

Дрезденский план развития транспорта 2025плюс в контексте его стратегии мобильности

Дрезден, 06 декабря 2016 г.

Директор по строительству д-р Маттиас Мюхаупт



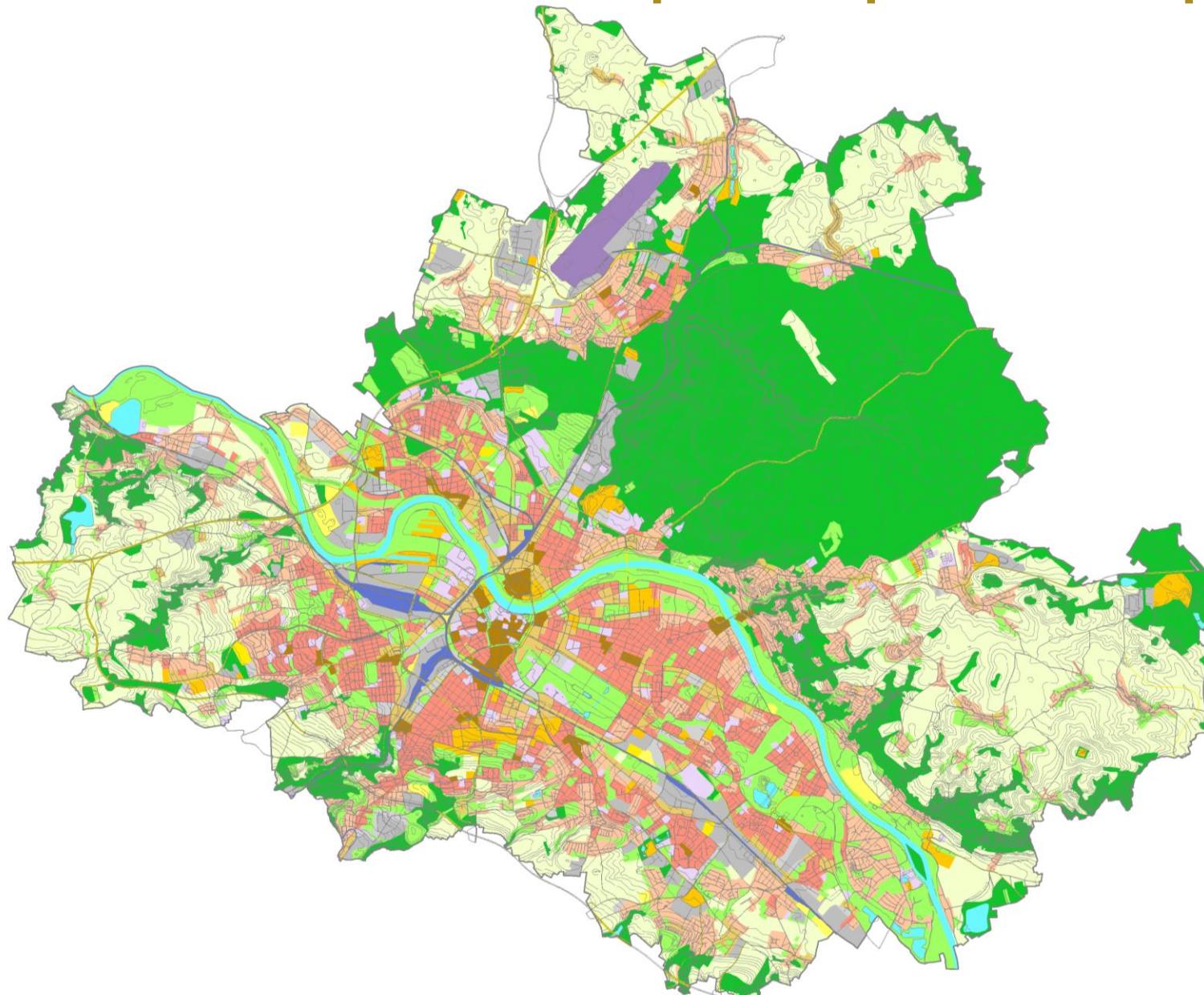
Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



- 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
<hr/>			
■ 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	

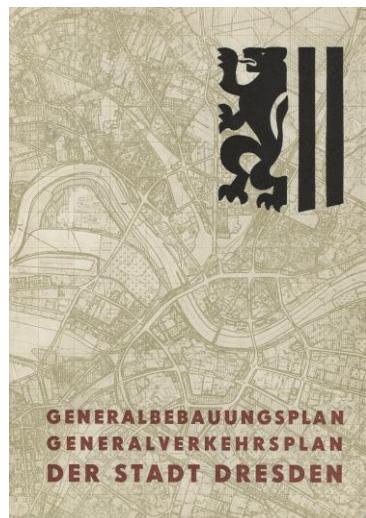
1. Основные данные и порядок проведения работ

- 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)

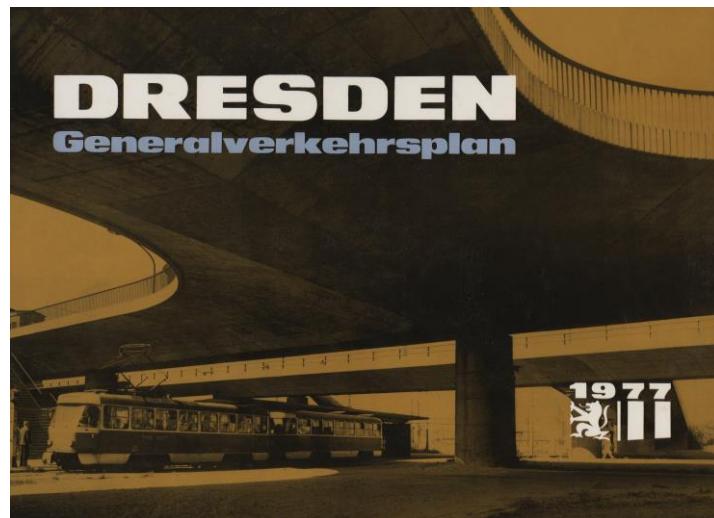
1. Основные данные и порядок проведения работ



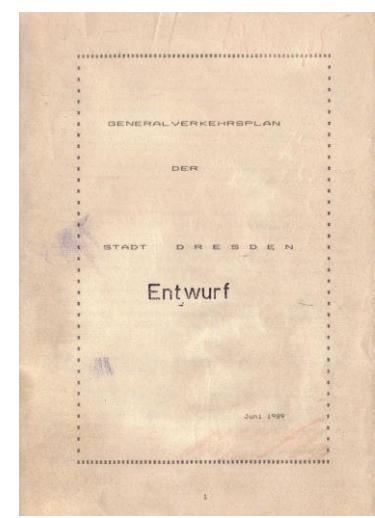
1950



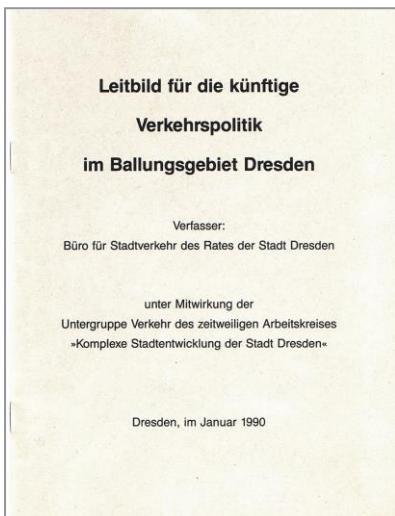
1967



1977



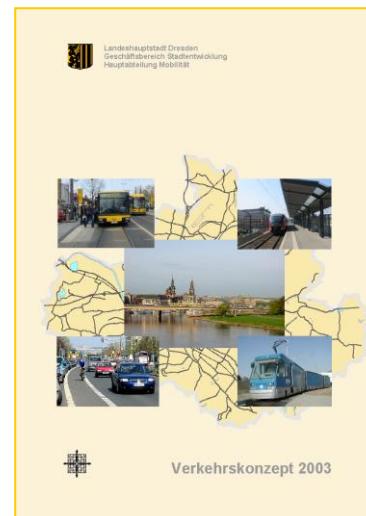
1989



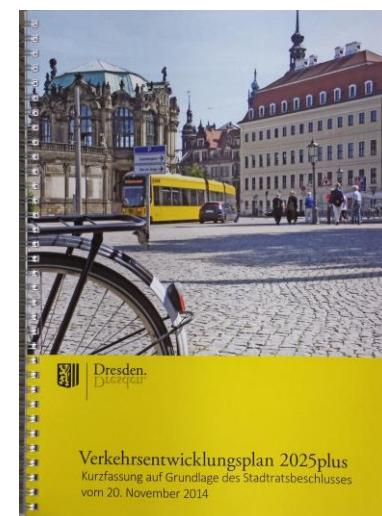
1990



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 участующих лиц, многообразие интересов, индивидуальный характер требований, культура спора, коопeração 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

Руководящий комитет под руководством бургомистра Маркса

Представители фракций городского совета, начальники отделов, уполномоченные столицы федеральной земли города Дрездена, консультативные советы, руководители проектов, ведущий Круглого стола

Консорциум планировщиков - фирм IVW,
г. Аахен / IVAS, г. Дрезден

Работа с общественностью



2. Методика и результаты



2. Методика и результаты

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 Güterverkehrscenters mit den Modulen Straßen- und Schienentransport, Binnenschiffahrt 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. Методика и результаты

Столица федеральной земли город Дрезден - Официальное решение

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Orig. AG1
Ø BÜO BGB

U6
30.3.11

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

2. Методика и результаты

Сравнительные сценарии

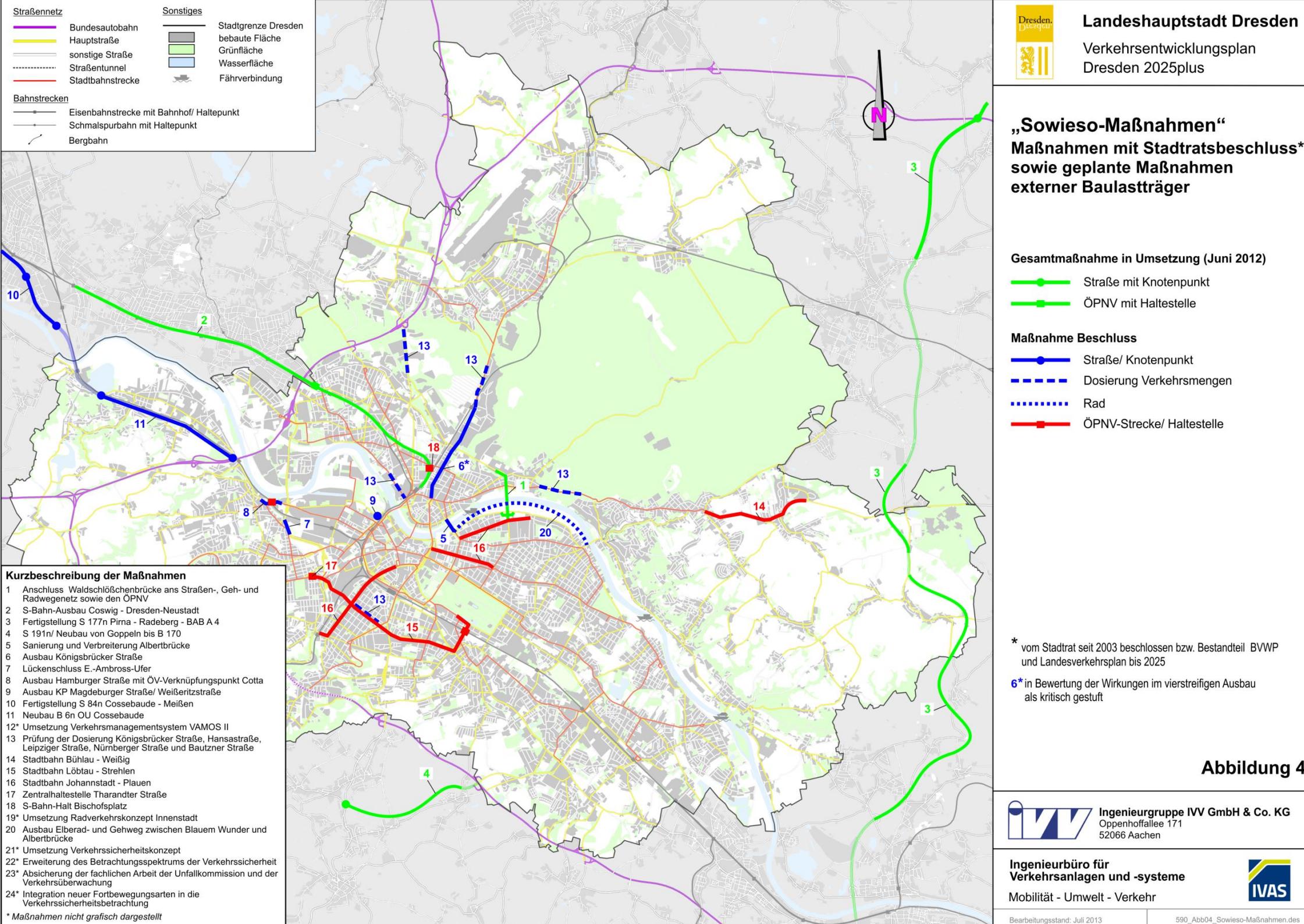
Анализ 2010/11 гг. Калибровка сети

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 стоящиеся проекты в сфере дорог и общественного транспорта в соответствии с планами?“



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

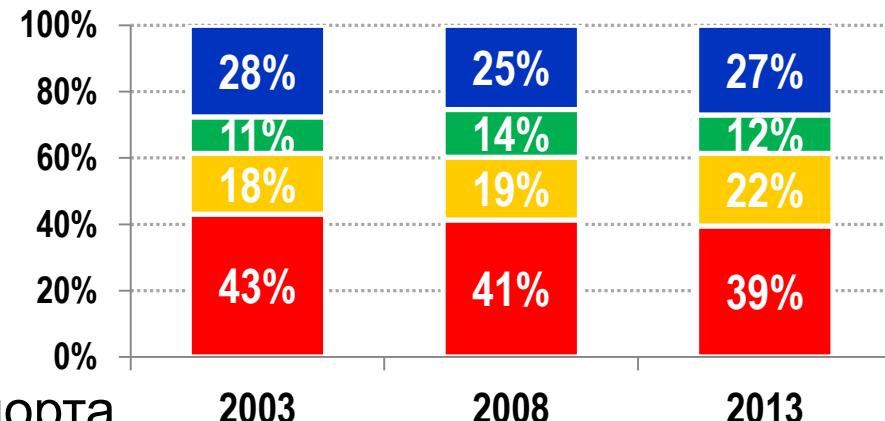
Сценарии ПРТС (на базе совместных прогнозов развития структуры пространства в городе + регионе, 2025 г.)

- 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?“

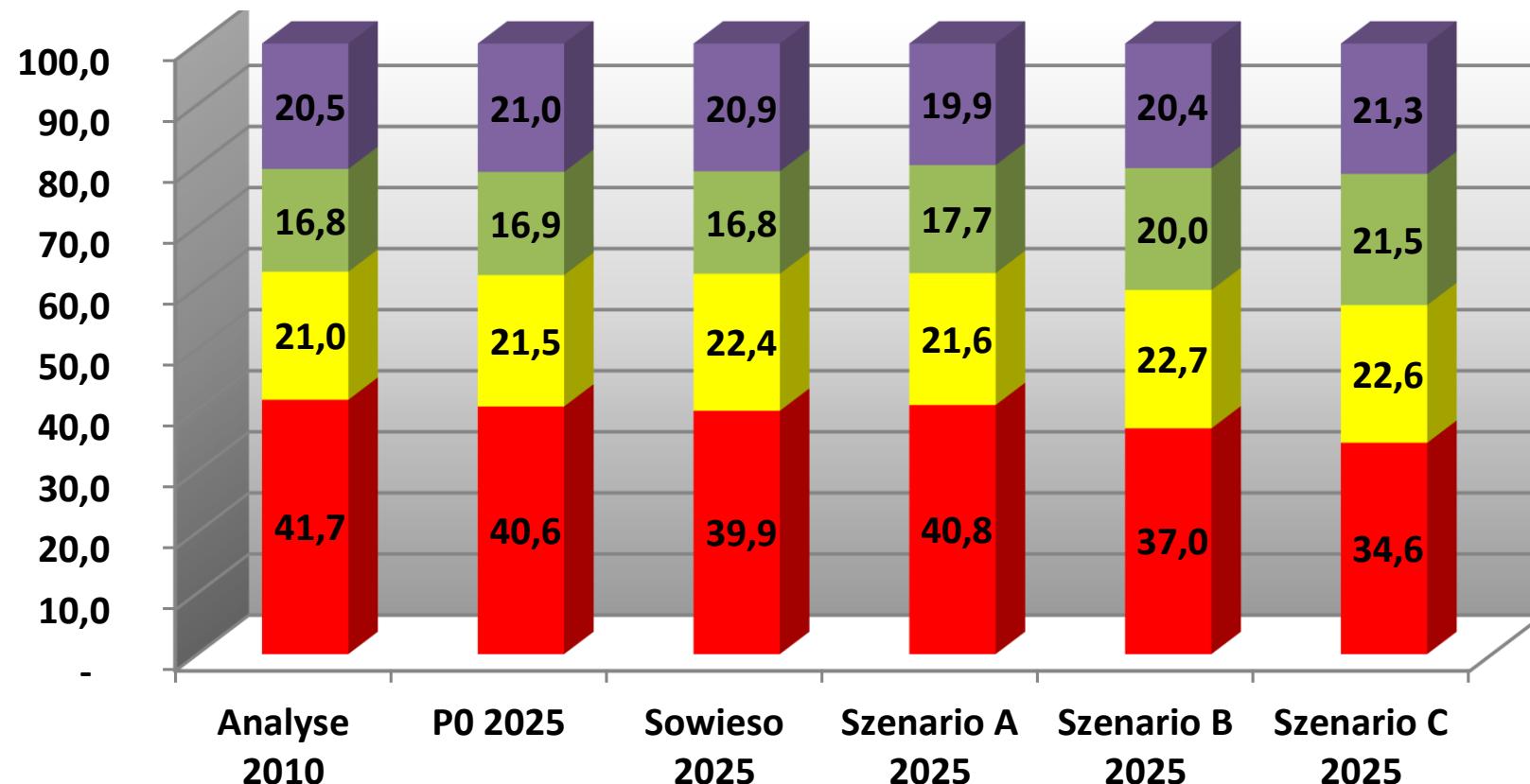
2. Методика и результаты

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. Методика и результаты

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 Verkehrs aufkommen in Dresden >=59 %	+ (60,7%)	+ (60,0%)	++ (63,2%)	++ (66,6%)
2	Sinkende Streckenbelastungen Straßennetz gegenüber Analysefall	+ (-7,5%)	-- (+2,6%)	+ (-4,8%)	++ (-13,3%)
3	Verringerung Kfz-Verkehrsleistung in Dresden 2025 gegenüber Prognose-Nullfall	0 (-0,3%)	-- (+12,5%)	++ (-4,9%)	++ (-7,2%)
4	Verringerung Kfz-Verkehr auf und im 26er Ring um 5 % gegenüber Prognose-Nullfall	+ (-3,1%)	-- (+4,3%)	+ (-1,7%)	++ (-7,5%)
5	30% weniger CO₂ zwischen 2010 und 2025 gegenüber Analysefall	+ (-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. Методика и результаты

Столица 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. A61
Ø A66 z. Vtu.
Ø Büro B36

61.6 861.61 62 63 17/08/12 10.08.12
Stern

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

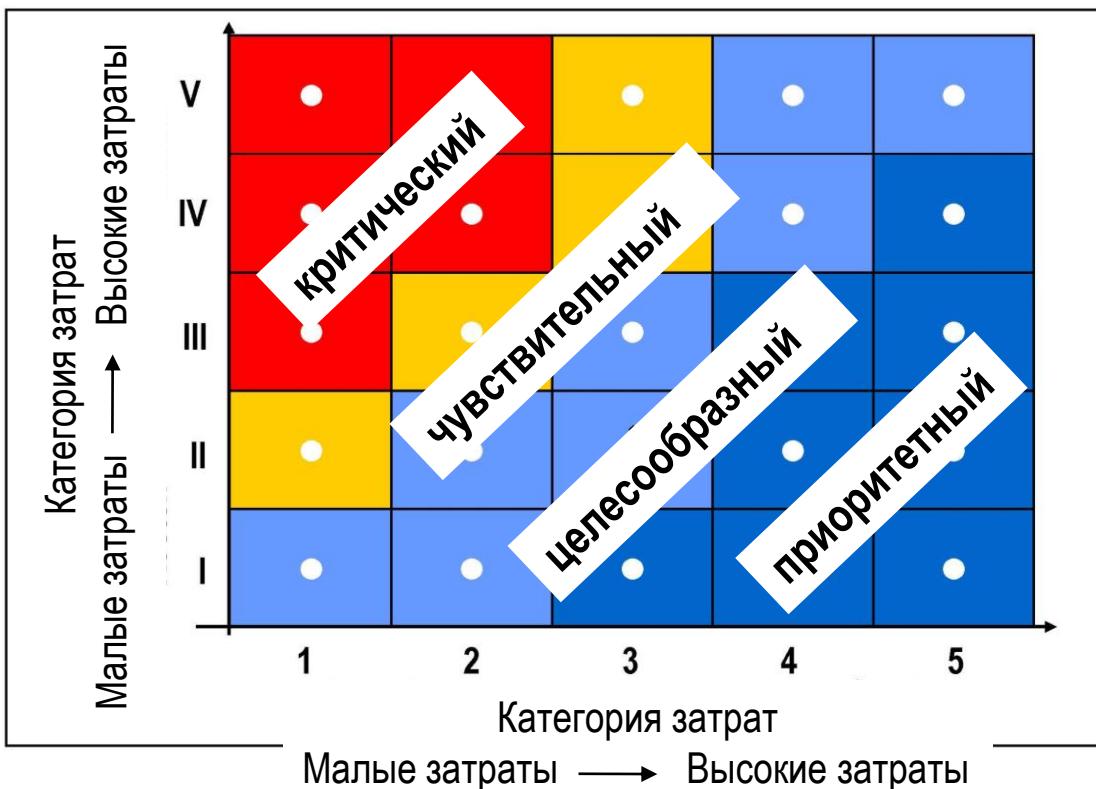


Диаграмма: Матрица затрат и эффективности

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 приplusованием категорий затрат (категории I – V)
4. Классификация мер в матрице затрат и эффективности

2. Методика и результаты

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 jeweils benannten Themenbereich)	Wirkungs-	Kostenklasse	Prioritäts-	Verantwortlichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung	Einordnung in Haushalt (investiver HH (InvHH), Ergebnis-HH (ErgHH))
			1 (Schwach) bis 5 (stark)	0/137 67,6 Mio.€	A+++ bis C			
1	Voraussetzung(en)	Voraussetzung(en)	Fertigstellung Waldschlößchenbrücke mit Anpassungen im Busnetz	-	-	-	Stadt Dresden/ DB Netz AG/ VVO	fertig gestellt
2	Voraussetzung(en)	S-Bahn-Ausbau Coswig - Dresden-Neustadt und 15-Minuten-Takt auf der Linie S1	-	im Bau	im Bau	Freistaat Sachsen	im Bau Fertigstellung	Aufgabe DB/VVO
3	Voraussetzung(en)	Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A 4	-	im Bau	im Bau	Freistaat Sachsen	Teile im Bau Fertigstellung bis 2020	Landesaufgabe, LVP 2025
4	Voraussetzung(en)	S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170	-	-	-	Freistaat Sachsen	fertig gestellt	-
5	Voraussetzung(en)	Ausbau Elberad- und -wanderweg Molenbrücke - Kötzschenbroder Straße	-	-	-	Stadt Dresden	fertig gestellt	-
6	Voraussetzung(en)	Erhalt des Bestandsnetzes und Sanierung des Straßennetzes gemäß den Investitionsplänen ohne maßgebliche Änderungen von Kapazitäten und	-	-	-	Stadt Dresden	Daueraufgabe	Sicherung im InvHH und ErgHH
7	Voraussetzung(en)	Anforderungsgemäße Aufrechterhaltung und Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV ohne maßgebliche Änderungen unter Berücksichtigung des Investitionsplanes der DVB AG	-	-	-	Stadt Dresden/ VVO/ DVB AG	Daueraufgabe	Sicherung TWD-Zuschuss, Finanzierung begleitender
Extern geplante oder durch Stadtrat beschlossene Maßnahmen ("Sowieso")								
8	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Verfestigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtzufahrten 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/ Altcotta 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 Weißenitzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-	5	5	A++	Stadt Dresden/	mittelfristig	Sicherung im InvHH



2. Методика и результаты



Landeshauptstadt Dresden

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Vorentwurf Mobilitätsstrategie und Handlungskonzept

Teil 1: Text

Stand: Interne Leseversion 20.12.2012



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

IVAS 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 Tormaaer 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-/Stadtbus.
 - c) Nr. 101: ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit 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 Verkehrsbauprojekten 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 gemäß der Beschlusspunkte 1 und 2 vom 5. November 2014. Der Stadtrat beauftragt die Oberbürgermeisterin mit der schriftweisen Umsetzung. Die Kontrolle der schriftweisen Umsetzung erfolgt so, dass für die Ziele der Verkehrsentwicklung dem Stadtrat Indikatoren vorzulegen sind, welche die Zielerreichung messbar machen. Anhand dieser Indikatoren soll dem Stadtrat im 3-Jahres-Rhythmus die Zielerreichung dargelegt werden. Die erste Evaluation ist dem Stadtrat zusammen mit dem Straßenzustandsbericht 2017 vorzulegen.
 5. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Anlage 9 des VEP 2025plus (Anlage 1 zur Vorlage) „Maßnahmen für zentrale, städträumliche Defizitbereiche“ zur Kenntnis 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 Stadtverwaltung und Planerkonsortium zur Kenntnis; insbesondere die dabei verbliebenen Disseßensstandpunkte.
 7. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Stellungnahmen des „Runden Tisches Nachbarn/Region“ zum Vorentwurf sowie den gemeinsamen Abwägungsvorschlag von Stadtverwaltung und Planerkonsortium zur Kenntnis; insbesondere die dabei verbliebenen Disseßensstandpunkte.

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:

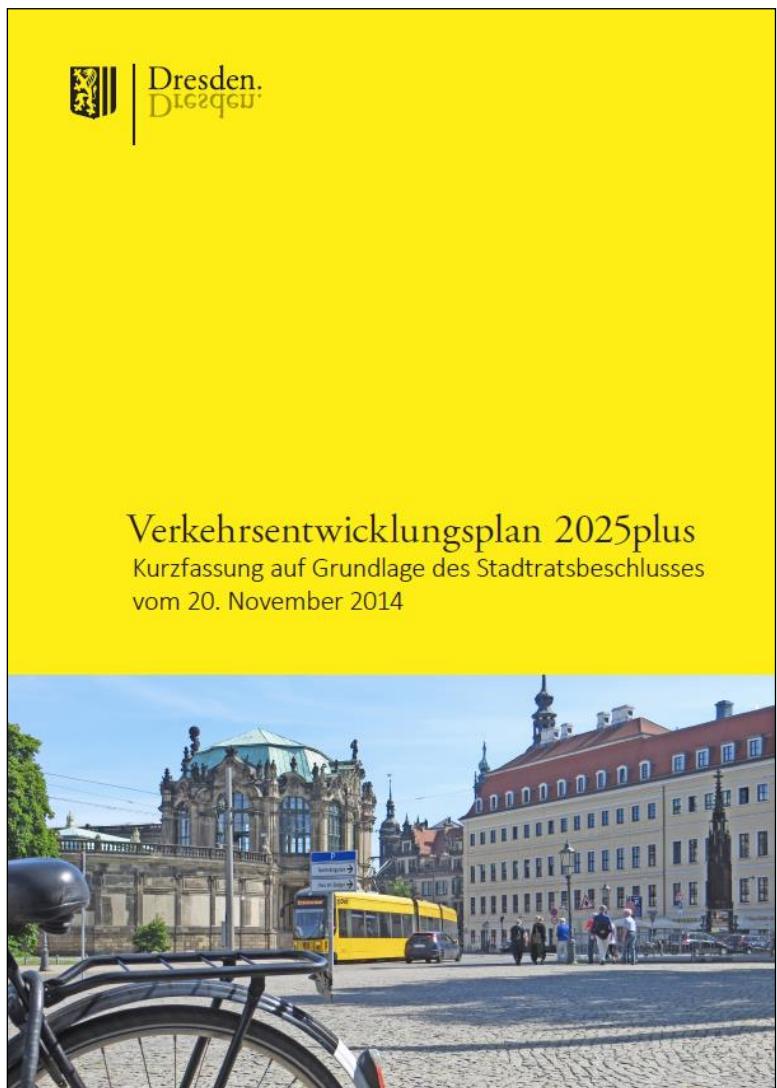
1. Die Dokumentation der Ergebnisse der Dresdner Debatte im Abschlussbericht (Anlage 1 zur Vorlage) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Methodik zur Auswertung aller Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus der Dresdner Debatte wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
3. Die aus der aggregierten Aufbereitung 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


Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister



4. Основное содержание



Раздел А

1.

2.

Раздел В

3.

4.

Раздел С

Раздел D

База и анализ наличия

База

Анализ наличия структурные
прогноз

Направления развития,
сценарии и оценки

Направления развития,
сценарии и оценки

Оценка мер и установление
приоритетов

Стратегия мобильности
2025плюс (Глава 5)

Концепция действий
2025(Глава 6)

4. Основное содержание

■ Раздел С Стратегия мобильности 2025плюс

Принципы развития транспорта и дрезденская стратегия мобильности

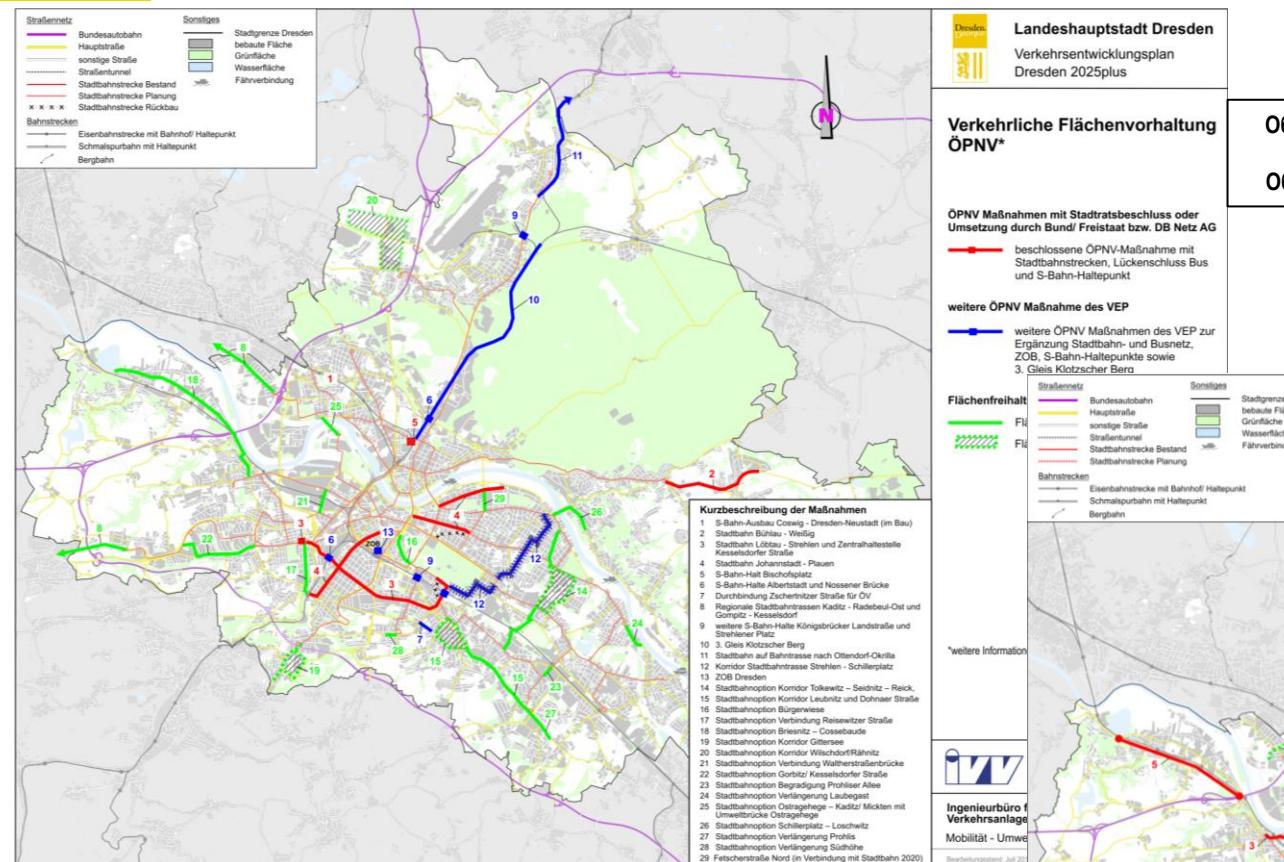
Развитие города
и транспорт

Транспортная
инфраструктура

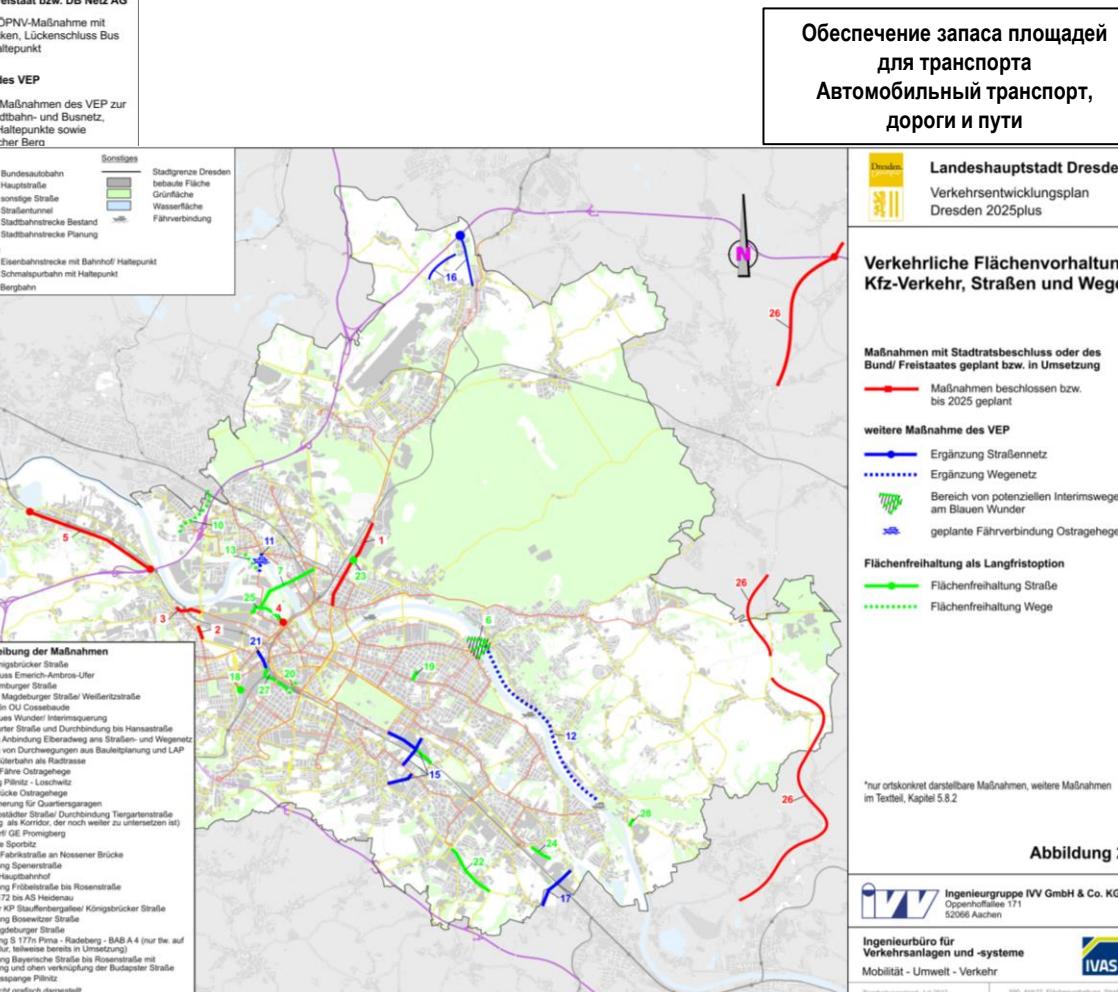
Транспортный
менеджмент

Менеджмент
мобильности

4. Основное содержание



Развитие города и транспорт



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

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 Нойштэдтишер Маркт, мост Августа без движения автомобильного транспорта (M 85; A+)
- Пешеходный переход на уровне грунта на ул. Альбертстрассе (возле площади Архивплатц), снос пешеходного мостика (M 107; B)

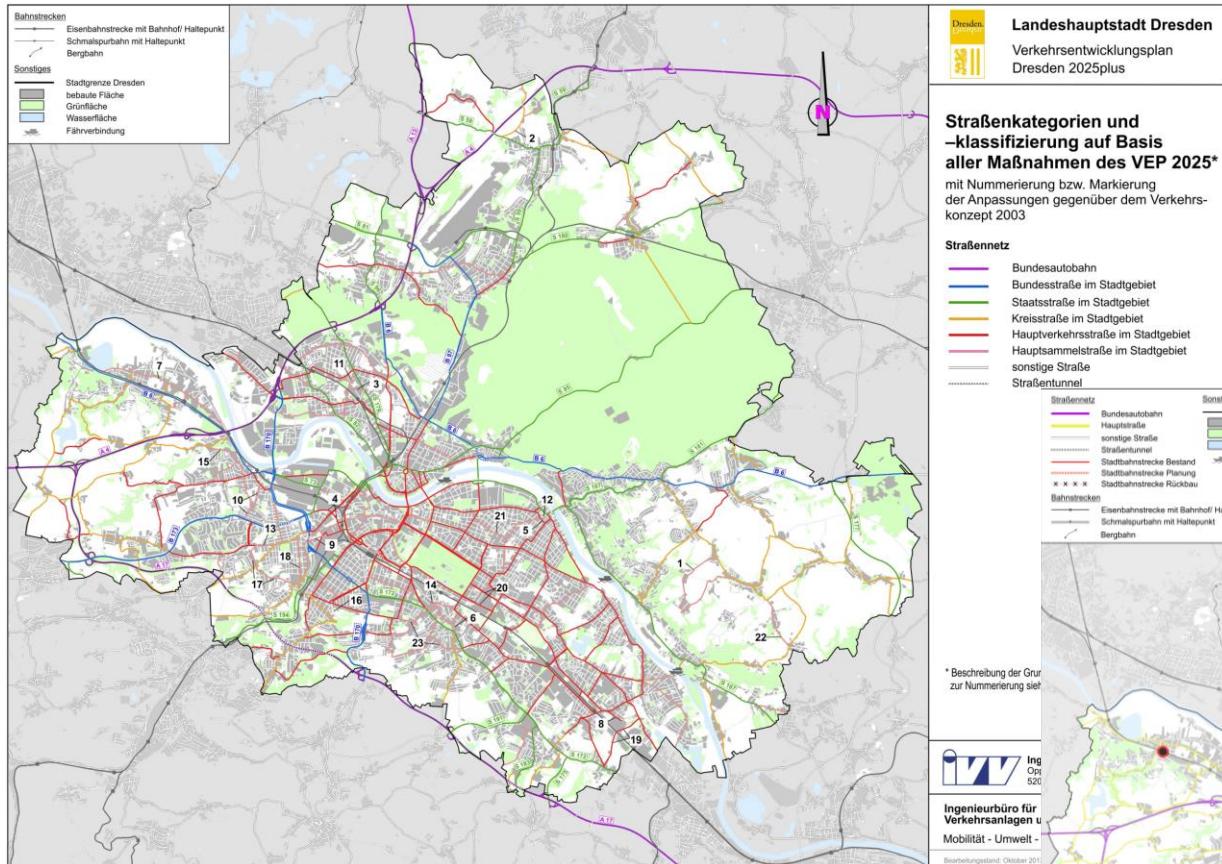


Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt

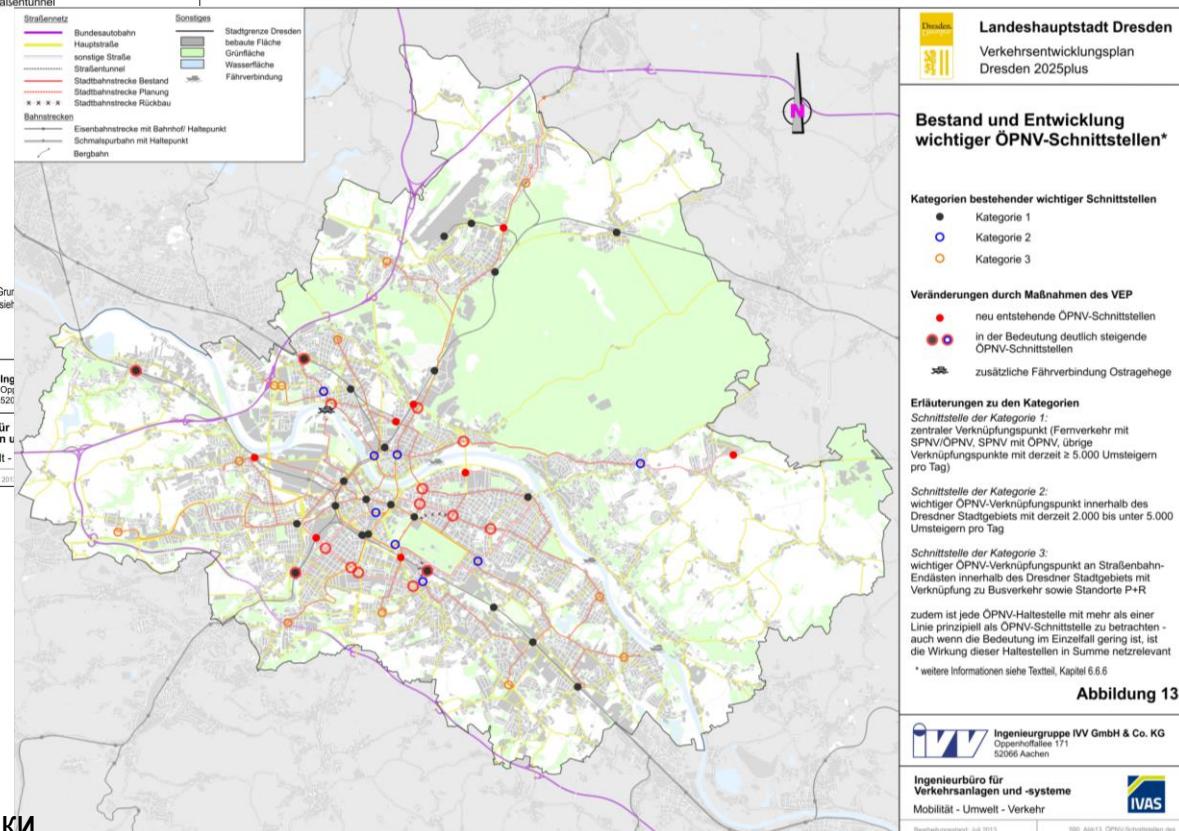
4. Основное содержание



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

Транспортная инфраструктура

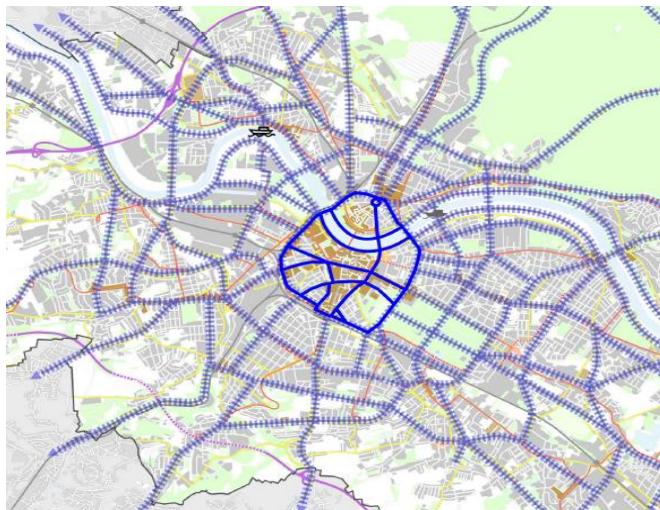
Существующие важные точки стыковки общественного транспорта и их развитие



- 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)

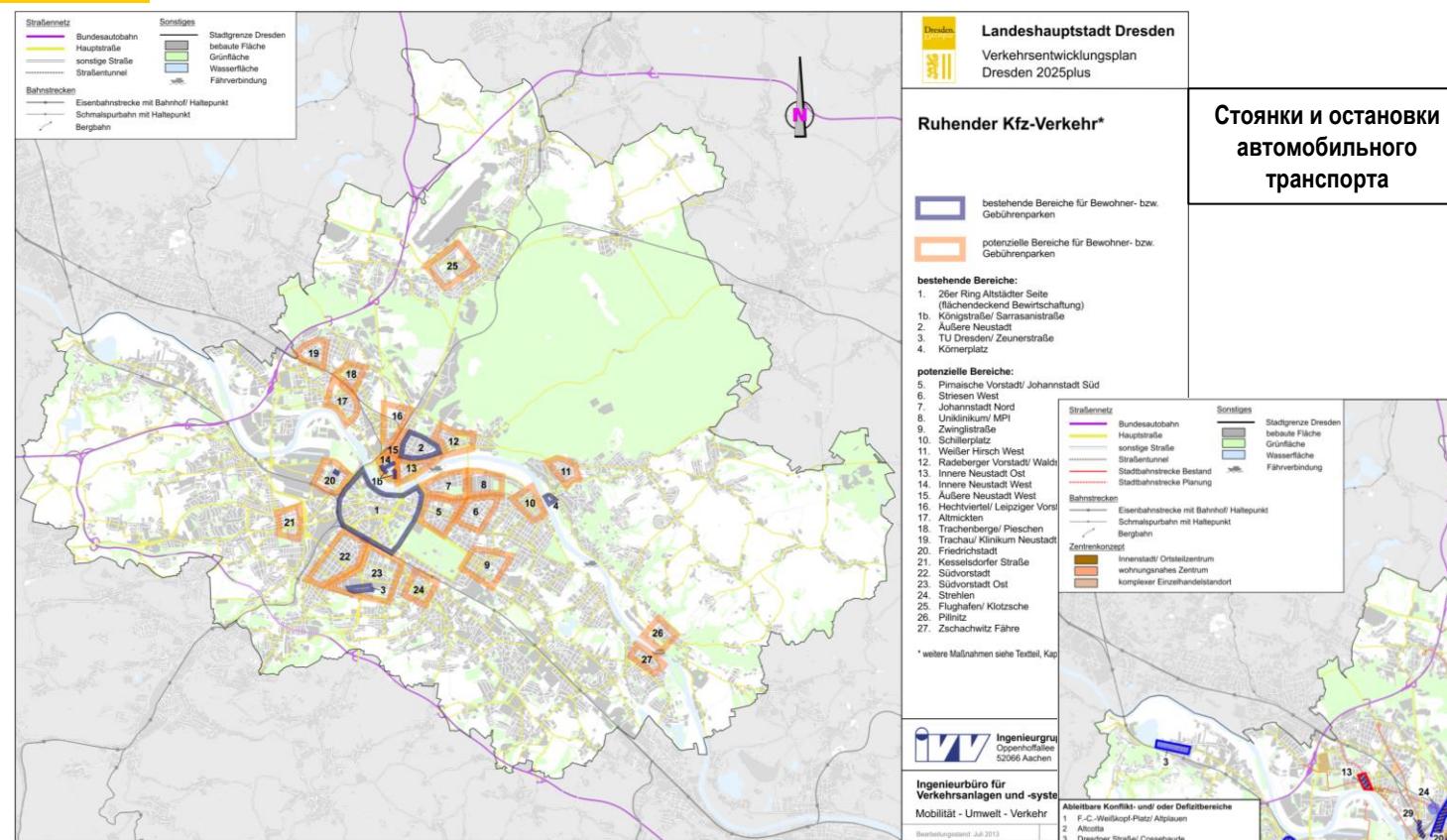


Quelle: Stadtplanungsamt



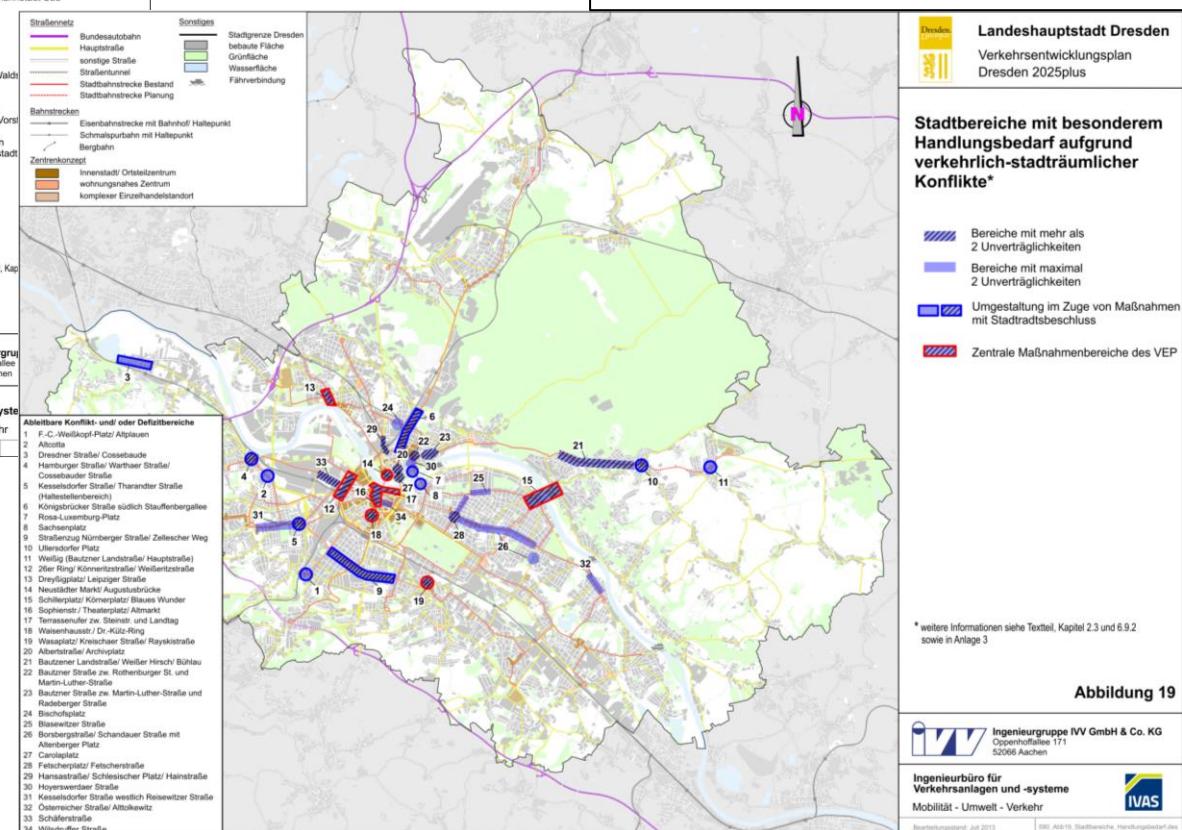
Quelle: DVB AG

4. Основное содержание



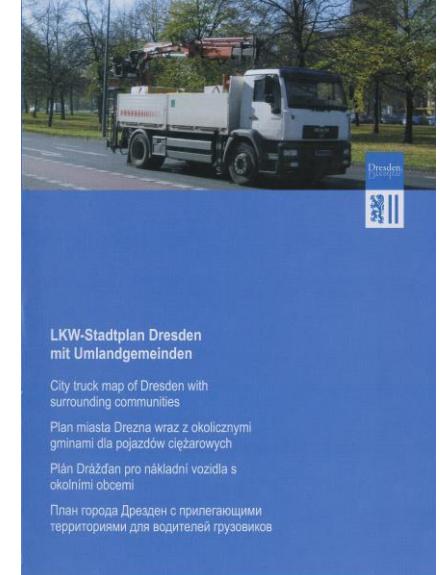
Транспортный менеджмент

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



4. Основное содержание

- Предупреждение долгих периодов ожидания на светофорных 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 светофорными устройствами (M 69, A++)
- Актуализация дрезденской концепции управления грузовым автомобильным транспортом (M 72, A++)



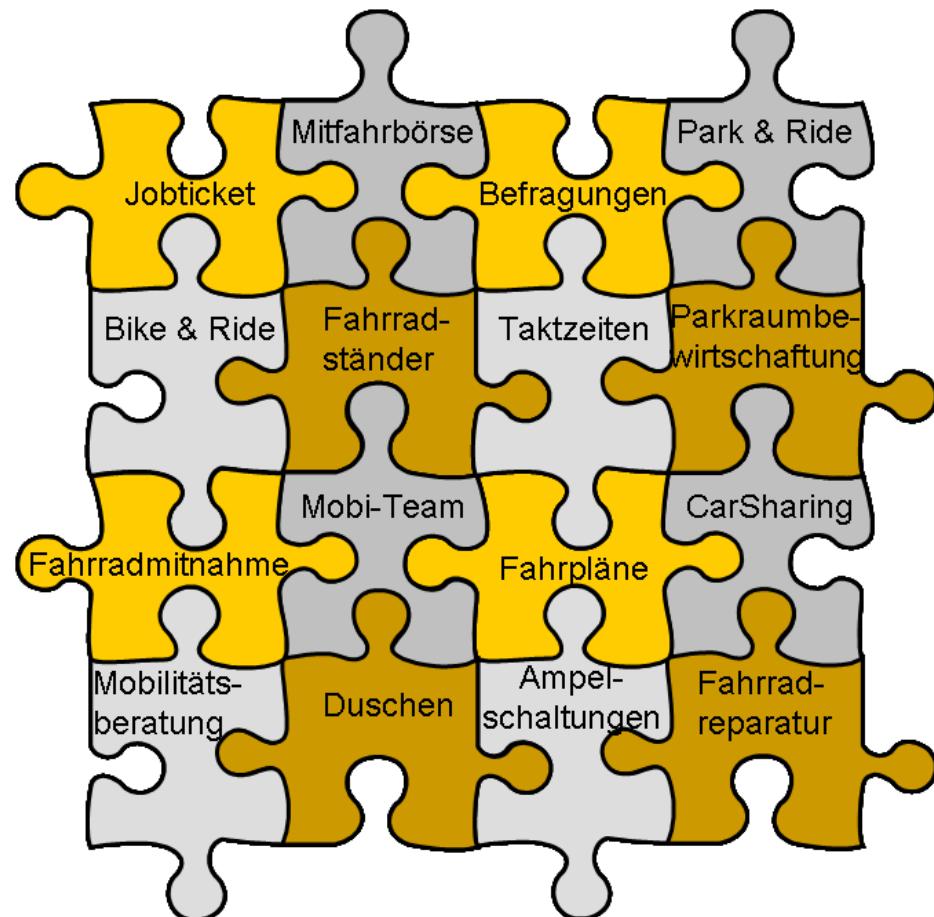
4. Основное содержание



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

Менеджмент мобильности



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 мобильность 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 развитии и интермодальной мобильности ... совместного пользования автомобильным транспортом, а также передвижения на электромобилях (M 140; B)



Quelle: Stadtplanungsamt



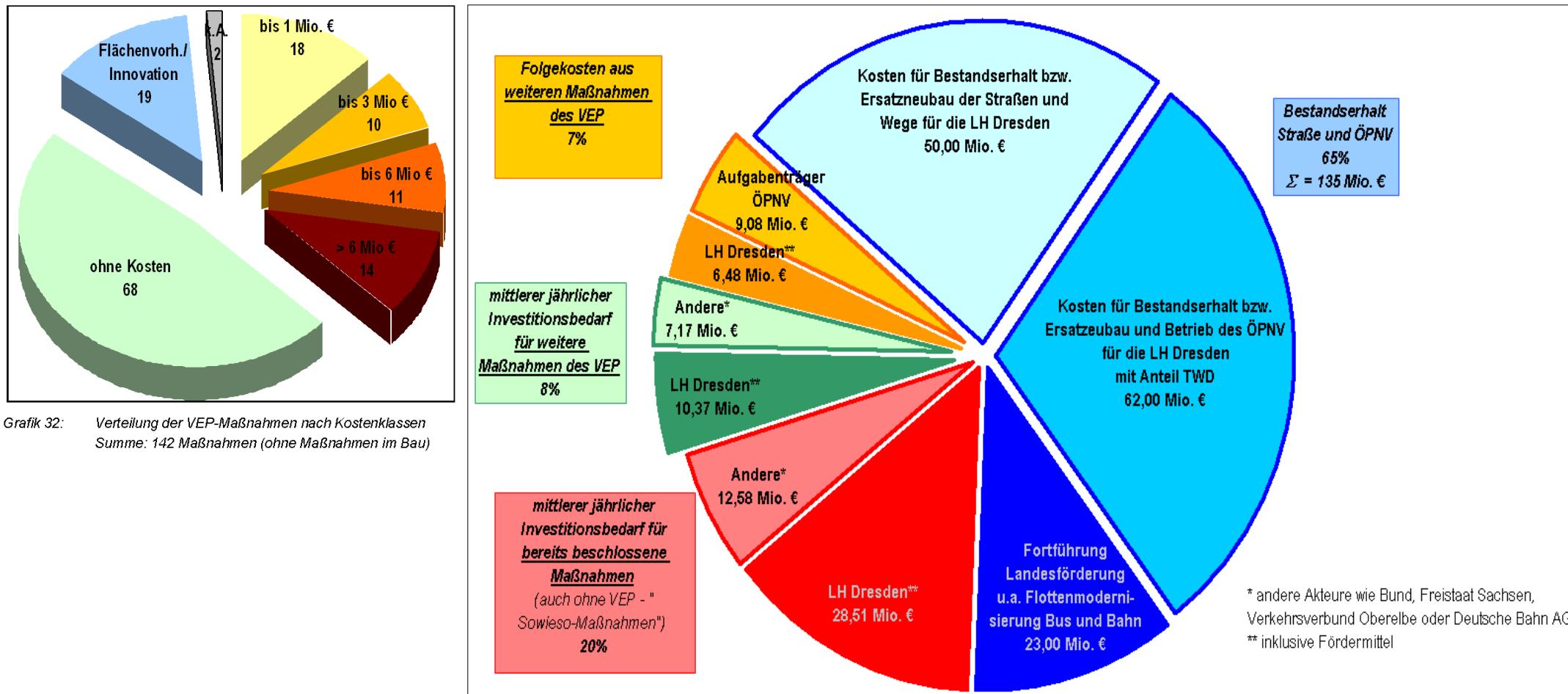
Quelle: Stadtplanungsamt



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





Verkehrsentwicklungsplan 2025plus
Ein Überblick

Dresden. Wonach suchen Sie?

Rathaus Leben in Dresden Kultur Stadtraum Wirtschaft Tourismus

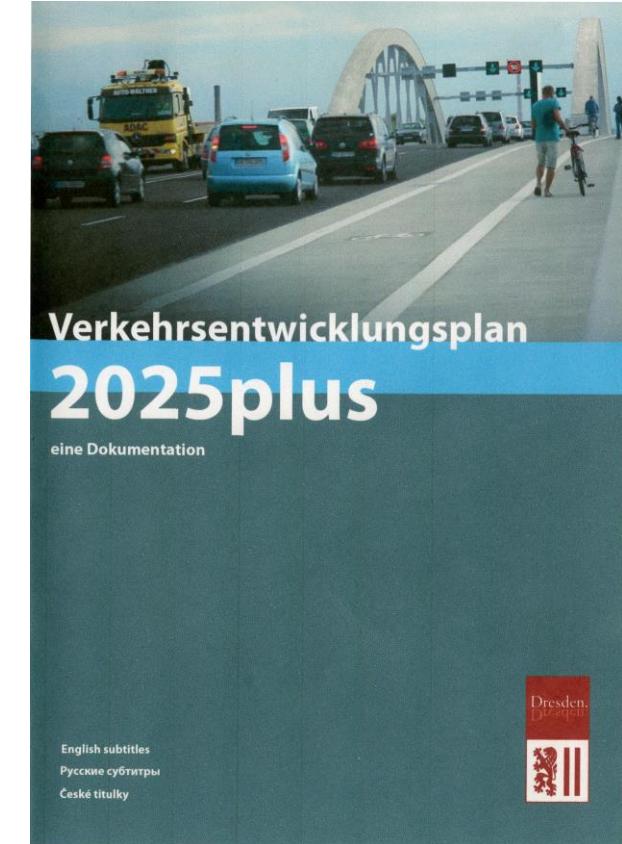
Dresden.de Stadtraum Verkehr in der Stadt Verkehrsplanung und -politik Verkehrsentwicklungsplanung

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Wie soll sich der Verkehr in Dresden bis 2025 und darüber hinaus entwickeln? Welche Ziele und Prioritäten gibt es? Und welche Strategien müssen erdacht werden?

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 Мюхаупт

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