

**Städtebauliche Aspekte
zur Fortschreibung
des Verkehrskonzeptes Dresden
Vorstudie**

Dezember 1995

Die vorliegende Untersuchung ist als Diskussionsbeitrag zum aktuellen Planungsstand "Überarbeitung des Verkehrskonzeptes Dresden" zu sehen. Sie geht insbesondere auf die derzeit diskutierten Themenkreise ein und erhebt keine Ansprüche auf Vollständigkeit oder abschließende Behandlung der Einzelthemen.

Städtebauliche Aspekte
zur Fortschreibung
des Verkehrskonzeptes Dresden
Vorstudie

Dezember 1995

Inhalt

1. Neue Impulse zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Dresden

2. Einige Aspekte städtebaulich orientierter Verkehrsplanung

2.1 Zur Methodik

2.2 Zur Maßstäblichkeit und Feingliedrigkeit des Hauptnetzes für MIV

2.2.1 Gesamtbetrachtung

2.2.2 Elbebrücken

2.2.3 Anbindung an die Bundesautobahn(en)

2.2.4 Städtebauliche Anpassung verkehrlicher Details

2.2.5 Verkehrsflächenmanagement und ÖPNV-Vorrang durch Telematik

2.3 ÖPNV-Planung und Siedlungsleitbild

2.3.1 Straßenbahn und Stadt

2.3.2 S-Bahn und Region

2.4 Langfristige Überlegungen zur "Stadterweiterung nach unten"

3. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

1. Neue Impulse zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes Dresden

Aufgrund der Änderung zahlreicher Randbedingungen bearbeitet die Landeshauptstadt Dresden derzeit die Fortschreibung des Verkehrskonzeptes 1994. Auch das vorliegende Verkehrskonzept hat - im Vergleich zu vielen Verkehrskonzepten anderer Städte - in bemerkenswerter Weise städtebauliche und stadtplanerische Belange in das Verkehrskonzept einfließen lassen. Insbesondere ist hierbei ein sehr konsequenter Vorrang der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nennen. Die Behandlung des motorisierten Individualverkehrs bezieht sich dabei insbesondere auf die Zurückdrängung auf wenige, stark belastete Hauptverkehrsstraßen - und züge; so entstehen gleichzeitig große, weitgehend verkehrsfreie Bereiche.

Neue Impulse ergeben sich für die Fortschreibung durch folgende Aspekte:

- Durch städtebaulich angepaßte Details der Verkehrsanlagen sollte der motorisierte Individualverkehr eher flächenhaft integriert und gedämpft werden. Dadurch wird die Erschließung in den MIV-freien Bereichen gesichert; gleichzeitig können die Hauptverkehrsstraßen häufiger, kleiner, und besser städtebaulich integriert werden.
- Die Entscheidung für eine stadtnahe Führung der Bundesautobahn erfordert für die Trasse, ihre Anschlüsse, ihre Zulaufstrecken, und deren städtebauliche und landschaftsplanerische Einbindung neue Überlegungen.
- Die ÖPNV-Planung sollte in stärkerem Maße mit einem Siedlungsleitbild korrespondieren; dies gilt insbesondere im Zusammenhang mit der S-Bahn und der Kooperation mit den Nachbargemeinden.
- Neben die kurz- und mittelfristigen Vorhaben sollte das Verkehrskonzept auch hochinnovative Ideen zur längerfristigen Realisierung beinhalten. Dazu gehören z.B. Stadterweiterungen nach unten, verstärkte Nutzung der Telematik oder Überlegungen zur Logistik über die Schiene.

Im Zuge dieser Fortschreibung wurden bereits eine Reihe von Untersuchungen durchgeführt. Die meisten überprüften dabei vor allem die Nachfrage im motorisierten Individualverkehr, vor allem als Fernverkehr. Sie unterstellten dabei in der Regel den Bau von Verkehrsanlagen, deren städtebauliche Verträglichkeit zumindest zweifelhaft erscheint. Ergänzend dazu sollten nun städtebaulich verträgliche Entwürfe erarbeitet werden. Dann kann deren verkehrliche Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsmittel sowie für die Nahbeziehungen und die Fernbeziehungen ermittelt und den politischen Entscheidungsgremien vorgelegt werden.

2. Einige Aspekte städtebaulich orientierter Verkehrsplanung

2.1 Zur Methodik

Seit etwa 1994 wurden vielfach Detailpunkte verkehrlich untersucht; dabei wurde die verkehrliche Einbindung in das Gesamtnetz aus unterschiedlicher Sicht überprüft. Alle Untersuchungen bedienten sich dabei der klassischen Methodik der Verkehrsplanung: Unter der Annahme weiteren Verkehrswachstums werden Netz- und Detailausbildungen angenommen, die höhere Verkehrsmengen als heute ermöglichen. Im Zusammenhang mit weiteren Determinanten der Verkehrsentwicklung führt dies richtigerweise zur Prognose wachsender Verkehrsmengen.

Gleichzeitig muß festgestellt werden, daß die gewählten Details in hohem Maße städtebaulich unverträglich sind - insbesondere dann, wenn sie eine starke Bündelung der Verkehrsmengen bezwecken oder unterstellen. Offensichtlich wird dabei das grundsätzliche Problem der Verkehrsplanung, daß im Detail der Umweltverbundvorrang nicht berücksichtigt wird. Entsprechend werden zu leistungsfähige MIV-Anlagen unterstellt und damit taucht ein überproportionales Wachstum der MIV-Nachfrage als scheinbares Ergebnis - in Wirklichkeit aber als Annahme - der Untersuchung auf.

Somit bieten die derzeit vorhandenen Untersuchungen ein präzises Bild über unterschiedliche städtebaulich und verkehrlich unverträgliche Planungsfälle und Maßnahmekombinationen. Sie bestätigen somit die bereits bestehende politische Zielsetzung über Vorrang des Umweltverbundes und städtebauliche Verträglichkeit.

Ergänzend zu den vorliegenden Untersuchungen müssen daher nun städtebaulich verkehrlich verträgliche Entwürfe erarbeitet werden. Daraus lassen sich dann in Anlehnung an die bisherigen Untersuchungen maximale Leistungsfähigkeiten ermitteln, und zwar sowohl für Nah- als auch für Fernverkehre; gleichzeitig kann eine Steigerung der Naherreichbarkeiten und eine Verbesserung der Verbindung zwischen der Verknüpfung einzelner Stadtquartiere mitbeurteilt werden. Auch hier kann in iterativen Verfahren die Größenordnung der möglichen Verkehre variiert und den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt werden.

2.2 Zur Maßstäblichkeit und Feingliedrigkeit des Hauptnetzes für MIV

2.2.1 Gesamtbetrachtung

Die Erschließungsnotwendigkeiten in dicht bebauten, urbanen Stadtgebieten führen zu der Forderung, auch für den MIV flächenhafte Netze mit kurzen Wegen zur ermöglichen. Dies führt in der Konsequenz zu feingliedrigen Hauptverkehrsstraßennetzen mit Maschenweiten in der Größenordnung von etwa 1 km; diese Größenordnung bestimmt das Maß der Bündelung. Auch bei insgesamt stark verringerten Verkehrsmengen würde eine größere Maschenweite zu zusätzlichen, ungeplanten Verkehrsstraßen innerhalb der zu beruhigenden Quartiere führen sowie gleichzeitig zu schwer beherrschbaren verkehrlichen Details auf den dann zu groß werdenden Hauptverkehrsstraßen. Die Feingliedrigkeit und Durchlässigkeit des Netzes beeinträchtigt dabei nicht das Maß der Verkehrsberuhigung: Auch bei einer flächenhaften Dämpfung bleibt die Zielsetzung einer Verringerung der Verkehrsmengen, einer verträglichen Abwicklung der verbleibenden Verkehre, sowie schließlich des Vorranges der Verkehrsmittel des Umweltverbundes uneingeschränkt erhalten.

Eine ähnliche Konzeption haben die Verfasser bei ihrer Studie zur Erschließung der Innenstadt Dresden verfolgt. Es muß erwähnt werden, daß die genannten Kriterien - Größenordnung und allseitige Durchlässigkeit - nur eine abstrakte Annäherung sein können. Die städtebauliche Situation, die vorhandenen Verkehrsnetze, Gleisanlagen, größere Schneisen, Industrieflächen, Grünanlagen, Topographie u.ä. können im Einzelfall zu erheblichen Abweichungen führen. Zwar muß das Verkehrsnetz in sich schlüssig sein; es muß jedoch keine spezifische Modellvorstellung in Reinkultur widerspiegeln.

2.2.2 Elbebrücken

Die Unverträglichkeit einer zu starken Bündelung wird insbesondere offensichtlich bei den Brückenköpfen und Zulaufstrecken der neuen Elbquerungen, die im vergangenen Jahr ausführlich untersucht wurden.

So ist bereits die Forderung nach vier ausgelasteten Fahrspuren als Unterstellung für eine Wirtschaftlichkeit städtebaulich an den Brückenköpfen nicht integrierbar. Gleichzeitig ist die Forderung willkürlich, denn eine Ausstattung mit 6 oder 8 Fahrspuren würde in einer vordergründigen Berechnung zu einer noch größeren Wirtschaftlichkeit der reinen Brückenkosten führen. Die städtebaulichen Folgen für die dann notwendigen Zulaufstrecken zeigen die Einseitigkeit dieser Berechnungsmethode.

Stattdessen müßten grundsätzlich bei allen Varianten zunächst die Verträglichkeit der Brückenköpfe für Fußgängerverkehr, Radverkehr und öffentlichen Verkehr im Hinblick auf die

Stadtteilverknüpfung sowie die städtebauliche und landschaftsplanerische Einbindung überprüft werden. Der Verzicht auf entsprechende Vorlaufstrecken und höhenfreie Ausbildung wird dabei auch die Kostenfrage entscheidend beeinflussen.

Die Überlegungen, mehrere Brücken an anderen Standorten anzuordnen resultiert aus folgenden städtebaulichen und verkehrlichen Überlegungen:

- Je mehr Brücken vorhanden sind, umso mehr kann die einzelne Brücke im Verlauf, im Brückenkopf und in den Zulaufstrecken städtebaulich eingepaßt werden.
- Der verkehrliche Effekt berücksichtigt angemessen die Naherreichbarkeiten und die Verknüpfung von Stadtteilverkehren mit allen Verkehrsmitteln.
- Stadtstrukturelle und landschaftstrukturelle Überlegungen werden besser berücksichtigt.
- Zusätzliche Brücken sprengen keinesfalls den Kostenrahmen städtischer Verkehrsprojekte, zumal bei Verzicht auf überzogene Zulaufstrecken.

Weitere Untersuchungen erfordert der verkehrliche Nutzen eines Mehrbrückenkonzeptes unter Einbeziehung der Tatsache, daß mehrere Brücken insbesondere zusätzliche Mobilitätschancen und damit Wahlfreiheiten im Nahbereich zwischen den Stadtteilen mit allen Verkehrsmitteln eröffnet. Bewertet man diese Naherreichbarkeiten gleich hoch wie etwa weite Autofahrten, so könnte das Mehrbrückenkonzept durchaus auch wirtschaftlicher sein als eine Brücke mit höheren Verkehrsmengen im MIV. Im Umkehrschluß müßte dann festgestellt werden, daß ein Einbrückenkonzept in hohem Maße die Fernverkehre im motorisierten Individualverkehr bevorzugen. Dies ist weder als Zielsetzung der Stadt noch als Zielsetzung des Freistaates Sachsen erkennbar.

Als Kriterien für die genaue Lage mehrerer Brücken gelten unter anderem die städtebauliche Einfügung möglicher reduzierter Brückenköpfe, die Nähe von Bebauungsschwerpunkten, um den höchstmöglichen verkehrlichen Nutzen im Nahbereich zu erzielen, sowie der städtebauliche und landschaftsplanerische Rhythmus im Zuge der Stadtsilhouette, des Elbauenverlaufes und der Stadtentwicklung.

Die Brücken selbst sollten dabei durchaus mehrspurig gebaut werden. Es muß dafür gesorgt werden, daß bei Überlastung des MIV-Netzes der ÖV auf der Brücke freie Fahrt hat; im Zuge eines Verkehrsflächenmanagements dürfte dabei insbesondere auf der Ablaufseite eine eigene Spur notwendig sein. Gleichzeitig eignet sich eine Brücke im Gesamtstädtischen Zusammenhang hervorragend als Wartebereich für MIV in Überlastungsfällen: Dort verursacht der Stau vergleichsweise geringe Störungen für Anlieger; gleichzeitig ist die Lage attraktiv für wartende Autofahrer.

2.2.3 Anbindung an die Bundesautobahn(en)

Das Prinzip Engmaschigkeit/ allseitige Durchlässigkeit/ allseitige Dämpfung muß in der gesamten Stadt für alle Straßen mit örtlichen Verkehrsaufgaben gelten. Nachdem eine stadtnahe Führung der Bundesautobahn beschlossen wurde, sollten die entsprechenden Konsequenzen auch für die Trassierung sowie die Entwurfsdetails der neuen Bundesautobahnführung gezogen werden.

Unter Gesichtspunkten des Städtebaus und der Landschaftspflege sollten alle Möglichkeiten für zusätzliche Zu- und Abfahrten überprüft werden. Die Empfindlichkeit anschließender Gebiete sollte im Einzelfall nicht zu einem Verzicht einer Abfahrt führen, sondern lediglich zu einer Ausführung mit reduzierten Standards und reduzierten Verkehrsmengen: Hierdurch wird zumindest ein lokale Erschließung sichergestellt und damit zusätzliche Umwegfahrten im Gesamtnetz vermieden.

Einzelaspekte dieser Detaillierung sind zum Beispiel reduzierte Standards für verringerte Geschwindigkeiten auf der Bundesautobahn selbst sowie auf den Zulaufstrecken; Pfortneranlagen vor empfindlichen Gebieten, Mengenfahrbahnen statt Geschwindigkeitsfahrbahnen u.ä.. Überlastungsbereiche sollten dabei in den Zwischenstrecken zwischen der Autobahn und den bebauten Bereichen gezielt angeordnet werden: Es kann nicht sicher werden, daß seitens der Autobahn Verkehrsmengen in die Stadt nachgefragt werden, die das städtische Verkehrsnetz nicht aufnehmen kann. Dort aber sind Erweiterungen weder möglich noch wünschenswert.

Die Trassierung und Bemessung der Autobahn selbst sollte intensiv die Stadtnähe und die besondere Empfindlichkeit der stadtnahen Landschaftsteile berücksichtigen. Dies führt zu der Forderung nach schalldämmenden Oberflächen, dem weitgehenden Verzicht auf Schallschutzwände, reduzierten Entwurfsgeschwindigkeiten, extrem geringen Flächenansprüchen und dadurch Verzicht auf hohe Fahrstreifenbreiten, die Anlage von Parallellrampen statt üblicher Zu- und Abfahrten, sowie einer kleinteiligen Anpassung an städtebauliche und landschaftliche Elemente in Achse und Gradienten.

2.3.4 Städtebauliche Anpassung verkehrlicher Details

Der Grundsatz, verkehrliche Details den städtebaulichen Anforderungen unterzuordnen und in einem eigenen Entwurfsvorgang erarbeiten zu lassen, gilt nicht nur für die Brücken und die Bundesautobahn. Vielmehr erfordern alle Verkehrsanlagen in dicht bebauten urbanen Bereichen eine derartige Behandlung. Der Flächenbedarf muß nahezu immer deutlich unter den Straßenbaurichtlinien bleiben; Materialien, Konstruktionen und Entwurf müssen sich den jeweiligen gestalterischen und funktionalen Notwendigkeiten des Platzes, des Straßenstückes oder der städtebaulichen Situation anpassen.

Dies gilt zum Beispiel für neue Hauptstraßenverbindungen, es gilt für Umsteigestellen des öffentlichen Nahverkehrs, für neue S-Bahn-Stationen, zentrale Umsteigestellen des Busverkehrs u.ä.. Aktuell sollte dabei die Planung des Straßenzuges Weißeritzstraße/ Löbtauer Straße berücksichtigt werden, bei denen Planungsrecht und Investitionsmittel vorbereitet werden.

Lediglich Bereiche, die langfristig suburbanen Charakter behalten sollen und bei denen eine städtische Struktur auf Dauer nicht angestrebt wird, können nach herkömmlichen Straßenbaustandards realisiert werden.

2.3.5 Verkehrsflächenmanagement und ÖPNV-Vorrang durch Telematik

Das bisherige Verkehrskonzept fordert relativ starr eine Vierspurigkeit des MIV für Hauptverkehrsstraßen sowie einen eigenen Gleiskörper für die Straßenbahn. Dies führt in vielen Fällen zu einem Flächenbedarf, der in dichten Stadtbereichen eher anderen Flächennutzungen zugute kommen sollte. Moderne Möglichkeiten der Telematik eröffnen dagegen die Chance, ÖPNV und MIV in bestimmten Fällen auf der gleichen Fläche abzuwickeln und trotzdem einen unbehinderten ÖPNV-Vorrang sicherzustellen. Dieses System wäre relativ innovativ; vergleichbare Ideen wurden von den Verfassern im Zuge einer Studie zur Äußeren Neustadt für die Königsbrücker Straße entwickelt.

Die dadurch freiwerdenden Flächen können für zusätzliche fließende Verkehre, für ruhende Verkehre, für Grünanlagen, oder auch für ein attraktiveres Straßenumfeld im Sinne eines Boulevardcharakters verwendet werden. Die Grundüberlegung gilt für alle Hauptverkehrsstraßen, in denen die Straßenbahn geführt wird. Da die Straßenbahn jedenfalls ein urbanes Einzugsgebiet mit hohen Fahrgastpotentialen erfordert, ist dort auch immer eine extreme Flächenkonkurrenz gegeben, die jegliche Flächensparnis durch moderne Telematikkonzepte rechtfertigt, auch wenn diese vordergründig teuer erscheinen. Im Vergleich mit den Bodenpreisen der eingesparten Flächen ergibt sich hier ein hochökonomisches Potential.

Es kann davon ausgegangen werden, daß derartige Konzepte von Land und Bund sowie der EG intensiv gefördert werden könnten.

2.3 ÖPNV-Planung und Siedlungsleitbild

Der Vorrang für den öffentlichen Verkehr war und ist für die Landeshauptstadt Dresden unbestritten. Vertiefungs- und Detaillierungsmöglichkeiten gegenüber dem vorliegenden Verkehrskonzept bestehen zum einen in der verstärkten Abstimmung der ÖPNV-Planung mit der vorhandenen oder beabsichtigten Siedlung, sowie in verstärkter Abstimmung der regionalen Schienenverkehre mit dem Umland und den dort zuständigen Gebietskörperschaften.

Grundsätzlich gilt, daß öffentlicher Verkehr auf Dauer nur als Verknüpfung von urbanen, - d.h. hochverdichteten Bereichen mit intensiver, kleinteiliger Nutzungsmischung - möglich ist. Zu geringe Dichten rechtfertigen weder Massenverkehrslinien noch Haltepunkte an Massenverkehrslinien. Monostrukturierte Gebiete - etwa Einkaufszentren, reine Wohngebiete oder ähnliches - führen zu unwirtschaftlich geringen ÖPNV-Auslastungen über den Tag und die Woche. So wäre ein leistungsfähige, komfortabler ÖV dauerhaft nur mit höchsten Zuschüssen unökonomisch und unökologisch möglich. Würde trotzdem der ÖV in solchen Verbindungen gefördert, so wäre das System hoch anfällig gegen eine reine Autoorientierung für den Fall, daß die Zuschüsse für kurze Zeit etwa wegen knapper öffentlicher Mittel ausfallen. Die kommunalen Bemühungen sollten daher entweder urbane Verdichtung und Mischung fördern, oder den ÖV-Betrieb auf die Bereiche konzentrieren, in denen er seine besonderen Stärken hat.

2.3.1 Straßenbahn und Stadt

Für die Stadt muß erste Priorität haben, die innerstädtische Straßenbahn als Rückgrat des Personennahverkehrs hochleistungsfähig zu erhalten. Dies gilt sowohl für die Verknüpfung der Stadtteile mit der Innenstadt als auch für die Verbindung der urbanen Stadtteile untereinander. In der Stadt wird das Verkehrssystem ergänzt durch den Bus sowie die entsprechenden Netzteile der regionalen Schienenverkehrsmittel. Innerhalb der Stadt besteht ebenfalls das Gebot, um die Haltestellen hochverdichtete, gemischte Bebauung anzuordnen. Zwischen diesen urbanen Haltestellen sollte der ÖPNV hochleistungsfähig, komfortabel, ökonomisch rentierlich sowie in hohem Maße ökologisch angepaßt gefördert werden.

Dünn besiedelte Teile des Stadtgebietes können nur mit einem sozialen Mindeststandard erschlossen werden; hier ist in der Regel der Bus ausreichend; es muß allerdings betont werden, daß diese Stadtteile auch mit dem MIV nur zu hohen Preisen die dichten Stadtgebiete anfahren können, da Kostenwahrheit im Verkehr jedenfalls immer alle Verkehrsmittel umfassen sollte.

2.3.2 S-Bahn und Region

Sowie die Geographie und Topographie des Elbtales die Stadtentwicklung von Dresden bestimmt hat und bestimmt, ist auch die Entwicklung der Region mit ihrer Siedlungstätigkeit an Achsen gebunden, die sich historisch im Wesentlichen an topographischen Gegebenheiten orientiert haben. Danach haben sich im vergangenen Jahrhundert die Eisenbahnlinien gerichtet, die auch heute das Rückgrat des regionalen Verkehrs sicherstellen müssen.

In diesem Rahmen gilt ebenfalls das Prinzip der Abstimmung dichter, gemischter, urbaner Siedlungseinheiten mit den Haltepunkten eines regionalen Schienenverkehrs in der Region. Dabei haben intensive Freizeitnutzungen auch hohen Stellenwert, da sie die ganztägige und ganzwöchige Auslastung der Schiene sicherstellen können, wenn sie mit sonstigen urbanen Zielen korrespondieren.

Derzeit gibt es aber entlang diesen Linien noch Haltepunkte, die durch disperse Bebauung oder Monostruktur nicht genügend Fahrgäste oder Fahrgäste nur zu bestimmten Zeiten sicherstellen. Für diese Gebiete scheinen sich drei Entwicklungsmöglichkeiten zu bieten:

- Das Einsteigen an diesen Haltestellen wird erheblich teurer und/ oder seltener möglich;
- es wird eine intensive Nachverdichtung und Nutzungsmischung des städtebaulichen Umfeldes betrieben;
- der S-Bahn-Verkehr wird erheblich ausgedünnt oder der Haltepunkt wird aufgelassen.

Sofern die Maßnahme die Siedlungstätigkeit betrifft, fällt sie in die Zuständigkeit der Planungshoheit der jeweiligen Gemeinde. Die Landeshauptstadt Dresden kann hier nur im Zuge einer wechselseitigen Beratung in kooperativen Verhandlungen die jeweiligen Interessen und Lösungsmöglichkeiten diskutieren. Da es sich hier um beidseitige Interessen der gegenseitigen Erreichbarkeit handelt, sollten entsprechende Verhandlungen in föderalistischer Weise durchaus Chancen haben.

Während bei der Siedlungstätigkeit die Planungshoheit der Gemeinden als letzte Instanz unbestreitbar bleiben muß, ist die Verteilung der Kosten des S-Bahn-Verkehrs tatsächlich frei auszuhandeln. Es ist mittelfristig nicht nachvollziehbar, daß entweder der Freistaat Sachsen oder die Landeshauptstadt Dresden die Folgen suburbaner Siedlungstätigkeit bezahlen soll. Im Einzelfall ist es dann als Konsequenz durchaus denkbar, daß auch Teile des regionalen Umfelds nicht, nur sehr unkomfortabel, oder auch nur teuer, an die Landeshauptstadt angebunden sind.

Die Verhandlungen mit den Gemeinden und den Landkreisen der Region werden seitens der Landeshauptstadt nachdrücklicher und glaubwürdiger möglich, wenn die Stadt die Konzeption der Abstimmung ihrer eigenen Siedlungstätigkeit mit den Straßenbahnlinien in gleicher Weise konsequent durchführt (s. Kap. 2.3.1). Auch innerhalb des Burgfriedens der Stadt bedeutet jede Suburbanisierung - gleich ob im Wohnungsbau oder Gewerbebau oder anderen - eine Kostenexternalisierung auf die Gemeinschaft im Verkehrsbereich. Dies muß zunächst in den kommunalen Haushalten offengelegt und schließlich zunehmend eingeschränkt werden.

2.4 Langfristige Überlegungen zur "Stadterweiterung nach unten"

Hohe Erreichbarkeiten als Ziel der Verkehrsplanung sind nicht nur durch Suburbanisierung der Bauformen gefährdet. Vielmehr können auch in dicht bebauten Stadtteilen durch zunehmenden Flächenbedarf der Einzelfunktion die Erreichbarkeiten sinken. Konkret: Es geht nicht darum, Häuser zu erreichen, sondern das Ziel ist, Menschen zu erreichen. Wenn nun die Menschen in den Häusern auseinanderrücken, sinken die Erreichbarkeiten.

Gleichzeitig sind der oberirdischen Verdichtung durch die Notwendigkeit von erdgeschossigen öffentlichen Frei- und Grünflächen Grenzen gesetzt; diese müssen auch vor dem Zugriff der Nutzung als Verkehrsflächen geschützt werden.

Damit ergibt sich als Ausweichmöglichkeit nur noch die Stadterweiterung nach unten, die in unmittelbarem Anschluß an die öffentliche Erdgeschoßfläche zusätzliche Nutzungen gestattet. Natürlich sind hierfür nur sehr wenige Nutzungen, die nicht den ständigen Aufenthalt von Menschen bedingen, geeignet.

In Dresden und insbesondere in der Innenstadt stehen dem im Wesentlichen zwei Hindernisse entgegen: Zum einen gibt es Bedenken gegen unterirdische Stadterweiterungen wegen Fließsanden im Zuge des Elbstromes, die ein dynamisches Gleichgewicht der Untergrundverhältnisse sichern. Ein weiteres Problem sind Aspekte der Bodendenkmalpflege: Unterirdische Denkmäler sollten nicht angetastet werden.

Als unter die Erde verlagerbar erscheinen im Wesentlichen zwei städtische Funktionen: Zum einen sind das Verkehrsfunktionen des fließenden Verkehrs (MIV, S/U-Bahn, Güterverkehr) sowie zum zweiten das Abstellen von PKW.

Die Verlagerung des Parkens unter die Erde erscheint wirtschaftlich/technisch zweckmäßig und machbar; Bodendenkmalpflege und Baugrundfragen sind durch die punktuelle Anordnung lösbar. Für Fragen der Organisation und Kostenverteilung müßten hochinnovative Modelle entwickelt werden.

Eine Verlagerung eines innovativen S-Bahn-Systems scheint organisatorisch und im Hinblick auf die Kostenverteilung als übliche, traditionelle ÖPNV-Aufgabe. Hochinnovativ ist die Frage der technisch wirtschaftlichen Lösung - auch im Hinblick auf die Kompatibilität mit klassischen S-Bahn-Strecken und der Einbeziehung des Güterverkehrs. Hier müssten weitere Untersuchungen vorgenommen werden, die die technisch-wirtschaftliche Machbarkeit und den technisch sinnvollsten Pfad eingrenzen.

Gegenüber den punktuell angeordneten Tiefgaragen erscheinen die linienhaften Verkehrselemente unterirdisch eher problematisch, weil ihre Anlage weniger flexibel oder anpassungsfähig ist.

.

3. Empfehlungen zum weiteren Vorgehen

Ergänzend zu den nachfrageorientierten Untersuchungen zum motorisierten Individualverkehr müßten jeweils ergänzende Untersuchungen in städtebaulicher Hinsicht sowie städtebaulich orientierte Lösungen der jeweiligen Detailpunkte erarbeitet werden. Akteuell gilt dies für die Brückenköpfe der in Frage kommenden Elbebrücken, für die geplanten und zusätzlich möglichen BAB-Auffahrten sowie weitere aktuelle Planungen (z.B. Weißeritzstraße/ Löbtauer Straße).

Eine weitere aktuelle Aufgabe, erscheint ein Verkehrsflächenmanagement im Zusammenhang mit Staumanagement und ÖPNV-Vorrang für urbane Bereiche durch hochinnovative Telematiksysteme.

Die Abstimmung von Siedlungstätigkeit und öffentlichem Nahverkehr in Stadt und Region ist eine langfristige Aufgabe; ihre inhaltlichen Zusammenhänge sind im Wesentlichen bekannt. Die Aufgabenstellung betrifft eher eine breite Öffentlichkeitsarbeit sowie intensive ständige Verhandlungen mit den zuständigen Gebietskörperschaften.

Ähnliches gilt für die langfristigen Überlegungen zu einer Stadterweiterung nach unten. Gerade die Langfristigkeit erfordert eine frühzeitige Erarbeitung alternativer Lösungen sowie deren sorgfältige Überprüfung durch alle wissenschaftliche Disziplinen.