Dresden.

Stadtkongress 2022
Dresden fährt ab

ausgewählte Schwerpunkte

Mobilitätsplanung in Dresden

Stephan Kühn
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften

ausgewählte Schwerpunkte

- Radverkehr ausbauen
- Fußverkehr stärken
- ÖPNV weiterentwickeln
- Citylogistik verbessern
- Sharing unterstützen
- Verkehrsberuhigung anpacken

Radverkehr: Planungs- und Umsetzungspriorisierung seit 2021

- Konzentration auf Planung und Umsetzung zusammenhängender Netzabschnitte gemäß Radverkehrskonzept und Planung Radschnellverbindungen
- Beschleunigte Umsetzung des Radverkehrskonzepts
- Lückenschlüsse in der Radinfrastruktur auf Hauptverkehrsstraßen

Radverkehr: Radvorrangrouten

- Ost
  - Stadtzentrum – Striesen – Schulcampus Tolkewitz als Teil einer Route mit Wegweisung und Standard „Radvorrangroute“
  - Umsetzungspriorität ab 2022
- weitere Korridore
  - Nord: Stadtzentrum – Neustadt – Klotzsche / Langebrück
  - Süd: Stadtzentrum – Südvorstadt – Plauen – Coschütz
  - West: Nordwestlicher 26er Ring und Korridor Stadtzentrum – Cotta
  - Planungspriorität seit 2021

Radvorrangroute Ost - Zeitplan

Planungsziele Radvorrangroute:

- Gestaltung Fahrradstraßen
- Sanierung Oberflächen
- Sicherung Querungsstellen

© Straßen- und Tiefbauamt

Radverkehr: Machbarkeitsstudie zu Radschnellverbindungen

- Basierend auf 12/2018 veröffentlichter Radschnellwegekonzeption Sachsen
- Vier Korridore mit Potentialen größer 2.000 Radfahrende/Tag im Raum Dresden
- Städtische Studie seit Mitte 2019, Untersetzung Potentialstudie für Stadtgebiet und Trassenfindung
- Stand Ende 2021: Machbarkeitsstudie für vier Korridore in Fertigstellung, Vorzugstrassen mit Maßnahmenkatastern und Musterlösungen erstellt
- Erweiterung Korridor Nord bis nach Langebrück: Bearbeitung ab 2022
- Drei Stakeholder-Veranstaltungen 2021 durchgeführt

Radverkehr: B+R an Fernbahnhöfen

Beispiel Fahrradparkhaus am Bahnhof Dresden Neustadt, Schlesischer Platz

© Amt für Hochbau und Immobilienverwaltung

Fahrradparkhaus

Maßnahmen:

- Errichtung des ersten Fahrradparkhauses der LH Dresden mit ca. 760 Einstellplätzen, E-Bike Ladestationen, Schrauber/Werkstattbereich
- Realisierung des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden

geplante Bauzeit: April 2024 bis April 2025

Gesamtbaukosten: 2,78 Mio. EUR ohne Ankauf Immobilie

- Planungswettbewerb in 2022, Vorgabe dabei: besonderer Augenmerk auf die Nachhaltigkeit des Bauwerkes (z.B. mögl. Errichtung in Holzbauweise, Nutzung von Photovoltaik, Fassadenbegrünung, o.ä.)
- ausgewogenes Verhältnis zwischen funktionalen und ökologischen Aspekten im gesetzten wirtschaftlichen Rahmen

Fußverkehr: Fußverkehrsstrategie

Ziele

1. Erhöhung des Anteils des Fußverkehrs am Modal Split
2. Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrssicherheitsempfindens für zu Fuß Gehende
3. Weiterentwicklung öffentlicher Räume im Sinne eines „Design for All“
4. Gestaltung von Fußverkehrsräumen mit einer hohen Aufenthalts- und Verweilqualität
5. Verknüpfung und leichterer Zugang zu ÖPNV- und Sharing-Angeboten
6. Gleichwertige Berücksichtigung des Fußverkehrs beim Einsatz personeller und finanzieller Ressourcen
7. Bauleitplanung und Planung der öffentlichen Verkehrsflächen im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“
8. Planung der öffentlichen Verkehrsflächen mit hohem Grünvolumen zur Verbesserung des Stadtklimas

Fußverkehrsstrategie - Auszug

Handlungskonzept neue Querungsstellen

Priorität	Anzahl neuer Querungsstellen	Geschätzte Gesamtkosten [Mio. €]
1	59	7,4
2	109	13,1
Summe Prio 1+2	*168*	*20,5*
3	90	11,3
4	24	Nicht relevant

Die Prioritäten bedeuten:

1 wird vorrangig bearbeitet

2 wird i.d.R. nach den Maßnahmen der Priorität 1 bearbeitet

3 wird bei ohnehin stattfindenden Planungen berücksichtigt.

4 derzeit keine hinreichende Notwendigkeit. Diese wird bei künftigen Planungen noch einmal geprüft

*Eine Umsetzung ist nur mit finanzieller Mehrausstattung und zusätzlicher Personalbereitstellung möglich

Fußverkehrsstrategie - Auszug

Handlungskonzept neue Gehwege

Priorität	Anzahl neue Gehwege	Gesamt-länge in m	Geschätzte Gesamt-kosten [Mio. €]
1	32	11.900	20,9
2	39	11.600	15,5
Summe Prio 1+2	*72*	*24.100*	*36,4*
3	48	19.800	9,0
4	50	20.400	Nicht relevant

Die Prioritäten bedeuten:

1 wird vorrangig bearbeitet

2 wird i.d.R. nach den Maßnahmen der Priorität 1 bearbeitet

3 wird bei ohnehin stattfindenden Planungen berücksichtigt

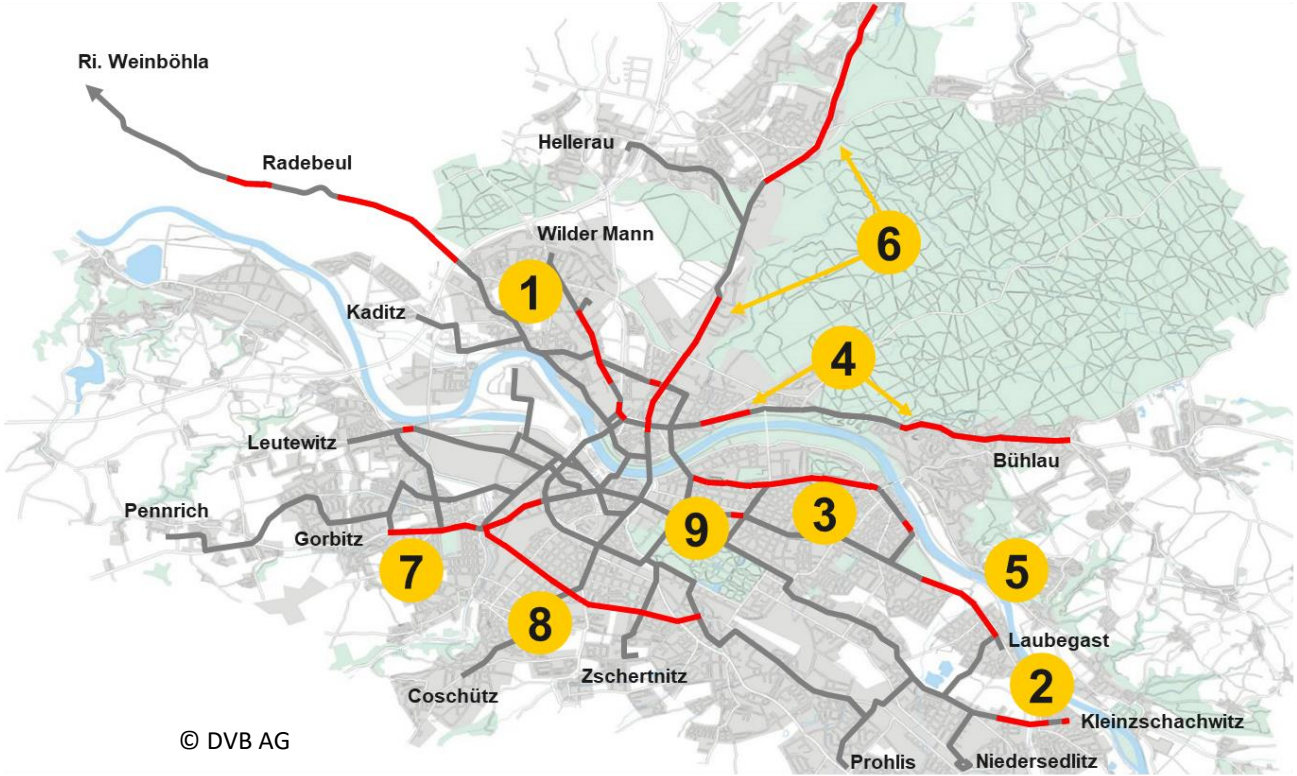
4 derzeit keine hinreichende Notwendigkeit. Diese wird bei künftigen Planungen noch einmal geprüft

*Eine Umsetzung ist nur mit finanzieller Mehrausstattung und zusätzlicher Personalbereitstellung möglich

ÖPNV: Weiterentwicklung

- Finanzierungssicherheit schaffen
- Neubauprojekte vorantreiben (Stadtbahn 2020, Linie 5)
- ÖPNV-Beschleunigung realisieren
- Erweiterung Busnetz und Einführung Mobishuttle (Pilotprojekt on-Demand-Verkehr)

ÖPNV: wichtige DVB Baumaßnahmen der kommenden Jahre



1. Großenhainer Straße
   2021-2023
2. Berthold-Haupt-Straße/ GS Kleinzschachwitz
   2022
3. Blasewitzer-/ Loschwitzer Straße
   2023-2027
4. Bautzner Straße/ Ullersdorfer Pl.
   2023-2030
5. Tolkewitzer/ Österreicher Straße
   2024-2027
6. Königsbrücker (Land-) Straße
   2024-2027
7. Kesselsdorfer Straße
   2027-2028
8. Stadtbahn 2020
   2026-2030
9. Fetscherplatz
   2023-2024

Mobishuttle: neue Wege für den ÖPNV

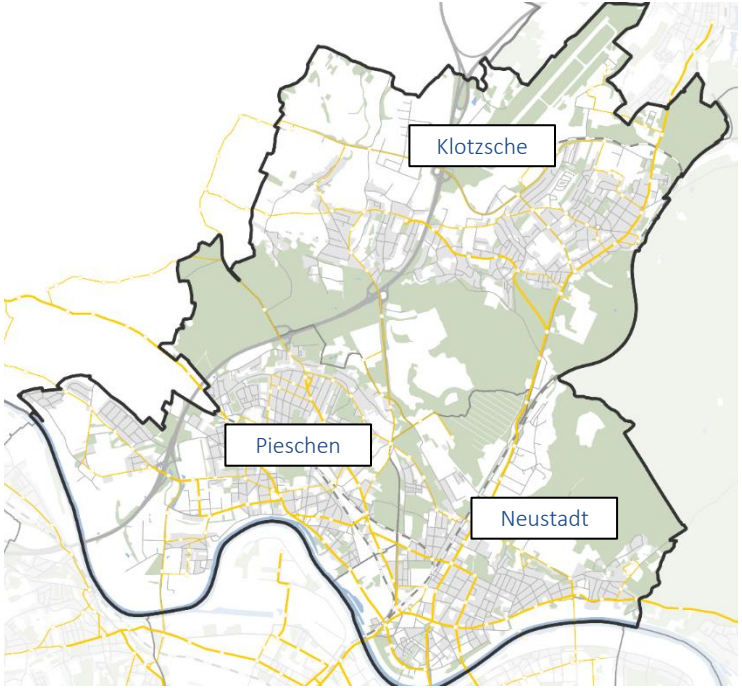
- On-Demand-Verkehr bietet neue Möglichkeiten
  - Bündelung individueller Verkehrsnachfrage (Pooling)
  - Stärkung Umweltverbund durch Erweiterung ÖPNV-Angebot (Schließung von räumlichen bzw. zeitlichen Mobilitätslücken)

- rechtliche Grundlage: novelliertes Personenbeförderungsgesetz 2021

© DVB AG

MOBIshuttle Start Pilotbetrieb in Pieschen, Klotzsche und Neustadt ab 2022

- Täglicher Betrieb
  - 4:00 Uhr – 1:00 Uhr
  - In den Wochenendnächten durchgehend
- Zustieg und Ausstieg erfolgt an festgelegten Haltepunkten
  - An Haltestellen des Linienverkehrs sowie
  - An virtuellen Haltepunkten, die in der App gekennzeichnet werden
- Die Bestellung und Buchung erfolgt zum Zeitpunkt des Mobilitätsbedürfnisses per App
  - Es gibt keinen Fahrplan und keine feste Linienführung
  - Telefonische Bestellung und Vorausbuchung sind ebenfalls möglich
- Die tatsächliche Fahrtroute wird vom Routing-Algorithmus anhand der Buchungen in Echtzeit erstellt
  - Ähnliche Wege werden in einem Fahrzeug gebündelt



© DVB AG

City-Logistik: Mikrodepot

Mikrodepot am Bahnhof Dresden Neustadt, Dr.-Friedrich-Wolf-Straße

© Amt für Hochbau und Immobilienverwaltung

Mikrodepot

Maßnahmen:

- Realisierung der „letzten Meile“ der Paketzustellung ohne Lieferfahrzeuge
- als Teil der Umsetzung des City-Logistik-Konzepts für die Landeshauptstadt Dresden
- gefördert durch das BMVI
- avisierte Einsparung von 293t CO2 in 10 Jahren

geplante Bauzeit: August 2022 bis Oktober 2022

Gesamtbaukosten: ca. 440.000 EUR

Sharing: Leitlinien für nachhaltige Kooperation

- Öffentliche Mobilität wird individueller - individuelle Mobilität wird öffentlicher.
- Mobilität in Dresden soll einfacher und flexibler werden.
- Alternative Mobilitätsangebote müssen stadtweit verfügbar sein. Der Verzicht auf den eigenen Pkw soll leichter fallen.
- Die Kombination kommunaler und privater Aktivitäten ist essentiell.

Anlass und Ziele der Sharingleitlinien

- Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen mit den Zielen:
  - effektiver, verträglicher Verkehr (öffentlicher Raum, Energie, Lärm)
  - Angebotslücken im ÖPNV schließen und Umweltverbund stärken
  - Reduktion der individuellen Motorisierung (PKW-Besitz)
- Mobilitätsdienstleistungen durch private Unternehmen auf öffentlichen Flächen der Stadt ist ein beidseitiger Vorteil, wenn Regeln eingehalten werden.

Erfordernis für einheitliche und diskriminierungsfreie Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Kooperation mit privaten Sharing-Anbietern

© Amt für Stadtplanung und Mobilität

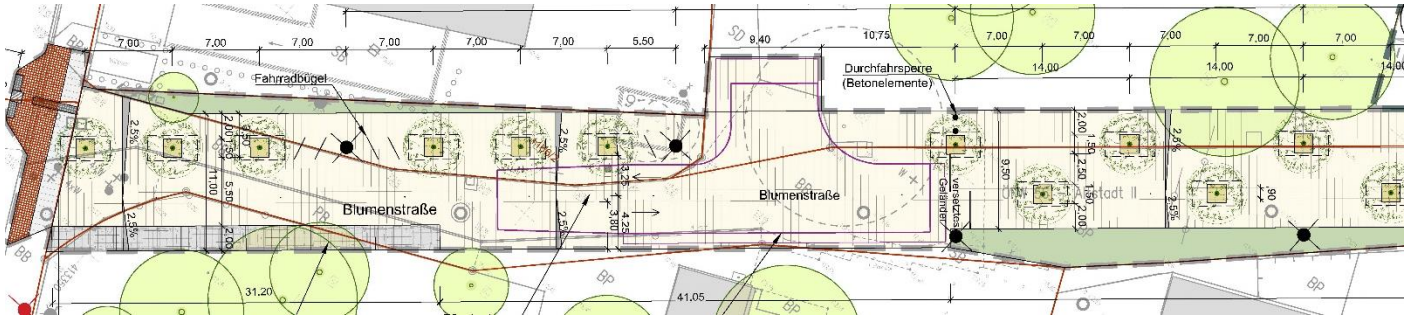
Verkehrsversuche

- veränderte Verkehrsführung durch provisorische Maßnahmen
- Ziele
  - Erhöhung Sicherheit und Qualität für Fuß + Rad
  - Verbesserung Aufenthaltsqualität
- Beispiele für Dresden (in Diskussion)
  - Mommsenstraße
  - Seestraße
  - Louisenstraße
  - Elterntaxi

Verkehrsberuhigung

- Beispielsammlung für Gestaltung verkehrsberuhigter Straßenräume in Arbeit
- Leitfaden für Dresden
- Ziele
  - vielfältig nutzbare öffentliche Räume
  - hohe Aufenthaltsqualität
  - Förderung klimafreundliche Mobilität

Blumenstraße: neuer Planungsansatz für Wohngebietsstraßen



intensive Diskussion mit SBR

Umsetzung nach Bau Stadtteilhaus (vsl. Ende 2025 – Mitte 2026)

© Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!