

Gibt es ein zukunftsfähiges Verkehrssystem für Dresden?

Warum in der Vergangenheit »mehr« immer besser war

In der Vergangenheit unserer Stadt war – leider – zumeist der Mangel an Gütern und Diensten der Auslöser für das Handeln: Es gab nicht genug Nahrung, nicht genug Wohnraum, nicht genug Ärzte oder eben auch nicht genug Verkehrswege. Es ging also immer darum, »mehr« zu erreichen. In unseren Köpfen ist diese Regel »Mehr ist immer besser!« fest verankert: Mehr Geld, mehr Freizeit, mehr Freunde, mehr Autos – wer wollte das nicht haben? Auch im Verkehrswesen war und ist diese Regel weit verbreitet: Mehr Flughäfen, mehr Autobahnen und mehr Parkplätze, mehr Eisenbahnen und mehr Straßenbahnen sind besser und bringen unsere Gesellschaft voran! Verkehrsplanung war folgerichtig bis heute weitgehend die Planung von neuen und zusätzlichen Verkehrswegen.

Dieser Text widmet sich der Frage, wie eigentlich ein zukunftsfähiges Verkehrssystem für Dresden aussehen kann. Wenn »mehr« noch immer »besser« bedeutet, dann vereinfacht sich die Frage nach einem tragfähigen Verkehrssystem für Dresden sofort: Dann muss man nicht länger fragen, was eigentlich sinnvoll wäre, sondern muss nur noch das »Wo?« und das »Wie?« klären. Genauer: Wie kann man die vorhandenen Verkehrsnetze ausbauen, das Schienennetz genauso wie etwa das Straßennetz. Oder: Welche Brücke im Straßennetz über die Elbe kann eigentlich wann gebaut und wie finanziert werden? Verkehrsplanung würde damit zur reinen Ausbauplanung. Alle »wissen« ja, dass die Erweiterung der Verkehrswege attraktiveren Verkehr, höhere Geschwindigkeiten, mehr Arbeitsplätze, mehr Gehalt, mehr Einkommen, mehr Steuern, kurz gesagt: mehr Lebensqualität für die Gesellschaft bedeutet. Das ist natürlich nicht so.

Wie soll eigentlich Dresden für uns, unsere Kinder und (Ur-)Enkel in Zukunft aussehen? Wie sollen die Nachgeborenen zur Arbeit, ins Kino, zu Verwandten und Freunden, zur Erholung kommen? Und welches Verkehrssystem wäre dann das richtige: Werden sie alle immer Auto fahren, oder eher nicht? Brauchen wir in 30 Jahren noch mehr Parkplätze auf dem Altmarkt, oder kann in der Stadtmitte das Parkplatzangebot reduziert werden, weil dort ja Fußgänger unterwegs sein sollen und Busse und Bahnen fahren? Welche Brücken brauchen wir künftig in Dresden, und wo sollen sie stehen, wie sollen sie aussehen? Vierspurige oder sechsstreifige Auto-Bahnen – oder besser Radfahrer-, Fußgänger- und Straßenbahnbrücken? Der Blick auf unsere zukünftige Lebenswelt wirft Fragen auf, die Stadtrat und Verkehrsplanung bisher kaum behandelt haben.

Dieser Text beschreibt, was wir schon heute über zukünftige Entwicklungen wissen. Er untersucht, welche Ziele wir im Verkehr in Dresden verfolgen müssen. Manche der zukünftigen Herausforderungen können wir bereits jetzt erkennen, z. B. die Preisentwicklung bei Benzin und Diesel. Und was folgt daraus für den Verkehr in Dresden und die Brückenplanung? Im Folgenden geht es um eine gesellschaftliche Debatte. Aus dem Ergebnis lassen sich viele Folgerungen ableiten, nur kein Verzicht auf Verkehrsteilnahme, kein Verbot von Mobilität oder »das Einmauern von Menschen«. Es ist unstrittig, dass Bewegungsfreiheit, Teilhabe, Zugang und »Mobilität« grundlegende Menschenrechte sind, die wir auch in Dresden zukünftig garantieren müssen und wollen. Es geht bei Zukunftsplanung niemals um verordneten Verzicht oder gar »böswillige Verbote«, ganz im Gegenteil: Es müssen Verkehr und Mobilität als Grundvoraussetzung von hoher Lebensqualität in Dresden erhalten werden. Daraus folgt:

- Es kann nicht Ziel der Verkehrsplanung sein, Verkehr unmöglich zu machen: Teilhabe und Zugang sind sicherzustellen.
- Es kann aber auch nicht Ziel von Verkehrsplanungen sein, subventionierten Verkehr für bestimmte Verkehrsteilnehmer zu Lasten anderer Menschen, anderer Länder oder anderer Generationen zu ermöglichen: Denn mit kostenlosem oder maximalem Verkehr heute würden Ressourcen-, Energie- und Naturverbrauch sowie Umweltbelastung, Bodenversiegelung, Landschaftszerschneidung usw. die Lebensqualität zukünftiger Generationen deutlich mindern. Es würde künftigen Generationen genau das verwehrt werden, was wir heute genießen, nämlich Mobilität und Bewegungsfreiheit.

Was ist unter Verkehr und unter Mobilität zu verstehen?

Die Begriffe »Verkehr« und »Mobilität« werden heute sehr unterschiedlich gebraucht. Inhaltlich lassen sie sich auf Bedürfnisse (Mobilität) und Instrumente (Verkehr) zurückführen. Ausgangspunkt für Mobilität und Verkehr sind zunächst menschliche Bedürfnisse. Manche der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse lassen sich vor Ort befriedigen, manche nicht. Darüber aber weiß nur jede betroffene Person selbst genau Bescheid. Verkehrsplanung muss demnach immer an den Wünschen nach Ortsveränderungen ansetzen, bei den Mobilitätsbedürfnissen.

Die Nachfrage potentieller Verkehrsteilnehmer trifft auf das vorhandene Angebot an Infrastrukturen und Diensten der Verkehrssysteme: Die Entscheidung des Einzelnen, ob wann wohin wie gefahren wird, hängt von diesen Verkehrssystemen ab. Auch die Angebote der Verkehrssysteme beeinflussen das Verkehrsverhalten der Einwohner. Wer Verkehrswege baut, entscheidet mit darüber, wie Menschen sich verhalten und welche Wege sie wann wie oft nutzen werden. Erst im Zusammenspiel von Mobilitätsbedürfnissen und Verkehrsangebot wird eine individuelle Entscheidung getroffen; erst jetzt wird Bewegung messbar. Jetzt kann Mobilität auch erfasst werden – und damit die Bedürfnisse, die im Hintergrund stehen. Bewegung ist nie ohne Bedürfnis.

Zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ist ein ganzes Bündel von Instrumenten erforderlich: Verkehrsmittel, Verkehrsregeln, Verkehrswege usw. Mobilität benötigt Verkehr. So hat jede reale Ortsveränderung also immer zwei Aspekte:

■ Zum einen liegt ihr ein individuelles Mobilitätsbedürfnis zugrunde (Arbeiten, Einkaufen, Erholen usw.): Weshalb ist jemand unterwegs?

■ Zum anderen benötigt sie Verkehrsmittel und Verkehrswege. Diese »Instrumentenseite« ist ebenfalls unverzichtbar, und wir müssen als Stadt Möglichkeiten und Strukturen dafür bereithalten: Wie ist jemand unterwegs?

Wichtig ist die konsequente Trennung beider Begriffe: Beim Verkehr stehen Fahrzeuge, Fahrbahnen, Verkehrsregeln, die gesamten technischen Randbedingungen im Vordergrund. Mobilität ist Ausdruck für die Bedürfnisseite, für Ursachen, Beweggründe und soziale Aspekte. Verkehr wird so zum Instrument, das Mobilität ermöglicht. Beides ist nicht zu trennen, Mobilität braucht den Verkehr, der sie ermöglicht, und jeder Verkehr beruht auf einem Mobilitätsbedürfnis.

Wir können wählen zwischen viel und wenig Verkehr: In einer baulich kompakten Stadt mit zahlreichen Stadtteilzentren und hoher Funktionsmischung beispielsweise sind viele Bedürfnisse mit wenig Aufwand, wenig Fahrzeugen, wenig Lärm, wenig Fläche und wenig Abgas möglich, heute und künftig. Disperse Stadtstrukturen, beispielsweise nordamerikanische Städte, erfordern grundsätzlich viel Verkehr bei wenig Mobilität. Hier ist häufig für jedes einzelne Bedürfnis ein weiter Weg mit eigenem Fahrzeug, mit vergleichsweise viel Energie, Bodenversiegelung, Abgas und hohen Kosten notwendig.

Die Unterschiede belegen die Wirkungsbeziehungen zwischen Stadtstruktur, Mobilität und Verkehr. Dresden kann viel Mobilität mit wenig Verkehr haben, oder aber auch wenig Mobilität mit viel Verkehr. Beides hängt von unseren Entscheidungen heute ab. Wir entscheiden heute darüber, ob wir für eine bestimmte Mobilität viel oder wenig Verkehr, viel oder wenig Geld, viel oder wenig Zeit, viel oder wenig Lärm, viel oder wenig Unfälle usw. haben werden. Es gibt Städte auf der Erde, in denen Mobilität nur mit viel Benzin und dem Auto möglich ist. Internationale Städtevergleiche belegen, dass der entscheidende Einfluss auf den Benzinverbrauch je Einwohner von der städtischen Dichte (Einwohner je Fläche) ausgeht, denn mit zunehmender Dichte nimmt die Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel zu. Das führt dazu, dass hochmotorisierte nordamerikanische Städte wie Houston gegenüber den deutschen Städten mehr als den siebenfachen Kraftstoffverbrauch je Einwohner für die gleiche Mobilität aufweisen (2): Das nennen wir ineffizient.

Kompakte Städte mit nahräumlichen Bus- und Straßenbahnsystemen und flächendeckenden Rad- und Fußwegnetzen ermöglichen eine zeit- und kostengünstige Mobilität. Welche Stadt mit welcher Dichte wollen wir also? Jede unserer Entscheidungen hat Konsequenzen für den Aufwand, für Kosten und Zeit, für Unfälle, Abgase, Bodenversiegelung. Und jede dieser Entscheidungen hat über die vielfältigen Rückkopplungen auch Konsequenzen für alle anderen Lebensbereiche.

Primäres Ziel der Dresdner Verkehrsplanung muss also die Sicherung bedürfnisgerechter Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen sein. Verkehrsplanung muss zunächst einmal Mobilität, Aktivität, Teilhabe und Zugänge erfassen und messen; es reicht nicht, Fahrzeugströme oder Fahrleistungen zu erfassen und dann zu prognostizieren. Wie wirken unsere Entscheidungen z. B. auf die Mobilitätsmöglichkeiten der Dresdner Kinder,

Rentnerinnen und Rentner, auf die alleinerziehenden Mütter, die berufstätigen Familienväter? Und vor allem: Wo bestehen Defizite? Wo muss die Stadt eingreifen und etwas bauen, organisieren, bezuschussen? Muss eine Brücke her, oder sollte es einen (vielleicht sogar kostenlosen) Rufbus für Fahrten von Senioren zum Arzt geben? Wie verteilt sich das auf verschiedene Gruppen? Mobilität muss immer der Ausgangspunkt sein, erst dann lässt sich die Frage nach dem »Wie?« stellen: Mit welchem Instrument sollen die beschriebenen Mobilitätsbedürfnisse befriedigt werden? Soll das in der Nähe und langsam oder in der Ferne und schnell geschehen, welche Fahrzeuge und welche Raumstrukturen werden benötigt, welche Verkehrswege müssen erstellt und gewartet werden?

Also folgt: Sekundäres Ziel der Verkehrsplanung ist, die Gewährleistung des notwendigen Verkehrs mit wenig Geld, wenig Zeit, wenig Unfällen, wenig Umweltbelastung, wenig Energie, wenig Klimaveränderung, wenig Lärm usw. abzuwickeln. Eben weniger Verkehr! Wenig Verkehr – viele missverstehen das als »wenig Mobilität«, und das ist grundfalsch! Wir wollen gerade, weil wir viel Mobilität haben wollen, den Verkehr dafür reduzieren: Weniger Aufwand ist die Maxime. Den Ansatz, ein gegebenes Ziel mit möglichst geringem Mitteleinsatz zu erreichen, nennt man in der Volkswirtschaft »effizient«: Wenn ein bestimmter Ertrag, ein bestimmtes Mobilitätsniveau mit möglichst wenig Ressourcen erreicht wird, dann ist das volkswirtschaftlich effizient und ökologisch optimal.

Leider verträgt sich eine solche »effiziente Verkehrsplanung« überhaupt nicht mit dem traditionellen Ansatz des »Mehr ist immer besser«. Das war früher richtig – und ist heute verhängnisvoll. Wir brauchen einen Paradigmenwechsel, und der findet auch statt: Verkehrsplanung ändert sich fundamental. Moderne Verkehrsplanung versucht, die Mobilität der Menschen mit weniger Verkehr zu befriedigen und dabei auch dynamische Rückkopplungen und Wirkungen einzubeziehen. Wer Straßen wie bisher immer schneller macht (Motto »Reisezeit sparen«), macht in einer Marktwirtschaft Verkehr attraktiver – und alle Raumstrukturen werden sich umstellen, sodass am Ende immer mehr Menschen immer weiter fahren müssen (auch deshalb steigt die durchschnittliche Reisezeit immer weiter an). Raumstrukturelle Konsequenzen sind dann suburbane Wohn-, Industrie- und Gewerbestandorte. Also schließt der kleine Laden an der Ecke, und es ergeben sich längere Wege mit mehr Zeit, Energie, Abgas und Lärm.

Was wird künftig auf uns zukommen?

Die zukünftige Dresdner Stadtentwicklung ist schon heute durch die immer deutlicher erkennbare Ressourcenknappheit (Teuerungsraten), den Klimawandel und die Klimaanpassung vorgezeichnet. Wie kann dann Verkehrsplanung die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung adäquat ermöglichen? Wie können alle Dresdner möglichst große Spielräume behalten, denn nur sie können entscheiden, wie sie ihre Bedürfnisse am besten befriedigen?

Ganz konkret müssen dafür den Verkehrsteilnehmern (die ja entscheiden sollen) kostenwahre Preise für alle Verkehrsmittel als Grundinformation vorliegen. Jeder Verkehrsnutzer muss bei seiner Abwägung alle Vorteile (Nutzen) und alle Nachteile (Kosten, auch externe Kosten, also Kosten für Dritte) einbeziehen können. Die Preise für Verkehr

müssen also die Wahrheit sagen. Wird dieses Prinzip verletzt, werden deutliche Kostenteile auf Dritte verlagert (externalisiert), dann erfolgen die Entscheidungen verzerrt und ineffizient: Dann wird zu viel Verkehr erzwungen, es wird vergeudet.

Und was heißt das für Dresdens Zukunft? Manches lässt sich schon heute erkennen: Energie, Benzin und Diesel werden teurer werden: Also müssten wir schon heute vorsorgen, dass auch in 20 oder 50 Jahren noch jede Dresdnerin und jeder Dresdner zur Arbeit, zum Einkauf, in die Gaststätte und zum Arzt kommt, und zwar mit weniger Energie. Kein Mensch kann derzeit sagen, wann die Erdölpreise wie hoch sein werden und was dann der Liter Kraftstoff kostet. Künftige Einwohner Dresdens könnten aber gelassen auf Kraftstoffpreise von 5 Euro je Liter reagieren, wenn ihre Ziele nahräumlich, also auch ohne Benzin erreichbar wären. Das würde bedeuten:

1. Man muss in Dresden überall in der Nähe der Wohnung günstig einkaufen, arbeiten, sich erholen können. Nähe und Nutzungsmischung sind wichtig. Die Flucht aufs flache Land, Zersiedelung und immer mehr Verkehrswege sind dafür die falschen Schritte.

2. In Dresden müssen Radfahrer, Fußgänger, Zug-, Straßenbahn- und Busnutzer alle wichtigen Ziele sicher und günstig erreichen können. Radfahrern, Fußgängern und Nutzern des Öffentlichen Verkehrs sind also Vorteile einzuräumen, damit diese speziellen Systeme möglichst attraktiv werden und viele Leute sie nutzen, wichtiger noch: damit viele Läden, Ärzte, Kinos, Kneipen, Arbeitsstellen usw. sich gerade dort ansiedeln. Menschen, die in der Nähe von Haltestellen, von Läden und Ärzten wohnen, sind von Kraftstoffpreiserhöhungen weit weniger betroffen. Steigen diese Preise, wird es zwar in den Straßenbahnen voller, aber damit verteilen sich deren Fixkosten auf mehr Köpfe, und dies wird zumindest die Energiepreiserhöhungen kompensieren.

3. Alles, was dagegen die heutigen Autos mit ihren relativ hohen Verbrauchswerten (z. B. VW-Phaeton V8 im Stadtverkehr: 21,6 Liter je 100 km!) fördert, ist ein Schritt in die falsche Richtung. Aus Eigeninteresse wünschen sich das einige Leute, aber langfristig werden damit Strukturen entwickelt, die weder ökologisch noch ökonomisch tragfähig sind – und wir wissen das auch!

Die Abnahme der Verkehrsmengen auf den Dresdner Elbbrücken wird seit vielen Jahren offiziell gemessen. Das Straßen- und Tiefbauamt zählt den Verkehr auf den Brücken kontinuierlich. Während 1999 und 2000 noch etwa 220 000 Fahrzeuge jeden Tag die innerstädtischen Elbbrücken nutzen, sind es in den letzten Jahren immer nur zwischen 185 000 und 204 000 Fahrzeuge täglich gewesen (9). Die Zahl der Fahrzeuge ist also bereits jetzt um etwa 10 Prozent gesunken und – das belegen die Messungen auch – der Verkehrsstau auf Dresdens Straßen hat sich verringert. Dieser Trend wird anhalten, wenn sich die Entwicklung steigender Benzin- und Dieselpreise fortsetzt.

Schon heute ist also klar, dass wir anders planen müssen: Jeder Neu- und Ausbau bei sinkendem Verkehr verschlechtert die Aufwand-Nutzen-Relationen und wird sich in einigen Jahren als kommunale Ausgabenlast und als Vergeudung von Steuergeldern erweisen.

Eine nachhaltige, stabile, zukunftsfähige Entwicklung im Verkehr

Die »nachhaltige Stadtentwicklung« wird zum Schlüsselwort für strategische Planungen. Nachhaltige Stadtentwicklung ist ein Prozess, dessen Gestaltung, »die Bedürfnisse der heutigen Generation berücksichtigt, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen« (8). Nun fügen sich alle Befunde zu einem einheitlichen Bild zusammen. In der Agenda 21 (1) ist in Kapitel 7.52 (Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung) explizit festgelegt, welche Ziele eine nachhaltige Verkehrsentwicklung verfolgen muss:

- a) Wir brauchen Verkehrsstrukturen, die die Mobilität fördern und die Nachfrage nach Kraftfahrzeugverkehr reduzieren.
- b) Wir brauchen eine Förderung der öffentlichen Verkehrssysteme.
- c) Wir müssen Radverkehr und Fußgängerverkehr unterstützen.
- d) Wir müssen integriert planen und die öffentlichen Verkehrsnetze erhalten.
- e) Wir müssen uns in den verschiedenen Ländern/Kommunen gegenseitig informieren.
- f) Wir müssen unsere Verbrauchs- und Produktionsmuster so ändern, dass Energie- und Ressourcenverbrauch reduziert werden.

Diese Rio-Dokumente, die auch für Deutschland und Dresden gelten, regeln schon heute eindeutig, welche Ziele eine zukunftsfähige Verkehrsplanung verfolgen muss. Auch in Dresden.

Folgerungen für das Verkehrssystem in Dresden

Jede Maßnahme, die den energieintensiven motorisierten Individualverkehr noch attraktiver macht, führt in die falsche Richtung. Sie signalisiert den Menschen, dass wir uns ein Leben und eine Stadt bauen wollen, in der für Mobilität viel Energie benötigt wird. Stattdessen müssten wir Lösungen entwickeln und anbieten, die den Fußgänger-, den Rad- und Zug-, den Bus- und Straßenbahnverkehr attraktiver machen. Wir brauchen eine Stadtstruktur und Verhaltensweisen, die kleinräumiges, entschleunigtes und damit energiesparendes, gesundheitsschonendes und effizientes Verhalten – und das ist vor allem die nahräumliche Mobilität – befördern.

Verkehrsplanung in Zeiten nachhaltiger Entwicklung muss selbstverständlich die sozialen Bedürfnisse ebenso wie die ökologische Tragfähigkeit und die ökonomische Funktionsfähigkeit berücksichtigen. Zwischen dem sozialen Bereich, der Ökonomie und der Ökologie existieren dann langfristig keine Zielkonflikte mehr, wie uns manche Interessenvertreter einreden wollen. Stattdessen zeigt sich, dass alle drei Bereiche sich ergänzen. Gerade der oft zitierte Zielkonflikt zwischen Ökonomie und Ökologie existiert nicht, wenn Gesellschaft und Natur als Gesamtsystem betrachtet werden. Langfristig fallen soziale, ökologische und ökonomische Vorteile zusammen und wirken immer in dieselbe Richtung:

- Was nicht ökologisch ist, ist langfristig auch unökonomisch, weil die Lebens- und Wirtschaftsgrundlagen eingeschränkt oder gar zerstört werden.
- Was nicht ökologisch ist, ist immer unsozial, weil die Ärmeren mehr/zuerst leiden.
- Was nicht ökonomisch (was ineffizient ist), ist unökologisch, weil es vergeudet.

- Was nicht ökonomisch ist, ist unsozial, weil die Ärmern mehr haben könnten, wenn es effizienter wäre.
- Was nicht sozial ist, was also Menschen von Teilhabe ausschließt, ist unökonomisch, weil es produktiver/effizienter wäre, wenn man alle Menschen einbeziehen würde.
- Was nicht sozial ist, was also Menschen von Teilhabe ausschließt, ist unökologisch, denn diese Menschen handeln dann oft kurzsichtig (Raubbau).

Für den Paradigmenwechsel im Verkehr und für den Umstieg auf eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Dresden kommt es vor allem darauf an, die dynamischen Wechselwirkungen sichtbar zu machen: Wenn es gelingt, Mobilität im Nahbereich zu fördern, dann werden Rad- und Fußgängerverkehr attraktiv und es wird zugleich leiser, sauberer und sicherer. Weiterhin verringern sich (tendenziell) Gesundheitsschäden und Krankenkassenbeiträge, dann können Kinder vor dem Haus spielen und müssen nicht in den Park gefahren werden, und gegebenenfalls entstehen wegen der höheren Nachfrage mehr Arbeitsplätze in der Nähe usw. Kann man sich vorstellen, dass das alles passiert?

Systematische Vorteile kann sich schon jetzt die Stadt erarbeiten, die ihre Verkehrsplanung für zukünftige Herausforderungen öffnet und z. B. den Anstieg der Energiepreise einkalkuliert. Also wird die Kommune gewinnen, die ihren Einwohnern auch noch bei hohen Kraftstoffpreisen Mobilität ermöglicht. In einer lebenswerten Stadt mit öffentlichem Verkehr, Fußgängerzonen, Radwegen und mit Nutzermischungen können die Menschen den höheren Preis umgehen. In einer dispersen Stadtregion der weiten Wege, in der viele im Grünen wohnen, aber für jeden Weg immer das Auto brauchen, kann man die höheren Preise leider nicht umgehen – und jetzt, erst jetzt und nur hier, wird es zu echten Mobilitätseinschränkungen kommen!

Die Stadt, die sich zuerst auf diesen Weg macht, hat ökologische, ökonomische und soziale Vorteile: ökologische Vorteile, denn dort wird zuerst die Umweltverschmutzung gesenkt; ökonomische Vorteile, denn der Umsteuerungsprozess kann effizienter verlaufen; soziale Vorteile, denn der Vorsprung lässt den Menschen mehr Zeit für die Umsteuerung. Und dabei eröffnen sich der Stadt, die sich zuerst auf den Weg macht, auch betriebswirtschaftliche Vorteile, denn dort werden jene Güter und Dienste zuerst entwickelt, die alle anderen auch brauchen werden. Nachhaltige Verkehrsentwicklung ist also im eigenen Interesse der Dresdner Einwohner. Hierfür wünschen wir uns eine glückliche Hand – so wie sie unsere Vorfahren hatten, denn sie bauten in Dresden ein fast perfektes System von Straßenbahnen und Bussen auf.

Dieses Dresdner Heft widmet sich Dresdner Brücken, also auch der Waldschlösschenbrücke. Diese Brücke war zuerst als gemischte Straßenbahn-, Fußgänger-, Radfahrer- und Autobrücke zweistreifig geplant. Nach vielen Umplanungen wurde sie schließlich als vierstreifige Autobrücke ohne Straßenbahn genehmigt. Sie überquert die Elbniederung an der breitesten Stelle, ist also für nähräumliche Mobilität und Fußgänger viel zu weit und uninteressant. Radfahrer können die Brücke zwar auch überqueren, aber die erwartete Nachfrage ist minimal. Dagegen ist die Brücke für die Autofahrer gut geeignet, die weite Strecken (etwa über die Stauffenbergallee zur Autobahn) fahren wollen.

Die Brücke ist für 40 000 bis 45 000 Fahrzeuge pro Tag ausgelegt. Die Kosten der Brücke und des Verkehrszuges werden auf etwa 170 Millionen Euro geschätzt.

Wenn nun – angenommen – der Benzinpreis auf 5 Euro je Liter steigt, für wen ist die Waldschlösschenbrücke dann noch eine Hilfe? Oder hätte man die 170 000 000 Euro in Dresden für etwas anderes vielleicht sinnvoller verwenden können? Für etwas, das allen Dresdnern und nicht nur den Autofahrern hilft? Etwas, mit dem man die künftigen Kraftstoffpreise umgehen kann? Vielleicht hätten die Dresdner Verkehrsbetriebe mit 170 Millionen Euro das Straßenbahn- und Busnetz ausbauen können? Vielleicht hätte man mit 170 Millionen Euro (die alle aus unseren Steuergeldern stammen) u. a. auch mehrere Fußgängerbrücken bauen können? Oder man hätte kleine Stadtteil-Einkaufszentren fördern können? Überlegen wir: Wenn der Liter Kraftstoff 5 Euro kostet, welche Maßnahme hätten wir uns ganz privat gewünscht? Was hätte uns am meisten geholfen, um weiterhin mobil zu sein? Eben genau diese Maßnahmen wären zukunftsfähig gewesen. Die Waldschlösschenbrücke ist es – leider – nicht. Schade um die Kraft.

Literatur

- 1 Agenda 21, Rio – Dokumente der Vereinten Nationen, Kap. 7.52: Förderung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung, deutsche Übersetzung beim BMU erhältlich, Bonn, o.V., o.J.
- 2 Arlt, G.: Stadtstrukturen und deren Verkehrsauswirkungen. IÖR-Texte 064-1994, Dresden.
- 3 Becker, U.; Elsel, E.: Mobilität. In: Breuel, B. (Hrsg.): Agenda 21, Vision: Nachhaltige Entwicklung, S. 200–208, Campus Verlag, Frankfurt/New York, 1999.
- 4 Becker, U.; Gerike, R.; Völlings, A.: Gesellschaftliche Ziele von und für Verkehr. Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung, Heft 1 der Schriftenreihe des Dresdner Instituts für Verkehr und Umwelt e.V. (DIVU), DIVU, Dresden 1999.
- 5 Carlowitz, Hannß Carl, von: Sylvicultura oeconomica oder Haußwirtschafftliche Nachricht und naturgemäße Anweisung zur wilden Baum-Zucht, Leipzig, Braun, 1713 (Reprint: TU Bergakademie Freiberg, Universitätsbibliothek, Nr. 135, Freiberg 2000).
- 6 Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Nachhaltige Verkehrsentwicklung. AK 1.1.21 »Umwelt und Verkehr – Nachhaltige Verkehrsentwicklung«, Köln 2003.
- 7 Hall, P.: Der Einfluss des Verkehrs und der Kommunikationstechnik auf Form und Funktion der Stadt. In: Zukunft Stadt 2000, Deutsche Verlagsanstalt Stuttgart 1993.
- 8 Hauff, V. (Hrsg): Unsere gemeinsame Zukunft – Der Brundtland-Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung, Greven 1987.
- 9 Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden (Auftraggeber), Krimmling, J.; Matschek, T.: Reisezeitmessung Dresden, Messdurchgang 2007, Kurzbbericht, erhältlich beim Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt.