

Von der Verkehrsplanung zum Mobilitätsmanagement

Dresdner Verkehrskonzepte in Historie und Gegenwart

800 Jahre Dresden – die Geburtstagsfeier hat viele Facetten und gibt Gelegenheit zurück und in die Zukunft zu schauen. Eins dieser Elemente, welches das Leben in unserer Stadt bestimmt und bestimmen wird, ist die Verkehrsplanung.

Verkehrsplanung ist ein spannendes Feld städtischer bzw. raumstrukturierender Entwicklungsstrategien. Mit dem Ausbau der Städte zu industriellen Ballungsräumen im Laufe des 19. Jahrhunderts und der Entstehung eines öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) kristallisierte sich die Verkehrsplanung als selbstständiger Zweig innerhalb der Stadt- und Raumplanung heraus und gewann somit im 20. Jahrhundert zunehmend an Bedeutung. Auch in Dresden hat die Verkehrsplanung eine lange Tradition.

Im ersten Jahrzehnt nach dem II. Weltkrieg lag der Schwerpunkt im Wiederaufbau der Stadt, um Grundlagen für eine neue städtebauliche und verkehrliche Ordnung zu schaffen. In den 1960er und 1970er Jahren wurden dann Generalbebauungs- und Generalverkehrspläne erstellt, die auf den jeweiligen verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen basierten. Viele Ansätze und Entwürfe wurden aus unterschiedlichen Gründen nicht umgesetzt.

In den 1980er Jahren bis zur politischen Wende 1990 war das verkehrsplanerische Schaffen bereits auf das Verknüpfen einer zweckvollen Verkehrsorganisation mit der Entwicklung eines dem Grunde nach schon integrierten Verkehrssystems gerichtet. Dabei fanden Probleme von Behinderten, Fahrradfahrern und Fußgängern zunehmend Beachtung.

Die Zeit um das Jahr 1990 war schließlich ein Neubeginn für die Verkehrsplanung. Es war die Zeit der „Runden Tische“ (auch in der Verkehrsplanung), in der die Bürgerinnen und Bürger die Geschicke ihrer Stadt selbst in die Hand nahmen. So entstand in dieser Phase das „Leitbild für die Verkehrspolitik im Ballungsgebiet Dresden“, das in der Geschichte der Dresdner Verkehrsplanung für Aufbruch, Demokratie und Bürgerwille steht. Dieses Material war dann auch Grundlage für das Verkehrskonzept von 1994.

Es soll nicht nur in die Vergangenheit geschaut, sondern auch einen Blick auf die zukünftigen Aufgaben geworfen werden. Mobilitätsmanagement ist mehr als **nur** Verkehrsplanung.

Konzeption, Redaktion, Text:
Landeshauptstadt Dresden,
Hauptabteilung Mobilität

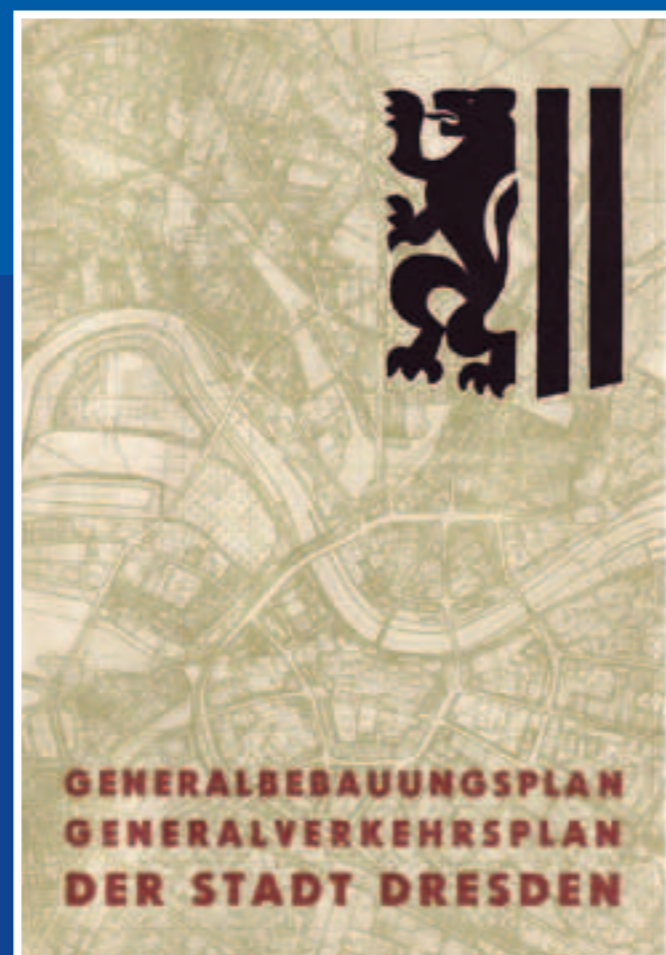
Gestaltung: Heimrich & Hannot GmbH

Übersicht

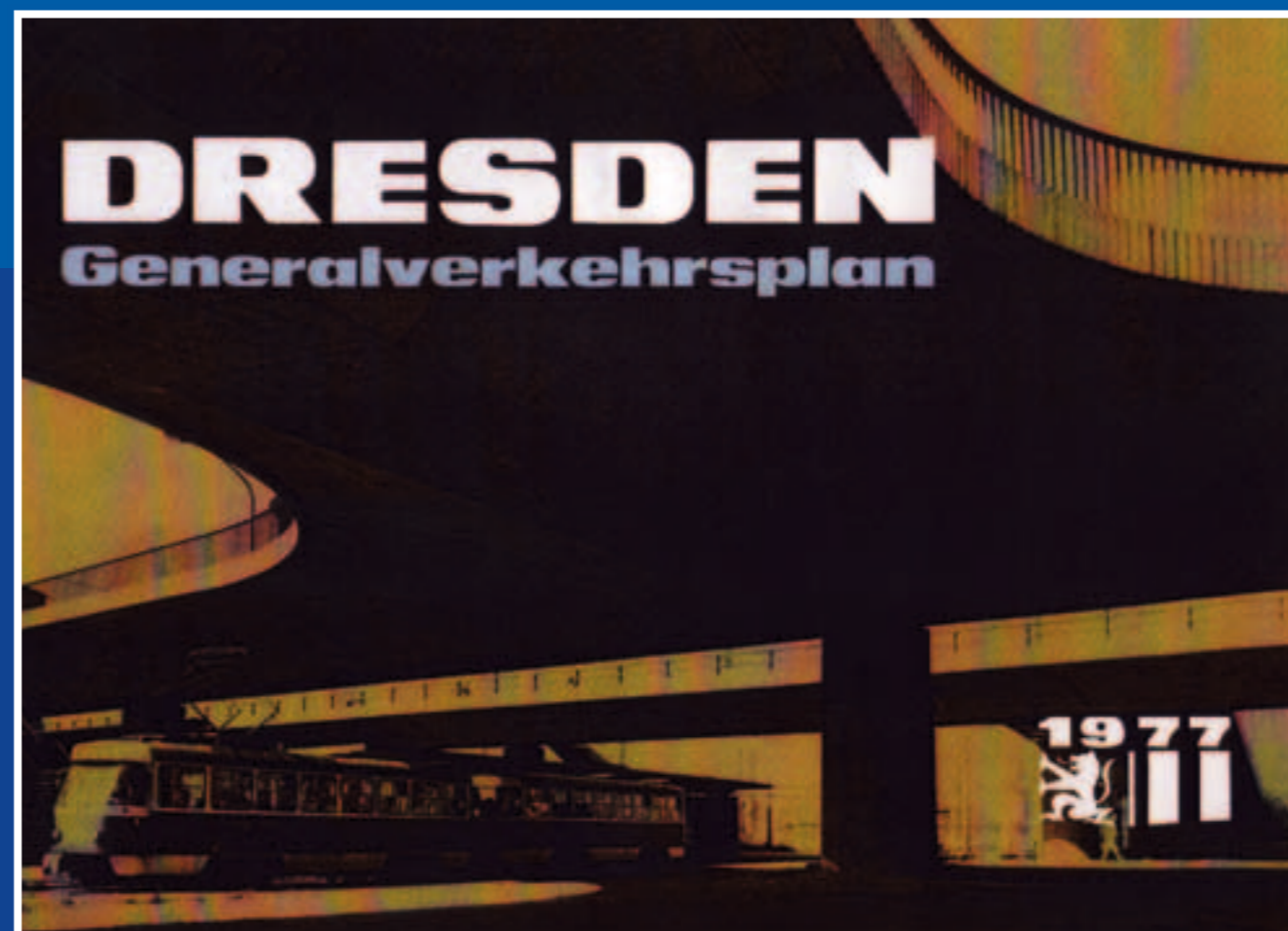
Die Verkehrskonzepte der Stadt Dresden von den 50er Jahren bis zur Gegenwart



1950



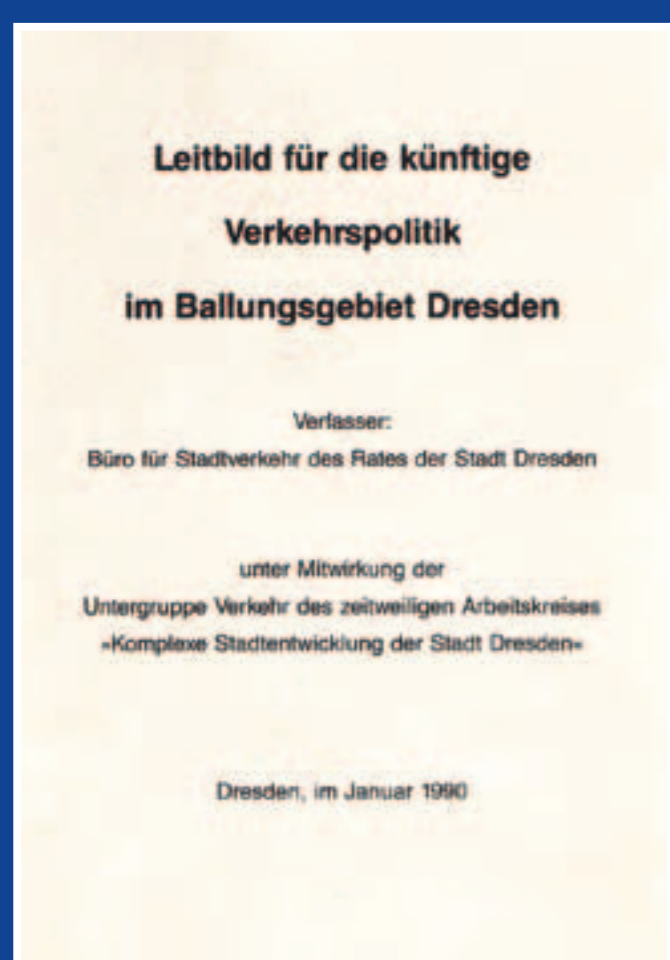
1967



1977



1989



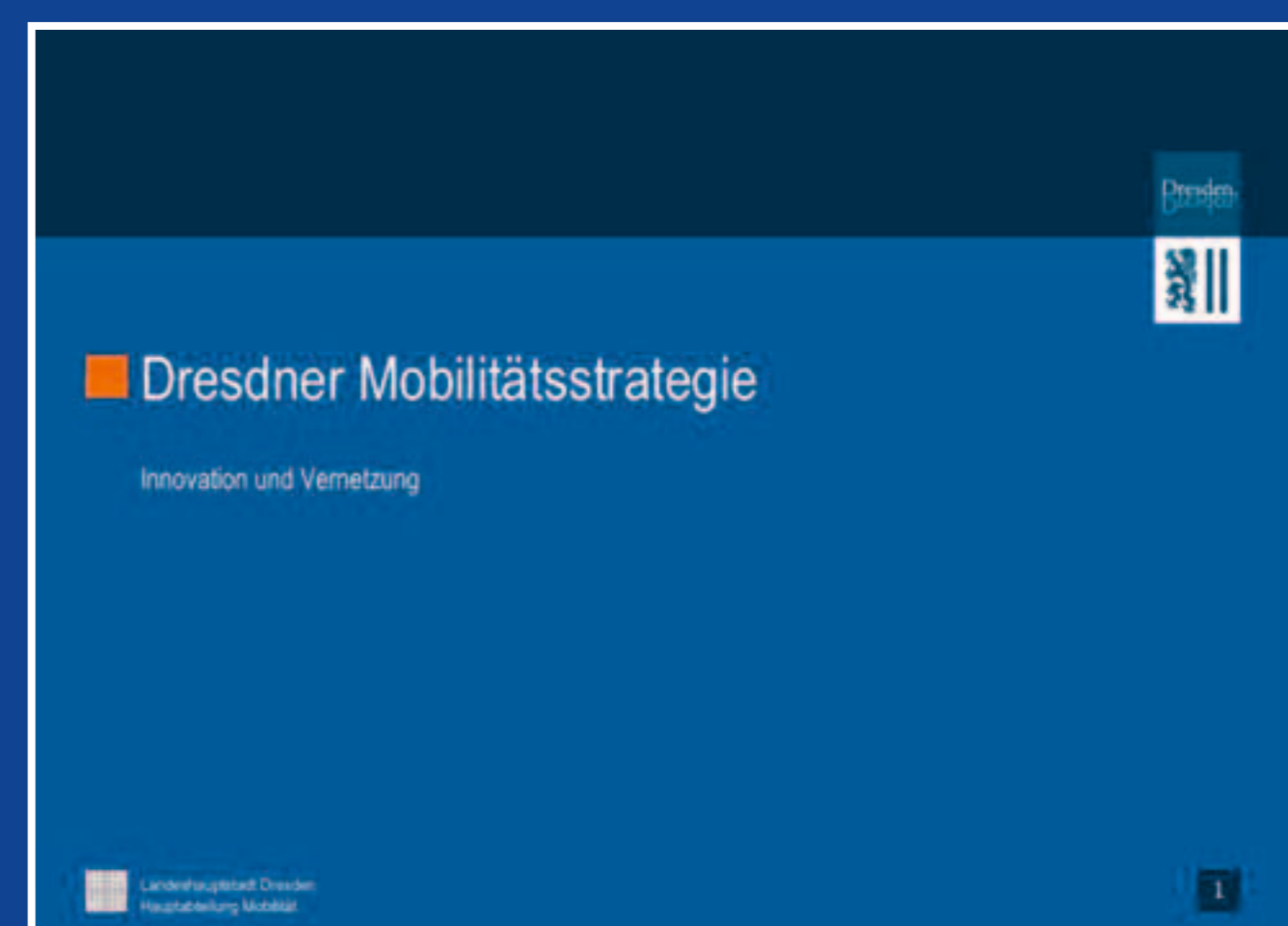
1990



1994



2003



2006

Verkehrskonzeptionen im Wandel der Zeiten – nicht nur in Titel und Erscheinungsbild – sind gelebte Geschichte und Zeitzeugen vom Wiederaufbau nach der Bombennacht des 13. Februar 1945 über die Veränderungen und Ideale der DDR-Vergangenheit bis hin zum demokratischen Neubeginn nach der Wende 1990.

50er Jahre

Der städtebauliche Neubeginn nach dem 2. Weltkrieg



Die Verkehrskonzeptionen der 50er Jahre sind getragen vom Gedanken des Wiederaufbaus der städtischen (Verkehrs-)infrastruktur sowie der Intention, einen Neubeginn zu organisieren.



Die Hinterlassenschaft der Bombennacht vom 13. Februar 1945:

- › mindestens 25.000 ausgelöschte Menschenleben,
- › 10 Millionen Kubikmeter Trümmerrmassen,
- › 12 km² Stadtgebiet total vernichtet,
- › 39 % aller Wohnungen in Dresden wurden total zerstört, 36 % zum Teil schwer beschädigt, nur 25 % blieben erhalten.



Den städtebaulichen Neubeginn markiert dieser Vorläufer eines Flächennutzungsplanes für die Dresdner Innenstadt aus dem Jahre 1949. Für 5.000 Fahrzeuge sollen Stellplätze vorgesehen werden (zum Vergleich heute: ca. 22.000 Stellplätze innerhalb des 26er-Ringes vorhanden).

III. DIE GRUNDPRINZIPIEN FÜR DIE NEUPLANUNG

Bei der Aufgabenstellung für die Bearbeitung der Neuplanung ergaben sich unter Berücksichtigung der politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Verhältnisse folgende grundlegende Punkte:

1. Dresden ist die Hauptstadt des Landes Sachsen und der Sitz der Regierung eines Landes der Deutschen Demokratischen Republik. Dresden ist der zentrale Ort von 1,8 Millionen Einwohnern des Großraumes. **Landeshauptstadt**
2. Dresden ist Arbeitsstadt mit einer mannigfaltigen Veredelungs- und Fertigungsindustrie. **Arbeitsstadt**
3. Dresden hat die besonderen Aufgaben einer Kunst- und Kulturstadt zu erfüllen. Die im Laufe der Geschichte entstandenen Traditionen und Gegebenheiten und die sich anbahnende kulturelle Entwicklung bilden hierfür die Grundlage. **Kulturstadt**
4. Unter Beachtung der Bevölkerungsentwicklung ist für die Stadt Dresden eine Zahl von 500.000 Einwohnern innerhalb der jetzigen Stadtgrenzen zugrunde gelegt worden. Der Plan wurde jedoch so elastisch aufgestellt, daß späteren Erweiterungen Rechnung getragen werden kann. Das Verhältnis der Wohnfläche EW/ha Wohngrundstückfläche (überbaute Wohnfläche, Hausgarten und Wohnwege) ist im allgemeinen mit höchstens 250 als Richtzahl angenommen worden. **Bevölkerung der Stadt**
5. Die Erfüllung der Forderungen des werktätigen Menschen hinsichtlich des Wohnens, der Arbeit, der Kultur und Erholung ist das Ziel der Planung. **Mensch**
6. Eine funktionelle Ordnung der Wohnzellen wird herbeizuführen sein. Die kommunalpolitische und städtebauliche Ordnung der Stadt baut sich vom Wohnbezirk als kleinste Zelle bis zum Gesamtgefüge der Stadt organisch auf. Hierbei ist für den lebensfähigen Wohnbezirk die Richtzahl von 5000 bis 6000 Einwohnern zugrunde gelegt worden. Die Wohnzellen schließen sich in der übergeordneten Verwaltungs- und Funktionseinheit mit 30.000 Einwohnern als Richtzahl zusammen. **Wohnzelle**
7. Die städtebauliche Einordnung von Industrie und Gewerbe wird sich mit dem Aufbau der Wirtschaft vollziehen, wobei Arbeitsstätten und Wohnquartiere planvoll einander zugeordnet werden. **Industrie**
8. Der Stadtkern als zentraler Ort, d. h. als Mittelpunkt der zentralen Funktionen der Verwaltung, der Wirtschaft und der Kultur basiert nicht allein auf dem Stadtgebiet Dresden, sondern ebenso auf dem Großraum und auf dem Land Sachsen. Er wird für die politische, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklung von weittragender Bedeutung. Im besonderen ein Spiegelbild der künftigen Gesellschaft sein. **Zentrale Funktionen**
9. Die Neuordnung des Verkehrs richtet sich nach den Erfordernissen einer zukünftig anwachsenden Verkehrsentwicklung. Hierbei sind differenzierte Verkehrswege den jeweiligen Funktionen und Bedürfnissen entsprechend vorzusehen. **Verkehr**
10. Die Gestaltung des Stadtlandschaftsraumes baut sich auf einer biologisch begründeten Grünflächenpolitik auf. Die Landeshauptstadt soll noch mehr als bisher in ihrer günstigen natürlichen landschaftlichen Lage eine Stadt der Gärten, der Grünanlagen von Nutz- und Erholungsgrün, eine Stadt der Hygiene werden. Dabei bestimmen Bodeneigenschaften und landschaftliche Gegebenheiten die Gestalt des Stadtlandschaftsraumes. **Grünflächen**
11. Der Neufbau kann nur bei einer grundlegenden Neuordnung des Grund- und Bodenwertes durchgeführt werden. Hierbei erfordert die künftige städtebauliche Ordnung die Bildung von Groß- und Sammelparzellen. **Grund und Boden**
12. Erhaltenswerte Baudenkmale, Natur- und Landschaftsschutzgebiete bilden einen festen Bestandteil der Neuplanung, soweit sie der Ausdruck einer vergangenen Kultur und Gegenstand des allgemeinen Interesses sind. **Baudenkmale**

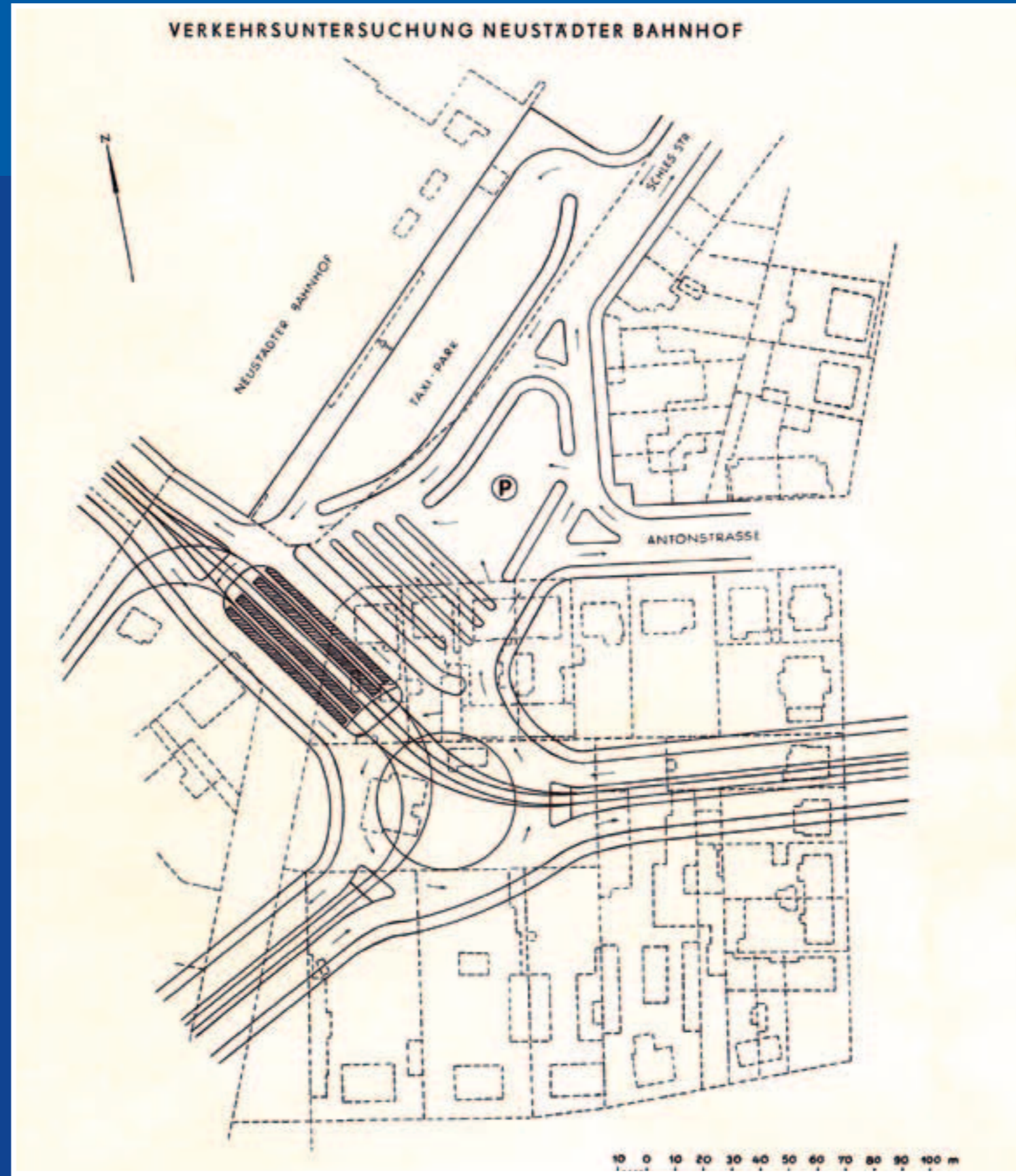
Ende der 40er Jahre waren die Grundprinzipien der Neuplanung wichtig für den Wiederaufbau.

50er Jahre

Verkehrsnetze gesamt und im Detail



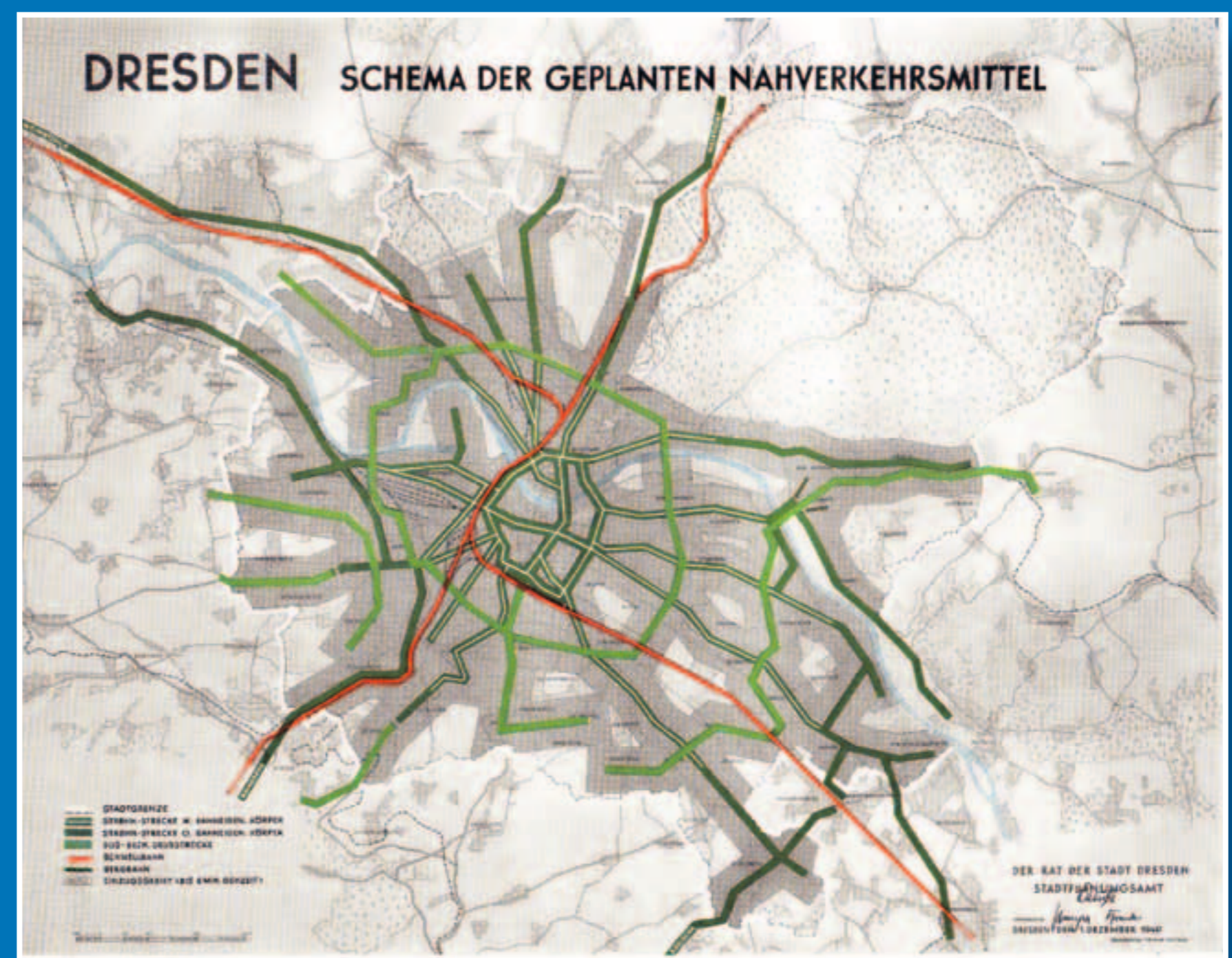
Detailpläne für die Gestaltung der Verkehrsanlagen in Dresden, hier der Pirnaische Platz als Kreisverkehrslösung



Detailpläne für die Gestaltung der Verkehrsanlagen in Dresden, hier Zentralhaltestelle und Kreisverkehrslösung vor dem Neustädter Bahnhof.



Das geplante Hauptverkehrsstraßennetz (HVS) der 50er Jahre. Erkennbar ist ein tangentialförmiges System, welches durch eine über die Elbe führende Querspange westlich des Stadtringes (26er Ringes) ergänzt wird.

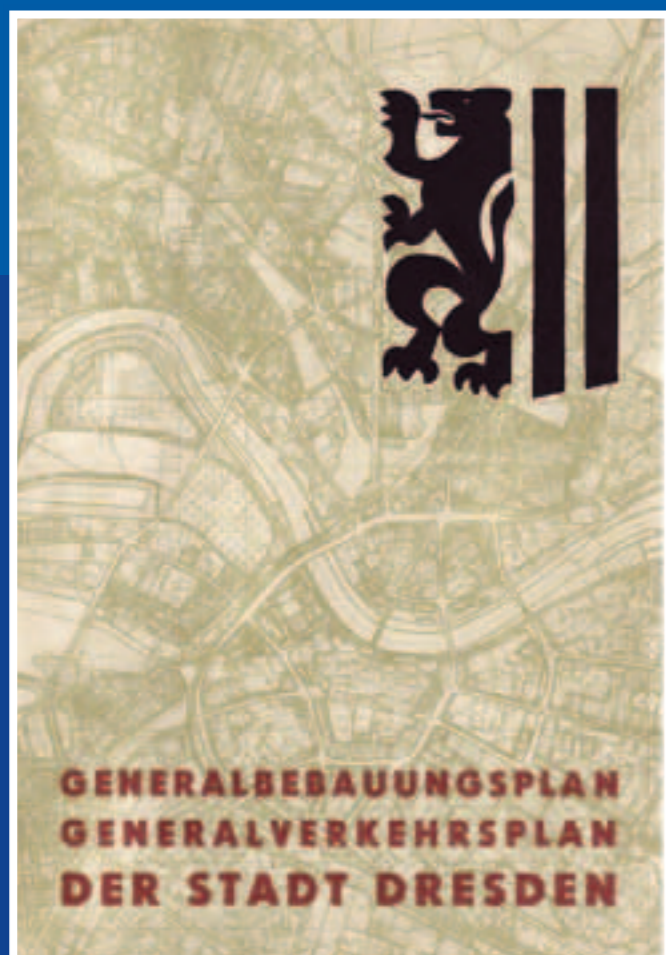


Die Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) aus dem Jahre 1947, wie sie auf Grundlage des Liniennetzplanes der Dresdner Verkehrsgesellschaft AG entwickelt wurde.

- › Erschließung der Stadt durch die Straßenbahn in allen wichtigen Relationen und Zusammenführen auf dem 26er-Ring (Stadtring),
- › stark frequentierte Querbeziehungen sollen durch das O-Bus-System bedient werden (z. B. Neuostra – Blaues Wunder – Grundstraße – Weißig),
- › Konzeption eines äußeren O-Bus-Stadtringes.

60er Jahre

Die städtebauliche Neuordnung im Zeitgeist der 60er Jahre

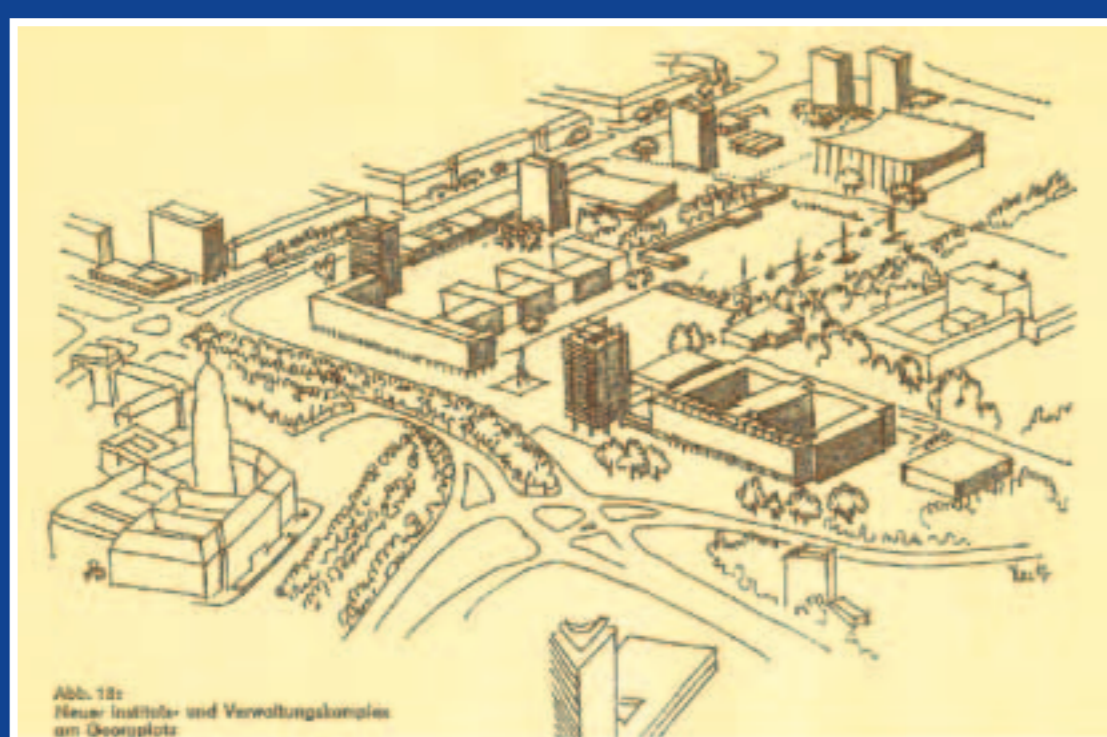


Die Verkehrskonzeptionen der 60er Jahre, damals als Generalverkehrsplan bezeichnet, sind im Wesentlichen getragen von einem zeitgenössisch modernen Ausbau und eine auf Kfz-Zuwachs orientierte Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur. Bemerkenswert ist das Zusammenführen von Generalbebauungsplan und Generalverkehrsplan 1967.



Plan für die Innenstadtentwicklung 1967

Intentionen eines großzügigen Ausbaus der Hauptverkehrsstraßen innerhalb des 26er-Ringes; Straßenbahn in Mittellage auf eigenem Gleiskörper.



Bebauungsvorstellungen im Stile der Zeit

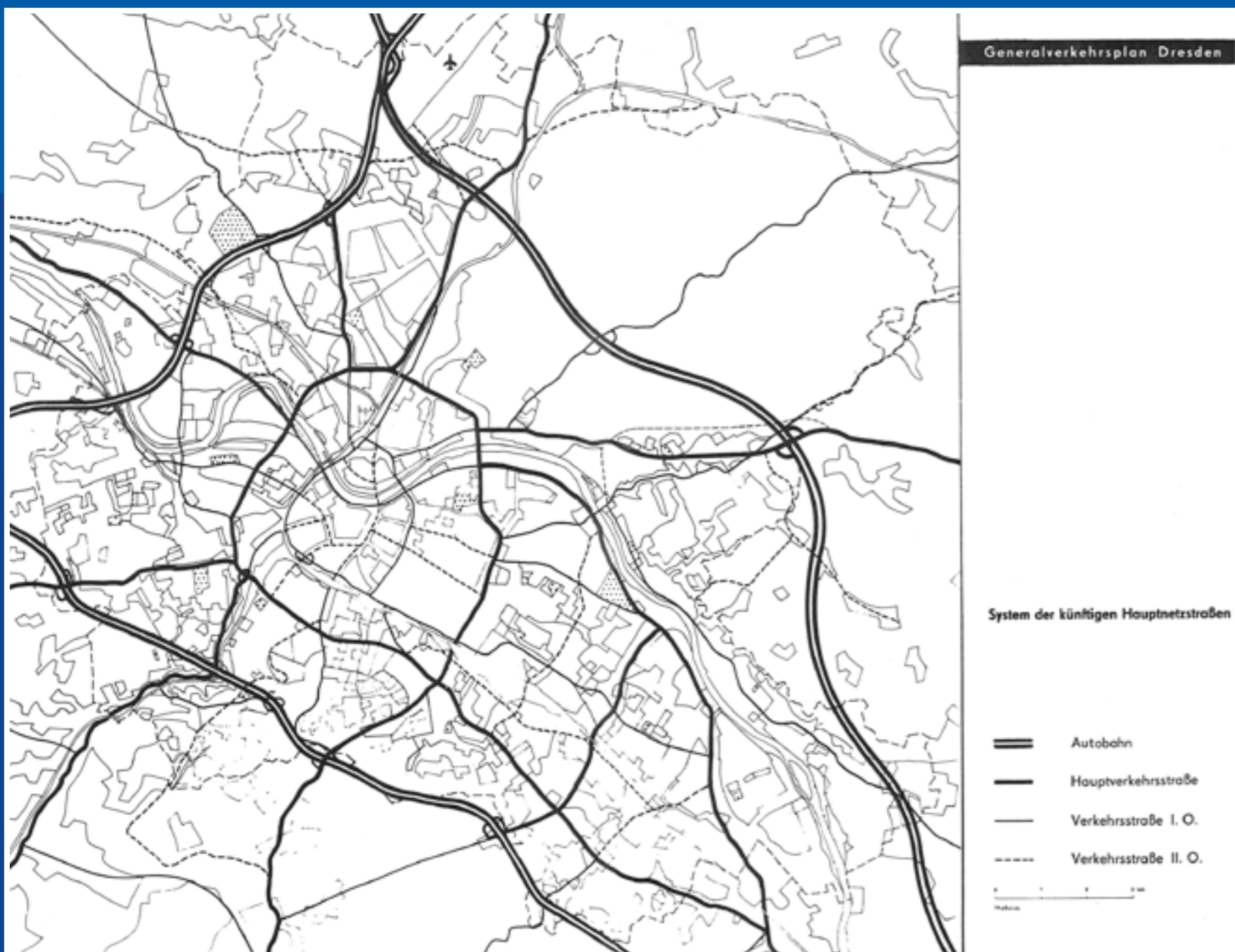
Neuer Verwaltungskomplex am Georgplatz gegenüber des Rathauses, wie man ihn sich Ende der 60er Jahre vorstellte.



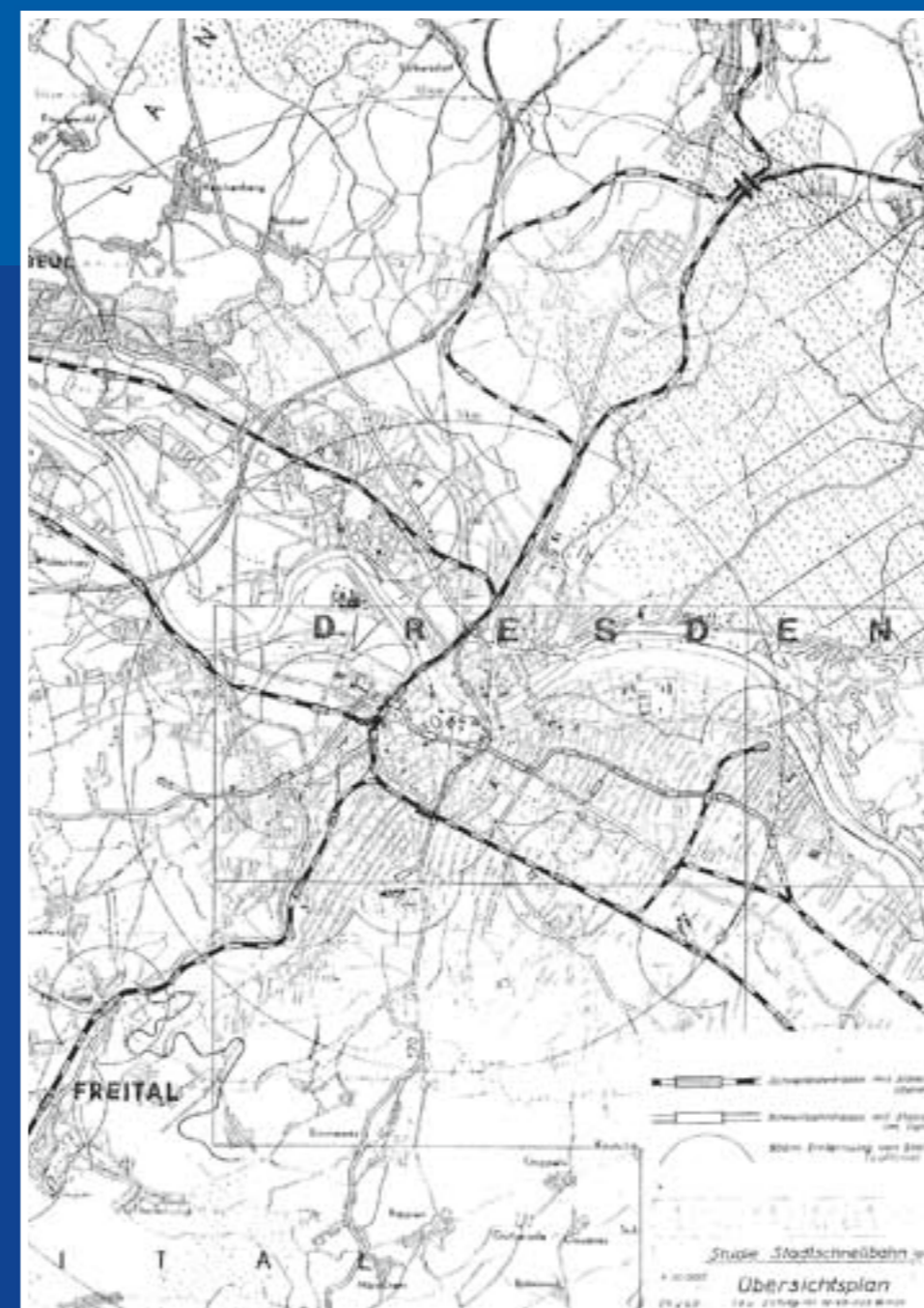
Analog die Vorstellungen einer neuen Bebauung für die so genannten Stadtbezirkszentren an der Kesselsdorfer Straße, Höhe Drei-Kaiser-Hof und an der Ammonstraße/Freiberger Straße. Solche Stadtbezirkszentren hatten an Bedeutung gewonnen, um die noch immer an den schweren Zerstörungen leidende Innenstadt funktional zu ergänzen bzw. zu unterstützen. Deutlich erkennbar die Planungsphilosophie jener Jahre: weit auseinandergezogene Plattenbauten angelehnt an Verkehrszüge in mehreren Ebenen.

60er Jahre

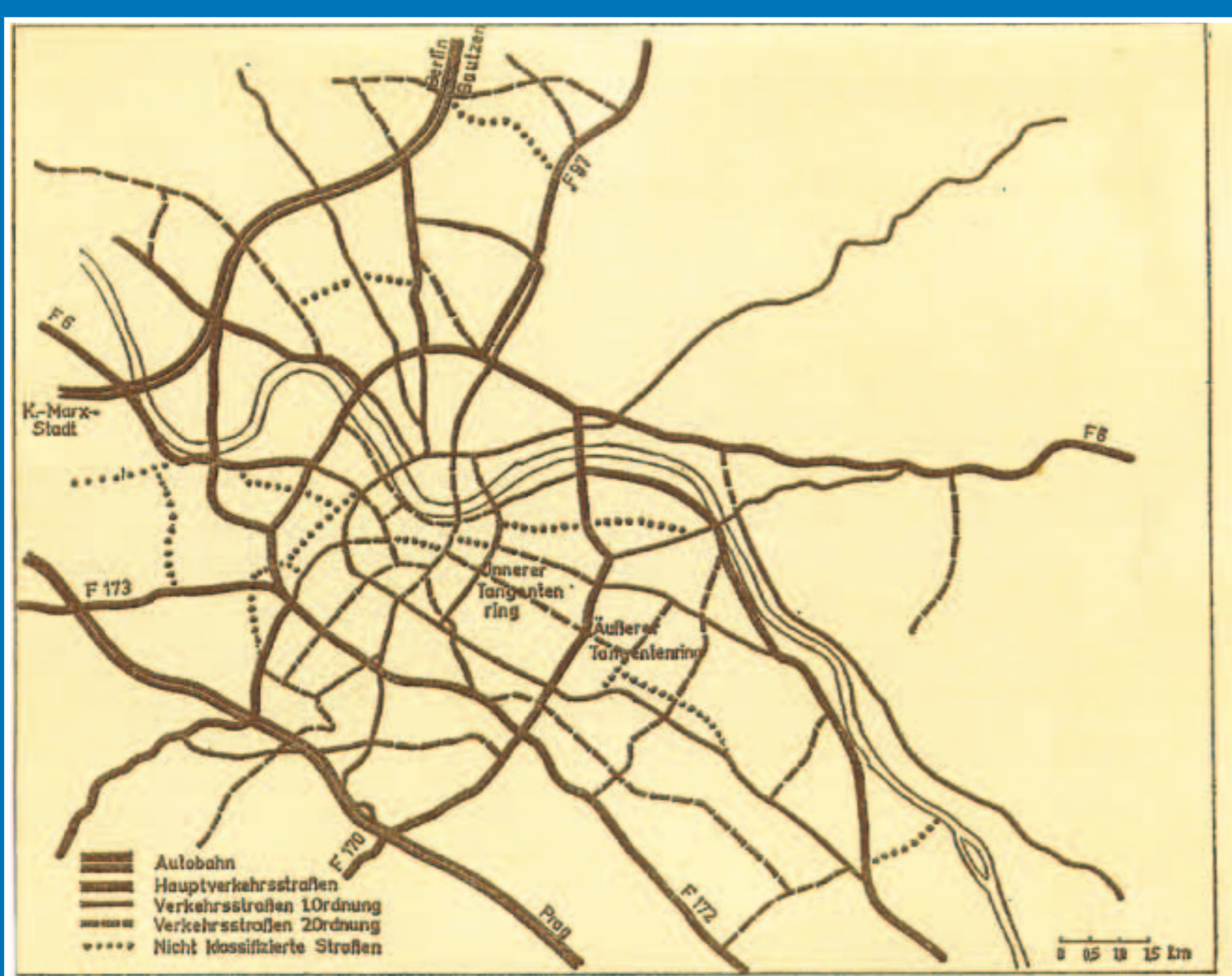
Verkehrsnetze gesamt und in Varianten



Vorstellungen zum künftigen Hauptverkehrsstraßennetz aus dem Jahre 1967; dabei eine Variante, die eine Autobahnverbindung quer durch die Dresdener Heide vorsah.



Vorstellungen zum künftigen schienen-gebundenen Nahverkehr Ende der 60er Jahre; dabei die Idee für ein teilweise unterirdisch geführtes Straßenbahn- bzw. S-Bahn-Netz. Aber auch eine Erweiterung der oberirdisch geführten S-Bahn-Strecken war in Erwägung gezogen worden (siehe Trasse von Süden kommend nach Loschwitz).



Das geplante Hauptverkehrsstraßennetz (HVS) der 60er Jahre. Erkennbar ist ein klassisches Ringsystem bestehend aus einem äußeren und einem inneren Stadtring. Die von außen eintreffenden Tangenten (Fernstraßen) führen auf den äußeren Ring, von wo aus sich der Straßenverkehr weiter verteilen sollte.



Die Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sah neben der Entwicklung des Straßenbahn- und Bussystems auch eine Stärkung des S-Bahn-Systems vor.

- › Erkennbar die so genannte Hellerschleife: eine Verbindung zwischen dem Flughafen Dresden und dem Bahnhof Neustadt in einem nach Westen geschwungenen Bogen, wodurch es möglich werden sollte, z. B. auch Fernzüge an den Flughafen heranzuführen.
- › Erkennbar auch geplante Haltepunkte (z. B. Grenzstraße, Freiburger Straße); manche sind heute, fast 40 Jahre später, realisiert.

70er Jahre

Städtebau und Verkehr im Zeitgeist der 70er Jahre



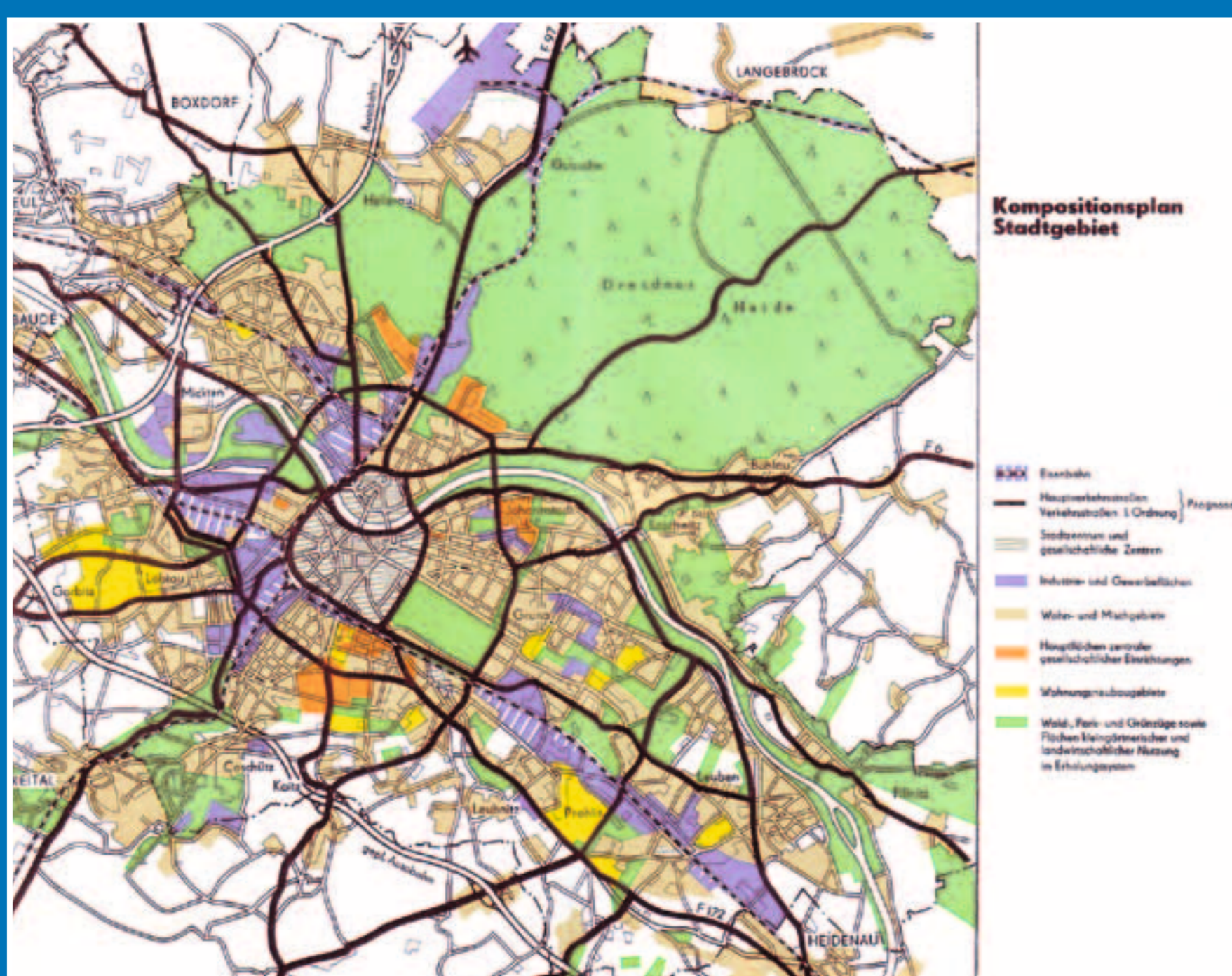
Die Verkehrskonzeptionen der 70er Jahre, damals als Generalverkehrsplan 1977 veröffentlicht, waren vor dem Hintergrund der in den 60er Jahren modernen Städte- und Verkehrsbaustrategien entstanden. Große Plattenbauareale waren bereits im innerstädtischen Bereich gewachsen oder im Bau; ebenso begann Mitte/Ende der 70er Jahre die auf Plattenbau orientierte Ausweitung der Stadt (Gorbitz, Prohlis). Dies bedeutete vor allem die Entwicklung leistungsfähiger Verkehrsanbindungen, vor allem auf Basis des ÖPNV (S-Bahn, Straßenbahn und Bus).



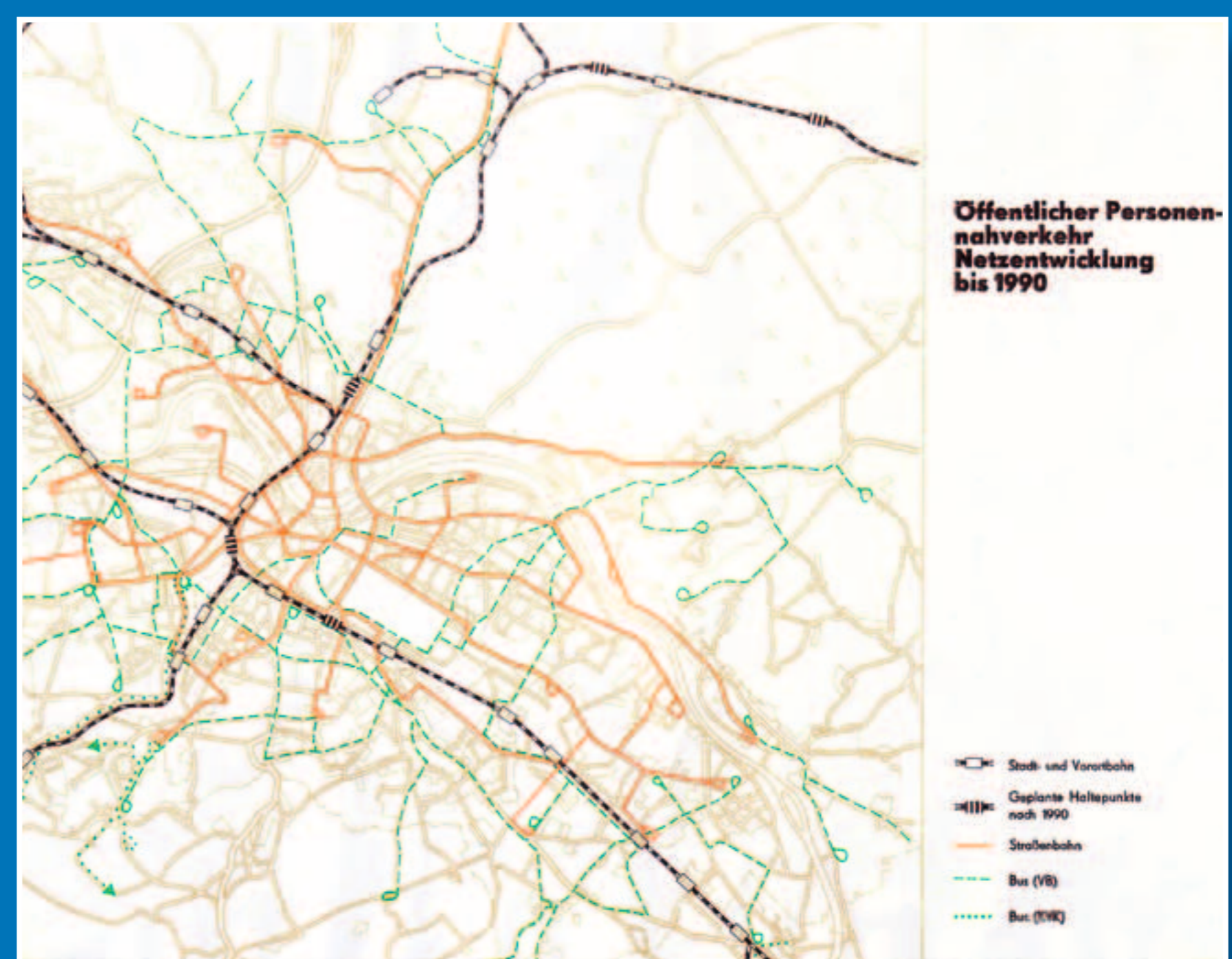
Neubaugelände an der heutigen Albertstraße (Sarasanstraße) in den 70er Jahren.



Die Ideen der 50er/60er Jahre für groß dimensionierte Verkehrsanlagen zum Teil realisiert um das Jahr 1970, hier am Beispiel des Verkehrsknotens Pirnaischer Platz.



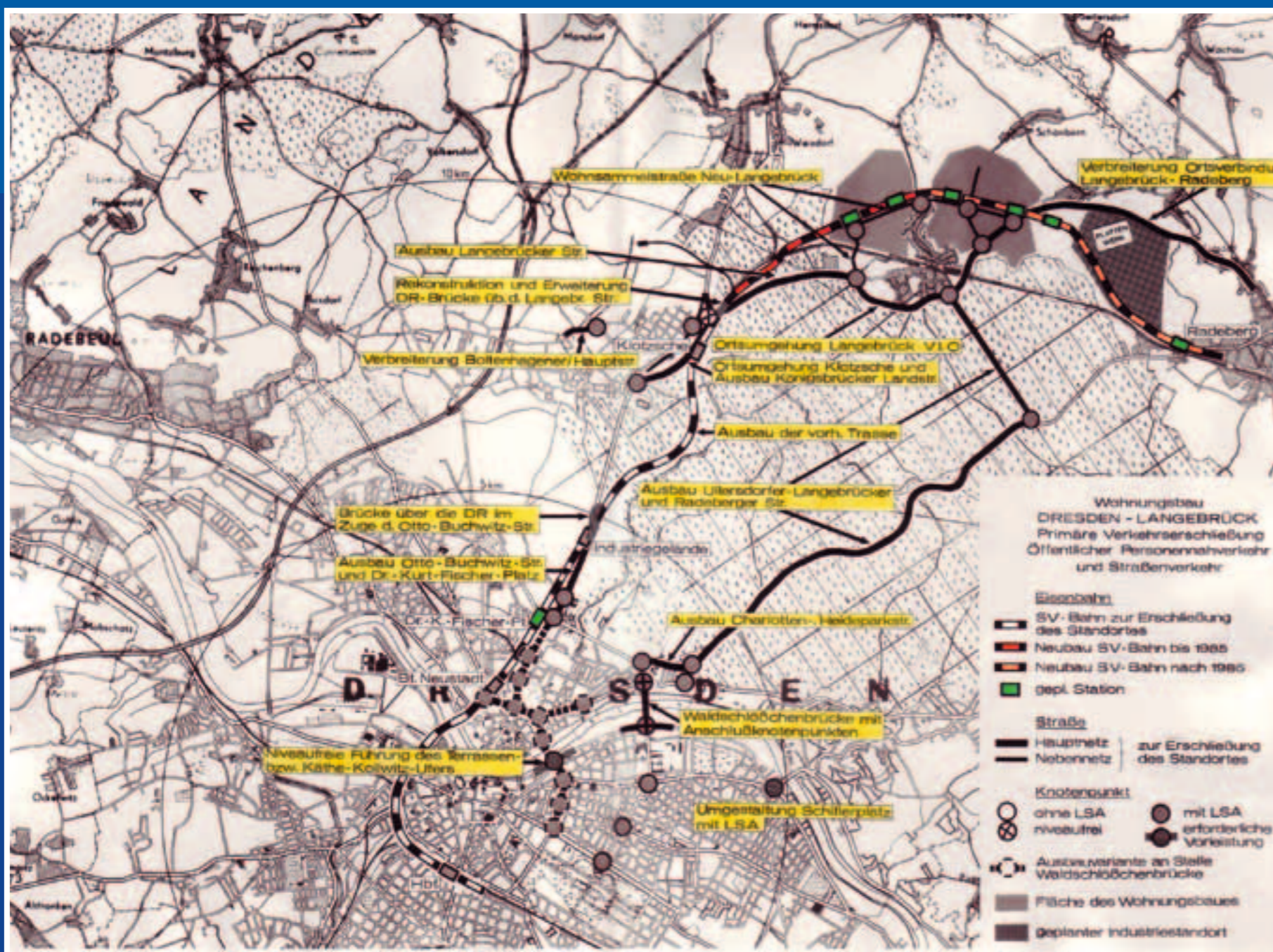
Im Entwurf des künftigen Hauptverkehrsstraßennetzes der Bezirksstadt Dresden aus den 70er Jahren ist deutlich erkennbar die Fortführung des planerischen Gedankens eines Ringsystems (Außen- und Innenring), auf das die Radialen zulaufen. Interessant: Der Plan sah für das Blaue Wunder ein Entlastungsbauwerk im Zuge der Kretschmerstraße vor.



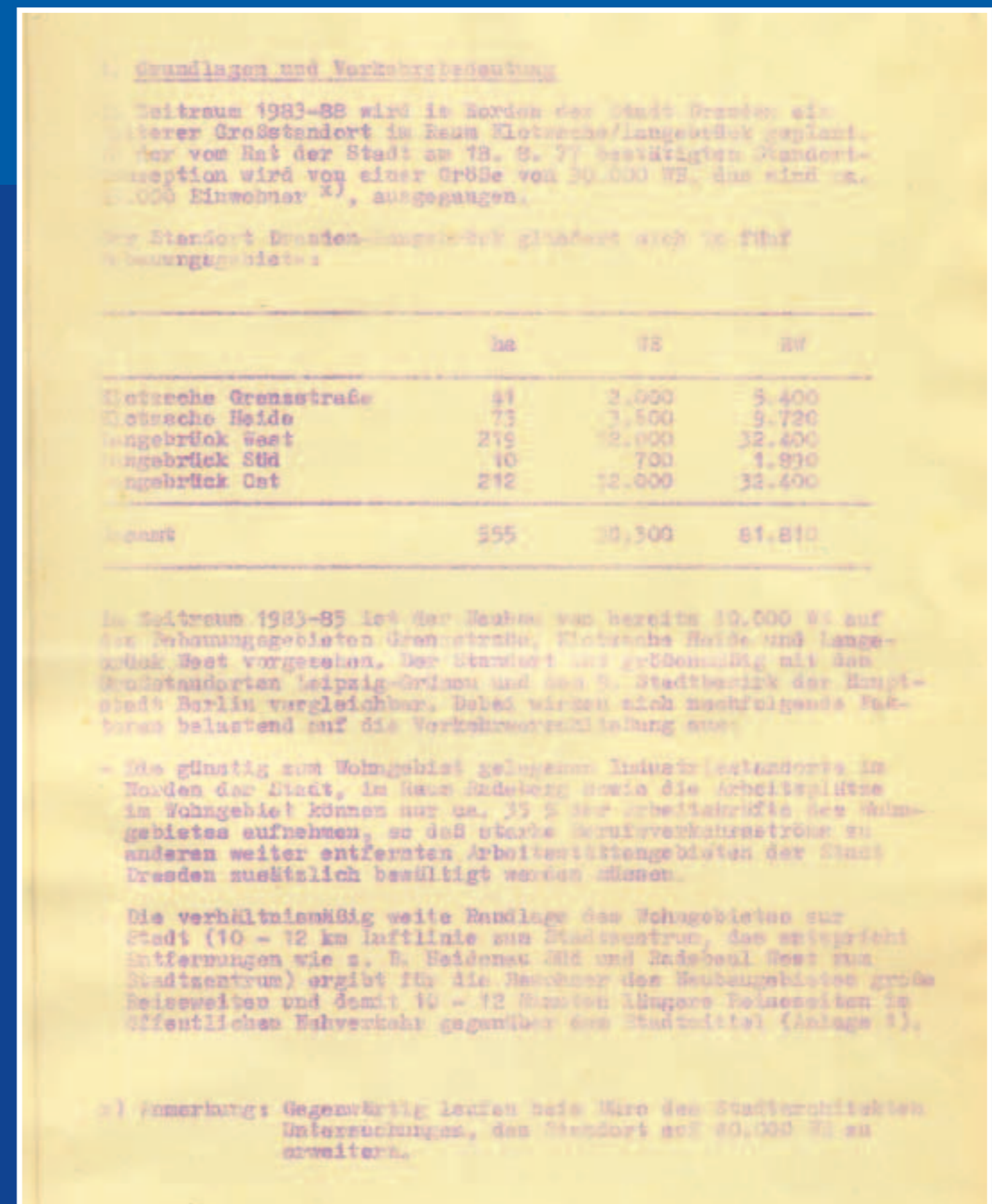
Die Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) war auf die Ausbildung eines flächendeckenden ÖPNV-Systems, getragen von S-Bahn und Straßenbahn sowie ergänzt vom Stadtbus, gerichtet.

70er Jahre

Erschließung großer Plattenbaugebiete und Konzepte für den ruhenden Verkehr



Aus dem S-Bahn-System jener Zeit herausentwickelt ist eine Trasse durch das damals vorgesehene Neubaugebiet Langebrück. Diese Trasse sollte von Redeburg kommend einen Bogen durch das geplante Wohngebiet in Richtung Klotzsche schlagen. Auch das Straßennetz sollte für die Anbindung des Gebietes großräumig ertüchtigt werden.



Wie die erste Seite dieses Berichtes zur „Primären Verkehrserschließung für den Wohnungsbaustandort Dresden-Langebrück“ vom 21. November 1977 zeigt, war das Gebiet für eine Einwohnerzahl von fast 82.000 Menschen geplant; 30.000 Wohnungen sollten neu entstehen.



Die allmählich wachsende Motorisierung jener Jahre ließ das Problem des Umgangs mit dem ruhenden Verkehr deutlich mehr in den Vordergrund treten als in den Jahren vorher. Auffangparkplätze im innerstädtischen Bereich sollten Abhilfe schaffen; aber es wurde auch schon an ein P+R-System (Parken und Reisen) an den aus dem Umland eintreffenden S-Bahn-Strecken gedacht. Dafür stand der damalige Begriff: „P. u. P.“ (Parken und Pendeln).

STADTZENTRUM

Durch die Neugestaltung des völlig zerstörten Stadtzentrum konnte im Vergleich zu Städten mit erhaltenen alten Stadtkern eine relativ große Anzahl von Stellflächen geschaffen werden, so daß zur Zeit insgesamt 9.450 Stellplätze vorhanden sind. Erweiterungen sind vorzusehen mit Fertigstellung des Wohnungsbaus in der Inneren Neustadt und des Centrum-Warenhauses.

In den nächsten Jahren muß der ruhende Verkehr in wesentlichem Maße mit diesen Stellflächen auskommen. Das erfordert eine intensive Nutzung der vorhandenen Stellflächen.

In Übereinstimmung mit den gesellschaftlichen Interessen ist bei der Parkraumplanung von folgender Zielstellung auszugehen:

- In Stadtzentrum volle Abdeckung des Stellplatzbedarfes für den Anwohner-, Besucher-, Einkaufs- und Dienstfahrzeugverkehr.
- Beschränkungen in der Stellplatzbereitstellung für den Berufsverkehr; vorrangige Abwicklung mit dem öffentlichen Personennahverkehr.
- Intensive Flächenverwertung durch schrittweise Einführung von stauenden verkehrsorganisatorischen Maßnahmen - Parkregulierung, Parkleitsystem.

Für das geplante System des ruhenden Verkehrs für das Stadtzentrum sind 3 Parkplatze zu erweitern:

1. Parkzeilenentlang im Stadtkern zur Sicherung des kurzpendelnden Einkaufs- und Besucherverkehrs.
2. Auffangparkplätze für Langpendler am Rande des Stadtzentrums.
3. „Parken und Pendeln“ - Parkplätze an günstig zu den wichtigsten Zufahrtsstraßen zum Stadtzentrum gelegenen Stationen der Stadt- und Vorortbahn.

Die Differenz zwischen Bedarf und Angebot an Stellflächen im Prognosezeitraum nach 1990 ist durch Auffangparkplätze sowie das „Parken und Pendeln“-System auszugleichen.

Erweiterung der Stellplatzbedarfs:

Jahr	Bedarf	Angebot
1975	10.000	9.600
1980	12.950	10.430
1990	22.600	12.750
Prognose	29.400	25.900

Die Stellplätze sind in der Prognose zu 60 Prozent in ebenerdigen und zu 40 Prozent in mehrgeschossigen Anlagen des ruhenden Verkehrs abzudecken.

Dieser Auszug aus der Veröffentlichung zum Generalverkehrsplan 1977 setzt die Prämissen für den Umgang mit dem ruhenden Verkehr.

80er Jahre

Städtebau und Verkehr im Zeitgeist der 80er Jahre

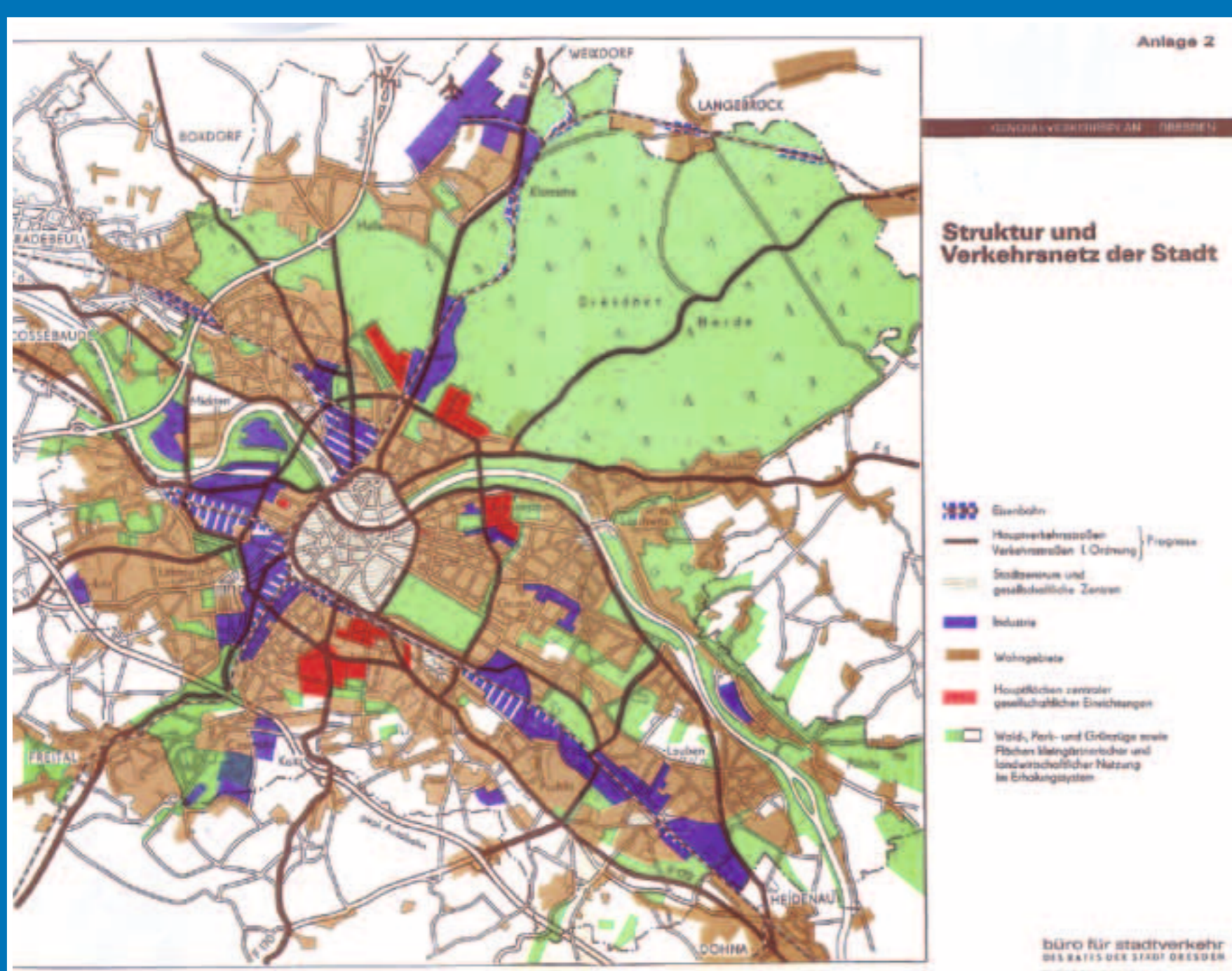


Die Verkehrskonzeptionen der 80er Jahre können aus heutiger Sicht als Fortsetzung des in den 70er Jahren begonnen grundsätzlichen Weges betrachtet werden. Die jedoch in diesem Jahrzehnt bereits vorhandenen wirtschaftlichen und politischen Schwierigkeiten des damaligen DDR-Systems ließen die ursprünglich geplanten großen Verkehrslösungen (viele Zwei-Ebenen-Lösungen) in den Hintergrund treten. Mehr in den Vordergrund rückte eine kostensparende Ertüchtigung der vorhandenen Verkehrsnetze, die Verkehrsorganisation und die Verknüpfung der Verkehrsträger zu einem funktionierenden Gesamtsystem. Deutlich wird auch, dass von den Verkehrsfachleuten und überhaupt den Menschen vor Ort wichtige

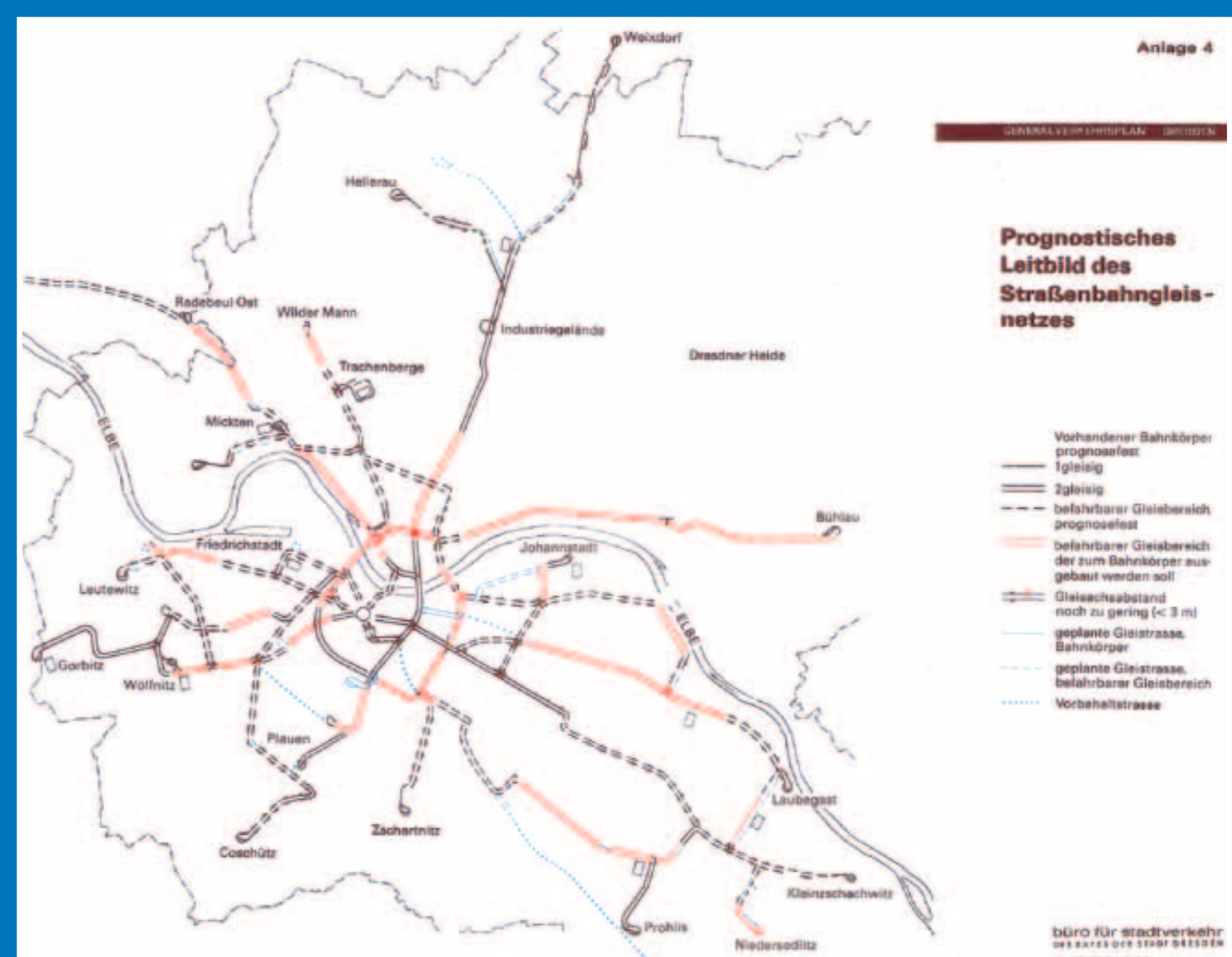
Themen aufgegriffen und verstärkt in die Diskussion gebracht wurden. Stärker reflektiert wurden nun auch der Fahrradverkehr und die Barrierefreiheit für behinderte Mitmenschen.

Die Wende warf zweifellos auch in der Verkehrsplanung bereits Ende der 80er Jahre ihre Schatten voraus.

Die als Generalverkehrsplan (GVP) 1989 im Entwurf fertiggestellte Verkehrskonzeption, die Grundlage für die weitere Entwicklung des Dresdner Verkehrssystems in den 90er Jahren und darüber hinaus sein sollte, wurde vom Niedergang der DDR überholt und gelangte nicht mehr in die Öffentlichkeit.



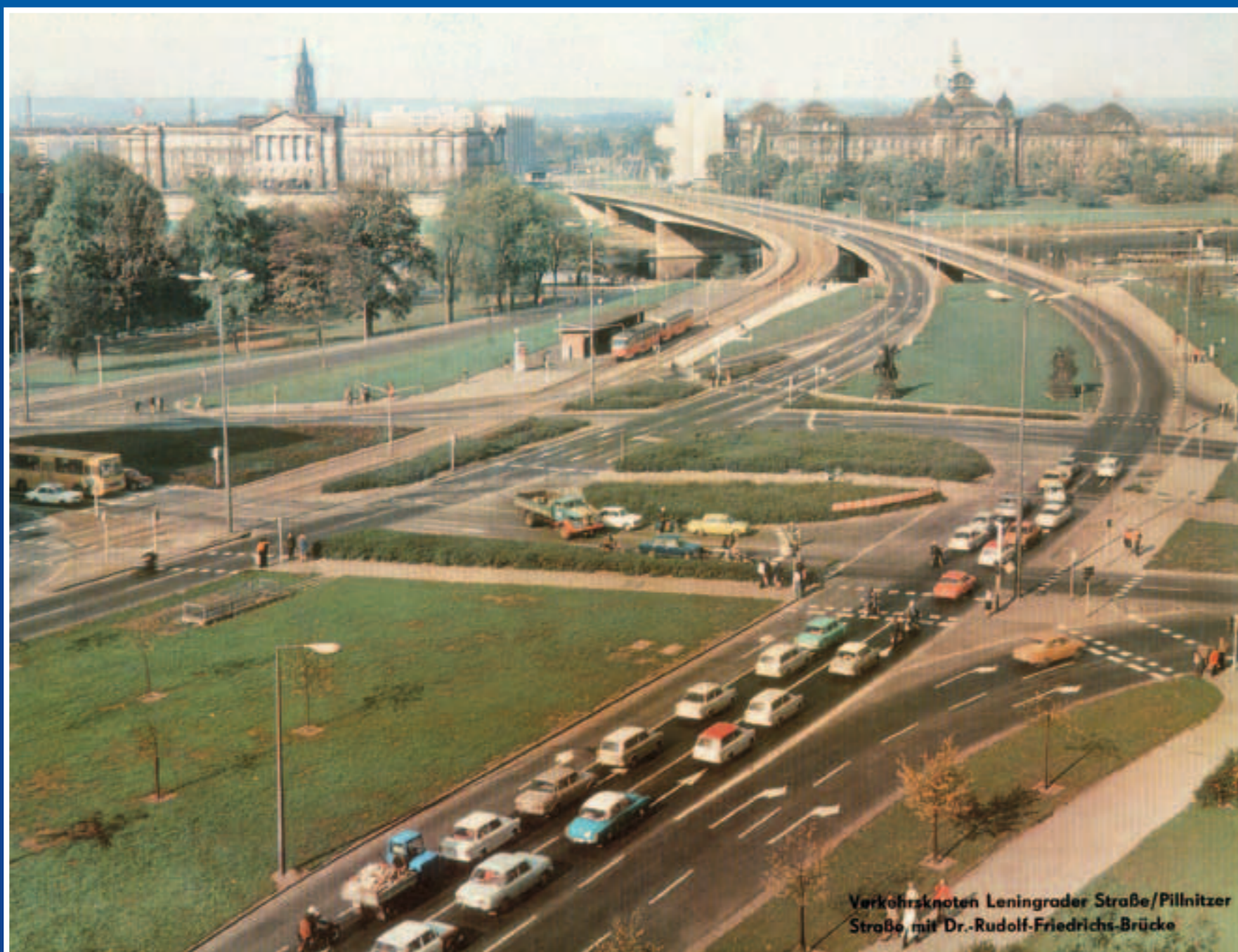
Das künftige Hauptverkehrsstraßennetz der Bezirksstadt Dresden der 80er Jahre. Erkennbar das Festhalten an einem Ringsystem (Außen- und Innenring).



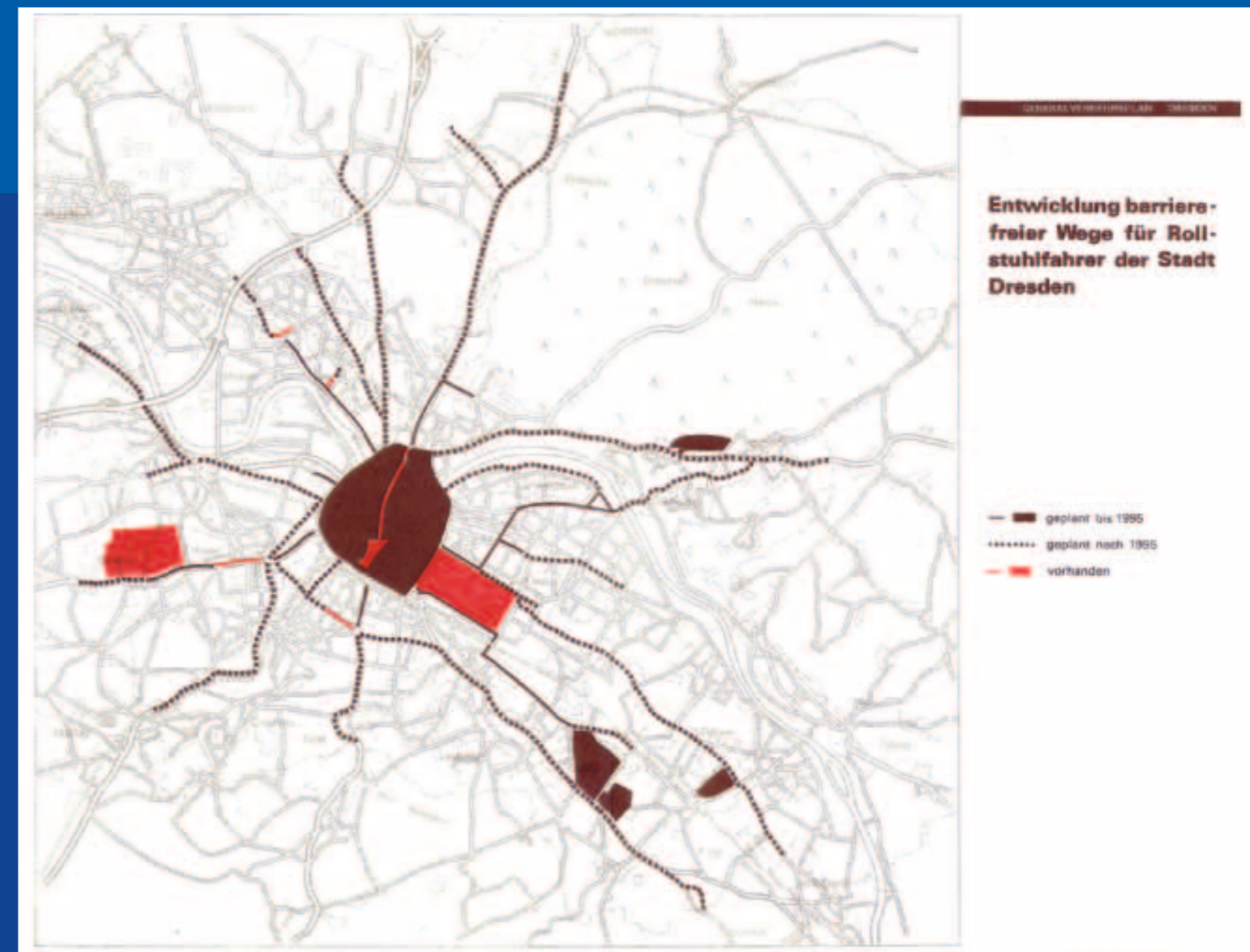
Die Konzeption für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist von deutlichen Erweiterungsabsichten, insbesondere im Bereich der schienengebundenen ÖPNV-Träger, gekennzeichnet. Straßenbahntrassen sind beispielsweise in Richtung Johannstadt oder als Ersatz hochfrequenzierter Buslinien (u.a. im Zuge der Dohnaer Straße) ausgewiesen.

80er Jahre

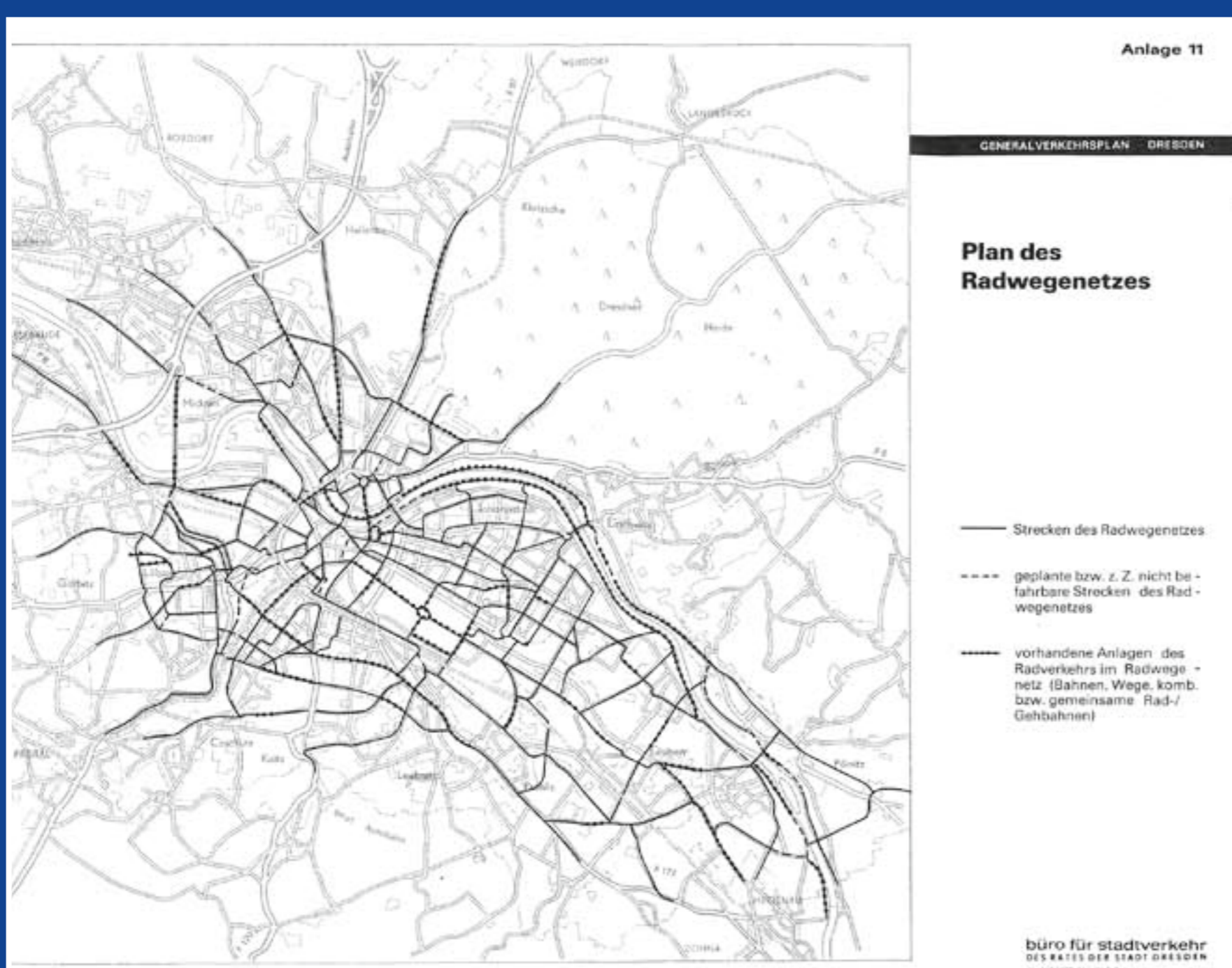
Sektorale Konzepte der Verkehrsplanung



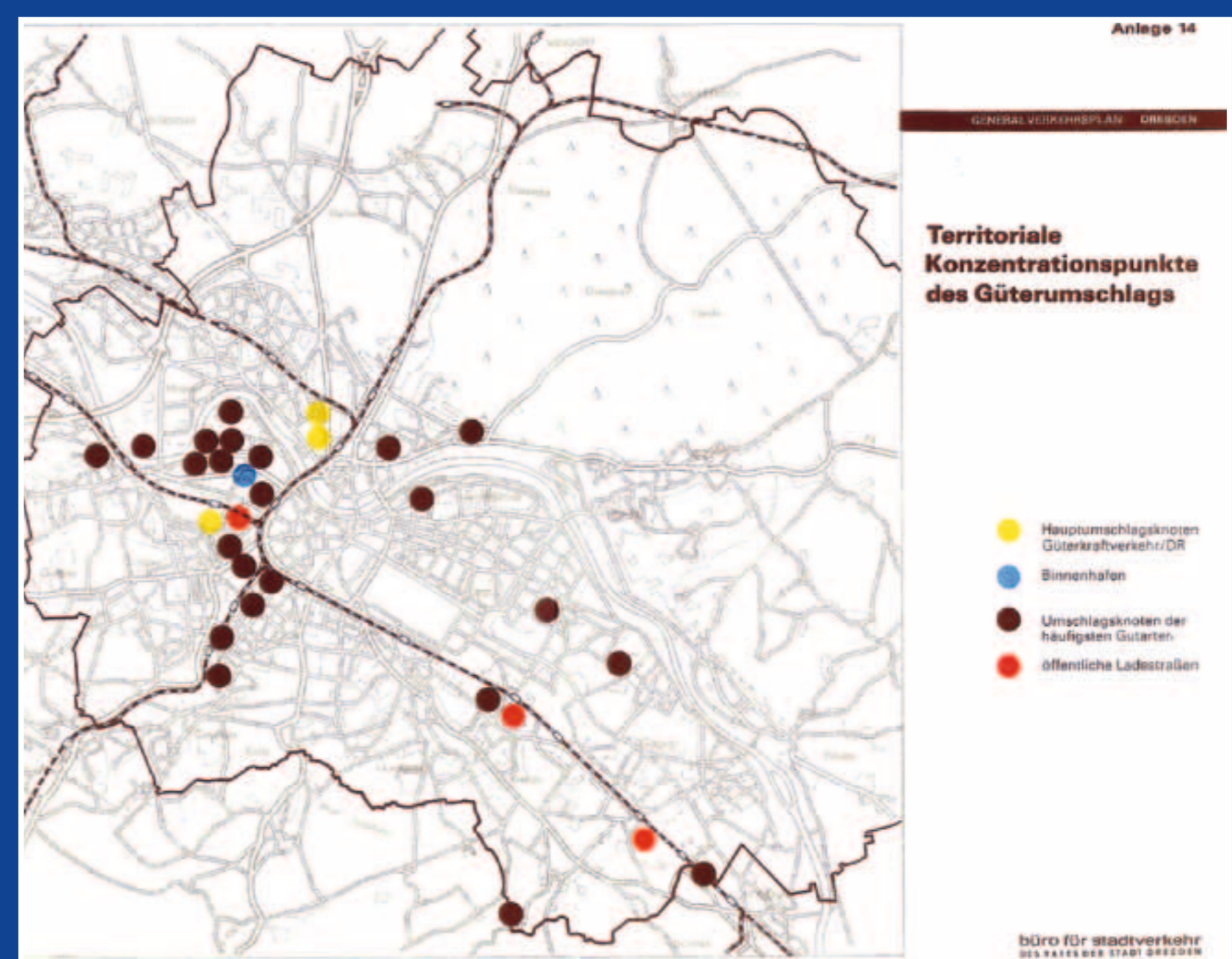
Straßenverkehr über die Carolabrücke Ende der 70er/Anfang der 80er Jahre von Süden aus gesehen.



Aus der modernen Verkehrsplanung nicht wegzudenken ist das Gestalten der verkehrlichen Infrastruktur auch nach den Bedürfnissen von behinderten Mitmenschen. Im Entwurf des Generalverkehrsplanes spielte das Thema eine Rolle.



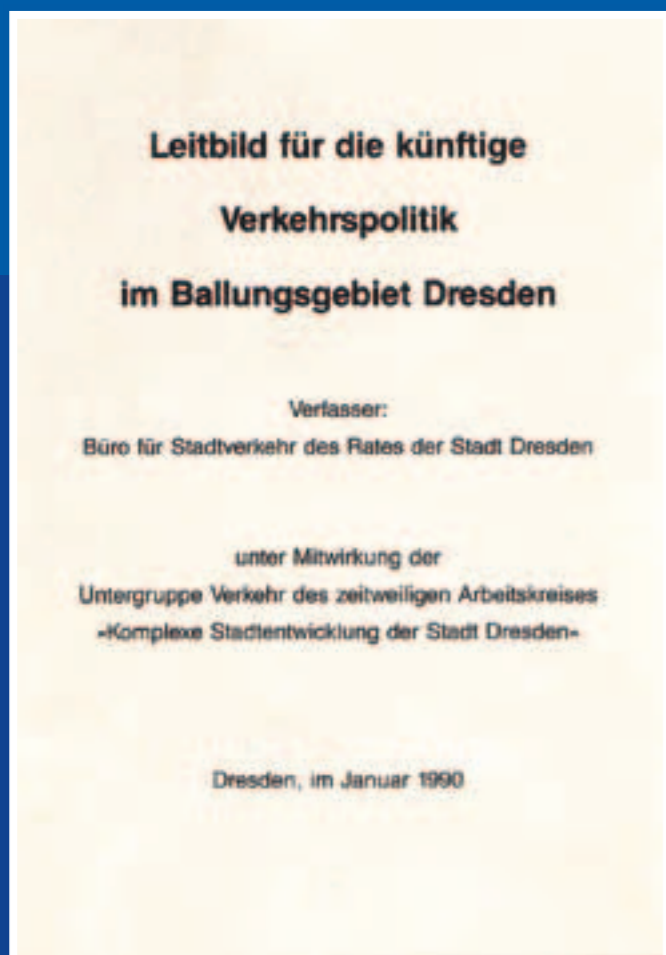
Der Fahrradverkehr erhielt im 89er-Entwurf des Generalverkehrsplanes ebenfalls mehr Gewicht.



Die „Territorialen Konzentrationenpunkte des Güterumschlages“ können in bestimmter Weise als Vorläufer der heutigen Güterverkehrszentren angesehen werden. Beachtenswert ist die Konzentration des Güterumschlages in Dresden-Friedrichstadt (heute: Standort des Güterverkehrszentrums Dresden-Friedrichstadt (GVZ))

90er Jahre

Verkehrskonzeptionen der 90er Jahre

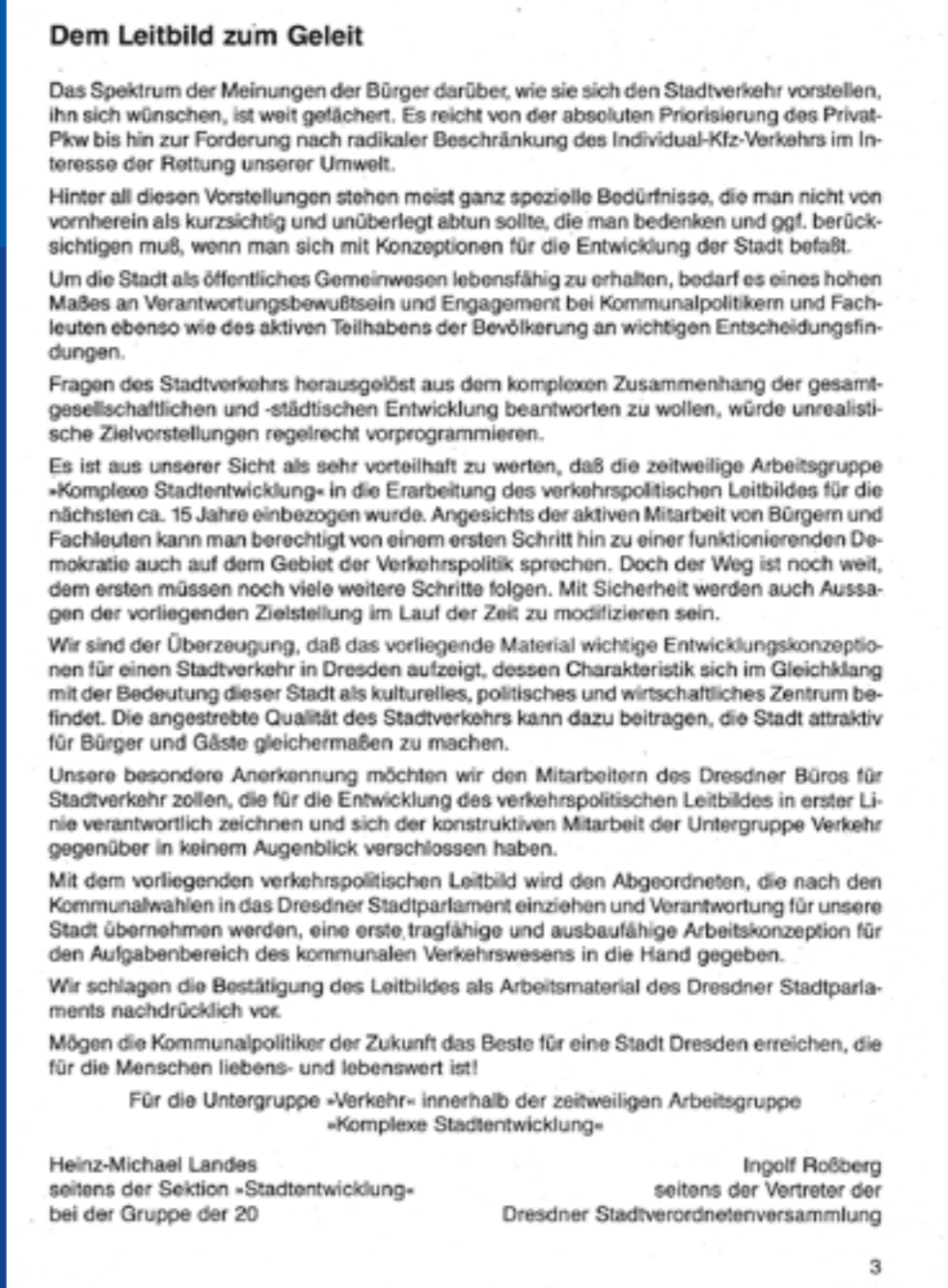


Der Neubeginn der Verkehrsplanung nach der Wende ist von einem bis dahin wohl in der gesamtdeutschen Geschichte beispiellosen demokratischen Aufbruch gekennzeichnet. Es war die Zeit der Runden Tische (auch in der Verkehrsplanung), in der Bürgerinnen und Bürger, unter ihnen die Fachleute und Wissenschaftler aller Bereiche, die Geschicke ihrer Stadt und deren Planung in die eigenen Hände nahmen.

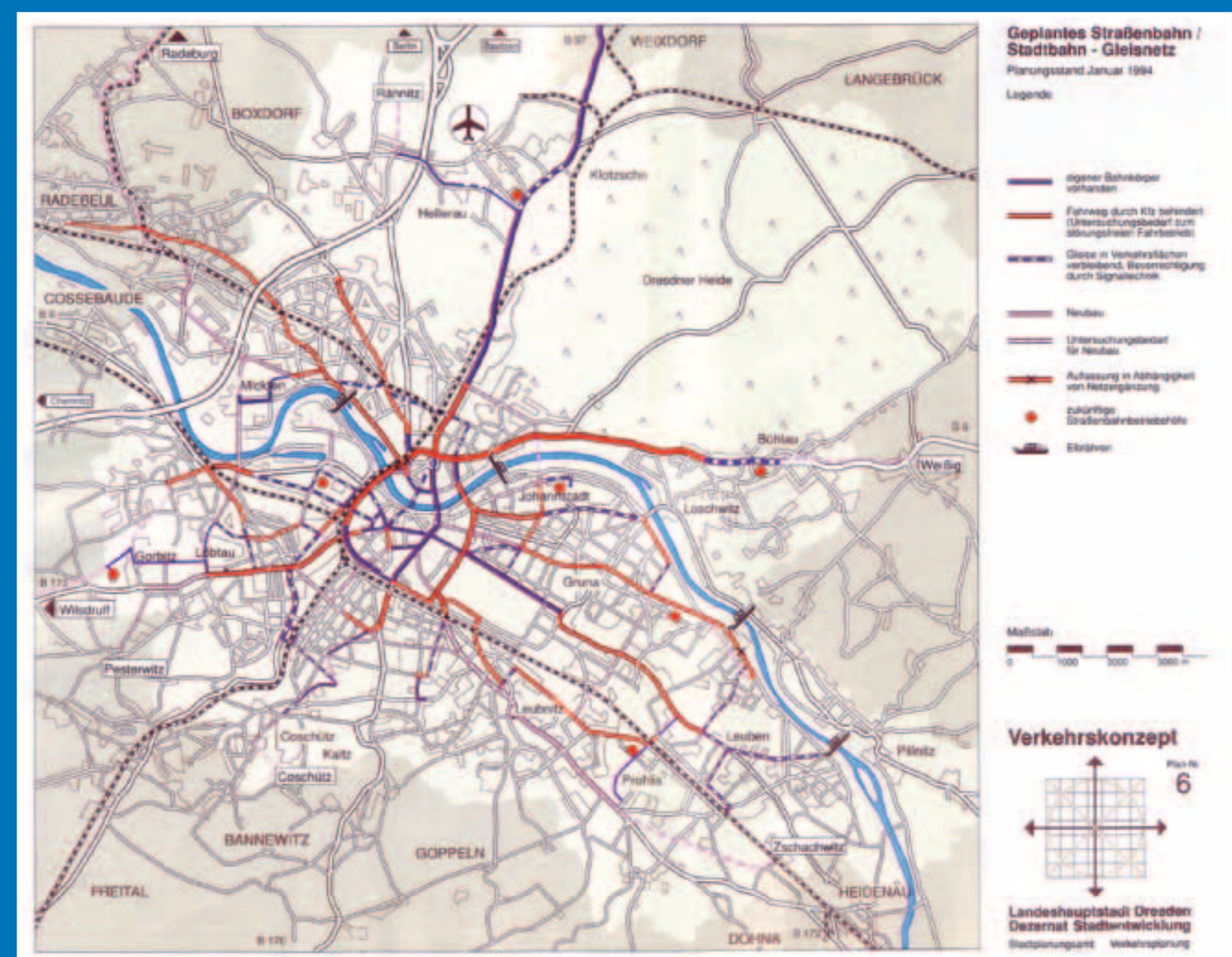
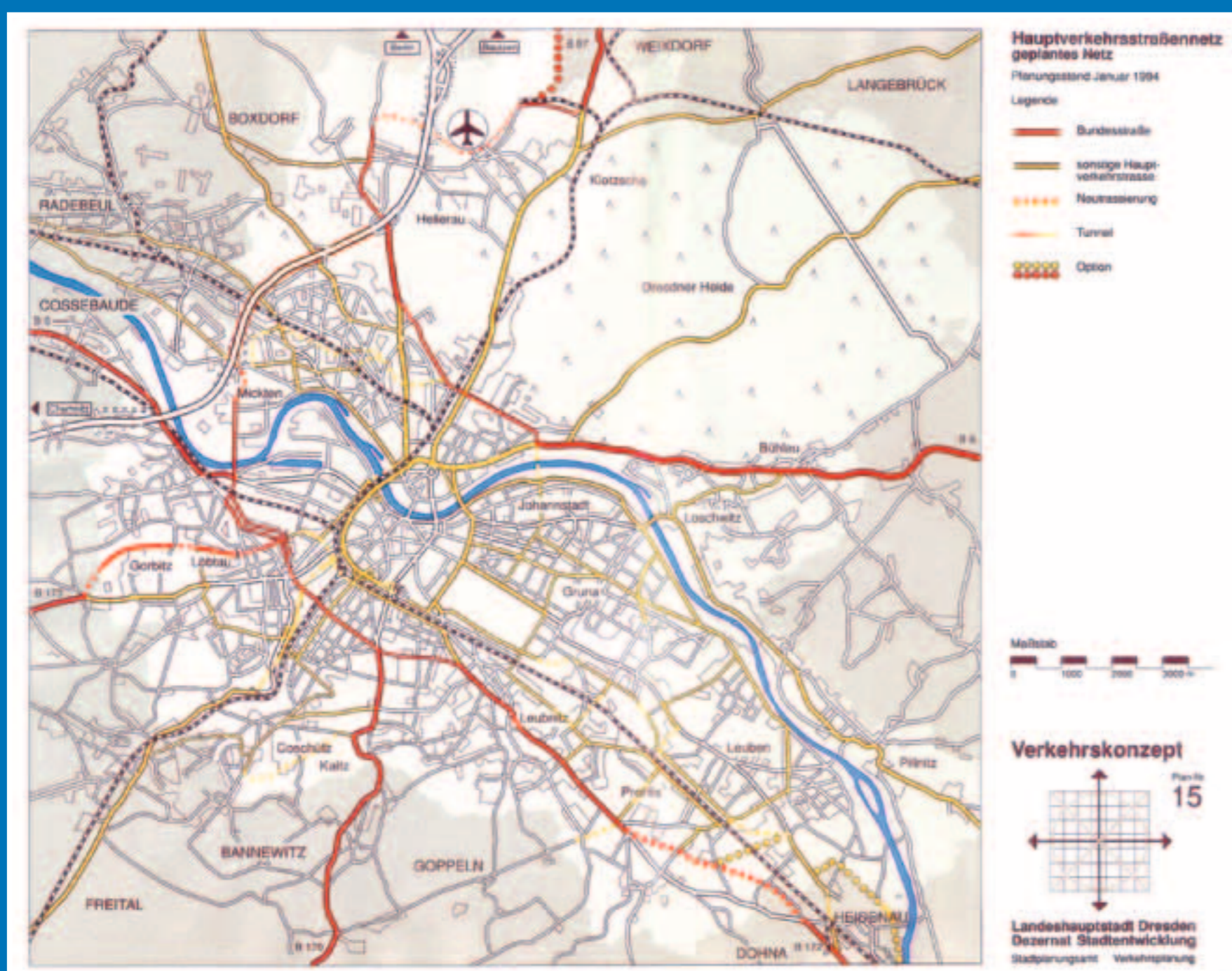


Die erste Verkehrskonzeption nach der Wende, das so bezeichnete „Leitbild für die Verkehrspolitik im Ballungsgebiet Dresden“, wurde an einem solchen Runden Tisch erarbeitet und steht für Aufbruch, Demokratie und Bürgerwillen.

In den folgenden Jahren begann auf der Basis dieses Leitbildes die Erarbeitung des Dresdner Verkehrskonzeptes, welches im Januar 1994 vom Stadtrat (damals noch: Stadtverordnetenversammlung) verabschiedet wurde. Auch der Entwurf zum Verkehrskonzept wurde veröffentlicht und in einer breiten Öffentlichkeit diskutiert. Zahlreiche Veranstaltungen dazu und Dialoge begleiteten den Weg des Verkehrskonzeptes bis zu seinem Beschluss.



Das dem „Leitbild für die Verkehrspolitik im Ballungsgebiet Dresden“ vorangestellte Wort zum Geleit sagt mehr als jeder Kommentar. Dieses in seiner Druckfassung unscheinbare Material wurde zur Keimzelle des Verkehrskonzeptes von 1994. Die damals im Ergebnis dieses „Runden Tisches Verkehr“ – wie man ihn aus heutiger Sicht bezeichnen könnte – entstandene „Verkehrspolitische Zielstellung“ ist in das Verkehrskonzept von 1994 übernommen und im Verlaufe der vorgelagerten Diskussion zum 94er-Verkehrskonzept präzisiert worden.



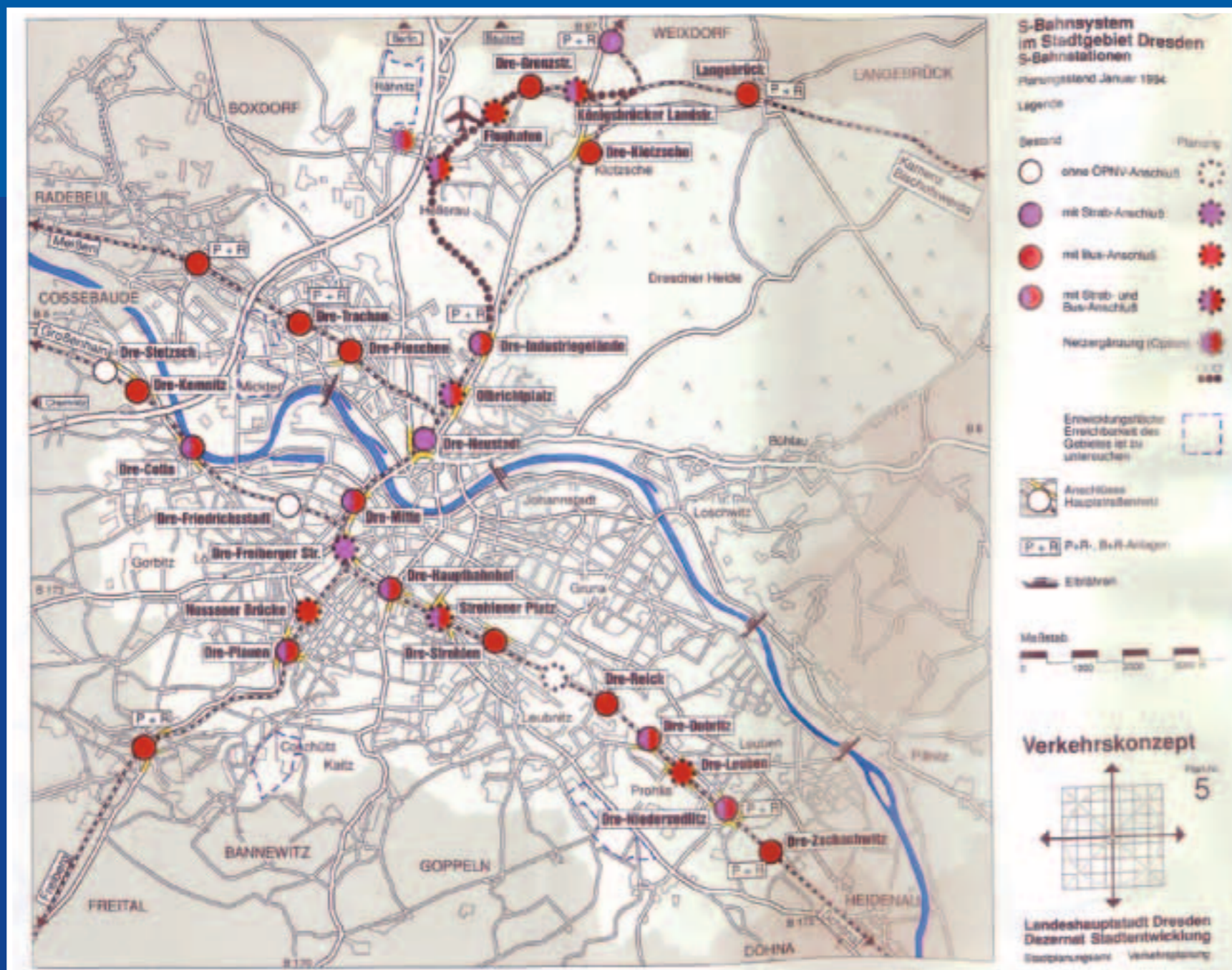
Das geplante Hauptverkehrsstraßennetz aus dem Verkehrskonzept von 1994, welches inzwischen im Flächennutzungsplan der Stadt Dresden von 1998 und im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) von 2002 fortgeschrieben wurde.

- › Erkennbar ist die Abkehr von einem Ringsystem hin zu einem Tangentialsystem mit sprossenartigen Verbindungen, wie man es sich ähnlich schon Anfang der 50er Jahre vorstellte.
- › Die stadtnahe Führung der BAB A 17 war in diesem Verkehrskonzept noch nicht wieder Bestandteil der langfristigen Planungen; auch hier war der Bürgerwille (siehe Bürgerentscheid dazu) ausschlaggebend für die spätere Aufnahme dieser wichtigen Tangente für den Fernverkehr in die fortgeschriebenen Konzepte zum Hauptverkehrsstraßennetz.

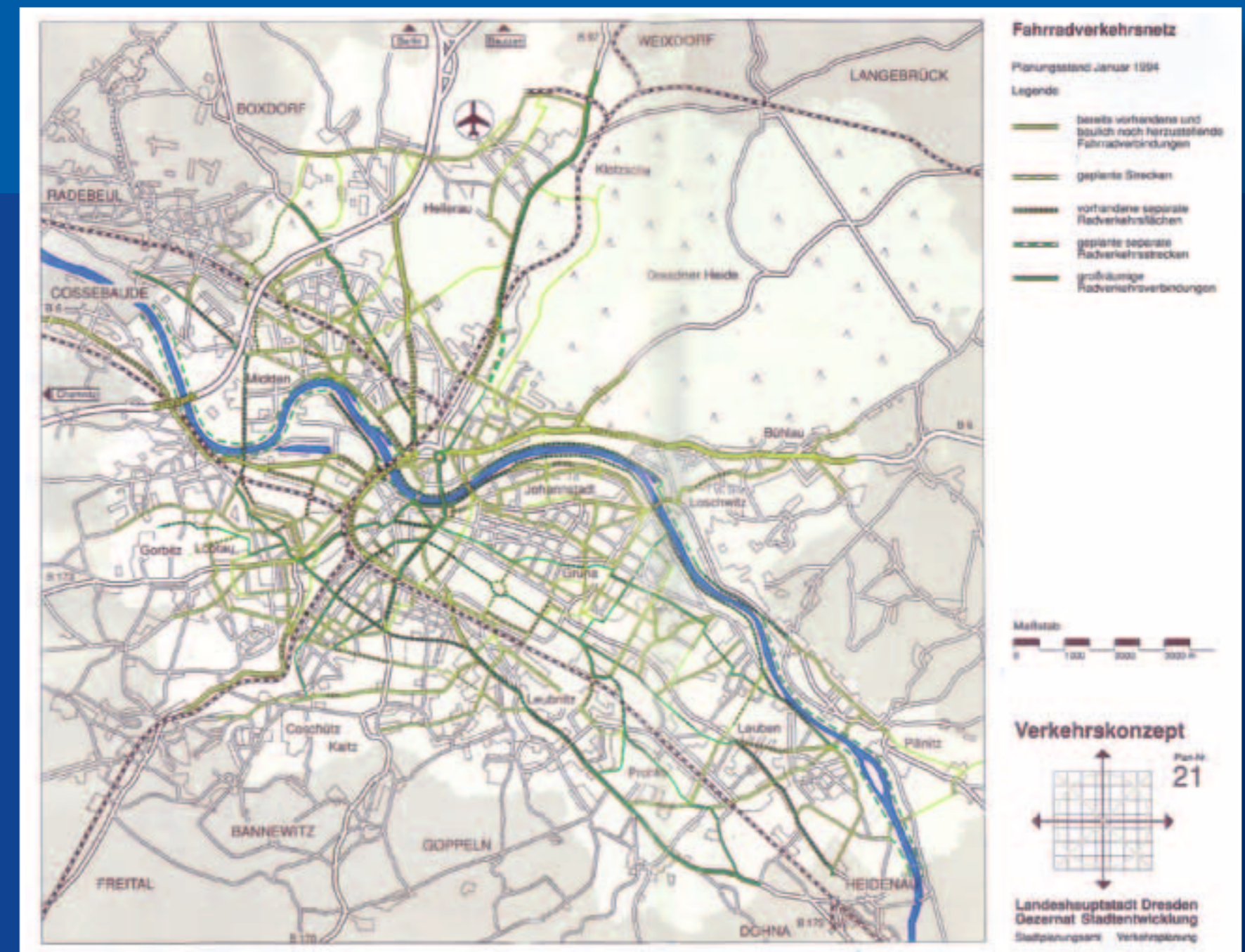
Geplantes Gleisnetz des schienengebundenen ÖPNV aus dem Verkehrskonzept von 1994. Die Erweiterung des Gleisnetzes und seine Erleichterung sowie auch die Beschleunigung bzw. Bevorrechtigung des ÖPNV sind zentrale Themen des 94er-Verkehrskonzeptes.

90er Jahre

Verkehrsnetze im Spiegel ihrer Umsetzung



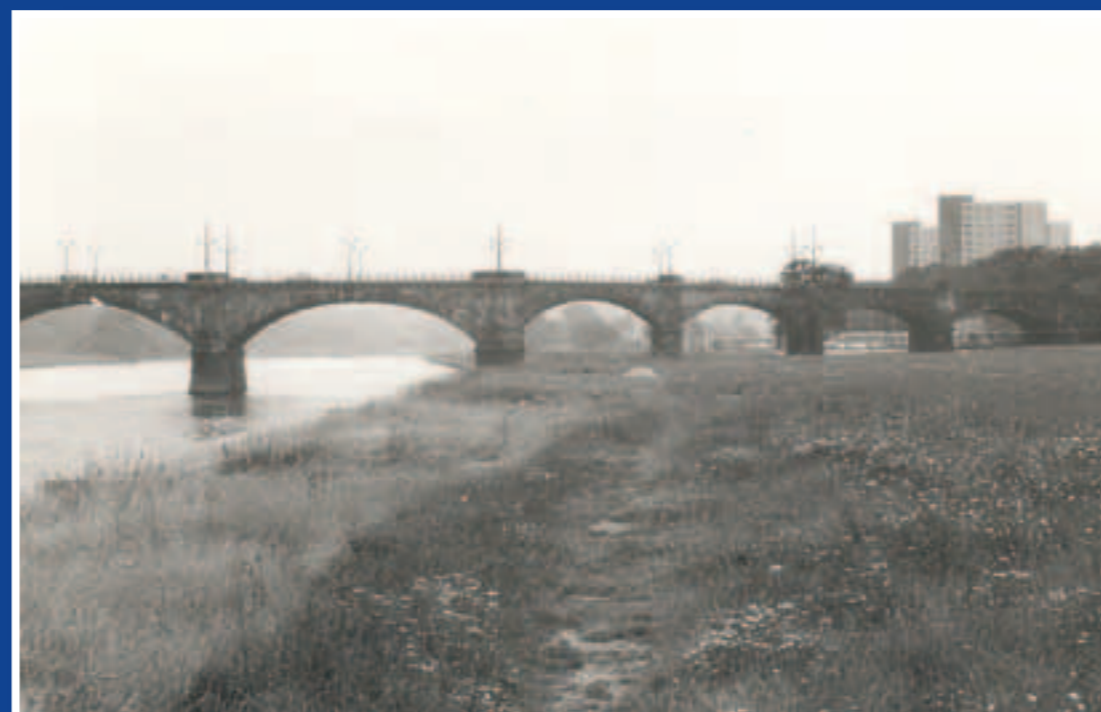
Geplantes Netz der Schnittstellen im Öffentlichen Personennahverkehr, darunter neue S-Bahn-Stationen.



Geplantes Fahrradwegenetz wie es sich im Verkehrskonzept von 1994 darstellt.



Die S-Bahn-Station Dresden Reick
Oben: Bahnsteig vor der Sanierung
Unten: Gesamtanlage mit Park and Ride- und Bike and Ride-Platz



Elbradweg Altstadt Seite Richtung Osten
Oben: Vor dem Ausbau
Unten: Nach dem Ausbau

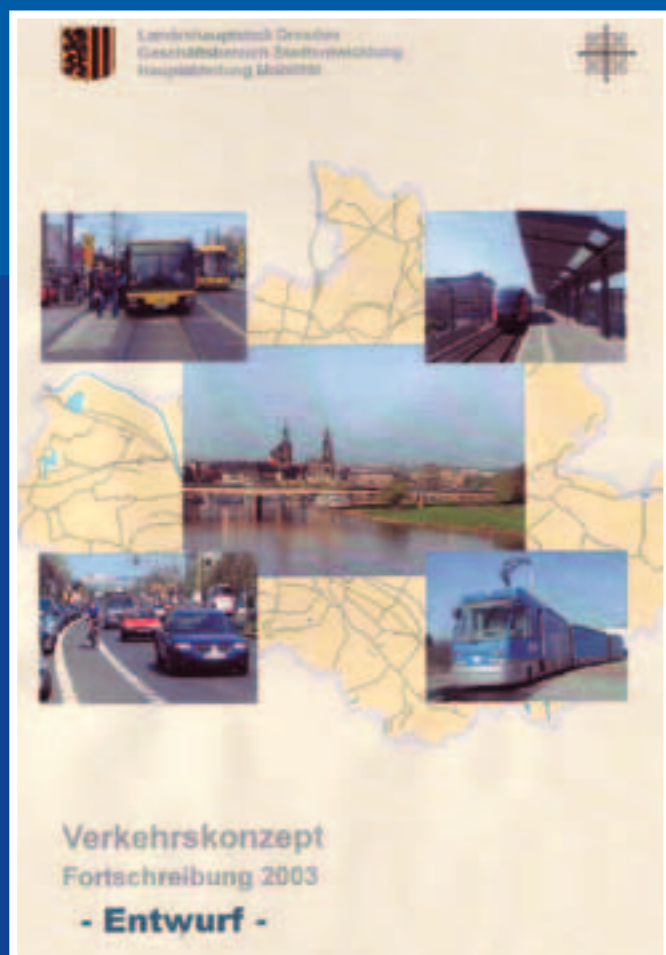


Elbradweg am Schillerplatz
Oben: Vor dem Ausbau
Unten: Nach dem Ausbau



Gegenwart

Verkehrskonzeption des ersten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts



Das Verkehrskonzept von 1994 wurde seit seiner Beschlussfassung im Jahre 1994 kontinuierlich fortgeschrieben. So finden sich die Fortschreibungen der Verkehrsnetze im Flächennutzungsplan (FNP) von 1998 (Beipläne 5.1 und 5.2) sowie im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) von 2002.

Überdies wurden eine Reihe von sektoralen Konzepten erarbeitet und durch den Stadtrat beschlossen. Solche Konzepte sind z. B.:

- › das Park-and-Ride-Konzept,
- › das Konzept zum Reisebuspark-/leitsystem

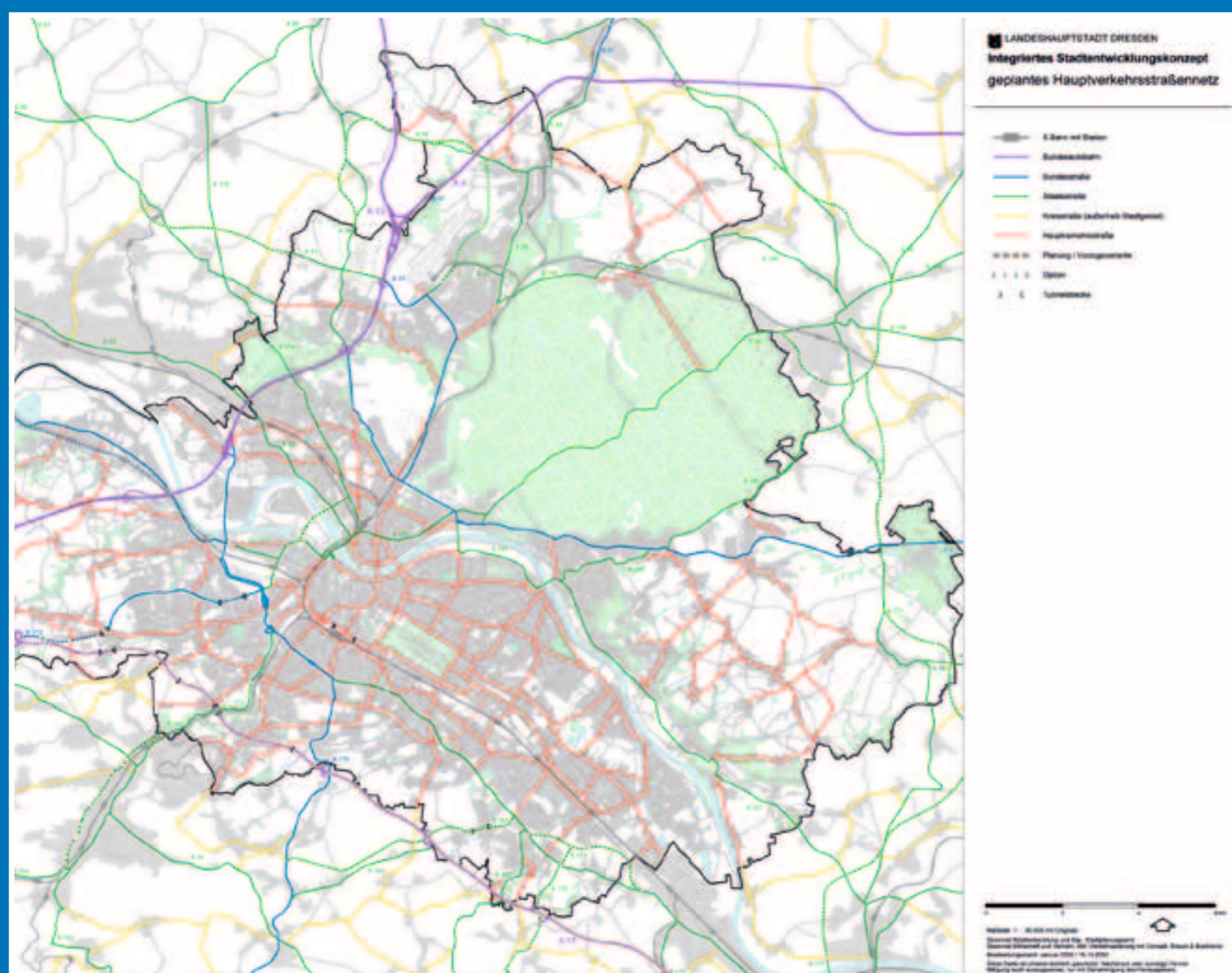
Die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes von 1994 liegt seit 2003 verwaltungsintern vor, wurde jedoch aufgrund sich inzwischen herausgebildeter neuer Entwicklungstendenzen und zu berücksichtigender Aufgabenstellungen (z.B. Beschlüsse des Stadtrates zum Fahrradverkehr oder die Beachtung des Themas „Luftreinhalteplan“) nochmals in die Überarbeitung genommen.



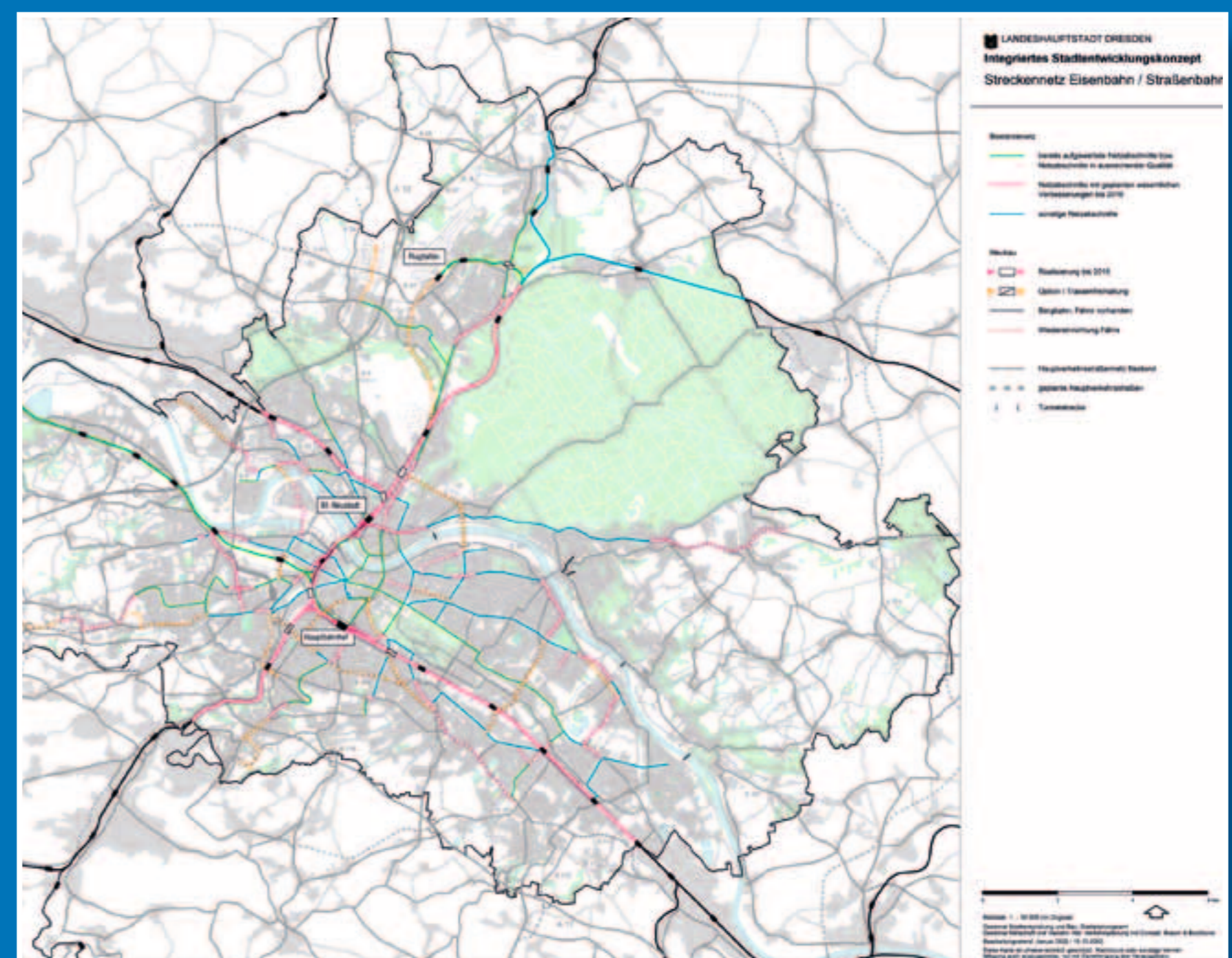
Das Park-and-Ride-Konzept sieht auch Fahrradabstellanlagen an S-Bahn-Stationen vor. Hier: Fahrradabstellanlage S-Bahn-Station Klotzsche.



Das Reisebuspark-/leitsystem verfolgt ein dezentrales System von Reisebusparkplätzen. Hier: Reisebusparkplatz Carolabrücke.



Das geplante Hauptverkehrsstraßennetz im Integrierten Stadtentwicklungskonzept von 2002 ist in den Entwurf des Verkehrskonzeptes übernommen worden.



Das Netz des geplanten schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Integrierten Stadtentwicklungskonzept von 2002 ist in den Entwurf des Verkehrskonzeptes übernommen worden.

Zukunft

Dresdner Mobilitätsstrategie



Innovation und Vernetzung

Raum- und Verkehrsplanung haben immer optimale Erreichbarkeit zum Ziel.

Heute aber bestimmt Verkehrsmobilität die Entwicklung von Stadt und Raum. Durch diese Mobilitätsorientierung entsteht zusätzlicher Verkehr, der mit Schutzziele kollidiert, aber auch an die Grenzen des Infrastrukturnetzes stößt.

Verkehrsstrategien müssen diesen „erzeugten“ Verkehr einbeziehen und eine Beeinflussung „vor dem Verkehr“ versuchen. Dies erfordert eine Erweiterung der „Sicht des Verkehrs“ und ein neues Spektrum an Maßnahmen.

Die Anforderungen an die Entwicklung von Verkehrssystemen zeigen deshalb einen Trend auf, der über den konventionellen Rahmen bisheriger Verkehrsplanung hinausgeht und zunehmend nach innovativen Gestaltungsmechanismen sucht.

Dabei ist vor allem auf einen effizienten Umgang mit der vorhandenen Verkehrsinfrastruktur abzustellen. Bei der Entwicklung und Entfaltung solcher neuartiger Gestaltungsmechanismen im Verkehrssystem gewinnt das Organisieren und Optimieren von Mobilität an Bedeutung.

Die Landeshauptstadt hat sich deshalb zum Ziel gesetzt: Verkehr nicht zu bewältigen, sondern Mobilität zu gestalten. Es steht die Aufgabe, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger und die Mobilitätsansprüche der Wirtschaft langfristig zu sichern. Dies soll nicht ausschließlich durch Infrastrukturausbau geschehen, sondern verstärkt durch innovative Ansätze in der Stadt- und Verkehrsplanung erreicht werden.

Die Dresdner Mobilitätsstrategie unterbreitet Vorschläge und Lösungsansätze.



Leitbild für Dresden

- Förderung einer nachhaltigen Entwicklung Dresdens als europäischer Standort
- Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung sowie der Mobilitätsansprüche der Wirtschaft
- Reduzierung der unerwünschten Folgen von Verkehr



Dresden erhält den „CIVITAS-Award 2005“ für nachhaltige Verkehrspolitik von Jacques Barrot überreicht



Runder Tisch Radverkehr beim Oberbürgermeister, 14.03.2006

Zukunft

Dresdner Mobilitätsstrategie

Verkehrsmanagement

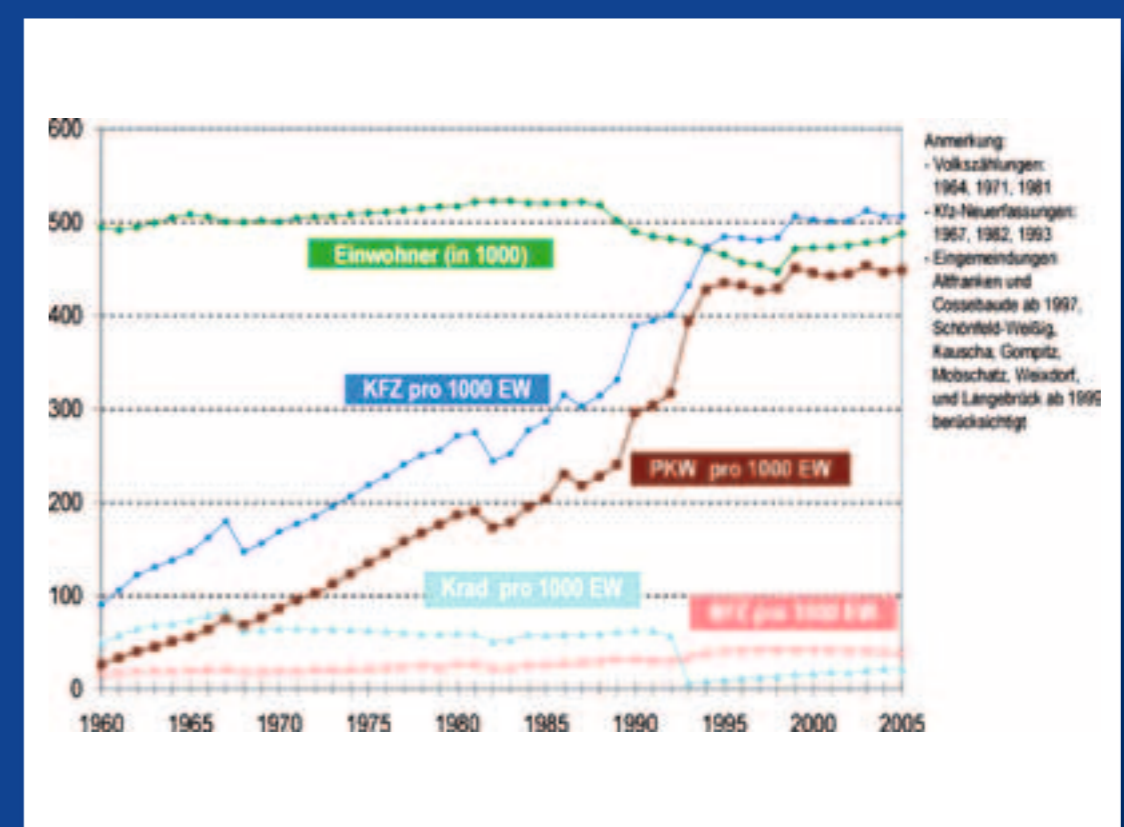
- angebotsorientierte Abwicklung des Verkehrs
- Ausschöpfen von Leistungsreserven des vorhandenen Netzes
- Bevorrechtigung des ÖV und Verstetigung des MIV
- Straßenverkehrsmanagement (Intermobil Region Dresden)
- Intelligente Verkehrssteuerung des fließenden und ruhenden Verkehrs basierend auf aktuellen Verkehrslageinformationen
- Operative Verkehrsinformationen (baustellenbedingte Behinderungen, Parkmöglichkeiten, Verkehrsmittelalternativen...)
- Verkehrsträgerübergreifende Informationssysteme (DORIS), Live-Kamera-Bilder



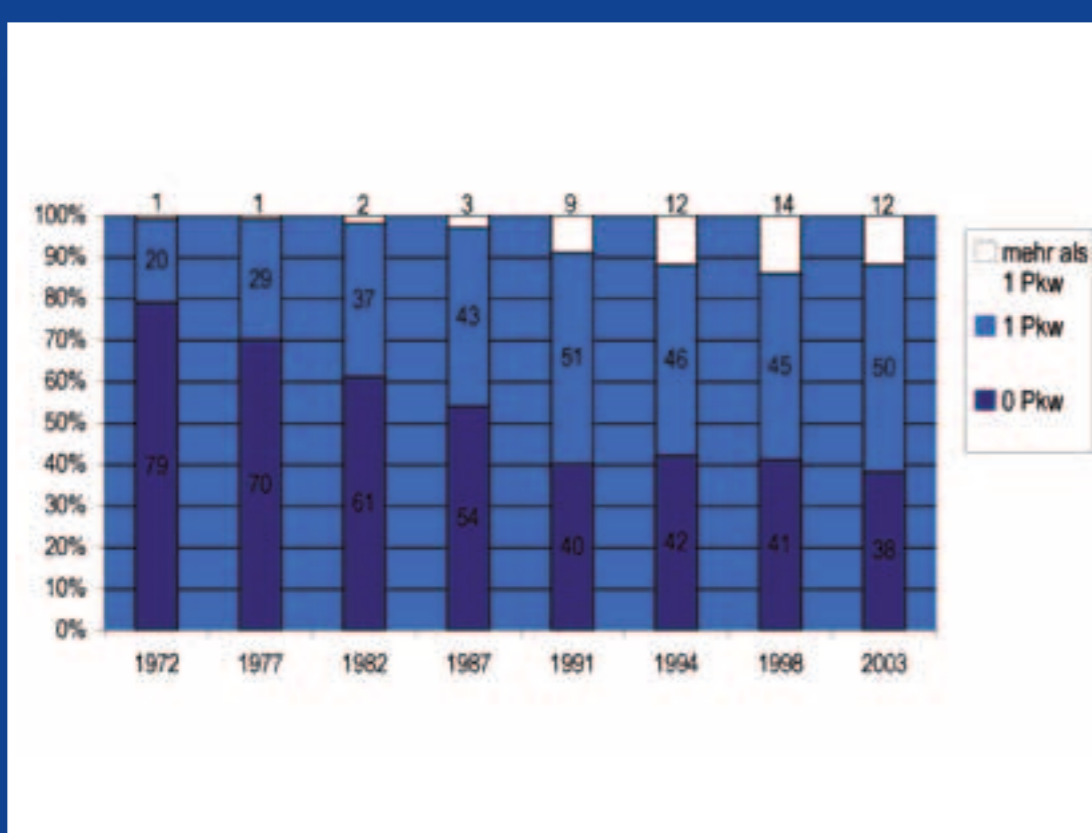
Fahrplan per SMS:
www.fahrplan-aufs-Handy.de

Mobilitätsverhalten Dresdener Bürger

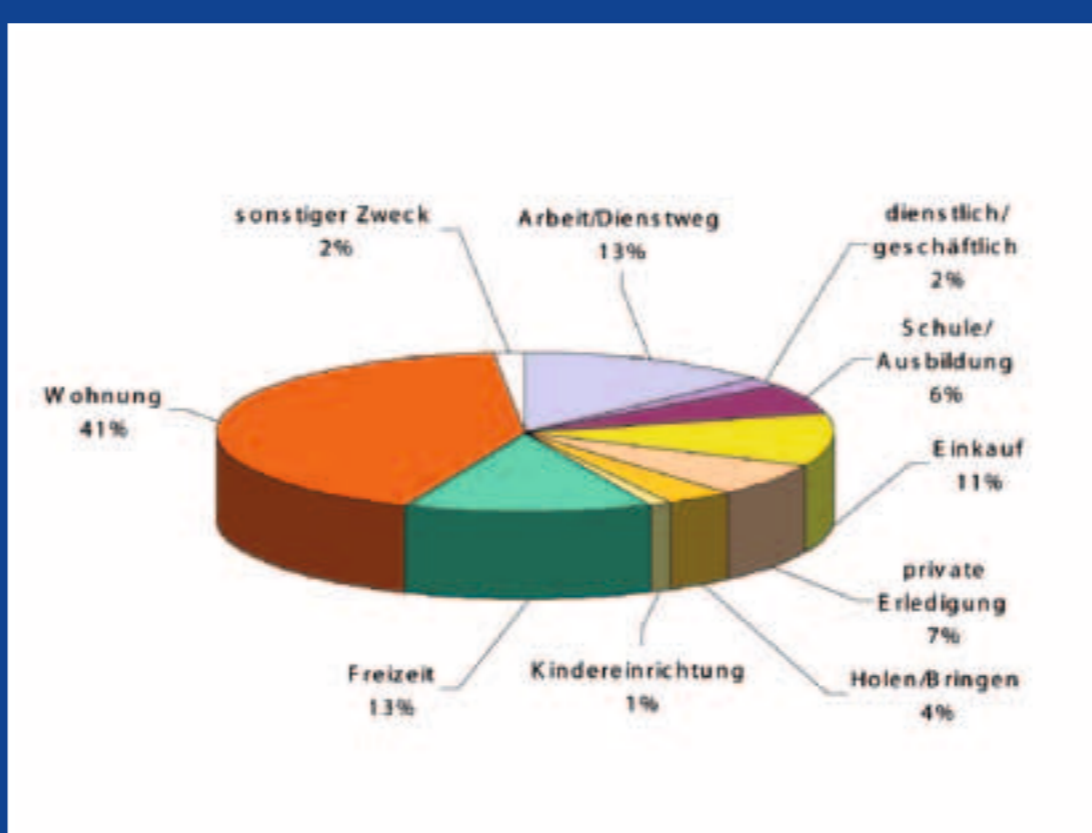
Anteil mobiler Personen	86,4 %
Wege pro Person und Tag	3,1 Wege
Dauer pro Weg	22,8 Minuten
Entfernung pro Weg	6,8 km
Geschwindigkeit	17,9 km/h
Zeit im Verkehr pro Tag	71 Minuten



Einwohner- und Motorisierungsgruppen in Dresden



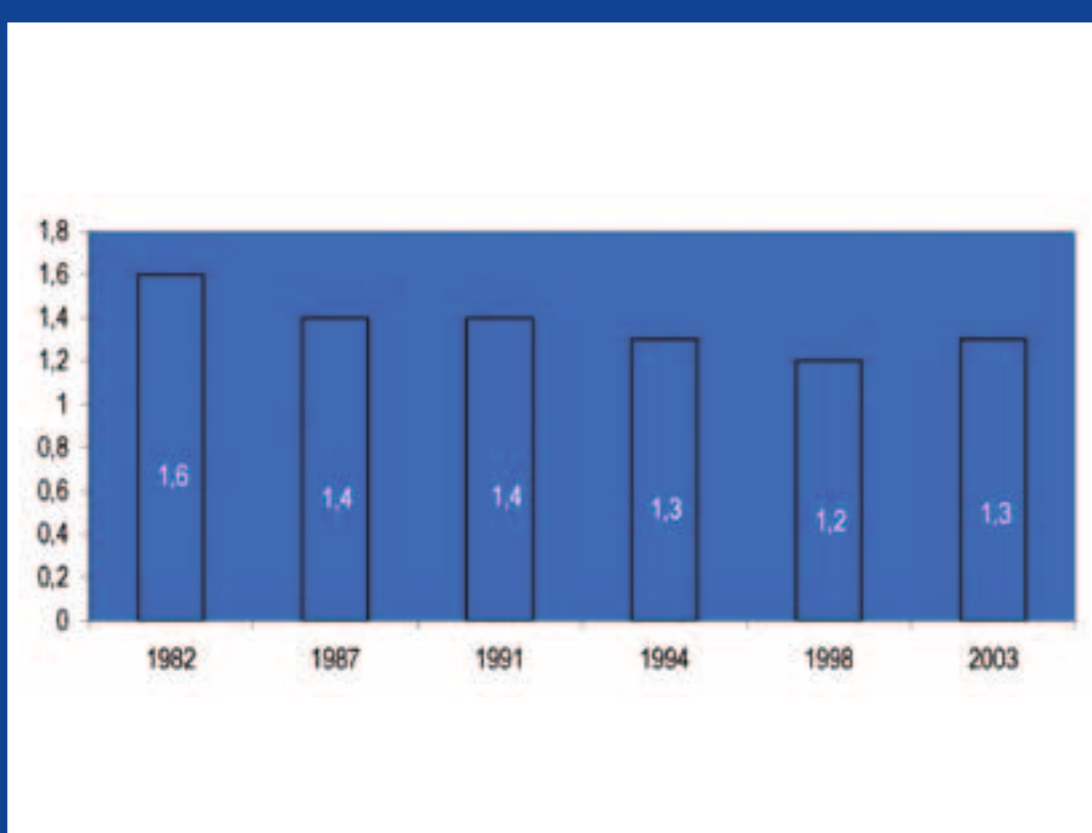
Motorisierungsgruppen der Dresdner Haushalte (Anteil in Prozent)



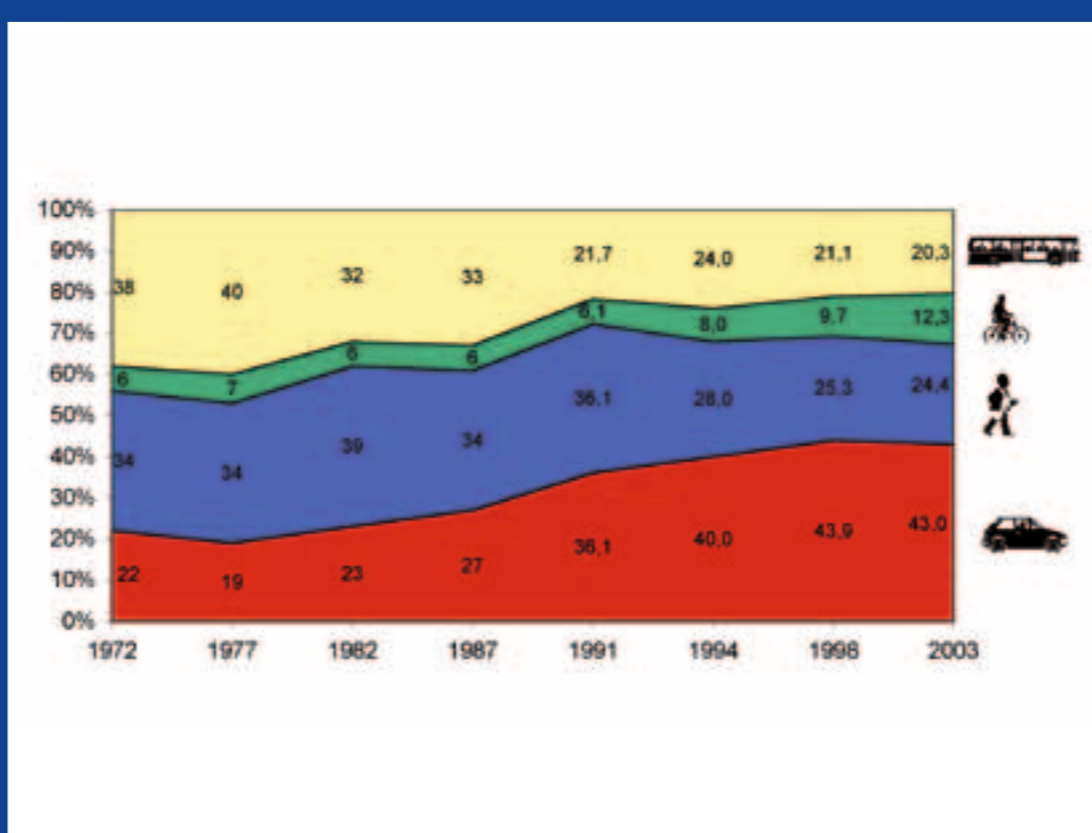
Wegezwecke

Mobilitätsmanagement

- nachfrageorientierte Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl vor Fahrtantritt
- Zugangsverbesserung zu umweltschonenden Verkehrsmitteln mit Reduzierung der unerwünschten Folgen des MIV
- Ausbau von Informations- und Kommunikationssystemen
- Mobilität gestalten, nicht Verkehr bewältigen



Pkw-Besetzungsgrad (Personen pro Pkw-Fahrt)



Verkehrsmittelanteile nach Wegen (Gesamtverkehr, SrV)