

## Was kostet der Dresdner Verkehr

Um Entwicklungsprioritäten für den Dresdner Stadtverkehr zu setzen sind auch Kostenfragen zu beurteilen. Obwohl diese in der frühen Phase der strategischen Planung nur grob kalkulierbar sind, können Kostenangaben überschlägig für die Bewertung und Priorisierung von Maßnahmen herangezogen werden.

Das Betreiben, Unterhalten und Erweitern der Verkehrsnetze erfordert einen enormen finanziellen Aufwand, der durch die verschiedenen Träger (Stadt Dresden, DVB AG, Land, Bund, DB AG etc.) geleistet werden muss. Die Sicherung der bestehenden Infrastruktur mit den erforderlichen Ersatzneubauten ist bereits heute eine große finanzielle Herausforderung. Allein für den Bestandserhalt bzw. Ersatzneubau des Straßennetzes (Straßen, Brücken, Steuerungssysteme etc.) müssten bereits heute etwa 50 Mio. €/Jahr von der Landeshauptstadt Dresden aufgebracht werden. Leider steht diese Summe nicht im städtischen Haushalt dafür zur Verfügung.

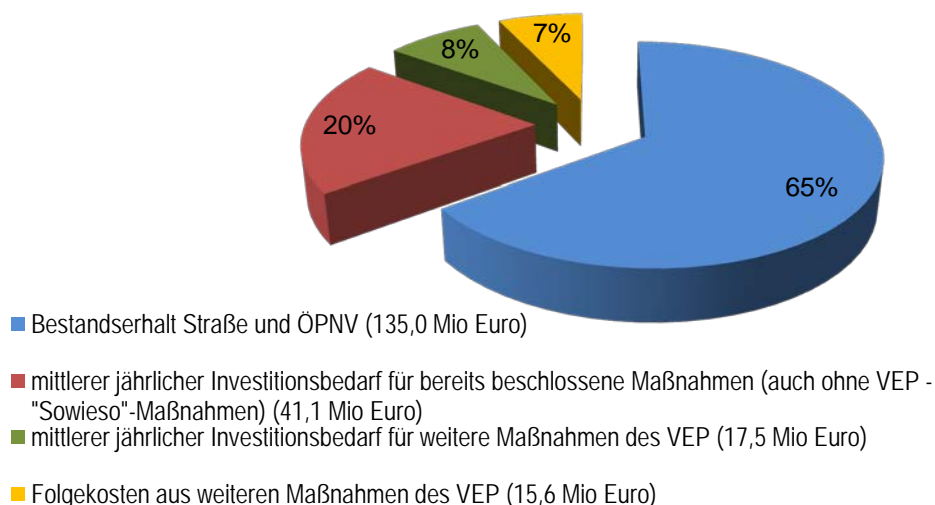
Bei der Kostenbetrachtung neuer Maßnahmen im VEP 2025plus sind die jährlichen Aufwendungen für Betrieb und Erhalt des bestehenden Verkehrssystems (Straße und ÖPNV) immer mit zu berücksichtigen und in die Bewertung einzubeziehen.

Um die Maßnahmen des VEP auch unter begrenzten finanziellen Ressourcen umsetzen zu können, bedarf es einer effizienten Kostenstrategie und Prioritätensetzung. Zudem ist zu beachten, dass Neuinvestitionen in die Verkehrsinfrastruktur nur dann die prognostizierten Effekte bewirken, wenn sich das Bestandsnetz in einem soliden und funktionsfähigen Zustand befindet.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung in Dresden mit einem besonders ausgeprägten Zuwachs im Innenbereich der Stadt, ist die Sicherung der bestehenden Netze besonders wichtig. Dabei liegen die jährlichen Gesamtkosten der Bestandssicherung für Straßen und Stadtbahngleise (mit Ersatzneubauten für sanierungsbedürftige Infrastruktur), Fahrzeugbeschaffung im ÖPNV und das ÖPNV-Angebot einschließlich S- und Regionalbahn selbst bei ca. 135 Mio. €/Jahr.

*Grafik 1* zeigt, dass allein rund 65 % der jährlichen Gesamtkosten für das Verkehrssystem (mit allen geplanten Maßnahmen) für Bestandserhalt bzw. Ersatzneubau aufzuwenden sind. Rund 20 % der jährlichen Investitionskosten entfallen auf bereits beschlossene Maßnahmen. Auf VEP-Maßnahmen entfallen rund 8 % der jährlichen Investitionskosten. Für verschiedene Maßnahmen kann aber die Stadt Dresden Fördermittel von EU, Bund oder Land einsetzen, die hier noch nicht berücksichtigt sind. Folgekosten für Betrieb und Erhalt der VEP-Maßnahmen machen rund 7% der jährlichen Investitionskosten aus.

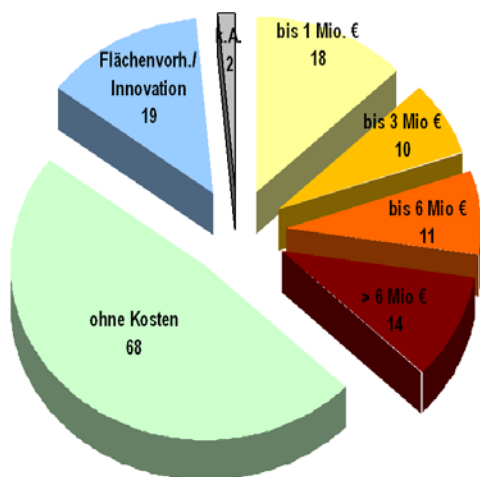
### Jährliche Kosten des Verkehrssystems in Dresden mit Maßnahmen des VEP



Grafik 1: Jährliche Kosten des Verkehrssystems in Dresden mit Maßnahmen des VEP  
(Quelle: Kostenschätzung und Bewertung im VEP 2025plus)

Im Sinne einer effizienten Ressourcenverwendung werden die im VEP vorgeschlagenen Maßnahmen Kostenklassen zugeordnet (siehe Grafik 2). Darunter gibt es eine Vielzahl von Maßnahmen, die keine direkten Investitionskosten haben. Dies sind zu großen Teilen strategisches, kostensparendes Verwaltungshandeln und fachorientierte politische Entscheidungen.

Eine solche klassifizierte Darstellung ist im Rahmen eines strategischen Konzeptes ausreichend und ein fachlich belastbarer Weg. Absolute, maßnahmenbezogene Einzelkosten sind in dieser Phase aufgrund der langfristigen Orientierung des VEP und des teils noch sehr groben Planungsrahmens nicht möglich.



Grafik 2: Verteilung der Maßnahmen im VEP-Entwurf nach Kostenklassen (ohne im Bau befindliche Maßnahmen)

### Strategische Kostenfragen und Prioritätensetzung

Obwohl derzeit kein Budgetrahmen für verkehrliche Bestandserhaltung bzw. Ersatzneubauten sowie neue Investitionen bis 2025 bekannt ist, stellt sich auch die Frage, in welchem Umfang die Stadt Dresden in ihr Verkehrssystem zukünftig investieren kann oder will, um dieses zu erhalten bzw. zu verbessern. Diese Frage kann nicht durch den VEP beantwortet werden, muss aber im Zuge der Diskussionen und Entscheidungen des Verkehrsentwicklungsplanes thematisiert werden.