

Дрезденский план развития транспорта 2025плюс в контексте его стратегии мобильности

Дрезден, 06 декабря 2016 г.

Директор по строительству д-р Маттиас Мохaupt

Dresden.
Dresdner



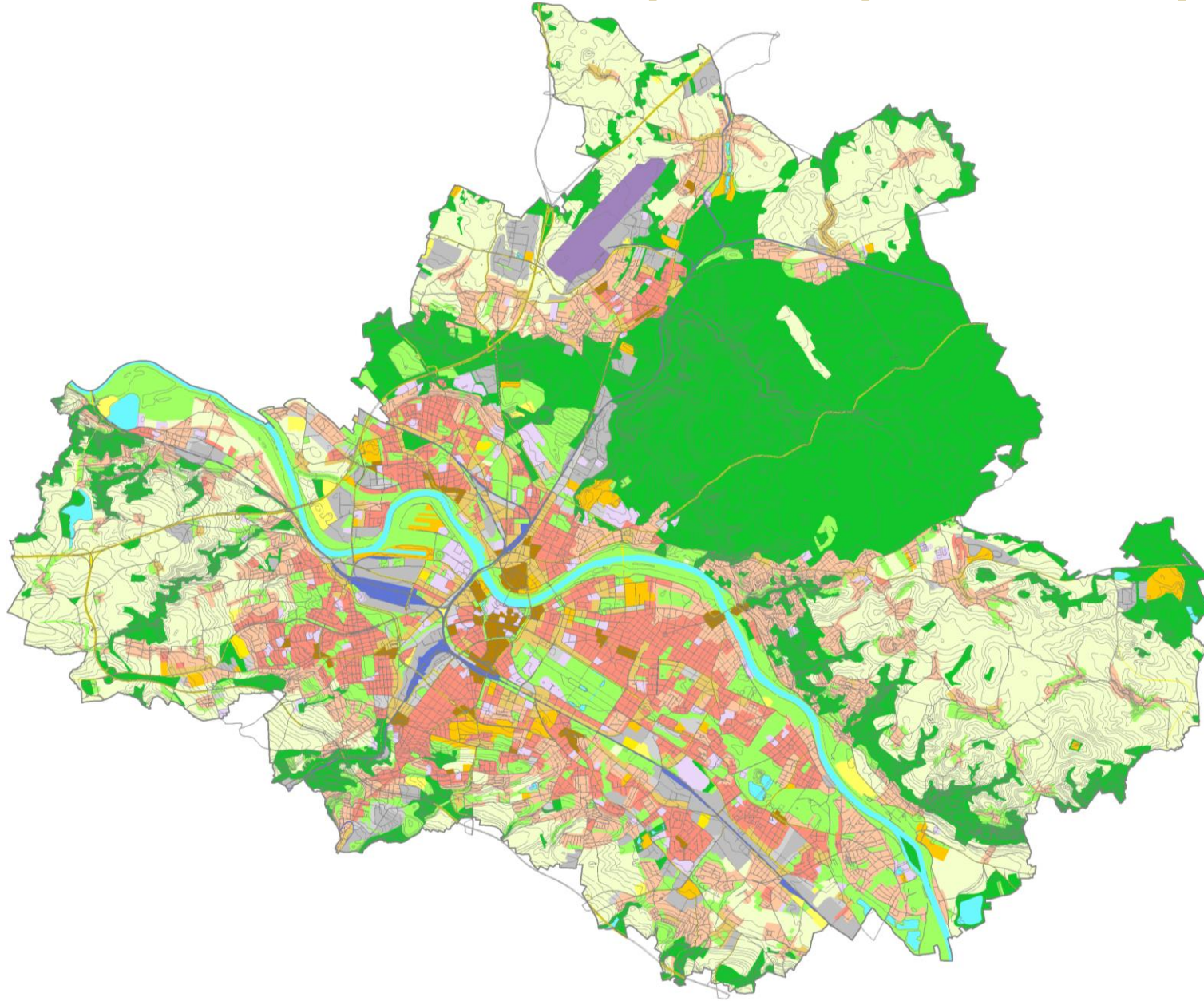
Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Разделы

- 1. Основные данные и порядок проведения работ**
- 2. Методика и результаты**
- 3. Основное содержание**

1. Основные данные и порядок проведения работ



1. Основные данные и порядок проведения работ

Транспортная инфраструктура 2015 г. - Мобильность в Дрездене /

Основные данные за один рабочий день

Источник: SrV 2013, внутреннее транспортное сообщение

- 1470 км дорожная сеть (без автомагистралей)
- 9 автомобильно-дорожных мостов через р. Эльбу и 3 парома через р. Эльбу
- 212,9 км общая протяженность трамвайных маршрутов
- 12 трамвайных маршрутов
- 185 трамваев
- 308,2 общая протяженность маршрутов автобусной сети DVB
- 27 автобусных маршрутов
- 141 автобусов
- 153,4 миллиона пассажиров DVB в год

48 400 работающих вне
места жительства

86 600 проживающих
вне места работы

743 000 поездок на
легковых автомобилях

414 000 поездок на
средствах общественного
транспорта

509 500 пешеходных дорог
217 600 поездок на
велосипедах

1. Основные данные и порядок проведения работ

Дрезденская инфраструктура и поведение людей, регулярно пользующиеся транспортом для поездки на работу и с работы, в сопоставлении

	2008	2013	2015
■ Протяженность дорожной сети (без федеральных автомагистралей)	1.461 км	1.470 км	1.470 км
■ Протяженность сети велосипедных дорожек	366 км	409 км	409 км
■ Кол-во (автомобильно-дорожных) мостов/ паромов через р. Эльбу	7 мостов/ 3 Парома	9 мостов/ 3 Парома	9 мостов/ 3 Парома
■ Численность пассажиров на автобусах DVB	144,5 млн.	152,8 млн.	153,4 млн.
■ Кол-во трамвайных маршрутов / транспортных средств	12 / 250	12 / 185	12 / 185
■ Протяженность сети трамвайных маршрутов	204,8 км	213,1 км	212,9 км

1. Основные данные и порядок проведения работ

Дрезденская инфраструктура и поведение людей, регулярно пользующиеся транспортом для поездки на работу и с работы, в сопоставлении

	2008	2013	2015
■ Кол-во автобусных маршрутов DVB / транспортных средств	28 / 155	28 / 151	27 / 141
■ Протяженность сети автобусных маршрутов	299,1 км	307,7 км	308,2 км
■ Жители	502.000	530.700	548.800
■ Работающие вне места жительства	83.600	86.600	
■ Проживающие вне места работы	42.800	48.400	
■ Баланс людей, регулярно пользующихся транспортом для поездки на работу и с работы	-40.800	-38.200	

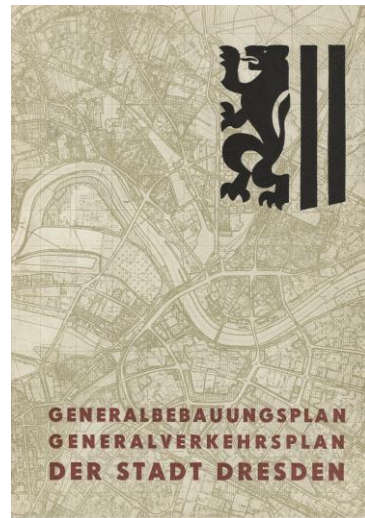
1. Основные данные и порядок проведения работ

- ПРТС → Средне- и долгосрочное развитие + создание транспортной системы в определенных рамочных условиях
- ПРТС → Анализы, прогнозы, сценарии, требуемые действия, мероприятия, оценка/аттестация
- ПРТС → Необязательный план; без установленной законом обязанности по составлению; без определенных минимальных требований относительно содержания, актуальности и т. д.
- ПРТС → требуются спонсором для проектов фактически (увязка мероприятия в рамках общей концепции)

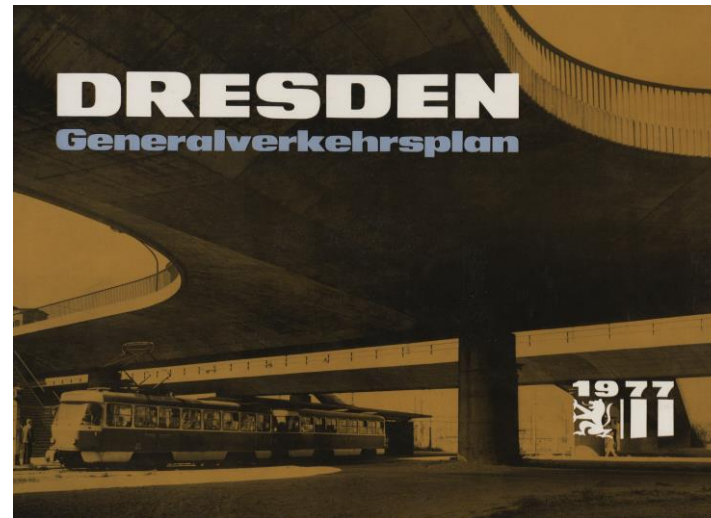
1. Основные данные и порядок проведения работ



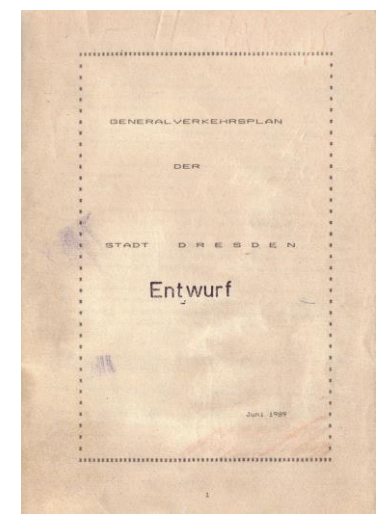
1950



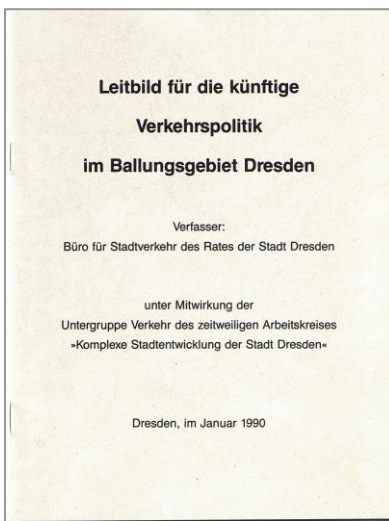
1967



1977



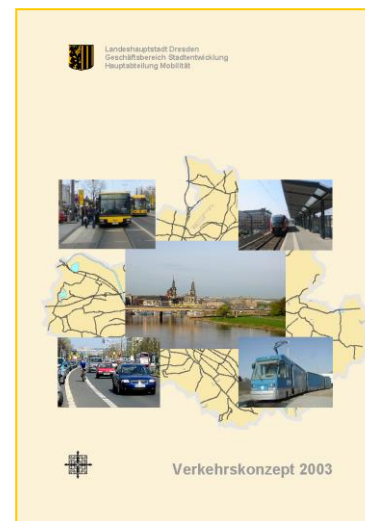
1989



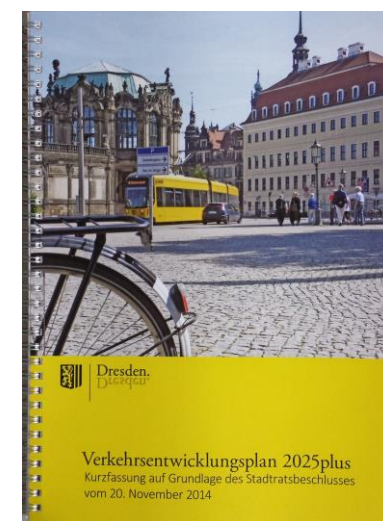
1990



1994



2003



2014

VEP 2025plus

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

1. Основные данные и порядок проведения работ

Будущее транспорта зависит от тенденций развития, не связанных с транспортом: глобализация, колебания конъюнктуры мировой экономики и на финансовых рынках, цены на конечные виды сырья (нефть).

Под влиянием европейского и национального законодательства возникают новые рамочные условия.

Качество жизни определяется также такими критериями как загрязнение воздуха, шумовая нагрузка, риски несчастных случаев.

В результате демографических изменений в западноевропейских странах население у нас уменьшается, мы стареем и отличаемся большим разнообразием (индивидуальностью)!

Большая потребность в финансах для поддержания исправного состояния и восстановления существующей инфраструктуры

Новые или модифицированные формы сотрудничества участвующих лиц, многообразие интересов, индивидуальный характер требований, культура спора, кооперация на национальном и международном уровнях (POLIS).

Энергетическая реформа и оцифровка (общественной) жизни предъявляют новые требования к развитию или, соотв., планированию городов и транспорта.

1. Основные данные и порядок проведения работ



1. Основные данные и порядок проведения работ



2. Методика и результаты



2. Methodik und Ergebnisse

Leitziel 1 Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft	1.1	Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
	1.2	Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets
	1.3	Sicherung der Erreichbarkeit sozialer und kultureller Einrichtungen sowie alltäglicher Ziele
	1.4	Für Wirtschaft und Tourismus förderliche stadtverträgliche Verkehrserschließung
	1.5	Präferenz des Umweltverbunds in zentralen Bereichen
	1.6	Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personen-Fernverkehr (SPFV)
	1.7	Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, Pkw-, Fußgänger-Verkehr) u. a. mit Blick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen
	1.8	Gewährleistung einer ausreichenden Zahl von Fahrradstell- und PKW-Kurzzeitstellplätzen an den Hauptzugangsstellen zum ÖPNV
	1.9	Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen (DB, DVB, VVO) mittels Netzerweiterung und kürzerer Taktzeiten
	1.10	Optimierung der Fernerreichbarkeit Dresdens durch verbesserte überregionale Verkehrsanbindungen (Flug- und Schienenverkehr) und Einbindung in die europäischen Verkehrskorridore unter Berücksichtigung der Landesentwicklungsplanung
	1.11	Förderung innovativer Verkehrslösungen und -technologien, z.B. Elektromobilität
	1.12	Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kompatibilität im Ballungsraum Dresden
	1.13	Aufbau und Sicherung eines qualitätsorientierten Verkehrsmanagements.
	1.14	Sicherung der Erreichbarkeit sowohl vorhandener als auch neuer Gewerbestandorte auf definierten Routen
	1.15	Kanalisierung des Straßengüterfernverkehrs auf ausgewählten Verkehrsachsen durch Steuerung bereits an den übergeordneten Zufahrtsstraßen
	1.16	Förderung der Kooperation der Verkehrsträger im Bereich des Wirtschaftsverkehrs; Weiterentwicklung des Güterverkehrszentrums mit den Modulen Straßen- und Schienentransport, Binnenschifffahrt und Logistik

Leitziel 2 Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen	2.1	Gewährleistung des Zugangs für mobilitätseingeschränkte und einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger zu Verkehrsnetzen und Verkehrsmitteln einschließlich besserer Nutzungsmöglichkeiten
	2.2	Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sowie notwendiger Informationen zu den Verkehrsmitteln insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen
	2.3	Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen
	2.4	Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen (Anstreben der Halbierung der Zahl der Verletzten sowie der Vermeidung von Verkehrstoten).
Leitziel 3 Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen	3.1	Verbesserung der Lebensqualität in den Stadtquartieren durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen unter anderem mittels Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.
	3.2	Verbesserung der Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen sowie bessere Nutzbarkeit des Wohnumfeldes
	3.3	Engere Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der lokalen Klimaziele
	3.4	Präferenz von Innenentwicklung und 'Stadt der kurzen Wege'
	3.5	Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zugunsten der Verlagerung auf das qualitativ hochwertige Hauptstraßennetz
	3.6	Flächensparendes Bauen sowie Umnutzung, Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen; Erarbeitung von Best-Practice-Beispielen
	3.7	Vernetzung von Individual- und öffentlichem Personenverkehr bei der Realisierung neuer Verkehrsvorhaben
	3.8	Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)
Leitziel 4 VEP als offener Planungs- und Entscheidungsprozess unter Einbeziehung von Verkehrswissenschaft, Verbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Gruppen, Beauftragten, interessierten Bürgern sowie unterschiedlichen Fachdisziplinen	4.1	Berücksichtigung und Integration regionaler sowie überregionaler Fachplanungen
	4.2	Regelmäßige Überprüfung und Nachjustierung der Ziele sowie Monitoring und Erfolgskontrolle als verbindliche Verfahrenselemente
	4.3	Fortlaufende Information über wichtige Verkehrsparameter (z.B. Verkehrsbedingte Emissionen, Anzahl der Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel, Zahl der Unfälle)
	4.4	Information und Interessenausgleich zu einem frühen Zeitpunkt der Planung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen
	4.5	Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene
	4.6	Ressortübergreifende und interdisziplinäre Verknüpfung verkehrlich relevanter Handlungsfelder (u.a. Verkehrs-, Stadt-, Umwelt- und Freiraumplanung)

2. Methodik und Ergebnisse

Stoлица федеральной земли город Дрезден - Официальное решение

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

Gegenstand:

Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus

Beschluss:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt die am Runden Tisch „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus“ erarbeiteten Ziele, einschließlich Änderungen gemäß Anlage, und bestätigt diese als Grundlage und Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus.


Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

Orig. AG1
Ø Büro BSG

U16
30.3.11

2. Методика и результаты

Сравнительные сценарии

Анализ 2010/11 гг. Калибровка сети

Прогноз „Нулевой случай“, 2025 г. („Тенденция поведения“)

„...что было бы, если в 2025 г. мы будем использовать только существующую инфраструктуру и завершим только стоящиеся сейчас проекты?“

Случай „Как бы то ни было“ 2025 г. („Тенденция поведения“)

„...что было бы, если до 2025 г. мы завершим все уже утвержденные и строящиеся проекты в сфере дорог и общественного транспорта в соответствии с планами?“

„Sowieso-Maßnahmen“ Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss* sowie geplante Maßnahmen externer Baulastträger

Gesamtmaßnahme in Umsetzung (Juni 2012)

- Straße mit Knotenpunkt
- ÖPNV mit Haltestelle

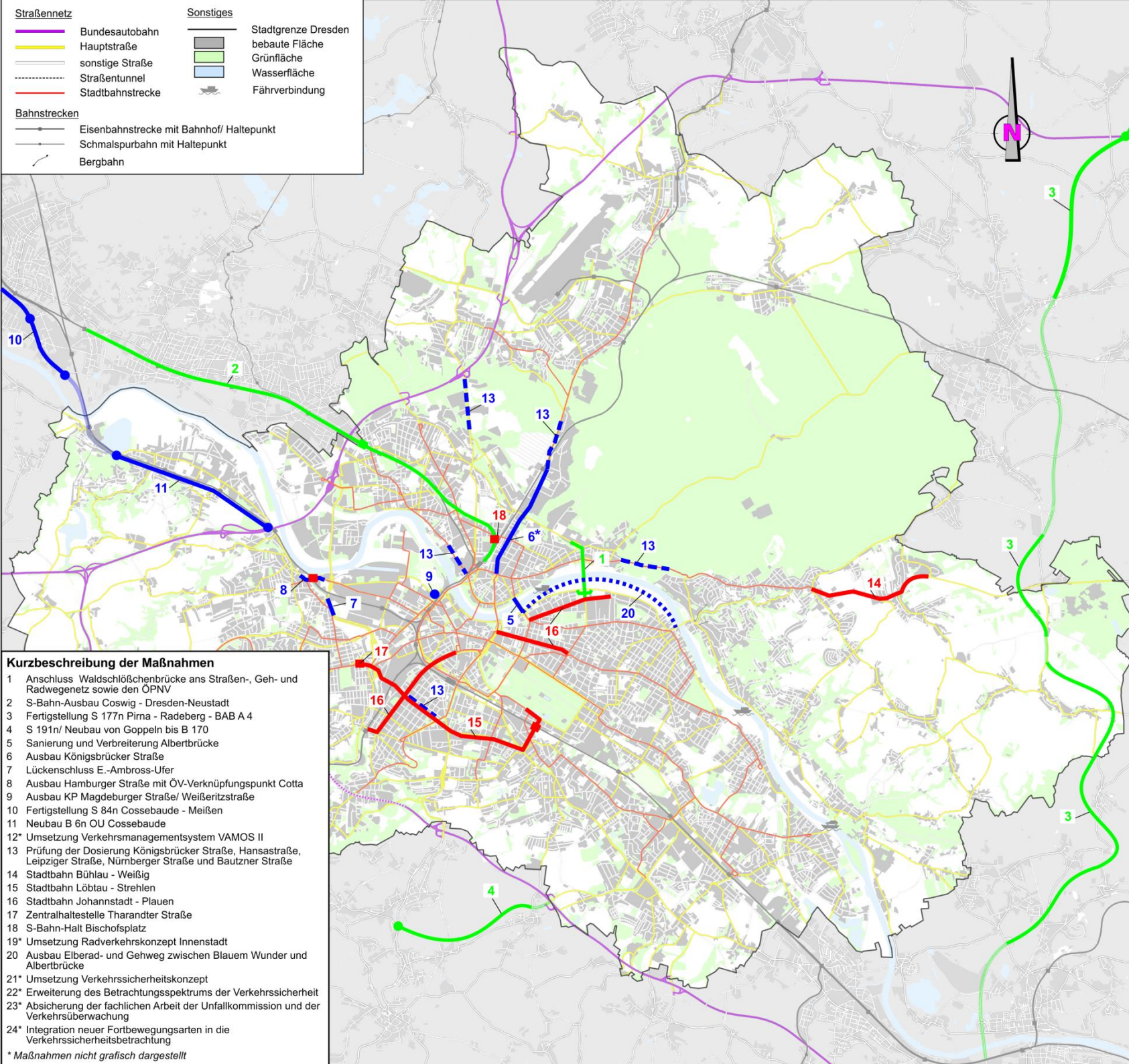
Maßnahme Beschluss

- Straße/ Knotenpunkt
- - - Dosierung Verkehrsmengen
- Rad
- ÖPNV-Strecke/ Haltestelle

* vom Stadtrat seit 2003 beschlossen bzw. Bestandteil BVWP und Landesverkehrsplan bis 2025

6* in Bewertung der Wirkungen im vierstreifigen Ausbau als kritisch gestuft

Abbildung 4



Straßennetz

- Bundesautobahn
- Hauptstraße
- sonstige Straße
- - - Straßentunnel
- Stadtbahnstrecke

Sonstiges

- Stadtgrenze Dresden
- bebaute Fläche
- Grünfläche
- Wasserfläche
- Fährverbindung

Bahnstrecken

- Eisenbahnstrecke mit Bahnhof/ Haltepunkt
- Schmalspurbahn mit Haltepunkt
- Bergbahn

Kurzbeschreibung der Maßnahmen

- 1 Anschluss Waldschlößchenbrücke ans Straßen-, Geh- und Radwegenetz sowie den ÖPNV
- 2 S-Bahn-Ausbau Coswig - Dresden-Neustadt
- 3 Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A 4
- 4 S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170
- 5 Sanierung und Verbreiterung Albertbrücke
- 6 Ausbau Königsbrücker Straße
- 7 Lückenschluss E.-Ambross-Ufer
- 8 Ausbau Hamburger Straße mit ÖV-Verknüpfungspunkt Cotta
- 9 Ausbau KP Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße
- 10 Fertigstellung S 84n Cossebaude - Meißen
- 11 Neubau B 6n OU Cossebaude
- 12* Umsetzung Verkehrsmanagementsystem VAMOS II
- 13 Prüfung der Dosierung Königsbrücker Straße, Hansastraße, Leipziger Straße, Nürnberger Straße und Bautzner Straße
- 14 Stadtbahn Bühlau - Weißig
- 15 Stadtbahn Löbtal - Strehlen
- 16 Stadtbahn Johannstadt - Plauen
- 17 Zentralhaltestelle Tharandter Straße
- 18 S-Bahn-Halt Bischofsplatz
- 19* Umsetzung Radverkehrskonzept Innenstadt
- 20 Ausbau Elberad- und Gehweg zwischen Blauem Wunder und Albertbrücke
- 21* Umsetzung Verkehrssicherheitskonzept
- 22* Erweiterung des Betrachtungsspektrums der Verkehrssicherheit
- 23* Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission und der Verkehrsüberwachung
- 24* Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung

* Maßnahmen nicht grafisch dargestellt

2. Методика и результаты

Сценарии ПРТС (на базе совместных прогнозов развития структуры пространства в городе + регионе, 2025 г.)

- Сценарий А на 2025 г. („Тенденция поведения“ – с ориентировкой на моторизованный личный транспорт)

*„...что было бы, если в 2025 г. мы реализуем принятые решения и **дополнительно** продолжим расширение прежде всего сети дорог, но сделаем кое-что и для пешеходного и велосипедного сообщения, а также для ограничения движения транспорта?“*

- Сценарий В на 2025 г. („Тенденция поведения“ – с ориентировкой на экологический комплекс)

*„...что было бы, если в 2025 г. мы реализуем принятые решения и **дополнительно** продолжим расширение прежде всего пешеходного и велосипедного сообщения, а также общественного транспорта в городе и регионе или, соотв., придадим предложениям более компактный характер, ограничим движение транспорта, обеспечим управление интеллектуального и инновационного типа, но в то же время реализуем некоторые дополнительные меры в сфере дорожной сети?“*

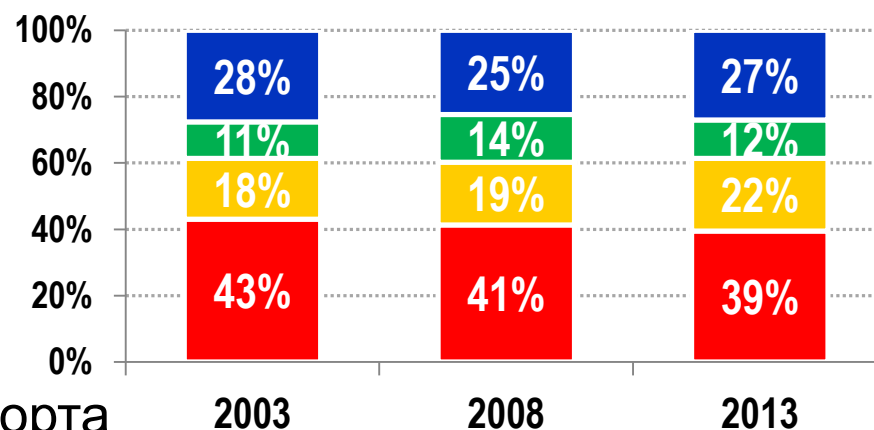
2. Методика и результаты

Сценарии ПРТС (на базе совместных прогнозов развития структуры пространства в городе + регионе, 2025 г.)

- Сценарий С на 2025 г. („Изменения в поведении“)
*„...что было бы, если у нас был бы сценарий В, но люди приняли бы решение еще **больше** в пользу интегрированных мест проживания и альтернативных предложений в области мобильности?“*

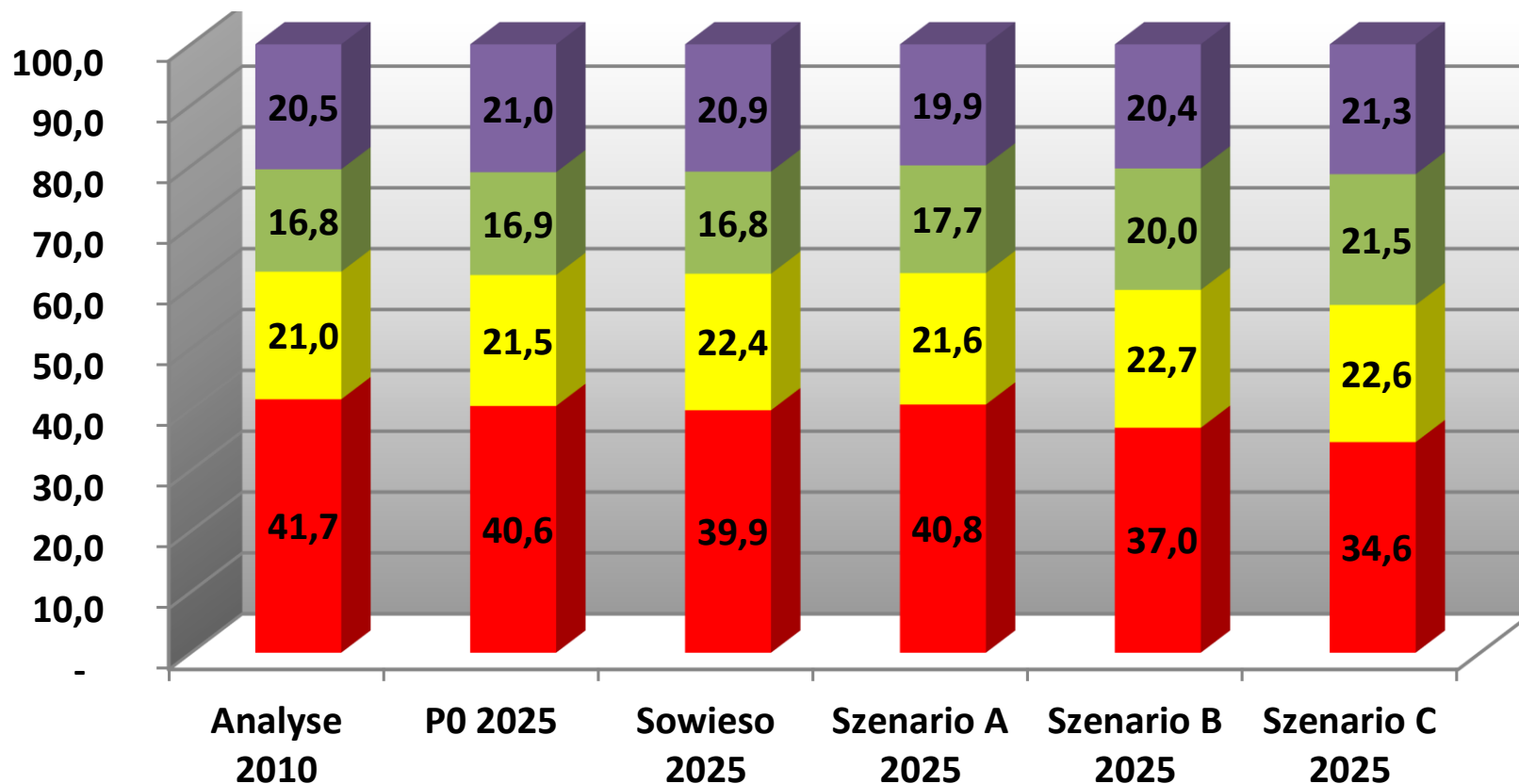
2. Методика и результаты

Пешком
 На велосипеде
 Общественный пассажирский транспорт
 Моторизованный личный транспорт



Развитие распределения по видам транспорта

(удельный вес видов транспорта в % в области внутренних перевозок и перевозок в районе зарождения транспортных потоков)



2. Methodik und Ergebnisse

Приведенные выше эффекты сценариев позволяют теперь оценить эти сценарии с учетом центральных требований, сформулированных в основных целях.

На примере Дрездена это дает следующий результат оценки:

	Kriterium/ Ziel	Sowieso	Szenario A	Szenario B	Szenario C
1	Modal-Split-Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen in Dresden $\geq 59\%$	+	+	++	++
		(60,7%)	(60,0%)	(63,2%)	(66,6%)
2	Sinkende Streckenbelastungen Straßennetz gegenüber <u>Analysefall</u>	+	--	+	++
		(-7,5%)	(+2,6%)	(-4,8%)	(-13,3%)
3	Verringerung Kfz-Verkehrsleistung in Dresden 2025 gegenüber <u>Prognose-Nullfall</u>	0	--	++	++
		(-0,3%)	(+12,5%)	(-4,9%)	(-7,2%)
4	Verringerung Kfz-Verkehr auf und im 26er Ring um 5 % gegenüber <u>Prognose-Nullfall</u>	+	--	+	++
		(-3,1%)	(+4,3%)	(-1,7%)	(-7,5%)
5	30% weniger CO ₂ zwischen 2010 und 2025 gegenüber <u>Analysefall</u>	+	--	+	++
		(-16,8%)	(-6,1%)	(-17,4%)	(-33,1 %)
		die meisten Ziele erreicht	die meisten Ziele verfehlt	alle Ziele erreicht	alle Ziele voll erreicht

Диаграмма: Вклад сценариев в достижение основных целей по развитию транспорта с точки зрения их эффекта

2. Methodik und Ergebnisse

Stoлица федеральной земли город Дрезден - Официальное решение

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau (SB/055/2012)

Sitzung am: 12.09.2012

Beschluss zu: V1630/12

Orig. AG1
Ø AG6 z. Vst.
Ø Büro G36
61.6
Stn 17/08/12
61.61
62
63
Urb.
R.08.12

Gegenstand:

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus - Szenario für die weitere Bearbeitung

Beschluss:

1. Die Methodik zur Erarbeitung und Berechnung der Szenarien wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Szenario B wird als strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus zur Erreichung der beschlossenen Zielsetzung (Beschluss-Nr.: V0811/10 vom 24. März 2011) bestätigt. Das diesem Szenario unterlegte Maßnahmenmodell stellt noch nicht die Maßnahmen des VEP 2025plus dar.
3. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau nimmt die differenzierte Stellungnahme des Runden Tisches zu einem Vorzugsszenario zur Kenntnis.
4. Für das Vorzugsszenario (= Szenario B) ist eine Schwachstellenanalyse für ein erhöhtes Einwohnerwachstum von mehr als 550 000 Einwohnerinnen und Einwohnern durchzuführen (Schwachstellenanalyse für das Maßnahmenkonzept).

Jörn Marx
Vorsitzender

2. Методика и результаты

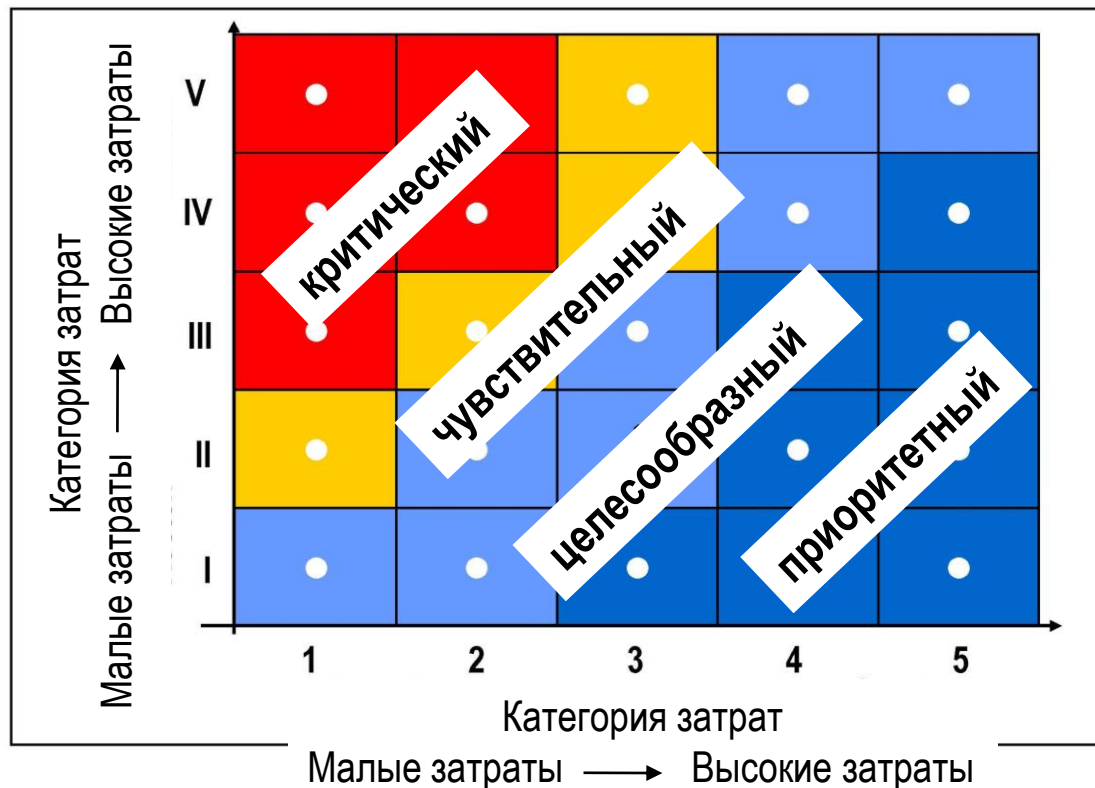


Диаграмма: Матрица затрат и эффективности

1. Определение эффективности вклада
(баллы: 0 - 3 (нет – высокая) на базе 12 индикаторов оценки по дельфийской методике)
2. Эффективность вклада взвешена при помощи факторов с учетом степени затронутости
(факторы: 2,5 – 1 (большая – малая))
3. С приплюсованием категорий затрат (категории I – V)
4. Классификация мер в матрице затрат и эффективности

2. Methodik und Ergebnisse

Anlage 6.2: Maßnahmen des VEP Dresden 2025plus								
Angepasste Maßnahmenliste des VEP 2025 entsprechend der Beschlussfassung zur Vorlage V2476/13 im Stadtrat am 20.11.2014								
Nr.	Themenbereich im Textteil	Kurzbeschreibung der Maßnahme (vollständige Maßnahmebeschreibung im Textteil unter dem jeweilig benannten Themenbereich)	Wirkungs- T (schwach) bis 5 (stark)	Kosten- klasse 0/1/2/ 6/7/8 Mio.€	Prioritäts- A++ bis C	Verantwort- lichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung	Einordnung in Haushalt (investiver HH (InvHH), Ergebnis-HH (ErgebHH))
Maßnahmen der Zeitstrahl			Umsetzung				Stand 01/2015	Stand 01/2015
1	Voraussetzungen	Fertigstellung Waldschlösschenbrücke mit Anpassungen im Busnetz	-	-	-	Stadt Dresden/	fertig gestellt	-
2	Voraussetzungen	S-Bahn-Ausbau Coswig - Dresden-Neustadt und 15-Minuten-Takt auf der Linie S1	-	im Bau	im Bau	DB Netz AG/ VVO	im Bau Fertigstellung	Aufgabe DB/VVO
3	Voraussetzungen	Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A 4	-	im Bau	im Bau	Freistaat Sachsen	Teile im Bau Fertigstellung bis 2020	Landesaufgabe, LVP 2025
4	Voraussetzungen	S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170	-	-	-	Freistaat Sachsen	fertig gestellt	-
5	Voraussetzungen	Ausbau Elberad- und -wanderweg Molenbrücke - Kötzschenbroder Straße	-	-	-	Stadt Dresden	fertig gestellt	-
6	Voraussetzungen	Erhalt des Bestandsnetzes und Sanierung des Straßennetzes gemäß den Investitionsplänen ohne maßgebliche Änderungen von Kapazitäten und Anforderungsgemäße Aufrechterhaltung und Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV ohne maßgebliche Änderungen unter Berücksichtigung des Investitionsplanes der DVB AG	-	-	-	Stadt Dresden	Daueraufgabe	Sicherung im InvHH und ErgHH
7	Voraussetzungen	Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV ohne maßgebliche Änderungen unter Berücksichtigung des Investitionsplanes der DVB AG	-	-	-	Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG	Daueraufgabe	Sicherung TWÖ-Zuschuss, Finanzierung begleitender
Extern geplante oder durch Stadtrat beschlossene Maßnahmen ("Sowieso")								
8	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Verstetigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtfahrten gemäß Luftreinhalteplan	5	2	A++	Stadt Dresden	ab 2013	Sicherung im InvHH und ErgHH
9	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt	5	3	A++	Stadt Dresden	ab 2011	Sicherung im InvHH und ErgHH
10	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Neubau Teilstück der Straße E.-Ambross-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/ Altkoota mit zweiter Richtungsfahrbahn	5	4	A++	Stadt Dresden	in Planung	Sicherung im InvHH
11	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Str. und Martin-Luther-Str.	4	3	-	Stadt Dresden/ DVB AG	fertig gestellt	-
12	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen bis zum 3. BA	3	1	A	Freistaat Sachsen	bis 2025	Landesaufgabe, LVP 2025
13	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude	3	1	A	BMVI	bis 2025	Bundesaufgabe, LVP 2025
14	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	S-Bahn-Halt Bischofsplatz	3	1	A	DB Netz AG/ VVO	im Bau Fertigstellung vorr. 2017	Aufgabe DB/VVO; ergänzende Maßnahmen Sicherung im InvHH
15	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umgestaltung und Sanierung der Albertbrücke	5	5	A++	Stadt Dresden/ DVB AG	im Bau	Sicherung im InvHH
16	Extern geplant/ SR-Beschluss	vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-	5	5	A++	Stadt Dresden/	mittelfristig	Sicherung im InvHH

2. Methodik und Ergebnisse



Landeshauptstadt Dresden

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus


Vorentwurf Mobilitätsstrategie und Handlungskonzept

Teil 1: Text

Stand: Interne Lesefassung 20.12.2012



 **Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG**
Oppenhoffallee 171, 52066 Aachen

 **IVAS - Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme**
Alaunstraße 9, 01099 Dresden

4. Основное содержание



4. Основное содержание

Решение по ПРТС от 20.11.2014 г.

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/004/2014)

Sitzung am: 20.11.2014

Beschluss zu: V2476/13

Gegenstand:

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus)

Beschluss:

1. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt,
 - a) den Maßnahmenkatalog (Anlage 6 des VEP 2025plus) dergestalt zu überarbeiten, dass klar erkennbar ist, in welcher zeitlichen Reihenfolge Maßnahmen in das städtische Investitionsprogramm und städtisches Verwaltungshandeln aufzunehmen sind. Maßnahmen mit sehr hoher Relevanz für die Erreichung der Ziele der Verkehrsentwicklung in Dresden sind mit der höchsten Priorität zu versehen, auch wenn sie die Kostengrenze von 1 Mio. Euro überschreiten.
 - b) das Radverkehrsnetz (Abbildung 16 des VEP 2025plus) nach Verabschiedung des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes zu überarbeiten.
 - c) auch in anderen Stadtteilen als den in Abbildung 18 des VEP 2025plus aufgezeigten sind kleinräumige Fußgängerverkehrskonzepte zu erarbeiten.
 - d) die Bergmannstraße südlich der Schandauer Straße, die Heynathstraße und die Wormser Straße aus dem Hauptstraßennetz (Abbildung 7 des VEP 2025plus) herauszunehmen, d. h. nicht als Hauptsammelstraße einzustufen.
 - e) die Kötzschenbroder Straße, die Sternstraße und die Straße An der Flutrinne aus dem Hauptstraßennetz (Abbildung 7 des VEP 2025plus) herauszunehmen, d. h. nicht als Hauptsammelstraße einzustufen.
 - f) die Tornaer Straße und die Peschelstraße zur Hauptsammelstraße herabzustufen.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Anlage 6 des VEP 2025plus wie folgt zu ändern:
 - a) Nr. 43: Verhandlungen mit dem Freistaat über die Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV und die Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen

...

- 2 -

- b) Nr. 79: Fortsetzung der Verhandlungen mit dem Freistaat über die anteilige Finanzierung der Flottenmodernisierung von Bus und Straßen-/Stadtbahn.
 - c) Nr. 101: ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten zur Erhöhung der Reisege-schwindigkeit unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.
 - d) die Maßnahme Nr. 39 in Anlage 6 des VEP 2025plus zu streichen.
 - e) die Maßnahme Nr. 89 in Anlage 6 des VEP 2025plus zu streichen.
3. Der Runde Tisch zur Verkehrsentwicklungsplanung ist fortzuführen. Darüber hinaus sind Vorschläge zu erarbeiten, wie in der Planung von Verkehrsbauvorhaben die frühzeitige Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung verbessert werden kann. Diese sind dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bis Juni 2015 vorzulegen.
 4. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt den VEP 2025plus (Anlage 1 zur Vorlage) mit seinen Anlagen 1 bis 8 sowie seinen Abbildungen mit den Änderungen ge-mäß der Beschlusspunkte 1 und 2 vom 5. November 2014. Der Stadtrat beauftragt die Oberbürgermeisterin mit der schrittweisen Umsetzung. Die Kontrolle der schrittweisen Umsetzung erfolgt so, dass für die Ziele der Verkehrsentwicklung dem Stadtrat Indikatoren vorzulegen sind, welche die Zielerreichung messbar machen. Anhand dieser Indika-toren soll dem Stadtrat im 3-Jahres-Rhythmus die Zielerreichung dargelegt werden. Die erste Evaluation ist dem Stadtrat zusammen mit dem Straßenzustandsbericht 2017 vor-zulegen.
 5. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Anlage 9 des VEP 2025plus (An-lage 1 zur Vorlage) „Maßnahmen für zentrale, stadräumliche Defizitbereiche“ zur Kennt-nis und beauftragt die Oberbürgermeisterin, die darin getroffenen Lösungsvorschläge einer vertiefenden Prüfung zu unterziehen.
 6. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Stellungnahmen des „Runden Tisches“ zum Vorentwurf sowie den gemeinsamen Abwägungsvorschlag von Stadtver-waltung und Planerkonsortium zur Kenntnis; insbesondere die dabei verbliebenen Dis-sensstandpunkte.
 7. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Stellungnahmen des „Runden Tisches Nachbarn/Region“ zum Vorentwurf sowie den gemeinsamen Abwägungsvor-schlag von Stadtverwaltung und Planerkonsortium zur Kenntnis; insbesondere die dabei verbliebenen Dissensstandpunkte.

Dresden, 26. NOV. 2014


Helma Orosz
Vorsitzende


Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

Решение о дрезденских дебатах

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/004/2014)

Sitzung am: 20.11.2014

Beschluss zu: V2745/14

Gegenstand:

Ergebnisse der Dresdner Debatte zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus (VEP 2025plus) der Landeshauptstadt Dresden

Beschluss:

1. Die Dokumentation der Ergebnisse der Dresdner Debatte im Abschlussbericht (Anlage 1 zur Vorlage) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Methodik zur Auswertung aller Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus der Dresdner Debatte wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
3. Die aus der aggregierten Aufbereitung der Ergebnisse der Dresdner Debatte in den VEP aufzunehmenden Maßnahmen und abgeleiteten Prüfaufträge werden bestätigt und sind in den VEP 2025plus zu integrieren (Anlage 3 zur Vorlage).

Dresden, 26. NOV. 2014


Helma Orosz
Vorsitzende


Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

4. Основное содержание



Раздел А

1.

База и анализ наличия

База

2.

Анализ наличия структурные
прогноз

Раздел В

3.

Направления развития,
сценарии и оценки

4.

Направления развития,
сценарии и оценки

Оценка мер и установление
приоритетов

Раздел С

Стратегия мобильности
2025плюс (Глава 5)

Раздел D

Концепция действий
2025(Глава 6)

4. Основное содержание

■ Раздел С Стратегия мобильности 2025плюс

Принципы развития транспорта и дрезденская стратегия мобильности

**Развитие города
и транспорт**

**Транспортная
инфраструктура**

**Транспортный
менеджмент**

**Менеджмент
мобильности**

4. Основное содержание

Развитие города и транспорт

Обеспечение запаса площадей для транспорта
Автомобильный транспорт, дороги и пути

Обеспечение запаса площадей для транспорта
Общественный транспорт (OT)

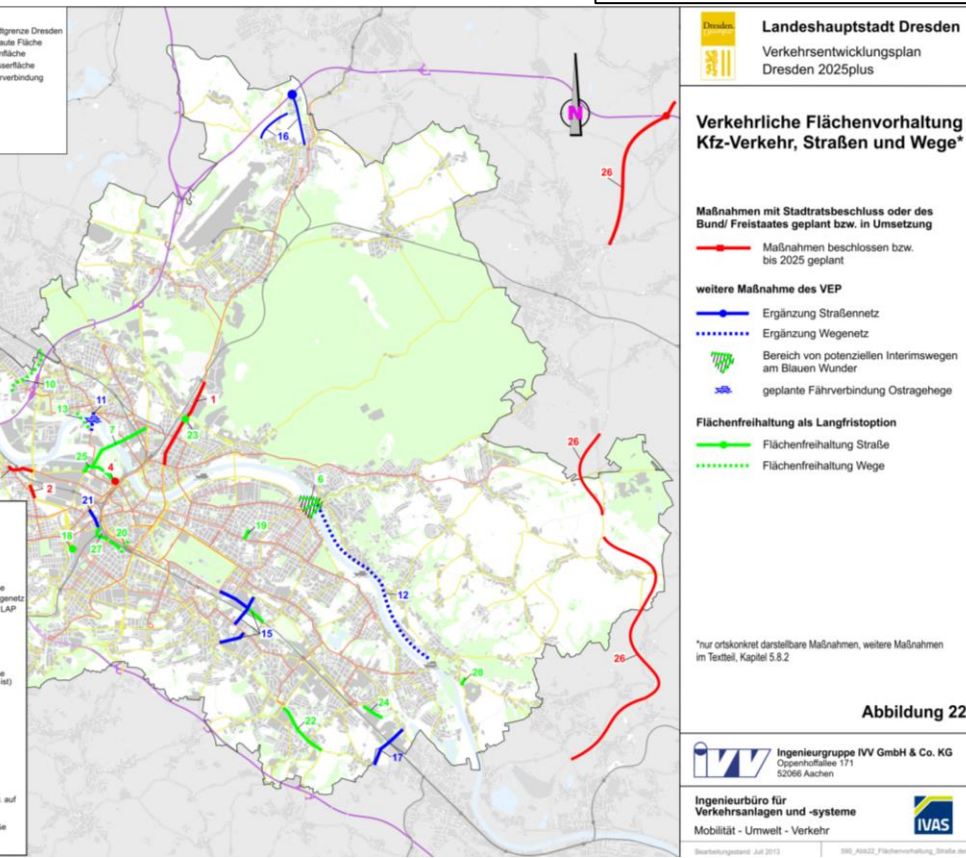
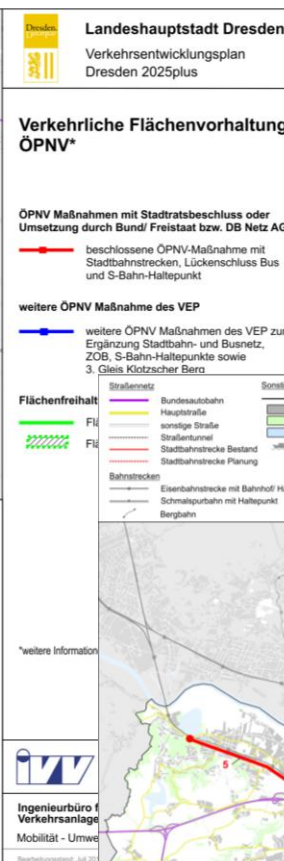
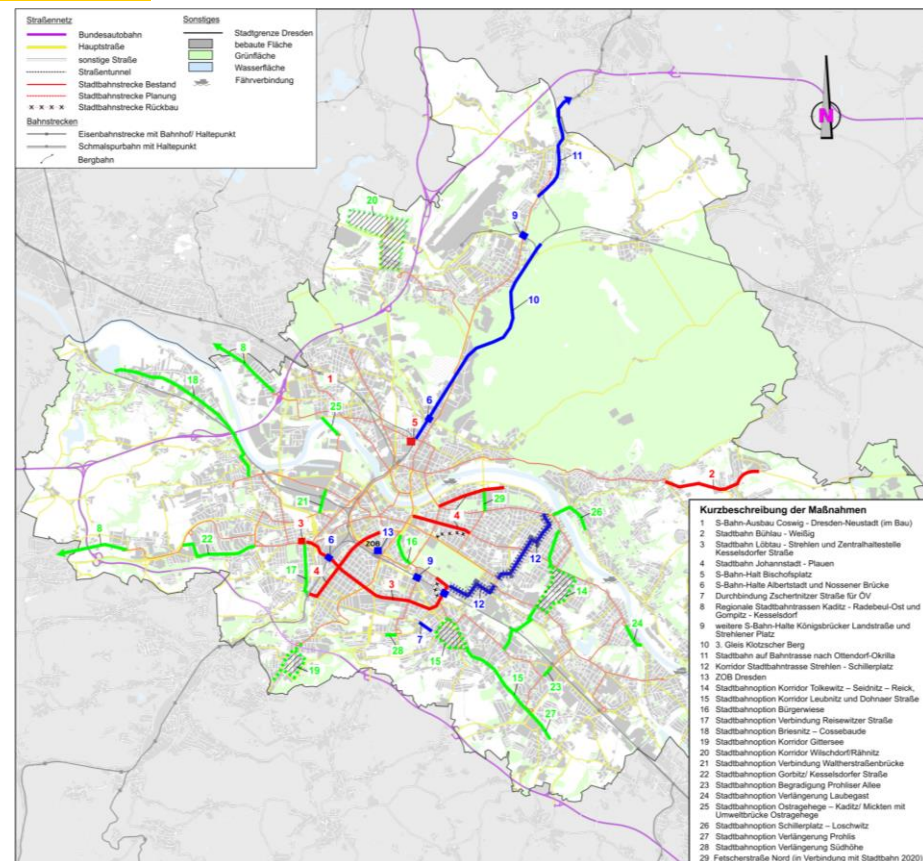


Abbildung 22

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Opfermannstraße 111
52056 Aachen

Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

- Решение о места размещения объектов и влияние на него с учетом транспорта
- Обеспечение/сохранение качества городской жизни
- Город кратких путей;
- Развитие уличных пространств

VEP 2025plus

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



4. Основное содержание

- Обеспечение магистралей крупного города и многофункциональных главных дорог за счет инновационных концепций (M 60; A++) -
- Реализация планов по снижению шумовой нагрузки (M 61; A++)
- Реконструкция моста „Голубое чудо“ (места на переднем плане) Временное место расположения моста на период восстановления (M 84; A+)
- Реконструкция площади Нойштэдишер Маркт, мост Августа без движения автомобильного транспорта (M 85; A+)
- Пешеходный переход на уровне грунта на ул. Альбертштрассе (возле площади Архивплатц), снос пешеходного мостика (M 107; B)



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt

4. Основное содержание

Транспортная инфраструктура

Существующие важные точки стыковки общественного транспорта и их развитие

Категории и классификация дорог на базе всех мер из плана ПРТС 2025

Landeshauptstadt Dresden
Verkehrsentwicklungsplan
Dresden 2025plus

Straßenkategorien und -klassifizierung auf Basis aller Maßnahmen des VEP 2025*
mit Nummerierung bzw. Markierung der Anpassungen gegenüber dem Verkehrskonzept 2003

Straßennetz

— Bundesautobahn
— Bundesstraße im Stadtgebiet
— Staatsstraße im Stadtgebiet
— Kreisstraße im Stadtgebiet
— Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet
— Hauptsammelstraße im Stadtgebiet
— sonstige Straße
— Straßentunnel

Straßennetz
— Bundesautobahn
— Bundesstraße
— Staatsstraße
— Kreisstraße
— Hauptverkehrsstraße
— Hauptsammelstraße
— sonstige Straße
— Straßentunnel
— Stadtbahntrasse Bestand
— Stadtbahntrasse Planung
— Stadtbahntrasse Rückbau
— Stadtbahntrasse
— Eisenbahntrasse mit Bahnhof/ Haltepunkt
— Schmalspurbahn mit Haltepunkt
— Bergbahn

* Beschreibung der Grur zur Nummerierung tief

ivv
Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Mobilität - Umwelt - Verkehr
Bearbeitungsstand: Oktober 2015

Landeshauptstadt Dresden
Verkehrsentwicklungsplan
Dresden 2025plus

Bestand und Entwicklung wichtiger ÖPNV-Schnittstellen*

Kategorien bestehender wichtiger Schnittstellen
● Kategorie 1
○ Kategorie 2
○ Kategorie 3

Veränderungen durch Maßnahmen des VEP
● neu entstehende ÖPNV-Schnittstellen
● in der Bedeutung deutlich steigende ÖPNV-Schnittstellen
— zusätzliche Fahrverbindung Osttrasse

Erläuterungen zu den Kategorien
Schnittstelle der Kategorie 1:
zentraler Verknüpfungspunkt (Fernverkehr mit SPNV/ÖPNV, SPNV mit ÖPNV, übrige Verknüpfungspunkte mit derzeit ≥ 5.000 Umsteigern pro Tag)
Schnittstelle der Kategorie 2:
wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit derzeit 2.000 bis unter 5.000 Umsteigern pro Tag
Schnittstelle der Kategorie 3:
wichtiger ÖPNV-Verknüpfungspunkt an Straßenbahn-Endstationen innerhalb des Dresdner Stadtgebiets mit Verknüpfung zu Busverkehr sowie Standorte P+R
zudem ist jede ÖPNV-Haltestelle mit mehr als einer Linie prinzipiell als ÖPNV-Schnittstelle zu betrachten - auch wenn die Bedeutung im Einzelfall gering ist, ist die Wirkung dieser Haltestellen in Summe netzrelevant
* weitere Informationen siehe Textteil, Kapitel 6.6.6

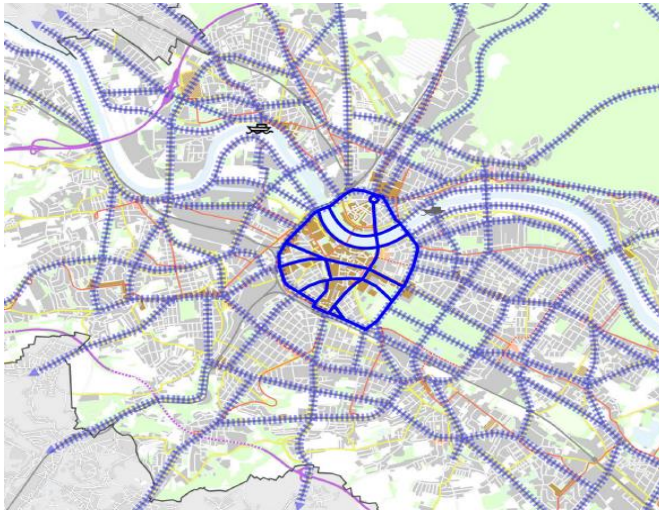
Abbildung 13

ivv
Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Opferhofstraße 171
52066 Aachen
Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme
Mobilität - Umwelt - Verkehr
IVAS
Bearbeitungsstand: Juli 2015
BSP_Abb13_ÖPNV-Schnittstellen.dwg

- Экономичное строительство новых дорог; основное направление: восстановление, поддержание исправного состояния
- Объединение в сеть всех видов транспорта; точки соединения комбинированных перевозок
- Доступность для транспортных перевозок в сфере экономики

4. Основное содержание

- Программа городских рельсовых дорог (M 18 – M 20; A++), напр., центральная остановка на ул. Тарандтер Штрассе (M 21; A++)
- Интегрированная концепция велосипедного сообщения для всего города (M 56; A++)
- Строительство нового пересечения (M 105; A+)
- Совместное пользование автомобилями на дорожном пространстве общего пользования (M 64; A++) -> Пункты/ станции мобильности
- Новый путепровод под железной дорогой ул. Либштэдтер Штрассе – Райккер Штрассе (M 105; A+)
- Шоссе В 6, новый участок в Коссебауде; точка примыкания Дрезден-Вайксдорф; S 177 (планирование на вышестоящем уровне)



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: DVB AG

4. Основное содержание

Транспортный менеджмент

Районы города, в которых особенно срочно требуется предпринять меры из-за конфликтов между транспортом и городскими пространствами



- Эффективное использование существующей инфраструктуры (напр., менеджмент парковочного пространства)
- Управление транспортом и информация о транспортном движении интеллектуального типа
- Сокращение эмиссий, охрана окружающей среды и ресурсов
- Предоставление преимуществ общественному транспорту, стабилизация моторизованного личного транспорта

4. Основное содержание

- Предупреждение долгих периодов ожидания на светосигнальных устройствах для пешеходов (M 33; A++)
- Укрепление информационных систем в общественном транспорте на базе реального времени... (M 40; A++)
- Отвечающее спросу, интегрированное расширение центральных станций для транспортного менеджмента и разработка долгосрочной стратегии финансирования для поддержания исправного состояния систем управления дорожным движением и информационных систем (M 67; A++)
- Развитие инновационных систем управления светосигнальными устройствами (M 69, A++)
- Актуализация дрезденской концепции управления грузовым автомобильным транспортом (M 72, A++)



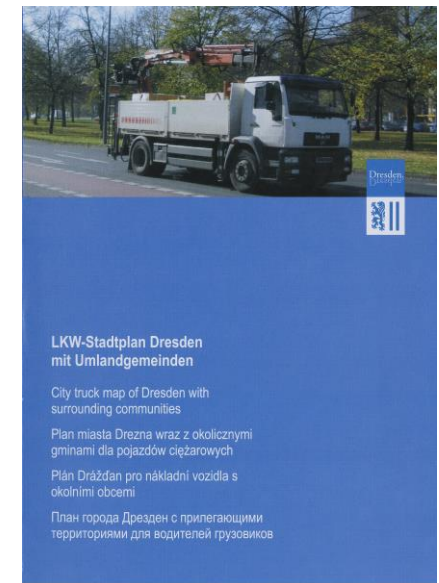
Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt

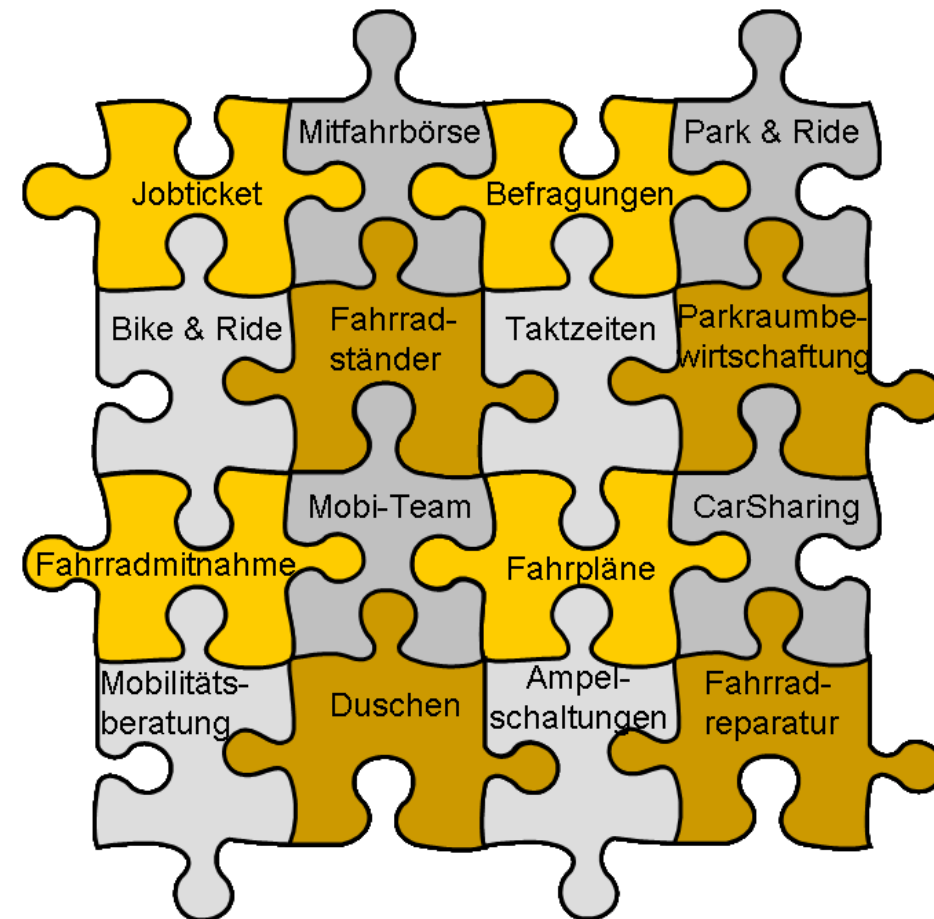
4. Основное содержание

Менеджмент мобильности



Quelle: Stadtplanungsamt

- Развивать мобильность, а не (только) справляться с движением транспорта
- Участие тех, кто создает транспортные потоки, в решении проблем
- Содействие развитию мультимодальных перевозок; оказания воздействия на выбор транспортных средств в направлении экологического комплекса
- Снижение пиков транспортной нагрузки
- Щадящее использование ресурсов и снижение затрат



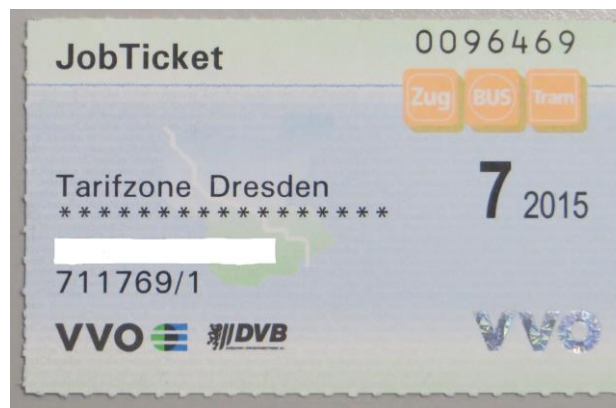
Quelle: Stadtplanungsamt

4. Основное содержание

- Продолжение и расширение производственного менеджмента мобильности с вовлечением коллектива по вопросам мобильности (M 36; A++)
- Расширение системы билетов для людей, которые едут на работу и возвращаются с нее с использованием общественного транспорта... (M 37; A++)
- Расширение инициативы содействия велосипедному сообщению в поездках на работу и с нее... (M 38; A++)
- Разработка региональной и интегрированной концепции для мобильности в эпоху замены ископаемых источников топлива в целях долгосрочного обеспечения мобильности в Дрездене (M 77, A+)
- Работа с общественностью по вопросам личного стиля мобильности с целью ... содействия развитию и интермодальной мобильности ... совместного пользования автомобильным транспортом, а также передвижения на электромобилях (M 140; B)



Quelle: Stadtplanungsamt



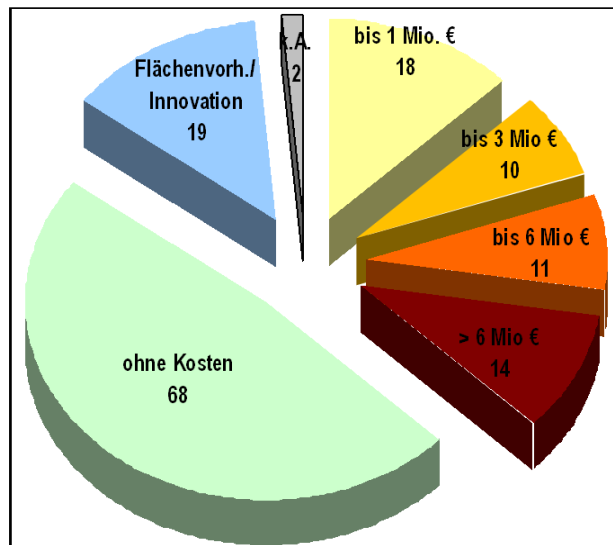
Quelle: Stadtplanungsamt



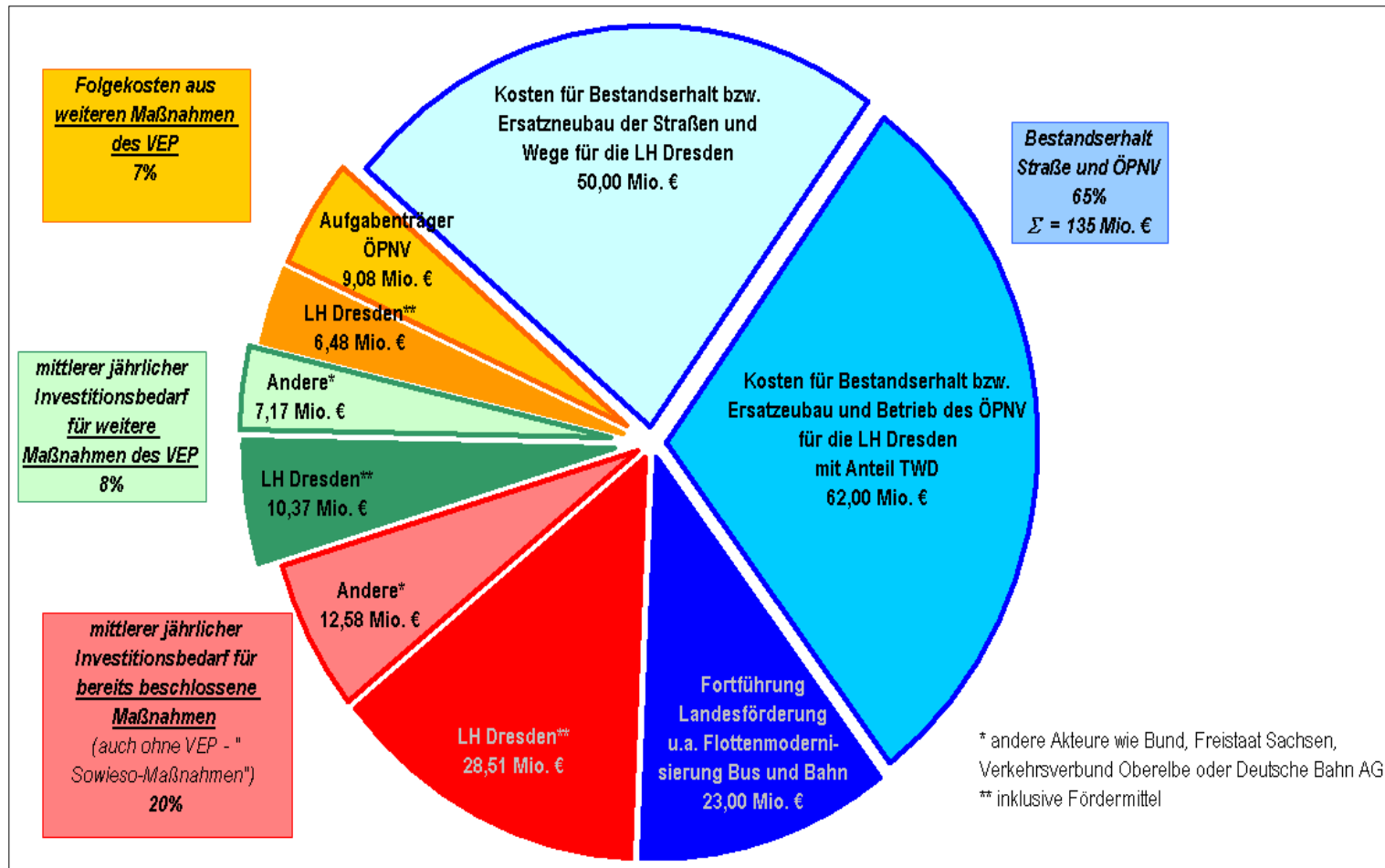
Quelle: LH Dresden

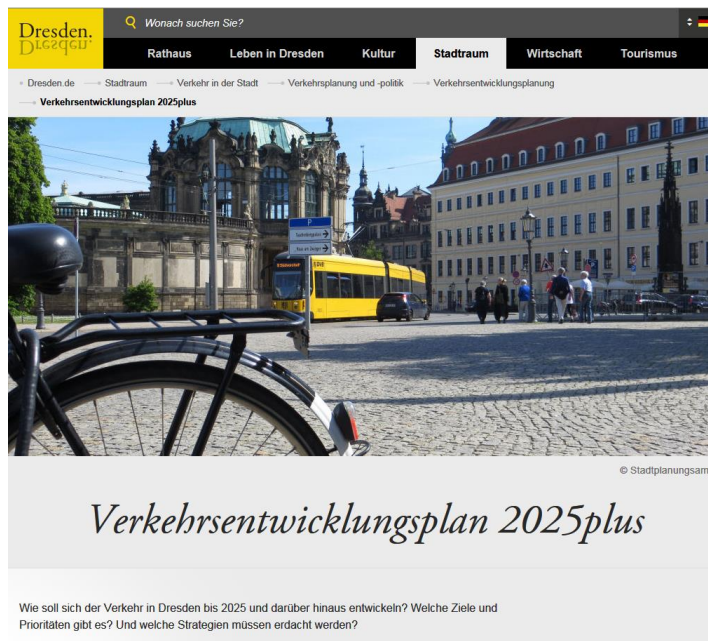
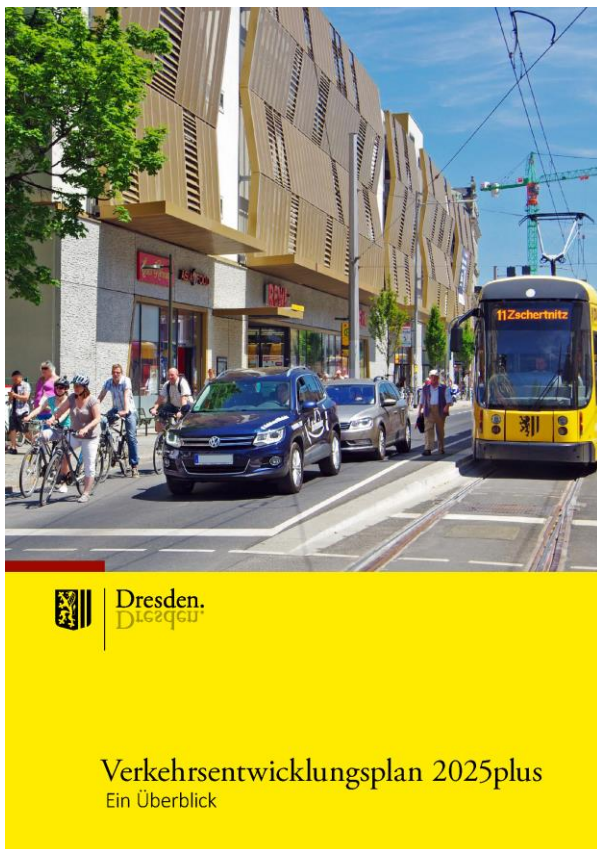
4. Основное содержание

- Муниципальные инвестиции в транспортную систему столицы федеральной земли города Дрездена для сценария В, без сохранения наличного состава: 74,19 млн. евро
- Сохранения наличного состава дорог и общественного транспорта (сегодня): 135 млн. евро/год

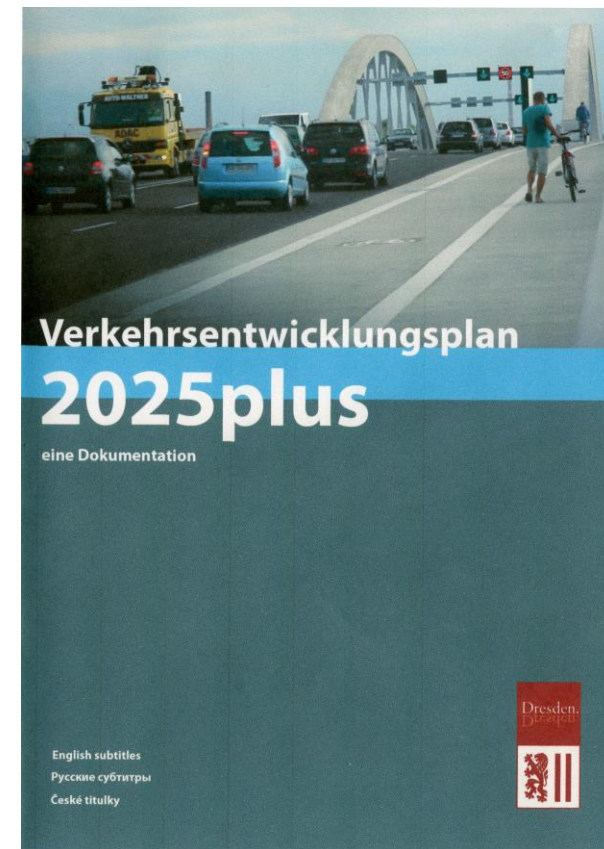


Grafik 32: Verteilung der VEP-Maßnahmen nach Kostenklassen
Summe: 142 Maßnahmen (ohne Maßnahmen im Bau)





www.dresden.de/vep



Большое спасибо за Ваше внимание!

Столица федеральной земли город Дрезден

Ведомство городского планирования, отдел планирования развития транспорта

Контакт:

д-р Маттиас Мохaupt

Тел.: (0351) 488 34 50, E-Mail: mmohaupt2@dresden.de