

Quo vadis, Dresden?

Forum für Stadtentwicklung und Kommunalpolitik



[Home](#) [Artikel](#) [Kommentare](#) [Themen](#) [Hilfe](#) [Kontakt](#)

VERKEHR

ÄLTERE – ARTIKEL – NEUERE

ARCHIV

Zur Veröffentlichung der Verkehrsprognose 2025

Freitag, 1. April 2011

mit Bezug auf den Artikel der Sächsischen Zeitung vom 31.03.2011 [„Elbbrücken werden zu Staufallen“](#)

Dresdens Erben e.V. nimmt mit Verwunderung die mit der Veröffentlichung der Verkehrsprognose vermittelte Botschaft zur Kenntnis, dass im Jahre 2025 eine Autoverkehrszunahme auf den Dresdner Straßen und insbesondere auf den Dresdner Brücken vorhergesehen wird und erklärt dazu:



Ein Beitrag von Dresdens Erben

1. Die drastische Verkehrszunahme auf den Dresdner Elbbrücken ist eine direkte Folge der verfehlten Planung und Realisierung neuer Großbrücken, die jeweils zu erheblichen Verkehrsinduktionen des Autoverkehrs führen. Unser Fazit dazu lautet: *„Elbbrücken machen Dresden zur Staufalle!“*
2. Die Modellrechnung für die Prognose geht von mehreren anzuzweifelnden Annahmen aus:
 - Weniger Erwerbstätige und die Zunahme von älteren Bürgern in Dresden würden zu einer Erhöhung der PKW-Nutzung führen, und das trotz geplantem Ausbau des Straßenbahnnetzes. Die rückläufige Entwicklung des PKW-Verkehrs seit 2000 widerspricht dieser Annahme.
 - Eine deutliche Verkehrszunahme wird aus einer Erhöhung der Verkaufsflächen in Dresden um weitere 21% abgeleitet, wiewohl Dresden bereits jetzt bzgl. Verkaufsflächen pro Einwohner deutschlandweit an der Spitze liegt.
 - Trotz verfallendem Nebenstraßennetz und trotz Spitzenwerten der PKW-Durchschnittsgeschwindigkeit gegenüber anderen Großstädten wird der Beschleunigung des KFZ-Verkehrs in den Hauptstraßen Priorität eingeräumt und damit eine weitere Verkehrszunahme geplant.

Derartige Annahmen verlangen eine prinzipielle Diskussion und eine erneute Modellrechnung.

3. Die vorgestellten Ergebnisse zeigen den eklatanten Widerspruch der Prognose

Monat

ODER

Text suchen 

ODER

Schlagwort

ODER

Thema

NEUESTE ARTIKEL

[Geordnete Einzelhandelsentwicklung?](#)

[Gedenkfeier für Heidrun Laudel](#)

[Bebauungsplan zum Globus SB-Markt](#)

[Prozessbericht von der WSB-Verhandlung in Leipzig](#)

[Soll ein weiteres Zeugnis der Dresdner Architekturmoderne verschwinden?](#)

[Mündliche Verhandlung am BVerwG zur Waldschlösschenbrücke](#)

[Dresden im Wandel](#)

[Zum Tod von Wolfgang Hänsch](#)

[Machtkalkül statt Realismus?](#)

[Nachruf für Wolfgang Hänsch](#)

[Abschied und Wiederkehr](#)

[Eine alte Lüge und neue Probleme](#)

[Brücke gebaut – Rechtsstaat beschädigt](#)

- zu den Leitzielen der Verkehrsentwicklungsplanung und
- zum Luftreinhalteplan.

Der Verein fordert, die Leitziele der Verkehrsentwicklungsplanung unter Berücksichtigung dieser Modellrechnung planerisch zu untersetzen und die Verkehrsprognose in Übereinstimmung damit zu wiederholen.

Dieser Artikel wurde zuletzt am 21.10.2012 aktualisiert.

Sie können [den Artikel als .pdf-Datei speichern ...](#)

Gern können Sie auch [diesen Artikel weiterempfehlen ...](#)

Schlagworte: [DresdensErben](#)

KOMMENTARE ABONNIEREN

2 Kommentare zu diesem Artikel

Mich wundert verschiedenes weniger.

Z.B. die Zunahme des Verkehrs in Dresden wird in Punkt 2 des zitierten Artikels u.a. damit begründet, dass ungefähr die Hälfte des für die Waldschlösschenbrücke prognostizierten Verkehrs nicht andere Brücken entlastet, sondern zusätzlich erzeugt wird, weil mehr Verkehrsfläche bequemes Fahren suggeriert. D.h. die über den aktuellen Bedarf hinausgehende Fläche wird gefüllt von Autofahrern, die bisher weniger Stress mit anderen Verkehrsmitteln hatten. Irgendwie kontraproduktiv! Insofern stimme ich zu, dass über den tatsächlichen Bedarf hinaus gebaute Brücken – wie die Waldschlösschenbrücke – Dresden zur Staufalle machen.

Was die anderen Gründe für die Verkehrszunahme angeht:

Ältere Bürger, die keine täglichen Termine haben und von Rente leben, überlegen sich, ob sie das Geld für teures Benzin ausgeben oder lieber mit dem "Hackenporsche" auch "HAWAZUZIEH" genannt zum Einkaufen gehen, oder die Bahn benutzen. Das ist eigentlich ein Grund für die weitere Abnahme des PKW-Verkehrs und nicht für seine Zunahme.

Zuviel Einkaufsfläche in Dresden hat zwei Aspekte. Wenn die Einkaufsflächen in der Nähe der Wohnungen der Menschen sind, sind sie geeignet, die Leute zum Einkaufen lieber auf ihr Auto verzichten zu lassen, vorausgesetzt, man bekommt, was man braucht. Andererseits sehe ich nicht, dass Elbepark und Altmarktgalerie und Centrumsgalerie nur für Dresdner geplant wurden. Ich las mal von Werbung für die innerstädtischen Einkaufszentren in den Nachbarländern. Wenn die Leute dann alle mit dem Auto hier anreisen statt mit Bussen (weil es ja keinen richtigen Busbahnhof gibt) oder Bahnen (weil Dresden ja abgehängt ist), dann gute Nacht Verkehr in Dresden. Genauso die beabsichtigte Zunahme von Events in der Messe – auch der geplante Ersatz des Kulti für die U-Musik dort – zieht zusätzlichen Individual-Verkehr nach Dresden. Wer an solchen Eventtagen nicht unbedingt mit dem Auto fahren muss, sollte es stehen lassen. Er kommt zumindest auf den Dresdner Zufahrtsstraßen nicht vorwärts – wie man aus Erfahrung weiß.

Aber man muss ja die ungebremst zunehmende Bettenzahl in Dresdner Hotels irgendwie voll bekommen!

Angesichts Luftreinhalteproblemen und den sinnvollen Leitzielen der Verkehrsplanung wirklich alles ein Irrsinn.

... schrieb Silvia am Mittwoch, dem 06.04.2011, um 13:50 Uhr.

Hochwasser-Brunch

„Dresden kann keine Brücken“

SCHLAGWORTE

- 13.Februar
- Albertbrücke
- Aufgelesen
- BautznerStraße
- Bürgerbegehren
- Datenschutz
- Demokratie
- Denkmalschutz
- DresdensErben
- Elbhang
- Elbtunnel
- Elbwiesen
- Hochwasserschutz
- KieswerkSöbrigen
- Kulturpalast
- KönigsbrückerStraße
- Landesregierung
- Landtag
- Musikmetropole
- NetzwerkStadtforen
- Neumarkt
- Parkschließung
- Stadtbild
- Stadtentwicklung
- Stadtrat
- Stadtverwaltung
- Waldschlösschenbrücke
- Welterbe

Die Problematiken sind eigentlich seit langem bekannt. Es gibt viele bunte Broschüren, die die Probleme und sogar deren Lösung beschreiben. Allein es fehlt der politische Wille. Kommt nämlich ein Einzelprojekt auf den Tisch, wie z. B. die Königsbrücker Straße, dann geht es nicht mehr um die sinnvollen Leitbilder, dann zählt nur noch das Auto. Das kann man bei nahezu jedem Verkehrsprojekt beobachten. Die Innenstadt sollte mal fast autofrei sein – die enorme Menge an Parkflächen zieht aber eher die Autos an. Es war schon lange bekannt, daß die Waldschlößchenbrücke mehr Verkehr anzieht und die anderen Brücken kaum entlastet. Nun bestätigt dies die Verkehrsprognose, aber es wird einfach keine Folgen haben. Ähnlich siehts beim Luftreinhalteplan aus: Das Maßnahmenpaket ist gut, aber wird die Stadt es denn schaffen, es umzusetzen?

Es muß einfach klar sein, daß immer mehr Autos in der Stadt eher rückschrittlich denn fortschrittlich sind. Zukunftsweisend und lebenswert sind Städte, in denen man alle wichtigen Einrichtungen und alltägliche Versorgung auf kurzen Wegen erreicht. Und daß diese Wege eben nicht mit einem Auto bewältigt werden müssen. Diese Erkenntnis muß sich wirklich erstmal setzen und verfestigen und dann kann man in der Stadt auch abseits von ständig neuen Autostraßen kreative Lösungen finden.

... schrieb J. Feld am Freitag, dem 15.04.2011, um 01:41 Uhr.

„Quo vadis, Dresden?“ arbeitet mit WordPress.

Das Design basiert auf dem Theme „Ocean Mist“ von Ed Merritt.

(cc) 2010-2016 Verein „Bürgerbegehren Tunnelalternative am Waldschlößchen e.V.“ · Kontakt