



Dresden.
Dresden

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Ein Überblick

Vorwort



Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus) verfügt die Landeshauptstadt Dresden seit dem Jahre 1994 erstmals wieder über einen vom Stadtrat beschlossenen verkehrlichen Entwicklungsrahmen.

Das heißt jedoch nicht, dass die Arbeit der verkehrsstrategischen Planung seit dem Jahre 1994 stehen geblieben wäre. Wesentliche Fortschreibungen des Verkehrskonzeptes von 1994 finden sich im Flächennutzungsplan 1998, im Integrierten Stadtentwicklungskonzept 2002, im Verkehrskonzept von 2003 (nicht beschlossen) und in der Dresdner Mobilitätsstrategie von 2006.

Nun galt es, ein verkehrsstrategisches Konzept zu erstellen, das den veränderten Rahmenbedingungen unserer Zeit Rechnung trägt; solche sind:

- globale Entwicklungen, wie Schwankungen auf den Finanzmärkten, Preisentwicklungen auf dem Rohstoffsektor und Ähnlichem,
- neue europäische und nationale Gesetzgebung, beispielsweise zur Luftreinhaltung,
- höhere Ansprüche der Menschen an eine schadstoff-, lärm- und risikoarme Umwelt und mehr Lebensqualität,
- der demografische Wandel in den westeuropäischen Ländern, der mit weniger Wohnbevölkerung, größeren Anteilen älterer Menschen und wachsender Individualität in Lebensweisen und -stilen verbunden ist,
- wachsender Finanzbedarf für Sanierung und Instandhaltung der Verkehrsinfrastruktur und
- stark gestiegene Anforderungen der Menschen nach mehr Teilhabe an Planungsprozessen.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahre 2009 mit der Arbeit an einem neuen Verkehrsentwicklungsplan mit dem Zeithorizont 2025 und darüber hinaus begonnen. Die Herausforderungen waren gewaltig. Begleitet von einem Runden Tisch mit über 40 Partnern aus unterschiedlichsten Institutionen, Vereinen, Verbänden etc., einem Wissenschaftlichen Beirat, einem Runden Tisch Nachbarn/Region sowie einer städtischen Lenkungsgruppe wurde im Verlaufe von vier Jahren das Plandokument von einem Planerkonsortium verfasst. Auch die verkehrspolitischen Sprecher der Stadtratsfraktionen waren in diesen Prozess einbezogen.

Zwei Beschlüsse des Stadtrates wurden in dieser Zeit gefasst, die die erreichten Ergebnisse festschrieben und ein Weiterarbeiten auf gesicherter Basis ermöglichten. Nach intensiver und auch konstruktiv-streitbarer Diskussion am Runden Tisch wurden die „Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“ aufgestellt und beschlossen. Auch die Frage nach dem schwerpunktsetzenden Entwicklungsszenario wurde gründlich und intensiv beraten. Die Entscheidung fiel auf das ÖPNV-orientierte Szenario.

Nachdem der Entwurf des VEP 2025plus durch das Planerkonsortium vorgelegt wurde, entspann sich eine intensive Diskussion im Stadtrat sowie mit und unter den Bürgerinnen und Bürgern der Landeshauptstadt Dresden.

Höhepunkt der öffentlichen Diskussion bildete die Dresdner Debatte. Deren Website riefen rund 4500 Menschen auf, viele Bürgerinnen und Bürger kamen auch in den „roten Container“, um in das direkte Gespräch mit der Stadtverwaltung zu treten. So gab es aus der Bevölkerung der Stadt Dresden rund 930 Hinweise, Anregungen und Kommentare, von denen 450 einen direkten Bezug zum VEP 2025plus hatten. Viele Vorschläge waren schon Bestandteil des Planwerkes, andere wurden mehrfach genannt oder konnten aufgrund ganz ähnlicher Beschreibung zusammengefasst werden. Letztlich wurden 21 Vorschläge aus der Einwohnerschaft per Beschluss des Stadtrates in das Konzept aufgenommen.

Nach fünfjähriger intensiver Arbeit wurde das Planwerk am 20. November 2014 vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossen.

Nicht zu vergessen ist, dass der VEP 2025plus schon in seiner Entstehungszeit durch die Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt Dresden, Frau Helma Orosz, auf die europäische Ebene gehoben wurde. Vorgestellt als großes Dresdner Projekt auf einer europäischen Konferenz der Städtevereinigung POLIS, genoss der VEP 2025plus von Anbeginn an eine große internationale Aufmerksamkeit. Mehrfach wurde auf europäischen Workshops über den Stand der Planung berichtet und das Planwerk selbst im Ranking der besten europäischen Verkehrsentwicklungspläne (Sustainable Urban Mobility Plans) platziert.

Durch die EU-Kommissarin für Verkehr, Frau Violeta Bulc, wurde die Landeshauptstadt Dresden am 20. März 2015 für ihren VEP 2025plus ausgezeichnet. Im Ranking der europäischen Städte mit einem Planwerk dieses umfassenden und modernen Anspruchs an die Entwicklung des Stadtverkehrs hat Dresden den zweiten Platz gemeinsam mit der Stadt Gent (Belgien) hinter der Stadt Bremen erreicht.

Es ist mir wichtig, mit diesem Statement allen Bürgerinnen und Bürgern, darunter allen Mitgliedern der Runden Tische zum VEP, des Wissenschaftlichen Beirates und den vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung, für ihr hohes Engagement zu danken, mit dem sie gemeinsam an diesem Planwerk gearbeitet haben.

Ein besonderes Bedürfnis ist es mir, meinem Vorgänger im Amt, Herrn Jörn Marx, unter dessen engagierter Schirmherrschaft der VEP 2025plus entstand und der sich persönlich sehr für das Gelingen des Planwerkes eingesetzt hat, Dank und Anerkennung auszusprechen.

Ich wünsche dem VEP 2025plus auf seinem Weg zur Umsetzung alles Gute und viel Erfolg.



Raoul Schmidt-Lamontain
Beigeordneter für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr

Inhalt

1. Warum jetzt ein neuer Verkehrsentwicklungsplan?	7
Stadt im Wandel	7
Strategiepapier	7
2. Wie ist der VEP Dresden 2025plus entstanden?	8
3. Rahmenbedingungen und Ziele der Verkehrsentwicklung in Dresden	10
4. Mobilität und Verkehr in Dresden – eine Standortbestimmung	12
Infrastrukturen in Verantwortung Dritter	12
Neue und sanierte Elbrücken im Stadtgebiet	12
Sanierung/Ausbau leistungsfähiger Verkehrszüge im Straßenhauptnetz	12
Infrastrukturelle Vorhaben im Öffentlichen Personennahverkehr	13
Vorhaben für den Radverkehr	13
Sonstige Vorhaben	13
Verkehrsentwicklung	14
Motorisierung	14
Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Einwohner Dresdens	14
Verkehrsmengen im Straßennetz	15
Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr	15
Fazit zur Entwicklung der vergangenen Jahre	15
Die Maßnahmen im Überblick	16
5. Defizite und Herausforderungen	18
6. Wie können die Ziele erreicht werden?	20
7. Bausteine und Inhalte der Mobilitätsstrategie Dresden 2025plus	22
8. Die wichtigsten Vorhaben des Handlungskonzeptes	24
Straßennetz/Verkehrsmanagement/Stadtraum	24
Öffentlicher Personenverkehr	25
Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	25
Radverkehr	26
Mobilitätsmanagement und Innovationsansätze	26
Elbquerungen und Freihaltung von Flächen	27
9. Schritte zur Umsetzung	28



Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus gibt es für die Landeshauptstadt Dresden eine fundierte Strategie für eine abgestimmte, ausgewogene Entwicklung. Der VEP ist eng verzahnt mit den städtischen Leitplanungen wie dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept InSEK, den Umweltplanungen zu Luftreinhaltung und Lärminderung und zum Energie- und Klimaschutz. Der VEP ist zudem wichtige Grundlage für den neuen Dresdner Flächennutzungsplan.

Es ist gelungen, gemeinsam Entwicklungsschwerpunkte zu setzen und die Weichen für die Verkehrsentwicklung in der Landeshauptstadt Dresden für ein modernes und zukunftsfähiges Dresden zu stellen.

Nun steht die Umsetzung des VEP als ambitionierte Aufgabe von uns – vor der Stadtverwaltung selbst und ihren vielen Fachpartnern und auch den Bürgerinnen und Bürgern! Denn alle Bürgerinnen und Bürger unserer Stadt und die vielen Gäste und Besucher sind Nutzer des Stadtverkehrsystems. Und gemeinsam wollen wir, jeder auf seine Weise, dazu beitragen, es zu gestalten und Dresden zu einer attraktiven Stadt mit hoher Lebensqualität zu entwickeln.

*Stefan Szuggat
Amtsleiter Stadtplanungsamt der
Landeshauptstadt Dresden*



1. Warum jetzt ein neuer Verkehrsentwicklungsplan?

Verkehrsplanung hat in Dresden Tradition: Der neue Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus reiht sich ein in eine Serie bedeutsamer Vorgänger wie die Generalverkehrspläne von 1950, 1967 und 1977 und das „Leitbild für die künftige Verkehrspolitik im Ballungsraum Dresden“ von 1991. Das erste umfassende Verkehrskonzept nach der deutschen Wiedervereinigung 1994 und die Dresdner Mobilitätsstrategie von 2006 bauen auf den langjährigen Planungen auf.

Waren die Planungswerke bis in die 1990er Jahre vor allem dadurch geprägt, die Straßen-Infrastrukturen der wachsenden Motorisierung und steigenden Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr anzupassen, gibt die Mobilitätsstrategie von 2006 deutlich veränderte Leitbilder vor. Darin spiegelt sich der Wandel verkehrspolitischer Ziele: Damit die Bürgerinnen und Bürger am kommunalen Leben teilhaben können, muss auch ihre umfassende Mobilität gesichert sein. Zugleich sind die negativen Auswirkungen des Verkehrs wie Lärm, Luftschadstoffe und klimaschädliche Abgase zu verringern. Die Anliegen scheinen einander zu widersprechen. Um unter beiden Aspekten Mobilität und Verkehr zu entwickeln, geht es fortan darum, bestehende Infrastrukturen effektiver zu nutzen und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes, also den öffentlichen Personennahverkehr sowie den nichtmotorisierten Verkehr (Fußgänger/Radfahrer) stärker zu fördern.



Stadt im Wandel

Schon allein die vorhandenen Straßen und Brücken zu erhalten und das öffentliche Verkehrsnetz im Bestand zu sichern, stellt die Stadt Jahr für Jahr vor enorme finanzielle und planerische Herausforderungen. Daneben bestehen noch einige Defizite wie etwa Baumängel an Straßen und Brücken, Unfallschwerpunkte wie am Schillerplatz oder überlastete Verkehrsknoten, so etwa im Bereich Marienbrücke/Könneritzstraße. Die dynamische Entwicklung und das wirtschaftliche Gedeihen Dresdens wiederum sind ohne Stadtentwicklung und -umbau undenkbar. Dafür benötigt Dresden auch künftig neue Vorhaben im Straßen- und Schienennetz, unter denen beispielsweise hervorzuheben sind:

- das Stadtbahnprogramm 2020 der Dresdner Verkehrsbetriebe
- der Neubau der Bundesstraße B 6 in Cossebaude als ein Vorhaben des Bundes
- der Straßenausbau in Reick/Strehlen/Grüna zur besseren Verkehrsanbindung des Wissenschaftsstandortes Ost

Strategiepapier

Der Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus

- richtet anstehende Verkehrsvorhaben und -aktivitäten strategisch aus,
- setzt Kosten und Wirkungen ins Verhältnis,
- leitet daraus Schwerpunkte ab und benennt vordringliche Aufgaben.

Das Strategiepapier ist kein starres Planwerk. Stadtratsfraktionen und begleitende Gremien entwickelten die Vorhaben weitgehend im Konsens, wobei die Stadtverwaltung genügend Raum behält, eigene kommunalpolitische Schwerpunkte zu setzen. Erfolgskontrollen begleiten den Umsetzungsprozess fortlaufend. Damit vermag die Stadt rechtzeitig auf neue Rahmenbedingungen zu reagieren und behält zugleich die gesteckten verkehrspolitischen Ziele im Blick.

← Die Waldschlößchenbrücke: Neue Verbindung über die Elbe für alle Verkehrsmittel

2. Wie ist der VEP Dresden 2025plus entstanden?

Der Runde Tisch ist kein Harmonie-Modell. Im Gegenteil: Die Erarbeitung des VEP war hier zuweilen von kontroversen Debatten geprägt. Ungeachtet dessen ist die Arbeit des Runden Tisches dem Prinzip von Offenheit und Transparenz verpflichtet und dem Ziel, einen gemeinsam getragenen Konsens zu finden.

*Erhart Pfothenhauer
Planungsgruppe epUrban*



↑ Erhart Pfothenhauer (4. v.l.), Geschäftsführer Planungsgruppe epUrban, spricht als Moderator am Runden Tisch

In der Vergangenheit entstanden strategisch ausgerichtete Verkehrskonzepte meist als „Expertendokumente“. Bereits beim Verkehrspolitischen Leitbild 1991 und beim Verkehrskonzept 1994 kam eine sehr ausführliche kommunalpolitische Diskussion in Gang. Seit dem hat sich die Beteiligungskultur jedoch weiter gewandelt. Der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus setzt – parallel zu gegenwärtigen Bestrebungen in anderen großen Städten – neue Maßstäbe und Akzente, um Akteure und die Bürgerinnen und Bürger umfangreich in den Planungsprozess einzubeziehen. Folgende Gremien haben den Prozess begleitet:

- Lenkungskreis mit Vertretern der Stadtratsfraktionen, den Fachbürgermeisern, dem Projektleiter des Verkehrsentwicklungsplanes, dem Moderator des Runden Tisches und weiteren Gremien
- wissenschaftlicher Beirat mit Wissenschaftlern aus Verkehrs- und Stadtplanung (von der Technische Universität Dresden und anderen wissenschaftlichen Einrichtungen)
- „Runder Tisch“ mit verschiedenen Akteuren und Interessenvertretern (DVB AG, Verkehrsverbund Oberelbe, ADFC, ADAC und weitere)

- „Runder Tisch Umland“ mit Vertretern der Umlandgemeinden (Bannewitz, Heidenau, Freital, Wilsdruff, Radebeul, Moritzburg, Ottendorf-Okrilla, Radeberg, Wachau), der Landkreise und des Freistaates Sachsen
- Projektgruppe Stadtverwaltung mit Vertretern aus den beteiligten Ämtern



↑ Plakat „fischelant mobil“ zur Dresdner Debatte



↑ Neue Wege in der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus: die Infobox der Dresdner Debatte

Eine besondere Rolle spielten dabei die Mitglieder des Runden Tisches, als Ideen-geber, Interessenvertreter, Diskussionspartner und vor allem als Multiplikatoren der Bürgerinnen und Bürger, der Kommunalpolitik und der Fachöffentlichkeit.

Die Dresdner wurden mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten während des gesamten Entwicklungsprozesses einbezogen. Eine besondere Rolle spielte dabei die „Dresdner Debatte“. Vier Wochen lang konnten die Dresdnerinnen und Dresdner den vorliegenden Entwurf ausführlich

online (www.dresdner-debatte.de) diskutieren, aber auch im direkten Austausch mit den Fachkollegen aus der Verwaltung in der roten Infobox am Dr.-Külz-Ring begleiten. Aus der Öffentlichkeitsbeteiligung kamen etwa 1000 Hinweise, die in die Bearbeitung des VEP 2025plus einfließen. Zudem stellte die Stadt den Entwurf des VEP in allen Ortsämtern und Ortschaften vor und diskutierte diesen mit den Anwesenden.

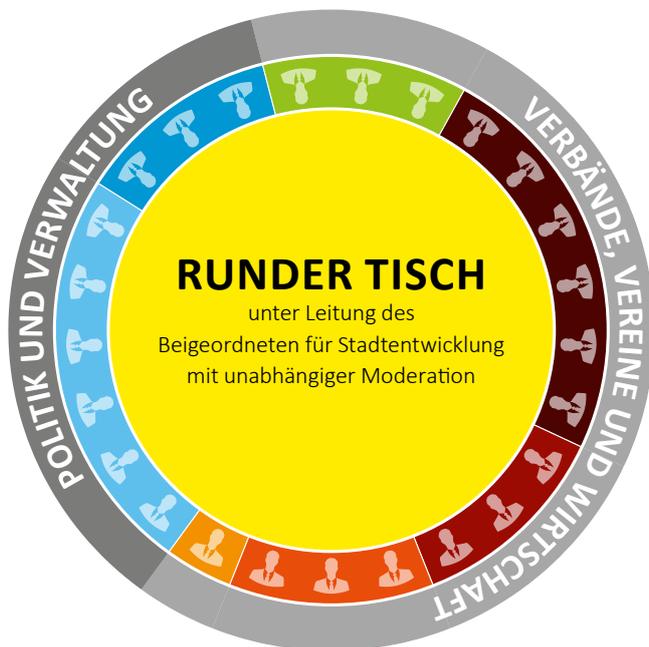


Integrierte Verkehrsplanung heißt „miteinander statt gegeneinander“!

Der VEP Dresden 2025plus ist ein Ergebnis von Kooperation und Kompromissfähigkeit: sowohl im Umgang der Behörden untereinander und mit der Politik als auch im Ausloten der Strategien und Maßnahmen mit Betroffenen und Interessensvertretern.

Damit haben wir die Weichen für eine nachhaltige (Verkehrs-)Zukunft in Dresden nachvollziehbar, effektiv und kostengünstig – künftig ohne endlosen politischen Streit – gestellt.

*Prof. Dr.-Ing. Gerd-Axel Ahrens
Technische Universität Dresden
Lehrstuhl Verkehrs- und Infrastrukturplanung (vip)*



■ Stadtratsfraktionen	6 Sitze
■ Projektgruppe VEP Stadtverwaltung	3 Sitze
■ Verkehrsträger	3 Sitze
■ Weitere gesellschaftliche Interessengruppen	6 Sitze
■ Wirtschaftsverbände	3 Sitze
■ Verkehrsverbände	3 Sitze
■ Wissenschaftlicher Beirat	1 Sitz

↑ Zusammensetzung des Runden Tisches

3. Rahmenbedingungen und Ziele der Verkehrsentwicklung in Dresden

Demografische, raumstrukturelle und regionale infrastrukturelle Entwicklungen geben Rahmenbedingungen für die Mobilität und den Verkehr in Dresden vor. Der Freistaat Sachsen und auch das Dresdner Umland sind durch einen Bevölkerungsrückgang geprägt. Das Durchschnittsalter steigt, der Anteil und die Anzahl der Kinder und der Erwachsenen im Erwerbstätigenalter gehen zurück, und die Anzahl der Seniorinnen und Senioren und hoch Betagten nimmt zu. Dieser Trend wird auch zukünftig anhalten.

Demgegenüber deutet sich in Dresden und in anderen großen Städten nach Jahren mit rückläufigen Bevölkerungszahlen ein Trend zur Umkehr an. Nach dem Tiefststand im Jahr 2000 mit etwa 478 000 Einwohnerinnen und Einwohnern konnte Dresden 2010 bereits 523 000 Einwohner verzeichnen. Für das Jahr 2025 rechnet die Stadt mit über 550 000 Einwohnern. Somit überlagern sich kommunale Wachstumsprozesse mit einer weitgehend stabilen Situation in den unmittelbaren Umlandgemeinden und stärkeren Bevölkerungsrückgängen in der Region. Das wird sich auf die zukünftige Verkehrsentwicklung in Dresden niederschlagen.

Der Verkehrsentwicklungsplanung sind die Rahmenbedingungen zunächst durch den Flächennutzungsplan und rechtskräftige Bebauungspläne sowie durch gesetzliche Anforderungen und übergeordnete Zielstellungen vorgegeben. Daraus resultieren verbindliche Konzepte der Landeshauptstadt, die sich insbesondere auf die Umweltverträglichkeit des Verkehrs beziehen. Dazu gehören vor allem:



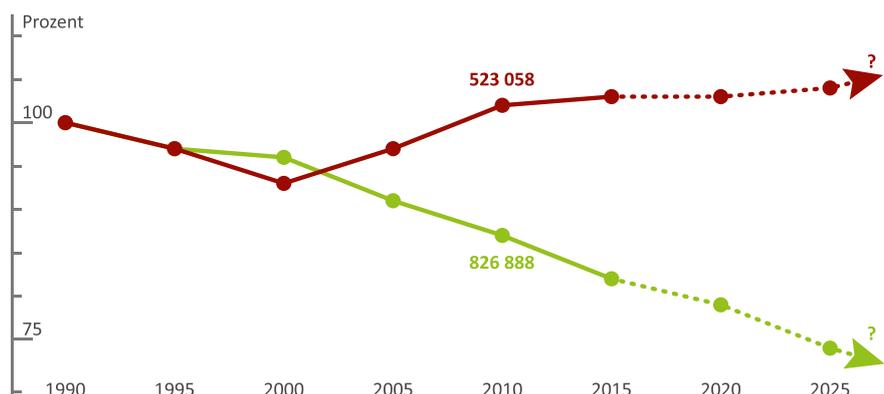
↑ Auch der Tourismus als wichtiger Wirtschaftsfaktor und Imageträger der Stadt Dresden ist bei der Verkehrsentwicklungsplanung zu beachten

- Gesetze zur Luftreinhaltung mit bindenden Grenzwerten für Feinstaub und CO₂
- der beabsichtigte Beitrag der Landeshauptstadt Dresden zum Klimaschutz
- auf der Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie für Dresden abgeleitete Zielwerte der Verkehrslärminderung

Hierfür wurden bereits eigene Planwerke entwickelt und beschlossen, insbesondere

- der Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Dresden (Mai 2011)
- das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt Dresden 2030 (November 2012) und
- der Masterplan Lärminderung (2008/Entwurf 2014)

→ Bevölkerungsentwicklung zwischen 1990 und 2025 in Dresden (rot) und in den angrenzenden Landkreisen (grün)





↑ Die Verkehrssysteme von Stadt und Region sind eng miteinander zu verknüpfen

Unter Berücksichtigung der Rahmenvorgaben und Analysen erarbeiteten und diskutierten die Beteiligten des Runden Tisches die Ziele für den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus. In den Ausschüssen des Stadtrates wurden sie modifiziert und schließlich vom Stadtrat Dresden im März 2011 beschlossen. Die vier Leitziele lauten:

Leitziel 1: Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bevölkerung und Wirtschaft

Leitziel 2: Sozial gerechte Mobilitätsteilnahme – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben

Leitziel 3: Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen

Leitziel 4: Verkehrsentwicklungsplanung als offener Planungs- und Entscheidungsprozess unter Einbeziehung von Verkehrswissenschaft, Verbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Gruppen, Beauftragten, interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie unterschiedlichen Fachdisziplinen

34 Unterziele konkretisieren diese Leitziele. Sie bilden die Grundlage dafür, passende Szenarien und Maßnahmen zu entwickeln.



→ Dem Umweltverbund aus Bahn und Bus, Fußgängern und Radfahrern kommt eine zentrale Rolle zu, die Ziele des Verkehrsentwicklungsplanes zu erreichen

4. Mobilität und Verkehr in Dresden – eine Standortbestimmung

In den letzten 20 Jahren wurden in Dresden enorme Anstrengungen zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur unternommen, die erheblichen Einfluss auf die heutigen Verkehrsabläufe im Stadtgebiet von Dresden haben. Beispielsweise sind hervorzuheben:

Infrastrukturen in Verantwortung Dritter

- Ausbau der A 4 im Stadtgebiet von Dresden einschließlich neuer Elbebrücke
- Neubau der A 17 Dresden – Prag inklusive der entsprechenden Autobahnzubringer
- Neubau der Elbebrücke Niederwartha mit leistungsfähigen Anbindungen nach Coswig/Radebeul und Niederwartha (Dresden)
- Neubau der S 177 von der Elbebrücke Pirna bis zur A 4
- Gesamtausbau der S-Bahn-Strecke (Schöna –) Pirna – Meißen
- Sanierung des Hauptbahnhofes Dresden und des Bahnhofes Neustadt sowie zahlreicher weiterer Bahnhöfe und Haltepunkte (einschließlich barrierefreier Gestaltung)
- Neubau des Terminals II am Flughafen Dresden einschließlich besserer Anbindung an das Straßennetz und die S-Bahn



↑ Instandhaltung und Sanierung der Dresdner Elbebrücken stellen eine dauerhafte Herausforderung dar (Sanierung Alberbrücke im Juli 2015)

Neue und sanierte Elbebrücken im Stadtgebiet

- Neubau Waldschlößchenbrücke mit Anbindung Stauffenbergallee
- Sanierung Marienbrücke mit Verkehrszug Köneritzstraße
- Sanierung Flügelwegbrücke mit Verkehrszug Washingtonstraße und niveaufreiem Knotenpunkt Hamburger Straße
- Sanierung Albertbrücke (derzeit in Bau)

Sanierung/Ausbau leistungsfähiger Verkehrszüge im Straßennetz

- Neubau Straßenzug Coventrystraße/Braschtunnel/Nordtangente Gorbitz/B 173
- Neubau des Tunnels im Zuge der Wiener Straße
- Ausbau Dohnaer Straße/Teplitzer Straße
- Ausbau der B 173 Bergstraße
- Ausbau Straßenzug Weißeritzstraße/Löbtauer Straße
- Ausbau Leipziger Straße und zahlreiche weitere



→ Über leistungsfähig ausgebaute Straßen erfolgt die Anbindung an die Autobahnen A 4 und A 17



↑ Modern ausgebaute Zentralhaltestelle (Postplatz)

Infrastrukturen Öffentlicher Personenverkehr

- Neubau der Straßenbahn von Plauen nach Coschütz (Linie 3 – Westending)
- Neubau einer Stadtbahnstrecke nach Pennrich (Linie 7)
- Neubau einer Straßenbahnstrecke zum Elbepark/Riegelplatz (Linie 9/13)
- Neubau der Straßenbahn zur Messe einschließlich Brücke über die Flutrinne (Linie 10)
- Sanierung innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen mit besonderer Berücksichtigung des ÖPNV (Bautzner Straße, Borsbergstraße/Schandauer Straße, Bodenbacher Straße ...)
- vollständiger Einsatz niederfluriger Fahrzeuge bei der DVB (Straßenbahn und Bus)
- Verknüpfungspunkte des ÖPNV gestalten und barrierefrei ausbauen (Postplatz, Straßburger Platz, Jahnstraße am Bahnhof Mitte ...) und barrierefreie Gestaltung zahlreicher weiterer Haltestellen

Anlagen für den Radverkehr

- abschnittweiser Neubau des Elberadwegs
- schrittweiser Ausbau der Radwege im Zuge des Straßenhauptnetzes
- Markierung von Radstreifen und Schutzstreifen im Straßenhauptnetz
- Einordnung von Abstellanlagen (Programm „1000 Radbügel für Dresden“)

Sonstiges

- Realisierung von Tiefgaragen/Parkhäusern im Innenstadtbereich (Neumarkt und Altmarkt, Karstadt, Altmarkt-Galerie, Centrum-Galerie, etc.)
- Aufbau eines dynamischen Parkleitsystems
- schrittweiser Ausbau der Verkehrsleitzentrale Dresden und des Leit- und Informationssystems
- Aufbau des Reisebus-Parkleitsystems
- Lkw-Führungskonzept und Lkw-Stadtplan



Im Alter ist es etwas Besonderes, am gesellschaftlichen Leben aktiv teilzunehmen. Das wird oft zum Hindernis. Auto oder Fahrrad selbst zu fahren, ist mir schon lange nicht mehr möglich. Deshalb bin ich als Rollstuhlfahrerin oft auf fremde Hilfe und behindertengerechte Lösungen angewiesen.

Gerlinde Kreysler

Seniorin und Rollstuhlfahrerin, 75



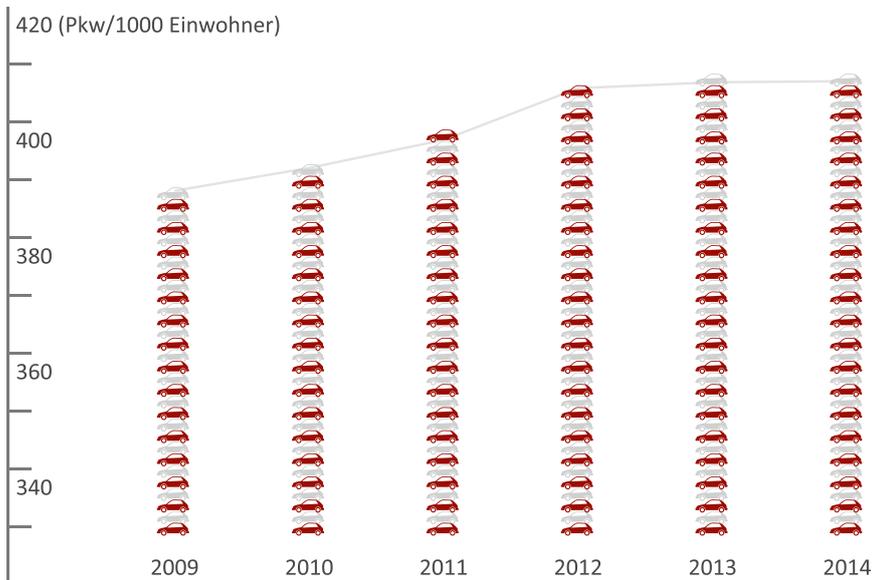
Senioren sind mit Bus und Bahn, per Rad, per Auto unterwegs, vor allem aber zu Fuß, stark zunehmend – entsprechend des wachsenden Anteils alter Menschen – mit Rollator, Rollstuhl und Gehhilfen. Und da es das Ziel ist, im Alter so lange wie möglich in der eigenen Wohnung zu bleiben, bedarf es überall sicherer und barrierefreier Gehwege.

Klaus Kummer

Mitglied des Seniorenbeirates der Landeshauptstadt Dresden



← Für Radfahrer und ÖPNV zunehmend bessere Bedingungen im Straßenhauptnetz (Pirnaischer Platz)



↑ Motorisierungsentwicklung in Dresden (private und dienstliche Pkw)

Verkehrsentwicklung

Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr der vergangenen Jahre lässt sich anhand einer ausgezeichneten Datenbasis beschreiben, über die Dresden verfügt. Eine der wichtigsten Quellen dafür ist die regelmäßige Mobilitätsbefragung „System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV)“ der Technische Universität (TU Dresden). Dresden nimmt bereits seit 1972 an der Erhebung teil, die sich alle fünf Jahre wiederholt. Über das ganze Stadtgebiet von Dresden verteilt, erfassen zudem insgesamt 42 Dauerzählstellen automatisch den Kraftfahrzeugverkehr. Daten zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ermitteln die Dresdner Verkehrsbetriebe mit systematischen Fahrgastzählungen. Aus diesen und weiteren Statistiken leiten sich unter anderem folgende Erkenntnisse ab:

Motorisierung

Machte sich durch die deutsche Wiedervereinigung zunächst auch in Dresden ein großer Nachholbedarf an privaten Personenkraftwagen bemerkbar, stagniert der Pkw-Bestand bereits seit Mitte der neunziger Jahre. In den Jahren seit 2008 ist wieder ein sehr geringer Anstieg zu verzeichnen, 2013 kamen in Dresden auf 1000 Einwohnerinnen und Einwohner knapp über 400 private und dienstliche Pkw. Bedingt durch den Bevölkerungszuwachs, sind derzeit jedoch insgesamt fast 20 000 Pkw mehr in Dresden zugelassen als noch 2008 (+ 10 Prozent).

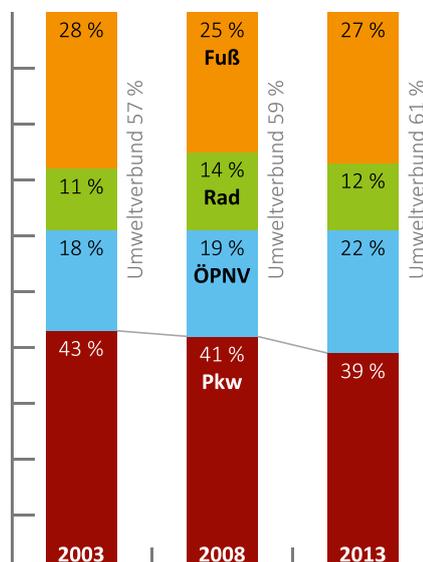
Verkehrsmittelwahl (Modal Split) der Einwohner Dresdens

Pkw

Die Nutzung des Pkw als Verkehrsmittel nahm seit der deutschen Wiedervereinigung bis nach dem Jahr 2000 deutlich zu und erreichte 2003 einen Anteil von 43 Prozent an allen Wegen (gerechnet wurde jeweils das Hauptverkehrsmittel eines Weges). Seit dem Jahr 2003 ist der Anteil der Pkw-Nutzung jedoch rückläufig (2008: 41 Prozent, 2013: 39 Prozent).

Demgegenüber stieg der Anteil des Umweltverbundes – also des Öffentlichen

↓ Verkehrsmittelnutzung im Vergleich 2003 bis 2013



Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie der Fuß- und Radwege – im gleichen Zeitraum entsprechend an.

Fahrrad

Was jedermann auch im Straßenbild bemerkt: Beim Radverkehr zeichnet sich bereits seit Beginn der neunziger Jahre eine deutliche Zunahme ab. Der leichte Rückgang von 2013 gegenüber 2008 ist weniger auf eine Abkehr vom Rad, als vielmehr auf die extremen Witterungsbedingungen (langer, schneereicher Winter und viele Regentage) zurückzuführen. Im Trend nutzen immer mehr Menschen das Fahrrad – bei allen Wetterlagen und auch für Transporte und längere Wegstrecken.



↑ Das Fahrrad im Alltagseinsatz: auch beim Fahrradkurier für größere Lasten

Zu Fuß

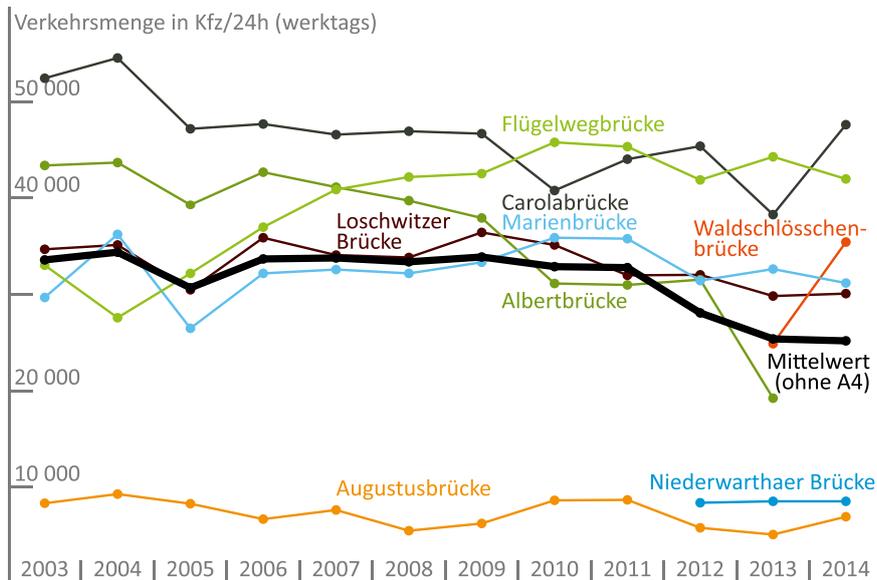
Nach einem deutlichen Rückgang zu Beginn der neunziger Jahre – einem deutschlandweit zu verzeichnenden Trend – stabilisiert sich auch der Anteil des Fußgängerverkehrs in den letzten Jahren wieder.



↑ Barrierefreiheit nutzt allen Verkehrsteilnehmern

Öffentlicher Nahverkehr

Der Anteil der ÖPNV-Nutzung hat sich nach deutlichen Rückgängen in den neunziger Jahren wieder stabilisiert und weist jetzt eine zunehmende Tendenz auf. Nach dem derzeitigen Bevölkerungszuwachs ist davon auszugehen, dass die Fahrgastzahlen insgesamt deutlich ansteigen werden.

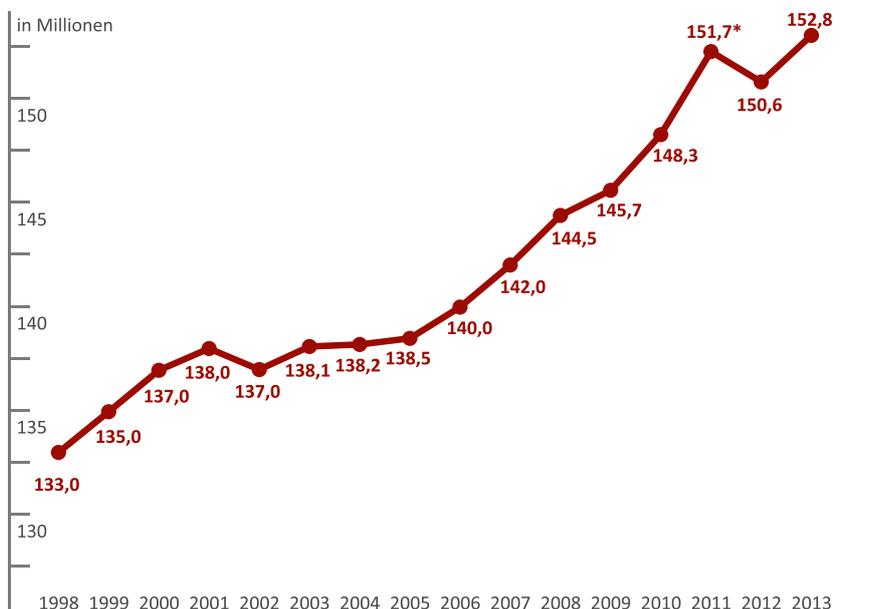


← Durchschnittliche Verkehrsmengen-Entwicklung auf den Dresdner Elbbrücken (Einzelbrücken sowie Durchschnitt aller Brücken, Albertbrücke im Jahr 2014 voll gesperrt)

Verkehrsmengen im Straßennetz

Dauerzählstellen im Straßennetz befinden sich in Dresden unter anderem auf Elbbrücken und wichtigen Hauptverkehrsstraßen. Deren Auswertung ergab, dass der Pkw-Verkehr aber insbesondere der Lkw-Verkehr innerhalb Dresdens nach starken Zunahmen in den 1990er Jahren mit der Freigabe der A 17 im Jahr 2005 deutlich abgenommen haben. Trotz dynamischer Stadtentwicklung mit wachsenden Einwohnerzahlen bleiben die Kfz-Verkehrsmengen im Dresdner Stadtgebiet seit 2008 auf konstantem Niveau.

↓ Jährliche Entwicklung der Fahrgastzahlen der DVB AG
* inklusive 1,9 Millionen Fahrgäste zum Deutschen Evangelischen Kirchentag



Fahrgastzahlen im öffentlichen Nahverkehr

In den letzten Jahren stiegen die Fahrgastzahlen in Straßenbahn, Bus, Fähren und Bergbahnen parallel zu den Einwohnerzahlen stetig an. Damit leistet der öffentliche Nahverkehr bereits heute einen unverzichtbaren Beitrag, dass das Gesamtverkehrssystem funktionsfähig bleibt.

Auch die S-Bahn hat in Dresden einen kontinuierlichen Zuwachs zu verzeichnen. Zwischen 1998 und 2010 konnte fast ein Drittel Fahrgäste hinzugewonnen werden.

Fazit zur Entwicklung der vergangenen Jahre

Im Zusammenhang mit der dynamischen Stadtentwicklung der vergangenen Jahre nahm der Verkehr in Dresden zu. Der Stadt ist es gelungen, diesen deutlichen Verkehrszuwachs vorwiegend im Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußwege) aufzufangen. Der Kfz-Verkehr ging trotz wachsender Einwohnerzahlen leicht zurück. Gründe dafür sind insbesondere:

- Wege haben sich durch Erhöhung der Einwohnerdichte verkürzt und die Versorgungsinfrastruktur für tägliche Erfordernisse verbessert
- stadtnahe Straßen-Infrastrukturen sind verbessert worden (hier ist vor allem der Neubau der Bundesautobahn A 17 und ihrer Zubringer nennen)
- weiterer Ausbau der S-Bahn im Ballungsraum Dresden mit Verbindung zu wichtigen Nachbarstädten und -gemeinden (insbesondere S 1 mit Anbindung Pirna, Heidenau, Radebeul, Coswig, Weinböhla, Meißen)
- das ÖPNV-System wurde stetig optimiert
- die Bedeutung des Radverkehrs hat erheblich zugenommen, was auch auf einen Image-Wandel zurückzuführen ist

Die Maßnahmen im Überblick (Auswahl, siehe Seiten 24 – 27)

Vor Inkrafttreten des VEP 2025plus beschlossene Maßnahmen

- 1 Neubau der noch fehlenden Abschnitte der Staatsstraße S 177n zwischen Pirna und der A 4
- 2 Neubau der Staatsstraße S 191n von Goppeln bis zur B 170
- 3 Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Industriegelände
- 4 Neubau Teilstück „Emerich-Ambros-Ufer“ stadteinwärts im Bereich Altcott
- 5 Ausbau der Hamburger Straße von der Weißeritzbrücke bis zur Warthaer Straße
- 6 Ausbau des Knotenpunkts Magdeburger Straße/Weißeritzstraße
- 7 Neubau der B 6n, Ortsumgehung Cossebaude
- 8 Sanierung und Verbreiterung der Albertbrücke
- 9 Realisierung Stadtbahnprogramm 2020 mit den drei Strecken Löbtau – Strehlen, Bühlau – Weißig und Johannstadt – Innenstadt – Plauen
- 10 Realisierung der Zentralhaltestelle Tharandter Straße
- 11 viergleisiger Ausbau der Schienenstrecke Dresden – Radebeul/Coswig und Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf der S-Bahn-Linie 1
- 12 neuer S-Bahn-Haltepunkt am Bischofsplatz in Dresden
- 13 abschnittweiser Ausbau des Rad- und Wanderweges an der Elbe

Straßennetz/Verkehrsmanagement/Stadtraum

- 18 verstärkte Verkehrsberuhigung in touristisch wichtigen Bereichen, Befreiung der Augustusbrücke vom Kfz-Verkehr und Umgestaltung des Neustädter Marktes
- 19 Sanierung/Ausbau der Stauffenbergallee von der Königsbrücker Straße bis zur Radeburger Straße
- 20 Anbindung des Wissenschaftsstandorts Dresden Ost mit Neubau Bahnbrücke und Verlängerung Tiergartenstraße
- 21 4-streifiger Ausbau der B 172 bis Autobahn-Anschlussstelle Heidenau und Neubau Querspange Sporbitz
- 22 Umgestaltung im Bereich des Blauen Wunders zur Verbesserung der Stadträume (und der Radwege)
- 23 zweistreifige Weiterführung der Fröbelstraße bis Freiburger Straße

Öffentlicher Personenverkehr

- 27 neue S-Bahn-Haltepunkte (Albertstadt, Königsbrücker Landstraße und Richard-Strauss-Platz)
- 28 neue Stadtbahntrasse Strehlen – Schillerplatz über Zwinglstraße/Pohlandplatz
- 29 Ersatz der Regionalbahn nach Ottendorf-Okrilla durch eine Stadtbahnverbindung
- 30 Systematisierung/Verdichtung der Bahnangebote auf der linkselbischen Bahnstrecke Richtung Coswig sowie in Richtung Bischofswerda (mit Ausbau am Klotzcher Berg),
- 31 Verbesserung des Regionalbus-Angebots in Richtung Bannewitz und Moritzburg
- 33 Errichtung eines Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Hauptbahnhof

Radverkehr/Sonstige

- 40 Errichtung von Radstationen am Hauptbahnhof und am Bahnhof Dresden-Neustadt
- 42 bessere Anbindung der Nachbargemeinden im Radwegenetz
- 43 Prüfung der Fährverbindung Ostragehege – Altpieschen





5. Defizite und Herausforderungen

Saubere Luft, weniger Lärm und reduzierte Treibhausgas-Emissionen – das sind große Ziele, die wir nur mit einer auf Ressourcenschonung ausgerichteten Mobilität erreichen können. Deshalb hat das Umweltamt von Anfang an beim VEP mitgewirkt.

Mit unseren Plänen zum Klimaschutz, zur Lärminderung und zur Luftreinhaltung unterstützen wir den VEP und dessen strategische Ausrichtung ganz maßgeblich.

*Dr. Christian Korndörfer
Leiter des Umweltamtes der Landeshauptstadt Dresden*

Trotz der erheblichen Investitionen und Anstrengungen verbleiben noch zahlreiche infrastrukturelle Defizite, die in den kommenden Jahren zu beseitigen sind. Weitere Herausforderungen ergeben sich aus den beschlossenen Zielen des VEP 2025plus zur nachhaltigen Entwicklung des Gesamtverkehrssystems. Besonders zu berücksichtigen sind dabei die teils verpflichtenden Vorgaben aus der Umweltgesetzgebung.

Beispielhaft seien nachfolgend einige der wichtigsten Defizite benannt (Stand 2015):

Bauliche Mängel an Straßen- und Brücken

- Königsbrücker Straße
- Loschwitzer Straße
- Abschnitte der Hamburger Straße
- Bischofsplatz und Bischofsweg
- Gerokstraße
- Staufenbergallee zwischen Königsbrücker Straße und Radeburger Straße
- Augustusbrücke
- Blaues Wunder (langfristige Tragfähigkeit)
- Nossener Brücke

Die betreffenden Straßen sind allesamt auch Lärmschwerpunkte.

Verkehrssicherheit/Unfallschwerpunkte

- Schillerplatz
- Postplatz
- Pirnaischer Platz
- Straßburger Platz
- Georgplatz

Überlastete Knotenpunkte mit deutlichem Rückstau im Kfz-Verkehr und erheblicher Fahrzeit-Verlängerung im ÖPNV

- Schillerplatz/Körnerplatz
- Fetscherplatz
- Albertplatz
- Marienbrücke/Straßenzug Könneritzstraße mit mehreren Knotenpunkten
- Dreyßigplatz

Darüber hinaus bestehen noch andere Defizite wie etwa:

- in Teilbereichen werden Grenzwerte der Luftqualität überschritten
- teilweise unzureichende Erschließung durch den öffentlichen Nahverkehr
- öffentliche Räume mit Gestaltungsmängeln
- Lücken im Radwegenetz
- noch vorhandener Nachholbedarf bei Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- teils schlechte Bedingungen für Fußgänger beim Überqueren von Hauptstraßen
- unzureichende Barrierefreiheit



→ Schlechter Fahrbahnzustand, Lärm und Luftschadstoffe sowie fehlende Radwege: eine Herausforderung für die Umgestaltung/Sanierung (Königsbrücker Straße)



↑ Straßen und Plätze sind Räume des öffentlichen Lebens: der Martin-Luther-Platz nach der Sanierung

Die Zielstellungen, die dem VEP 2025plus zugrunde liegen, beinhalten jedoch nicht nur die Beseitigung vorhandener Defizite aus heutiger Sicht. Vielmehr ergeben sich weitere Herausforderungen für die Entwicklung des Verkehrssystems, damit unter Beachtung aller maßgeblichen Aspekte auch zukünftig für eine dynamische und nachhaltige Stadtentwicklung gesorgt ist. Insbesondere sind zu beachten:

- die verkehrlichen Voraussetzungen für weitere wirtschaftliche Entwicklung
- der Ressourcenverbrauch und Umweltschutz (einschließlich Klimaschutz)
- die demografische Entwicklung
- die soziale Ausgewogenheit (die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am gesellschaftlichen Leben durch Mobilität sollte gesichert sein)
- die Stadtqualität (Qualität der öffentlichen Räume, Umweltqualität)

Diese Herausforderungen lassen sich nicht immer mit konkreten Maßnahmen untersetzen, zumal sich Rahmenbedingungen und Ziele verändern können. Deshalb setzt sich der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus aus konkreten Vorhaben (Handlungskonzept) und weiter in die Zukunft reichenden Strategien (Mobilitätsstrategie 2025plus) zusammen.



Im Ballungsraum Dresden überlagern sich stabile Umlandgemeinden und eine Region mit starkem Bevölkerungsrückgang mit einer dynamischen Entwicklung in Dresden selbst. Eine ausgewogene Verkehrsentwicklungsplanung kann unter diesen Randbedingungen dazu beitragen, Verkehrszunahmen im Kfz-Verkehr zu vermeiden, gleichzeitig aber die nötige Mobilität für die Bevölkerung und die Wirtschaft auf hohem Niveau zu gewährleisten. Dafür ist der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus eine sehr wichtige Grundlage. Entscheidend wird jedoch sein, in welchem Maße er schrittweise umgesetzt werden kann.

Dirk Ohm

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden

↓ Die Dresdner Güterstraßenbahn: innovative Ideen für die Citylogistik



6. Wie können die Ziele erreicht werden? Szenarien als Pfade in die Zukunft



← Im Szenario A stehen Neubaumaßnahmen im Straßennetz im Vordergrund

Mit **Szenario A 2025** wird die Fragestellung betrachtet: Was wäre, wenn bis zum Jahr 2025 alle Maßnahmen des Sowieso-Falls umgesetzt sind und zusätzlich vor allem das Straßennetz weiter ausgebaut, aber auch einiges für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Verkehrsberuhigung getan würde? Somit steht Szenario A unter der generellen Zielstellung „Gute Erreichbarkeit mit Fokus auf Maßnahmen zugunsten des Kfz-Verkehrs“ und umfasst folgende Maßnahmen

Über die Ziele der Verkehrsplanung sind sich alle, die am Planungsprozess beteiligt sind, zumeist rasch einig. Mit welchen Strategien und Herangehensweisen diese Ziele zu erreichen sind, darüber gehen die Auffassungen hingegen sehr oft auseinander. Zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus zogen die Verkehrsplaner deshalb die sogenannte Szenario-Technik heran. Mit dieser lässt sich ermitteln, wie sich verschiedene Herangehensweisen auswirken. Berücksichtigt wurden fünf verschiedene Szenarien.

Das **Szenario „Prognose-Nullfall 2025“** betrachtet, wie sich der Verkehr entwickelt, wenn alle im Bau befindlichen Projekte umgesetzt werden, aber keine weiteren Maßnahmen hinzukommen. In diesem Szenario sind folgende Vorhaben enthalten:

- Staatsstraße S 177n zwischen Pirna und der A 4 fertigstellen
- Neubau der Staatsstraße S 191n von Goppeln bis zur B 170
- viergleisiger Ausbau der Schienenstrecke Dresden – Radebeul/Coswig
- Neuer S-Bahn-Haltepunkt am Bischofsplatz in Dresden
- 15-Minuten-Takt auf der S-Bahnlinie 1 einführen

Das **Szenario „Sowieso-Fall 2025“** beinhaltet zusätzlich alle diejenigen Maßnahmen, deren Umsetzung durch die jeweiligen Straßenbauasträger bis 2025 (Bund, Land, Stadt Dresden) als realistisch erscheint (siehe Kapitel Handlungskonzept 2025plus, nachfolgend als „sowieso-Maßnahmen“ bezeichnet). Dazu gehören beispielsweise folgende Vorhaben:

- Umgestaltung/Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Industriegelände
- Ausbau der Hamburger Straße von Weißeritzstraße bis Warthaer Straße
- Neubau der B 6n Ortsumgehung Cossebaude
- Realisierung Stadtbahnprogramm 2020
- Neubau Zentralhaltestelle Tharandter Straße

Darüber hinaus wurden drei weitere Szenarien berechnet, die den Handlungs- und Entwicklungsspielraum im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung über die ohnehin wahrscheinliche Entwicklung hinaus verdeutlichen.

- Bau einer neuen Elbebrücke bei Niederpoyritz
- niveaufreier Ausbau des Knotenpunktes Stauffenbergallee/Königsbrücker Straße
- bessere Anbindung des Wissenschaftsstandortes Ost mit Bahnunterführung an der Liebstädter Straße
- neue S-Bahn-Haltepunkte an der Stauffenbergallee und an der Nossenbrücke
- weiterer schrittweiser Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes

↓ Das Szenario B sieht eine größere Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor





← Teilen statt besitzen: neue Angebote führen auch zu Verhaltensänderungen als Bestandteil des Szenarios C

Das **Szenario B 2025** steht unter einer generell anderen Zielstellung: „Gute Erreichbarkeit für alle durch Nahmobilität und Ressourcenschonung“. Dieses Szenario umfasst alle Sowieso-Maßnahmen und setzt darüber hinaus einen stärkeren Schwerpunkt auf die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad- und Fußwege). Hierzu einige Beispiele:

- Blaues Wunder im Bestand sanieren und auf weitere Elbbrücken für den Kfz-Verkehr bis 2030 verzichten
- Hauptverkehrsstraßennetz verstärkt sanieren
- auf den wichtigsten Stadtbahnlinien Angebote verdichten
- vier neue S-Bahn-Haltepunkte bauen
- Regionalbahn nach Ottendorf-Okrilla durch eine Stadtbahn ersetzen
- preisgünstige Mobilitätsoptionen im ÖPNV (Sozialticket und andere)
- in das Fuß- und Radwegenetz umfassend investieren

Szenario C 2025 beinhaltet die gleichen Vorhaben wie das Szenario B. Während die Szenarien A und B jedoch von einem Verkehrsverhalten ausgehen, wie es auch heute zu verzeichnen ist, unterstellt Szenario C einen Verhaltenswandel, der insbesondere aus höheren Mobilitätskosten, einem verstärkten Umweltbewusstsein und veränderten Lebensgewohnheiten resultiert. Ein solcher Verhaltenswandel, wie er heute unter der jungen Generation ansatzweise zu beobachten ist, wird in diesem Szenario durch konkrete Maßnahmen der Stadt begünstigt, aber nicht direkt beeinflusst.

Welche Erkenntnisse leiten sich aus den Berechnungen der Szenarien ab?

- In der Prognose ist mit einem deutlichen Zuwachs an zurückgelegten Wegen im Stadtgebiet zu rechnen. Dazu tragen nicht nur die höheren Bevölkerungszahlen, sondern auch die zusätzlichen Mobilitätsangebote wie Carsharing bei.
- Die derzeit im Bau befindlichen Projekte (Szenario „Prognose-Nullfall“) und auch die bislang beschlossenen Vorhaben (Szenario „Sowieso“) weisen offenbar eine ausgewogene Mischung zwischen den Maßnahmen im Straßennetz und für den Umweltverbund auf. Trotz steigender Bevölkerungszahlen in Dresden sinken die Verkehrsleistungen im Straßennetz.
- Zu einseitig auf das Straßennetz ausgerichtete Investitionen führen zu steigender Nachfrage im Kfz-Verkehr über das heutige Niveau hinaus und damit tendenziell wiederum zu problematischeren Verkehrszuständen und -abläufen (Szenario A).
- Investitionen in den Umweltverbund und mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen erhöhen den Anteil des Umweltverbundes, sie verbessern auch die Rahmenbedingungen für den Kfz-Verkehr und tragen zur Reduzierung der Umweltbelastungen durch den Verkehr bei (Szenario B).
- Überlagern sich nachhaltige Investitionen und mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen mit einem Verhaltenswandel, können auch die ambitionierteren, auf den Verkehr bezogenen Ziele aus dem Klimaschutzkonzept der Stadt Dresden erreicht werden.

Ergänzt durch ausgewählte Vorhaben aus dem Szenario A, wurde schließlich nach umfassender Diskussion Szenario B als Grundlage für die weitere Ausformung des Verkehrsentwicklungsplanes bestimmt.



Dieser Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt ist in kollegialer Zusammenarbeit auch mit der Stadt Heidenau erarbeitet worden und berücksichtigt gemeinsame regionale Interessen zum Beispiel beim Wirtschaftsverkehr, bei Radwegen und beim ÖPNV. Ich wünsche der Umsetzung dieses Planes viel Erfolg.

Jürgen Opitz
Bürgermeister der Stadt Heidenau



Straßen und Schienenwege, ja im Prinzip sogar die Elbe, sind als Verkehrswege in der Region auf Dresden ausgerichtet. Eine Verkehrsentwicklungsplanung ohne das Umland ist daher nicht denkbar. Dieser Herausforderung hat sich die Landeshauptstadt bei der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans vorbildlich gestellt.

Peter Seifert
Regionaler Planungsverband
Oberes Elbtal/Ostertagebirge

7. Bausteine und Inhalte der Mobilitätsstrategie Dresden 2025plus



Das Besondere des Dresdner VEP 2025 plus liegt aus meiner Sicht in der Art und Weise, wie er erarbeitet wurde. Von Beginn an orientierte der Planungsprozess auf ein sehr hohes Maß an Transparenz und Öffentlichkeit, die er letztlich auch in einer bisher nicht dagewesenen Breite erreichte. So konnte auch auf den großen Ideen- und Erfahrungsreichtum der Dresdnerinnen und Dresdner zurückgegriffen werden, der über die Dresdner Debatte Eingang in den VEP gefunden hat.

*Dr. Matthias Mohaupt
Projektleiter Verkehrsentwicklungsplan*

Bereits im Jahr 2006 haben städtische Verkehrsplaner eine Mobilitätsstrategie für die Stadt Dresden mit vier maßgeblichen Bausteinen erarbeitet, die dem Ansatz „Vermeiden – Verlagern – Verbessern“ folgt.

Durch eine optimale Verknüpfung von Stadt- und Verkehrsplanung soll (Kfz-)Verkehr so weit wie möglich vermieden werden. Am effektivsten lässt sich das durch eine Stadtentwicklung erreichen, die den Schwerpunkt auf gemischte Nutzungsstrukturen und daraus resultierende kurze Wege legt. Nicht vermeidbarer Verkehr ist mit jeweils geeigneten Verkehrsmitteln – möglichst dem Umweltverbund (ÖPNV, mit dem Rad oder zu Fuß) – zu bewältigen. Dafür sind die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen in ihrer Substanz zu erhalten und maßvoll auszubauen, sofern dies eine gezielte Verbesserung bewirkt. Das Verkehrsmanagement dient dabei dazu, die Infrastrukturen optimal zu nutzen und Umweltbelastungen durch den Verkehr auf ein Minimum zu reduzieren. Das Mobilitätsmanagement soll den Bürgerinnen und Bürgern schließlich aufzeigen, mit welchen Verkehrsmitteln sie selbst ihre täglichen Wege am besten bewältigen und dabei die Umwelt minimal belasten.

**Stadtentwicklung
und Verkehr**

**Verkehrs-
infrastruktur**

**Verkehrs-
management**

**Mobilitäts-
management**

Diese Aspekte greift auch die Mobilitätsstrategie 2025plus auf und führt diese weiter. Schwerpunkte sind dabei insbesondere:

- Stadtentwicklung, Bauleitplanung und Verkehrsplanung noch besser verzahnen und günstig erreichbare Standorte verstärkt entwickeln
- nichtmotorisierten Verkehr und öffentlichen Nahverkehr besonders fördern, um die Ziele von Energieeffizienz, Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lärminderung zu erreichen
- demografische Trends ausreichend berücksichtigen und Mobilität und Sicherheit im Verkehr gewährleisten, um möglichst alle Bürgerinnen und Bürger am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu lassen
- Standortvorteil „Stadtqualität“ stärker berücksichtigen und dementsprechende Verkehrsinfrastrukturen entwickeln
- Verkehrsinfrastrukturen sensibel und hochwertig gestalten und dabei die Interessen aller Verkehrsteilnehmer einbeziehen
- neue und alternative Mobilitätsstile fördern und vernetzen (Stichworte: Multimodalität, Carsharing, Elektromobilität...)
- finanzielle Nachhaltigkeit bei der Entwicklung des Verkehrssystems vor allem durch vorrangige Bestandssicherung
- „Dresdner Planungskultur“ verbessern, indem Akteure und Öffentlichkeit konsensorientiert in die nachfolgenden Planungsprozesse einbezogen werden (der Bearbeitungsprozess des VEP hat hierfür bereits maßgebliche Impulse gesetzt)

← Abb.: Bausteine der Dresdner Mobilitätsstrategie



↑ Aktuelle Hinweise zur Verkehrslage durch das Elbebrückeninformationssystem (EBIS)

Darüber hinaus benennt die Mobilitätsstrategie 2025plus eine Reihe von Konzepten, die ergänzend zum Verkehrsentwicklungsplan zu erarbeiten oder zu aktualisieren sind. Zum VEP 2025plus gehören:

Untersetzende Konzepte zu einzelnen Verkehrsarten

Beispiele: gesamtstädtisches Radverkehrskonzept, Netzkonzept Fußverkehr, Konzept zur Beschleunigung und Kapazitätserhöhung des ÖPNV

Die Einarbeitung von Erkenntnissen aus dem VEP in bereits vorliegende städtebauliche, verkehrs- und umweltbezogene Konzepte

Beispiele: Aktualisierung des Lkw-Führungskonzepts, Luftreinhalteplan, städtebauliche Rahmenpläne und Entwicklungskonzepte für verschiedene Standorte

Verkehrsbezogene Betrachtungen zu Entwicklungsschwerpunkten beziehungsweise Bereichen mit besonderen Herausforderungen

Beispiele: vertiefende Untersuchungen zu einer möglichen Weiterführung der Fröbelstraße bis zur Bayrischen Straße, zur besseren Anbindung des aufstrebenden Wissenschaftsstandortes Dresden Ost und der Umgestaltung der Großen Meißner Straße am Neustädter Markt

Die Mobilitätsstrategie 2025plus beschreibt, wie das Dresdner Verkehrssystem langfristig zu sichern und weiter zu entwickeln ist – über das Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus hinaus.

↓ Grüne Gleistrassen: Verbesserung des Stadtbildes und -klimas (Trasse Linie 13 in Prohlis)



8. Die wichtigsten Vorhaben des Handlungskonzeptes

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus enthält eine große Anzahl von Vorhaben zum Ausbau der Infrastrukturen und Angebote für alle Verkehrsmittel, von denen einige folgend beispielhaft aufgeführt sind. Die vollständige Auflistung finden Sie unter den **angegebenen Nummern** in der Anlage 6.2 zum VEP 2025plus unter www.dresden.de/vep.

Einige Projekte, die bereits vor der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes beschlossen wurden, sind maßgebliche Grundlage für den VEP 2025plus („Sowieso-Maßnahmen“). Teilweise handelt es sich um Vorhaben Dritter (Freistaat Sachsen, Bund, Verkehrsverbund Oberelbe).

- 1** Neubau der noch fehlenden Abschnitte der Staatsstraße S 177n zwischen Pirna und der A 4 (**M 3**)
- 2** Neubau der Staatsstraße S 191n von Goppeln bis zur B 170 (**M 4**)
- 3** Sanierung und Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Industriegelände (**M 24**)
- 4** Neubau Teilstück „Emerich-Ambros-Ufer“ stadteinwärts im Bereich Altcotta (**M 10**)
- 5** Ausbau der Hamburger Straße von der Weißeritzbrücke bis zur Warthaer Straße (**M 16**)
- 6** Ausbau des Knotenpunkts Magdeburger Straße/Weißeritzstraße (**M 23**)
- 7** Neubau der B 6n, Ortsumgehung Cossebaude (**M 13**)

XX XX XX XX

↑ Die farbig markierten Vorhaben finden Sie auch in der Karte auf den Seiten 16/17 markiert.

XX

↑ Die grau markierten Vorhaben sind in der Karte auf den Seiten 16/17 nicht markiert.

M 13

↑ Vorhabenummerierung gemäß Anlage 6.2 zum VEP 2025plus (www.dresden.de/vep)

- 8** Sanierung und Verbreiterung der Albertbrücke (**M 15**)
- 9** Realisierung Stadtbahnprogramm 2020 mit den Strecken Löbtau–Strehlen, Bühlau–Weißig und Johannstadt–Innenstadt–Plauen (**M 18–20**)
- 10** Realisierung der Zentralhaltestelle Tharandter Straße (**M 21**)
- 11** viergleisiger Ausbau der Schienens Strecke Dresden–Radebeul/Coswig und Einführung eines 15-Minuten-Taktes auf der S-Bahn-Linie 1 (**M 2**)
- 12** neuer S-Bahn-Haltepunkt am Bischofsplatz in Dresden (**M 14**)
- 13** abschnittweiser Ausbau des Rad- und Wanderweges an der Elbe (**M 22**)
- 14** Ausbau des Verkehrsmanagement-Systems VAMOS Stufe II (**M 17**)

Hinzu kommt ein Bündel von Vorhaben, um die Verkehrssicherheit in Dresden weiter zu verbessern.

102 Vorhaben ergänzen die bereits gesetzten Maßnahmen des VEP 2025plus, unterteilt in Prioritätsstufen A bis C. Diese beinhalten infrastrukturelle, angebotsseitige (ÖPNV), gestaltende und mobilitätsbeeinflussende Maßnahmen und Vorgaben für die Verwaltungstätigkeit.

Straßennetz/Verkehrsmanagement/ Stadtraum

- 15** Straßenverkehr im leistungsfähigen Hauptnetz kanalisieren (**M 63**)
- 16** zukünftig auch Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Verkehrsraum einordnen (**M 64**)
- 17** bedarfsgerechter Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale (**M 67**)
- 18** verstärkte Verkehrsberuhigung in touristisch wichtigen Bereichen, Kfz-freie Augustusbrücke und Umgestaltung des Neustädter Marktes (**M 83**)
- 19** Sanierung/Ausbau der Stauffenbergallee von der Königsbrücker Straße bis zur Radeburger Straße (**M 104**)
- 20** Wissenschaftsstandort Dresden Ost mit Neubau Bahnbrücke anbinden und Tiergartenstraße bis Oskar-Röder-Straße verlängern (**M 105**)
- 21** Flächen für 4-streifigen Ausbau der B 172 bis Autobahn-Anschlussstelle Heidenau vorhalten und Neubau Querspange Sporbitz (**M 135**)
- 22** Umgestaltung im Bereich des Blauen Wunders, um den öffentlichen Raum aufzuwerten (**M 84**)
- 23** Fröbelstraße bis Freiburger Straße und Rosenstraße zweispurig weiterführen (**M 130**)

↓ Ein leistungsfähiges Straßennetz: wichtige Voraussetzung für die Entwicklung der örtlichen Wirtschaft





↑ In der Dresdner Verkehrsleitzentrale wird der Verkehr überwacht und gesteuert

Öffentlicher Personenverkehr

- 24 Angebotsverdichtung im Straßenbahnnetz entsprechend den Erfordernissen der Bevölkerungsentwicklung und den Umweltzielen (M 41)
- 25 preisgünstige Mobilitätsoptionen im ÖPNV wie Sozialticket und touristische Angebote (M 119)
- 26 Barrierefreiheit verbessern an Haltestellen und Fahrzeugen, Ziel 100 Prozent bis 2022 (M 78)
- 27 neue S-Bahn-Haltestellen Albertstadt, Königsbrücker Landstraße und Richard-Strauss-Platz (M 45/46)
- 28 neue Stadtbahntrasse Strehlen–Schillerplatz über Zwinglistraße (M 99)
- 29 Ersatz der Regionalbahn nach Ottendorf-Okrilla durch eine Stadtbahnverbindung (M 81)
- 30 Systematisierung/Verdichtung der Bahnangebote auf der linkselbischen Bahnstrecke Richtung Coswig sowie in Richtung Bischofswerda (M 42/M 100)
- 31 verbessern des Regionalbus-Angebots in Richtung Bannewitz und Moritzburg (M 80)
- 32 ÖPNV beschleunigen durch Verkehrssteuerung an Knotenpunkten (M 101)
- 33 Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Hauptbahnhof errichten (M 109)

Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr

- Infrastrukturelle Vorhaben im Fußgängerverkehr sind meist sehr kleinteilig. Der VEP 2025plus kann sie nicht differenziert berücksichtigen, nimmt aber zentrale Weichenstellungen vor. Im Vordergrund stehen dabei folgende Ansatzpunkte und Maßnahmen:
- 34 stärkere gleichberechtigte Integration des Fußgängerverkehrs bei Vorhaben im öffentlichen Raum (M 29)
- 35 gesamtstädtisches Fußgänger-Netzkonzept erarbeiten (M 31)
- 36 vertiefende Verkehrskonzepte für einzelne Stadtgebiete mit besonderer Berücksichtigung des Fußgängerverkehrs und der Barrierefreiheit erarbeiten (M 31)
- 37 Bessere Überquerungsmöglichkeiten für Fußgänger (Mittelseln, Fußgängerüberwege) und kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (M 32/M 33)
- 38 Gehwegprogramm unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkung weiterführen (M 34)

Zu den einzelnen Punkten werden ergänzende Programme und Vorhaben entwickelt, um konkrete Bau- und organisatorische Maßnahmen festzulegen.



Leistungsfähige Stadtbahnen, begrünte Gleistrassen, Busse mit Hybrid- oder Elektroantrieb, ein verzweigtes Liniennetz – das macht den öffentlichen Nahverkehr in Dresden umweltfreundlich, attraktiv und die Stadt lebenswert. Deshalb soll das Stadtbahnnetz ausgebaut und unser Angebot erweitert werden. Der Verkehrsentwicklungsplan liefert dafür wichtige Grundlagen.

*Reiner Zieschank
Vorstand Finanzen und Technik
Dresdner Verkehrsbetriebe AG*



Entscheidend für die Umsetzung der Maßnahmen im VEP 2025plus sind die finanziellen Rahmenbedingungen. Praktisch gesehen muss die Stadt Dresden Prioritäten festlegen und den Mut für politische Strategien haben. Grundvoraussetzung für den wirtschaftlichen Aufschwung sind leistungsfähige und sichere Verkehrswege und ein Mobilitätsangebot für alle Belange und Nutzer.

*Ursula Strobach
Referatsleiterin Verkehr der IHK Dresden*

↓ Neue Stadtbahnstrecken sichern die dynamische Stadtentwicklung





↑ Alternative Antriebsarten: Hybrid- und Elektroantriebe tragen zur Reduzierung von Umweltbelastungen durch den Verkehr bei



↑ Alternativen in der Verkehrsmittelwahl: Mobilitätspunkte verknüpfen die verschiedenen Angebote

Radverkehr

Auch für den Radverkehr sind im Verkehrsentwicklungsplan zunächst rein grundlegende Ziele verankert (Auswahl):

- 39 ganzjährige Nutzbarkeit der Radwege verbessern (M 48)
- 40 Radstationen (Hauptbahnhof, Bahnhof Dresden-Neustadt) und weitere Abstellanlagen im gesamten Stadtgebiet errichten, um die Abstellmöglichkeiten durchgreifend zu verbessern (M 49/M 53)
- 41 Radschnellwege als Bestandteil des Radverkehrskonzeptes entwickeln (M 51)
- 42 touristische Angebote verbessern, unter anderem durch Komplettierung des rechtselbischen Rad- und Wanderweges im Bereich Loschwitz/Pillnitz und Übigau, Schaffung eines Angebotes Junge Heide–Kaditz–Elbe, Anbindungen zu den Nachbargemeinden verbessern (M 58/102)
- 43 Fährverbindung Ostragehege–Altpieschen mit besonderem Nutzen für den (Fußgänger- und) Radverkehr prüfen (M 110)

Konkrete Vorhaben beschreibt das Radverkehrskonzept für die Landeshauptstadt Dresden, das den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus ergänzt (zum Redaktionsschluss noch in Arbeit).

Mobilitätsmanagement und Innovationsansätze

Während Vorhaben zur Erweiterung der Infrastruktur zukünftig an Bedeutung verlieren, nimmt diese bei mobilitätsbeeinflussenden Maßnahmen zu. Insbesondere geht es dabei darum, für die täglich anfallenden Wege jeweils das optimale (und möglichst umweltfreundlichste) Verkehrsmittel zu nutzen. Hier wird an vielen Stellen Neuland betreten, sind Ideen gefordert, Mut zu Innovation und durchaus auch zum Experiment. „Innovation“ hat die Aufgabe, aktuelle Entwicklungen fortwährend zu beobachten und daraus neue Ansätze zu kreieren. Die TU Dresden und das Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme bieten dafür ein ausgezeichnetes wissenschaftliches Umfeld.

Im Mobilitätsmanagement sollen insbesondere folgende Ansätze ausgebaut werden:

- 44 Mobilitätsteam der Stadt Dresden stärken (M 36)
- 45 neue Mobilitätsangebote über ein betriebliches Mobilitätsmanagement fördern (M 36)
- 46 ein Mobilitätsmanagement für wichtige Gewerbestandorte mit vielen kleinen und mittleren Firmen etablieren (M 36)
- 47 Job- und Semestertickets fortsetzen und ausweiten (M 37)
- 48 intermodale Mobilitätspunkte mit Vernetzung von Carsharing, Radverleih und Elektromobilität als Alternative und Ergänzung zur Nutzung von Privat-Pkw aufbauen (M 141)

Innovationen sollen am Standort der Verkehrswissenschaften Dresden auf allen Handlungsfeldern der Entwicklung von Mobilität und Verkehr verfolgt werden. Aus heutiger Sicht geht es insbesondere um solche Ansätze, die

- 49 bessere Informationen für Angebote bereitstellen, die verschiedene Verkehrsmittel miteinander verbinden (M 140)
- 50 elektrisch betriebene Fahrzeuge etablieren, zum Beispiel in der City-Logistik und bei Fahrrad-Lieferdiensten, Verwaltung als Vorreiter für die Nutzung von elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch schrittweise Umstellung der Fahrzeugparks, beim ÖPNV auch im Busverkehr (M 144/146)

Darüber hinaus sind innovative Ideen gefragt, welche den Rad- und Fußgängerverkehr fördern (platzsparende Abstellanlagen für den Radverkehr mit hoher Kapazität, Fußgänger im Straßennetz besser sichern und Ähnliches).



→ Auch Fahrräder brauchen Platz: Radabstellanlage am Bahnhof Neustadt



← Touristisches Highlight, Freizeiterleben, Alltagsradeln: Funktionsbündelung am Elberadweg (Neustädter Elberadweg)



Ich pendle jeden Tag etwa 30 Kilometer zwischen meinem Wohnort und meinem Arbeitsplatz in Dresden und nutze dafür den ÖPNV. Für die Zukunft hoffe ich, dass auch für das Dresdner Umland und den ländlichen Raum ein attraktives ÖPNV-Angebot vorgehalten und der ÖPNV weiter beschleunigt beziehungsweise bevorrechtigt wird. Denn gerade als Pendler möchte man seine wertvolle Freizeit nicht stundenlang in Bussen und Bahnen verbringen.

*Andrea Sandig
ÖPNV-Pendlerin*



Bei jedem Wetter gut und sicher ans Ziel: Ein gutes Straßenbahn- und Bussystem ist für den Alltag und eine aktive Freizeitgestaltung enorm wichtig. Das Radfahren als Alternative: Sichere und klar geführte Radwege werden viele nutzen, um ihre Ziele schnell und unabhängig zu erreichen.

Eric und Paul Thielemann (beide 17)

Elbquerungen und Freihaltungen von Flächen

Für Dresden als Stadt an der Elbe haben Brücken eine besondere Bedeutung. Mit den neu entstandenen Querungen am Waldschlößchenareal in Dresden, in Pirna und in Niederwartha lässt es sich im Siedlungsraum des Oberen Elbtals heute deutlich leichter auf das andere Elbufer wechseln. Dazu soll im Weiteren auch die Sanierung der bestehenden Brücken beitragen. Die größten Herausforderungen bestehen kurzfristig in der Sanierung der Augustusbrücke sowie mittelfristig der Loschwitzer Brücke (Blaues Wunder). Auch wenn das Blaue Wunder mit Schillerplatz und Körnerplatz weiterhin an der Grenze der Leitungsfähigkeit steht, ist zumindest gemäß den Szenarien-Berechnungen bis zum Jahr 2025 ein zwingender Bedarf für

weitere Elbquerungen in Form von Brücken oder Tunneln nicht gegeben. Die konkreten Bedingungen der (Stadt-) Landschaft und des Naturraumes machen hier einen entlastenden Neubau im direkten Umfeld in den nächsten 15 bis 20 Jahren unwahrscheinlich. Deshalb gewinnen Vorhaben zur Entlastung des Blauen Wunders ein höheres Gewicht (zum Beispiel eine verbesserte ÖPNV-Anbindung in Richtung Bühlau–Weißig).

Für denkbare Entwicklungen im Stadtgebiet sind Flächen freizuhalten. Dabei wäre insbesondere an eine ergänzende Brücke westlich der Marienbrücke zu denken („3. Marienbrücke“ oder eine Brücke in Verlängerung Erfurter Straße).

9. Schritte zur Umsetzung

Ein Plan taugt nur dann etwas, wenn er etwas bewirkt. Es wird in den nächsten Jahren darauf ankommen, die richtigen Schritte einzuleiten – im gesetzten finanziellen Rahmen. Dass der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus unterschiedliche Möglichkeiten vorsieht und Vorhaben nach Prioritäten einstuft, gibt der Stadt ein effektives Instrumentarium in die Hand.

Aufgabe von Kommunalpolitik und Verwaltung wird es sein, schrittweise die Vorhaben vorzubereiten, die zur Umsetzung des VEP 2025plus erforderlich und am geeignetsten sind. Neben den Zielstellungen aus dem Planwerk behält die Stadt auch die aktuellen Entwicklungen im Blick. Dabei wird auch zu hinterfragen sein, inwieweit die Rahmenbedingungen noch zutreffen, die dem VEP 2025plus zugrunde lagen, und ob die Ziele mit den umgesetzten Maßnahmen erreichbar sind.

Mit dem schrittweisen Umsetzen des VEP 2025plus müssen die tatsächlichen Wirkungen festgestellt werden, damit die Stadt bei Bedarf nachsteuern kann (Stichwort: Monitoring/Evaluierung).

Eine qualifizierte Grundlage dafür bilden:

- wiederholte Verkehrszählungen im Kraftfahrzeugverkehr und Radverkehr und der Fahrgastströme im ÖPNV
- periodische Mobilitätsbefragung „Mobilität in Städten – SrV“
- Reisezeitmessungen des Kraftfahrzeugverkehrs im Straßennetz
- Behinderungsanalysen für Straßenbahn und Bus
- sowie zahlreiche weitere systematisch zu erfassende Kenndaten und Indikatoren

Nachsteuern kann heißen, veränderte Prioritäten bei der Realisierung von Vorhaben zu setzen, die der VEP 2025plus enthält, oder gar den Verkehrsentwicklungsplan fortzuschreiben. Auch in Zukunft wird die Verkehrsentwicklungsplanung wichtige Ansatzpunkte liefern, Mobilität und Verkehr für alle Bürgerinnen und Bürger nachhaltig zu sichern, für die Entwicklung der lokalen und regionalen Wirtschaft noch günstigere Rahmenbedingungen zu schaffen, Umwelt-

belastungen durch den Verkehr zu mindern beziehungsweise zu vermeiden und nicht zuletzt die Wohn- und Lebensqualität in Dresden weiter zu verbessern.

Über die erreichten Fortschritte bei der Umsetzung des VEP 2025plus und die erzielten Wirkungen wird die Stadtverwaltung Stadtrat und Öffentlichkeit ausführlich informieren.



→ Mit dem Ausbau der S-Bahn-Strecke S 1 verbessern sich die Bedingungen insbesondere für die zahlreichen Berufspendler aus dem und in das Umland



Jeder, der in unserer Stadt mobil ist, ist Verkehrsteilnehmer. Es ist deshalb notwendig, die Komplexität einer verkehrlichen Entwicklung transparent, zusammenhängend und umfassend darzustellen, um daraus Tendenzen aufzuzeigen.

Genau das ist Inhalt des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus. Nebst unterschiedlichsten strategischen Zielen sind auch konkrete Ziele aufgeführt, die wichtig für die Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur sind, wie beispielsweise die Sanierung von Brückenbauwerken oder Straßen, insbesondere der Gehbahnen und Radverkehrsanlagen. Wichtig ist auch, die weitere Entwicklung von Verkehrsinformations- und Verkehrsleitsystemen sowie die Auslastung des bestehenden Verkehrsraumes für alle optimal zu gestalten, was auch Auswirkungen auf die Minderung von Verkehrslärm und Luftschadstoffen haben wird.

Weitere komplexe Bauvorhaben im Rahmen der Projekte Stadtbahn 2020 liegen vor uns. Wir werden uns zukünftig stärker

auf den Radverkehr und die Gestaltung barrierefreier Verkehrsanlagen konzentrieren. Als Heimatstadt einer Technischen Universität wollen wir den kurzen Weg zu Wissenschaft und Innovationen weiter nutzen.

Für die Erhaltung der vorhandenen Infrastruktur wird der Finanzbedarf hoch bleiben. Wir dürfen gespannt sein, wie sich die Umsetzung der anspruchsvollen Ziele und Pläne des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus in den kommenden Jahren im Haushalt der Landeshauptstadt darstellen lässt.

Eine Vielzahl weiterer Verkehrsbereiche werden in diesen Plan aufgegriffen und entsprechende Ziele formuliert. Damit ist der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan ein wichtiges Fachkonzept für die Akteure, Interessenträger und Interessierte, die in unserer Stadt Verkehrsprozesse gestalten wollen.

*Prof. Reinhard Koettnitz
Amtsleiter Straßen- und Tiefbauamt
der Landeshauptstadt Dresden*

Video-Dokumentation

Über den Entstehungsprozess des Verkehrsentwicklungsplanes gibt es auch eine Video-Dokumentation. Diese ist unter www.dresden.de/vep abrufbar und lässt wichtige Akteure zu Wort kommen.



Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
Telefon (03 51) 4 88 32 32
Telefax (03 51) 4 88 38 13
E-Mail stadtplanungsamt@dresden.de

Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Telefon (03 51) 4 88 23 90
Telefax (03 51) 4 88 22 38
E-Mail presse@dresden.de

Postfach 12 00 20
01001 Dresden
www.dresden.de

Zentraler Behördenruf 115 – Wir lieben Fragen

Redaktion:
Dirk Ohm, Dr. Matthias Mohaupt,
Dr. Kerstin Burggraf, Frank Fiedler

Fotos:
Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme Dresden
(Titel, Seiten 7, 10, 12, 14, 19, 21, 26, 27, 31)
griot communications
(Seiten 6, 11, 12, 14, 19, 21, 26, 27, 31)
Landeshauptstadt Dresden
(Seiten 8, 9, 11, 13, 19, 23, 25, 26)
OECD/ITF (Seite 9)
virtual architects (Visualisierung Seite 25)
DVB AG (Seite 26)

Herstellung:
griot communications (Gestaltung, Satz und Grafiken)
Union Druckerei Dresden GmbH (Druck und Verarbeitung)

Januar 2016/aktualisierte Nachauflage Juni 2016

Kein Zugang für verschlüsselte elektronische Dokumente. Elektronische Dokumente mit qualifizierter elektronischer Signatur können über ein Formular unter www.dresden.de/kontakt eingereicht werden. Dieses Informationsmaterial ist Teil der Öffentlichkeitsarbeit der Landeshauptstadt Dresden. Es darf nicht zur Wahlwerbung benutzt werden. Parteien können es jedoch zur Unterrichtung ihrer Mitglieder verwenden.



Die Europäische Kommission in Brüssel würdigte den Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus mit einem 2. Platz zum SUMP-Award 2014, dem europäischen Preis für nachhaltige urbane Mobilitätsplanung (Sustainable Urban Mobility Plan).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

