



Stadtbahn 2020

- Einordnung und Folgerungen

Dresden, 21. Januar 2016

Udo Becker

www.verkehrsoekologie.de, +49-351-46336566

Hintergrund und Ziele

Stadtbevölkerung wächst

MIV - Verkehrsmengen stagnieren

Luftreinhalteplan, Lärmaktionsplan, Klimaschutz

Dresden ist beispielhaft im ÖPNV

Dresden hat Nachholebedarf beim Fahrrad

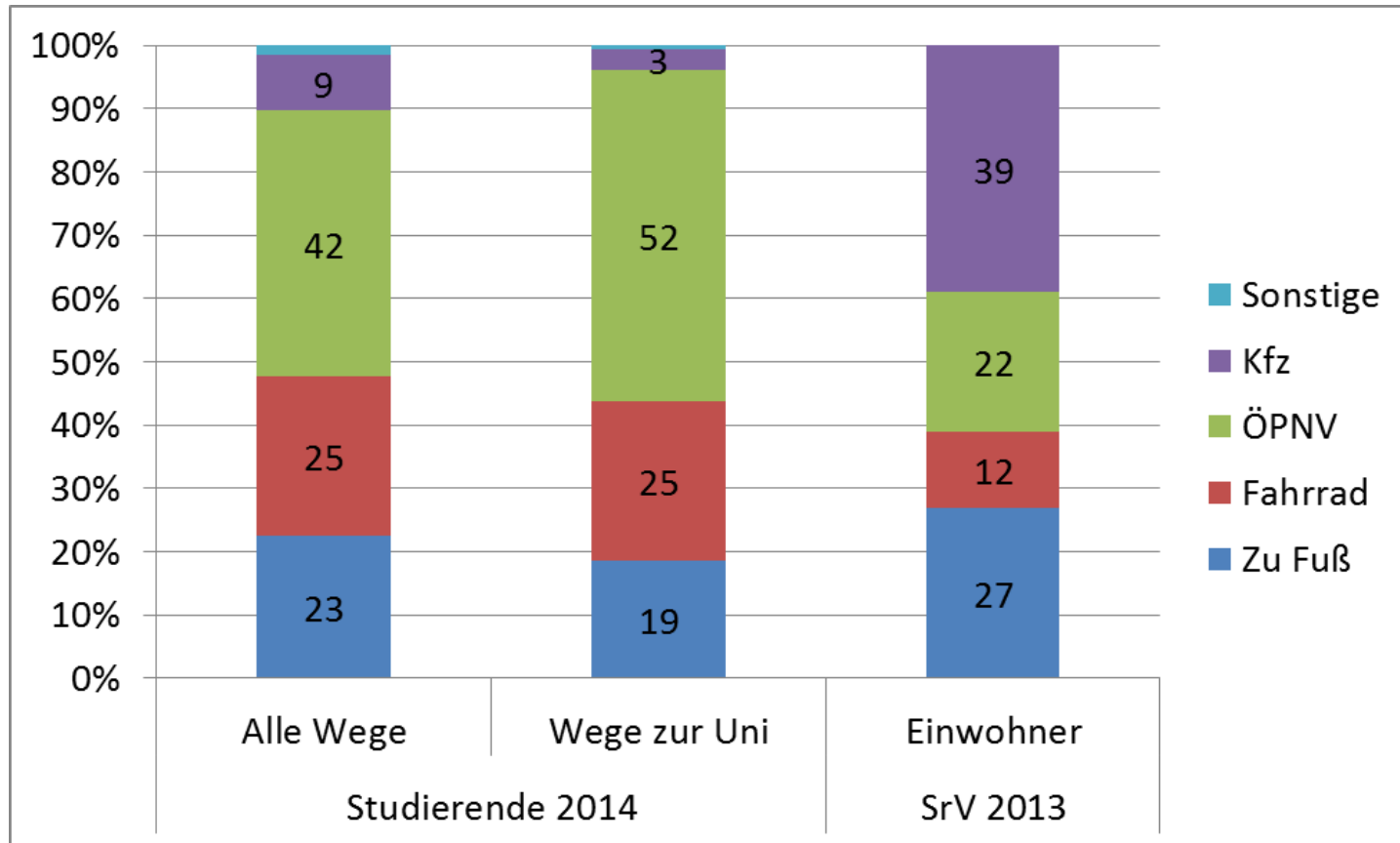
Dresden hat noch nicht richtig über
Naherschließung und Fußgänger nachgedacht

Unsere Unfallzahlen sind besorgniserregend

Konkret

- Weitgehend anbaufrei
- Breite Schneise: Starke Trennwirkung Nord/Süd
- Regelmäßig überhöhte Geschwindigkeiten
- Erschließungsachse für die TU Dresden
- Nachfragespitzen beim Hörsaalwechsel/SLUB
- Große Warteflächen an Querungsstellen notwendig
- Regelmaße wurden nur teilweise eingehalten
- Höchste Fußgängerzahlen aller Dresdner Straßen (?)

Modal Split (Verkehrsmittelwahl)



Datenquellen: SrV 2014; Diplomarbeit Nicole Neumann

Höchste Radverkehrsstärke in Dresden (?)

Quelle	Querschnitt	Zeitraum für Mai und Juli	Mittelwert
Dauerzählstellen	Waldschlößchenbrücke (beide Richtungen)	2014	2.652
	Elberadweg (beide Richtungen)	2011, 2012, 2014	2.170
	Petersburger Straße (beide Richtungen)	2011, 2012, 2014	1.965
	Winterbergstraße (beide Richtungen)	2011 bis 2014	1.782
	Petersburger Straße (beide Richtungen, Fußgängerquerung)	2011-2014	1.609
	Tharandter Straße (beide Richtungen)	2011 bis 2014	646
Eigene Erhebung	Zellescher Weg (nur Nordseite in Höhe Max-Liebermann-Str.)	Radverkehrssaison, trocken	4.428
	Zellescher Weg (nur Südseite an Querung Bergstraße;)	Radverkehrssaison, trocken	4.987
	Nürnberger Str. (nur Südseite zw. Nürnberger und F.-F.-Platz)	Radverkehrssaison, trocken	3.066

Autos und LKW

- DTV 23.000-26.000 Kfz/24h; 5-6 % SV-Anteil
- Qualitätsstufe C bei allen Varianten
- sinkende Verkehrsstärken (Prognose: 22.000)
- Sie bestimmen die künftigen Belastungen mit
- Anbauarme Straße: einstreifige Führung zulässig
- „Freie Strecken von Autobahnen sind zuverlässig“
→ „Parallel-Autobahnen“ sind nach RIN unnötig
- Überbreite Fahrstreifen entlang gesamter
Straßenbahnneubaustrecke sind zielführend

Schmal funktioniert, denn Knoten entscheiden!

Straße	Fahrbahnbreite je Richtung m	Verkehrsstärke Kfz/24h
Karcherallee	5,00	24.700
Leipziger Str. (Haltestellenbereiche)	3,65	24.500
Langer Weg	3,40	22.000
Winterbergstr.	4,50	21.200
Pirnaer Landstr. (inkl. Schutzstreifen)	4,60	20.800
Goetheallee	5,80	20.700
Tharandter Str.	3,25	20.300
Lennestr. (inkl. Schutzstreifen)	5,05	16.800
Magdeburger Str.	4,00	15.200
Großenhainer Str.	3,10 / 3,15	14.700

Quelle: Eigene Breitenmessungen; Verkehrsmengenkarte LH Dresden
(Stand 02/2015)

Die Querschnitte

	Bestand	Variante Z2 optimiert	Variante Z2a optimiert	Notwendiger Bedarf
Gesamtbreite	35,55 m	37,51 m	35,51	
Grünstreifen	7,50 m	2 * 3,00 m = 6,00 m	2 * 3,00 m = 6,00 m	
Straßenbahn	0 m	6,66 m	6,66 m	
Kfz	2 * 7,60 m = 15,20 m	2 * 6,50 m = 13,00 m	2 * 5,50 m = 11,00 m	
Rad	1,60 m + 2,25 m = 3,85 m	1,85 m + 3,00 m = 4,85 m	1,85 m + 3,00 m = 4,85 m	2,00 m + 3,50 m = 5,50 m
Fußgänger	4 m + 5 m = 9,00 m	2 * 3,50 m = 7,00 m	2 * 3,50 m = 7,00 m	Bestand: 9,00 m

Folgerungen

- Geld sparen: Weniger Fläche, weniger Aufwände!
- Sie entscheiden mit, wie viel Benzin, Lärm, Abgas ...
- Angemessener, mindestens richtlinienkonformer Querschnitt für Radfahrer (derzeit darunter)
- Bei Fußgängern: Sicherer! Bestand erhalten
- Welche Ziele haben Sie noch? Sozial, bei Luftqualität, beim Lärm, bei Stadtbegrünung...?
- Dieser Querschnitt muss auch 2050 noch funktionieren: Wie sieht dann die Verkehrswelt aus? Nach EU-Weißbuch ohne Benzin- und Diesel-PKW?

Achtung Sonderfall:

- Normalerweise gibt es immer Gewinner und Verlierer: Der eine erhält etwas, der andere zahlt dafür
- DAS IST HIER NICHT SO, DENN:
- ... sie helfen den Autofahrern dynamisch am meisten, wenn viele umsteigen: Auf Stadtbahn, Rad und Fuß
- 22000 Fz.: 20% auf Stadtbahn, 5% aufs Rad: 16500 Fz.
- ... schneller über die Kreuzung, leichter parken, sparsam
- Fördern Sie Rad, Fuß und Stadtbahn, das hilft dem MIV.

Dankeschön!