

Positionspapier

► Ihr Ansprechpartner ► Seite 1 von 19

Karsten Imbrock
Vorsitzender
Landesverband Elbe-Saale
Telefon (0351) 421 85 28
dresden@vcd.org

► VERKEHRSClub DEUTSCHLAND E.V.

Ortsgruppe Dresden
c/o Umweltzentrum Dresden
Schützengasse 16-18
01069 Dresden
<http://www.vcd.org/vorort/dresden>

► Dresden, 13. Januar 2010

Anforderungen an den Verkehrsentwicklungsplan 2025 für Dresden

Positionspapier des
Verkehrsclub Deutschland e.V., Ortsgruppe Dresden (VCD Dresden)

erstellt von

Dipl.-Verkehrswirtschaftler Torsten **Belter**

Andreas **Heubner**

Dipl.-Geographin Susanne **Illichmann**

Karsten **Imbrock**

Dipl.-Verkehrswirtschaftler Clemens **Kahrs**

Dipl.-Volkswirt Gerhard **Probst**

Dr. Stefan **Schmidt**

Übersicht

Übersicht.....	2
Präambel.....	3
1 Elf festzuschreibende Ziele im Verkehrsentwicklungsplan.....	4
1. Verkehr aktiv vermeiden!	4
2. Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen massiv erhöhen!	4
3. Verkehrsfluss verbessern!	5
4. Gesundheit fördern und lokale Klimaziele erfüllen!.....	5
5. Flächen schonen und entsiegeln!.....	6
6. Ausbau- und Instandhaltungsstandards bei der Infrastruktur festlegen!	6
7. Bedienungsstandards im ÖV festlegen!	6
8. Die Aufenthaltsqualität in der Stadt steigern!	7
9. Ökologisch-ökonomische Nachhaltigkeit: An spätere Generationen denken!	7
10. Den Tourismus fördern!	7
11. Die heimische Wirtschaft unterstützen!.....	8
2 Berücksichtigung der einzelnen Verkehrsträger.....	9
2.1 Öffentlicher Nahverkehr	9
2.2 Radverkehr.....	10
2.3 Fußverkehr	11
2.4 Straßenverkehr	11
2.5 Ruhender Verkehr	12
2.6 Fernverkehr.....	12
2.7 Wasserverkehr auf der Elbe	13
3 Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Nutzergruppen	14
3.1 Pendler	14
3.2 Familien	14
3.3 Senioren	15
3.4 Sozial Schwache	15
3.5 Mobilitätseingeschränkte	15
3.6 Wirtschaft	16
4 Besonderheiten der einzelnen Stadträume	17
4.1 Innenstadt	17
4.2 Wohnquartiere	17
4.3 Gebiete mit Erhaltungssatzungen	17
4.4 Stadtteilzentren	17
4.5 Elbnahe Gebiete	18
4.6 Gewerbestandorte	18
5 Verbesserung der Verwaltungsstrukturen.....	18
Kontakt zum VCD Dresden	19

Präambel

Um zukünftig die Bedürfnisse der Bürger und der Wirtschaft von Dresden nachhaltig und ökonomisch sinnvoll zu befriedigen, gilt es den dafür erforderlichen Verkehr in den kommenden 10 bis 20 Jahren verantwortungsbewusst zu gestalten. Der VCD Dresden verfolgt bei der „integrierten Verkehrsentwicklungsplanung“ einen breiten Ansatz: So verweist dieses Positionspapier an vielen Stellen auf wesentliche Lebensbereiche der Landeshauptstadt Dresden, die direkt mit der Mobilität in Dresden verbunden sind; u.a. sind dies die Flächennutzungsplanung, die Kita- und Schulnetzplanung, Überlegungen zum touristischen Leitbild und zur Wirtschaftsentwicklung der Stadt. Dies entspricht auch dem Ansinnen der Sächsischen Staatsregierung, deren sie tragende Parteien beispielsweise folgende wesentliche Punkte im Koalitionsvertrag fest schreiben:

- ▶ explizites Koppeln des Stadtumbaus an eine integrierte Stadtentwicklung,
- ▶ Forcierung des familien- und generationengerechten Umbaus von Stadträumen und
- ▶ Erweiterung der Städte um naturnahe Lebensräume.

Der VCD Dresden hat sich zum Ziel gesetzt, sich aktiv in die Diskussion zum Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025 (VEP) einzubringen und formuliert dazu im Folgenden Anforderungen an die Inhalte und den Entstehungsprozess des Verkehrsentwicklungsplans.

1 Elf festzuschreibende Ziele im Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 für Dresden muss zum Wohl der Stadt und seiner Bürger aus Sicht des VCD Dresden den folgenden Anforderungen gerecht werden:

1. Verkehr aktiv vermeiden!

Der „beste“ Verkehr ist der **Verkehr, der gar nicht erst entsteht**. Deshalb sind deutliche Anstrengungen dahingehend zu unternehmen, dass die Einwohner und Besucher Dresdens **ihre Mobilitätswünsche mit kurzen Wegen und ohne größere Ortsveränderung** befriedigen können, d.h., gleiche (oder sogar mehr) Mobilität mit weniger Verkehr.

Dazu muss sich die Landeshauptstadt trotz ihrer flächenmäßigen Ausdehnung dem Prinzip der „**Stadt der kurzen Wege**“ verschreiben. **Kleinräumige Strukturen** müssen gefördert werden, damit **Wohnen und Arbeiten wieder verstärkt kombiniert** werden können. Das hat zur Folge, dass sich ein radikaler Wandel in der Flächennutzungsplanung zu vollziehen hat und zukünftig Stadtteilzentren mit einheimischen Mittelständlern ggü. Einkaufszentren „auf der grünen Wiese“ Vorrang genießen. Das **Einkaufen „um die Ecke“** ist durch den Verkehrsentwicklungsplan aktiv zu fördern.

Das **Verdichten von Quartieren durch Schließen von Baulücken** sorgt ebenfalls für eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens. Im Gegenzug ist der weiteren Zersiedelung – auch auf Dresdner Stadtgebiet – Einhalt zu gebieten. Städtische Förderprogramme sind zu entwickeln, um diese Ziele zu erreichen. Die Zielerreichung der dazu erforderlichen Maßnahmen ist jährlich zu messen und zu kommunizieren.

2. Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen massiv erhöhen!

Natürlich kommt die Befriedigung der Bedürfnisse einer Gesellschaft nicht ohne Verkehr aus. Handwerker sollen zügig auf ihren Baustellen sein, der Handel und die Industrie müssen beliefert werden. Soll Dresden eine lebenswerte Stadt für seine Bewohner und attraktives Ziel für Touristen bleiben, sind deutliche Anstrengungen zu unternehmen, den sog. „**Umweltverbund**“ **aus öffentlichen Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr zu stärken**. Wann und wo immer es geht, ist darauf hinzuwirken, dass der motorisierte Individualverkehr reduziert wird.

Derzeit weist die **Stadt Dresden gemäß SrV 2008 den höchsten Pkw-Anteil und den geringsten Fußweganteil** bei allen Wegen unter allen teilnehmenden Städten über 500.000 Einwohner auf. Daher ist im Verkehrsentwicklungsplan festzuschreiben, den Anteil des **MIV an allen Wegen auf maximal ein Drittel zu reduzieren**. Dementsprechend sind die alternativen Verkehrsmittel zu fördern. Der Anteil des **öffentlichen Nahverkehrs an allen Wegen muss auf mindestens 25% gesteigert werden**. Der öffentliche Nahverkehr hat infrastrukturell noch deutliche Kapazitätsreserven. Durch ein konsequentes Beschleunigungsprogramm kann das Verkehrsangebot deutlich verdichtet werden ohne zusätzliche Fahrzeuge einsetzen zu müssen. Das **Zu-Fuß-Gehen muss wieder attraktiver gestaltet werden**. Eine deutliche Steigerung der Fußweganteile auf das Niveau der 1990er Jahre ist erforderlich. Schließlich kommt der Förderung des Radverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Hier ist das Ziel einer 50%igen Steigerung des **Radverkehrsanteils an allen Wegen auf 25% aller Wege festzuschreiben**.

Nicht nur aus ökologischen Gründen ist der Fokus auf den Umweltverbund erforderlich. Zum einen können die Infrastrukturkosten spürbar gesenkt werden (z.B. der Unterhalt der Straßeninfrastruktur sowie der Flächen für den ruhenden Verkehr), zum anderen lassen sich die Produktivität des Einzelhandels (z.B. Kaufkraft je Fläche) und der Wert von Immobilien deutlich steigern. Nicht zuletzt führt die mit der Reduktion des MIV verbundene Senkung der Unfallzahlen zu einem deutlichen Rückgang an Kosten.

3. Verkehrsfluss verbessern!

Verkehr muss nicht schnell sein sondern vor allem flüssig. Deshalb ist es aus Gründen der Sicherheit, des Lärmschutzes und der Schadstoffreduzierung unabdingbar, dass **flächendeckend Tempo-30-Zonen** eingerichtet werden und konsequent auf **Hauptstraßen maximal 50 km/h** erlaubt werden. Auf den stadtnahen **Autobahnen** der A4, A13 und A17 dürfen nicht nur aus Lärmschutzgründen **maximal 120 km/h** erlaubt sein. Schleichverkehr in Wohnquartieren ist zu verhindern, z.B. durch bauliche Maßnahmen oder geänderter Verkehrswegeführung. Dies geschieht auch mittels der Verkleinerung von Straßenquerschnitten.

Das mittlere Geschwindigkeitsniveau im MIV ist in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegen wohingegen Busse & Bahnen an Attraktivität zunehmend durch langsamere Durchschnittsgeschwindigkeiten einbüßen. Bestehende Lichtsignalanlagen sind deshalb so auszurichten, dass sog. „**grüne Wellen**“ möglich sind. Dabei ist der **öffentliche Nahverkehr im Gegensatz zur bisherigen Praxis deutlich zu bevorzugen**, um ihn auf das Geschwindigkeitsniveau des MIV zu bringen. Dies ist mittels modernen LSA-Steuerungen heute i.d.R. problemlos zu erreichen.

Eine **Harmonisierung der Geschwindigkeitsniveaus aller Verkehrsmittel** sorgt in Verbindung mit dem Ziel der Verkehrsvermeidung („Stadt der kurzen Wege“) schlussendlich für kürzere Wegezeiten aller Dresdner.

4. Gesundheit fördern und lokale Klimaziele erfüllen!

Dresden hat eine besondere Topographie. Weite Teile des Stadtgebietes liegen im Elbtal und weisen somit spezielle stadtklimatische Bedingungen auf. Zudem hat der Verkehrsentwicklungsplan unmittelbare Wirkung auf das Leben in der Stadt. Deshalb ist es unabdingbar, dass sich die Landeshauptstadt Dresden zu einer **aktiven Klimapolitik** bekennt und diese engagiert fördert. Lokale **Einsparungsziele beim klimaschädlichen CO₂ und anderen Gasen, die Reduktion von Feinstaub, Verbesserungen beim Lärmschutz** und weitere Maßnahmen sorgen für eine Verbesserung der Lebensbedingungen der Einwohner und sind beispielgebend für andere Städte. Dies erhöht die **Lebensqualität der Einwohner** deutlich und dient der **passiven Gesundheitsvorsorge**.

Ganz **Dresden und insbesondere der „26er Ring“ sind kurzfristig und dauerhaft zur Umweltzone** zu erklären, auch bei Unterschreiten der entsprechenden Jahreshgrenzwerte der Luftschadstoffe. Dies ist als wichtiges Bekenntnis der Stadt zu sehen, sich aktiv für den Schutz der Gesundheit ihrer Bürger, des Klimas und der historischen Bausubstanz zu engagieren. Bereits heute sind über 90% der zugelassenen Kfz mit der grünen Plakette ausgestattet, so dass die Einführung der Umweltzone nur ein erster Schritt für ein ganzes Paket an Schutzmaßnahmen darstellt. Flüssiger Betrieb der öffentlichen Nahverkehrsmittel ist, gerade auch aufgrund der positiven Sekundärwirkungen, das beste Mittel, Schadstoffbelastungen zu verringern.

Die **Lärmsanierung von Haupt- und Nebenstraßen** mittels der Oberflächenverbesserung ist voranzutreiben.

Darüber hinaus sorgt ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan dafür, dass die Einwohner zur **aktiven Gesundheitsvorsorge** animiert werden, sich also **gesund zu Fuß und mit dem Fahrrad** fortbewegen.

Die **kommunalen Unternehmen** (Eigenbetriebe, Stadtverwaltung, Beteiligungen etc.) sowie die Verkehrsunternehmen des öffentlichen Nahverkehrs sind zum Betreiben **umweltfreundlicher Fahrzeuge zu verpflichten. Zukunftsträchtige Antriebskonzepte (bspw. Hybridtechnologien)** sind ernsthaft zu prüfen und bei Effizienzvorteilen deren Anschaffung durch die Landeshauptstadt Dresden deutlich zu forcieren. Dies stärkt die Vorbildfunktion der Stadt.

5. Flächen schonen und entsiegeln!

Dresden hat sich seine Einzigartigkeit bisher auch durch seine **vielfältigen Naturräume** bewahrt - sei es innenstadtnah durch den Großen Garten und die Elbwiesen oder in einiger Entfernung zur Innenstadt durch die Dresdner Heide sowie um Umfeld der historischen Ortskerne und eingemeindeten Ortschaften. Diese Vielfalt muss erhalten bleiben. Die Freihaltung von Schneisen, welche **Frischluft** in die Stadt bringen, ist ebenso wichtig wie die **Vermeidung der Versiegelung von Flächen und der weiteren Zersiedlung**. Deshalb ist die **Flächennutzungsplanung** darauf auszulegen, dass bereits erschlossene Gebiete **verdichtet** werden und somit kein Neu- oder Ausbau von Straßenerforderlich ist.

Gerade Dresden hat aufgrund des in den vergangenen Jahren großzügig erweiterten Straßennetzes viele Stadtquartiere, die durch gewinnbringende **Umgestaltung und Nachverdichtung besser und stärker zu Gunsten des Umweltverbundes** entwickelt werden können. Darüber hinaus sind – wo es möglich ist – Verkehrsflächen zu entsiegeln, sei es mittels wasserdurchlässiger Oberbaue oder deren Rückbau.

6. Ausbau- und Instandhaltungsstandards bei der Infrastruktur festlegen!

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan muss ein Grundsatzbeschluss über die **Ausbaustandards im Haupt- und Nebennetz aller Verkehrsträger** herbeigeführt werden. Dies bedeutet z.B. im Straßennetz der konsequente Verzicht auf einen vierstreifigen Ausbau von heute zweistreifigen Straßen sowie für den öffentlichen Nahverkehr die Entwicklung von Straßenbahn- bzw. Busachsen mit entsprechender Infrastruktur (Gleise, Busspuren, Haltestellen etc.). Ebenso werden Schwellenwerte für die Querschnittbelastung (ÖV wie MIV) definiert, bei denen bestimmte Verbindungen mit einer **Straßenbahntrasse** erschlossen werden.

Die festgelegten Ausbaustandards werden bei den einzelnen Ausbauvorhaben nicht mehr als Ganzes hinterfragt werden. Das **Konzept der Barrierefreiheit ist weiterzuentwickeln** und unter dem Stichwort „**Universal Design**“ darauf hinzuwirken, dass ein Ausbaustandard allen Nutzergruppen gerecht wird, ohne spezielle und separierende (und damit zumeist teure) Lösungen bieten zu müssen.

Auch bezüglich des **Unterhalts der Verkehrsinfrastruktur** sind klare Regelungen für das Haupt- und Nebennetz aller Verkehrsträger zu formulieren. Hauptnetze werden vorrangig gepflegt, wobei auf einen unterhalts- und folgekostenarmen Ausbaustandard geachtet werden muss. Grundsätzlich sind alle Straßenbahntrassen zum Hauptnetz zu erklären mit entsprechender Unterstützung des Unterhalts durch die Stadt. Entsprechend sind alle Langsamfahrstellen im Netz der DVB AG innerhalb von drei Jahren zu beseitigen.

7. Bedienungsstandards im öffentlichen Nahverkehr festlegen!

Die Bedienungsstandards im öffentlichen Nahverkehr sind als Mindestanforderung an die Verkehrsunternehmen festzuschreiben. Dazu gehören neben dem **24-Stunden-Betrieb an allen Tagen** im Jahr die Festschreibung der Taktfrequenz, der mittleren Reisegeschwindigkeit, die Anschlusssicherung innerhalb eines Verkehrsunternehmens und verkehrsunternehmensübergreifend (Stichwort „**Regio-RBL**“) sowie die Fahrgastinformation. Die Mindestbedienungsstandards sind gemäß den Formulierungen dieses Positionspapiers einzuhalten. Bei der Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur ist auf die Mindeststandards zu achten (z.B. Durchlassfähigkeit an großen Kreuzungen).

8. Die Aufenthaltsqualität in der Stadt steigern!

Die Verkehrsinfrastruktur dient nicht nur der Fortbewegung, sie beeinflusst außerdem stark das öffentliche Leben und muss daher konzeptionell Räume zum „Sich-Aufhalten“ integrieren! Es muss dafür Sorge getragen werden, dass sich die Verkehrsinfrastruktur den stadtplanerischen Belangen unterordnet und damit die Gewähr dafür geschaffen wird, dass Dresden seinen spezifischen Charakter erhält und nicht zu einer uniformen Großstadt verkommt. Wichtig sind dabei Erhalt und integrierte Gestaltung von freien Plätzen und Flächen zur **Förderung des sozialen Lebens im öffentlichen Raum**.

9. Ökologisch-ökonomische Nachhaltigkeit: An künftige Generationen denken!

Je stärker die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wird, desto größer werden die Kosten für deren Unterhalt und Ersatzinvestitionen in der Zukunft. Bereits heute lässt sich feststellen, dass die im Haushalt der Landeshauptstadt Dresden jährlich **zur Verfügung stehenden Mittel zur Bestandserhaltung bei weitem nicht ausreichen**. Deshalb ist beim Neubau und der Sanierung darauf zu achten, dass die **Investitionen „folgekostenarm“ getätigt werden**. Dies bedeutet auch, dass künftig auf die kostenintensive Erweiterung des Verkehrsnetzes mit **Prestigeobjekten konsequent verzichtet** wird. Die jährlich im Haushalt zur Verfügung stehenden **investiven Mittel für den Ausbau und Unterhalt der Infrastruktur sind stärker den Anteilen der Verkehrsträger gemäß Modal Split anzupassen**.

Jegliche **Verkehrsinfrastruktur ist als Vermögen zu behandeln und wirtschaftlich zu betreiben**. Dazu ist der Zustand zu erfassen und zu bewerten. Wie bei jedem anderen Wirtschaftsgut auch soll eine Restnutzungsdauer ermittelt und rechtzeitig vor deren Ende unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten eine Erneuerung geplant werden. Schäden infolge von Baumaßnahmen oder Witterungseinflüssen mindern den Wert und sind entsprechend zu erfassen. Wie die Bürger bei ihrem privaten Eigentum muss die Stadt sich um den Erhalt ihres Vermögens kümmern. Dazu gehört auch die Kontrolle, ob nach Baumaßnahmen Dritter (z.B. Telekom, DREWAG) die Straßen oder Wege wieder in einen ordentlichen Zustand gebracht wurden.

V.a. muss im Verkehrsentwicklungsplan dauerhaft festgeschrieben werden, dass die **Schuldenfreiheit Dresdens vor dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur** steht. Künftigen Generationen muss es vorbehalten bleiben, frei über die Entwicklung der Stadt Dresden zu entscheiden.

10. Den Tourismus fördern!

Die Belange des **Tourismus als einer der wichtigen Wirtschaftsfaktoren der Stadt und Region** müssen in der verkehrsplanerischen Gestaltung berücksichtigt werden. Besondere Herausforderungen bilden hier die Erreichbarkeit Dresdens einerseits und Aufenthaltsqualität in der Stadt andererseits.

Der Verkehrsentwicklungsplan muss darauf hinwirken, dass **Dresden besser an das Fernliniennetz angebunden** wird (Eisenbahn, wie auch Fernlinienbusse) und die beiden Fernbahnhöfe Dresden-Neustadt und Dresden Hauptbahnhof als wichtige „Einfallstore“ für Besucher infrastrukturseitig gut ausgebaut und erschlossen sind. Das schließt die Bahnhofsumfelder mit ein.

Dresden braucht einen **zentral gelegenen Busbahnhof für den Fern- und Gelegenheitsverkehr**. Dieser muss ausreichend Platz für Linien- und Touristenbusse bieten. Er ist mit Serviceeinrichtungen wie Toiletten, Stadtinformation und Imbissangeboten auszustatten. Ein zentraler Omnibusbahnhof für den Regionalverkehr ist nicht erforderlich.

Die Verringerung bzw. **Verlagerung eines starken touristisch bedingten Straßenverkehrs innerhalb der Stadt** in und um touristisch attraktive Quartiere (z.B. Altstadt und Äußere Neustadt) muss, z.B. durch Stärkung des Umweltverbundes auch bei Besuchern der Stadt erreicht werden. Damit kann sich Dresden im touristischen Wettbewerb mit anderen Großstädten positiv positionieren.

In den letzten Jahren wurde mit dem Aufbau eines **Touristenleitsystems** für die Innenstadt und weitere Sehenswürdigkeiten begonnen. Dieses ist jedoch noch sehr lückenhaft. Es muss daher weiter ausgebaut werden, so dass die Besucher an jeder wichtigen Kreuzung im Stadtbereich eine Orientierung finden und auch außerhalb gelegene Sehenswürdigkeiten zumindest von der nächstgelegenen Haltestelle zielsicher erreicht werden.

11. Die heimische Wirtschaft unterstützen!

Nicht zuletzt dient das Verkehrsnetz in der Stadt dem Vorankommen der Wirtschaft: Industrie, Handel, Dienstleistungen und Forschung sind auf eine effektive und effiziente Verkehrsinfrastruktur angewiesen. Alle Stadtquartiere müssen für den Wirtschaftsverkehr wie bisher erreichbar bleiben. Hier gilt der Grundsatz: **„So viel Wirtschaft wie möglich – so viel Infrastruktur wie nötig.“**

Eine weitere **Verkehrsentlastung Dresdens** von den die Stadt **durchquerenden Schwerlastverkehren** ist zu erreichen. Dazu sind alle Hauptstraßen innerhalb der Stadtgrenzen als mautpflichtig auszuweisen. Dies dient v.a. der „Verflüssigung“ der innerstädtischen Wirtschaftsverkehre.

2 Berücksichtigung der einzelnen Verkehrsträger

2.1 Öffentlicher Nahverkehr

Der öffentliche Nahverkehr – bestehend aus Straßenbahn, Stadtbus, S-Bahn und Regionalzug, Regionalbus und Fähren – ist *der in Zukunft zu bevorzugende Verkehrsträger* und ist vorrangig zu fördern und zu entwickeln.

Das Verkehrsnetz der **Straßenbahn** ist durch sinnvolle Strecken zu **erweitern**. Insbesondere betrifft dies die Strecken durch die Johannstadt (Pfortenhauerstraße), Teile der heutigen Linien 61 (Löbtau – Wasaplatz) und 62 (Altstadt – Rathaus Plauen), die Verbindung von der Messe nach Mickten sowie die Verlängerungen ins Umland nach Kesselsdorf und Weißig. Das bestehende Netz wird auf Dauer im Bestand gehalten und betrieben.

Alle Stadt- und Ortsteile sind ergänzend durch den **Stadtbus** werktags mindestens im 20-Minuten-Takt zu erschließen, auf Hauptachsen mindestens im 10-Minuten-Takt. Als Mindeststandard für Stadt- und Ortsteile in Randlage ist mindestens ein 30-Minuten-Takt zu erreichen. Die Haltestelleneinzugsbereiche sind zu überprüfen. Alle Adressen Dresdens sollten innerhalb von 300m Fußweg (nicht Luftlinie) zur Haltestelle erreichbar sein.

Das Hauptnetz des öffentlichen Nahverkehrs ist dauerhaft **rund um die Uhr** zu betreiben. Durch aktive Lenkungsmaßnahmen ist seitens der Landeshauptstadt dafür zu sorgen, dass der **10-Minuten-Grundtakt im Hauptnetz** noch weiter verdichtet wird.

Bussen und Bahnen ist Vorrang vor dem MIV einzuräumen. Entsprechende **Beschleunigungsmaßnahmen** des öffentlichen Nahverkehrs durch Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen oder den Bau von Busspuren und Haltestellenkaps sind als Standard festzuschreiben und durchzusetzen.

Hauptumsteigepunkte sind auf den neuesten Stand der Technik hinsichtlich Bahn-/Bussteige, statischer und dynamischer Informationsmöglichkeiten sowie des Wetterschutzes zu bringen. An Verknüpfungsstellen zwischen Bus, Straßenbahn, S-Bahn und Regionalbahn sind **verkehrsunternehmensübergreifend technische Systeme zur Anschlusssicherung** und zur Information der Fahrgäste zu schaffen.

Das Qualitätsniveau der **S-Bahn** ist auf *allen* innerstädtischen Eisenbahnstrecken zu erhöhen. Dies bedeutet einen konsequenten Ausbau der Infrastruktur, um einen **20- oder 15-Minuten-Takt** anzubieten. Zur Verbesserung der Infrastruktur und zur Attraktivitätssteigerung der S-Bahn gehören ebenfalls der konsequente **barrierefreie Ausbau** und die **Verbesserung der jeweiligen Bahnhofsumfelder** als verbindendes Glied zu den jeweiligen Stadtquartieren.

Mit der Deutschen Bahn sind Konzepte zur **Nutzung aller vorhandenen Empfangsgebäude** zu entwickeln und umzusetzen. Brachen wie beispielsweise Dresden-Strehlen oder Dresden-Mitte schrecken potenzielle Nutzer der Eisenbahn ab. Eine Belebung durch den Einzelhandel wirkt sich deutlich positiv auf das Sicherheitsgefühl aus. Darüber hinaus wird dem Vandalismus präventiv entgegengewirkt.

Der **Regionalbus wie auch der Schienenpersonennahverkehr** spielt für Dresden ebenfalls eine wichtige Rolle. Einerseits steigern diese die Attraktivität des Verkehrsnetzes für die Umlandbewohner und vermeiden somit einbrechende Pkw-Verkehre, andererseits erschließen einige Strecken schlecht angebundene Ortsteile Dresdens mit kurzer Fahrzeit in die Innenstadt und bieten eine Grundversorgung des öffentlichen Nahverkehrs. Schließlich werden durch den Regionalverkehr wichtige Ausflugsziele der Dresdner erschlossen. Im Regionalverkehr ist auf einen konsequenten „**Integralen Taktfahrplan**“ (ITF) hinzuwirken. Hier muss die Stadt Dresden ihren Einfluss auf den Verkehrsverbund Oberelbe geltend machen.

Linien des Busregionalverkehrs sind nach Möglichkeit bis ins Stadtzentrum zu führen. Auf den **Bau eines zentralen Busbahnhofs** für den öffentlichen Regionalverkehr soll **verzichtet** wer-

den. Vielmehr sollen punktuelle Verbesserungen für wartende und umsteigende Fahrgäste im unmittelbaren Umfeld des Hauptbahnhofes, des Bahnhofs Neustadt und weiteren wichtigen Haltestellen im städtischen Nahverkehrsnetz vorgenommen werden.

Nachfragebeeinflussende Maßnahmen sind durch den Verkehrsentwicklungsplan festzuschreiben: So müssen Veranstalter von Messen, Tagungen, Sport-, Musik- und Kulturveranstaltungen mit mehr als 250 Teilnehmern und Zuschauern verpflichtet werden, sog. **Kombiticketvereinbahrungen** mit den Betreibern bzw. Bestellern des öffentlichen Nahverkehrs wie der DVB AG oder dem VVO abzuschließen.

2.2 Radverkehr

Der Radverkehr ist von wesentlicher Bedeutung für die Landeshauptstadt Dresden. Die Förderung des Radverkehrs ist neben der **Förderung** des öffentlichen Nahverkehrs **an erste Stelle** zu setzen. Dies erfordert ein **Radverkehrskonzept** für die ganze Stadt.

Das **Radwegenetz ist flächendeckend in der gesamten Stadt auszubauen**. Dabei ist es wichtig, die Radverkehrsinfrastruktur sowohl entlang der Hauptstraßen als auch von den Stadtteilen in die Innenstadt auszuweisen und **sicher und flüssig** zu gestalten. Eine adäquate durchgehende Beschilderung der Radrouten ist vorzunehmen.

Infrastrukturseitig ist alles dafür zu tun, dass das **Radfahren in der Stadt attraktiver, sicherer und flüssiger** wird. Aus diesem Grund sind entlang aller Hauptstraßen separate Radverkehrsanlagen (**Radstreifen oder Fahrradwege, Trennung von Fuß- und Radverkehr**) auszuweisen, Bordsteinkanten abzusenken und radtaugliche Oberflächenmaterialien zu verwenden (u.a. nur ungefaste Steine ohne Randabschrägungen oder Bitumen, keine Einfahrten mit Großpflaster). Kreuzende Einfahrten für den Straßenverkehr sind für den Radverkehr niveaugleich zu halten (Aufpflasterungen). Neuralgische Punkte des Radwegenetzes wie z.B. die **Zuwegung zu den Elbbrücken** sowie die **Verkehrsführung an großen Kreuzungen** sind zu verbessern.

Lichtsignalanlagen sind so zu schalten, dass Radfahrer **ohne gesonderte Anforderung** über Kreuzungen fahren können (keine sog. „Bettelampeln“) und auf den Hauptrouten sog. „grüne Wellen“ geschaltet werden. Die **Bevorrechtigung von Radfahrern** an Lichtsignalanlagen ist Standard in vielen deutschen Städten und ist auch als Standard für Dresden anzustreben. Ebenso sind an Lichtsignalanlagen **Aufstellflächen vor den Kfz** vorzusehen. Dies dient der deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit.

An den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs sind **flächendeckend überdachte Fahrradabstellanlagen** zu errichten, zudem an wichtigen Haltestellen sog. „**Fahrradboxen**“. An zentralen Haltestellen wie dem Hauptbahnhof, dem Bahnhof Neustadt sowie dem Bahnhof Mitte sind **Fahrradparkhäuser** mit den entsprechenden Serviceangeboten einzurichten. Bei der Errichtung von Fahrradabstellanlagen müssen Aspekte wie Entfernung und Lage zu Zugangstellen zum öffentlichen Nahverkehr, Sicherheit sowie Schutz vor Vandalismus berücksichtigt werden.

Aufgrund der Topographie Dresdens ist ein **Programm zur Förderung von „E-Bikes“ bzw. „Pedelecs“** aufzulegen. Eine mögliche Konstellation sieht der VCD darin, unter dem Dach der Technischen Werke (DVB AG, DREWAG), ein Leistungspaket zu schnüren, dass den Besitz von Zeitfahrausweisen für den öffentlichen Nahverkehr sowie von E-Bikes/Pedelecs unterstützt sowie ein unkompliziertes Aufladen von Akkus im öffentlichen Raum mit erneuerbarer Energie („Ökostrom“) der DREWAG ermöglicht (Ladestationen an allen Haltestellen).

Organisatorisch ist eine deutliche **Öffentlichkeitsarbeit** „pro Rad“ von der Landeshauptstadt Dresden durchzuführen. Nicht zuletzt erfordert dies die Stärkung der Rolle des **Radverkehrsbeauftragten**, der alle Belange der Radfahrer innerhalb der Verwaltung vertritt und die Maßnahmen koordiniert und überwacht.

2.3 Fußverkehr

Die Landeshauptstadt Dresden muss den Fußverkehr stärker fördern. Neben einer umsichtigen Flächennutzungsplanung, die die „Stadt der kurzen Wege“ fördert, sind in der Innenstadt sowie den Stadtteilzentren **überbreite Fußwege** vorzusehen. In Geschäftsstraßen sollen Fußverkehrsanlagen so gestaltet sein, dass die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert wird und sich somit städtische Lebensräume erhalten und entwickeln können.

Weiterhin sind Verbindungswege und Haltestellenbereiche so zu gestalten, dass sie dem Nutzungsverhalten von Fußgängern entsprechen (Vermeidung von „Trampelpfaden“).

Viele Gehwege in der Stadt sind in einem so schlechten Zustand, dass ihre Benutzung nicht nur für Eltern mit Kinderwagen oder ältere Menschen eine Zumutung ist. Daher ist ein **Sanierungsprogramm „Gehwege“** vorzusehen, mit dem Gehwege wieder gefahrlos benutzbar werden. Die Priorität liegt dabei auf der Innenstadt und den Stadtteilzentren sowie auf schlecht beleuchteten Gebieten.

In Wohnquartieren sind in den verkehrsberuhigten Bereichen verstärkt Sackgassen vorzusehen, die **durch Fuß- und Radwege verbunden** sind. Dies dient v.a. der Verkehrsberuhigung und der Förderung der Wohnqualität.

An Kreuzungen darf es ausschließlich **Lichtsignalanlagen geben, die ohne Anforderung** auch für Fußgänger freigeben (keine sog. „Bettelampeln“).

An vielen Stellen der Stadt müssen Fußgänger **Unterführungen** nutzen, die **häufig wenig ansehnlich sind und subjektiv gefährlich** erscheinen. Diese Unterführungen sollen daher wo immer möglich durch ebenerdige Querungen ersetzt werden, um Sicherheitsempfinden, Sauberkeit und die Attraktivität des Fußverkehrs in Dresden zu steigern.

Das **Wanderwegenetz** in der Landeshauptstadt ist zu verbessern, um die Naherholung der Dresdner Bevölkerung zu unterstützen sowie Besucher der Stadt zum längeren Verweilen zu animieren.

2.3 Straßenverkehr

Im Straßennetz gilt der Grundsatz „**Bestandserhaltung vor Infrastrukturausbau**“! Bei einem insgesamt rückläufigen Straßenverkehrsaufkommen in Dresden ist auch mit einer leicht positiven Bevölkerungsprognose und punktuell steigenden Verkehrsprognosen die Notwendigkeit einer Ausweitung der Straßenverkehrskapazität an keinem Streckenabschnitt der Landeshauptstadt Dresden gegeben. Die Erweiterung von Straßenquerschnitten zu Gunsten des MIV ist daher durchweg abzulehnen. Eine Attraktivitätssteigerung des Straßenverkehrsnetzes widerspricht den im Kapitel 1 genannten Grundsätzen. Die Sanierung und Erneuerung bestehender Straßen ist konsequent dem Neubau vorzuziehen. Alle Straßenausbaumaßnahmen müssen einen Nutzen-Kosten-Faktor von mindestens 2 aufweisen. Dabei sind in den Nutzen-Kosten-Analysen bisher untergewichtete Punkte wie Sicherheit, Aufenthalts- und Lebensqualität sowie ökologische Entlastungen stärker und die bisher überbewerteten (und in der Praxis schnell wieder egalisierten) Reisezeitgewinne weniger stark zu gewichten.

Abseits der ausgewiesenen Hauptstraßen sind **flächendeckend Tempo-30-Zonen** auszuweisen, in reinen Wohnquartieren sind verkehrsberuhigte Zonen zu fördern. Dies ist auch baulich umzusetzen, um eine tatsächliche Senkung des Geschwindigkeitsniveaus zu erreichen. Die Verkehrsüberwachung ist zudem zu forcieren.

Beispiele großer **Ausbauvorhaben der Vergangenheit** zeigen, dass die weitere Attraktivitätssteigerung des Hauptstraßennetzes neuen Verkehr induziert und **für das Gesamtsystem keine Verlagerungseffekte** verzeichnet werden können. Im Gegenteil bringen derartige Ausbauvorhaben zusätzliche Verkehre in die Wohngebiete und belasten Mensch, Bausubstanz und Umwelt.

Neue Konzepte die auf gegenseitiger Rücksichtnahme und eigenverantwortlichem Verhalten im Verkehrsraum basieren („shared space“), sollen Berücksichtigung finden.

Die **Reinigung der Straßen** erfasst derzeit häufig nur die Straßenmitte, der Straßenrand und vor allem das sog. Schnittgerinne bleiben oft Sammelstelle von Unrat, Laub und anderen Rückständen. Daher sollte in Zukunft wie in anderen Großstädten üblich an den Reinigungstagen ein zeitweiliges Parkverbot angeordnet werden. Dabei sind die Reinigungszyklen so zu gestalten, dass die beiden Straßenseiten an zwei aufeinander folgenden Werktagen gereinigt werden, so dass immer Parkmöglichkeiten bleiben.

2.4 Ruhender Verkehr

Parkflächen in der Innenstadt innerhalb des „26er Rings“, der Äußeren Neustadt sowie generell in Parkhäusern **sind unter marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten zu bewirtschaften**. Für den ruhenden Verkehr genutzte Flächen müssen mindestens die **gleiche Rentabilität erreichen wie bei einer alternativen Nutzung** (z.B. Einzelhandelsnutzung). Entsprechend der technischen Entwicklung bei **Hybrid- und Elektro-Pkw** sind ausreichend Parkflächen mit Ladestationen auszustatten und Kfz mit diesen Antriebsarten exklusiv gegen Entgelt zur Verfügung zu stellen.

Zwischen den Parkflächenbetreibern und der DVB AG ist eine Vereinbarung zu treffen, dass das Parken zur gleichzeitigen Nutzung des Nahverkehrs berechtigt („**Parkschein = Fahrschein**“). Die Umlage der Parkraumbewirtschaftungskosten auf die Nutzer sorgt für eine Anhebung der Parkgebühren, fördert die Attraktivität des Parkens außerhalb der Innenstadt und trägt so zur Entlastung der Innenstadt vom Autoverkehr und der Steigerung der Aufenthaltsqualität bei.

In Wohnquartieren ist das **Bewohnerparken** stadtweit einzuführen. Die **Stellplatzverordnung** wird entschärft. Statt dem Nachweis von Parkflächen für Pkw kann auch eine entsprechende Zahl an Fahrradstellplätzen nachgewiesen werden. Bemüht sich die **DVB AG** um eine bessere Verkehrsanbindung in bestimmten Gebieten, profitiert sie von gezahlten **Stellplatzablösegebühren** stärker als bisher.

Bisherige Parkflächen im öffentlichen Raum für den MIV sind den **Betreibern von Car Sharing-Angeboten** auf Wunsch gegen dieselben Gebühren wie das Bewohnerparken zur Verfügung zu stellen.

Neue **P&R-Anlagen** sind auf Dresdner Stadtgebiet nicht zu entwickeln. Die vorhandenen Standorte sind im Regelfall weit unterdurchschnittlich ausgelastet. P&R-Konzepte eignen sich vielmehr an Bahnhöfen im Umland, wenn diese schlecht durch Linien des Busregionalverkehrs angebunden sind.

Großveranstalter sind dazu zu verpflichten, dass sie ein auf die Veranstaltung bezogenes **Verkehrskonzept** vorlegen und darin neben einer Kooperationsvereinbarung mit dem öffentlichen Nahverkehr auch ein Parkraumbewirtschaftungskonzept – etwa durch die Anmietung von Flächen – vorweisen.

2.5 Fernverkehr

Die Landeshauptstadt Dresden muss sich durch ihre Randlage in Deutschland für eine adäquate Fernverkehrsanbindung stark machen. Insbesondere steht hierbei die Anbindung im **Fernverkehr der Eisenbahnen** im Fokus. Alle Hauptstrecken Richtung Leipzig/Frankfurt am Main, Nürnberg/München, Berlin/Hamburg und Prag/Wien sind im Stundentakt – nach Görlitz/Breslau im 2-Stundentakt – im ICE/EC/IC-Standard zu befahren. Im Gegensatz zur gegenläufigen Entwicklung der letzten Jahre (insbesondere bzgl. der innerdeutschen Strecken) sind die Reisezeiten zu den genannten Zielen zu reduzieren – auch um Dresden als Reiseziel attraktiv zu machen. Diese Forderung konkretisiert die Kooperationsvereinbarung der derzeitigen sächsischen Staatsregierung zur Förderung des Schienenfernverkehrs.

Als Mitglied im Zweckverband Verkehrsverbund Oberelbe muss die Stadt bei der **Bestellung von Nahverkehrsleistungen**, die frühere Fernverkehrsverbindungen ersetzen, darauf drin-

gen, dass die Beförderungsqualität deutlich verbessert wird. Das bedeutet: mehr Platzangebot in Fernverkehrsqualität (dies betrifft sowohl die Sitzplätze wie auch Stellflächen für Gepäck, Kinderwagen, Fahrräder, Rollstühle etc.), modernere Fahrzeuge, Gewährleistung von Barrierefreiheit).

Dresden wird bereits heute von zahlreichen nationalen und internationalen Fernbuslinien angebunden. Der Markt im **Fernbuslinienverkehr** wird sich – wie auch von der sächsischen Staatsregierung unterstützt – zukünftig weiter öffnen. Aus diesem Grund sind an zentralen Punkten der Stadt (Hauptbahnhof, Bahnhof Neustadt, TU Dresden etc.) Möglichkeiten zu schaffen, die ein bequemes Ein- und Aussteigen sowie Warten der Fahrgäste ermöglichen. Entsprechende Abstellkapazitäten für Fahrzeuge sind vorzusehen. Für eine gute Verknüpfung der Fernbushalte mit dem städtischen öffentlichen Verkehr ist Sorge zu tragen (z.B. kurze Umsteigewege, Veröffentlichung der Fahrpläne).

Dresden muss wieder **besser an das Nachtzugnetz angebunden** werden. Neben den aktuellen Verbindungen nach Wien/Budapest, ins Ruhrgebiet/nach Amsterdam sowie nach Zürich sind die bis vor wenigen Jahren verkehrenden Verbindungen nach München, Krakau/Warschau, Stuttgart und Paris für Dresdner und Besucher der Stadt unerlässlich. Nur so kann Dresden seinem Anspruch als eines der attraktivsten Städtereiseziele in Deutschland gerecht werden. Hierzu muss die Landeshauptstadt aktiv auf mögliche Betreiber zugehen und den Erfolg der Linien über seine Tourismusgesellschaft unterstützen.

Der **Flughafen Dresden** ist hoch subventioniert, arbeitet dauerhaft nicht wirtschaftlich und hat seinen endgültigen Ausbauzustand erreicht. Allein schon aus Lärmschutzgründen ist das Nachtflugverbot endgültig festzuschreiben und auszudehnen. Bestrebungen des Flughafens bestimmte Fluggesellschaften (insb. sog. „Billigflieger“) durch Werbekostenbeiträgen und vergünstigte Gebühren zur Aufnahme Dresdens als Ziel im Flugplan zu verankern sind zu unterbinden. Welche Verbindungen ab Dresden angeboten werden, ist dem freien Spiel der Marktkräfte zu überlassen. Dies entspricht der Koalitionsvereinbarung der derzeitigen sächsischen Staatsregierung, den Flughafen Dresden infrastrukturseitig nicht weiterzuentwickeln. Festgeschrieben werden muss, dass Dresden nur von den Flugzeugtypen angefliegen werden darf, die den **neuesten Umweltstandards** hinsichtlich Lärm und Abgase entsprechen.

2.6 Wasserverkehr auf der Elbe

Alle bestehenden **Fährstellen** der DVB AG und die Fahrzeiten sind mindestens beizubehalten. Die **Fährverbindung von Mickten zur Schlachthofinsel** ist als Vorlaufbetrieb der perspektivisch zu bauenden Straßenbahnverbindung Messe – Mickten wieder einzurichten. Die Fähre verkürzt die Wege aus dem Dresdner Norden, macht das Gebiet für die Naherholung aus den angrenzenden Wohnquartieren am nördlichen Ufer der Elbe zugänglich und wertet die Schlachthofinsel mit ihren Einrichtungen insgesamt deutlich auf.

Weitere Anlegestellen für Flussschiffe sowie Liegeplätze für den Freizeitverkehr auf der Elbe sind zu entwickeln, um eine sanfte **touristische und freizeitbedingte Nutzung der Elbe** zu fördern. Es ist darauf hinzuwirken, dass Schnellboote und motorisierte Wassersportgeräte jeglicher Art auf der Elbe untersagt werden.

Im Stadtteil **Laubegast** soll eine **Anlegestelle der Sächsischen Dampfschiffahrt** eingerichtet werden. Diese kann die Attraktivität des Dresdner Ostens weiter erhöhen und ihn besser touristisch erschließen.

Der Güterverkehr auf der Elbe ist ebenfalls den freien Marktkräften zu überlassen. Ökologisch und volkswirtschaftlich höchst fragwürdige Investitionen in den Ausbau der Elbe die das Bild der und das Leben in der Elbe negativ verändern sind durch die Landeshauptstadt Dresden nicht zu unterstützen.

3 Berücksichtigung der Anforderungen einzelner Nutzergruppen

3.1 Pendler

Den sich **wandelnden Verkehrsströmen im Berufsverkehr ist Rechnung zu tragen**. Dies gilt sowohl für Pendler innerhalb der Stadt als auch für die Verkehrsbeziehungen mit dem Umland. Seitens der Flächennutzungsplanung ist darauf hinzuwirken, dass (Berufs-)Wege minimiert werden können – **Wohnen und Arbeiten also wieder näher zusammenrücken**.

Das öffentliche Nahverkehrsnetz ist weiter den Erfordernissen der Pendler anzupassen. Auf die sich ändernde räumliche und zeitliche Verteilung der Verkehrsströme ist zu reagieren. Dies bedeutet beispielsweise für den öffentlichen Nahverkehr zusätzliche Linien und **Verdichtung des Angebotes in den Zeiten des Berufsverkehrs** sowie die Verbesserung des Grundangebotes rund um die Uhr, um sich den sich ändernden Arbeitszeiten anzupassen.

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind Unternehmen verstärkt zur Umsetzung von Verlagerungsprogrammen zu bewegen. Entsprechende Förderprogramme der Stadt können Unternehmen dazu animieren, sich mit dem Thema aktiv zu beschäftigen und Mitarbeiter zum Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad zu bewegen. Die finanziellen und ökologischen Vorteile für Mitarbeiter, Unternehmen und Landeshauptstadt sind offensiv zu kommunizieren.

3.2 Familien

Familien haben durch Bring- und Holdienste sowie zahlreiche nachmittägliche Freizeitwege besonders **komplexe Wegeketten**. Der Anteil der durch Familien mit Kindern im Umweltverbund durchgeführten Wege ist in Dresden derzeit deutlich unterdurchschnittlich. Um den entsprechenden Anteil nachdrücklich zu erhöhen, müssen besondere Anstrengungen unternommen werden, die heute **Heranwachsenden sowie deren Eltern an die umweltfreundliche Fortbewegung zu gewöhnen**. Im Sinne einer integrierten Verkehrsentwicklungsplanung müssen somit auch die **Bildungspläne** der Kindertagesstätten und Schulen entsprechend angepasst werden.

Für Familien ist besonders wichtig, dass sie **kleinräumige Stadtstrukturen** vorfinden und das Ziel der „Stadt der kurzen Wege“ erfüllt wird. Die Kita- und Schulnetzplanung sowie die Entwicklung von Einzelhandelsflächen müssen kurze Wege unterstützen. Ebenso muss das Wohnen in der Innenstadt auch für Familien wirtschaftlich attraktiv sein.

Neue **Kindertagesstätten und Schulen sind im unmittelbaren Umfeld einer Haltestelle** des ÖPNV-Hauptnetzes zu bauen, für bestehende Einrichtungen ist die Nahverkehrsanbindung zu prüfen und ggf. auf Hauptnetzniveau zu bringen.

Weiterhin ist dafür zu sorgen, dass Naherholungsgebiete, stadtnahe Ausflugsziele und Freizeiteinrichtungen inkl. Parks und Spielplätze gut zu Fuß, mit dem Fahrrad sowie mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sind.

Infrastrukturseitig ist im Sinne von Familien darauf hinzuwirken, dass u.a. **flächendeckend Tempo-30-Zonen** eingerichtet und im Zuge von Hauptverkehrsstraßen deutlich **mehr Querungshilfen** eingeplant werden. Dies erhöht nicht nur die objektive Sicherheit und senkt Unfallzahlen deutlich, vielmehr fördert der kindgerechte Ausbau der Straßeninfrastruktur auch die **Bereitschaft der Eltern, ihre Kinder selbst bestimmt und selbstbewusst am Verkehr teilhaben zu lassen** und Dresden im besten Sinne des Wortes zu „erfahren“. Dementsprechend hat die Stadt im Rahmen der **Schulwegsicherung** ein Programm aufzulegen, welches **Eltern und Kinder dazu animiert, mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zur Schule zu kommen** bzw. gebracht zu werden.

3.3 Senioren

Der demografische Wandel erfordert zukünftig eine stärkere Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur auf die Belange von Senioren. Gerade das Ziel der **einheitlichen Ausbaustandards unter dem Stichwort „Universal Design“** ist für Senioren besonders hervorzuheben.

Was gut ist für Senioren (z.B. abgesenkte Bordsteinkanten, Niederflureinstieg durch den Einbau von Busborden) kommt letztlich allen zu gute – so auch Eltern mit Kinderwagen, Schwerbeschädigte oder Radfahrer.

Der dazu notwendige **Stadtumbau ist ein langfristiges Vorhaben**. Deshalb muss der Verkehrsentwicklungsplan auf die Unterschiede in der demografischen Entwicklung in den Stadtteilen eingehen und einen zeitlich gestaffelten Prioritätenkatalog erstellen.

Die **Öffentlichkeitsarbeit und Entwicklung von Maßnahmen** zur Ermutigung von Senioren, **ohne Pkw zu leben** und alternative Verkehrsangebote zu nutzen („kommunale Abwrackprämie“, Förderung des Car Sharings, Aufklärungsarbeit, Förderung kommunaler und privater Hol- und Bringdienste, Begleitedienste bei Bus und Bahn) sind zu forcieren.

3.4 Sozial Schwache

Gerade in Haushalten mit geringem Einkommen machen die Ausgaben für Mobilität einen verhältnismäßig großen Anteil aus. Deshalb ist zu überlegen, wie diese **Kosten für diese Bevölkerungsgruppe im Rahmen** gehalten werden kann.

Im Sinne einer umsichtigen Sozialpolitik sollte neben einer maßvollen Kofinanzierung der Abonnements für den öffentlichen Nahverkehr für Dresden-Pass-Inhaber v.a. die **Aufklärungsarbeit** vorangetrieben werden:

1. Zu wenig Anspruchsberechtigte beantragen den Dresden-Pass und wissen nicht um dessen Vorteile.
2. Im Rahmen von Bewerbungsverfahren haben Arbeitssuchende Anspruch auf Rückerstattung der Fahrtkosten zu Bewerbungsgesprächen. Hier muss auf die Arbeitsämter und Arbeitgeber eingewirkt werden, diese Kosten proaktiv auszahlen zu lassen.
3. Die tatsächlichen Kosten der einzelnen Fortbewegungsarten sind vielen Einwohnern Dresdens nicht bewusst. So werden die Kosten für den MIV vielfach unterschätzt und jene des öffentlichen Nahverkehrs überschätzt. Das Fahrrad wird bei dieser Betrachtung generell zu wenig beachtet.

Unterm Strich kommt gerade Sozial Schwachen das Ziel der „**Stadt der kurzen Wege**“ zu Gute. Arbeiten und Leben im „Kiez“ sorgt für starke soziale Bindungen und für geringe Mobilitätsausgaben.

3.5 Mobilitätseingeschränkte

Standards für den barrierefreien Ausbau der Verkehrsinfrastruktur müssen abgestimmt und konsequent umgesetzt werden. Dazu gehören im Bereich des Wegenetzes u.a. breite Fußwege, generelles Verbot des Gehwegparkens, Bordsteinabsenkungen und Querungshilfen sowie allgemeine Tempolimits.

Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs ist der konsequente **barrierefreie Ausbau der Haltestellen** voranzutreiben und innerhalb der kommenden 5 Jahre 80% sowie innerhalb der kommenden 10 Jahre 95% der Zugangsstellen im Bus- und Straßenbahnbereich rollstuhlgerecht auszubauen. Dies kommt auch Senioren, Familien mit Kinderwagen sowie Menschen mit Gepäck im Sinne des „Universal Designs“ zu Gute.

Für die **Zugangsstellen des SPNV** ist auf Dresdner Stadtgebiet in den kommenden 10 Jahren 100% Barrierefreiheit zu schaffen. Hier ist v.a. auch darauf hinzuwirken, dass Barrierefreiheit eine besondere Herausforderung an die Infrastruktur stellt und die Bahnhofsvorplätze, die Zuwegung zu den Bahnsteigen sowie den ebenerdigen Einstieg in die Fahrzeuge umfasst.

3.6 Wirtschaft

Die Stadt-Umland-Beziehungen werden für die Landeshauptstadt Dresden als Wachstumskern des Freistaates Sachsen immer bedeutender. Die Stadt muss **für Produktionsbetriebe, Industrie und Handwerker ein attraktiver Standort bleiben**. Die gute Erreichbarkeit der Stadtquartiere ist eine der wichtigen Standortfaktoren. Aus diesem Grunde ist v.a. darauf hinzuwirken, dass der private Pkw-Verkehr inkl. Pendlerverkehre massiv reduziert wird, damit das **Straßennetz vorrangig dem Wirtschaftsverkehr** zur Verfügung steht. Eine kapazitative Erweiterung der Straßeninfrastruktur ist nicht erforderlich und wäre wegen der Folgekosten kontraproduktiv. Vielmehr muss darauf hingearbeitet werden, dass der Stadthaushalt von Infrastrukturunterhaltungskosten entlastet wird, um **Gewerbesteuern langfristig senken zu können**.

Die Stadt Dresden muss sich dafür einsetzen, dass sie **Drehscheibe für den Schienengüterverkehr** bleibt und dafür werben, dass noch mehr Güter Dresden über die Schiene erreichen. Bestrebungen der Deutschen Bahn, die umfangreichen Abfertigungsanlagen aufzugeben, sind zu entgegnen. Die Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiff und Eisenbahn ist weiter zu fördern. In der Flächennutzungsplanung ist darauf hinzuwirken.

Der größte Teil der **Kaufkraft, die dem Dresdner Einzelhandel** innerhalb des „26er Rings“ zu Gute kommt, **reist heute schon mit öffentlichen Verkehrsmitteln an**. Konzepte sind deshalb gemeinsam mit dem Innenstadteinzelhandel weiterzuentwickeln, diesen Anteil weiter zu stärken. Im Sinne einer Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung sowie zum Erreichen des Ziels der Verdichtung sind Einkaufszentren in der Peripherie planerisch nicht vorzusehen.

4 Besonderheiten der einzelnen Stadträume

4.1 Innenstadt

Die Dresdner Innenstadt weist derzeit eine hohe Fußgängerfreundlichkeit aus. Hier soll der durchgängige **Fußgängerboulevard vom Hauptbahnhof über den Albertplatz hinaus** bis zum Alaunplatz weiterentwickelt werden. Die Sophienstraße ist für den Durchgangsverkehr zu sperren.

Die **Augustusbrücke ist an Sommerwochenenden zu sperren** und in dieser Zeit für die Straßenbahn ein Tempolimit auszusprechen, um die Attraktivität der Innenstadt nochmals deutlich zu erhöhen. Dies ermöglicht es, die Augustusbrücke in Veranstaltungen beidseitig der Elbe wesentlich besser zu integrieren und die Touristenströme noch besser auf die Neustädter Elbseite zu ziehen.

Es dürfen **keine weiteren Verkehrsflächen für den MIV** freigegeben werden. Das Parkplatzangebot ist bereits heute mehr als ausreichend. Innerhalb des „26er Rings“ dürfen **keine weiteren Parkhäuser** gebaut werden.

Innerhalb des „26er Rings“ bekommt der Wirtschaftsverkehr (Ver- und Entsorgung, Handwerker) bevorrechtigten Zugang. Dies geschieht durch aktive und passive Lenkungsmaßnahmen.

4.2 Wohnquartiere

In reinen Wohngebieten und Mischgebieten mit deutlichem Wohnanteil ist ein **generelles Tempolimit** von flächendeckend 30 km/h auszusprechen. Dies wird durch stadtbildprägende bauliche Maßnahmen unterstützt. Neue Wohnstraßen werden grundsätzlich nur als **verkehrsberuhigte Zonen** („Spielstraße“) angelegt.

Neue Wohngebiete sind nur unter Gewährleistung einer hochwertigen Bus- und Bahnanbindung zu erschließen.

4.3 Gebiete mit Erhaltungssatzungen

Gebiete mit Erhaltungssatzungen bergen ganz besondere Schätze der Stadt Dresden und dokumentieren die Baukunst vergangener Generationen. Gerade in einer vom Zweiten Weltkrieg gezeichneten Stadt wie Dresden ist auf den Erhalt dieser Gebiete besonders zu achten. Deshalb ist bei der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur **gestalterisch behutsam vorzugehen**. Dies betrifft v.a. die Auswahl **besonderer Materialien für die Wegeoberflächen sowie die Stadtmöblierung**. Weiterhin ist zum Schutz der Bausubstanz sowie zur Sicherheit in den oftmals unübersichtlichen Ortskernen im Regelfall ein **Tempolimit von max. 20 km/h** auszusprechen.

4.4 Stadtteilzentren

Zur **Förderung der lokalen Wirtschaft und des Mittelstandes** wie den kleinteiligen, inhabergeführten Einzelhandel sind Stadtteilzentren durch eine **konsequente Verkehrsberuhigung** aufzuwerten. Der MIV ist auf ein Minimum zu reduzieren, um die Aufenthaltsqualität für die Besucher und Nahversorger deutlich zu erhöhen. Verbleibende Parkflächen sollen in diesen Bereichen konsequent für das Kurzparken ausgewiesen werden. Dies kommt dem Einzelhandel zu Gute.

4.5 Elbnahe Gebiete

Das innenstadtnahe Flussgebiet ist prägend für die Einmaligkeit der Stadt Dresden. Ein **striktes Bauverbot** für das ehemalige Welterbegebiet ist auszusprechen. Dies gilt für neue Verkehrsinfrastruktur wie für Gebäude. Der Erhalt bestehender Gebäude wird unterstützt. Der **Elberadweg ist beidseitig so zu entwickeln**, so dass sich Radfahrer, Skater und Fußgänger gegenseitig nicht behindern.

4.6 Gewerbestandorte

Gewerbegebiete befinden sich oftmals in Stadtrandlagen und sind deshalb bisher schlecht durch den öffentlichen Nahverkehr und das Radwegenetz erschlossen. Daher müssen Gewerbeflächen in stadtnahen Baulücken entwickelt werden. Besondere Aufmerksamkeit sollte bei deren Erschließung den umweltfreundlichen Verkehrsträgern gewidmet werden und die Erreichbarkeit von Gewerbestandorten durch Bus und Fahrrad verbessert werden.

5 Verbesserung der Verwaltungsstrukturen

Die **Hauptabteilung Mobilität** ist in ihrer ursprünglichen Form wieder einzurichten. Genau mit diesem Ansatz kann Dresden dem Anspruch einer integrierten Verkehrsplanung gerecht werden. Die Hauptabteilung Mobilität hat als besondere Organisationsstruktur auf fachlicher Ebene deutschlandweite Anerkennung erfahren und war national wie international geachtet.

Für **wesentliche Anspruchsgruppen sollen Ansprechpartner mit Entscheidungsbefugnis** geschaffen bzw. deren Rolle gestärkt werden. Dies gilt v.a. für die Beauftragten für Radverkehrsfragen und für die Belange mobilitätseingeschränkter Einwohner. Hier ist mindestens eine Vollzeitstelle je Anspruchsgruppe vorzusehen.

Ein **unabhängiger wissenschaftlicher Beirat auf lokaler Ebene** soll auch nach Verabschiedung des Verkehrsentwicklungsplanes die Entscheidungsprozesse bei der Umsetzung begleiten. Dabei sind die Erfahrungen des Entstehungsprozesses des Planes für die organisatorische und inhaltliche Weiterentwicklung des Beirates heranzuziehen.

Für die **Zielkontrolle des Verkehrsentwicklungsplans 2025 für Dresden** ist alle zwei Jahre ein Fortschrittsbericht durch die Verwaltung zu erstellen und allgemein zugänglich zu veröffentlichen.

Kontakt zum VCD Dresden

Bei Rückfragen zu diesem Positionspapier und zur detaillierten Auslegung der einzelnen Themen, sind wir gerne bereit, diese zu erläutern. Hiermit erklären wir unsere Bereitschaft, uns aktiv an der Entwicklung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 für Dresden zu beteiligen. Bitte wenden Sie sich dazu an den

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Ortsgruppe Dresden

Karsten Imbrock

c/o Umweltzentrum Dresden

Schützengasse 16-18

01067 Dresden

E-Mail: dresden@vcd.org

Telefon: (03 51) 4 21 85 28