/2001
11.	Waldschlößchenbrücke	190,0		10,0	1999/2000
12.	Schlachthofbrücke	10,0			1999/2000
13.	Sanierung und Reparatur bestehender Brücken (3,5 Mio DM/a)	24,5			bis 2000
	Summe 6.3	560,9		14,0	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.4 Konzept 4 – Innerstädtischer Bereich

6.4.1 Historisches Zentrum

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Altmarkt	10,0	10,0		1997/98
2.	Neumarkt	8,5	8,5		nach 2000
3.	Umfeld Schloß und Kathedrale	5,0	5,0		1994/97
4.	Terrassenufer (bis Carolabrücke)	6,0	6,0		nach 2000
5.	Wilsdruffer Straße	10,5	5,0	5,5	nach 2000
6.	Postplatz mit Wallstraße	32,0	14,5	17,5	1995/97
7.	Marienstraße (einschließlich Wasserbecken)	12,0	7,0		1997/98
8.	Dippoldiswalder Platz einschließlich Rückbau Budapester Straße	11,0	8,5	2,5	2000
9.	Dr.-Külz-Ring/Waisenhausstraße	13,5	8,5	5,0	1997/98
10.	Georgplatz	30,0	20,2	9,8	1995/98
11.	St. Petersburger Straße	27,8	22,8	5,0	1998/2000
12.	Pirnaischer Platz	18,5	14,5	4,0	nach 2000
13.	Rathenauplatz	10,5	7,7	2,8	nach 2000
	Summe 6.4.1	560,9		14,0	

6.4.2 Prager Straße (mit unterirdischer Erschließung)

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Prager Str. Nord (Hertie)	14,0	14,0		1994/95
2.	Prager Str. Nord-West (KARSTADT)	10,0	10,0		1995/96
3.	Prager Str. Mitte (UFA-Center)	8,0	8,0		1995/96
4.	Prager Str. Süd (Kaufhof)	18,0	18,0		1994/97
	Summe 6.4.2	50,0	50,0		

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.4.3 26er Ring

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Devrientstraße (Sächsischer Landtag)	7,1	7,1		1996/97
2.	Könneritzstraße	14,6	8,1	6,5	1999/2000
3.	Ammonstraße	10,6	10,6		1994/97
4.	Verkehrslösung Wiener Platz (Hauptbahnhof)				
	– Tunnel einschl. Anbindung	91,5	88,5	3,0	1994/97
	– Platzgestaltung Nordseite	12,0	12,0		1996/97
	– Platzgestaltung Ostseite	3,0	2,0	1,0	1994/95
5.	Wiener Straße östlich zwischen Tunnel und Park-/Gellertstraße	9,8	5,5	4,3	1996/98
6.	Lennéplatz	10,7	5,5	5,2	1995/96
7.	Lennéstraße	14,5	10,9	3,6	1997/98
8.	Schlesischer Platz	10,5	8,5	2,0	1998
9.	Antonstraße	9,0	6,0	3,0	1999/2000
10.	Albertplatz	9,0	6,0	3,0	1999/2000
11.	Bautzner Straße westlich Hoyerswerdaer Straße	12,0	10,0	2,0	1999
12.	Robert-Blum-Straße	12,1	4,7	7,4	1996/97
	Summe 6.4.3	226,4	185,4	41,0	
	Summe 6.4	471,7	373,6	93,1	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.5 Konzept 5 – IGA 2003

6.5.1 Östliche Zufahrt

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Eisenbahnstraße	15,0	15,0		1997
2.	3. Marienbrücke (siehe 6.3.)				
3.	Weißeritzstr. und Löbtauer Straße	33,0	21,0	6,5	1998/99
4.	Variante 1 Neue Verbindungsstraße bis Rosenstraße einschließlich Brücken	22,0	14,0	4,0	2000/2001
	Variante 2 Neue Verbindungsstraße bis Ehrlichstraße einschließlich Brücken	10,0	6,0		2001
	Summe 6.5.1 (mit Variante 1)	80,0	56,0	10,5	
Fortsetzung Süd-West-Umfahrung außerhalb des IGA-Konzepts					
1.	Anschluß Budapester Straße, Bayrische Straße und Strehleener Straße	36,0	36,0		
2.	Brücke über DB zwischen Budapester und Rosenstraße	89,0			
	Summe	125,0	36,0		

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.5.2 Westliche Zufahrt

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Rekonstruktion Kaditzer Elbebrücke (siehe 6.3.)				
2.	Washingtonstraße	15,5	15,5		1994/96
3.	Flutrinnenbrücke (siehe 6.3.)				
4.	Stadtbahntrasse Wettiner Bahnhof – Kaditz/Mickten	130,0		130,0	1997/2002
5.	Verbindungsstraße zwischen Flügelweg und IGA	12,0	5,0		2001/2002
6.	Hamburger Straße zwischen Cossebauder Straße und Bremer Straße einschließlich neuer Weißeritzbrücke (B 6), Unterfahung Hamburger Straße und Ingenieurbauwerke	110,5	17,6	8,0	1996/98
7.	Bremer Straße/Magdeburger Straße	9,0	9,0		1997/98
8.	Schlachthofbrücke (siehe 6.3.)				
9.	Waltherstraße einschließlich Brücke mit Stadtbahn (siehe 6.3.)				
10.	Pieschener Allee Schlachthofring	11,0	11,0		1996/98
	Summe 6.5.2	288,0	58,1	138,0	
	Summe 6.5	368,0	114,1	148,5	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.6 Konzept 6 – Erschließung Wohn- und Gewerbegebiete

6.6.1 Industriekomplex Radeburger Straße

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Radeburger Straße (siehe 6.2.)				
2.	Hellerhofstraße	4,0	4,0		1994/95
3.	Planstraße zwischen Kalksandsteinwerk und zukünftiger Großdruckerei	4,2	4,2		1994/95
	Summe 6.6.1	8,2	8,2		

6.6.2 Flughafen, Gewerbegebiete Klotzsche und Rähnitz

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Grenzstraße (siehe 6.2)				
2.	Planstraße zwischen Grenzstraße und BAB-Anschlußstelle Flughafen/Rähnitz (siehe 6.2)				
3.	Planstraße zwischen BAB-Anschlußstelle Flughafen/Rähnitz und Radeburger Straße	8,0	8,0		1999/2000
4.	Radeburger Straße zwischen Planstraße und BAB-Anschlußstelle Dresden-Nord	18,0	18,0		2001/2003
5.	Karl-Marx-Straße	11,0	11,0		1998/99
6.	Königsbrücker/Königsbrücker Landstraße zwischen Olbrichtplatz und Karl-Marx-Straße	29,0	21,0	8,0	1999/2003
	Summe 6.6.2	66,0	58,0	8,0	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.6.3 Stadterweiterung Kaditz/Mickten

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Planstraße zwischen Kötzschenbroder Straße und Fechnerstraße/Grimmstraße	4,5	4,5		1994/95
2.	Lommatzscher Straße	8,5	8,5		1997/98
3.	Kötzschenbroder Straße	27,0	20,0	7,0	1999/2000
4.	Sternstraße	9,0	7,5	1,5	2000/2001
5.	Abschnitte der Westzufahrt IGA 2003 (siehe 6.5.2)				
6.	Abschnitte der Stadtbahntrasse Wettiner Bahnhof – Kaditz/Mickten (siehe 6.5.2)				
	Summe 6.6.3	49,0	40,5	8,5	

6.6.4 Gewerbegebiet Coschütz/Gittersee

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Planstraße zwischen Innsbrucker Straße und Gewerbegebiet	9,0	9,0		1995/97
2.	Planstraße zwischen Gewerbegebiet u. Karlsruher Str.	8,0	8,0		2000/2001
3.	Innsbrucker Straße/Bergstraße (siehe 6.3)				
4.	Karlsruher Straße (siehe 6.1.2)				
	Summe 6.6.4	17,0	17,0		

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.6.5 Wohn- und Gewerbegebiet Nickern

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Fritz-Meinhardt-Straße (Bereich Altnickern)	6,0	6,0		1994/95
2.	Am Viertelacker	7,0	7,0		1994/95
3.	Dohnaer Straße (siehe 6.2)				
	Summe 6.6.5	13,0	13,0		

6.6.6 Erschließung weiterer Wohn- und Gewerbegebiete (3,0 Mio DM/a)

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
	Summe 6.6.6	21,0	21,0		bis 2000
	Summe 6.6	174,2	157,7	16,5	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.7 Konzept 7 – Verkehrslenkung und -leitung, Verkehrsorganisation, Verkehrsberuhigung

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	LSA Neubau (3,0 Mio DM/a)	21,0			bis 2000
2.	LSA Umbau/Erneuerung (2,0 Mio DM/a)	14,0			bis 2000
3.	LSA Koordinierung (1,5 Mio DM/a)	10,5			bis 2000
4.	Senioren- und Schulwegsicherung (2,0 Mio DM/a)	14,0			bis 2000
5.	Verbesserung Wohnumfeld, Verkehrsberuhigung (2,5 Mio DM/a)	17,5			bis 2000
6.	Verkehrssicherheit (1,0 Mio DM/a)	7,0			bis 2000
	Summe 6.7	84,0			

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.8 Konzept 8 – Rad- und Fußgänger-/behindertengerechte Verkehrswege

6.8.1 Radwegenetz

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Elbuferradweg linkselbisch von Stadtgrenze Heidenau bis Cossebaude	5,0			1994/96
2.	Elbuferradweg rechtselbisch von Stadtgrenze Heidenau bis Söbrien	15,0			1994/98
3.	Veloroute Stadtzentrum-Gorbitz	2,0			1995/96
4.	Radverkehrsanlagen St. Petersburger Straße – Albertplatz vom Georgplatz bis Albertplatz	3,0			1995/97
5.	Veloroute Dresden-Klotzsche – Albertplatz	7,0			1998/99
6.	Instandsetzung von Radwegen (0,5 Mio DM/a)	3,5			bis 2000
	Summe 6.8.1	35,5			

6.8.2 Fußgänger- und behindertengerechte Verkehrswege

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Ausbau von Fußgängerzonen (4,0 Mio DM/a)	28,0			bis 2000
2.	Verbesserung vorhandener Fußgängeranlagen (0,7 Mio DM/a)	4,9			bis 2000
3.	Innerstädtischer Bereich (siehe 6.4.)				
4.	Teile aus Konzept 7 (siehe 6.7)				
	Summe 6.8.2	32,9			
	Summe 6.8	68,4			

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.9 Konzept 9 – Ruhender Verkehr / Straßeninstandsetzung

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Ruhender Verkehr (0,5 Mio DM/a)	3,5			bis 2000
2.	Straßeninstandsetzung einschließlich Nebennetz (9,0 Mio DM/a)	63,0			bis 2000
	Summe 6.9	66,5			

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

Zusammenstellung der finanziellen Aufwendungen der Rahmenkonzepte

Position	Wertumfang Mio DM
6.1 Maßnahmen im ÖPNV	1.392,3
6.2 Hauptverkehrsstraßennetz	510,8
6.3 Brücken	560,9
6.4 Innerstädtischer Bereich	471,7
6.5 IGA 2003	368,0
6.6 Erschließung Wohn- und Gewerbegebiete	174,2
6.7 Verkehrslenkung und -leitung	84,0
6.8 Rad- und Fußgänger-/behindertengerechte Verkehrswege	68,4
6.9 Ruhender Verkehr/Straßeninstandsetzung	66,5
Gesamtsumme 6.1 – 6.9	3.696,8

Änderungen zu den angestrebten Bauzeiträumen

(nach der Beschlußfassung am 27./28. Januar 1994 eingetreten)

6.1 Konzept 1 – Maßnahmen im ÖPNV

6.1.2 Ausbaumaßnahmen zur Fahrtwegsicherung, Bevorrechtigung, Beschleunigung und Neubau

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*/
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Innerstädtischer Bereich siehe Konzept 4				
2.	Bodenbacher Straße, Enderstraße und Abzweig Reick	8,6	1,0	7,6	1994/95
3.	Berthold-Haupt-Straße	13,1	0,5	12,6	1994/95
4.	Fröbelstraße/ Cottaer Straße einschl. Weißeritzbrücke	43,0	32,0	11,0	1994/95
5.	Zwinglistraße	5,0	3,0	2,0	1996/97
6.	Großenhainer Straße zwischen Trachenberger Platz/ Wilder Mann	19,4	10,0	9,4	1994/96
7.	G.-Hauptmann-Straße	3,7	1,5	2,2	1997
8.	Fritz-Löffler-Straße	18,9	10,0	8,9	1996
9.	Görlitzer Straße/Rothenburger Straße/Bischofsweg/ Fr.-Reuter-Straße	20,3		20,3	1994/96
10.	Karlsruher Straße/Westendring	20,2	12,0	8,2	1996
11.	Rudolf-Renner-Straße/Kesselsdorfer/Pennricher Str.	16,2	8,0	8,2	1996/97
12.	Mügelner Straße zwischen Altreck und Moränenende (mit doppelgleisigem Ausbau)	17,0	10,0	7,0	1998/99
13.	Moränenende zwischen Mügelner Straße und Bodenbacher Straße	8,0	1,0	7,0	1996/97
14.	Leubener Straße (doppelgleisiger Ausbau)	25,6	10,2	15,4	1995/96
15.	Königsbrücker Straße von Albertplatz bis einschließlich Olbrichtplatz	25,5	18,5	7,0	1996/99
16.	Friedrichstraße	1,4		1,4	1994
17.	Gleistrasse Prohlis	2,5		2,5	1994
18.	Tiergartenstraße/F.-List-Straße/Wasastraße	9,5		9,5	1998/99
19.	Wasaplatz	13,0	6,0	7,0	1998/99
20.	Königsbrücker Landstr./Hauptstraße, Karl-Marx-Str.	6,6	4,5	2,1	1996
21.	Löbtauer Straße zwischen Cottaer Straße und Schäferstraße (1. Ausbaustufe)	7,5	2,0	5,5	1998
22.	Leipziger Straße zwischen Antonstr. u. Erfurter Platz	23,5	15,0	8,5	2000
23.	Lübecker Straße, Altcotta und R.-Renner-Straße/ Cossebauder Straße	12,3	4,0	8,3	1996
24.	Pennricher Straße und Steinbacher Straße	8,2		8,2	1996
25.	Tharandter Straße	4,8		4,8	1994

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
26.	Münchner Straße	8,8		8,8	1996
27.	Kesselsdorfer Straße zwischen Tharandter Straße und R.-Renner-Straße	2,1		2,1	1997
28.	Paradiesstraße	9,8		9,8	1997
29.	Lockwitzer Straße	5,8		5,8	1997
30.	Modernisierung/Neubau von a) Haltestellen	5,0			1994/96
	b) Umsteigeanlagen 1. Omnibusbahnhof Wiener Platz	4,5			1994/96
	2. Kesselsdorfer Straße	0,5			1997
	3. Zwinglistraße	2,4		2,4	1995
	c) Park- und Ride-Anlagen – Prohlis-Gleisschleife – Bahnhof Niedersedlitz – BAB A 4, AA Neustadt/Kaditz / Mickten	3,6		3,6	1995/97
31.	Gleistrasse Dohnaer Straße zwischen Lockwitzer Straße und Gleisschleife Prohlis	94,6		94,6	1995/97
32.	Gleistrasse zwischen Nöthnitzer Str. u. Westendring	9,6		9,6	1995/96
33.	Gleisverbindung Hirschfelder Straße	5,1		5,1	1998
34.	Gleisschleife Eisenbahnstraße	2,2		2,2	1994
35.	Gleisschleife Dobritz	5,0		5,0	1996
36.	Gleisschleife Hauptbahnhof Südseite	5,5		5,5	1998
37.	(Gleisschleifen im Zentrum nach Stadt-Planung)				
38.	Fahrtwegsicherung und Beschleunigungsmaßnahmen für den Bus (5,5 Mio DM/a)	38,5			bis 2000
	Summe 6.1.2	536,8	149,2	339,1	
	Summe 6.1	1392,3	149,2	499,1	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.2 Konzept 2 – Hauptverkehrsstraßennetz

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1. Bundesstraße B 172 (Dohnaer Straße)					
	1. BA Spitzwegstraße – Tornaer Straße	23,5	23,5		1993/94
	2. BA Tornaer Straße – Fritz-Meinhardt-Straße	22,9	22,9		1994/95
	3. BA Fr.-Meinhardt-Straße	14,1	14,1		1994/95
	4. BA Langer Weg – E.-Kästner-Straße	8,0	8,0		1995
	5. BA Umgehungsstraße Großluga	51,9	51,9		nach 2000
	Summe	120,4	120,4		
2. Geplante Bundesstraße B 173					
	– Abschnitt zwischen Stadtgrenze u. vorheriger B 173	1,0	1,0		1994/95
	– Lückenschluß Nordtangente im Bereich Gorbitzer Str.	21,4	21,4		1994/95
	– Tunnel Bramschstraße	96,0			1998/99
	– Fröbelstraße (siehe 6.1.2.)				
	Summe	118,4	22,4		
3. vorhandene und geplante Bundesstraße B 170					
	– Radeburger Straße bis AA Dresden Nord	11,5	11,5		1995/96
	– Hansasträße	4,8	4,8		1993/95
	– Bergstraße/Innsbrucker Straße zwischen Fr.-Löffler-Straße und Stadtgrenze	49,0	49,0		1996/97
	– Fr.-Löffler-Straße (siehe 6.1.2.)				
	– Nürnberger Straße	11,0	11,0		1998/99
	– Nossener Brücke, alt (siehe 6.3.)				
	– Verlängerung Nossener Brücke (siehe 6.3.)				
	– E.-Ambros-Ufer einschl. Brücke über die Weißeritz	13,6	7,8		1996/97
	– Flügelweg zwischen Hamburger Straße und E.-Ambros-Ufer einschließlich Fußgängertunnel; weitere Abschnitte im Konzept 5 (siehe 6.5.)	13,5	7,3		1995/97
	Summe	103,4	91,4		

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
4. Geplante Bundesstraße B 97					
	– Königsbrücker Landstraße zwischen Stadtgrenze und Grenzstraße	4,6	2,3	2,3	1998/99
	– Grenzstraße	9,8	9,8		1998
	– Planstraße zwischen Grenzstraße und AA Flughafen/Rähnitz	18,0	18,0		1996/97
	Summe	32,4	30,1		
Weitere Hauptnetzstraßen					
5.	Pillnitzer Landstraße	45,0	45,0		1995/98
6.	Lohrmann-/Oskar-Röder-Straße/Gasanstaltstraße	12,0	12,0		1996/97
7.	Enderstraße zwischen Bodenbacher Straße und Hepkestraße	5,0	5,0		1993/94
8.	Pirnaer Landstraße zwischen Abzweig Reick und Stephensonstraße	17,5	10,0	7,5	2001/2002
9.	Hofmühlenstraße/Fabrikstraße	24,0	24,0		1997
10.	Pillnitzer Straße/Striesener Straße	22,5	22,5		2000
	Summe	126,0	118,5	7,5	
11.	Knotenpunktausbau Körnerplatz	3,9	3,9		1994/95
12.	Knotenpunktausbau Schillerplatz	6,3	3,0	3,3	1994/96
	Summe	10,2	6,9	3,3	
	Summe 6.2	510,8	389,7	13,1	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.3 Konzept 3 – Brücken

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Carolabrücke (3. Hälfte)	2,4			1994/95
2.	Nossener Brücke (neu)	76,0			1994/95
3.	Nossener Brücke (alt)	21,0			1994/95
4.	Budapester Straße (2. Hälfte)	8,0			1995/96
5.	Marienbrücke (Pfeilersanierung) Marienbrücke (grundhafte Erneuerung)	6,5 40,0		1,0	1994/95 1999/2000
6.	3. Marienbrücke	98,0			1997/98
7.	Kaditzer Elbebrücke	22,5			1994/95
8.	Flutrinnenbrücke (Washingtonstraße)	19,0			1995/96
9.	Grundhafte Erneuerung Blaues Wunder	12,0			2001/2002
10.	Brücke Waltherstraße.	31,0		3,0	1999/2001
11.	Waldschlößchenbrücke	190,0		10,0	1999/2000
12.	Schlachthofbrücke	10,0			1999/2000
13.	Sanierung und Reparatur bestehender Brücken (3,5 Mio DM/a)	24,5			bis 2000
	Summe 6.3	560,9		14,0	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.4 Konzept 4 – Innerstädtischer Bereich

6.4.1 Historisches Zentrum

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Altmarkt	10,0	10,0		1998/99
2.	Neumarkt	8,5	8,5		nach 2000
3.	Umfeld Schloß und Kathedrale	5,0	5,0		1994/97
4.	Terrassenufer (bis Carolabrücke)	6,0	6,0		1996/97
5.	Wilsdruffer Straße	10,5	5,0	5,5	nach 2000
6.	Postplatz mit Wallstraße	32,0	14,5	17,5	1995/97
7.	Marienstraße (einschließlich Wasserbecken)	12,0	7,0		1998/99
8.	Dippoldiswalder Platz einschließlich Rückbau Budapester Straße	11,0	8,5	2,5	1995/96
9.	Dr.-Külz-Ring/Waisenhausstraße	13,5	8,5	5,0	1999/2000
10.	Georgplatz	30,0	20,2	9,8	1996/98
11.	St. Petersburger Straße	27,8	22,8	5,0	1998/2000
12.	Pirnaischer Platz	18,5	14,5	4,0	nach 2000
13.	Rathenauplatz	10,5	7,7	2,8	nach 2000
	Summe 6.4.1	560,9		14,0	

6.4.2 Prager Straße (mit unterirdischer Erschließung)

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Prager Str. Nord (Hertie)	14,0	14,0		1994/95
2.	Prager Str. Nord-West (KARSTADT)	10,0	10,0		1995/96
3.	Prager Str. Mitte (UFA-Center)	8,0	8,0		1994/95
4.	Prager Str. Süd (Kaufhof)	18,0	18,0		1994/97
	Summe 6.4.2	50,0	50,0		

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.4.3 26er Ring

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Devrientstraße (Sächsischer Landtag)	7,1	7,1		1998/99
2.	Könneritzstraße	14,6	8,1	6,5	1999/2000
3.	Ammonstraße	10,6	10,6		1994/97
4.	Verkehrslösung Wiener Platz (Hauptbahnhof)				
	– Tunnel einschl. Anbindung	91,5	88,5	3,0	1994/97
	– Platzgestaltung Nordseite	12,0	12,0		1996/97
	– Platzgestaltung Ostseite	3,0	2,0	1,0	1994/95
5.	Wiener Straße östlich zwischen Tunnel und Park-/Gellertstraße	9,8	5,5	4,3	1996/98
6.	Lennéplatz	10,7	5,5	5,2	1995/96
7.	Lennéstraße	14,5	10,9	3,6	1998/99
8.	Schlesischer Platz	10,5	8,5	2,0	1998/99
9.	Antonstraße	9,0	6,0	3,0	1998/99
10.	Albertplatz	9,0	6,0	3,0	2000
11.	Bautzner Straße westlich Hoyerswerdaer Straße	12,0	10,0	2,0	1999
12.	Robert-Blum-Straße	12,1	4,7	7,4	1999/2000
	Summe 6.4.3	226,4	185,4	41,0	
	Summe 6.4	471,7	373,6	93,1	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.5 Konzept 5 – IGA 2003

6.5.1 Östliche Zufahrt

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Eisenbahnstraße	15,0	15,0		2000
2.	3. Marienbrücke (siehe 6.3.)				1998/2000
3.	Weißeritzstr. und Löbtauer Straße	33,0	21,0	6,5	1999/2000
4.	Variante 1 Neue Verbindungsstraße bis Rosenstraße einschließlich Brücken	22,0	14,0	4,0	2000/2001
	Variante 2 Neue Verbindungsstraße bis Ehrlichstraße einschließlich Brücken	10,0	6,0		2001
	Summe 6.5.1 (mit Variante 1)	80,0	56,0	10,5	
Fortsetzung Süd-West-Umfahrung außerhalb des IGA-Konzepts					
1.	Anschluß Budapester Straße, Bayrische Straße und Strehleener Straße	36,0	36,0		
2.	Brücke über DB zwischen Budapester und Rosenstraße	89,0			
	Summe	125,0	36,0		

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert

6.5.2 Westliche Zufahrt

Lfd. Nr.	Vorhaben	Wertumfang [Mio DM]			angestrebter Bauzeitraum*
		Gesamt	davon Straßenbau	davon Gleisbau	
1.	Rekonstruktion Kaditzer Elbebrücke (siehe 6.3.)				
2.	Washingtonstraße	15,5	15,5		1994/97
3.	Flutrinnenbrücke (siehe 6.3.)				
4.	Stadtbahntrasse Wettiner Bahnhof – Kaditz/Mickten	130,0		130,0	1997/2002
5.	Verbindungsstraße zwischen Flügelweg und IGA	12,0	5,0		2001/2002
6.	Hamburger Straße zwischen Cossebauder Straße und Bremer Straße einschließlich neuer Weißeritzbrücke (B 6), Unterführung Hamburger Straße und Ingenieurbauwerke	110,5	17,6	8,0	1996/98
7.	Bremer Straße/Magdeburger Straße	9,0	9,0		1997/98
8.	Schlachthofbrücke (siehe 6.3.)				
9.	Waltherstraße einschließlich Brücke mit Stadtbahn (siehe 6.3.)				
10.	Pieschener Allee Schlachthofring	11,0	11,0		1996/98
	Summe 6.5.2	288,0	58,1	138,0	
	Summe 6.5	368,0	114,1	148,5	

* Am Bedarf, nicht an der Finanzierungsmöglichkeit orientiert