



Dresden.
Dresdener

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Erste Evaluierung

Die erste Evaluierung des VEP 2025plus

Wo stehen wir? Wohin wollen wir?



In Zeiten hoher Entwicklungsdynamik sind Zukunftspläne immens wichtig, um Entscheidungen und Weichenstellungen für die kommenden Jahre und Jahrzehnte fundiert und zielgerichtet treffen zu können.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025plus gibt es eine fachliche und politische Strategie für eine abgestimmte und ausgewogene Entwicklung des Stadtverkehrs in Dresden. Dieser Plan wurde mit breiter Beteiligung erarbeitet und Ende 2014 vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossen.

Nach drei Jahren Umsetzung ist es nun Zeit für eine Zwischenbilanz. Hierfür wurde dem Beschluss des Stadtrates entsprechend ein ausführlicher Bericht erarbeitet, dessen Inhalte in der vorliegenden Broschüre kompakt vorgestellt werden.

Nachfolgend erhalten Sie einen Überblick über die bisherige Umsetzung des VEP und die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der letzten Jahre in Dresden sowie darüber, inwieweit die gesetzten Ziele erreicht werden. Zudem wird aufgezeigt, welche Zukunftsthemen planerisch anstehen und worauf bei einer Fortschreibung des Plans zu achten ist.

Die Entwicklung in Dresden geht in die richtige Richtung: hin zu einer umwelt-, sozial- und stadtverträglichen Mobilität. Allerdings werden in unserer wachsenden und sich weiter verdichtenden Stadt die Flächen immer knapper. Verkehr steht in Konkurrenz zu anderen Nutzungen wie Aufenthaltsqualität, Erholung, Grün. Für eine mobile, gesunde und saubere Stadt mit gerechter Flächenverteilung besteht die herausfordernde Aufgabe, die Erreichbarkeiten zu verbessern, die öffentlichen Räume attraktiv zu gestalten und dabei Umwelt und Ressourcen zu schonen. Und hier sind alle gefragt mitzutun, denn wir alle sind (fast) täglich unterwegs. Und wie wir uns bewegen, hat Auswirkungen auf unsere Stadt, unsere Gesundheit, die Umwelt und auch auf den Geldbeutel. Ähnlich wie

bei der Ernährung setzen wir gemeinsam auf Abwechslung und stellen in Umsetzung des VEP ein „Mobilitätsmenü“ für Dresden und die Region zusammen. Es macht Appetit auf neue mobile Erfahrungen. Attraktive zukunftsfähige Angebote werden die Verkehrsmittel weiter vernetzen und ihre multimodale Nutzung erleichtern. Wir wollen den Dresdnerinnen und Dresdnern komfortable und schnelle Mobilität anbieten für ihre Arbeitswege und Freizeitaktivitäten. Mit ‚smarten‘ und stadtverträglichen Angeboten wollen wir eine umweltfreundliche Mobilität fördern. Ein Meilenstein in dieser Entwicklung ist MOBI – der erste intermodale Mobilitätspunkt in Dresden, der im September 2018 eröffnet wurde.

Damit liegen wir im Trend vieler europäischer Wachstumsstädte. Unsere Partner im europäischen Mobilitätsnetzwerk POLIS gestalten die anstehenden Herausforderungen mit ähnlichen Angeboten.

Es ist mir wichtig, mit dem VEP einen zukunftsfähigen Stadtverkehr zu entwickeln und die Lebensqualität in Dresden zu erhöhen. Gemeinsam wollen wir die Stadt als attraktiven Lebensraum gestalten, wo wir gern leben und vielfältig mobil sein können, wo Kinder gern groß und Senioren gern alt werden. Wo unsere Gäste Dresden als eine Stadt erleben, in der man sich mit Freude bewegt.

Raoul Schmidt-Lamontain
Beigeordneter für Stadtentwicklung,
Bau, Verkehr und Liegenschaften

Inhalt

1. Einführung	7
Mobilität im Wandel	7
Zukunft heute planen	7
Neue Impulse	7
Rahmenbedingungen	7
Kontrolle und Justierung	7
2. Der Verkehrsentwicklungsplan – Ergebnisse der Evaluierung	8
Positive Zwischenbilanz	8
Öffentliche Resonanz des Verkehrsentwicklungsplans	8
Ergebnisse des Monitoring	8
Arbeit der Begleitgremien unverzichtbar	8
Fortschreibung des VEP	8
3. Monitoring und Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung	10
Umsetzungsstand der Maßnahmen	10
Bewertung der Beschlussstände	11
Stand der Pilotprojekte	11
Die Pilotprojekte des VEP	11
Monitoring und Evaluierung der Kennwerte von Mobilität	12
Monitoring wichtiger Rahmenbedingungen	12
Kfz-Bestand und Motorisierung	12
Berufspendler	12
Kfz-Antriebsarten	12
Kfz-Verkehr auf Brücken und an Pegelzählstellen	13
Kfz-Verkehr auf den Elbbrücken	13
Verkehrsmengen im Radverkehr	13
Netzlänge Radverkehrsanlagen	13
Übersichtskarte Umsetzungsstand der VEP-Maßnahmen (Auswahl)	14
Investitionen in Straßen und Wege	16
Kosten von Mobilität im Kfz-Verkehr und im ÖPNV	16
Monitoring und Evaluierung mit Entwicklungszielen gekoppelter Indikatoren	17
Verkehrsmittelwahl – Modal Split nach Wegen	17
Verkehrsmittelwahl – Modal Split nach Verkehrsleistung	17

Multimodalität	18
Mittlere Geschwindigkeiten im ÖPNV und Kfz-Verkehr	19
Fahrgastzahlen im Schienen-Personenverkehr (SPNV)	19
Fahrgastzahlen Straßenbahn/Bus der Dresdner Verkehrsbetriebe	19
Barrierefreiheit im ÖPNV-Netz	20
Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen	20
Verkehrssicherheit	20
Kohlendioxid-Emissionen	21
Feinstaub-Belastung – PM ₁₀ -Emissionen	21
Stickoxid-Emissionen	21
Lärmbelastung	21
Grün in der Stadt	21
Evaluierung der VEP-Ziele	22
Stand des verkehrlichen Untersuchungsbedarfs	23
4. Wirksamkeit des VEP als Planwerk	26
Umsetzung in der Verwaltung	26
Wirksamkeit und Nutzen in Beteiligungsgremien	26
Runder Tisch VEP	26
Runder Tisch Nachbarn/Region	26
Öffentlichkeitsarbeit	27
Nationale Öffentlichkeitsarbeit	27
Internationale Öffentlichkeitsarbeit	29
Fazit zur Wirksamkeit des Planwerks	29
5. Ausblick: Fortschreibung des VEP 2025plus	30
Zukunftsthemen	31
Digitalisierung und nachhaltige Mobilität	31
Automatisiertes und autonomes Fahren in der Stadt	31
Datenerfassung und Datennutzung	31
Intermodale Dienste und Verknüpfungen	32
Elektromobilität und Lade-Infrastruktur	32
Integriertes Mobilitätsmanagement	33
Stadtverkehr der Zukunft – Zukunft für Dresden	33



1. Einführung

Mobilität und Stadt gehören seit Menschengedenken zusammen. An den Kreuzungen wichtiger Verkehrswege entstanden Städte. Gütertransport und Handel sind seither ihre Kristallisationskerne, Märkte ihre pulsierenden Zentren, die großen Straßen und Plätze Bühnen ihres öffentlichen Lebens.

Seit eh und je sind die rollenden Räder, der Transport von Gütern und Menschen, wichtigste Basis städtischen Verkehrs zusammen mit den dafür erforderlichen Straßen- und Schienentrassen, der verkehrlichen Infrastruktur. Ohne Schifffahrt, Wasserstraßen und Häfen ist nationaler und globaler Güteraustausch auch bis heute nicht denkbar. Seit einigen Jahrzehnten wurde der Luftverkehr zum mächtigen Wirtschaftsfaktor.

Mobilität im Wandel

Moderner Verkehr befindet sich im rasanten Wandel. Die Informationstechnologie hat ihn weiter beschleunigt. Binnen weniger Jahre sind wir, ohne dies von Beginn an zu realisieren, im digitalen Zeitalter angelangt. Rechnergestützte sekundengenaue Vorgaben für Fahrpläne, Transport- und Lieferketten samt der darauf abgestimmten Produktionsabläufe, der Betriebszeiten von Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen sind längst die Taktgeber städtischen Verkehrs.

Digitale Steuerung und laufende Überwachung der Verkehrsströme werden in zunehmendem Maß wichtiger. Beides gewinnt nicht zuletzt angesichts der seit Beginn der Industrialisierung immer rascher fortschreitenden Luftverunreinigung und des damit einhergehenden Klimawandels wachsende Bedeutung. Mehr denn je gilt es, den auch durch Verkehr verursachten Ausstoß von Schadstoffen ebenso wie den des Klimakillers CO₂ zu mindern. Dazu braucht es nicht nur den Umstieg auf Antriebsarten weg vom Verbrennungsmotor, nicht nur den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsarten. Es braucht auch

intelligente Verkehrssteuerung und neue, auf Kooperation basierende Formen der Fortbewegung wie sie in Dresden und vielen europäischen Städten Schule machen.

Zukunft heute planen

Wir müssen heute für die Zukunft planen. Für eine Zukunft, die wir stets nur unzureichend vorausschauen können. Dennoch müssen die Pläne, die wir erstellen, entwicklungs- und damit zukunftsorientiert sein. Und sie müssen im Zusammenwirken vieler Beteiligten entstehen. Denn Stadtverkehr heute und Mobilität von morgen sind Angelegenheiten von uns allen, von Unternehmen, Beschäftigten, Studierenden, Besucherinnen und Besuchern, von Jung und Alt, von Menschen auf zwei und auf vier Rädern, von Menschen zu Fuß, im Rollstuhl oder mit Rollator.

Dieser Herausforderung stellt sich die Landeshauptstadt Dresden mit ihrem 2014 vom Stadtrat beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025plus – und mit ihr eine wachsende Zahl europäischer Städte. Der zeitliche Horizont des VEP reicht weit über das nächste Jahrzehnt hinaus.

Neue Impulse

Ein solches Planwerk ist außerordentlich vielschichtig und mit einem komplizierten Uhrwerk vergleichbar. Es muss vielfältige Ansprüche erfüllen, allen voran die Koordination und Umsetzung sämtlicher Maßnahmen zur Gestaltung der von sehr vielen und unterschiedlichen Nutzern frequentierten Verkehrsnetze. Ebenso bedeutsam ist deren laufende, kostspielige Unterhaltung.

Beides, Gestaltung und Unterhalt der Verkehrsanlagen, ist zu verknüpfen mit neuen Impulsen für das zukunftsfähige Verkehrssystem einer wachsenden Stadt.

Hierbei gilt das Hauptaugenmerk nicht in erster Linie den selbstfahrenden Autos. Die

Herausforderungen von morgen bestehen vielmehr in einer noch besseren Erreichbarkeit bei Tag und Nacht ebenso wie darin, eine für Jung und Alt bequeme, umweltverträgliche, sichere und erschwingliche Mobilität zu gewährleisten.

Rahmenbedingungen

Entsprechend demokratischen Regeln unterliegt all dies politischen Entscheidungen des Stadtrats und laufenden Haushaltsvorgaben. Hinzu kommen vielfältige äußere Rahmenbedingungen. Auf sie haben die Städte, auch Dresden, geringen oder gar keinen Einfluss. Sie bestimmen aber maßgeblich ihren Handlungsspielraum und die Mobilitätsentwicklung. Dazu zählen nationale Gesetzes-, Steuer- und Finanzvorgaben sowie deren Auswirkungen auf kommunale Planungs- und Investitionsentscheidungen. Hinzu kommen zahlreiche nationale und europäische Regelwerke, Vorgaben und Grenzwerte. Auch die wechselnden Bedingungen des Welthandels – allen voran die Ölpreisentwicklung – beeinflussen den fortschreitenden Wandel der städtischen Mobilität.

Kontrolle und Justierung

Um beim Uhrwerksvergleich zu bleiben: Die ineinandergreifenden Komponenten des komplexen Planwerks VEP 2025plus müssen ständig beobachtet und – so wie ein Uhrwerk auf Ganggenauigkeit – mittels Monitoring überprüft werden.

Auf dieser Basis sind Justierungen in regelmäßigen Abständen möglich. Dazu und, um den Planungsprozess auf seine Zielgenauigkeit hin überwachen zu können, ist die Evaluierung als Erfolgskontrolle erforderlich. Ihre Ergebnisse in verständlicher Form als erste Zwischenbilanz vorzustellen, ist Ziel der vorliegenden Broschüre.

2. Der Verkehrsentwicklungsplan – Ergebnisse der Evaluierung

Positive Zwischenbilanz

Nach dem vorliegenden Ergebnis der Evaluierung ist die Umsetzung einiger Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans (VEP 2025plus) drei Jahre nach dem Stadtratsbeschluss bereits erledigt. Eine größere Zahl befindet sich im Realisierungsprozess. Auch wichtige Ziele des Verkehrsentwicklungsplans sind erreicht. Die Arbeit der Gremien, die die Planung und Realisierung des VEP von Anfang an begleitet haben – Runder Tisch und Runder Tisch Nachbarn/Region – hat sich als erfolgreich erwiesen. Dies betrifft auch den Beitrag maßgeblicher, hier vertretener Institutionen zur Umsetzung des Planwerks.

Öffentliche Resonanz des Verkehrsentwicklungsplans

Die Ergebnisse der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und das positive Echo darauf innerhalb und außerhalb von Dresden lassen sich anhand etlicher Beispiele belegen. Besonderes Augenmerk gilt hier dem Beitrag Dresdens innerhalb des europäischen Netzwerks POLIS. Unter der Präsidentschaft der Landeshauptstadt war Dresden 2010 Gastgeberin der Jahreskonferenz dieses aus 70 europäischen Städten und Regionen bestehenden Kooperationsverbands. Die Konferenz bot die Möglichkeit zur Diskussion des damals wenige Monate zuvor begonnenen VEP 2025plus im Rahmen eines hochkarätigen Fachforums. Die fachliche Debatte mit nationalen und internationalen Experten war Auftakt für einen bis heute fortgeführten Erfahrungsaustausch.

Heute ist der Dresdner VEP eines von mehreren internationalen Beispielen für den auf europäischer Ebene mittlerweile etablierten Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP).

Ergebnisse des Monitoring

Insgesamt sind die Ergebnisse nach drei Jahren Umsetzung des VEP 2025plus aufschlussreich. Die Daten des Monitoring vermitteln interessante Erkenntnisse. So hat sich das Verhältnis zwischen dem Wachstum der Bevölkerung und dem des Kfz-Verkehrs deutlich verschoben. Die Einwohnerzahl ist stärker gewachsen als der Kfz-Verkehr. Zu gleicher Zeit zeigt sich eine Verringerung der vom Verkehr ausgehenden Umweltbelastungen, und die Erreichbarkeit vieler Ziele in der Stadt hat sich verbessert. Die allgemeine Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot in Dresden ist neuesten Umfragen zufolge hoch. Diese positiven Befunde sind Ansporn für die Weiterentwicklung einer umweltfreundlichen Mobilität, die die Bedürfnisse einer Vielzahl einheimischer und auswärtiger Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer berücksichtigt. Dabei gilt der Schönheit der Stadt ebenso viel Beachtung wie der Effektivität, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems. In diesem Kontext erhält die Verwirklichung zukunftsweisender Ideen, Maßnahmen und Pilotprojekte besondere Bedeutung. Dies erfordert in den kommenden Jahren weitere Anstrengungen.

Arbeit der Begleitgremien unverzichtbar

Die bislang erfolgreiche Arbeit der Gremien, die die Implementierung und Auswertung des VEP begleiten, ist auch in Zukunft unverzichtbar. Die Mitwirkungsbereitschaft aller teilnehmenden Institutionen, Verbände, Verkehrsträger, Vereine und Behörden im Rahmen des Umsetzungs- und Evaluierungsprozesses sind eindrucksvolle Indizien für dieses Engagement.

Dabei ist vor allem eines erwähnenswert: Bei allen Beteiligten hat sich das Verständnis dafür geschärft, dass die Verkehrsentwicklung in Dresden von vielfältigen Einflüssen und Rahmenbedingungen abhängig ist. Und es besteht Einvernehmen darüber, dass der VEP 2025plus nur in gemeinsamer Verantwortung vieler Akteure – Verkehrsunternehmen und Mobilitätsdienstleister, Industrie, Wirtschaft und Wissenschaft – zusammen mit der Landeshauptstadt Dresden und letztlich auch mit allen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern erfolgreich umzusetzen sein wird.

Die Stadtverwaltung setzt dabei Impulse und bringt den Umsetzungsprozess voran. Eine wichtige Rolle kommt hierbei der verwaltungsinternen Lenkungsgruppe zu, die das Zusammenwirken der unterschiedlichen, an der Umsetzung beteiligten Fachämter gewährleistet.

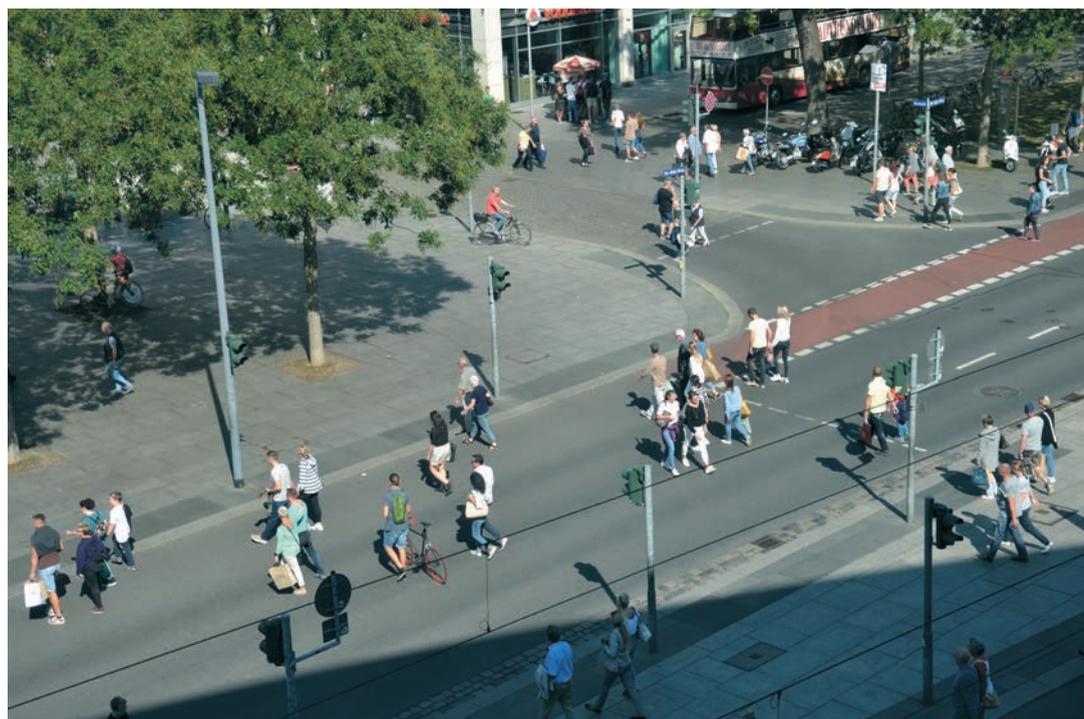
Fortschreibung des VEP

Nach der ersten, auf Basis der Daten von 2017 im Jahr 2018 abgeschlossenen Evaluierung ist eine zweite im Jahr 2020 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt sind auch die Ergebnisse der derzeitigen Erhebung zum Mobilitätsverhalten – SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragung) 2018 – mit einzubeziehen. Diese Erhebung erfolgt im Fünf-Jahresabstand durch die Technische Universität Dresden in zahlreichen deutschen Städten. Ihre Ergebnisse werden zum Jahresende 2019 vorliegen. Die zweite Evaluierung wird zugleich den Auftakt bilden für die Fortschreibung des VEP 2035plus. Das Erfordernis dafür ist schon heute angesichts der Dynamik aktueller technologischer und gesellschaftlicher Entwicklungen und deren Auswirkungen auf den Stadtverkehr erkennbar.



↑ Dresden aus der Luft, Schrägaufnahme von Südwesten

↓ Fußgänger am Dr.-Külz-Ring



3. Monitoring und Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschloss den VEP 2025plus am 20. November 2014. Damit verbunden war der Auftrag, den Stadtrat im Abstand von drei Jahren über die Umsetzung des Planwerks zu unterrichten. Mit Stand 2017 legt die Verwaltung jetzt einen Bericht zum Ergebnis der ersten Evaluierung vor.

Daueraufgaben

Daueraufgaben haben keine begrenzte Laufzeit. Sie sind stetig zu bearbeiten und betreffen zum Beispiel den laufenden Unterhalt des Straßennetzes oder die Anpassung von Radverkehrsanlagen an aktuelle Standards. Von den 57 Daueraufgaben befinden sich 51 in Anwendung, fünf sind noch nicht bearbeitet, und eine ist zurückgestellt.

Umsetzungsstand der Maßnahmen

Von den insgesamt 147 im VEP 2025plus vorgesehenen Maßnahmen sind 90 als kurz-, mittel- oder langfristig und 57 als Daueraufgaben einzustufen.

Insgesamt lassen sich fünf Kategorien unterscheiden (siehe Grafik unten).

Maßnahmen mit regionalem Bezug

Ziel des VEP 2025plus ist auch die Berücksichtigung verkehrlicher Belange der Dresdner Nachbarn. Dem dienen frühzeitige Kontakte zu umliegenden Kommunen und Landkreisen, zum Freistaat Sachsen und zu regionalen Institutionen. Leitgedanke ist es, gemeinsame Verkehrsvorhaben in das Planwerk aufzunehmen. Von diesen 19 der insgesamt 90 kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen sind je vier abgeschlossen oder noch nicht bearbeitet, neun in Bearbeitung. Zwei werden derzeit nicht vorangetrieben.

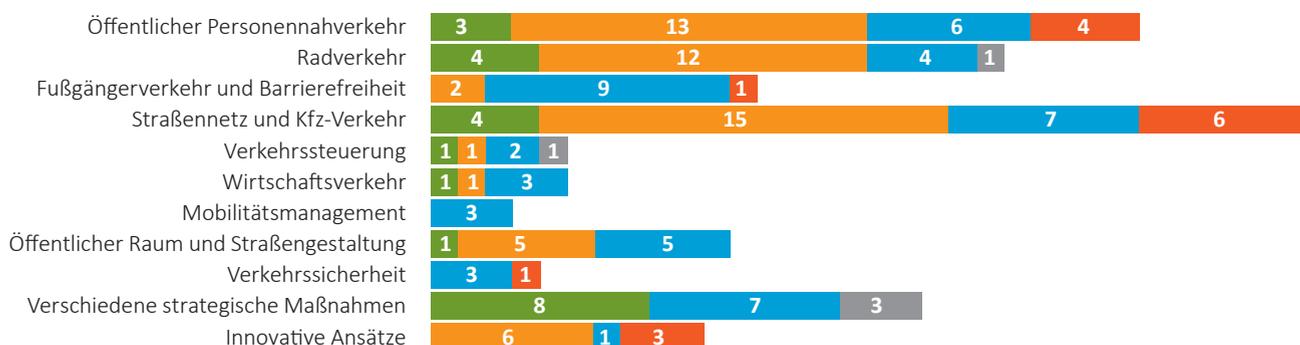
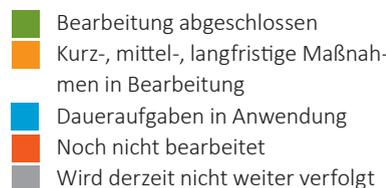
Kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen

Bei einem Viertel der 90 Maßnahmen ist die Bearbeitung abgeschlossen, knapp zwei Drittel sind noch im Bearbeitungsprozess, gut zehn Prozent noch nicht begonnen, und vier werden derzeit nicht weiter verfolgt.

Übersichtskarte

Eine Auswahl von 30 wichtigen Maßnahmen aller Kategorien zeigt die Übersichtskarte auf den Seiten 14/15. Die dortige farbige Markierung entspricht derjenigen in der unten abgebildeten Grafik.

↓ Umsetzungsstand nach Art der Maßnahmen



Bewertung der Beschlussstände

Seit dem Stadtratsbeschluss des Verkehrsentwicklungsplans gab es weitere politische Beschlüsse zu dem Planwerk. Darunter waren 48 zu dessen Weiterführung, 22 zum Bestandserhalt der Verkehrsinfrastruktur, jedoch auch zwei, die nicht mit dem VEP 2025plus konform sind. Letztere betreffen

- den Verzicht auf Errichtung einer Übergangsstelle/Haltestelle zwischen S-Bahn und Straßenbahn auf der Nossener Brücke. Nach neuestem Stand ist vorgesehen, die Planungen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen wieder aufzunehmen,
- die Zurückstellung der Straßenbahnverlängerung Bühlau – Weißig und deren Neueinstufung.

Stand der Pilotprojekte

Die Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplans werden ergänzt durch acht Pilotprojekte (siehe Kasten). Diese folgen dem Ziel, neue Techniken im Verkehrswesen zu erproben, Optimierungsmöglichkeiten für verkehrsorganisatorische Abläufe zu erkunden und Modellversuche zu ermöglichen. Der Katalog an Maßnahmen beruht nicht auf Vollständigkeit. Es ist vorgesehen, ihn je nach verfügbaren zeitlichen, personellen und finanziellen Ressourcen zu bearbeiten.

Ergänzend zu den Pilotprojekten sind im VEP sechs weitere Innovationsansätze benannt. Von diesen sind drei noch nicht begonnen. Weitere drei befinden sich in Bearbeitung, zum Beispiel: Schließfächer für Radfahrer und Park+Bike-Standorte.



↑ Beispiel Pilotprojekt 5: Schutzstreifen für den Radverkehr

↓ Beispiel Pilotprojekt 7: Kampagne „Multimobil Für Dich. Für Dresden“



Die Pilotprojekte des VEP 2025plus

- Pilotprojekt 1
Kommunales Pilotprojekt zu autoarmer Mobilität im Bereich Weißeritzstraße/Schweriner Straße/Bahnhof Mitte.
- Pilotprojekt 2
Umbau von fünf Fußgänger-Ampeln ausserhalb von Knotenpunkten im „Dunkel-Dunkel-Modus“ – also Aktivierung durch Fußgänger; ferner Einrichtung von „Alles-Grün-Regelungen“ für Fußgänger an Ampeln im Bereich von Knotenpunkten – beides mit wissenschaftlicher Auswertung.
- Pilotprojekt 3
Neueinrichtung von Fußgängerüberwegen an geeigneten Stellen – mit laufender Beobachtung des eventuell veränderten Verhaltens von Passanten beim Überqueren sowie möglicher Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern.
- Pilotprojekt 4
Gestaltung von Begegnungszonen auf fünf Straßen- und Platzbereichen unter besonderer Berücksichtigung des Straßenbahnverkehrs.
- Pilotprojekt 5
Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr an fünf Hauptverkehrsstraßen, begleitet von Sicherheitsaudit und Monitoring.
- Pilotprojekt 6
Kampagne für mehr CarSharing-Stellplätze unter Nutzung privater Grundstücksflächen mit Unterstützung von Unternehmen hinsichtlich Auffindbarkeit und Beschilderung.
- Pilotprojekt 7
Kampagnen zur Förderung der Multimodalität und der Verkehrsarten des Umweltverbundes als Modellvorhaben von Landeshauptstadt, Dresdner Verkehrsbetrieben, Verkehrsverbund, TU Dresden und anderen. Ziel ist es, Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu fördern.
- Pilotprojekt 8
Modellversuche „Smart City“, in den Bereichen Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, intermodale Navigations- und Auskunftssysteme, ergänzt durch individualisierte Stadtführungen mit Elektro-Fahrzeugen und Weiterbildungskampagnen.

Monitoring und Evaluierung der Kennwerte von Mobilität

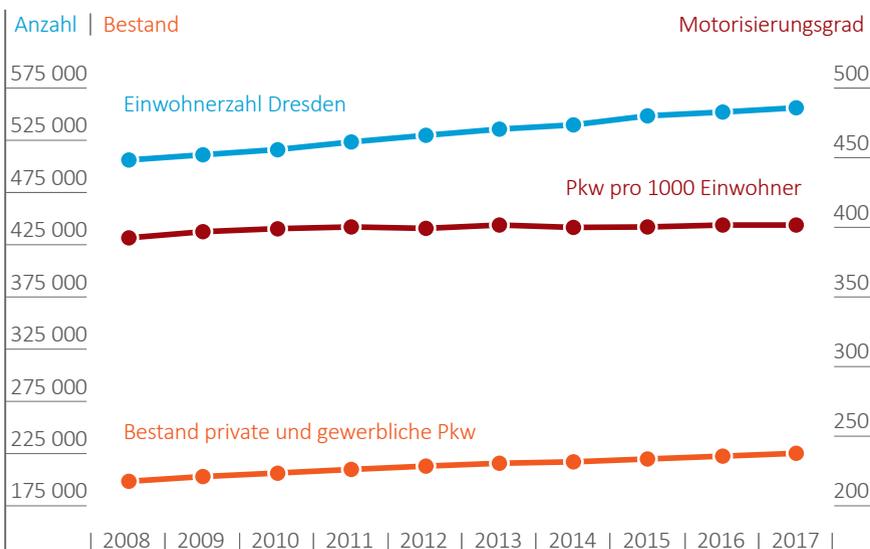
Um den erreichten Sachstand in Bezug auf Umsetzung und Wirksamkeit des VEP 2025plus einschätzen zu können, sind Monitoring und Evaluierung erforderlich. Beim Monitoring handelt es sich um die kontinuierliche Überwachung des Fortschritts der einzelnen Maßnahmen mit Hilfe einer systematischen Erfassung dafür geeigneter Daten. Diese sind an so genannte Indikatoren gekoppelt. Die Evaluierung geht über das Monitoring hinaus. Sie dient der Bewertung von Prozessen und Projekten. Besonders wichtig ist hierbei die Überprüfung, inwieweit die festgelegten Ziele des VEP erreicht wurden.

Monitoring wichtiger Rahmenbedingungen

Kfz-Bestand und Motorisierung

Dresden verzeichnet einen stetigen jährlichen Einwohnerzuwachs. Neben der Einwohnerzahl ist auch die Zahl der in der Landeshauptstadt zugelassenen privaten und gewerblichen Pkw gestiegen. Der Motorisierungsgrad blieb dabei nahezu konstant bei etwa 400 Pkw pro 1 000 Einwohner.

↓ Motorisierungsgrad und Kfz-Bestand



Berufspendler

Die Pendlerverflechtungen mit Städten und Gemeinden außerhalb von Dresden haben zugenommen. Die Zahl der Auspendler stieg stärker als die der Einpendler. Im Jahr 2017 kamen täglich 92 000 Menschen als Einpendler zu ihrer Ausbildungs- oder Arbeitsstätte nach Dresden. Im gleichen Zeitraum verließen täglich 54 000 Auspendler die Stadt.

Kfz-Antriebsarten

Dominierende Antriebsart aller in Dresden zugelassenen Autos ist zu fast zwei Dritteln der Benzinmotor (64,4 Prozent) und zu etwa einem Drittel der Dieselmotor (33,7 Prozent). Autos mit alternativen Antrieben sind bisher selten: Elektroantrieb 0,1 Prozent, Hybrid 0,9 Prozent sowie andere (Gas, Wasserstoff) 0,9 Prozent.

Bemerkenswert ist die Entwicklung der Elektrifizierung des Radverkehrs: Gegenüber etwa 3 000 Pedelecs im Jahr 2013 war ihr Bestand 2016 nahezu doppelt so hoch.



↑ Berufsverkehr auf der Marienbrücke



↑ Dresdner Stadtverkehr



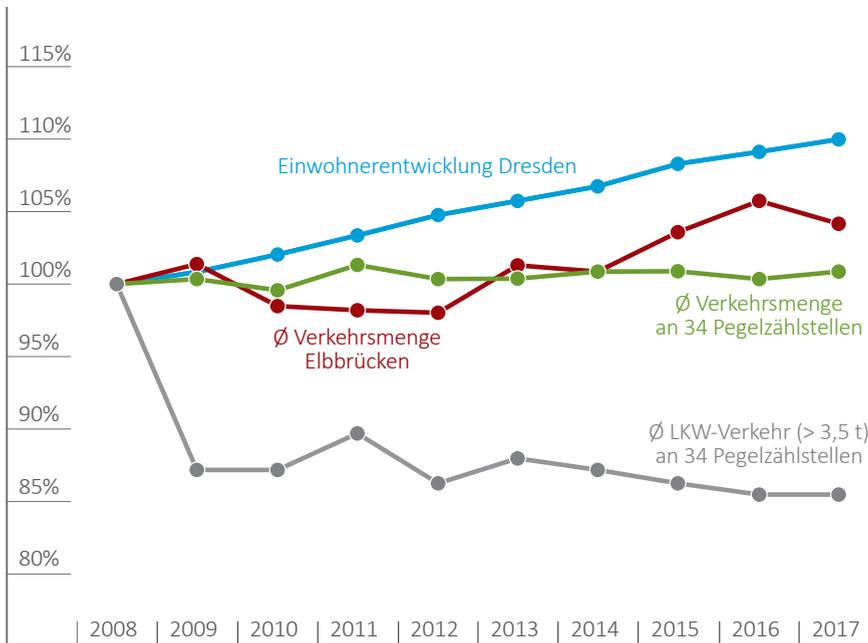
↑ Alberthafen, Schlachthofstraße

↓ Dresdner Kfz-Verkehr auf Brücken und an Pegelzählstellen

Kfz-Verkehr auf Brücken und an Pegelzählstellen

Wachsende Einwohner- und Pendlerzahlen sowie mehr zugelassene Autos führen in Dresden nicht zu steigenden Kfz-Verkehrsmengen. Als Ursachen bei unverändertem Motorisierungsgrad kommen dafür geringere Pkw-Nutzung, kürzere Wege und eine höhere Insassenzahl der Autos vor allem bei Pendlern in Frage.

Die Kfz-Verkehrsbelastung der Innenstadt innerhalb des 26er Rings ist konstant geblieben. Es liegen Daten von drei Zählstellen vor, deren durchschnittlicher Mittelwert werktags bei rund 21 500 Kfz liegt. Die angestrebte Verringerung um fünf Prozent – das entspricht über 1 000 Fahrzeugen weniger – ist bisher nicht eingetreten.



Kfz-Verkehr auf den Elbbrücken

Die Verkehrsmengen auf den Elbbrücken sind zwischen 2015 und 2017 leicht angestiegen. Wichtige Ursachen hierfür sind neben der Entstehung neuer Wohn- und Gewerbegebiete innerhalb des Stadtgebietes mit dem daraus resultierenden zusätzlichen Verkehr auch neue Brückenverbindungen in Niederwartha und am Waldschlößchen.

Verkehrsmengen im Radverkehr

Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr werden auch die Radverkehrsmengen in Dresden an Zählstellen erfasst. Wegen deren bislang geringer Zahl und der stärkeren Witterungsabhängigkeit des Radverkehrs unterliegen die Durchschnittswerte größeren Schwankungen als beim Kfz-Verkehr. Die Auswertung von sechs Zählstellen zeigt eine Stagnation der Radverkehrsmengen.

Zum Besitz von Fahrrädern liegen keine statistischen Daten vor. Die Haushaltsbefragung SrV ergab für 2013 in 74 Prozent aller Haushalte ein oder mehrere Fahrräder. Damit liegt die Verfügbarkeit über Fahrräder bei der Dresdner Bevölkerung deutlich oberhalb der von Pkw. Im Jahr 2013 gab es 403 Pkw gegenüber 885 Fahrrädern pro 1 000 Einwohner.

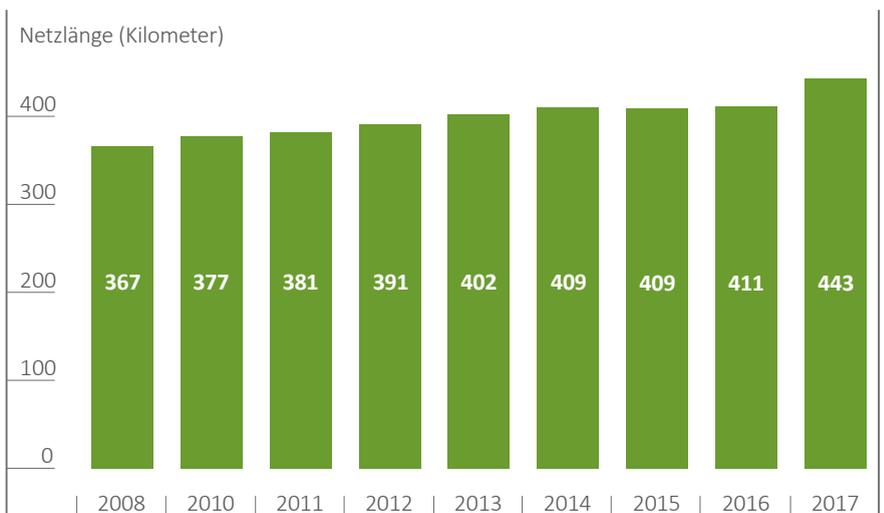
Netzlänge der Radverkehrsanlagen

Die Auswertung der Gesamtlänge des Dresdner Radwegenetzes zeigt eine Zunahme um fast 20 Prozent auf aktuell 442,7 Kilometer.



← Der Dresdner Radverkehr nimmt zu

↓ Netzlänge der Radverkehrsanlagen



Umsetzungsstand der VEP-Maßnahmen (Auswahl)

Maßnahmen mit Laufzeit

Abgeschlossen

- 1 S-Bahn-Ausbau Coswig – Dresden-Neustadt, 15-Minuten-Takt auf der Linie S1 sowie neuer Haltepunkt Bischofsplatz
- 2 Umgestaltung und Sanierung der Albertbrücke
- 3 Integriertes Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt und dessen schrittweise Umsetzung
- 4 Zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Hoyerswerder Straße und Martin-Luther-Straße
- 5 Kampagne „Multimobil. Für Dich. Für Dresden.“ Ziel: Förderung intermodaler Mobilität vorrangig für Fahrrad, ÖPNV, CarSharing und Elektromobilität

In Bearbeitung

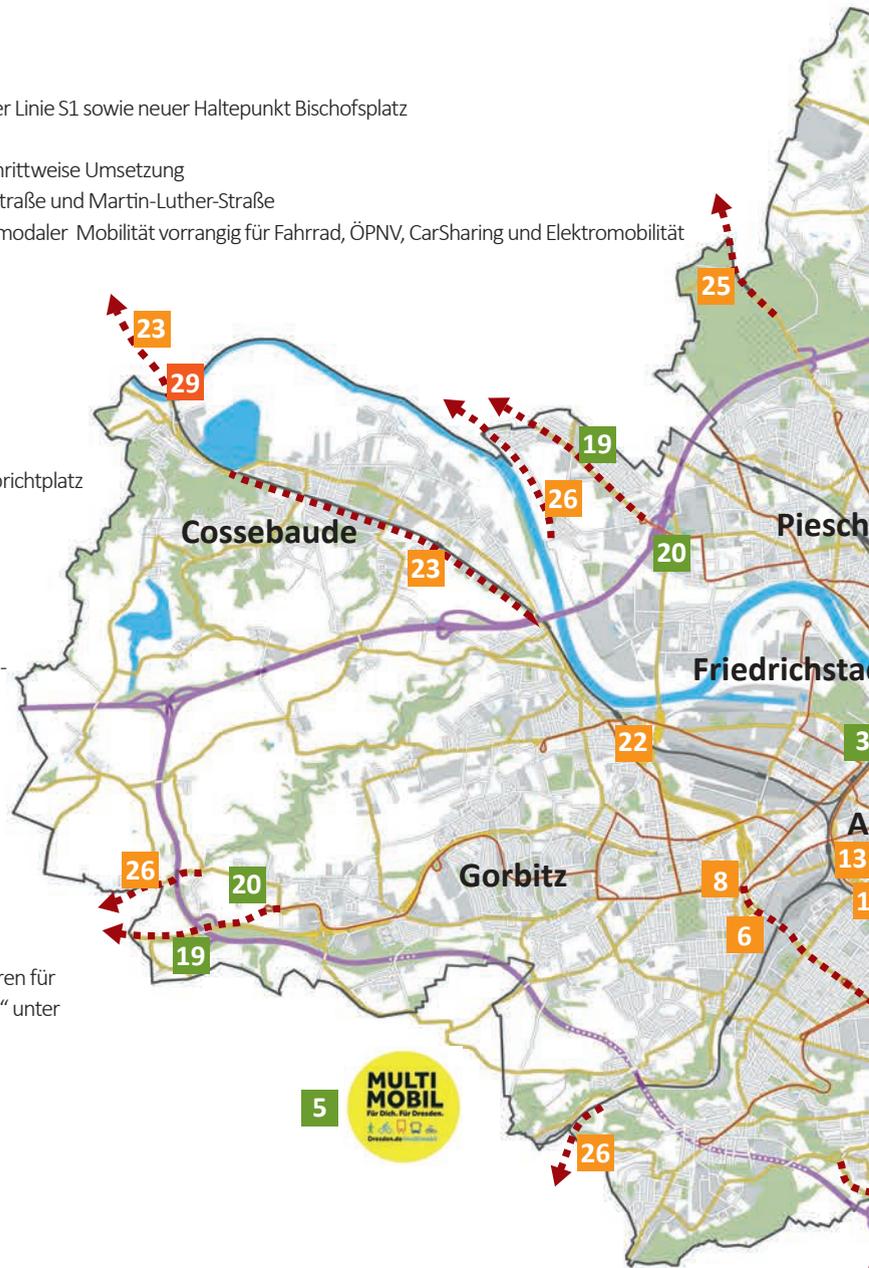
- 6 Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Löbtau – Strehlen
- 7 Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Johannstadt – Sachsenplatz, Fetscherplatz – Rathenauplatz – Dippoldiswalder Platz
- 8 Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße
- 9 Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Industriegelände und Olbrichtplatz sowie zwischen Olbrichtplatz und Albertplatz
- 10 Planung eines Fahrradparkhauses am Wiener Platz
- 11 Planungen zur Umgestaltung des Blauen Wunders mit gleichzeitiger Verbesserung bei Straßenquerungen und Radverkehrsführung
- 12 Planung eines Fernbusbahnhofs am Hauptbahnhof
- 13 Flächendeckendes Angebot von öffentlichen Leihrädern in der Innenstadt, an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, Parkierungsschwerpunkten und in ausgewählten Stadtteilzentren als intermodales Angebot
- 14 S-Bahn-Haltepunkt Albertstadt und Nossener Brücke
- 15 Konzept Multimodaler Mobilitätsstationen mit CarSharing-Parken im Straßenraum

Noch nicht bearbeitet

- 16 Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Bühlau – Weißig
- 17 Prüfung ausgewählter Bereiche der Innenstadt und der Stadtteilzentren für eine barrierefreie Nutzung nach dem Ansatz von „Begegnungszonen“ unter besonderer Berücksichtigung des Straßenbahnverkehrs

Laufende Daueraufgaben für die Gesamtstadt

- Erhalt des Bestandnetzes und Sanierung des Straßennetzes
- Aufrechterhaltung und Entwicklung des städtischen ÖPNV
- Verkehrssicherheitsaspekte
- Besondere Berücksichtigung der Fußgängerbelange
- Ausbau und Sanierung defizitärer Geh- und Überwege unter besonderer Beachtung der Anforderung mobilitätseingeschränkter Personen
- Betriebliches und standortbezogenes Mobilitätsmanagement
- Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr (auch Bike+Ride)
- Kanalisierung des Straßenverkehrs in einem leistungsfähigen Hauptnetz
- Ausbau der Verkehrsmanagement-Zentrale
- Zulassung gebietsverträglicher Nahversorgungs-, Kinderbetreuungs- und Bildungseinrichtungen in Wohngebieten sowie engmaschige Wegeverbindungen zur Sicherung der Nahmobilität
- Verbesserung der Barrierefreiheit für Zugang und Fahrscheinerwerb im ÖPNV
- Anpassung aller Radverkehrsanlagen im Bestand, die nicht den Richtlinien entsprechen; generell Vermeidung der Gehwegnutzung durch Radfahrer
- Vorrangige Nutzung gut erschlossener integrierter Standorte für die Ausweisung neuer Wohnbauflächen, öffentlicher Einrichtungen und Schulen



Maßnahmen mit regionalem Bezug

- 18** Neubau Staatsstraße 191 neu
- 19** Trassenfreihaltung Stadtbahn Pennrich – Kesselsdorf und Kaditz – Radebeul-Ost
- 20** Kooperation bei Pendlerparkplätzen
- 21** Neubau Staatsstraße 177
- 22** Ausbau Hamburger Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Cotta
- 23** Fertigstellung Staatsstraße 84 neu und Bundesstraße 6 neu
- 24** Stadtbahn nach Ottendorf-Okrilla bzw. Königsbrück
- 25** Verbesserung Regionalbus in Richtung Moritzburg und Bannewitz
- 26** Korridor für Ausbau regionaler Radverbindungen Radebeul/Radeberg/Heidena/Pirna/Klipphausen/Bannewitz/Freital/Kesselsdorf/Wilsdruff und andere
- 27** Autobahnanschluss Weixdorf, Gewerbegebiet „Am Promigberg“
- 28** Taktverdichtung Richtung Bischofswerda und drittes Gleis
- 29** Bus über die Niederwarthaer Brücke
- 30** Bau Querspange Sporbitz

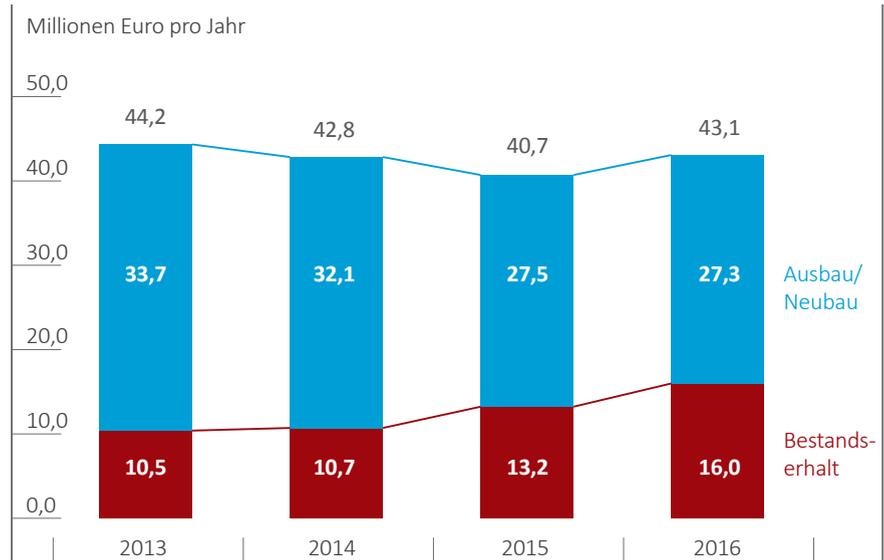


Herausgeber : Landeshauptstadt Dresden
 Hersteller : Stadtplanungsamt Abteilung „Verkehrsentwicklungsplanung“
 Bezugssystem : Lage: ETRS89_UTM33
 Grundkarte : Stadtgebiet: Amt für Geodaten und Kataster
 Ausgabe vom : September 2018

Verarbeitung unter Verwendung elektronischer Systeme und Verbreitung nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers/Eigenümers. Die analoge Vervielfältigung und Weitergabe für eigene, nicht gewerbliche Zwecke ist gestattet.

Investitionen in Straßen und Wege

In den vergangenen Jahren lagen die jährlichen Aufwendungen für Bestandserhalt und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bei über 40 Millionen Euro. Davon entfielen rund 16 Millionen auf den Unterhalt und 27 Millionen auf den Aus- und Neubau von Brücken, Straßen und Wegen. Ein stetiger Kostenanstieg ist voraussehbar. Schon die bisherigen Investitionen deckten nicht die erforderlichen Gesamtaufwendungen. In Zukunft wird ein deutlich höherer Mittelausatz erforderlich sein, um den Zustand der verkehrlichen Infrastruktur auf dem gegenwärtigen Niveau halten zu können.



↑ Investitionen in Unterhalt und Neubau von Straßen und Wegen im Vergleich 2013 – 2016

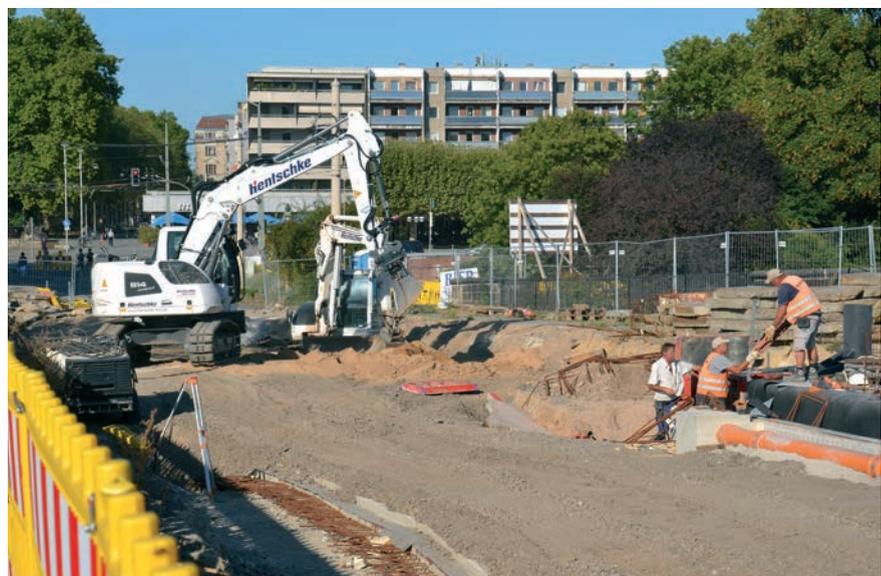


← Die sanierte Albertbrücke

→ Baustelle Sanierung Augustusbrücke

Kosten von Mobilität im Kfz-Verkehr und im ÖPNV

Der direkte Kostenvergleich zwischen der Parkgebühr im Zentrum, einer Einzelfahrt im öffentlichen Nahverkehr und dem mittleren Benzinpreis zeigt ein deutliches Ergebnis: Die Kosten im ÖPNV seit 2008 sind um 28 Prozent gestiegen, während die Parkgebühren bis 2017 konstant auf dem Niveau von 2008 lagen und der Benzinpreis sogar leicht gesunken ist.



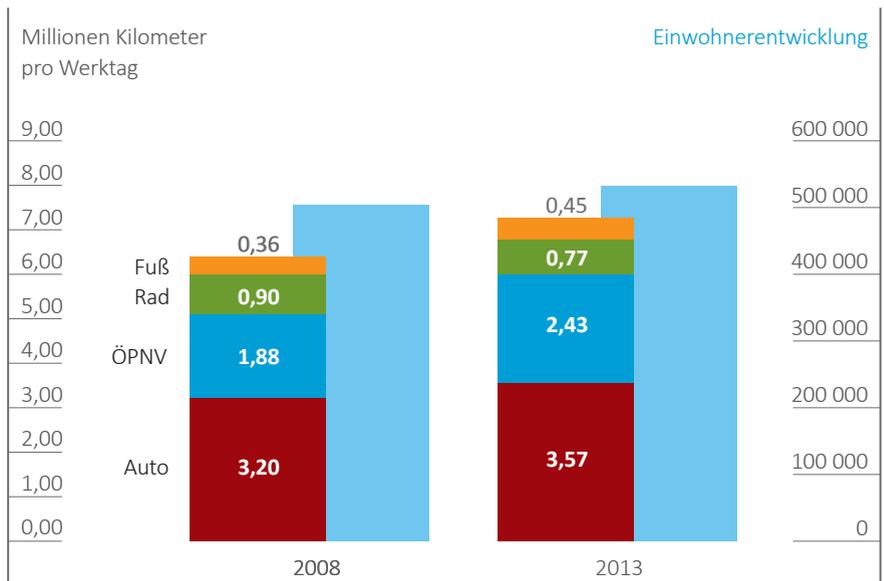
Monitoring und Evaluierung mit Entwicklungszielen verbundener Indikatoren

Verkehrsmittelwahl Modal Split nach Wegen

Spezifische Werte zur Mobilität der Dresdner Wohnbevölkerung liefert die Haushaltsbefragung „Mobilität in Städten – SrV“ von 2013. Die Ergebnisse der nächsten Erhebung werden Ende 2019 vorliegen. Die Verkehrsmittelwahl, also der Anteil der mit den Hauptverkehrsmitteln zurückgelegten Wege, zeigt folgende Trends:

- Die Verkehrsarten des Umweltverbunds, also öffentlicher Personennah-, Rad- und Fußverkehr repräsentieren mit 61 Prozent den derzeit größten – und künftig wachsenden – Anteil bei der Verkehrsmittelwahl für alle Wege in Dresden. Dieser Anteil ist seit 2008 um zwei Prozent angestiegen.
- Der im Jahr 2013 ermittelte geringere Radverkehrsanteil ist vor allem auf äußere Einflüsse zurückzuführen. Bis Ostern lag Schnee, und gegenüber 2008 fiel fast doppelt so viel Regen.
- Der öffentliche Personennahverkehr profitierte 2013 stark vom witterungsbedingt geringeren Radverkehr.
- Die Kfz-Verfügbarkeit nimmt weiter zu, aber die Häufigkeit der Nutzung des eigenen Autos sinkt.
- Neue Mobilitätsangebote (CarSharing, Leihfahrrad-Systeme) sind überwiegend bei jüngeren Menschen beliebt.

Das VEP-Ziel, den Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen, ist erreicht.



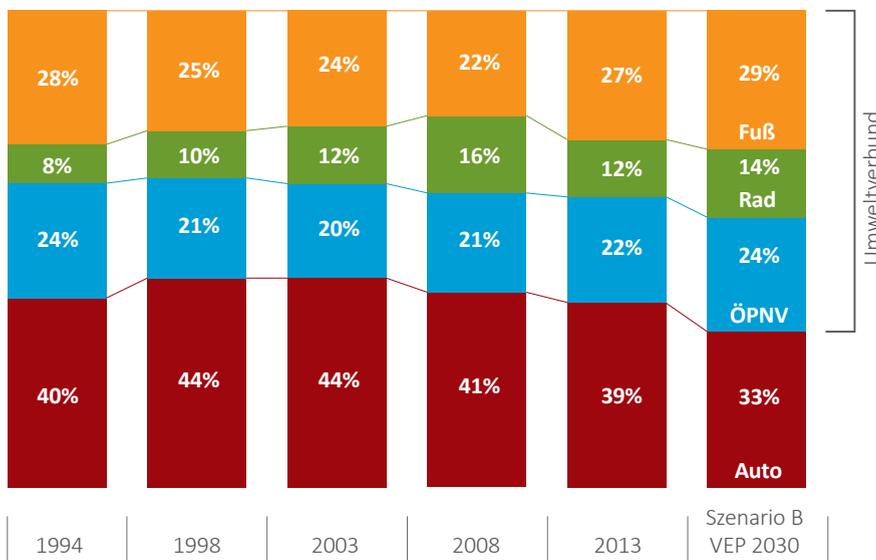
↑ Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsleistung im Vergleich 2008/2013

Verkehrsmittelwahl Modal Split nach Verkehrsleistung

Die wachsende Bevölkerung Dresdens legt insgesamt mehr Kilometer innerhalb der Stadtgrenzen zurück und zwar bei 90 Prozent aller Wege. Über 50 Prozent aller Wege sind dabei kürzer als drei Kilometer. Hierbei ist die Verkehrsleistung – also die pro Jahr werktätlich zurückgelegte Strecke – beim Autoverkehr innerhalb der Stadt leicht, jedoch geringer als die Anzahl der Einwohner, gestiegen. Im öffentlichen Personennah- sowie beim Fuß- und Radverkehr hat die Verkehrsleistung stärker zugenommen. Diese Entwicklung resultiert nicht nur aus der gestiegenen Einwohnerzahl, sondern im Autoverkehr auch aus einer größeren Anzahl zurückgelegter Wege bei geringeren Streckenlängen. Im Durchschnitt sind diese bei den mit dem Auto zurückgelegten Wegen in Dresden 2013 gegenüber 2008 von 6,2 auf 5,8 Kilometer pro Weg gesunken. Gründe dafür sind unter anderem eine dichter gewordene Stadtstruktur und eine stärkere Entwicklung der inneren Stadt.

Das VEP-Ziel, den Anteil des Umweltverbundes an der Verkehrsleistung zu erhöhen, ist erreicht.

↓ Verkehrsmittelwahl nach Wegen im Vergleich mit VEP-Szenario B

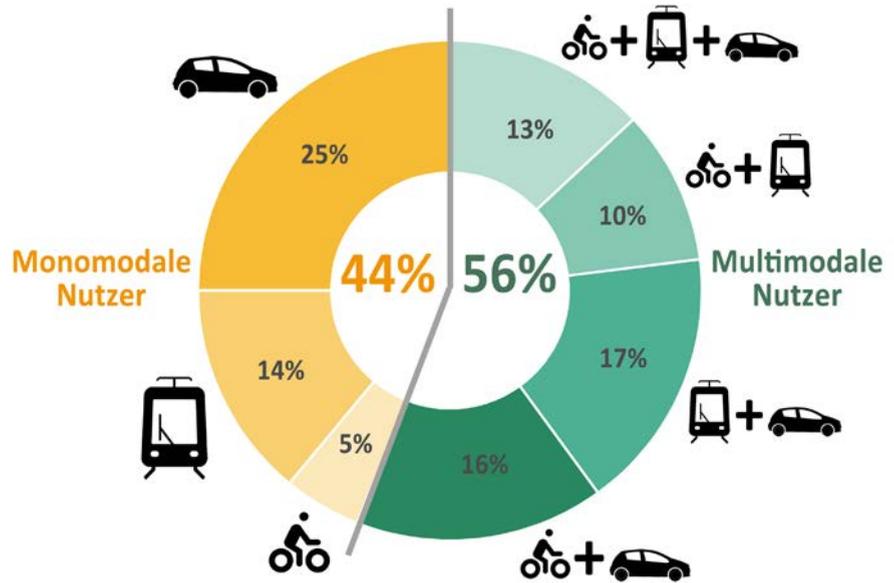


Multimodalität

Bei ihren Wegen innerhalb von Dresden wechseln die Menschen zunehmend häufiger das Verkehrsmittel. Sie sind also nicht nur mit einem Verkehrsmittel (monomodal), sondern mit mehreren Verkehrsmitteln (multimodal) unterwegs. Dies entspricht nationalen und internationalen Trends. Allerdings liegen hierzu bisher keine genaueren Daten über mehrere Jahre hinweg vor. Für das Jahr 2013 ergibt sich folgender Stand:

Die steigende Zahl von CarSharing-Nutzern trägt deutlich zu multimodalem Verhalten bei. Statistisch gesehen, teilen sich etwa 35 Nutzer ein CarSharing-Fahrzeug. Wuchs die Gesamtzahl der in Dresden gemeldeten Pkw (privat und gewerblich) von 2013 bis 2017 um 4,2 Prozent, so stieg die Zahl der CarSharing-Fahrzeuge um 62 Prozent auf 300 Fahrzeuge.

Aussagen zum VEP-Ziel der Erhöhung des Anteils multimodaler Nutzungen sind erst ab Ende 2019 möglich, da die Erhebung SrV 2018 gegenwärtig noch nicht abgeschlossen ist.



↑ Anteile mono- und multimodaler Nutzer 2013

↓ Mono- und multimodale Verkehrsteilnehmer unterwegs in Dresden



Mittlere Geschwindigkeiten bei ÖPNV und Kfz-Verkehr

Die Reisezeitmessungen werden jährlich von der Technischen Universität Dresden erhoben. Dies geschieht mit Hilfe der Auswertung von Daten aus der Betriebsleitstelle der DVB AG sowie aus Kfz-Mitfahrten auf definierten Routen. Während die Geschwindigkeit im ÖPNV fast konstant bleibt, ist die mittlere Geschwindigkeit im Autoverkehr von 2010 bis 2016 gesunken, 2017 aber gestiegen. Daraus ergibt sich mit Ausnahme von 2017 ein verbessertes Geschwindigkeitsverhältnis zugunsten des ÖPNV.

Das VEP-Ziel einer Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und Kfz-Verkehr zugunsten des ÖPNV wurde nur zwischen 2012 und 2016 erreicht.

Fahrgastzahlen im Schienen-Personenverkehr (SPNV)

Die Fahrgastzahlen an Eisenbahnstationen inklusive S-Bahn zeigen steigende Tendenz. Im Jahr 2016 waren gegenüber 2009 über 25 Prozent mehr Fahrgäste mit der Eisenbahn bzw. S-Bahn unterwegs. Der einmalige leichte Rückgang im Jahr 2014 ist auf den S-Bahn-Ausbau zwischen Bahnhof Neustadt und Radebeul/Coswig (Streckenausfall, Bus-Ersatzverkehr) zurückzuführen.

Die steigenden Fahrgastzahlen im Schienenverkehr basieren wesentlich auf einem verbesserten Angebot (wie Taktverdichtung S1 Hauptbahnhof – Meißen) sowie auf Verbesserungen an Haltepunkten (Barrierefreiheit). Mit einer weiteren Erhöhung der Zahlen ist 2018 im Zuge der Taktverdichtung auf der Linie S1 bis Pirna zu rechnen.

Das VEP-Ziel einer Erhöhung der Fahrgastzahlen im SPNV ist bisher erreicht.

→ Der öffentliche Nahverkehr erfreut sich wachsender Beliebtheit

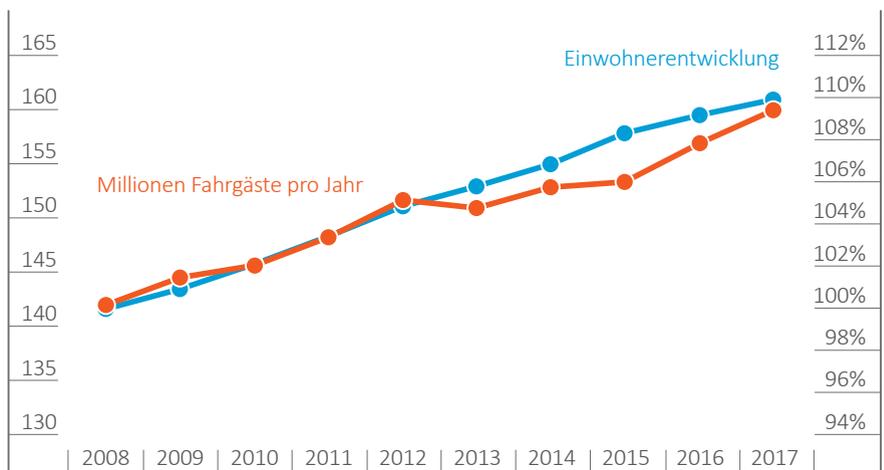
Fahrgastzahlen Straßenbahn/Bus der Dresdner Verkehrsbetriebe

Die Fahrgastzahlen bei der DVB AG nehmen kontinuierlich zu und erreichten 2017 erstmals die Marke von 160 Millionen Fahrgästen pro Jahr. Der Trend verläuft damit weitgehend parallel zur Einwohner-Entwicklung. Seit 2015 übersteigt die Fahrgast-Entwicklung die Einwohner-Entwicklung.

Die Zahl der Abo-Kunden und der Jobtickets nahm ebenfalls kontinuierlich zu, die der Semestertickets sank leicht. Sie liegt aber immer noch bei beachtlichen 38 000 Tickets. Auch im Nahverkehr der DVB AG nahmen die Fahrplan-Kilometer bei der Straßenbahn von 13,04 Millionen Kilometer im Jahr 2003 auf 13,75 Millionen Kilometer im Jahr 2016 zu.

Das VEP-Ziel einer Erhöhung der Fahrgastzahlen in Straßenbahnen und Bussen der DVB AG ist erreicht.

↓ Entwicklung der Fahrgastzahlen im ÖPNV im Jahresvergleich



Barrierefreiheit im ÖPNV-Netz

Ein Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und des Personen-Beförderungsgesetzes folgt dem Ziel, den ÖPNV bis 2022 barrierefrei zu gestalten. Im Rahmen dieses Aktionsplanes wird ein Haltestellenkataster einschließlich der Analyse aller Bushaltestellen aufgebaut.

- **Barrierefreiheit der Fahrzeuge:**
Im Betrieb der DVB AG – Straßenbahn und Bus – verkehren ausschließlich Niederflur-Fahrzeuge. Die Züge auf den S-Bahn-Linien 1, 2, und 3 sind weitgehend barrierefrei.
- **Barrierefreiheit der Haltestellen:**
Alle 17 Haltepunkte der S-Bahn in Dresden sind barrierefrei; bei der S-Bahn und dem Schienen-Nahverkehr zusammen sind es 20 von insgesamt 26 Haltepunkten. Im Jahr 2015 waren von sämtlichen 505 Straßenbahn- oder Straßenbahn- und Bus-Haltestellen 301 – teilweise mit Rampe – barrierefrei.

Das VEP-Ziel, den ÖPNV barrierefrei zu gestalten, ist bisher erreicht.



↑ Barrierefreier Zugang zu Bus und Straßenbahn

Verkehrssicherheit

Die Entwicklung der Unfallzahlen in Dresden geht bisher nicht zurück. Die Gesamtzahl der Straßenverkehrsunfälle lag seit 2011 jährlich über 15 000 (2016: 15 703). Lediglich im Jahr 2011 (15 386 Unfälle) war sie gegenüber 1999 (20 666 Unfälle) um ein Viertel gesunken.

Insgesamt liegt auch die Zahl der Unfälle mit Personenschäden nach wie vor auf dem Niveau der 1990er und 2000er Jahre. Sie hat sich seither nicht verringert.

Bei 2 214 Unfällen im Jahr 2016 wurden 427 Personen schwer und 2 251 leicht verletzt sowie elf Menschen getötet. Diese Zahl hat sich seit 2014 vermindert, als noch sechzehn Personen bei Verkehrsunfällen in Dresden ums Leben kamen.

Eines der Ziele des Verkehrssicherheitskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden ist eine Verminderung der Zahl der Verkehrsunfälle, bei denen Menschen getötet oder verletzt werden. Trotz der noch immer traurigen Bilanz ist dieses Ziel kurzfristig zwar erreicht; die Unfallzahlen müssen jedoch – auch gemäß dem bundesdeutschen „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ – weiter deutlich sinken.

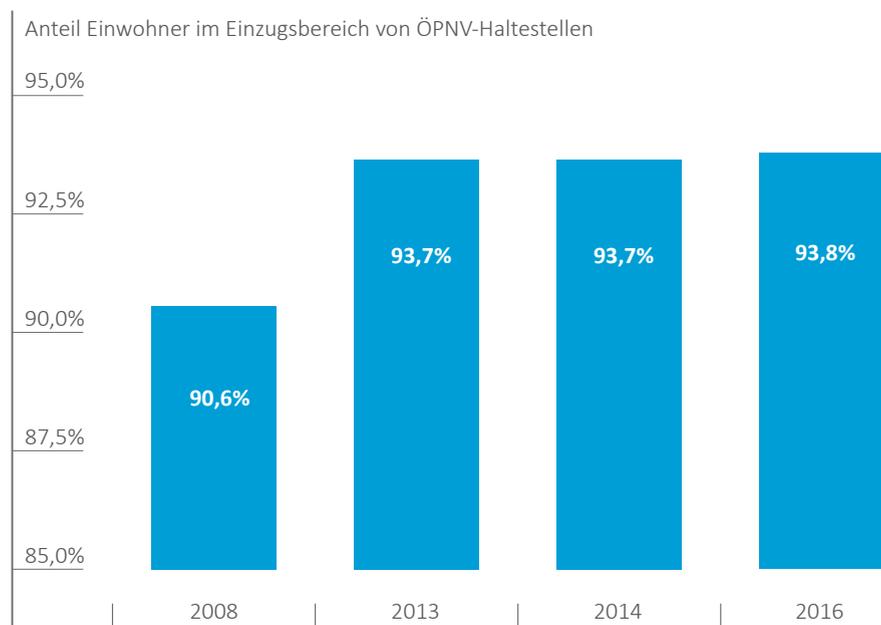
Das VEP-Ziel, gegenüber 2007 die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Menschen um die Hälfte zu verringern, ist jedoch erreicht.

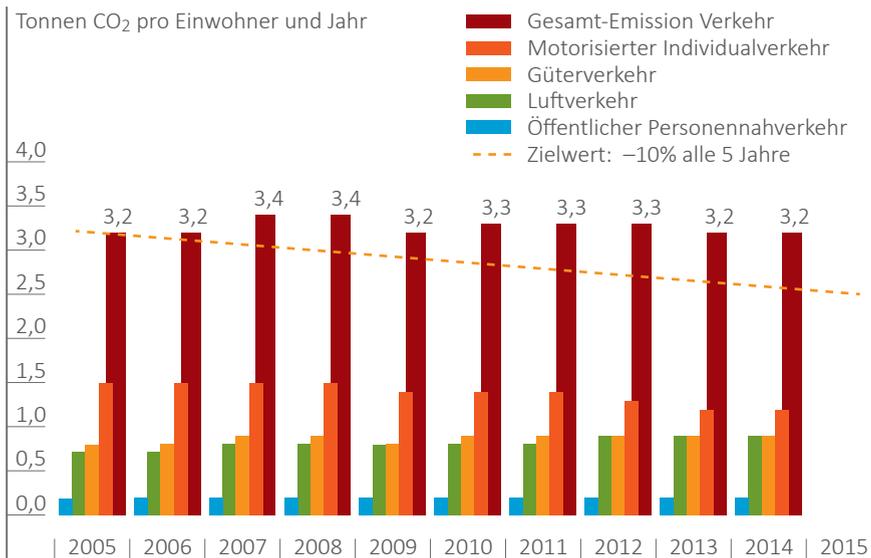
Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen

Im fußläufigen Einzugsbereich von ÖPNV-Haltestellen leben 93,8 Prozent der Dresdner Bevölkerung. Besondere Qualitätsverbesserungen der Erschließung ergeben sich durch die Nähe zu S-Bahn-Haltestellen. Gegenüber 44 500 im Jahr 2014 lebten 2016 rund 78 500 Menschen, also fast doppelt so viele im 600-Meter-Einzugsbereich von S-Bahn- und Eisenbahnstationen. Nahezu alle Wohnstandorte sind damit gut mit dem ÖPNV erreichbar.

Das VEP-Ziel, Erhöhung der im definierten ÖPNV-Einzugsbereich lebenden Einwohner, ist bisher erreicht.

↓ Entwicklung des Einwohneranteils in den Einzugsbereichen





↑ CO₂-Emissionen pro Einwohner nach Verkehrsarten

Kohlendioxid-Emissionen

Bis 2014 konnte die Vorgabe des „Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts Dresden 2030“ nicht erreicht werden. Sein Ziel ist es, die gesamten CO₂-Emissionen pro Kopf der Bevölkerung alle fünf Jahre um zehn Prozent zu verringern. Verglichen mit 2005 war dieser Wert jedoch 2014 ebenso hoch wie neun Jahre zuvor.

Aufgrund fehlender Daten für die letzten Jahre ist nicht exakt einschätzbar, ob das Ziel erreicht wurde.

Das VEP-Ziel einer Verringerung der gesamten CO₂-Emissionen pro Kopf der Bevölkerung um zehn Prozent alle fünf Jahre (Bezug 2005) konnte zumindest bis 2014 nicht erreicht werden.

Feinstaub-Belastung – PM₁₀-Emissionen

Die Feinstaubbelastung (Partikeldurchmesser kleiner als 10 µm = PM₁₀) ist in Dresden rückläufig. Seit 2015 ergeben sich keine Probleme mit der Einhaltung des Grenzwertes. Dieser besagt, dass eine Überschreitung des Tagesmittelwertes von 50 µg pro Kubikmeter Luft nur 35 mal im Jahr zulässig ist.

Die PM₁₀-Grenzwerte bleiben unter dem Grenzwert. Das VEP-Ziel ist erreicht.



Stickoxid-Emissionen

Der Grenzwert für Stickstoffdioxid NO₂ beträgt im Jahresmittel 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. An zwei Messstellen (Bahnhof Neustadt und Winkelmannstraße) wird dieser Wert seit 2013 unterschritten. An der Messstelle Bergstraße lagen die Werte dagegen bis 2016 noch über diesem Grenzwert.

Der Jahresmittel-Grenzwert für NO₂-Emissionen liegt an der Messstelle Bergstraße weiterhin über dem zulässigen Niveau; das VEP-Ziel ist damit derzeit nicht erreicht.

Lärmbelastung

Die Lärmbelastung durch Straßenverkehr war Gegenstand einer kommunalen Bürgerumfrage. Die befragten Menschen empfinden die Belastung unverändert stark. Als Richtwert für eine gesundheitsgefährdende Dauerbelastung gilt ein an der Hausfassade gemessener Lärmpegel von mehr als 65db(A).

Bezogen auf diesen Wert ist die rechnerische Zahl der durch Straßenverkehrslärm belasteten Personen – entgegen dem Umfrageergebnis – leicht rückläufig bei gleichzeitig gestiegener Einwohnerzahl.

Das VEP-Ziel einer Verringerung der Lärmbelastung ist bisher erreicht, auch wenn dies in der Wahrnehmung der Bevölkerung noch keinen Ausdruck findet.

Grün in der Stadt

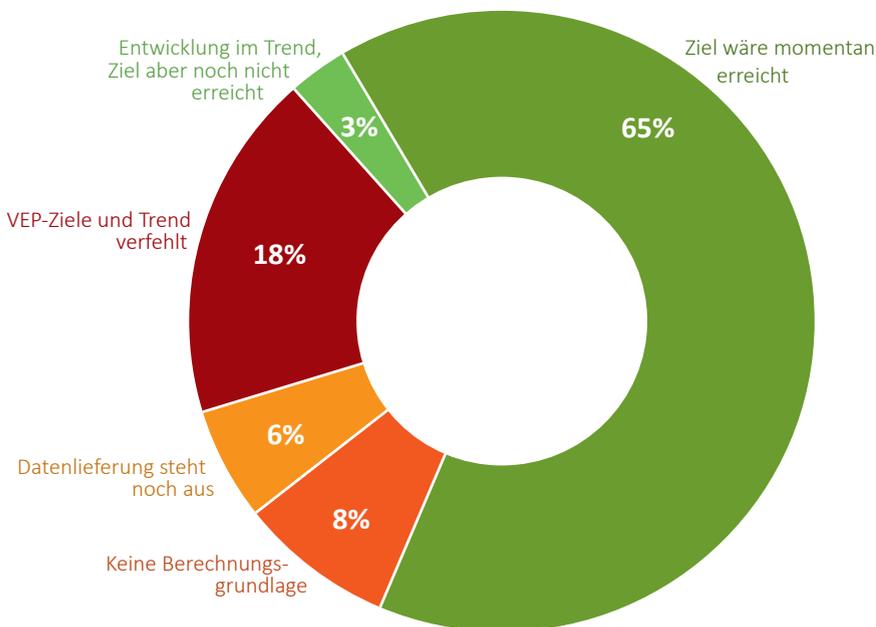
Das Straßenbaumkonzept der Landeshauptstadt Dresden hat die langfristige Sicherung und Weiterentwicklung des Bestandes an Straßenbäumen zum Ziel. Dazu liegen genaue Daten vor. Der Baumbestand an Straßen soll im Zuge des Klimaanpassungsprogramms für die Region Dresden (REGKLAM) zunehmen. Die Anzahl der Straßenbäume stieg zwischen 2013 und 2016 um 1 439 Bäume und damit um rund 2,8 Prozent.

Das VEP-Ziel ist mit der steigenden Zahl an Straßenbäumen erreicht.

← Beidseitiger Baumbestand an innerstädtischen Straßen; Beispiel Bautzner Straße

Monitoring	Evaluierung
Unterscheidung messbarer und nicht messbarer VEP-Ziele	Welche Ziele des VEP wurden erreicht oder nicht erreicht?
Verknüpfung messbarer Ziele mit geeigneten Indikatoren	War der bisherige Umsetzungsprozess des VEP erfolgreich?
Definition und Beschaffung der den Indikatoren zuzuordnenden Daten	In welcher Hinsicht besteht Fortschreibungsbedarf für den VEP?
Dokumentation des Auswertungsergebnisses	Welche Zukunftsthemen besitzen besondere Priorität?

↑ Schemabild Monitoring/Evaluierung



↑ Zielerreichung nach Indikatoren; Stand 2017

Evaluierung der VEP-Ziele

Gegenstand der Evaluierung ist die Bewertung von Prozessen und Projekten. Dabei geht es um die Beurteilung, ob die – vom Runden Tisch erarbeiteten und in modifizierter Form vom Stadtrat im Jahr 2011 beschlossenen – Ziele des VEP 2025plus erreicht worden sind. Das geschieht mit Hilfe von 62 Indikatoren, die – auf verfügbare Daten gestützt – mit einzelnen Zielen verknüpft werden. Eine solche Vorgehensweise ist nicht für alle Ziele möglich, da sich einige von ihnen als nicht messbar erweisen.

Prinzipiell ist so aber nachweisbar, ob unterschiedliche Entwicklungstrends den jeweiligen Zielen entsprechen oder ob sie sie verfehlen. Das darauf basierende Ergebnis lässt für 2017 einen überwiegend positiven Zwischenstand erkennen.

- Anhand von 40 Indikatoren – das sind fast zwei Drittel der Gesamtzahl – ist nachweisbar, dass die Ziele des VEP momentan erreicht sind.
- Die Auswertung von zwei Indikatoren – drei Prozent – zeigt, dass die Entwicklung zwar im Trend liegt, die entsprechenden Ziele derzeit jedoch noch nicht umgesetzt werden konnten.
- Elf Indikatoren, das sind 18 Prozent der Gesamtzahl, lassen den Schluss zu, dass zumindest innerhalb der letzten Jahre die jeweiligen VEP-Ziele verfehlt wurden.
- Für neun Indikatoren sind zum Stand Februar 2018 noch keine Daten oder Berechnungsgrundlagen verfügbar.

↓ Liste von Indikatoren, Datenquellen und Bewertung (Ausschnitt)

Nr.	Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator in der Bewertung	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
18	Entwicklung Multimodalität	Multimodale (= Anteil derer, die bei Alltagswegen mind. 1x das Verkehrsmittel wechseln)	Prozent		57,0%					Erhöhung Anteil multimodaler Nutzer	k
19	Verkehrsbelastungen im 26er Ring im Kfz-Verkehr	Auswertung 3 Pegelzählstellen	Mittelwerte des DTVw		21.100	21.400	21.800	21.500		Verringerung um 5%	-
21	Pünktlichkeit im ÖPNV	Anteil d. Verbindungen ohne Verspätung (Tram, Bus > 2 min.) und Verfrühung (0 min.)	Prozent		73,1%	74,2%	73,3%	73,1%	71,2%	Erhöhung der Pünktlichkeit	0
22	Fahrgastzahlen ÖPNV	Ein- und Aussteiger im SPNV (Regionalzüge und S-Bahn)	Ein- u. Aussteiger pro Werktag an Dresdner Eisenbahnstationen		77.330	75.770	78.880	83.310		Erhöhung der Fahrgastzahlen	+



↑ Verkehrsmengenkarte 2017 (Ausschnitt)

Bis zum Stand 2017 nicht erreichte VEP-Ziele

Mit Hilfe der folgenden Indikatoren ist nachweisbar, dass die mit ihnen verknüpften VEP-Ziele bisher nicht erreicht wurden:

- Kfz-Verkehrsbelastung im 26er Ring.
Ziel: Verringerung um fünf Prozent.
- Gesamtverkehrsleistung der Dresdner per Fahrrad.
Ziel: Erhöhung für den Radverkehr, jedoch nicht auf Kosten von ÖPNV und Fußverkehr.
- Jahresfahrleistung der privaten Pkw.
Ziel: Verringerung der Fahrleistung
- NO₂-Grenzwert Messstelle Bergstraße.
Ziel: Einhaltung des EU-Grenzwertes.
- Subjektive Einschätzung der Belastung durch Verkehrslärm.
Ziel: Verringerung der Lärmbelastung.
- Streckenlänge der Radverkehrsanlagen mit gemischter Geh-Radweg-Nutzung sowie für Radnutzung freier Gehwege.
Ziel: Verringerung der von Radfahrern mitgenutzten Gehwege.
- Gesamtzahl der Verkehrsunfälle sowie derjenigen mit Personenschäden und Schwerverletzten wie auch der Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschäden.
Ziel: Verringerung der Zahl der Unfälle.
- Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot Parken.
Ziel: Erhöhung der Zufriedenheit.

Eines der Ziele der Evaluierung ist die Überprüfung der Wirkung ausgewählter Einzelmaßnahmen. Hierzu sind aufwendige – verkehrliche, wirtschaftliche, umweltbezogene und städtebauliche – Datenerhebungen nötig. Sie müssen die gesamte Zeitspanne – vor bis nach Realisierung der jeweiligen Maßnahme – erfassen. Dies war wegen längerer Projektlaufzeiten bisher nicht möglich, wird jedoch für bestimmte Maßnahmen (zum Beispiel Augustusbrücke, Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße) weiter angestrebt.

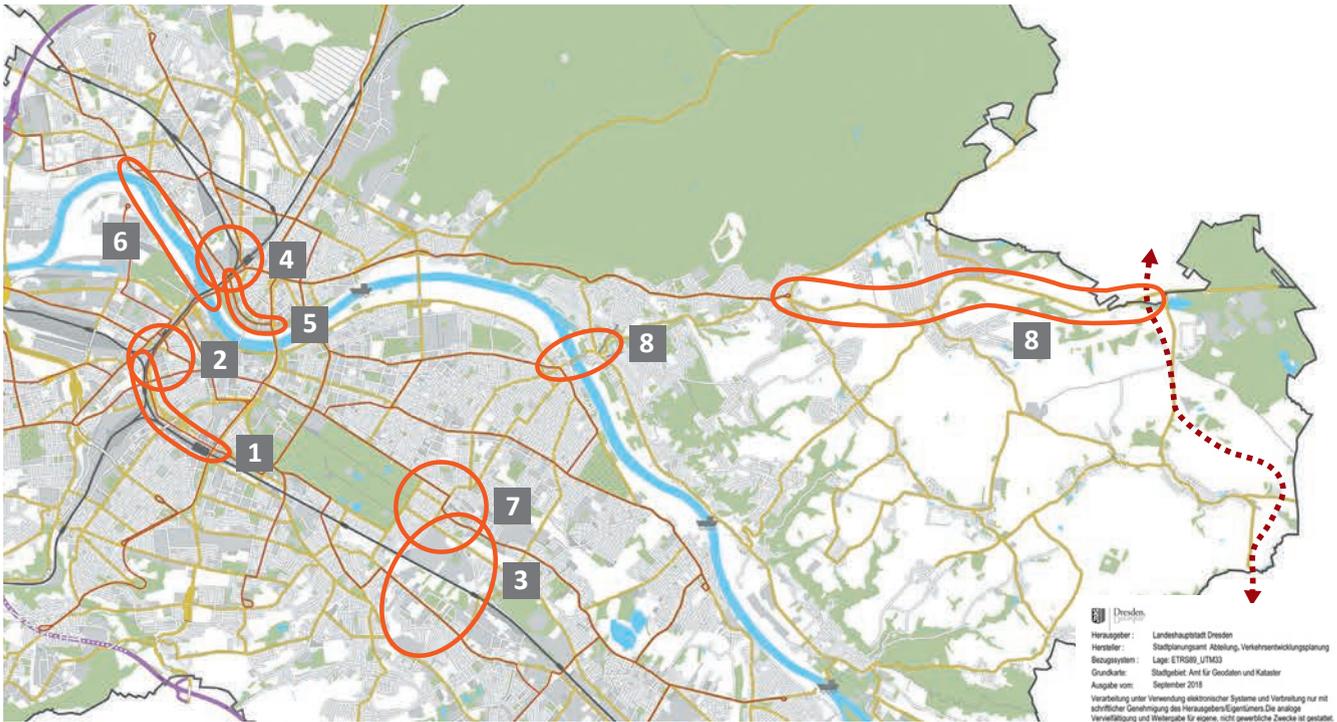
Stand des verkehrlichen Untersuchungsbedarfs

Seit 1999 verfügt Dresden über ein integriertes Verkehrsmodell, das mit rechnergestützten Methoden die Verkehrsflüsse abbildet. Seine sechste Fortschreibung und eine Erweiterung auf den Prognosehorizont 2035 ist ab 2020 vorgesehen. Auf Basis der Verkehrsprognose 2030 erfolgten seit 2015 über 120 Untersuchungen für Einzelprojekte in Szenarien und Netzfällen.

Das integrierte Verkehrsmodell erlaubt die Definition eines fachlichen Vertiefungsbedarfs für verschiedene Netzelemente im VEP 2025plus. Basis dafür ist das Szenario B („Gute Erreichbarkeit für Alle durch Nahmobilität und Ressourcenschonung“), das dem VEP zugrunde liegt. Die Vertiefung ist dort erforderlich, wo noch grundsätzliche Variantendiskussionen zu Verkehrsangeboten und Infrastruktur nötig sind.

↓ Die drei Szenarien des VEP 2025plus (Schema)

Szenario A	Szenario B	Szenario C
Gute Erreichbarkeit mit Fokus auf Maßnahmen zugunsten des Autoverkehrs	Gute Erreichbarkeit für Alle durch Nahmobilität und Ressourcenschonung Kein Verhaltenswandel	Gute Erreichbarkeit für Alle durch Nahmobilität und Ressourcenschonung Verhaltenswandel hinsichtlich Kosten- und Umweltbewusstsein



↑ Verkehrlicher Untersuchungsbedarf für acht Prüfvorhaben

Für die folgenden acht Verkehrsprojekte besteht aktueller Untersuchungsbedarf (siehe Übersichtskarte oben).

1 Durchbindung der Fröbelstraße bis Bayerische Straße

Zu diesem Vorhaben liegt eine verkehrsplannerische Untersuchung, bezogen auf den Prognosehorizont 2030 nur für Teilbereiche vor. Da die Gebietsentwicklung entlang der Freiburger Straße sehr positiv verläuft, ist diese Verbindung auch im Hinblick auf eine qualifizierte Anbindung an das Straßennetz erforderlich. Für eine Durchbindung bis zur Bayerischen Straße sind noch vertiefende Untersuchungen nötig. Diese sind im Rahmen der Fortschreibung des VEP 2025plus zu berücksichtigen.

2 Anbindung Kraftwerk Mitte als Veranstaltungsort und Standort der Kreativwirtschaft

Seit der Eröffnung des Kraftwerks Mitte mit seinen Theaterspielstätten steht dessen verbesserte Erreichbarkeit zur Diskussion. Eine Lichtsignalanlage zwischen Kraftwerk und Parkplatz im Gleisdreieck, eine CarSharing-Station und viele Rad-Abstellanlagen tragen schon heute dazu bei. Weitere Maßnahmen sind bereits in Vorbereitung.

3 Anbindung Wissenschaftsstandort Dresden-Ost und Durchbindung von Liebstädter Straße und Tiergartenstraße

Hierfür liegt eine Untersuchung vor, die folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Durchbindung der Liebstädter Straße von der Winterbergstraße bis zur Reicker Straße,

- Verlängerung der Tiergartenstraße bis zur Liebstädter Straße,
- Durchbindung des Otto-Dix-Ringes von der Reicker Straße bis zur Dohnaer Straße und
- Realisierung einer neuen, parallel zur Reicker Straße verlaufenden Straße vom Knotenpunkt Liebstädter Straße über Knotenpunkt Hans-Jüchser-Straße bis zur Lohrmannstraße.

↓ Kraftwerk Mitte



4 Verkehrliche Wirkung Masterplan „Leipziger Vorstadt – Neustädter Hafen“

Aufgrund der noch ausstehenden Entscheidung zur Gebietsentwicklung liegen bisher keine gesicherten Daten zu Nutzungen und verkehrlichen Anbindungen vor. Aus diesem Grund ist die Fortschreibung der Verkehrsprognose 2025 bisher noch nicht möglich. Um die Dimensionierung der Verkehrsmengen berechnen zu können, wird ein schon vorliegendes Gutachten für den Gesamtverkehr genutzt werden.

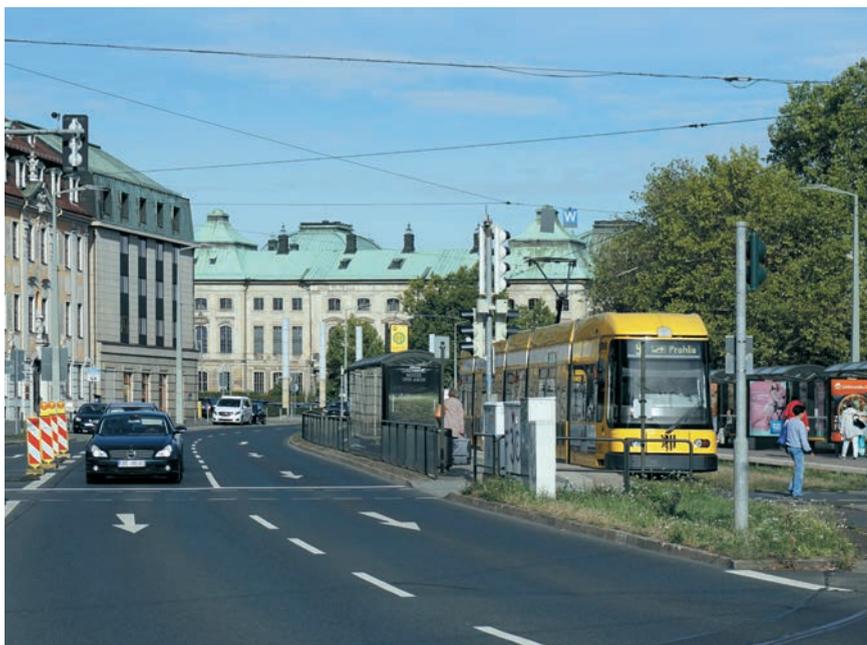
5 Umgestaltung der Großen Meißner Straße – Köpckestraße am Neustädter Markt

Möglichkeiten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität unter anderem durch Vergrößerung der Straßenseitenräume werden derzeit in einem städtebaulichen Wettbewerb für den Bereich Königsufer mit betrachtet. Um Flächen zu gewinnen, sind unter anderem eine kompaktere Gestaltung der Haltestelle Neustädter Markt sowie der Verzicht auf Abbiegespuren denkbar.



↑ Masterplan Leipziger Vorstadt – Neustädter Hafen; Verkehrsstruktur Variante 1 (Ausschnitt)

↓ Große Meißner Straße, Blick nach Nordwesten



Nach einer entsprechenden Untersuchung ginge mit einer Reduktion auf eine überbreite Fahrspur pro Richtung einschließlich Anpassungen des Knotenpunktes eine Verkehrsverlagerung von zehn Prozent einher. Mit einer Reduktion auf nur eine Fahrspur wäre eine Verminderung des Verkehrs auf diesem Straßenzug um 29 Prozent zu erreichen. Dies ist Grundlage für politische Diskussionen und Entscheidungen.

6 Prüfung potentieller westlicher Elbbrückenstandorte

Zu dieser komplexen Aufgabe liegen bisher noch keine umfassenden Untersuchungen vor. Dies betrifft sowohl die Umweltbrücke Ostragehege als auch die Brücke Erfurter Straße und die dritte Marienbrücke. Zudem erfolgt eine Prüfung des Fährstandorts Altpieschen.

7 Prüfung von Verkehrsführungen im Bereich Stübelallee/Karcherallee/Zwinglistraße

Derzeit sind im Rahmen der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 verschiedene Abbiegevarianten Gegenstand einer Untersuchung. Ergebnisse liegen bislang nicht vor.

8 Verkehrswirkung Staatsstraße S177 im Süden des Dresdner Hochlands

Die Verkehrswirkung der S177 ist Gegenstand sämtlicher aktueller Untersuchungen. Dies betrifft den Ullersdorfer Platz und alle Planungen entlang der Bautzner Straße/Bautzner Landstraße sowie die Untersuchungen im Bereich Schillerplatz und Blaues Wunder.

4. Wirksamkeit des VEP als Planwerk

Umsetzung in der Verwaltung

In einer verwaltungsinternen Steuerungsgruppe sind unter der Leitung des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften neben anderen das Stadtplanungsamt und das Straßen- und Tiefbauamt als für die Umsetzung des Planwerks maßgebliche Ämter vertreten. Die Gruppe koordiniert den Umsetzungsprozess des VEP 2025plus und arbeitet ämterübergreifend. Je nach Bedarf können weitere Fachämter und externe Partner hinzugezogen werden.

Wirksamkeit und Nutzen in Beteiligungsgremien

Runder Tisch VEP

Der Runde Tisch VEP konstituierte sich 2009 zu Beginn der Bearbeitung des VEP. Grundlage seiner Arbeit ist eine bis heute gültige Arbeitsvereinbarung. Nach dem Stadtratsbeschluss des VEP 2025plus im November 2014 haben sich die Mitglieder des Runden Tisches dafür ausgesprochen, auch die Umsetzungs- und Evaluierungsphase zu begleiten. Ein solches Verfahren ist bisher aus keiner anderen deutschen Stadt bekannt.

Der Fokus der Themen im Rahmen des Evaluierungs- und Umsetzungsprozesses hat sich gegenüber der bisherigen Arbeit des Gremiums verlagert. Besonderes Augenmerk gilt der Erörterung von Themen, die die zukünftige Verkehrsentwicklung betreffen. Bereits im Rahmen des Evaluierungsprozesses haben die Mitglieder des Runden Tisches dazu und zum Fortschreibungsbedarf für Ziele, Maßnahmen und Konzepte eigene Vorschläge formuliert.



↑ Beteiligungsstruktur VEP-Umsetzungsphase

Runder Tisch Nachbarn/Region

Auch der Runde Tisch Nachbarn/Region setzt seine Arbeit fort. Hier sind unter anderem die umliegenden Landkreise und Gemeinden, das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit, benachbarte Verkehrsverbände sowie landesweit wirkende Planungseinrichtungen wie zum Beispiel der Regionale Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge vertreten.

Das Gremium dient der Information, dem Austausch und der Erörterung der verkehrlichen Planungen, die die gemeinsamen Interessen aller Beteiligten tangieren. Das betrifft beispielsweise die Belange der Umlandgemeinden in Bezug auf Anbindungen und Schnittstellen. Vor allem zu einzelnen Maßnahmen im Radverkehr und ÖPNV erfolgen gemeinsame strategische Abstimmungen.

Öffentlichkeitsarbeit

Seit Beginn der Bearbeitung des VEP hat die begleitende Öffentlichkeitsarbeit große Bedeutung. Das betrifft die laufende Information und Beteiligung der Stadtgesellschaft wie auch den Erfahrungsaustausch mit Fachleuten aus Wissenschaft und kommunaler Planung. Dies und zahlreiche weitere nationale und internationale Aktivitäten tragen dazu bei, dass der VEP 2025plus über Dresden hinaus große Aufmerksamkeit erfährt.

Nationale Öffentlichkeitsarbeit

Video-Dokumentation

Die Dokumentation des Planungsprozesses und der öffentlichen Dresdner Debatte zum VEP 2025plus ist Gegenstand einer 25-minütigen Video-Präsentation. Sie liegt außer in deutscher Sprache auch mit englischen, tschechischen und russischen Untertiteln vor und kann unter www.dresden.de/vep heruntergeladen werden.

VEP-Broschüre in Deutsch und Englisch

Eine 34-seitige Informationsbroschüre zum VEP 2025plus ist seit Januar 2016 sowohl in deutscher als auch in englischer Fassung in gedruckter Form erhältlich oder zum Herunterladen unter www.dresden.de/vep verfügbar.

Newsletter VEP

Ein seit Beginn der Bearbeitung regelmäßig erscheinender VEP-Newsletter ist für die Mitglieder der Runden Tische und die interessierte Öffentlichkeit unter www.dresden.de/vep verfügbar.

Internetseite

Auf der Seite www.dresden.de/vep finden sich detaillierte Informationen zum VEP 2025plus.

Fachpublikation

Unter dem Titel „Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Dresden – Strategie für die nachhaltige Verkehrsentwicklung einer wachsenden Stadt“ veröffentlichten der VEP-Projektleiter und der Moderator des Runden Tisches in der Zeitschrift „Internationales Verkehrswesen“, Heft 4/2014, einen gemeinsamen Beitrag. Er widmet sich den Erfahrungen, dem Bearbeitungsprozess und den vorläufigen Ergebnissen des VEP 2025plus.

Deutscher Städtetag, Fachkommission Verkehrsplanung

Als Mitglied des Deutschen Städtetages ist die Landeshauptstadt Dresden auch in dessen Fachkommission Verkehrsplanung aktiv engagiert. Vertreter der Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung berichten hier

in Abständen über den Planungsprozess des VEP 2025plus und diskutieren – auch im Vergleich mit anderen Städten – über Inhalte, Arbeitsweisen und -methoden.

Forschung und Lehre

Großes Interesse am Entstehungsprozess und an den Inhalten des VEP 2025plus besteht bei bundes- und landesweit agierenden Forschungsgesellschaften, Institutionen und Vereinen. Dazu zählen unter anderem die Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V. (DVWG), die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) und der Verein der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen e. V. (VSVI). Entstehung, Methodik und Ergebnisse des VEP 2025plus sind auch Thema der jährlichen Vorlesungen an der Fakultät für Verkehrswissenschaften der Technischen Universität Dresden.

Besonders zu erwähnen sind ferner mehrere derzeit von der Landeshauptstadt initiierte Zukunftsprojekte:

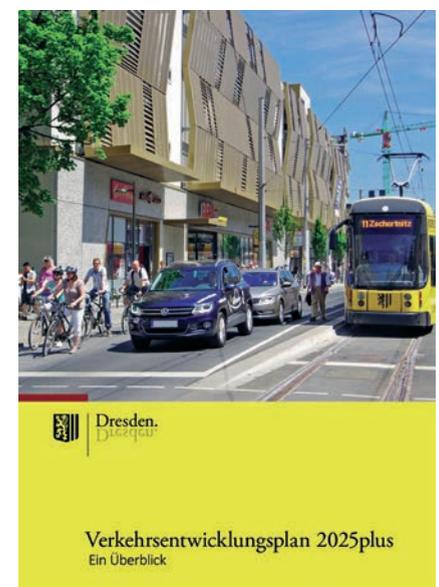
Im Rahmen des Innovations- und Forschungsprogramms „Horizon 2020“ der Europäischen Union bearbeitet Dresden als „Leuchtturmstadt“ das Projekt „MatchUP“, das sich dem Themenschwerpunkt „Smart City“ widmet.

Das von der Bundesregierung geförderte Projekt „Modellstadt Elektromobilität“, hat die Landeshauptstadt in Kooperation mit der Industrie gestartet. Derzeit in der Umsetzung befindet sich die Planung einer Reihe intermodaler Mobilitätspunkte. Der erste davon wurde im September 2018 eröffnet.

↓ Internetseite der Landeshauptstadt Dresden zum VEP 2025plus



↓ Broschüre zum VEP 2025plus





↑ MULTIMOBIL-Straßenbahn an der Marienstraße



↓ Fahrradparken am Hygienemuseum

„Multimobil. Für Dich. Für Dresden.“

In der Zeit von Juni bis September 2017 startete eine gemeinsame Kampagne der Landeshauptstadt Dresden, der Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB AG), des Verkehrsverbunds Oberelbe (VVO) und privater Mobilitätsdienstleister zum multimodalen Mobilitätsverhalten. Ziel dieser deutschlandweit ersten kooperativen Initiative war es, die Fortbewegung ohne eigenes Auto – Zu-Fuß-Gehen, Radfahren und die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs – sowie CarSharing und BikeSharing zu fördern. Sie wurde von den Medien, der Stadt und den beteiligten Partnern intensiv begleitet.

Sämtliche Informationen zu „Multimobil“ sind unter www.dresden.de/multimobil abrufbar. Die Kampagne wurde seit ihrem Abschluss 2017 bei Konferenzen im In- und Ausland als gelungenes Beispiel vorgestellt und von einigen Städten bereits adaptiert.



Internationale Öffentlichkeitsarbeit

Europäisches Mobilitätsnetzwerk POLIS

Seit der Übernahme der Präsidentschaft im europäischen Netzwerk POLIS durch die Landeshauptstadt Dresden steht der VEP 2025plus im Fokus internationaler Aufmerksamkeit. Im Rahmen der jährlichen POLIS-Konferenzen 2014 und 2017 berichteten Vertreter der Fachverwaltung zum aktuellen Stand seiner Bearbeitung und Umsetzung.

EU-Projekt CH4ALLENGE und Europäische SUMP-Konferenzen

Die Landeshauptstadt Dresden beteiligte sich am Europäischen SUMP-Förderprojekt CH4ALLENGE (2013 bis 2016). Die Dresdner Erfahrungen bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans waren von Interesse für europäische Städte, die eigene Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) erarbeiten.

Die im „Urban Mobility Package“ der Europäischen Kommission aufgezeigten Anforderungen an das Planwerk SUMP sind Gegenstand jährlicher SUMP-Konferenzen. Fachleute der Dresdner Stadtverwaltung waren zu zwei dieser Konferenzen eingeladen, um eigene Erfahrungen aus dem

VEP-Planungsprozess und der Bürgerbeteiligung im Rahmen der Dresdner Debatte in die europäische Diskussion einzubringen.

Europäische Auszeichnung für den Dresdner VEP

Im Rahmen des jährlich stattfindenden SUMP-Wettbewerbs erhielt Dresden 2014 zusammen mit Gent (Belgien) in Verbindung mit dem zweiten Rang eine Anerkennung der EU-Kommission für Verkehr. Die Auszeichnung galt der strategischen Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt. An dem Wettbewerb hatten sich 17 Städte aus zehn Ländern beteiligt. Die Auszeichnung mit dem SUMP-Award ging an die Hansestadt Bremen.

Internationales Interesse und Fach Austausch

Schon in den vergangenen Jahren erfuhr der Dresdner VEP 2025plus vielfaches Interesse auf europäischer Ebene. Zahlreiche Workshops und Planertreffen fanden seit 2015 in verschiedenen europäischen Städten und mit dortigen Fachleuten statt. Zu nennen sind hier Prag, Brno und Děčín/Tschechische Republik, Polotsk/Weißrussland, Olbia/Italien und Cardiff/Großbritannien. Auch im Rahmen internationaler Kongresse referierten Fachleute aus Dresden

über den VEP2025plus, so in Bangkok/Thailand und mit Vertretern der Universität Chiba/Japan sowie anlässlich des International Transport Forum ITF in Leipzig.

Fazit zur Wirksamkeit des Planwerks

Insgesamt hat der VEP 2025plus der Landeshauptstadt Dresden als Planwerk auf nationaler und internationaler Ebene Anerkennung gefunden. Als Zukunftsstrategie für die Mobilität in Dresden ist er eine verlässliche Handlungsgrundlage. Zugleich ist er Basis für andere Planwerke wie zum Beispiel das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK). Nicht zuletzt dank breiter fachlicher und öffentlicher Beteiligung hat er seine Legitimation unter Beweis stellen können. Auch die am Planungs- und Umsetzungsprozess beteiligten Gremien bewerten den bisher erreichten Stand ebenso wie Monitoring und Evaluierung positiv.

Indessen gilt es, angesichts einer sich rapide wandelnden Mobilität mit vielfältigen nationalen, europäischen und globalen Entwicklungen Schritt zu halten und auf Veränderungen wie auch auf neue Interessenskonstellationen zu reagieren. Hierbei kann die Evaluierung aufzeigen, in welcher Richtung verstärktes Engagement erforderlich ist, um die für den VEP 2025plus definierten Ziele umfassender als bisher umsetzen zu können.

↓ Preisverleihung SUMP-Award 2014,
ganz rechts die Vertreter der Landeshauptstadt Dresden; Quelle: www.eltis.org



5. Ausblick: Fortschreibung des VEP 2025plus

Eine Fortschreibung des VEP 2025plus bzw. seine Modifizierung erweist sich aus mehreren Gründen als erforderlich:

- Für den Planungshorizont 2035 sind Rahmenbedingungen neu zu formulieren. Gründe dafür sind der gesellschaftliche und technologische Wandel innerhalb der letzten Jahre und seine Auswirkungen auf Stadtverkehr und Mobilität. Das betrifft unter anderem veränderte Formen der Nutzung von Verkehrsmitteln („Nutzen statt Besitzen“), neuartige Mobilitätsdienstleistungen, neue Antriebstechnologien, die Nutzung einer wachsenden Menge von Mobilitätsdaten und die daraus resultierenden Anforderungen an die verkehrliche Infrastruktur.
- Die dem VEP zugrunde liegenden Leitziele und deren Unterziele sind daraufhin zu prüfen, inwieweit sie neu zu fassen, zu modifizieren oder beizubehalten sind. Gegenwärtig ist eine Bewertung, ob die Ziele erreicht oder verfehlt wurden, nur teilweise möglich, da ihre Mehrzahl nicht direkt messbar ist, und die ihnen zugeordneten Unterziele kaum quantifizierbare Aussagen enthalten.
- Die Szenarien sind hinsichtlich ihrer Übertragbarkeit auf den Planungshorizont 2035 zu überprüfen und gegebenenfalls neu zu fassen. Die ihrer Berechnung zugrunde liegenden Parameter und die so getroffenen Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsbelastung und zu den sich daraus ergebenden Umweltwirkungen werden in Zukunft aller Voraussicht nach nicht mehr zutreffen.
- Im Rahmen einer Anpassung der Mobilitätsstrategie des VEP 2025plus sind die Themen Inter- und Multimobilität deutlicher herauszuarbeiten. Das betrifft vor allem die Auswirkungen künftiger technologischer Neuerungen

auf Mobilität und Stadtstruktur. Auch die Frage der Verfügbarkeit und Nutzung von Mobilitätsdaten sowie deren Zugänglichkeit vom öffentlichen Raum aus besitzt besonderes Gewicht.

- Bei der Weiterentwicklung von Handlungs- und Maßnahmenkonzepten ist vor allem über fortzuführende oder anzupassende aber auch über die Definition neuer Maßnahmen und Konzepte zu entscheiden. Zu prüfen ist überdies die Rangfolge bisheriger und die Definition neuer Pilotprojekte.
- Veränderte Formen der Öffentlichkeitsarbeit und neue Beteiligungsformate sind angesichts veränderter Rahmenbedingungen vor allem darauf auszurichten, dass sie früher als in der zurückliegenden Planungsphase zwischen 2009 und 2012 ihre Wirkung entfalten und neuen Akteuren offenstehen können.



↑ Radfahrstreifen in der Wilsdruffer Straße

↓ Haltestelle Prager Straße



Zukunftsthemen

Die Zukunft der Mobilität in Dresden hat bereits begonnen; dafür sprechen folgende Indizien:

- Mit der Verfügbarkeit und Vernetzung von Mobilitätsdaten und darauf basierenden Angeboten geht zunehmendes multimodales Verhalten – also ein häufiger Wechsel des Verkehrsmittels – einher.
- Digitale Medien finden verstärkt Anwendung in Bezug auf die Information, sowie bei der Planung von Wegen und der Nutzung von Mobilitätsdienstleistungen (BikeSharing, CarSharing).
- Mobilitätsangebote und -kosten sind bei wachsender Konkurrenz von Mobilitätsdienstleistern und gleichzeitig sinkendem Kostenniveau permanent vergleichbar.
- Die Ansprüche an die Servicequalität im ÖPNV nehmen zu.
- Das Gesundheitsbewusstsein sowie Bewegung und Fitness und damit alltägliches Zu-Fuß-Gehen und Radfahren finden wachsendes Interesse.
- Bei nicht-fossilen Kfz-Antriebsarten ist eine – gegenwärtig noch schwache – Zunahme erkennbar.
- Die Elektrifizierung des Radverkehrs hat steigende Tendenz.
- Die Alterung der Gesellschaft schreitet voran. Zugleich setzt sich die Digitalisierung in allen Lebensbereichen durch. Beides hat eine immer stärkere Diversifizierung unterschiedlicher Mobilitätsbedürfnisse zur Folge.

Damit rücken neue Themen zu folgenden Punkten in den Fokus:

Digitalisierung und nachhaltige Mobilität

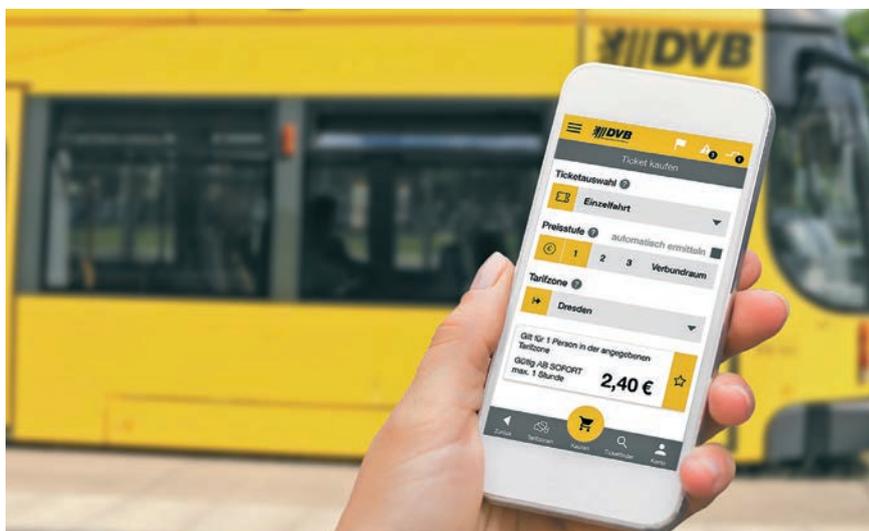
Zur Digitalisierung vertreten Betreiber, Hersteller, kommerzielle und private Nutzer unterschiedliche Interessen. Das betrifft Umfang und Zweck digitaler Software wie auch den Einsatz von Geräten. Ob und wie sich die Digitalisierung der Mobilität mit den Zielen eines sozial-, umwelt- und stadtgerechten Verkehrs verbinden lässt, ist noch offen und Anlass für folgende Fragen:

- Wo liegen Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung?
- Sind digitale Tools zur Umsetzung gesamtstädtischer planerischer Ziele zu nutzen und was müssen sie leisten können?
- Inwieweit gelten die Ziele des VEP 2025plus für die fortschreitende Digitalisierung der Mobilität?



↑ Pirnaischer Platz mit allen Verkehrsarten

↓ Das DVB-Handyticket



Automatisiertes und autonomes Fahren in der Stadt

Für das autonome Fahren sind verschiedene Szenarien denkbar. Ob die Entwicklung im Einklang mit den Zielen einer nachhaltigen Mobilität steht, bedarf der kritischen Prüfung hinsichtlich folgender Punkte:

- Wie ist zu vermeiden, dass automatisiertes Fahren eine Erhöhung von Fahrten und gefahrenen Kilometern zur Folge hat?
- Welche neuen Anforderungen ergeben sich für den öffentlichen Straßenraum und für die Infrastruktur insbesondere im Hinblick auf die Sicherung eines reibungslosen Ablaufs des automatisierten Fahrens?
- Wie ist die Gefahr zu umgehen, dass private Investitionen in Dienstleistungen fließen, die die Vorteile des eigenen Autos mit denen des öffentlichen Nahverkehrs verbinden, diesen aber zugleich schwächen?

Datenerfassung und Datennutzung

Digitale Steuerungssysteme für Fahrzeuge und Verkehr erzeugen und benötigen große Mengen miteinander verknüpfter Daten. Informationen zu Verkehrsqualität und -dichte sowie Prognose- und Verhaltensdaten ermöglichen detaillierte Analysen von Bewegungsmustern. Da sie ohne Wissen und Zustimmung der Nutzer möglicherweise zweckentfremdet zu verwenden sind, ergeben sich folgende Fragen:

- Wem gehören die Nutzerdaten aus Verkehrssystem und kommunalen Unternehmen und unter welchen Bedingungen sind sie wem zugänglich?
- Welche Vorkehrungen zum Schutz persönlicher Daten muss die Landeshauptstadt Dresden treffen und welche Ziele muss sie vorgeben?
- Bei welchen sonstigen Daten ist eine Verknüpfung mit Mobilitätsinformationen vertretbar?

Intermodale Dienste und Verknüpfungen (Mobilität als Service/Sharing/Smart City)

Mit der Einrichtung intermodaler Schnittstellen zur Verknüpfung von öffentlichem Personennahverkehr mit anderen Mobilitätsdienstleistungen besteht die Chance einer nachhaltigen Minderung von Verkehr sowie von Schadstoff- und Lärmbelastungen. Voraussetzung dafür ist eine mögliche Kooperation mit langfristig verlässlichen Dienstleistern.

Klärungsbedarf ergibt sich in folgender Hinsicht:

- Wie ist mit steigenden Nutzerzahlen von Bike- und CarSharing-Systemen umzugehen, falls durch deren intensivere Verbreitung und Verknüpfung ein größerer Teil der Stadtgesellschaft als heute zu erreichen ist?
- Sind Shuttle- oder Mitnahmesysteme (z. B. MOIA oder Clever Shuttle) zur Qualitätsverbesserung der städtischen Mobilität geeignet, welchen Beitrag kann die Landeshauptstadt hierzu leisten und wie kann sie die Entwicklung steuern?
- Unter welchen Bedingungen erhalten digitale Dienstleister Zugang zu Kunden und zum öffentlichen Raum?

→ Grafik: Heimrich & Hannot



↑ Intermodale Schnittstelle am Bahnhof Neustadt



Elektromobilität und Lade-Infrastruktur

Die Förderung von Elektromobilität und Ladeinfrastruktur wird die Nutzung und Gestaltung des öffentlichen Raumes beeinflussen. Zugleich ist ein Wandel der Technologien im vollen Gang. Beides wirft Fragen auf:

- Welche Art und welche Dichte von Ladesäulen sind im öffentlichen Raum akzeptabel?
- Auf welche Weise sind die Standorte der Ladesäulen in Auskunftssysteme zu integrieren?
- Welche Aufgaben könnten hier Tankstellen übernehmen?
- Wie sind Taxi- und Citylogistik-Unternehmen und auch der Wirtschaftsverkehr in eine Umstellung auf Elektroantriebe einzubinden?

↓ Stromtankstelle am neuen Mobipunkt Pirnaischer Platz



Integriertes Mobilitätsmanagement

Im Zuge der künftigen Verkehrsentwicklung eröffnen sich mit zunehmender Digitalisierung auch neue Perspektiven für das Mobilitätsmanagement. Dies gilt besonders für zentrale Standorte, an denen die Ansiedlung neuer Wohn- oder Gewerbenutzungen ohne zusätzlichen Ausbau der Infrastruktur realisierbar ist. Auch das betriebliche Mobilitätsmanagement gewinnt dort an Bedeutung, wo Möglichkeiten zum Verzicht auf die Nutzung des eigenen Autos für den Weg zur Arbeit gegeben sind. Wichtigste Voraussetzung eines wirkungsvollen Mobilitätsmanagements für Betriebe, Verwaltungen, Wohnen, öffentliche Einrichtungen und Veranstaltungsorte sind generell integrierte Standorte, die gut multimodal – also mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln – erreichbar sind.



↑ Verkehrsinformationstafel St. Petersburger Straße

Stadtverkehr der Zukunft – Zukunft für Dresden

Alle Themen zur Zukunft der Mobilität unter veränderten Vorzeichen sind einer Leitidee verpflichtet: Der Fortentwicklung einer lebenswerten, gesunden und schönen Landeshauptstadt Dresden. Dabei kommt einer umweltfreundlichen und für möglichst viele Menschen bequemen, bezahlbaren und sicheren Mobilität ganz besondere Bedeutung zu.

↓ Fußgängerzone Prager Straße





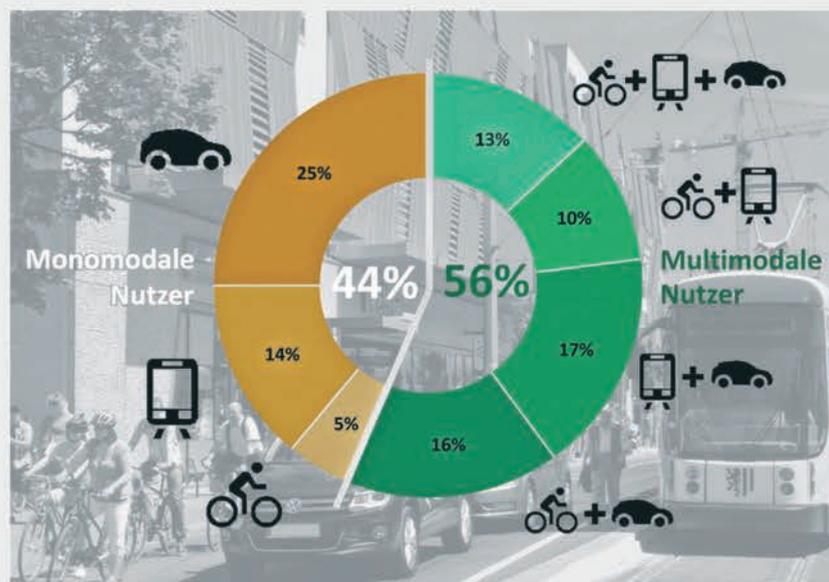
Bericht zur Evaluierung

Die Langfassung des ersten Evaluierungsberichtes zum Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2025plus) wie auch weitere Informationen zur Verkehrsentwicklungsplanung sind unter www.dresden.de/vep abrufbar.

Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungs-
planung



Dresden.
DIESZENER



Erster Evaluierungsbericht Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025plus

Stand: Juli 2018

Impressum

Herausgeberin:
Landeshauptstadt Dresden

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
facebook.com/stadt.dresden

Zentraler Behördenruf 115 – Wir lieben Fragen

Redaktion:
Erhart Pfothenhauer, Dr Kerstin Burggraf, Frank Fiedler

Fotos:
Landeshauptstadt Dresden
Luftbild Seite 9: Luftbildvertrieb Müller Niederwillingen
Titelfoto: Der erste MOBIPunkt am Pirnaischen Platz,
eröffnet im September 2018

Herstellung:
planungsgruppe epUrban, Berlin (Grafiken, Text, Satz und
Gestaltung)
Onlineprinters GmbH, Neustadt a. d. Aisch (Druck und
Verarbeitung)

November 2018

Elektronische Dokumente mit qualifizierter elektronischer
Signatur können über ein Formular eingereicht werden.
Darüber hinaus gibt es die Möglichkeit, E-Mails an die
Landeshauptstadt Dresden mit einem S/MIME-Zertifikat
zu verschlüsseln oder mit DE-Mail sichere E-Mails zu sen-
den. Weitere Informationen hierzu stehen unter:
www.dresden.de/kontakt.
Dieses Informationsmaterial ist Teil der Öffentlichkeits-
arbeit der Landeshauptstadt Dresden. Es darf nicht zur
Wahlwerbung benutzt werden. Parteien können es
jedoch zur Unterrichtung ihrer Mitglieder verwenden.



This project has received funding from
the European Union's Horizon 2020
research and innovation programme
under grant agreement No. 774477