

# Drážďanský plán rozvoje dopravy 2025plus (VEP 2025plus) v kontextu drážďanské strategie mobility

Drážďany/Litoměřice, 01. března 2017

Stavební ředitel Dr. Matthias Mohaupt

Dresden.  
Dresdner

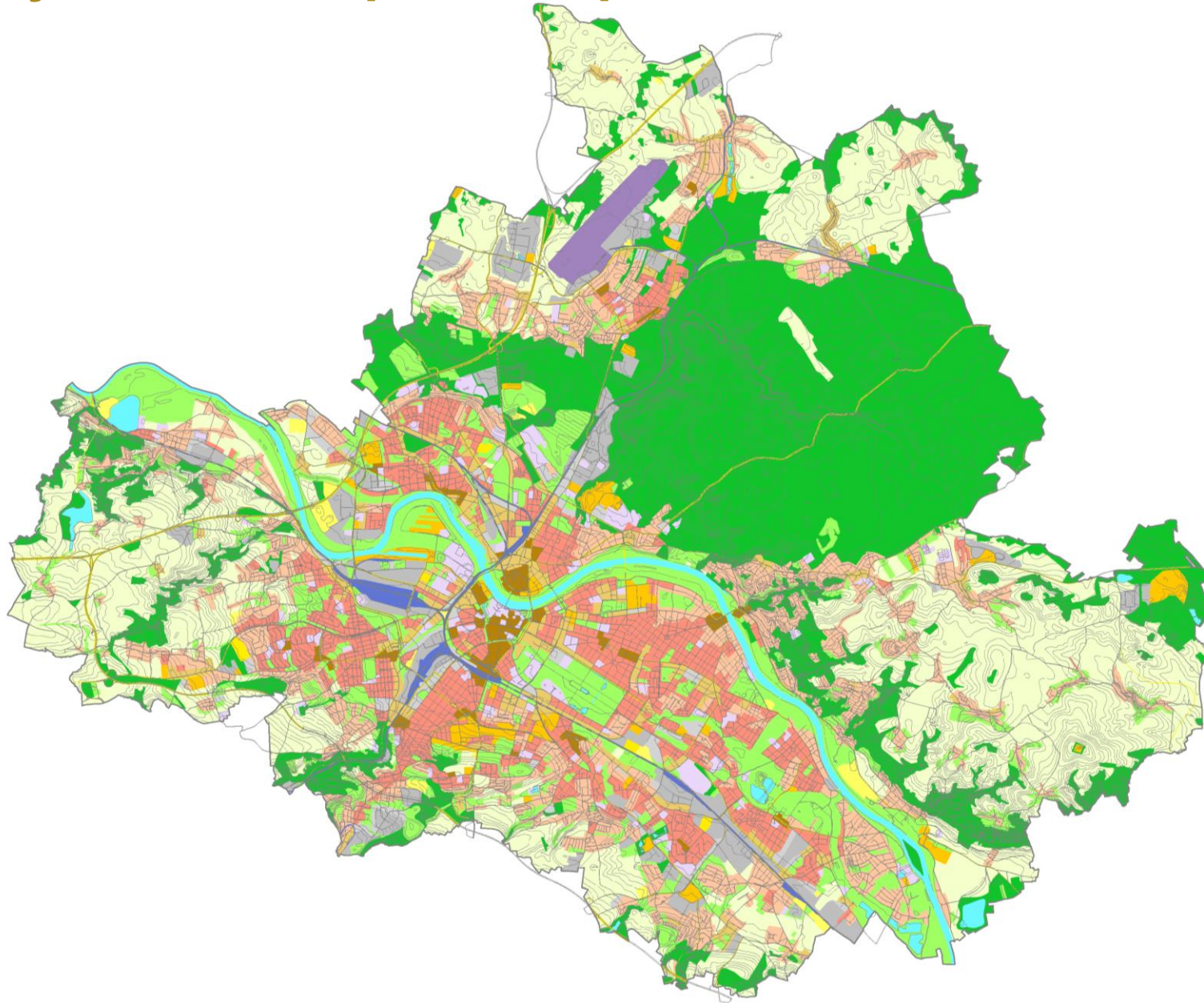
Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



- 1. Východiska a průběh zpracování**
- 2. Metodika a výsledky**
- 3. Hlavní obsahy**

# 1. Východiska a průběh zpracování





# 1. Východiska a průběh zpracování

**Dopravní infrastruktura 2015** – **Mobilita v Drážďanech** / Základní údaje jednoho pracovního dne

1 470 km silniční sítě (bez dálnic)

9 silničních mostů přes Labe a 3 labské přivozy

212,9 km celková délka tramvajových linek

12 tramvajových linek / 185 tramvají

308,2 km celková délka autobusových

27 autobusových linek / 141 linek DVB autobus

153,4 miliónů cestujících DVB

48 400 vyjíždějících

86 600 dojíždějících

743 000 jízd osobním automobilem

414 000 jízd veřejnou dopravou

509 500 pěších cest

217 600 jízd na kole



# 1. Východiska a průběh zpracování

## Drážďanská infrastruktura a chování dojíždějících v meziročním srovnání

	2008	2013	2015
■ Délka silniční sítě (bez spolk. dálnic)	1.461 km	1.470 km	1.470 km
■ Délka cyklostezek	366 km	409 km	<b>409 km</b>
■ Počet mostů přes Labe (silnič) / přívozů	7 mosty / 3 přivozy	9 mosty / 3 přivozy	9 mosty / 3 přivozy
■ Počty cestujících DVB	144,5 mil.	152,8 mil.	<b>153,4 mil.</b>
■ Počet tramvaj. linek / vozidel	12 / 250	12 / 185	12 / 185
■ Délka sítě linek autobusů	204,8 km	213,1 km	<b>212,9 km</b>
■ Počet autobus. linek DVB / vozidel	28 / 155	28 / 151	27 / 141
■ Délka sítě linek autobusů	299,1 km	307,7 km	<b>308,2 km</b>
■ Obyvatelé	502.000	530.700	<b>548.800</b>
■ Dojíždějící	83.600	86.600	
■ Vyjíždějící	42.800	48.400	
■ Saldo dojížděky	-40.800	-38.200	

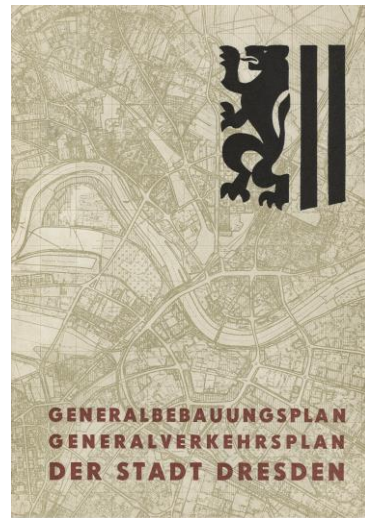
# 1. Východiska a průběh zpracování

- VEP → středně až dlouhodobý vývoj + řešení systému dopravy za definovaných rámcových podmínek
- VEP → analýzy, prognózy, scénáře, požadavky na jednání, opatření, zhodnocení/evaluace
- VEP → nezávazný plán; není dána zákonná povinnost pro jeho sestavení; žádné definované minimální požadavky na obsah, aktuálnost atd.
- VEP → poskytovatel dotací u projektů plán de facto vyžaduje (začlenění opatření do celkové koncepce)

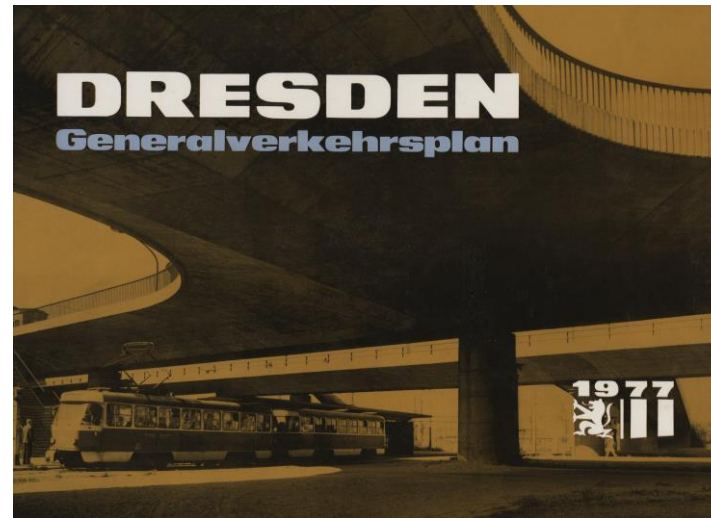
# 1. Východiska a průběh zpracování



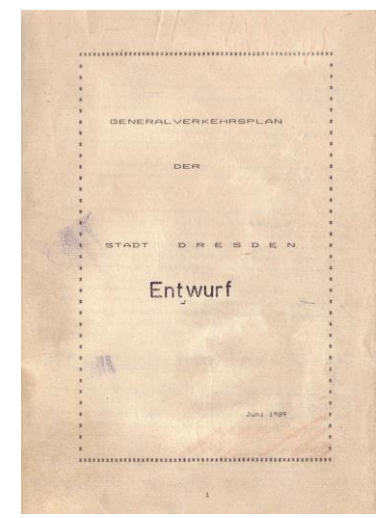
1950



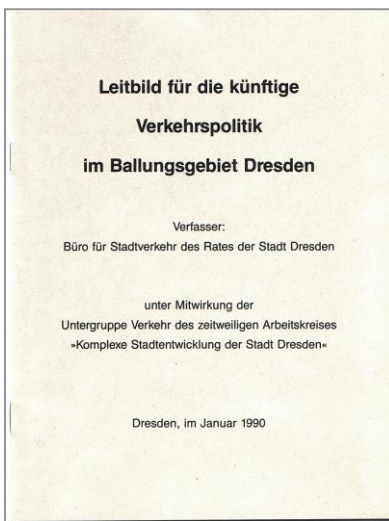
1967



1977



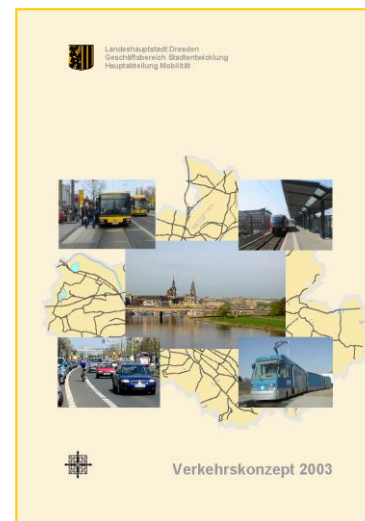
1989



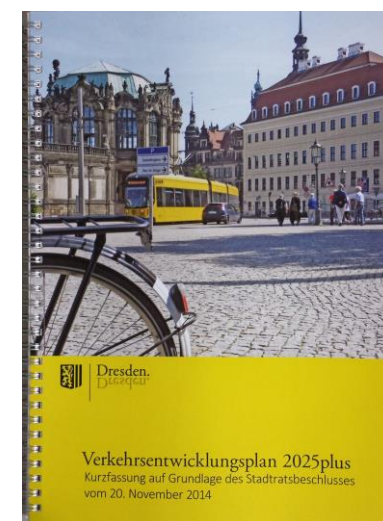
1990



1994



2003



2014

VEP 2025plus

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung



# 1. Východiska a průběh zpracování

Budoucnost dopravy závisí na vývoji faktorů nezávislých na dopravě: globalizace, výkyvy světového hospodářství a finančních trhů, ceny koncových surovin (ropa).

Evropská a národní legislativa utváří nové rámcové podmínky.

Kvalitu života určuje také znečištění ovzduší, zatížení hlukem, riziko nehod.

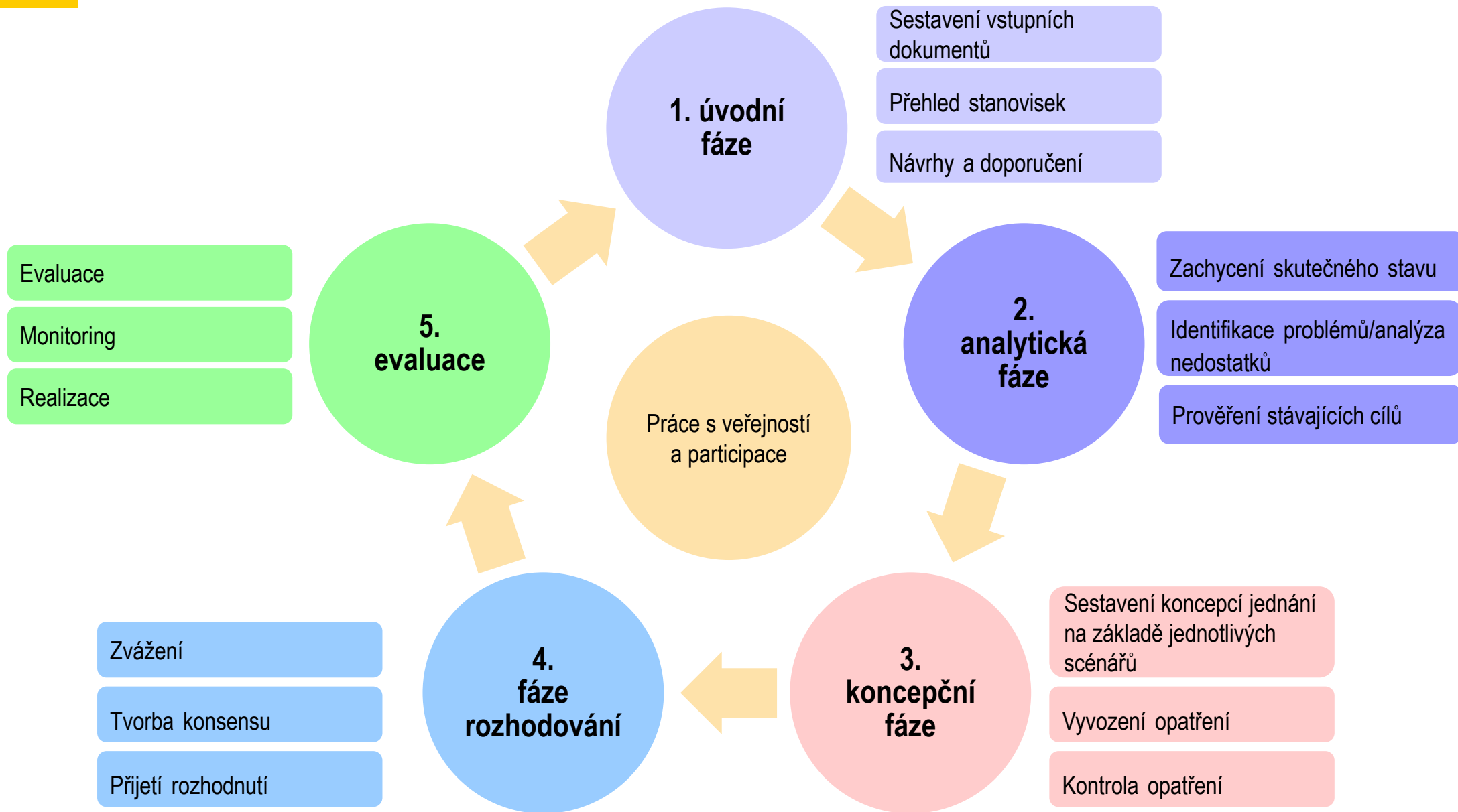
V důsledku demografických změn v západoevropských zemích se náš počet snižuje, populace stárne a je pestřejší (individuálnější)!

Vysoká finanční náročnost údržby a sanace stávající infrastruktury

Nové či modifikované formy spolupráce zúčastněných, různorodost zájmů, individuálnost požadavků, kultura vedení sporů, spolupráce na národní a mezinárodní úrovni (POLIS).

Energetická transformace a digitalizace (veřejného života) kladou nové požadavky na rozvoj, resp. plánování měst a dopravy.

# 1. Východiska a průběh zpracování



# 1. Východiska a průběh zpracování

## Řídící výbor pod vedením starosty Marxe

Zástupci frakcí městské rady, vedoucí rezortů, pověření zástupci zem.hl.m. Drážďan, členové poradního sboru, projektoví vedoucí, moderátor Kulatého stolu

### Kulatý stůl

Vedení – starosta Marx  
s moderátorem

Druhy dopravy – 3 místa  
Dopravní sdružení – 3 místa  
Hospodářská sdružení – 3 místa  
Projekt. skupina VEP městské správy – 3 místa  
Další společenské zájmy – 6 míst  
Frakce městské rady - 6 míst  
Mluvčí vědecké rady - poradní

### Politika

Městská rada/ výbory/ mluvčí  
pro stav.politiku

### Vědecká rada

Zástupci dopravních  
a dalších  
dotčených věd, TU Drážďany  
a jiné něm. vědecké instituce

### Region/sousedé

### Projektová skupina městské správy



## 2. Metodika a výsledky





## 2. Methodika a výsledky

<b>Leitziel 1</b> 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	Kanalisation 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

<b>Leitziel 2</b>  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).
<b>Leitziel 3</b>  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)
<b>Leitziel 4</b>  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. Metodika a výsledky

### Zemské hlavní město Drážďany : Vyhotovení usnesení

#### 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 BBG

U16  
30.3.11

## 2. Metodika a výsledky

### Srovnávací scénáře

Analýza 2010/11 k adjustaci sítě

Předpokládaný nulový případ 2025 („Trend chování“)

„...co by bylo, kdybychom v r. 2025 využívali pouze stávající infrastrukturu a dokončili pouze dnes rozestavěné projekty?“

Realistický případ 2025 („Trend chování“)

„...co by bylo, kdybychom do roku 2025 podle plánu dokončili všechny projekty, o nichž již bylo rozhodnuto a které jsou již rozestavěné na úseku silnic a MHD?““



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

#### Gesamtmaßnahme in Umsetzung (Juni 2012)

- Straße mit Knotenpunkt
- ÖPNV mit Haltestelle

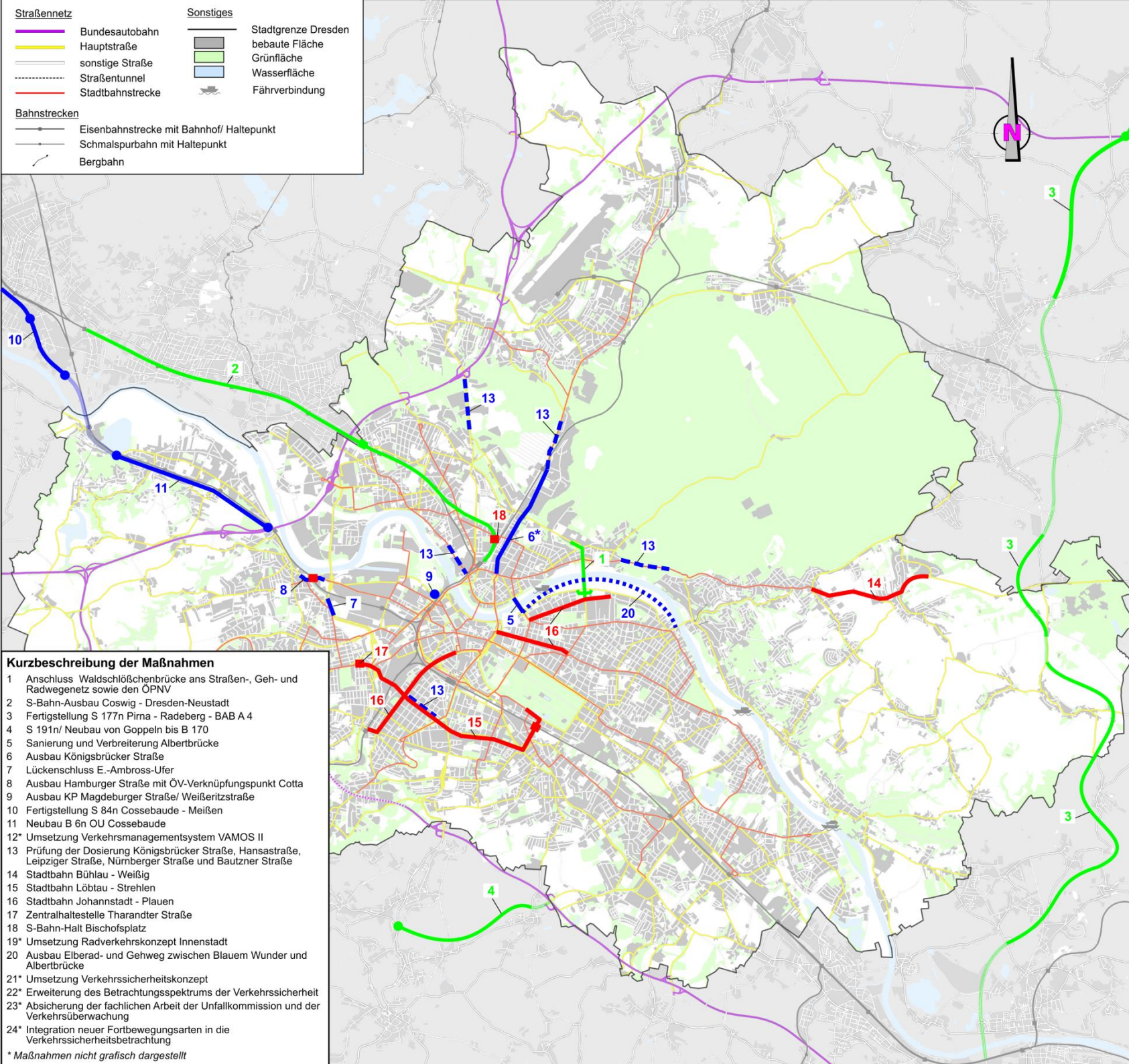
#### Maßnahme Beschluss

- 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



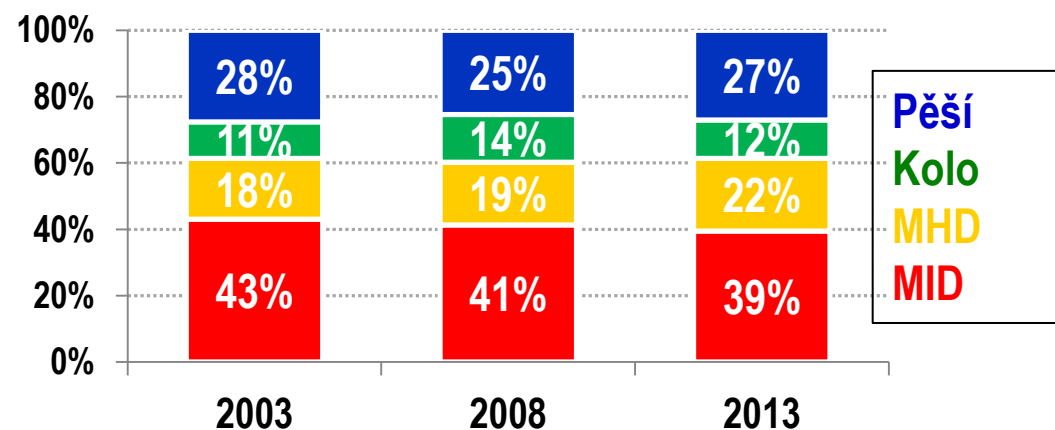


## 2. Metodika a výsledky

### Scénáře VEP (na základě společných prognóz územní struktury města + regionu 2025)

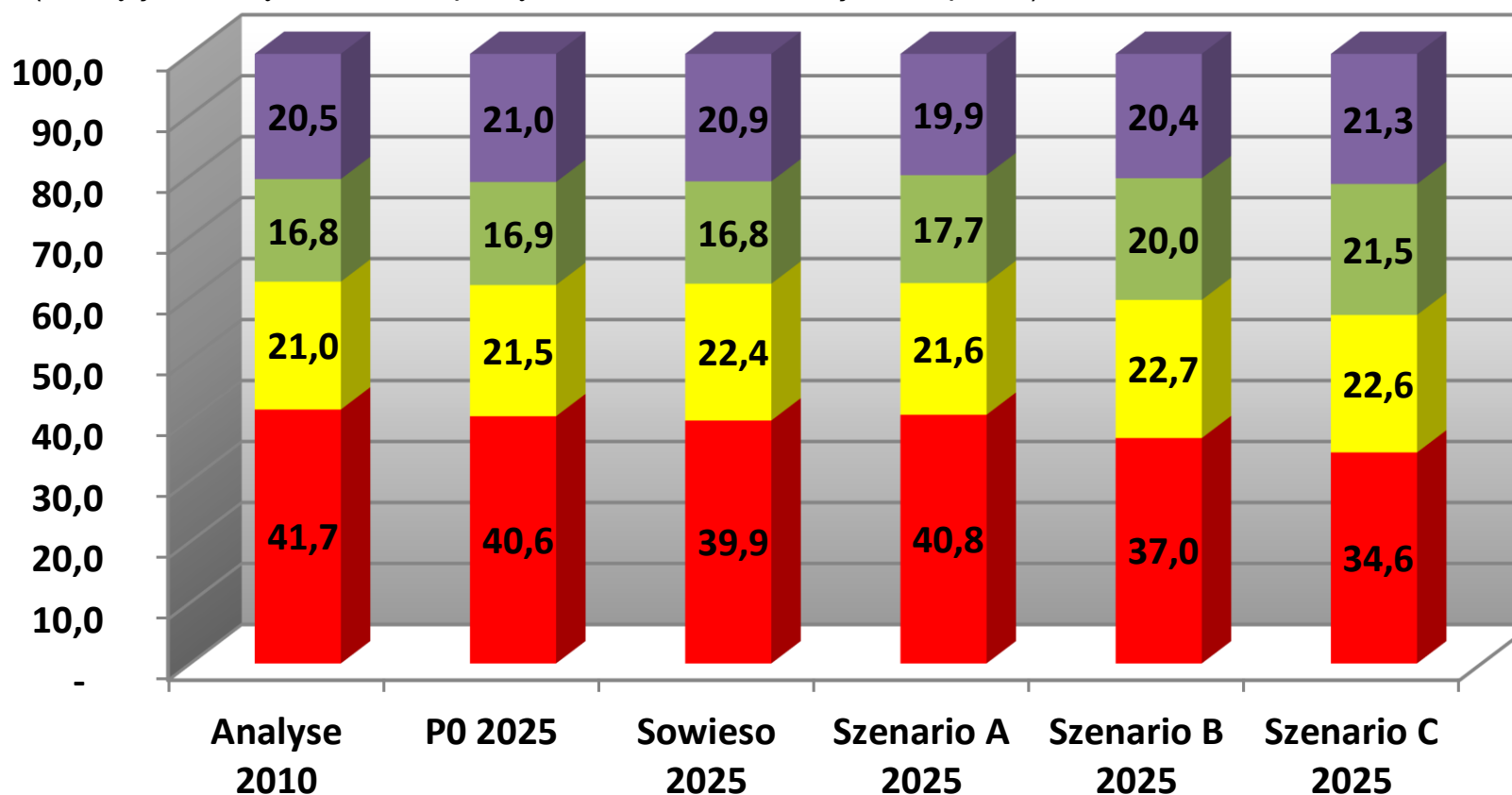
- Scénář A 2025 („trend chování“ – zaměření na individuální motorizovanou dopravu)  
*„...co by bylo, kdybychom v r. 2025 realizovali projekty, o kterých bylo rozhodnuto, a **navíc** rozšířili především silniční síť, ale také udělali něco pro pěší a cyklistickou dopravu a pro zklidnění dopravy?“*
- Scénář B 2025 („trend chování“ – zaměření na ekomobilitu)  
*„...co by bylo, kdybychom v r. 2025 realizovali projekty, o kterých bylo rozhodnuto, a **navíc** rozšířili především pěší a cyklistickou dopravu a MHD ve městě a okolí, resp. rozšířili nabídky, zklidnili provoz, zavedli inovativní a inteligentní způsoby řízení, ale také realizovali některá další opatření v silniční síti?“*
- Scénář C 2025 („změna chování“)  
*„...co by bylo, kdybychom měli scénář B, ale lidé by se ještě výrazněji rozhodli pro integrované obytné lokality a alternativní nabídky mobility?“*

## 2. Metodika a výsledky



### Vývoj podílu dopravních výkonů (modal split)

(Podíly jednotlivých druhů dopravy v % ve vnitřní a zdrojové dopravě)



## 2. Metodika a výsledky

Výše popsané účinky jednotlivých scénářů nyní umožní vyhodnotit scénáře ve vztahu k ústředním požadavkům klíčových cílů.

Na příkladu Drážďan dospíváme k následujícímu výsledku hodnocení:

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

Grafika: Míra účinku jednotlivých scénářů na klíčové dopravní cíle

## 2. Methodika a výsledky

### Zemské hlavní město Drážďany: Vyhotovení usnesení

#### 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  
Ø 61.61  
62  
63  
Urb.  
11.08.12

#### Gegenstand:

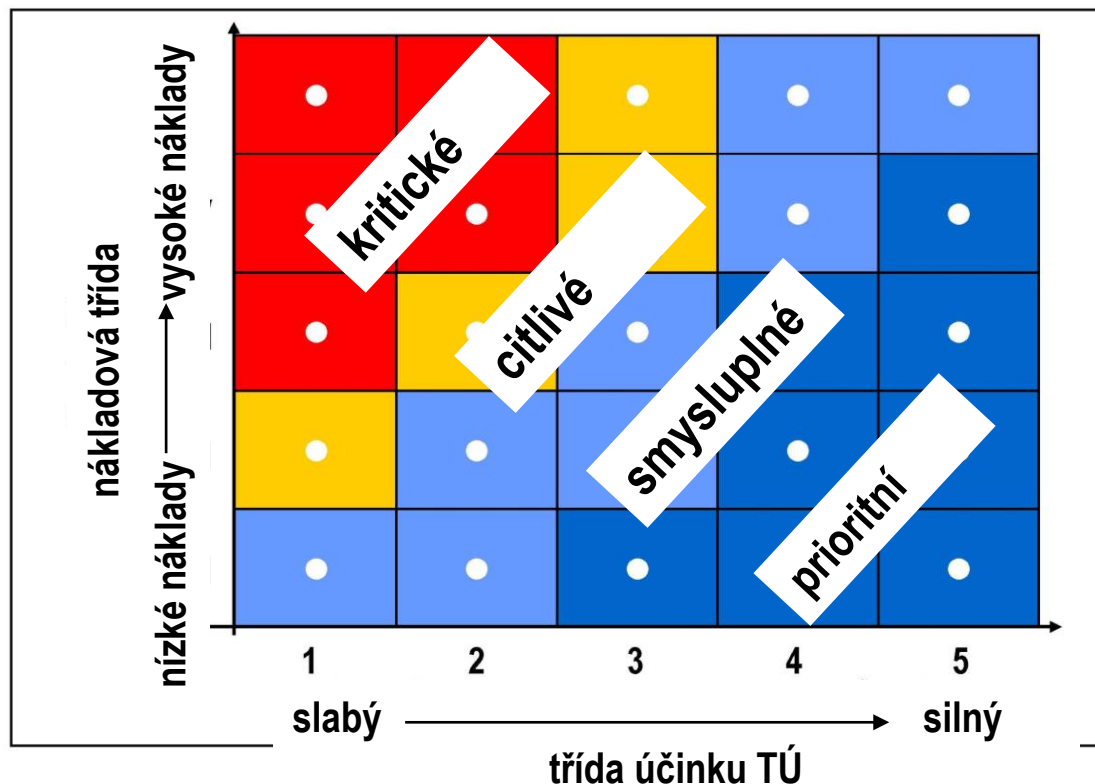
Verkehrsentwicklungsplan 2025plus - Szenario für die weitere Bearbeitung

#### 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. Metodika a výsledky



Grafika: Matice nákladů a účinku

1. Stanovení míry účinku  
(body: 0 - 3 (žádný – vysoký) na základě 12 indikátorů hodnocení metodou Delphi)
2. Míra účinku vážená faktorem relevantnosti  
(faktory: 2,5 – 1 (vysoký – nízký))
3. Přiřazení nákladových tříd  
(třídy I – V)
4. Začlenění opatření do matice nákladů a účinků



## 2. Methodika a výsledky

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 (erhöht) für S (stark)	Kosten- klasse 0/1/2/ 3/4/5 Mio.€	Priorität A++ bis C	Verantwort- lichkeit	Vorschlag für die zeitliche Einordnung	Einordnung in Haushalt (investiver HH (InvHH), Ergebnis-HH (ErHH))
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 A4	-	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	-	-	-	Stadt Dresden	Daueraufgabe	Sicherung im InvHH und ErHH
7	Voraussetzungen	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 TW/D-Zuschuss, Finanzierung begleitender
Extern geplante oder durch Stadtrat beschlossene Maßnahmen ("Sowieso")								
8	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Versteigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtauffahrten gemäß Luftreinhalteplan	5	2	A++	Stadt Dresden	ab 2013	Sicherung im InvHH und ErHH
9	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt	5	3	A++	Stadt Dresden	ab 2011	Sicherung im InvHH und ErHH
10	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Neubau Teilstück der Straße E.-Ambross-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/ Altkotta 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. Metodika a výsledky



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. Hlavní obsahy





# 4. Hlavní obsahy

## Usnesení k VEP 20.11.2014

### 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 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 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 gemäß 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 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 Dissonanzpunkte.
  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 Dissonanzpunkte.

Dresden, 26. NOV. 2014

  
Helma Orosz  
Vorsitzende

  
Dirk Hilbert  
Erster Bürgermeister

## Usnesení k Drážďanské debatě

### 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. Hlavní obsahy



### Část A Východiska a analýza stavu

1. Východiska
2. Analýza stavu  
a strukturální prognózy

### Část B Vývoje, scénáře a hodnocení

3. Tvorba scénářů a kalkulace účinků
4. Hodnocení opatření  
a stanovení priorit

### Část C Strategie mobility 2025plus (Kapitola 5)

### Část D Koncepce jednání 2025 (Kapitola 6)



## 4. Hlavní obsahy

### ■ Část C Strategie mobility 2025plus

Principy rozvoje dopravy a drážďanská strategie mobility

**Rozvoj města a  
doprava**

**Dopravní  
infrastruktura**

**Management  
dopravy**

**Management  
mobility**

# 4. Hlavní obsahy

## Rozvoj města a doprava

Vyhrazení dopravních ploch  
Silnič. motor.doprava, komunikace  
a stezky\*

Vyhrazení dopravních ploch /  
Městská hromadná doprava  
(MHD)\*

Landeshauptstadt Dresden  
Verkehrsentwicklungsplan  
Dresden 2025plus

Verkehrliche Flächenverhaltung  
ÖPNV\*

ÖPNV Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss oder  
Umsetzung durch Bund/ Freistaat bzw. DB Netz AG

beschlossene ÖPNV-Maßnahme mit  
Stadtbahnstrecken, Lückenschluss Bus  
und S-Bahn-Haltepunkt

weitere ÖPNV Maßnahme des VEP

weitere ÖPNV Maßnahmen des VEP zur  
Ergänzung Stadtbahn- und Busnetz,  
ZOB, S-Bahn-Haltepunkte sowie  
3. Gleis Klotzscher Berg

Flächenfreihalt

FI  
FI

\*weitere Information

Ingenieurbüro  
Mobilität - Umwelt

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

Landeshauptstadt Dresden  
Verkehrsentwicklungsplan  
Dresden 2025plus

Verkehrliche Flächenverhaltung  
Kfz-Verkehr, Straßen und Wege\*

Maßnahmen mit Stadtratsbeschluss oder des  
Bund/ Freistaates geplant bzw. in Umsetzung

Maßnahmen beschlossen bzw.  
bis 2025 geplant

weitere Maßnahme des VEP

Ergänzung Straßennetz

Ergänzung Wegenetz

Bereich von potenziellen Interimswegen  
am Blauen Wunder

geplante Fährverbindung Ostragehege

Flächenfreihaltung als Langfristoption

Flächenfreihaltung Straße

Flächenfreihaltung Wege

\*nur ortskonkret darstellbare Maßnahmen, weitere Maßnahmen  
im Textteil, Kapitel 5.8.2

Abbildung 22

Ingenieurbüro IVV GmbH & Co. KG

Oppertstraße 111

52066 Aschen

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme

Mobilität - Umwelt - Verkehr

IVAS

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

IVV

- Územní rozhodnutí a dopravní účinek
- Nastolení/zachování kvality městského života
- Město krátkých vzdáleností;
- Řešení uličního prostoru

VEP 2025plus

Landeshauptstadt  
Dresden

Stadtplanungsamt  
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

## 4. Hlavní obsahy

- Zajištění velkoměstských magistrál a multifunkčních hlavních tříd prostřednictvím inovativních koncepcí(M 60; A++) -
- Realizace plánů na snížení hluku(M 61; A++)
- Přestavba tzv. Modrého zázraku (předsunutých míst), přechodné umístění mostu po dobu sanace(M 84; A+)
- Přestavba Novoměstského trhu (Neustädter Markt), Augustův most (Augustusbrücke) bez aut(M 85; A+)
- Úrovňový přechod pro chodce přes Albertstraße (v úrovni Archivplatz), stržení mostu pro pěší (M 107; B)



Quelle: Stadtplanungsamt



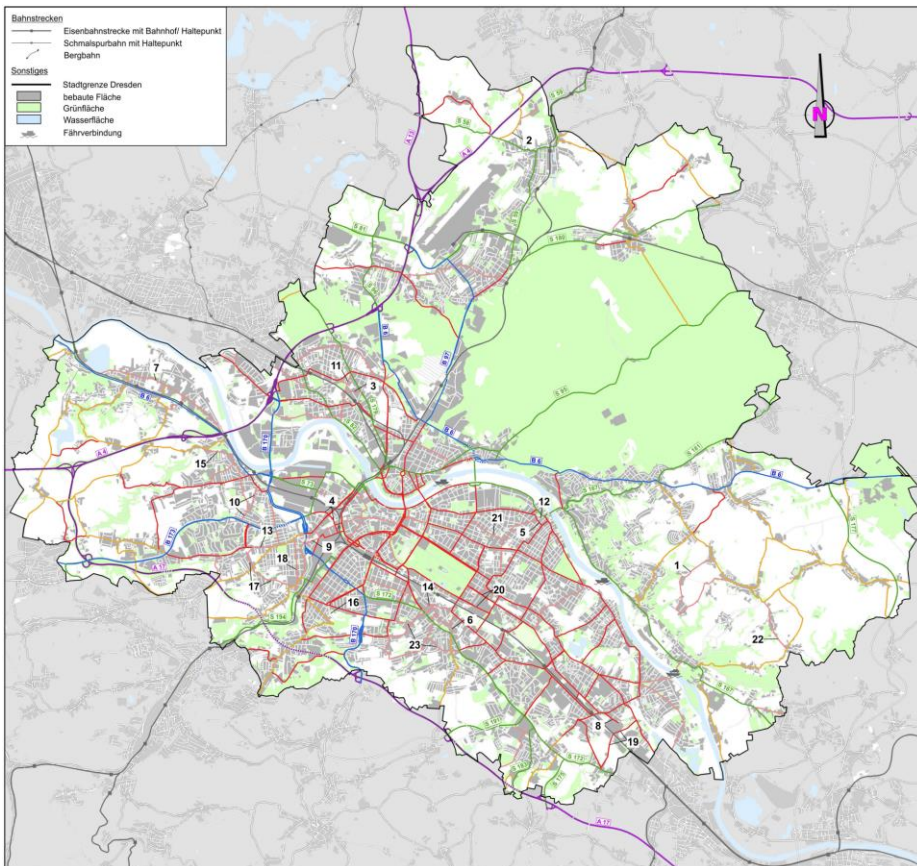
Quelle: Stadtplanungsamt



## 4. Hlavní obsahy

### Dopravní infrastruktura

Stav a rozvoj důležitých rozhraní MHD\*

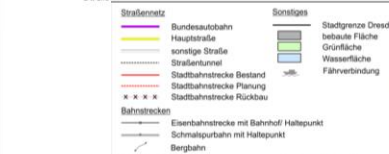


Landeshauptstadt Dresden  
Verkehrsentwicklungsplan  
Dresden 2025plus

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

#### Straßennetz

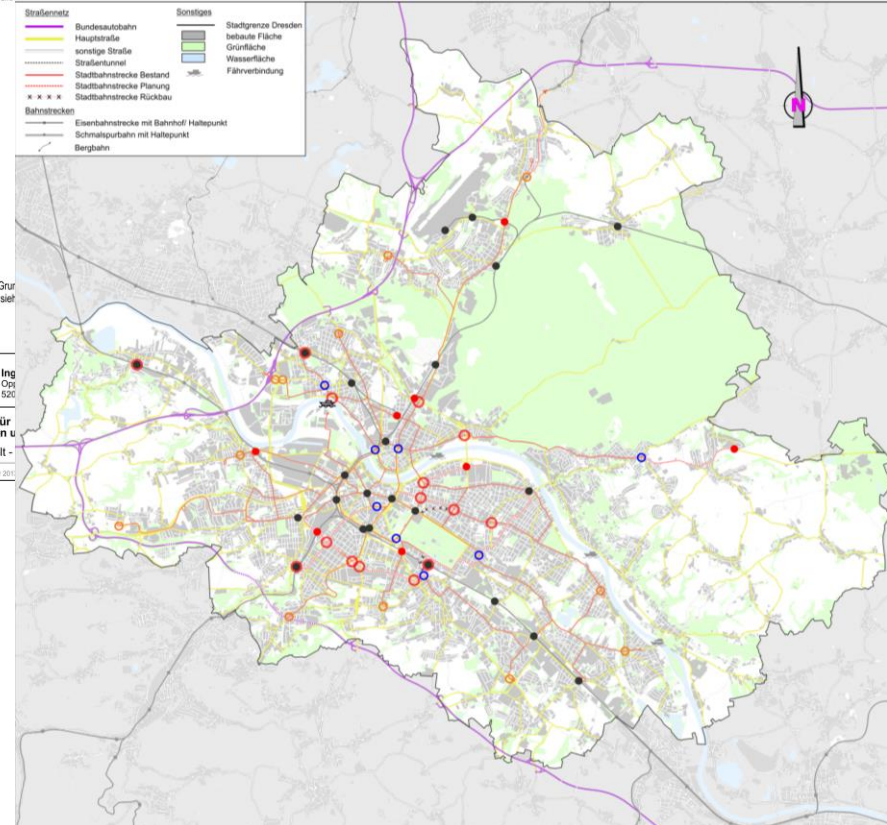
- Bundesautobahn
- Bundesstraße im Stadtgebiet
- Staatsstraße im Stadtgebiet
- Kreisstraße im Stadtgebiet
- Hauptverkehrsstraße im Stadtgebiet
- Hauptsammelstraße im Stadtgebiet
- sonstige Straße
- Straßentunnel



\* Beschreibung der Gr. zur Nummerierung siehe

ivv  
Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen u.  
Mobilität - Umwelt -  
Beurteilungsstand: Oktober 2013

Kategorie a klassifikation  
kommunikation auf Basis aller  
Maßnahmen VEP 2025\*



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 Fährverbindung Osttrasse

**Erläuterungen zu den Kategorien**  
Schnittstelle der Kategorie 1:  
zentraler Verknüpfungspunkt (Fernverkehr mit SPNV/ÖPNV, SPNV mit ÖPNV, übrige Verknüpfungspunkte mit derzeit  $\geq 5.000$  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-Endläsen 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  
Ostbahnhof 171  
52066 Aachen

Ingenieurbüro für  
Verkehrsanlagen und -systeme  
Mobilität - Umwelt - Verkehr



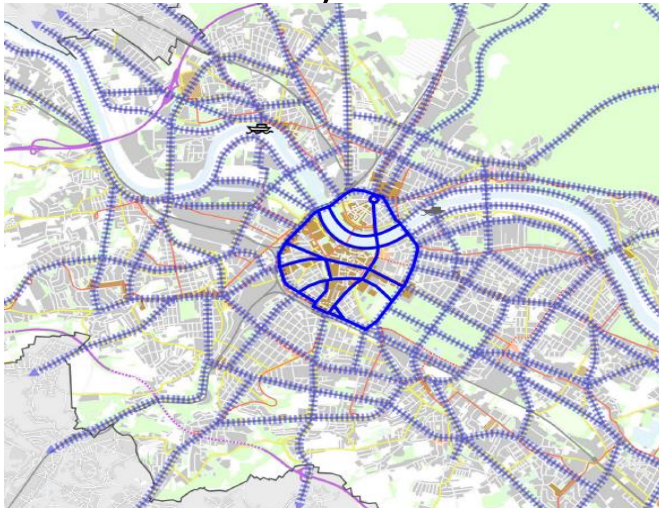
Beurteilungsstand: Juli 2013

- Sporadická výstavba nových komunikací; hlavní zaměření na sanaci a údržbu
- Propojení jednotlivých druhů dopravy; intermodální spojovací body
- Dostupnost pro hospodářský styk



## 4. Hlavní obsahy

- Program městské dráhy (M 18 – M 20; A++), mj. centrální zastávka Tharandter Straße (M 21; A++)
- Integrovaná koncepce cyklistické dopravy v celém městě (M 56; A++)
- Novostavba spojovací komunikace Sporbit (M 105; A+)
- Carsharing ve veřejném uličním prostoru (M 64; A++) -> Uzlové body/stanoviště mobility
- Nový železniční podjezd Liebstädter Straße– Reicker Straße (M 105; A+)
- Nová B 6 Cossebaude; AS Dresden-Weixdorf; S 177 (bez označení č. M, z důvodu součinnosti)



Quelle: Stadtplanungsamt



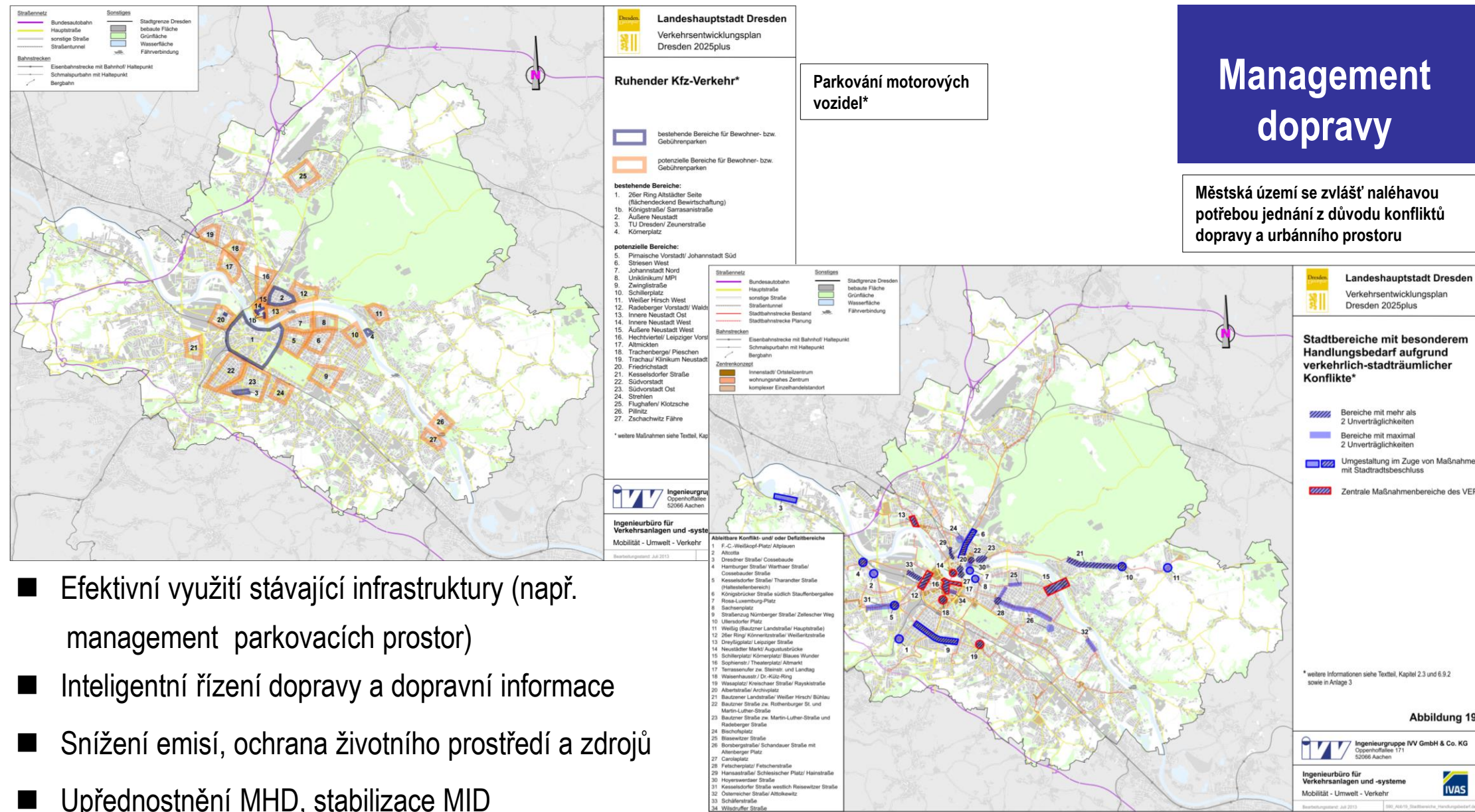
Quelle: DVB AG



# 4. Hlavní obsahy

## Management dopravy

Městská území se zvlášť naléhavou potřebou jednání z důvodu konfliktů dopravy a urbánního prostoru



- Efektivní využití stávající infrastruktury (např. management parkovacích prostor)
- Inteligentní řízení dopravy a dopravní informace
- Snížení emisí, ochrana životního prostředí a zdrojů
- Upřednostnění MHD, stabilizace MID



## 4. Hlavní obsahy

- Odbourání dlouhých čekacích dob na SSZ pro chodce (M 33; A++)
- Posílení informačních systémů v MHD pracujících v reálném čase ... (M 40; A++)
- Integrovaná výstavba centrály pro řízení dopravy odpovídající daným potřebám a vývoj dlouhodobé strategie financování údržby řídicích dopravních a informačních systémů (M 67; A++)
- Vybudování inovativních řídicích systémů na SSZ (M 69, A++)
- Aktualizace... koncepce vedení kamionové dopravy v Drážďanech (M 72, A++)



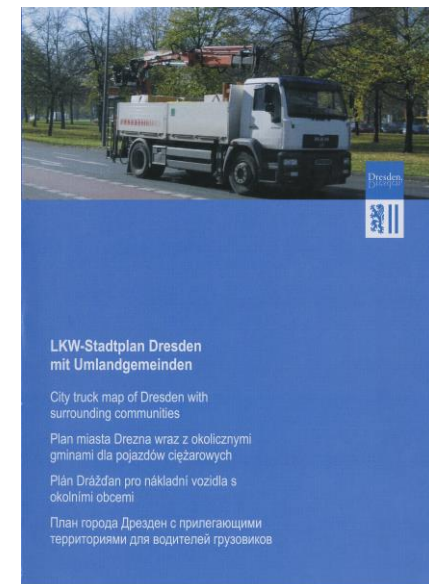
Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt

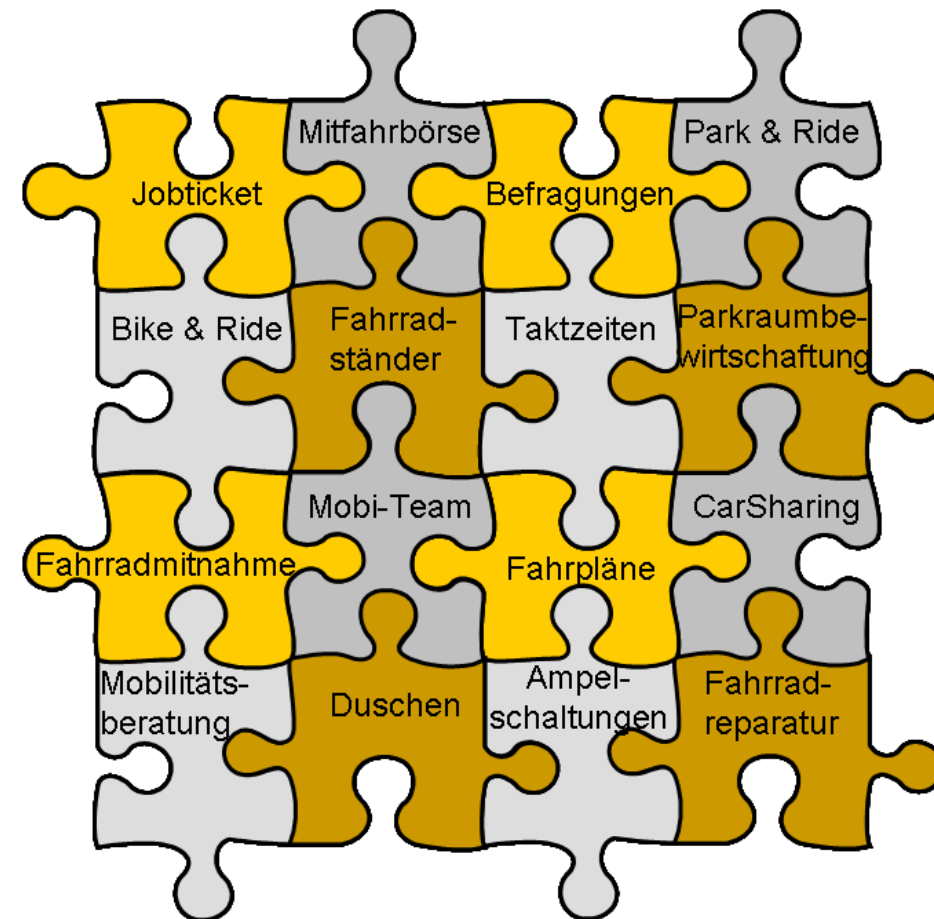
## 4. Hlavní obsahy



Quelle: Stadtplanungsamt

- Utvářet mobilitu, nikoliv (jen) zvládat dopravu
- Účast generátorů dopravy na řešení problémů
- Podpora multimodality; ovlivňování volby dopravních prostředků směrem k ekologickým druhům dopravy
- Zkrácení dopravních špiček
- Ochrana zdrojů a snižování nákladů

## Management mobility



Quelle: Stadtplanungsamt

## 4. Hlavní obsahy

- Pokračování, resp. rozšíření podnikového managementu mobility se zapojením mobilitních týmů (M 36; A++)
- Rozšíření jízdenek job ticket v MHD ... (M 37; A++)
- Rozšíření iniciativ na podporu cyklodopravy při dojíždění do zaměstnání ... (M 38; A++)
- Vypracování regionální a integrované koncepce postfosilní mobility pro dlouhodobé zajištění mobility v Drážďanech (M 77, A+)
- Práce s veřejností ohledně osobního stylu mobility s cílem .... podpory intermodální mobility ... carsharingu a elektromobility (M 140; B)



Quelle: Stadtplanungsamt



Quelle: Stadtplanungsamt

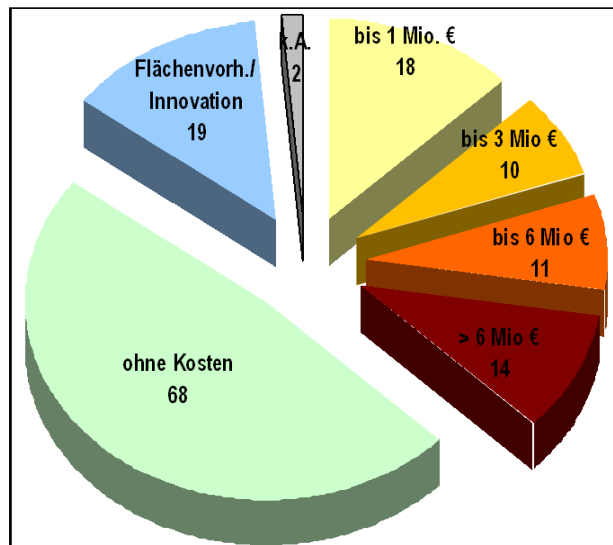


Quelle: LH Dresden

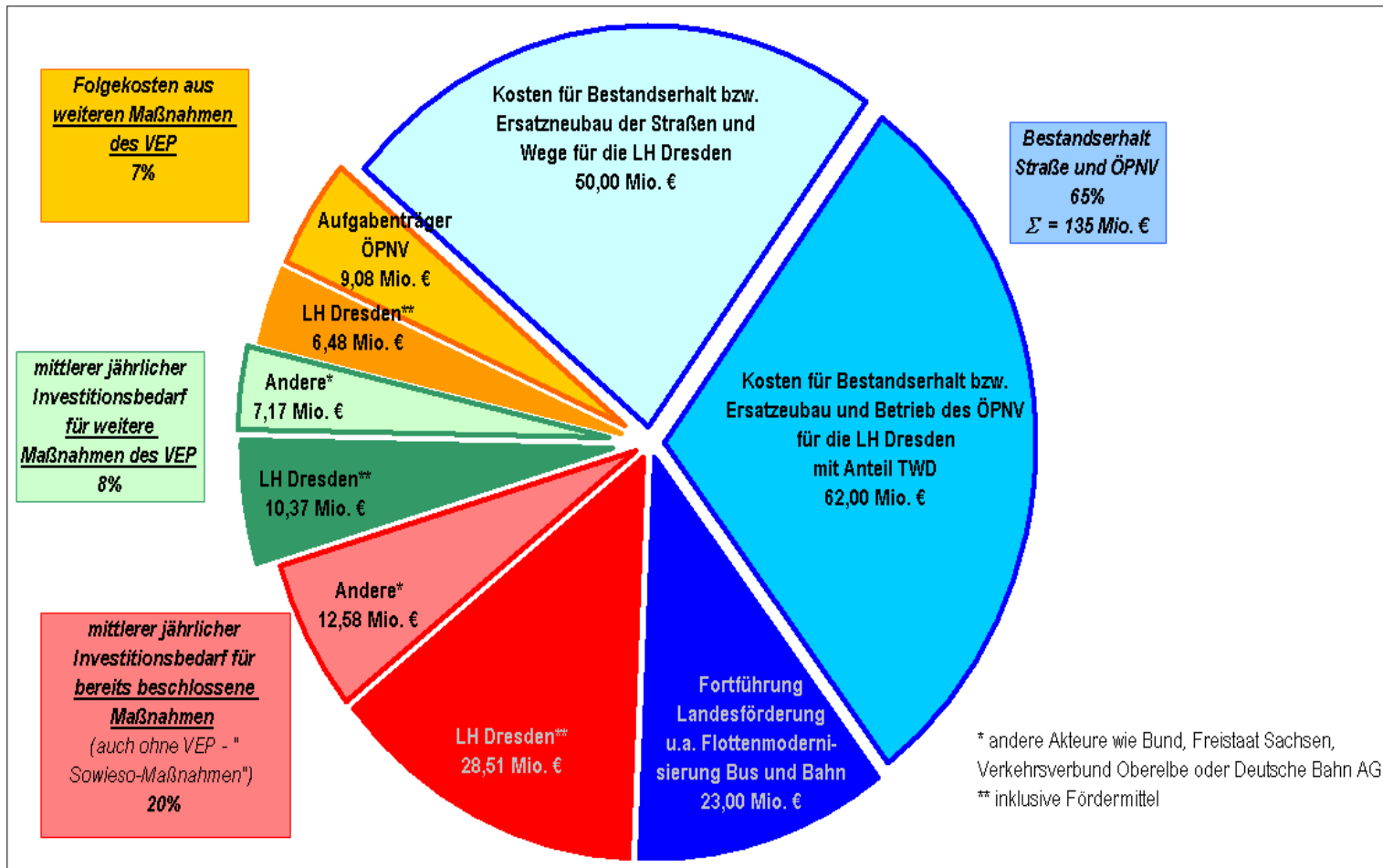


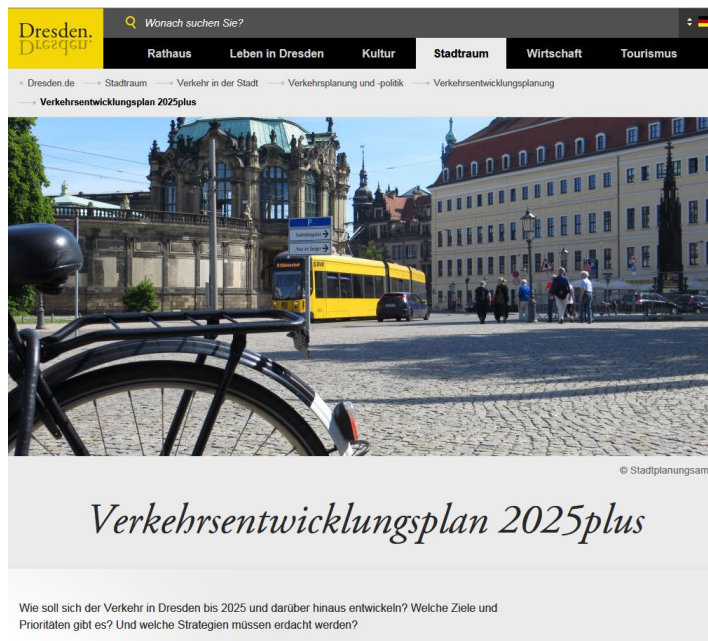
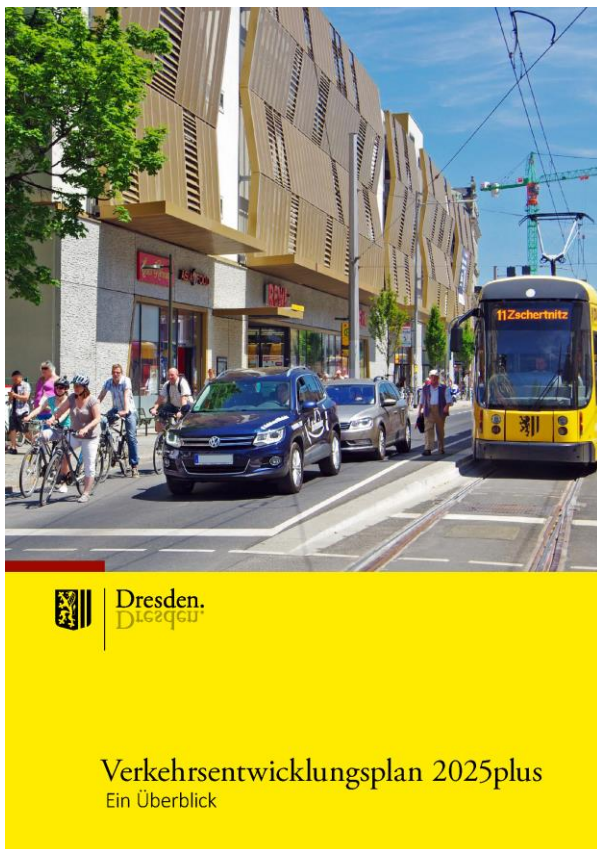
## 4. Hlavní obsahy

- Komunální investice do dopravního systému zemského hlavního města Drážďan pro scénář B, bez investic do udržení stavu: 74,19 mil. EUR
- Udržení stávajícího stavu komunikací a MHD (dnes): 135 mil. EUR/a

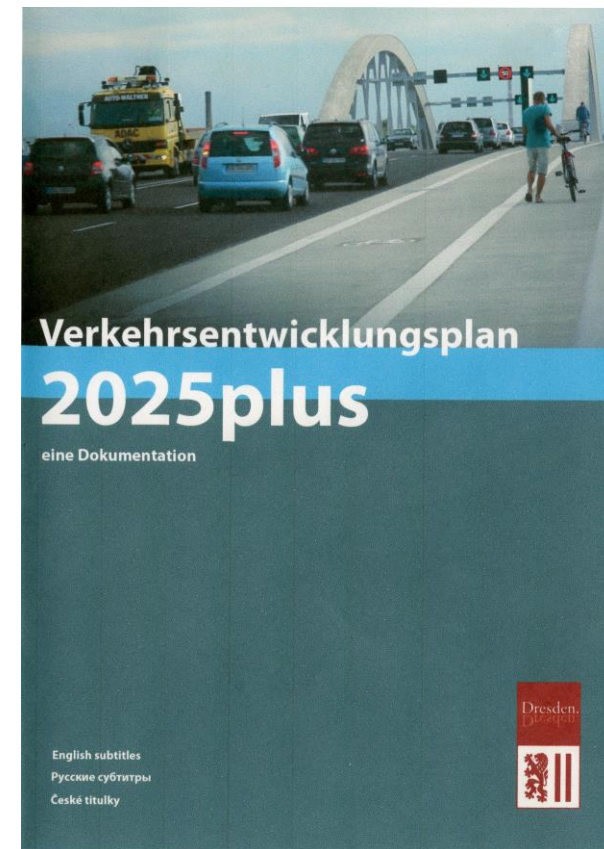


Grafik 32: Verteilung der VEP-Maßnahmen nach Kostenklassen  
Summe: 142 Maßnahmen (ohne Maßnahmen im Bau)





[www.dresden.de/vep](http://www.dresden.de/vep)



# ***Děkuji za pozornost!***

Zemské hlavní město Drážďany

Úřad pro městské plánování, odd. Plánování rozvoje dopravy

**Kontakt:**

Dr. Matthias Mohaupt

Tel.: +49 (0351) 488 34 50, E-Mail: [mmohaupt2@dresden.de](mailto:mmohaupt2@dresden.de)