



# 1. Evaluierungsbericht Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Juli 2018

## Inhaltsverzeichnis

<b>0.</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>5</b>
<b>1.</b>	<b>Beschlusskontrolle</b>	<b>6</b>
<b>2.</b>	<b>Monitoring und Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Dresden</b>	<b>9</b>
2.1.	Stand der Umsetzung der Maßnahmen	9
2.2.	Bewertung der Beschlussstände	19
2.3.	Monitoring und Evaluierung der Kennwerte von Verkehr und Mobilität	20
2.4.	Evaluierung der Zielerreichung	46
2.5.	Stand zum verkehrlichen Untersuchungsbedarf	48
<b>3.</b>	<b>Wirksamkeit des VEP als Planwerk</b>	<b>51</b>
3.1.	Umsetzung in der Verwaltung	51
3.2.	Wirksamkeit und Nutzen in Beteiligungsgremien	51
3.3.	Öffentlichkeitsarbeit	55
3.4.	Fazit zur Wirksamkeit des Planwerks	59
<b>4.</b>	<b>Fortschreibungsansatz</b>	<b>60</b>
4.1.	Strukturierung des Ansatzes	60
4.2.	Rahmenbedingungen	60
4.3.	Ziele, Szenarien und Mobilitätsstrategie	61
4.4.	Handlungskonzepte und Maßnahmen	62
4.5.	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsprozess	64
4.6.	Zukunftsthemen	64
<b>5.</b>	<b>Gesamtfazit der ersten VEP-Evaluierung</b>	<b>69</b>
<b>6.</b>	<b>Anlagen</b>	<b>71</b>

## Anlagen

Anlage 1	VEP-Maßnahmenliste (Anlage 6.2) mit Umsetzungsständen
Anlage 2	Liste politischer Beschlüsse mit VEP-Relevanz bzw. mit VEP-Bezug
Anlage 3	Indikatorentabelle VEP mit Datensätzen und Zielbewertung
Anlage 4	„Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“, Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden (Nr. V0811/10 vom 24.03.2011)

## Abbildungen

Abbildung 1: Umsetzungsstand 2017 der VEP-Maßnahmen „Daueraufgaben“	10
Abbildung 2: Umsetzungsstand 2017 der kurz-, mittel- und langfristigen VEP-Maßnahmen	11
Abbildung 3: Umsetzungsstand der VEP-Maßnahmen 2017 nach Themenbereichen	13
Abbildung 4: Umsetzungsstand 2017 der Pilotprojekte und weiteren Innovationsansätze	18
Abbildung 5: Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden mit VEP-Relevanz bzw. VEP-Bezug im Zeitraum von 11/2014 bis 11/2017	19
Abbildung 6: Entwicklung von Bevölkerung, Kfz-Bestand und Motorisierung	24
Abbildung 7: zugelassene Kfz nach Antriebsarten	25
Abbildung 8: Entwicklung von Bevölkerung und Kfz-Verkehrsmengen	26
Abbildung 9: Kfz-Verkehr auf den Elbbrücken	27
Abbildung 10: Verkehrsmengenentwicklung im Radverkehr an Pegelzählstellen	28
Abbildung 11: Netzlänge Radverkehrsanlagen	29
Abbildung 12: Investitionen in Straßen und Wege (Bestandserhalt und Neubau/Ausbau)	30
Abbildung 13: Kostenentwicklung einer Einzelfahrt im ÖPNV, Parken 1 Stunde und Benzinpreis	31
Abbildung 14: Modal Split im Dresdner Verkehrsaufkommen von 1994 bis heute und Trend VEP	32
Abbildung 15: Modal Split im Dresdner Verkehrsaufkommen von 1994 bis heute und Trend VEP	33
Abbildung 16: Multimodalität in Dresden (aus SrV 2013)	34
Abbildung 17: Reisezeitmessungen und mittlere Geschwindigkeiten für Kfz und ÖPNV	35
Abbildung 18: Fahrgastzahlen im Schienenverkehr (Ein- und Aussteiger)	36
Abbildung 19: Fahrgastzahlen der Dresdner Verkehrsbetriebe	37
Abbildung 20: Entwicklung der Barrierefreiheit im Dresdner ÖPNV-Netz	38
Abbildung 22: Unfallentwicklung mit Personenschäden sowie Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung	41
Abbildung 23: CO <sub>2</sub> -Emission pro Einwohner im Verkehr und nach Verkehrsarten	42
Abbildung 24: PM <sub>10</sub> -Emissionen nach Messstellen	43
Abbildung 25: NO <sub>2</sub> -Emissionen nach Messstellen	44
Abbildung 26: Evaluierung der Zielerreichung bis 2017	46
Abbildung 27: Beteiligungsstruktur in VEP-Evaluierungsphase	51
Abbildung 28: Video-Dokumentation zum VEP (2014)	55
Abbildung 29: Titelseiten der VEP-Broschüren (deutsche und englische Fassung)	56

## Tabellen

Tabelle 1:	Bearbeitungsstand der „Sowieso“-Maßnahmen	15
Tabelle 2:	Bearbeitungsstand interkommunaler Maßnahmenansätze	17
Tabelle 3:	VEP-Monitoring-Indikatoren mit Quellen, Erhebungszeiträumen und Anwendungsgebieten (1/2)	21
Tabelle 4:	VEP-Monitoring-Indikatoren mit Quellen, Erhebungszeiträumen und Anwendungsgebieten (2/2)	22
Tabelle 5:	Ein- und Auspendler in Dresden (sv-pflichtig) 2013 bis 2017	24
Tabelle 6:	Carsharing in Dresden – Nutzer, Fahrzeuge, Stationen 2013 bis 2017	34
Tabelle 7:	Entwicklung der Anzahl von Dauerkarten im Dresdner ÖPNV	37
Tabelle 8:	Unfallzahlen in Dresden 2007 bis 2016	40

## 0. Vorbemerkung

Der vorliegende Evaluierungsbericht zeigt in seinem ersten Abschnitt den Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus), Beschlussnummer V2476/13 vom 20.11.2014, und spiegelt den Erfüllungsstand dieses Beschlusses im Rahmen einer Beschlusskontrolle wider.

Im Hauptteil des Berichtes wird das Monitoring und die Evaluierung des Planwerkes vorgestellt.

Anhand differenzierter Bewertungsebenen sowie der im VEP 2025plus aufgestellten Indikatoren werden der Umsetzungsstand der Maßnahmen sowie die Erreichung der im VEP 2025plus definierten Ziele beschrieben und anhand ausgewählter Indikatoren illustriert. Die kompletten Übersichten zu diesen Sachverhalten sind dem Anlagenteil beigelegt.

Neben den konkreten Inhalten des Planwerkes wurde der Bearbeitungs- und Beteiligungsprozess ebenfalls einer Evaluierung unterzogen. Dieser Abschnitt gründet sich u. a. auch auf die Einschätzung des Runden Tisches zur Wirksamkeit des Planwerkes sowie auf die vielfältigen Formen der Öffentlichkeitsarbeit.

Obwohl eine zweite Evaluierung in etwa drei Jahren stattfinden wird, bevor die Fortschreibung des VEP 2025plus mit dem Zeithorizont 2035 beginnen kann, sind bereits heute Fortschreibungserfordernisse erkennbar, die in diesem Bericht zunächst darin münden, eine Strukturierung der Fortschreibung vorzuzeichnen und somit schwerpunktsetzend für die Arbeit des Runden Tisches in den nächsten Jahren zu wirken.

Ein kurz gehaltenes Fazit über die gesamte Evaluierung rundet diesen Bericht ab, der – seine Billigung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden vorausgesetzt – als Dresdner Beitrag zur Entwicklung europäischer SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) der europäischen Polis-Gemeinschaft vorgelegt werden soll.

# 1. Beschlusskontrolle

Der Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus) wurde am 20.11.2014 (Beschlussnummer V2476/13) vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden gefasst. Dieser enthält im Punkt 4 die Aufforderung der Evaluierung im Jahr 2017. Im Folgenden ist die aktuelle Beschlusskontrolle zum Gesamtbeschluss in seinen Einzelpunkten dargelegt.

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 Million 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*
  - 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-Rythmus 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, stadträumliche 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 Dissensstandpunkte.*
- 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 Dissensstandpunkte.*

Zu Punkt 1: erfüllt

Alle Teilbeschlusspunkte a) bis f) wurden in das Dokument „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014“ eingearbeitet.

Zu Punkt 2: erfüllt

Alle Teilbeschlusspunkte a) bis e) wurden in das Dokument „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus in der Beschlussfassung des Stadtrats vom 20.11.2014“ eingearbeitet.

Zu Punkt 3: teilweise erfüllt

Der Runde Tisch zur Verkehrsentwicklungsplanung (VEP 2025plus) wird weitergeführt. Von 2015 bis 2017 hat sich der Runde Tisch jeweils zweimal pro Jahr zu Sitzungen getroffen.

Zur Erfüllung des Beschlusses wurde das bei den Planungen für die Stadtbahn 2020 erarbeitete Verfahren unter Berücksichtigung der dort gemachten Erfahrungen weiterentwickelt. Zudem wurde recherchiert, wie in anderen Städten eine frühzeitige Bürgerinformation und -beteiligung gehandhabt wird.

Zu Punkt 4: teilweise erfüllt

Der hier vorliegende Bericht setzt diesen Beschlusspunkt exklusive des Straßenzustandsberichtes um. Dieser liegt in der Verantwortung des Straßen- und Tiefbauamtes der Landeshauptstadt Dresden und ist noch nicht abgeschlossen.

Zu Punkt 5: teilweise erfüllt

Die Anlage 9 ist nicht Beschlussgegenstand. Die in der Anlage 9 des VEP 2025plus für ausgewählte „Defizitbereiche“ vorgeschlagenen Maßnahmenansätze werden schrittweise in die laufenden Untersuchungen und Planungen unter Beachtung der aktuellen Rahmenbedingungen einbezogen, z. B. bei Maßnahmen Neustädter Markt, Augustusbrücke und Schillerplatz/Blaues Wunder.

Zu Punkt 6 und Punkt 7: Kenntnisnahmen, kein Berichtserfordernis unterlegt.



## 2. Monitoring und Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Dresden

### 2.1. Stand der Umsetzung der Maßnahmen

Mit dem Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden zum VEP 2025plus im November 2014 wurde mit der Umsetzung vieler VEP-Maßnahmen begonnen bzw. wurden bereits laufende Maßnahmen forciert.

Der nach drei Jahren erreichte Umsetzungsstand der 147 VEP-Maßnahmen<sup>1</sup> nach Anlage 6.2 des VEP 2025plus wird im Folgenden beschrieben.

Von den insgesamt 147 Maßnahmen wurden 57 Maßnahmen als Daueraufgaben eingestuft und 90 Maßnahmen sind kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Die Umsetzung wird in vier Kategorien eingeteilt:

- „Bearbeitung abgeschlossen“,
- „fristige Maßnahmen in Bearbeitung“ bzw. „Daueraufgaben in Anwendung“,
- „noch nicht bearbeitet“,
- „wird derzeit nicht weiter verfolgt“.

Die VEP-Maßnahmenliste (Anlage 6.2) mit den einzelnen Umsetzungsständen ist als **Anlage 1** beigelegt.

---

<sup>1</sup> Die Anlage 6.2 des VEP enthält durchnummeriert 149 Maßnahmen, wovon drei Maßnahmen lt. VEP-Beschluss entfallen (Nr. 39, 89, 131) sowie die Nr. 24 in zwei Maßnahmen gesplittet wurde. Somit ergibt sich die Zahl 147.

### 2.1.1. Umsetzungsstand Daueraufgaben

Für die Daueraufgaben besteht folgender Umsetzungsstand:

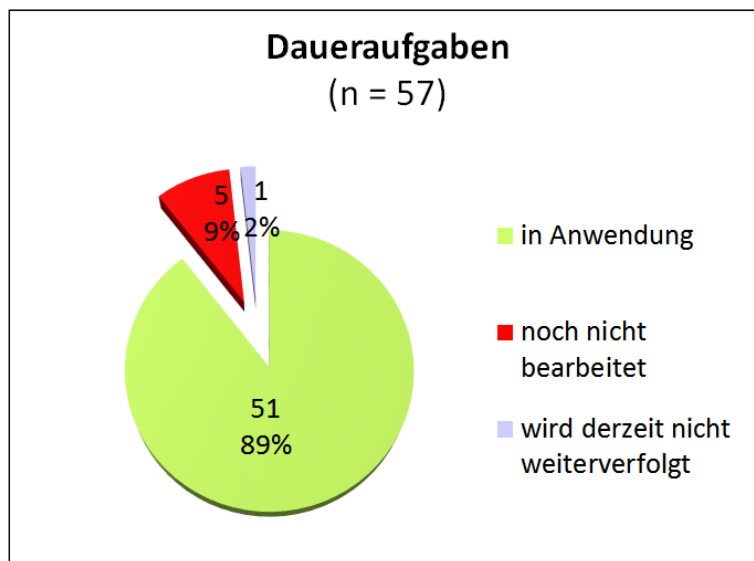


Abbildung 1: Umsetzungsstand 2017 der VEP-Maßnahmen „Daueraufgaben“

Daueraufgaben haben keine begrenzte Laufzeit und können somit nicht abgeschlossen werden. Die Einstufung „in Anwendung“ weist eine große Bandbreite von ‚gerade erst begonnen‘ bis ‚intensiv/umfänglich‘ auf. Beispiele für Daueraufgaben sind:

- Erhalt des Bestandsnetzes und Sanierung des Straßennetzes (M 6),
- Aufrechterhaltung und Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV (M 7),
- Verkehrssicherheitsaspekte (M 25, M 27, M 28),
- besondere Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele (M 30),
- Ausbau und Sanierung defizitärer Gehwege und Querungen (Weiterführung Gehwegprogramm) unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen mobilitäts-eingeschränkter Personen (M 34),
- betriebliches und standortbezogenes Mobilitätsmanagement unter Einbeziehung des "Mobilitätsteams" der Verwaltung (M 36),
- Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr (auch Bike+Ride) (M 53),
- Kanalisierung des Straßenverkehrs in einem leistungsfähigen Hauptnetz (M 63),
- Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale (VAMOS) (M 67),
- Verwaltungshandeln wie z. B. Zulassen gebietsverträglicher Einrichtungen der Nahversorgung, Kinderbetreuung und Bildung in allen Wohngebieten sowie engmaschigen Wegeverbindungen zur Sicherung der Nahmobilität (M 69),
- Verbesserung der Barrierefreiheit bei Zugang und Ticketing im ÖPNV (M 78),
- Anpassung aller nicht-richtliniengerechten Radverkehrsanlagen im Bestand und generelle Vermeidung der Gehwegnutzung durch Radverkehr als Planungsprinzip (M 82),
- Nutzung verkehrlich integrierter Standorte für die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen, öffentlichen Einrichtungen, Schulen u. a. (M 35),
- Datenerhebungen im Verkehr, Publikation wichtiger Ergebnisse (M 108).

### 2.1.2. Umsetzungsstand der Maßnahmen mit Laufzeit

Bei den mit Laufzeit eingestuften Maßnahmen ist fast 1/4 umgesetzt bzw. planerisch abgeschlossen. Fast 2/3 der Maßnahmen befinden sich im Bearbeitungsstatus, 11 Prozent sind noch nicht begonnen. Vier Maßnahmen werden nicht weiterverfolgt.

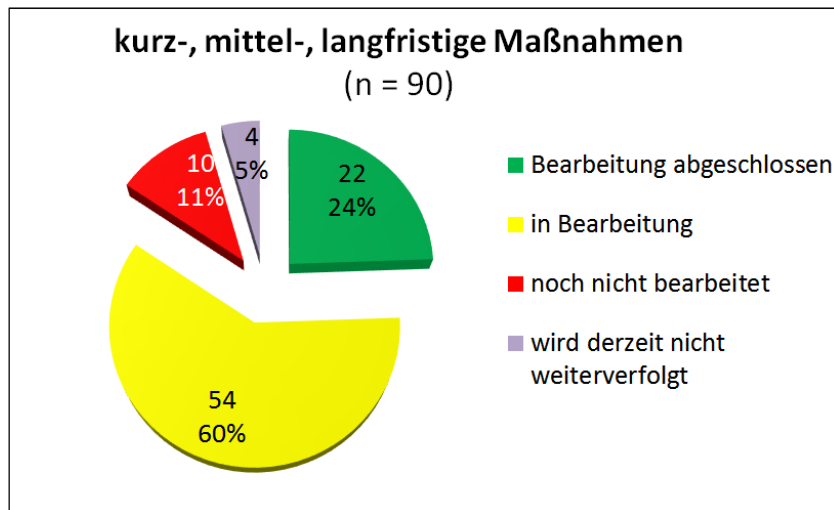


Abbildung 2: Umsetzungsstand 2017 der kurz-, mittel- und langfristigen VEP-Maßnahmen

Beispielhaft für kurz-, mittel- und langfristige Aufgaben, die abgeschlossen bzw. in Bearbeitung sind, seien hier genannt:

abgeschlossene Maßnahmen:

- S-Bahn-Ausbau Coswig – Dresden-Neustadt und 15-Minuten-Takt auf der Linie S1 (M 2) und neuer S-Bahn-Halt Bischofsplatz (M 14),
- Neubau der S 191n von Goppeln bis zur B 170 (M 4),
- Vorliegen eines integrierten Radverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt (M 56),
- Kampagne „Multimobil. Für Dich. Für Dresden.“ als Öffentlichkeitsarbeit zum persönlichen Mobilitätsstil mit dem Ziel der Förderung intermodaler Mobilität und Priorisierung von Rad, ÖPNV und Carsharing sowie Elektromobilität (Teil von M 140),

in Bearbeitung befindliche Maßnahmen:

- Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Löbtau – Strehlen (M 19),
- Planung eines Fahrradparkhauses am Wiener Platz (M 49),
- Planungen zur Umgestaltung des Blauen Wunders im Bestand mit Verbesserungen in der Stadtraumqualität, bei Querungen und der Radverkehrsführung (M 84),
- Planung eines zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) am Hauptbahnhof (M 109),
- Konzept multimodaler Mobilitätspunkte mit Carsharing-Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum (M 64).

Die derzeit nicht weiterverfolgten Maßnahmen sind unter 2.1.4 aufgelistet.

Nach den Zeithorizonten der Umsetzung detailliert zeigt sich folgender Umsetzungsstand:

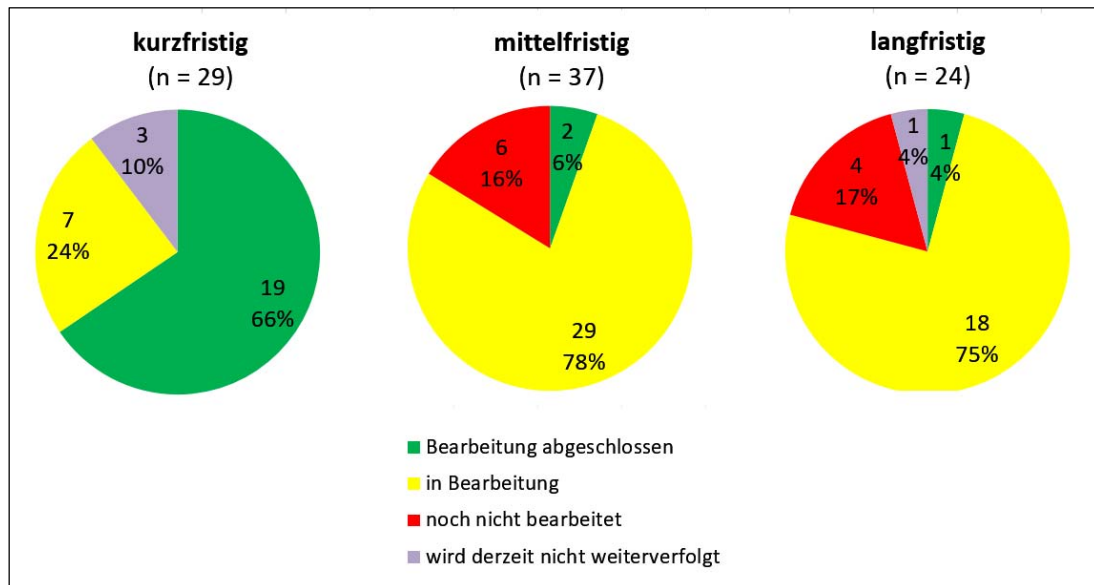


Abbildung 3: Umsetzungsstand der VEP-Maßnahmen 2017 nach Zeithorizont

### 2.1.3. Umsetzungsstand nach Themenbereichen

Die VEP-Maßnahmen sind einzelnen Themenbereichen zugeordnet. Die in diesen Themenbereichen erreichten Umsetzungsstände sind aus der Abbildung 3 ersichtlich. Da der überwiegende Teil der Daueraufgaben in Anwendung und 60 Prozent aller befristeten Maßnahmen in Bearbeitung sind, überwiegt diese Rubrik in der Grafik.

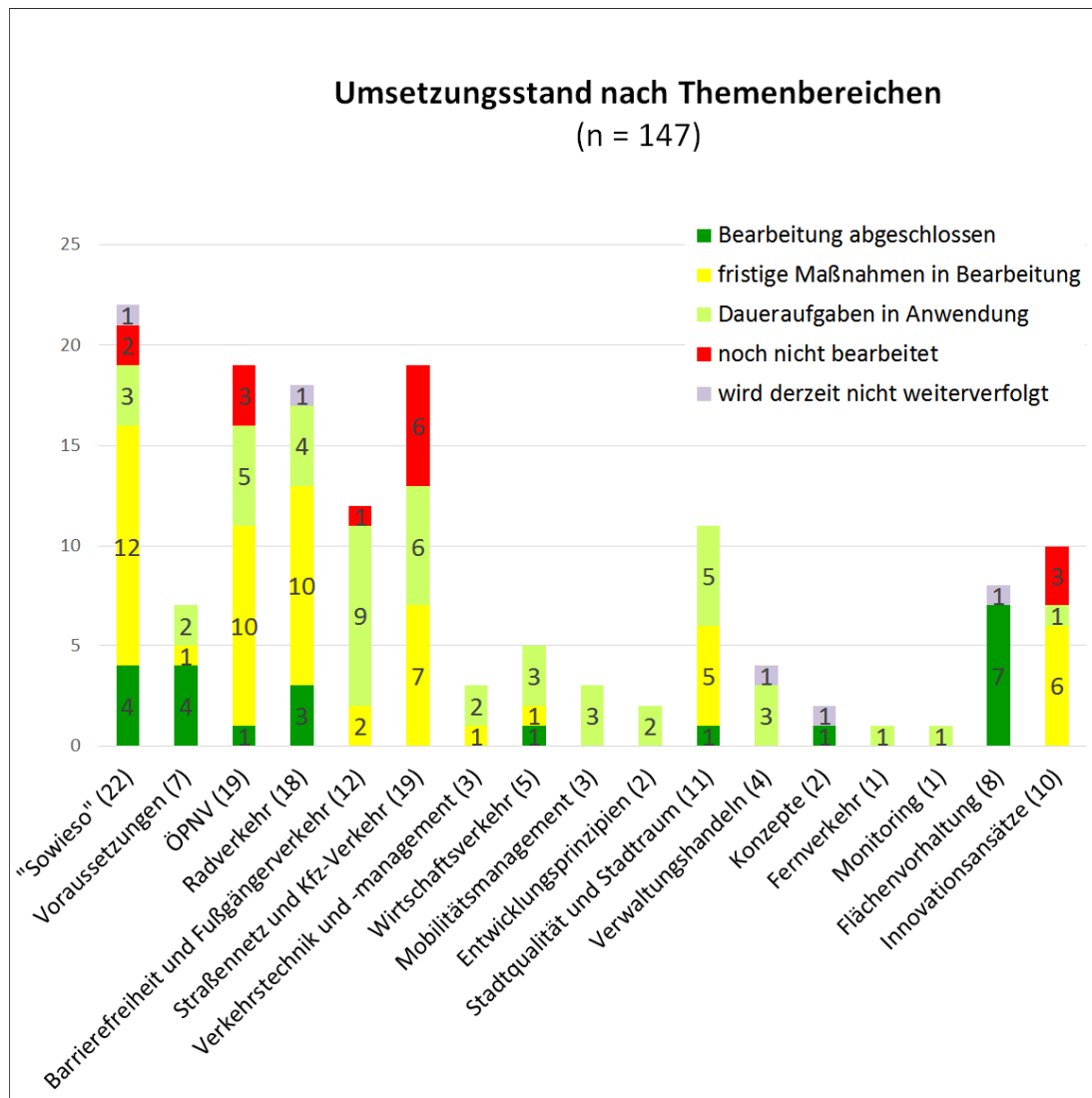


Abbildung 3: Umsetzungsstand der VEP-Maßnahmen 2017 nach Themenbereichen

#### 2.1.4. Derzeit nicht weiter zu verfolgende Maßnahmen

Die fünf derzeit nicht weiter zu verfolgenden Maßnahmen sind im Folgenden mit einer Kurzbegründung aufgelistet:

- Nr. 8/„Sowieso“: Verstetigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtzufahrten gemäß Luftreinhalteplan (kurzfristige Maßnahme): detaillierte verkehrstechnische Untersuchungen haben ergeben, dass diese Maßnahme zu einem Teil die daran geknüpften Erwartungen nicht erreicht und sich zu einem anderen Teil als nicht umsetzbar erweist,
- Nr. 76/Verwaltungshandeln: Zuordnung von Mobilitätskosten zu allen Baugebieten zur Identifizierung von Gebieten mit explizit niedrigen Mobilitätskosten“ (Daueraufgabe): derzeit keine Kapazitäten in der Verwaltung vorhanden – Ziel kann über die Förderung integrierter Lagen sowie das Mobilitätsmanagement effektiver erreicht werden,
- Nr. 77/Konzepte: Erarbeitung eines regionalen und integrierten Konzeptes für post-fossile Mobilität zur langfristigen Mobilitätssicherung in Dresden und Umgebung (langfristige Maßnahme): Zeitrahmen liegt außerhalb des VEP-Zeithorizonts,
- Nr. 96/Radverkehr: Trassensicherung der ehemaligen Übigauer Güterbahn für eine Radverbindung Junge Heide – Forststraße (Radebeul) – Kaditzer Flutrinne – Elbe (kurzfristige Maßnahme): das Hauptroutennetz im inzwischen beschlossenen Radverkehrskonzept beinhaltet nach Abwägung eine andere Routenführung,
- Nr. 134/Flächenvorhaltung: Flächenvorhaltung für einen Fußgänger- und Radtunnel an der Westseite des Hauptbahnhofes (kurzfristige Maßnahme): Projekt nicht umsetzbar, da dieser Bereich als Rettungstunnel für den Hauptbahnhof genutzt wird.

#### 2.1.5. „Sowieso-Maßnahmen“

Bei den 22 „Sowieso-Maßnahmen“ handelt es sich um verschiedene, überwiegend verkehrsinfrastrukturelle Aufgaben, die im Zeitraum zwischen der Vorlage des verwaltungsintern bestätigten „Verkehrskonzeptes 2003“ und der Erarbeitung des VEP 2025plus per Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden bereits zur Bearbeitung bzw. Umsetzung an die Stadtverwaltung ausgereicht wurden und also in die Maßnahmenliste des VEP 2025plus aufgenommen worden sind. Die folgende Übersicht zeigt die Bearbeitungsstände dieser in den VEP 2025plus übernommenen Aufgaben, von denen sich die meisten aus unterschiedlichen Gründen noch immer in Bearbeitung befinden, vier davon jedoch umgesetzt und verkehrswirksam sind.

Bearbeitung abgeschlossen (B. fertig)
fristige Maßnahmen in Bearbeitung (in B.)
Daueraufgaben in Anwendung (in Anw.)
noch nicht bearbeitet (keine B.)
wird derzeit nicht weiterverfolgt (nicht)

Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung
8	Verstetigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtzufahrten gemäß Luftreinhalteplan	kurzfristig	nicht
9	Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt	mittelfristig	in B.
10	Neubau Teilstück der Straße E.-Ambross-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/Altcotta mit zweiter Richtungsfahrbahn	mittelfristig	in B.
11	zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Straße und Martin-Luther-Straße	kurzfristig	B. fertig
12	Fertigstellung der S 84n Cossebaude – Meißen bis zum 3. BA	langfristig	in B.
13	zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude	langfristig	in B.
14	S-Bahn-Halt Bischofsplatz	kurzfristig	B. fertig
15	Umgestaltung und Sanierung der Albertbrücke	kurzfristig	B. fertig
16	vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta	mittelfristig	in B.
17	Implementierung des Verkehrsmanagementsystems VAMOS II in der 2. Ausbaustufe (bereits in Umsetzung)	mittelfristig	B. fertig
18	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Bühlau – Weißig (Rahmenantrag)	mittelfristig	keine B.
19	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Löbtau – Strehlen (Rahmenantrag)	mittelfristig	in B.
20	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecken Johannstadt – Sachsenplatz, Fetscherplatz – Rathenauplatz und Dippoldiswalder Platz – Dresden-Plauen	langfristig	in B.
21	Zentralhaltestelle Tharandter Straße	kurzfristig	in B.
22	abschnittsweiser Ausbau und Entlastung des Elberad- und -wanderwegs	langfristig	in B.
23	Knotenpunktausbau Magdeburger Straße/Weißeritzstraße als 1. Stufe des vierstreifigen Ausbaus der Magdeburger Straße	langfristig	in B.
24a	vierstreifiger Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Bahnbrücke Industriegelände und Olbrichtplatz	mittelfristig	in B.
24b	vierstreifiger Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Olbrichtplatz und Albertplatz	mittelfristig	in B.
25	Konzentration auf Verkehrssicherheitsaspekte bei der Knotenpunktgestaltung, auf Rad- und Gehwegen, Querungen sowie umfeldgerechter Geschwindigkeiten	Daueraufgabe	in Anw.
26	Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung	Daueraufgabe	keine B.
27	Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrssicherheitskonzeptes Dresden	Daueraufgabe	in Anw.
28	Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission sowie der Verkehrsüberwachung	Daueraufgabe	in Anw.

Tabelle 1: Bearbeitungsstand der „Sowieso“-Maßnahmen

### 2.1.6. Maßnahmen mit starken regionalen Bezügen

Der VEP 2025plus versteht sich seit Anbeginn seiner Erarbeitung als ein Plandokument, das - dem interkommunalen Gedanken folgend - auch den verkehrlichen Belangen und Bedürfnissen der benachbarten Gebietskörperschaften Rechnung tragen und diese berücksichtigen muss. Verkehr entsteht und endet nicht an den Stadtgrenzen, sondern entfaltet seine Wirkung ungeachtet administrativer Grenzen, weswegen eine enge Zusammenarbeit der auf vielfältige Weise miteinander verwobenen Gebietskörperschaften sinnvoll und notwendig ist. Aus diesem Grunde wurden zu Beginn des Erarbeitungsprozesses des VEP 2025plus direkte Kontakte zu den umliegenden Gebietskörperschaften, zum Freistaat Sachsen sowie zu verkehrsrelevanten Institutionen (z. B. Verkehrsverbünde) hergestellt. Ziel war es insbesondere, gemeinsame Projekte auszuloten und diese dann als überwiegend gemeinsam zu bearbeitende Maßnahmen in den VEP 2025plus aufzunehmen. Die so ermittelten „regionalen und interkommunalen“ Maßnahmen sind im VEP 2025plus im Kapitel 6.9.9 und in der Abbildung 24 beschrieben. Der Umsetzungsstand dieser 19 Maßnahmen ist folgender:

Bearbeitung abgeschlossen (B. fertig)
fristige Maßnahmen in Bearbeitung (in B.)
noch nicht bearbeitet (keine B.)
wird derzeit nicht weiterverfolgt (nicht)

Kurzbeschreibung der interkommunalen Maßnahmenansätze	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung
1 S-Bahn-Ausbau Coswig – Dresden-Neustadt (M 2)	kurzfristig	B. fertig
2 Neubau S 177 (M 3)	mittelfristig	in B.
3 Neubau S 191n (M 4)	kurzfristig	B. fertig
4 Ausbau Hamburger Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta (M 16)	mittelfristig	in B.
5 Fertigstellung S 84n (M 12)	langfristig	in B.
6 Trassenfreihaltung Stadtbahn Pennrich – Kesselsdorf und Kaditz – Radebeul-Ost (M 132)	kurzfristig	B. fertig
7 Bus über Niederwarthaer Brücke in Abstimmung mit Landkreis Meißen (M 95)	mittelfristig	keine B.
8 Taktverdichtung linkselbische Bahnstrecke (M 42)	langfristig	keine B.
9 Taktverdichtung Richtung Bischofswerda und 3. Gleis (M 100)	langfristig	in B.
10 Stadtbahn nach Ottendorf-Okrilla bzw. Königsbrück (M 81)	langfristig	in B.
11 Verbesserung Regionalbus Richtung Moritzburg und Bannewitz (M 80)	mittelfristig	in B.
12 Korridor für Ausbau regionaler Radverbindungen Radebeul/Radeberg/Heidenau/Pirna/Klipphausen/Bannewitz/Freital/Kesselsdorf/Wilsdruff u. a. (M 51)	kurzfristig	in B.
13 Trassensicherung Übigauer Güterbahn für Radverkehr (M 96)	kurzfristig	nicht
14 Zusammenarbeit bei Pendlerparkplätzen (M 74)	langfristig	B. fertig
16 Regionales Konzept „postfossile Mobilität“ (M 77)	langfristig	nicht
17 AS Weixdorf/Gewerbegebiet Promigberg (M 113)	langfristig	in B.



Kurzbeschreibung der interkommunalen Maßnahmenansätze	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung
19 Bau Querspange Sporbitz (M 106)	langfristig	keine B.
20 Bau der Stadtbahnstrecke Bühlau – Weißig (M 18)	mittelfristig	keine B.
21 Prüfung Regionalbusverbindungen nach Dresden über die Autobahn (M 80)	mittelfristig	in B.

Tabelle 2: Bearbeitungsstand interkommunaler Maßnahmenansätze

### 2.1.7. Stand der Pilotprojekte

Die VEP-Maßnahmen sind ergänzt durch neun Pilotprojekte basierend auf der Mobilitätsstrategie 2025plus und dem Handlungskonzept 2025 (Teile C und D des VEP 2025plus).

Mit diesen Pilotprojekten wurde bzw. wird insbesondere das Ziel verfolgt, neue Techniken im Verkehrswesen zu erproben, Optimierungsmöglichkeiten von verkehrsorganisatorischen/-technologischen Abläufen zu ergründen sowie Modellversuche zu verkehrsplanerisch diskutierten Maßnahmen zu ermöglichen. Um dies so tun zu können, sind allerdings die gegebenen rechtlichen, wirtschaftlichen und kapazitiven Rahmenbedingungen zu beachten, d. h. es müssen zur Umsetzung der Pilotprojekte die jeweiligen ressourcendeterminierten Voraussetzungen geschaffen werden.

Die Auflistung der Pilotprojekte versteht sich in diesem Sinne auch als ein Katalog, der nicht auf Vollständigkeit beruht und je nach verfügbarer Ressourcenlage (zeitlich, personell, finanziell) in seinen Einzelmaßnahmen bearbeitet werden soll. In vielen Fällen wird es auch so sein, dass die vorgeschlagenen „Piloten“ im Rahmen vertiefender Planungen bzw. sektoraler Verkehrskonzepte aufgegriffen werden (können); z. B. Pilotprojekte P2/P3 im Rahmen des Fußverkehrskonzeptes.

Die Pilotprojekte P7/P9 zu Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit wurden im Jahr 2017 mit der kooperativen Kampagne „Multimobil. Für Dich. Für Dresden.“ umgesetzt.

Zum Pilotprojekt P 8 („Modellversuche mit verstärktem IT-Einsatz, wie z. B. Smart-City) läuft seit Ende 2017 das europäische „Horizon 2020“ Smart City-Förderprojekt „MatchUp“ mit Beteiligung der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Dresden.

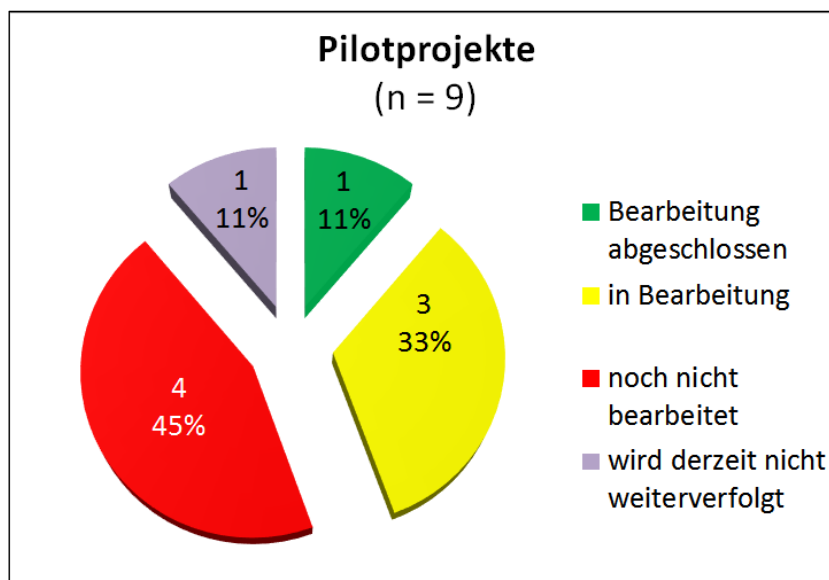


Abbildung 4: Umsetzungsstand 2017 der Pilotprojekte und weiteren Innovationsansätze

Ergänzend zu den Pilotprojekten enthält der VEP sechs weitere Innovationsansätze. Von diesen sind drei in Bearbeitung und drei noch nicht bearbeitet.

## 2.2. Bewertung der Beschlussstände

Seit der Beschlussfassung des VEP 2025plus im November 2014 wurde eine Vielzahl von Beschlüssen mit VEP-Relevanz bzw. mit VEP-Bezug durch den Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden oder seine Fachausschüsse gefasst. Diese wurden kontinuierlich ins Verhältnis zum verkehrspolitisch vorgegebenen Rahmen, dem VEP 2025plus, gesetzt. Die Liste dieser Stadtratsbeschlüsse seit 2014 ist als **Anlage 2** beigefügt. Es gibt im Betrachtungszeitraum 48 Beschlüsse zur Weiterführung und Untersetzung des VEP 2025plus, 22 Beschlüsse zum Bestandserhalt von Verkehrsinfrastruktur und zum Angebot sowie zwei Beschlüsse, die nicht mit dem VEP 2025plus konform sind.

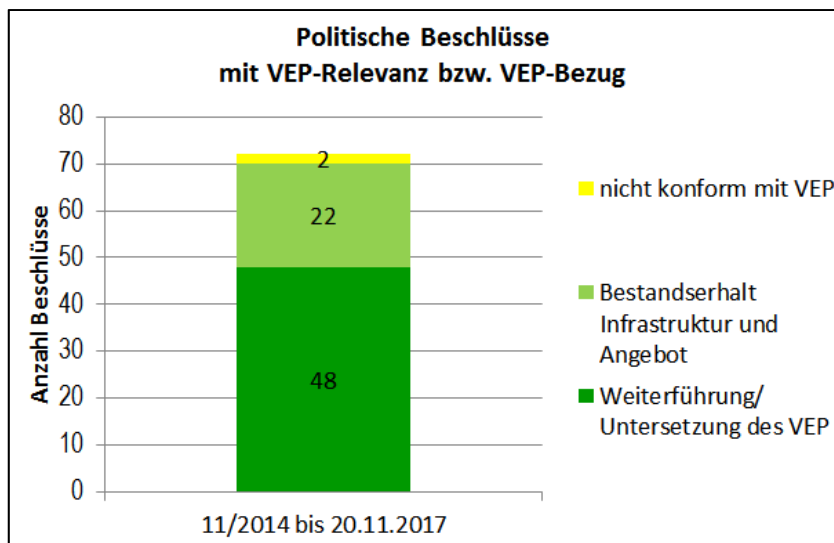


Abbildung 5: Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden mit VEP-Relevanz bzw. VEP-Bezug im Zeitraum von 11/2014 bis 11/2017

Die nicht mit dem VEP konformen Beschlüsse sind:

- Stadtbahn: Verzicht auf Errichtung einer Übergangsstelle/Haltestelle zwischen S-Bahn und Straßenbahn auf der Nossener Brücke (V0025/14, Haushaltssatzung 2015/2016, Stadtrat (von GB 2), 11. /12.12.2014),  
**Aktueller Arbeitsstand:** Planungen zur Übergangsstelle werden aufgrund geänderter Entwicklungen/Rahmenbedingungen nun wieder aufgenommen und ein Aufhebungsbeschluss angestrebt,
- Zurückstellung Straßenbahnverlängerung Bühlau – Weißig und Neueinstufung in Priorität 3 gemäß Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn (V0689/15, Stadtbahn 2020 – Teilprojekt 2 Bühlau – Weißig, Stadtrat 17.03.2016).

## 2.3. Monitoring und Evaluierung der Kennwerte von Verkehr und Mobilität

### 2.3.1. Methodik und Verfahrensweise

Um den erreichten Sachstand zur Umsetzung und zur Wirksamkeit des VEP 2025plus bestimmen zu können, sind die Instrumente „Monitoring“ und „Evaluierung“ notwendig.

Beim „Monitoring“ handelt es sich um die kontinuierliche Überwachung von Vorgängen oder Maßnahmenfortschritten, maßgebend durch die systematische Erfassung von Daten. Diese Daten sind an sogenannten Indikatoren festgemacht, die jeweils das zu prüfende Kriterium einer Maßnahme/eines Prozesses hinterlegen.

Die „Evaluierung“ geht über die einfachen Feststellungen des Monitorings anhand konkreter Indikatoren zu verschiedenen Maßnahmen hinaus und befasst sich mit der fach- und sachgerechten Bewertung von Prozessen, Projekten sowie insbesondere auch mit der Bewertung des Erreichens von definierten Zielsetzungen.

Im VEP 2025plus (Tabellen 1 und 2, ab Seite 114) wurden Indikatoren für sechs Bereiche definiert. Für jeden Indikator sind Quellen, Erhebungszeiträume und Anwendungsgebiete sowie das jeweilige Ziel angegeben.

Der VEP 2025plus unterscheidet dabei in:

- Rahmenindikatoren ohne dezidierte Ziele zur Darstellung von Sachständen und Trends,
- Indikatoren mit Zielen, die die Leitziele des VEP 2025plus beschreiben und bewertbar machen sollen.

Die beiden nachfolgenden Kapitel zeigen die Ergebnisse, getrennt nach Monitoring der Rahmenindikatoren und der Evaluierung der Kernindikatoren (mit Zielen) auf.

Die Indikatorenliste laut Beschluss des VEP 2025plus, auf die sich die Ergebnisdarstellungen beziehen, ist in folgender Tabelle dargestellt:

Nr.	Indikatoren (Rahmendaten und Kernindikatoren farblich unterlegt)	Erhebung durch			Erhebungs- zeitraum (aller .. Jahre)	Entwicklungsziel (Basis: 2011)
		LHD	Dritte	Verkehrs- modell		
0. Rahmendaten Verkehrssystem						
1	Motorisierungsentwicklung (Kfz-Bestand, Haushaltsmotorisierung nach SrV)	x	SrV		1 bzw 5	Rahmendaten
2	Entwicklung Verkehrsverhalten (Nutzungshäufigkeiten, Wegezeiten, Wegezweck + Pkw-Besetzungsgrad )		x		5	Rahmendaten
3	Pendlerverflechtungen		x		1	Rahmendaten
4	Verkehrsmengenentwicklung an Dauerzählstellen (Kfz-Verkehr, Rad) sowie ÖPNV-Fahrgastzahlen	x			1	Rahmendaten
5	Verkehrsmengen Kfz-Verkehr und Rad, Fuß sowie Fahrgastzahlen des ÖPNV auf den Elbbrücken	x	x		1	Rahmendaten
6	Verkehrsmengen Kfz-Verkehr und ÖPNV an den Stadtzufahrten	x	x		1	Rahmendaten
7	Schwerverkehrsbelastung an den Dauerzählstellen	x			1	Rahmendaten
8	Anzahl und Auslastung der Stellplätze der Innenstadt und durchschnittliche Höhe der Parkgebühren großer privater öffentlicher Anlagen	x	x		1 bzw. 3	Rahmendaten
9	Anzahl P + R-Plätze im Stadtgebiet von Dresden	x			1	Rahmendaten
10	Entwicklung der individuellen Kosten für Mobilität (ÖPNV, Kfz-Flotte)	x	x		3	Rahmendaten
11	Investitionen in Bestandserhalt Straße und ÖPNV	x	x		1	Rahmendaten
12	Investitionen in Neubau und grundhaften Ausbau von Infrastruktur (komplexe Maßnahmen bzw. Straße, ÖPNV, Rad, Fuß)	x	x		1	Rahmendaten
13	städtischer Finanzierungsanteil ÖV	x			1	Rahmendaten
14	Streckenlänge Straßen- und Radverkehrsnetz differenziert nach Ausbaustandard bzw. Führungsart	x			1	Rahmendaten
15	Streckenlänge ÖV-Netz		x		1	Rahmendaten
I. Spezifische Werte zur Dresdner Mobilität						
16	Modal Split der Dresdner (Gesamt-, Binnenverkehr)		SrV	x	5	Erhöhung Anteil Umweltverbund
17	Modal Split im Pendlerverkehr		SrV	x	5	Erhöhung Anteil Umweltverbund
18	Entwicklung Verkehrsverhalten (Wegeweiten, Multimodalität)		SrV	x	5	Verringerg. der Kfz-Wegeweiten, Erhöhung Anteil Multimodalität
II. Verkehrsaufkommen und Verkehrsqualität						
19	Verkehrsbelastungen im 26er Ring im Kfz-Verkehr	x		x	5	Verringerung um 5%
20	Reisegeschwindigkeit MIV, ÖPNV	x	x		1 bzw. 2	Verhältnis ÖV : IV verbessern zugunsten des ÖV
21	Pünktlichkeit im ÖPNV		x		1	Erhöhung
22	Fahrgastzahlen ÖPNV differenziert nach SPNV/ Stadtbahn/ Stadtbus/ Regionalbus		x		1	Erhöhung
23	Verkehrsleistung innerhalb Stadtgebiet Dresdens (IV, ÖV, Rad)		SrV	x	5	Erhöhung für ÖV und Rad
24	Anzahl Dauerkarten ÖV		x		1	Erhöhung
25	Betriebliches Mobilitätsmanagement (Jobtickets, Initiativen)	x	x		3	Erhöhung bzw. Verbesserung
III. Kombinierte Verkehre/ Innovation						
26	Anzahl der Elektro-Kfz in Dresden				1	Erhöhung
27	Anteil der elektrisch betriebenen Verkehrsmittel an der Verkehrsleistung (ggf. nur Personenverkehr)	x	x		3	Erhöhung
28	Anzahl Carsharing-Nutzer, Stationen bzw. Fahrzeuge		x		1	Erhöhung
29	Anzahl von Pedelecs		SrV		5	Erhöhung

Tabelle 3: VEP-Monitoring-Indikatoren mit Quellen, Erhebungszeiträumen und Anwendungsgebieten (1/2)

Nr.	Indikatoren (Rahmendaten und Kernindikatoren farblich unterlegt)	Erhebung durch			Erhebungs- zeitraum (aller .. Jahre)	Entwicklungsziel (Basis: 2011)
IV. Umwelt und Kosten						
30	Kraftstoffverbrauch im Kfz-Verkehr der Dresdner	x	SrV		5	deutliche Reduzierung
31	CO <sub>2</sub> -E mission im Verkehr	x			3	Verringerung nach kommun. Ziel gem. EU- und nationaler Vorgaben (minus 10% alle 5 Jahre zu 2005)
32	Überschreitungstage von PM10-Grenzwerten	x			1	Verringerung basierend auf den EU- Luftreinhaltestandards
33	Anzahl der von Grenzwertüberschreitung PM10 und No <sub>x</sub> betroffenen Einwohner	x			wenn verfügbar	Verringerung
34	Lärmbelastung der Einwohner	x			3	Verringerung basierend auf den EU- Lärmvorgaben
35	Anteil regenerativer Energien am Energieverbrauch des motorisierten Verkehrs	x	x		wenn verfügbar	Erhöhung
36	Finanzierungsabsicherung Bestandserhalt	x			1	Bestand nachhaltig sichern
37	Grün in der Stadt, Straßenbäume	x			3	Vitaler Bestand und Entwicklung: bis 2035 77.400 Stück Straßenbäume
V. Infrastrukturentwicklung/ Verkehrssicherheit						
38	Zustandsbewertung des Straßennetzes	x			3	Verbesserung
39	Zustandsbewertung der Gehwege	x			3	Verbesserung
40	Zustandsbewertung der Radverkehrsanlagen	x			3	Verbesserung
41	Anteil Verkehrsberuhigung an allen Straßen	x			1	Erhöhung
42 (14)	Streckenlänge Radverkehrsanlagen, differenziert nach-Führungsart	x			1	Erhöhung
43	Anteil barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge des ÖPNV	x	x		1	Erhöhung, entspr. UN-Behinderten- rechtskonvention und PbefG
44	Unfallzahlen nach Ort, Kategorien und Beteiligung	x	x		1	Verringerung Häufigkeit/ Schwere
45	Anteil Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich von ÖPNV-Stationen/Haltestellen	x			1	Erhöhung
46	Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot (ÖPNV, Parken, Radwege)	x			wenn aus Komm. Bür- gerumfrage verfügbar	Erhöhung
VI. Stand der Maßnahmenumsetzung VEP						
47	Anteil umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Maßnahmen	x			3	Umsetzung
48	Evaluierung verkehrlicher, wirtschaftlicher, umweltseitiger und städtebaulicher Kriterien für geeignete Einzelmaßnahmen des VEP	x			frühestens 2 Jahre nach Umsetzung	Erfüllung der für die Maßnahmen jeweils vorgegebenen Ziele

Tabelle 4: VEP-Monitoring-Indikatoren mit Quellen, Erhebungszeiträumen und Anwendungsgebieten (2/2)

Für das Monitoring wurden Daten ab dem Jahr 2013 gesammelt. Für eine effiziente und praktikable Datensammlung wurden verfügbare Daten und mit vertretbarem Aufwand zu ermittelnde Daten zusammengetragen. Dies ging mit einer Anpassung der im VEP-Beschluss enthaltenen Indikatorenliste einher, da nicht für alle im VEP 2025plus hinterlegten Indikatoren auch tatsächlich Daten verfügbar sind, wie es sich im Verlaufe des Monitoring- und Evaluierungsprozess erwiesen hat.

Die Indikatorenliste enthält 48 Indikatoren. Manche Indikatoren sind komplex und beinhalten mehrere Datensätze, sodass es insgesamt 146 Datensätze zu erheben galt. Davon sind 59 Datensätze zu den Rahmendaten (ohne VEP-Ziel) und 87 Datensätze zu Indikatoren der Entwicklung, von denen 62 mit VEP-Zielen belegt sind.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass die Daten teils schwer zu erheben sind und insbesondere die Messbarkeit auf Basis der Leitziele problematisch ist. Zum Teil sind Daten auch nur unvollständig verfügbar oder ihre Ermittlung ist aufwandsseitig unverhältnismäßig.

Daten der Erhebung SrV (Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrserhebungen) stehen aus dem Jahr 2013 zur Verfügung. Die nächste Erhebung erfolgt 2018 ganzjährig, so dass Daten dafür voraussichtlich erst Ende 2019 vorliegen werden. Als Vergleichswerte für die Entwicklung des Verkehrsverhaltens dienen daher die Erhebungsergebnisse der 2008er-Haushaltbefragung SrV.

Für neun von 62 Zielindikatoren sind derzeit keine Daten oder Trends verfügbar:

- Multimodalität – wird erst ab 2013 mit SrV erhoben (Nr. 18),
- CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr – Werte nur bis 2014 vorliegend (Nr. 31),
- Finanzierungsabsicherung Bestandserhalt – Ermittlung steht noch aus (Nr. 36),
- Zustandsbewertung Straßennetz, Gehwege und Radverkehrsanlagen – Ermittlung steht noch aus (Nr. 38 – 40),
- Anteil Verkehrsberuhigung am Straßennebennetz – Ermittlung steht noch aus (Nr. 41),
- Anzahl barrierefreier Halteplätze Bus – ist nicht vergleichbar wegen Wechsel der Erfassungsmethodik (Nr. 43.3),
- Evaluierung verkehrlicher, wirtschaftlicher, umweltseitiger und städtebaulicher Kriterien für geeignete Einzelmaßnahmen des VEP – sehr aufwendige Datenerfassung vor und nach der Maßnahmenumsetzung (Nr. 48).

In den nachfolgenden beiden Unterkapiteln wird die Entwicklung ausgewählter Rahmendaten und aller Kernindikatoren (soweit Daten verfügbar sind) grafisch und verbal dargestellt. Alle verfügbaren Daten der insgesamt 48 Indikatoren sind der Indikatorentabelle in **Anlage 3** enthalten.

## 2.3.2. Monitoring wichtiger Rahmenbedingungen

### Kfz-Bestand und Motorisierung

Dresden verzeichnete im betrachteten Zeitraum einen beständigen jährlichen Einwohnerzuwachs. Das Einwohnerwachstum hat sich in den Jahren 2016 und 2017 gegenüber den Jahren 2013 bis 2015 allerdings abgeschwächt. Neben der Zahl Einwohner ist auch die Zahl der in Dresden zugelassenen privaten und gewerblichen Pkw gestiegen. Die Motorisierung ist weitgehend konstant bei etwa 400 Pkw pro 1 000 Einwohner.

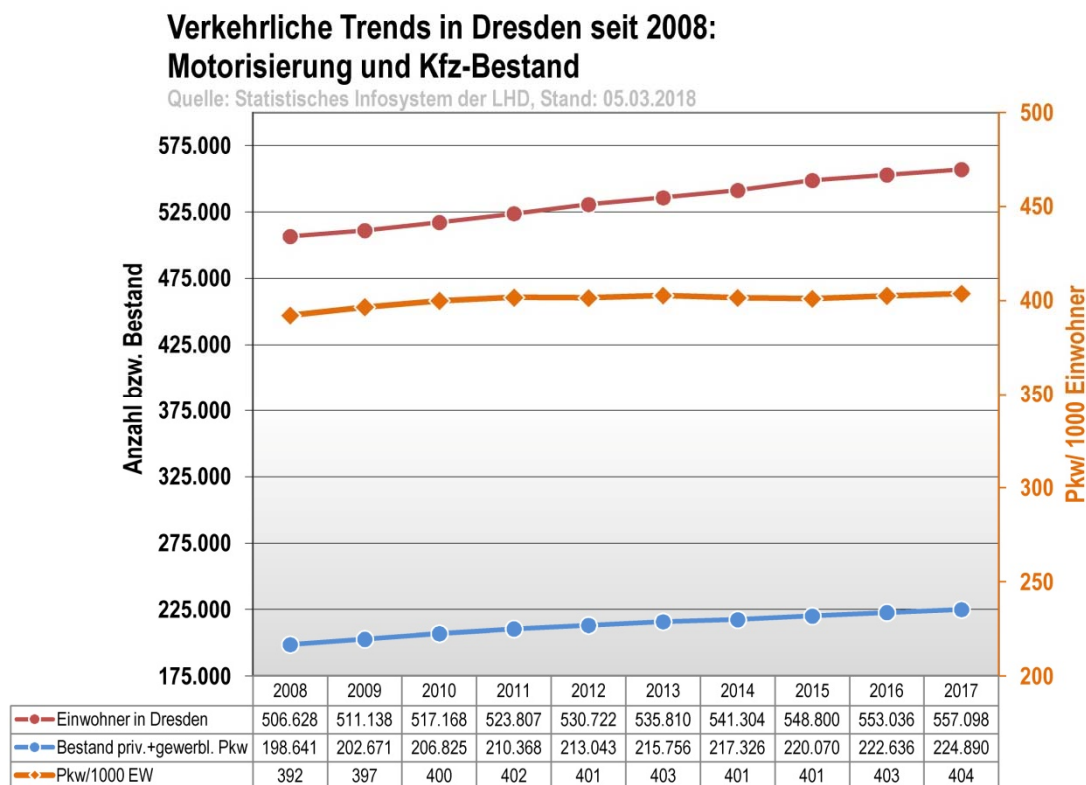


Abbildung 6: Entwicklung von Bevölkerung, Kfz-Bestand und Motorisierung

Neben der Einwohnerzahl haben auch die Pendlerverflechtungen (Nr. 3) zugenommen. Die Zahl der Auspendler stieg stärker als die der Einpendler (Quelle: BfA-Statistik für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte).

Pendlerverflechtungen	2013	2017	Veränderung
Einpendler (Arbeitsort Dresden)	86.064	92.222	+ 7,2 %
Auspendler (Wohnort Dresden)	48.402	54.282	+ 12,1 %

Tabelle 5: Ein- und Auspendler in Dresden (sv-pflichtig) 2013 bis 2017



## Kfz-Antriebsarten

Dominierende Antriebsart aller in Dresden zugelassenen Kfz ist mit fast 2/3 der Benzinmotor (64,4 Prozent). Etwa 1/3 aller Fahrzeuge sind Diesel-betrieben (33,7 Prozent). Alternative Antriebe sind noch sehr selten; Elektroantrieb 0,1 Prozent, Hybrid 0,9 Prozent sowie andere (Gas, Wasserstoff) 0,9 Prozent.

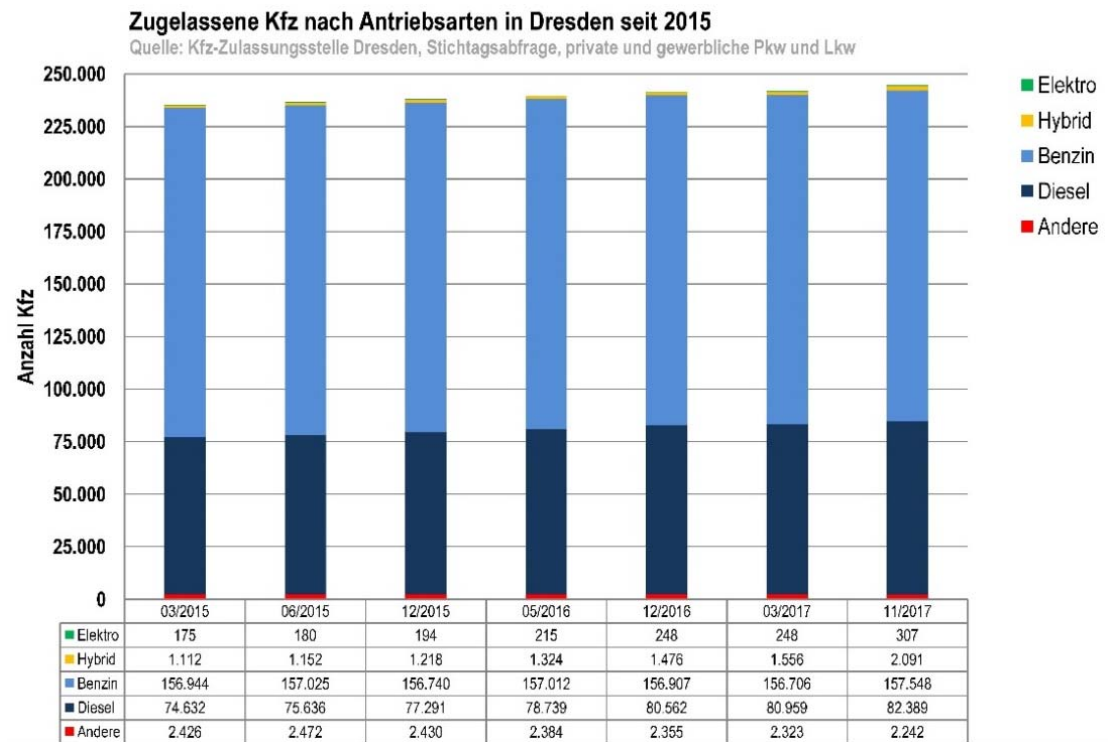


Abbildung 7: zugelassene Kfz nach Antriebsarten

Bezüglich der Anzahl von Pedelecs im Besitz Dresdner Einwohner lassen sich Werte aus der Haushaltsbefragung SrV 2013 und aus der Kommunalen Bürgerumfrage 2016 generieren (Nr. 29). Gab es 2013 etwa 3 000 Pedelecs Dresdner Einwohner, so waren es 2016 bereits doppelt so viele.

## Kfz-Verkehr auf Brücken und an Pegelzählstellen

Die Kfz-Verkehrsmengen werden an Pegelzählstellen im Stadtgebiet kontinuierlich gemessen. Für 34 Pegelzählstellen wurden durchschnittliche Jahreswerte ab 2008 ausgewertet. Danach ist die durchschnittliche Verkehrsmenge (Tagesverkehr werktags) in etwa konstant geblieben. Der Anteil des Schwerververkehrs (Nutzfahrzeuge ab 3,5 t) ist rückläufig.

Wachsende Einwohnerzahlen und Pendlerströme sowie mehr zugelassene Kfz führen offenbar nicht zu steigenden Kfz-Verkehrsmengen in Dresden. Da der Motorisierungsgrad konstant geblieben ist, können die Ursachen für diese Entwicklung in einer geringeren Pkw-Nutzung gesehen werden.

Trendaussagen zum Verkehrsverhalten generiert die Haushaltbefragung SrV, wonach die mittleren mit Kfz zurückgelegten Entfernungen der Dresdner Bevölkerung im Stadtverkehr rückläufig sind (2008: 6,2 km und 2013: 5,8 km).

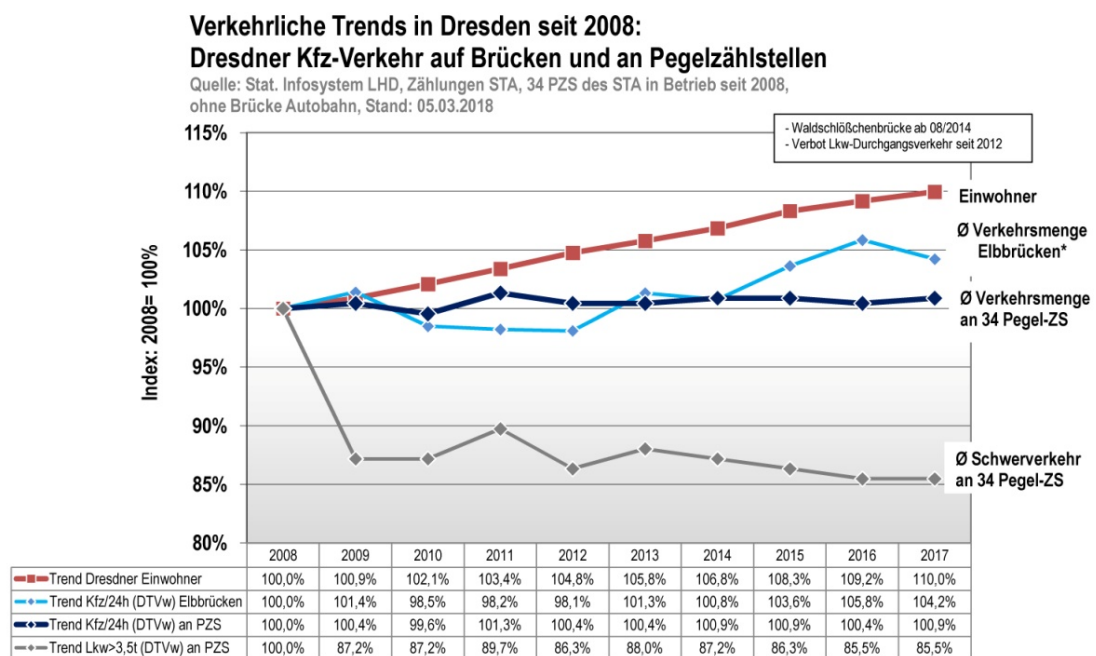


Abbildung 8: Entwicklung von Bevölkerung und Kfz-Verkehrsmengen

Die Kfz-Verkehrsbelastungen im 26er-Ring sind konstant geblieben. Es liegen Daten von drei Pegelzählstellen (Antonstraße in Höhe Schlesischer Platz, Wiener Straße in Höhe Uhlandstraße, Ammonstraße in Höhe Rosenstraße) vor, deren durchschnittlicher Tagesmittelwert werktags bei rund 21 500 Kfz liegt. Die angestrebte Verringerung von 5 Prozent (entspricht reichlich 1 000 Fahrzeuge weniger) ist bisher nicht eingetreten.

## Kfz-Verkehr auf den Elbbrücken

Die Kfz-Verkehrsmengen auf den Elbbrücken sind im Betrachtungszeitraum leicht angestiegen. Als wichtige Ursache können hier die neu entstandenen Quellen und Ziele im Stadtgebiet (neue Wohn- und Gewerbestandorte etc.) hervortreten, die zwangsläufig auch neue Ortsveränderungsbedürfnisse und Verkehrsbeziehungen hervorbringen. Eine weitere Ursache gründet sich auf die verbesserten Querungsangebote (Brücken in Niederwartha und am Waldschlößchen) und die damit veränderten Verflechtungen bereits länger vorhandener Quellen und Ziele.

### Verkehrliche Trends in Dresden seit 2008: Kfz-Verkehr auf den Elbbrücken

Quelle: LHD (STA), systematische Brückenzählungen, 61.61, 07.11.2017, ohne Autobahn

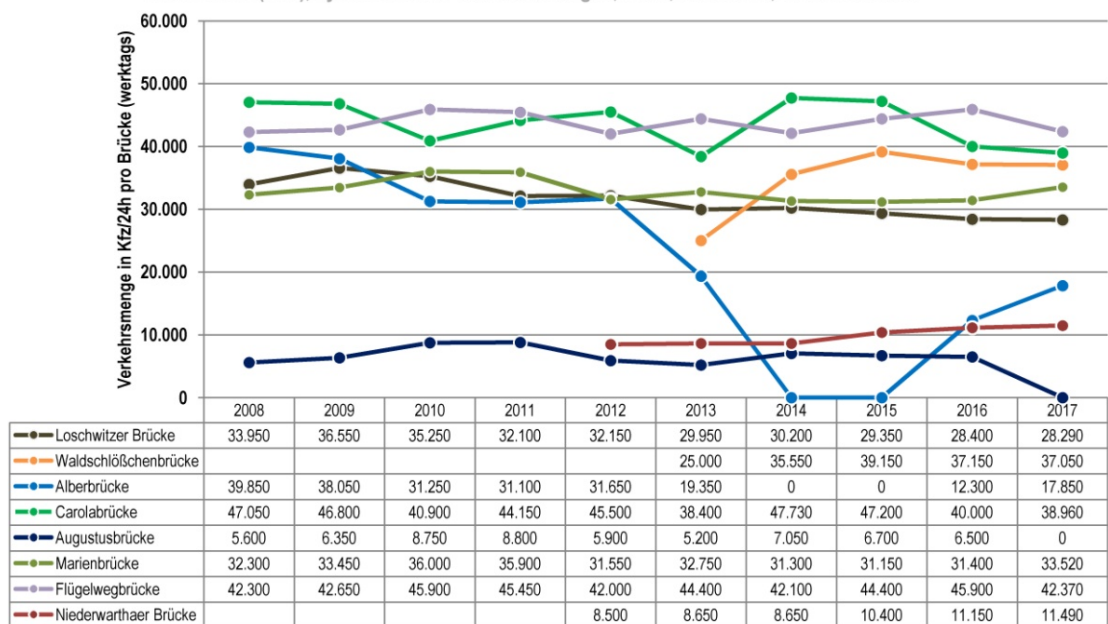


Abbildung 9: Kfz-Verkehr auf den Elbbrücken

## Verkehrsmengen im Radverkehr

Radverkehrsmengen werden in Dresden ebenfalls an Pegelzählstellen erfasst. Aufgrund der (noch) geringen Anzahl an Zählstellen und der stärkeren Witterungsabhängigkeit des Radverkehrs unterliegen die Durchschnittswerte größeren Schwankungen als beim Kfz-Verkehr. Die Auswertung von sechs Pegelzählstellen, die seit 2014 in Betrieb sind (St. Petersburger Straße in Höhe Kreuzstraße, Querung St. Petersburger Straße in Höhe Kreuzstraße, Elberadweg, Winterbergstraße, Tharandter Straße in Höhe Paschkystraße, Waldschlösschenbrücke) zeigen eine Stagnation der Radverkehrsmengen an diesen Stellen.

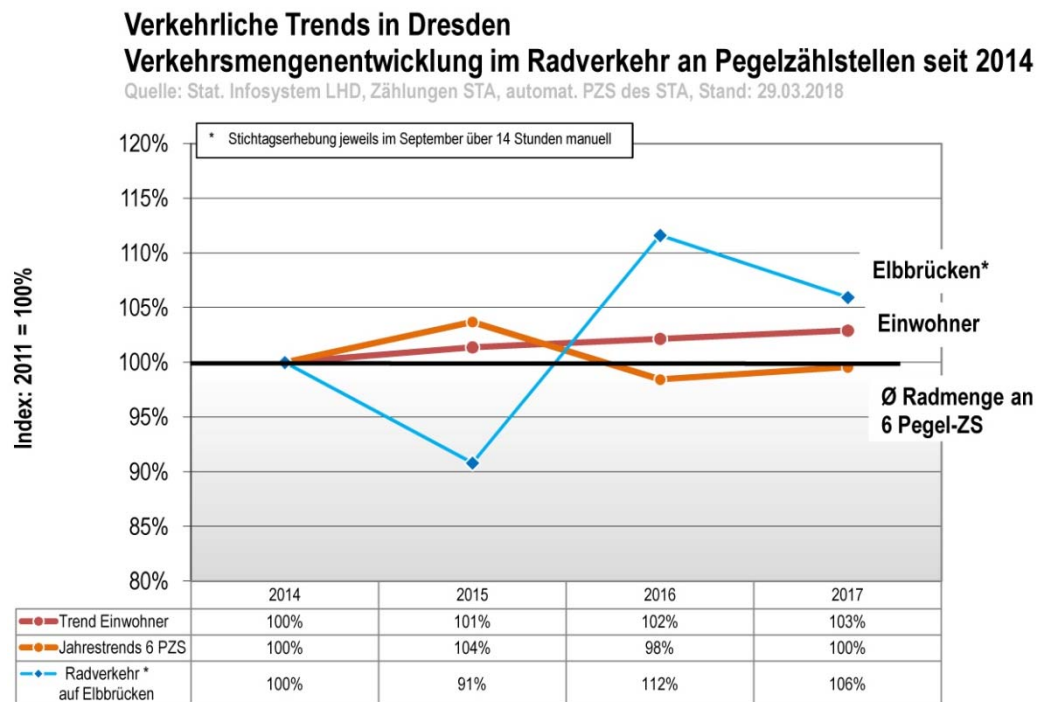


Abbildung 10: Verkehrsmengenentwicklung im Radverkehr an Pegelzählstellen

Der Besitz von Fahrrädern wird statistisch nicht erfasst (keine Zulassungspflicht). Über die Haushaltbefragung SrV wird die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern erhoben. Es gab 2013 in 74 Prozent aller Haushalte ein oder mehrere Fahrräder. Damit liegt in Dresdner Haushalten die Verfügbarkeit über Fahrräder deutlich über der von Pkw. 2013 gab es 885 Fahrräder pro 1 000 Einwohner und 402 Pkw pro 1 000 Einwohner.

## Netzlänge Radverkehrsanlagen

Die Auswertung von differenzierten Längen des Radwegenetzes ist aufgrund der Kleinteiligkeit sehr aufwändig. Es zeigt sich aber deutlich, dass die Gesamtlänge seit 2008 und damit in zehn Jahren um fast 60 Prozent auf aktuell 442,7 km gewachsen ist.

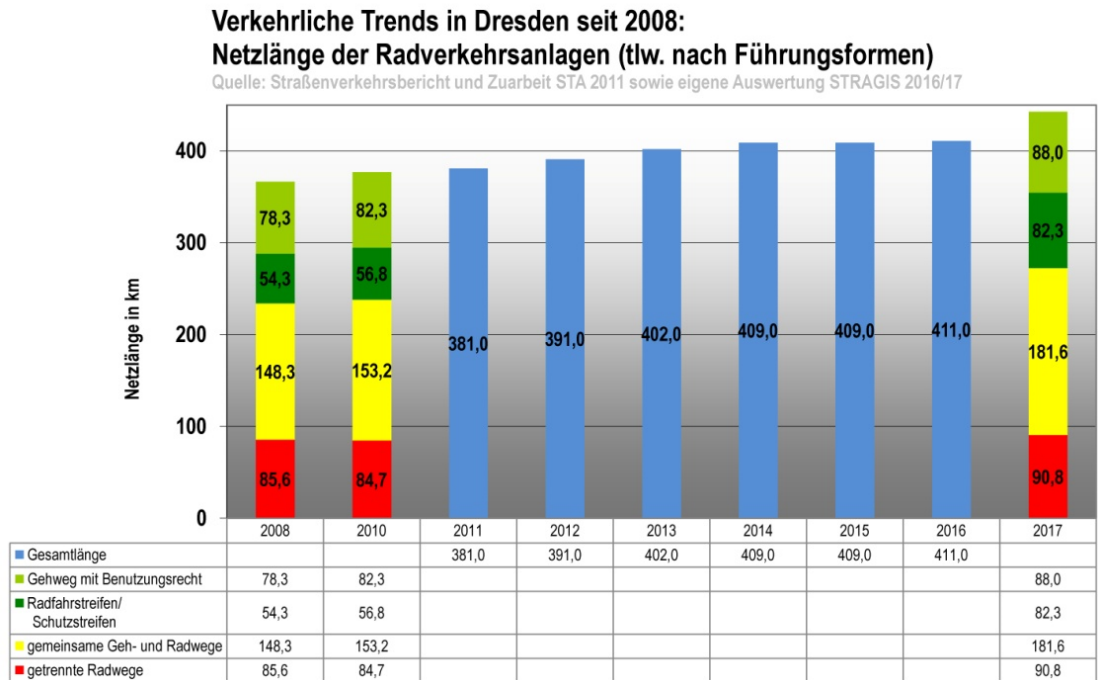


Abbildung 11: Netzlänge Radverkehrsanlagen

## Investitionen in Straßen und Wege

Um die städtische Verkehrsinfrastruktur im Bestand zu erhalten sowie Teile davon zu erneuern und auszubauen, sind erhebliche finanzielle Aufwendungen erforderlich. In den vergangenen Jahren wurden jährlich über 40 Millionen Euro dafür investiert. Allerdings decken die jährlichen Investitionen in den Bestandserhalt der Verkehrsinfrastruktur bei weitem nicht die erforderlichen Kosten in der Größenordnung von etwa 50 Millionen Euro pro Jahr, um den Zustand auf dem jetzigen Niveau zu halten. Welches Budget für die Sicherung der bestehenden Infrastruktur mit den erforderlichen Ersatzneubauten genau aufgebracht werden müsste, muss noch ermittelt werden.

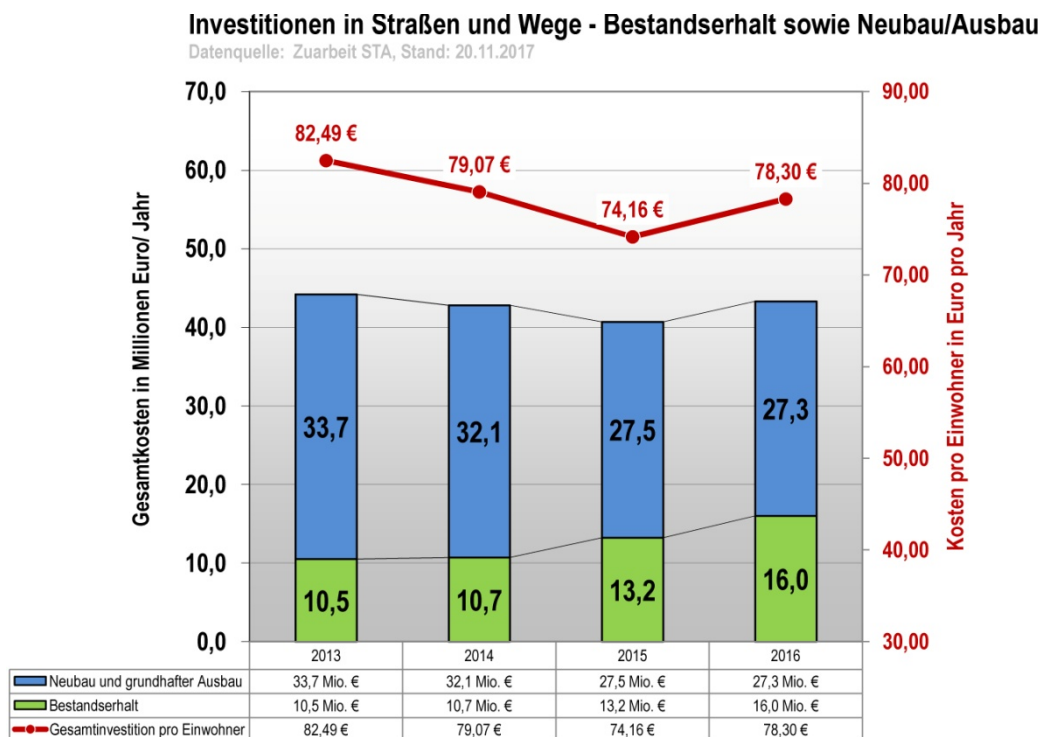


Abbildung 12: Investitionen in Straßen und Wege (Bestandserhalt und Neubau/Ausbau)

## Kosten von Mobilität im Kfz-Verkehr und im ÖPNV

Preisvergleiche im Bereich der Mobilität sind immer mit Schwierigkeiten in der Vergleichbarkeit behaftet, da sich gerade Wegekettens nur schwer für eine große Menge an Nutzern abbilden lassen. Der direkte Vergleich der Kosten von Parken im Zentrum, einer Einzelfahrt im ÖPNV und dem mittleren Benzinpreis zeigt aber deutlich, dass die Kosten im ÖPNV seit 2008 um 28 Prozent gestiegen sind, während Parkgebühren konstant auf dem 2008er-Niveau verharrten und der Benzinpreis sogar leicht sank. Der Gesamtverbraucherpreisindex steigt seit 2008 um 10,7 Prozent an. Der Benzinpreis bildet die Kosten des MIV jedoch nur teilweise ab und unterliegt Schwankungen. Weitere Pkw-Kosten sind Anschaffungspreis und Unterhaltungskosten inklusive Steuern und Versicherung. Einen bundeseinheitlichen Wert hierfür bietet das Steuerrecht mit 0,30 Euro pro Kilometer, ein konstanter Wert im Zeitraum 2008 bis 2017. Hinzu kommt, dass seit 2008 der Bodenpreisindex in zentralen Lagen ebenfalls stark gestiegen ist, während Parkgebühren im öffentlichen Raum diese Wertentwicklung nicht widerspiegeln.

### Verkehrliche Trends in Dresden seit 2008: Kosten von Parken, Benzin und ÖPNV

Datenquelle: Benzin: Erhebungen ADAC (Jahresmittelwert 1L Super E10), ÖPNV: Einzelfahrt Tarifzone Dresden und Parkgebührensatzung LHD (von 2005)

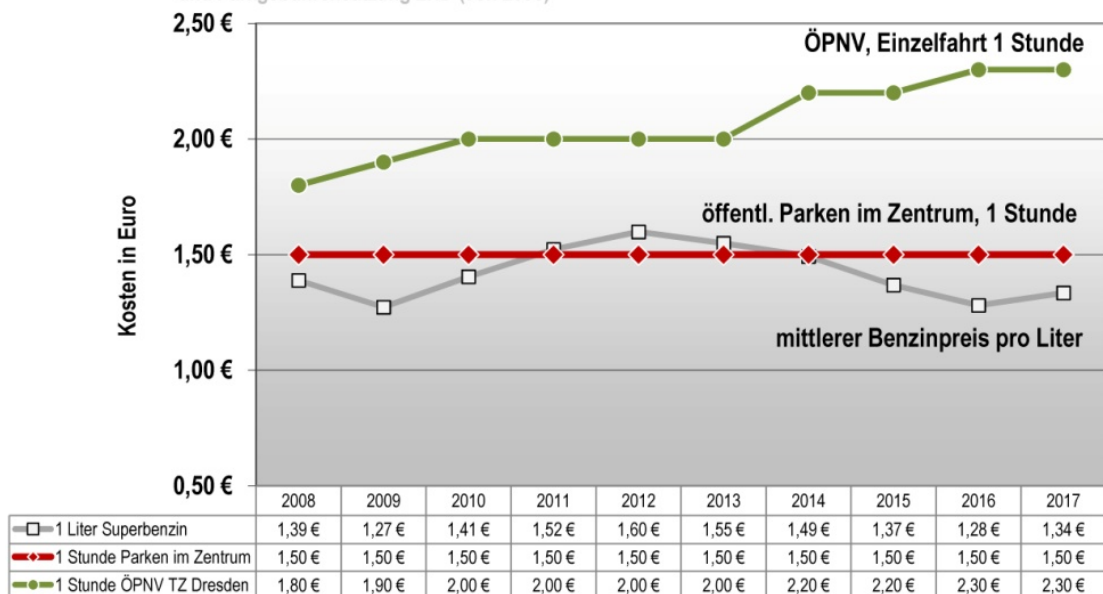


Abbildung 13: Kostenentwicklung einer Einzelfahrt im ÖPNV, Parken 1 Stunde und Benzinpreis



### 2.3.3. Monitoring und Evaluierung von Kernindikatoren mit Entwicklungszielen

#### Modal Split

Spezifische Werte zur Mobilität der Dresdner Wohnbevölkerung liefert die Haushaltbefragung „Mobilität in Städten – SrV“, die alle fünf Jahre von der TU Dresden durchgeführt wird. Die letzte Erhebung fand 2013 statt. In 2018 läuft ganzjährig die jüngste Befragung, deren Ergebnisse voraussichtlich Ende 2019 vorliegen werden. Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split bzw. Anteil der mit den Hauptverkehrsmitteln zurückgelegten Wege) der Dresdner zeigt folgende Trends:

- Der Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV macht mit 61 Prozent den größten und wachsenden Teil aller Wege aus (gegenüber 2008: + 2 Prozent).
- Der Anteil des Umweltverbundes stieg in zehn Jahren von 56 Prozent auf 61 Prozent.
- ÖPNV und Fußverkehr haben deutliche Anteile hinzugewonnen.
- Es wurde ein geringerer Radverkehrsanteil erhoben, was vor allem an äußeren Einflüssen lag (im Erhebungsjahr 2013 Schnee bis Ostern, eine um 2,4 Grad geringere mittlere Temperatur und 82 Prozent mehr Regen gegenüber 2008).
- Der ÖPNV profitiert 2013 stark von witterungsbedingt geringerem Radverkehr.
- Die Verfügbarkeit von Kfz steigt weiter an, aber deren Nutzungshäufigkeit sinkt.
- Neue Mobilitätsangebote (Carsharing, Leihfahrradsysteme) werden überwiegend von jüngeren Menschen genutzt.

#### Modal Split im Dresdner Verkehrsaufkommen von 1994 bis heute und Trend VEP

Datenquelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden

Anteil aller Wege nach Hauptverkehrsmittel

Stand: 07.11.2017, Abweichungen zu 100% rundungsbedingt möglich

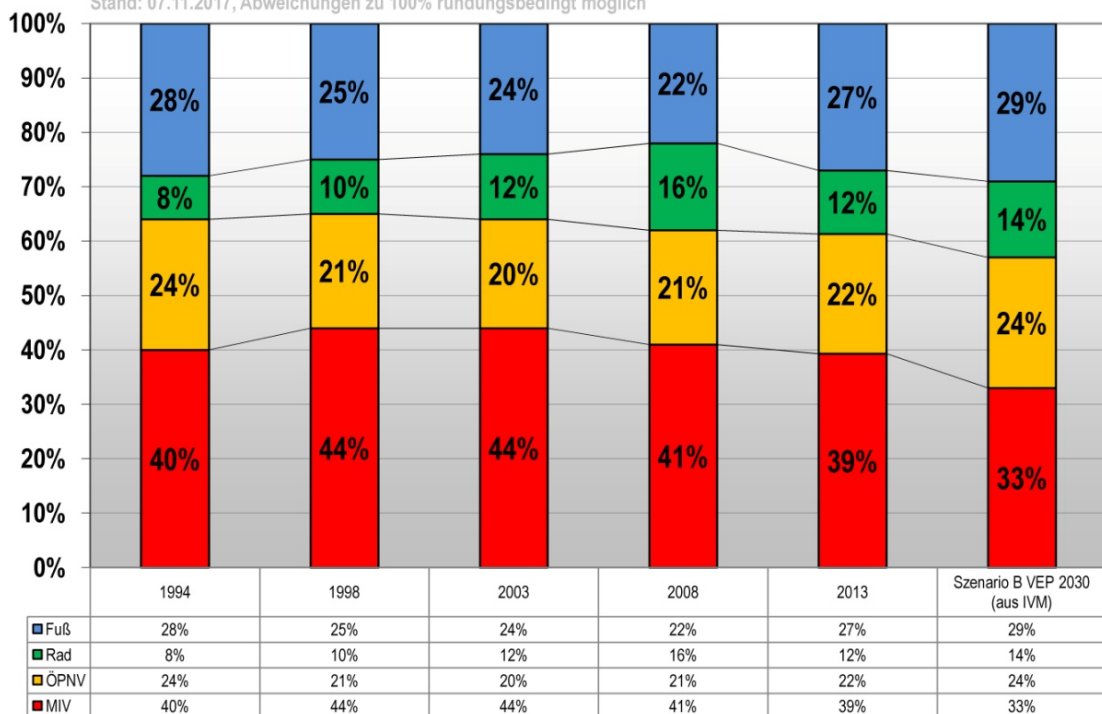


Abbildung 14: Modal Split im Dresdner Verkehrsaufkommen von 1994 bis heute und Trend VEP

**Das VEP-Ziel, den Anteil des Umweltverbundes zu erhöhen, konnte bisher erreicht werden.**



## Modal Split nach Verkehrsleistung

Die zahlenmäßig wachsende Bevölkerung Dresdens legt insgesamt mehr Kilometer im Binnenverkehr, d. h. innerhalb der Stadtgrenzen, zurück. 90 Prozent aller Wege werden innerhalb Dresdens zurückgelegt, wobei über 50 Prozent aller Wege kürzer als 3 km sind.

Bezogen auf die mit den Hauptverkehrsmitteln zurückgelegten Entfernungen sind die Verkehrsleistungen des Kfz-Verkehrs im Binnenverkehr leicht angestiegen, jedoch geringer als die Anzahl der Einwohner. Im Umweltverbund wächst die Verkehrsleistung viel stärker. Die Entwicklung im MIV resultiert sowohl aus der gestiegenen Einwohnerzahl, einer größeren dokumentierten Anzahl von zurückgelegten Wegen als auch auf gesunkenen mittleren Wegelängen im Kfz-Verkehr. Im Durchschnitt sind die mit dem Auto zurückgelegten Wege in Dresden 2013 gegenüber 2008 um 0,5 km kürzer, die mittlere Wegelänge ist von 6,2 auf 5,8 km/Weg gesunken (wegen dichter Stadtstrukturen, Innenentwicklung, etc.).

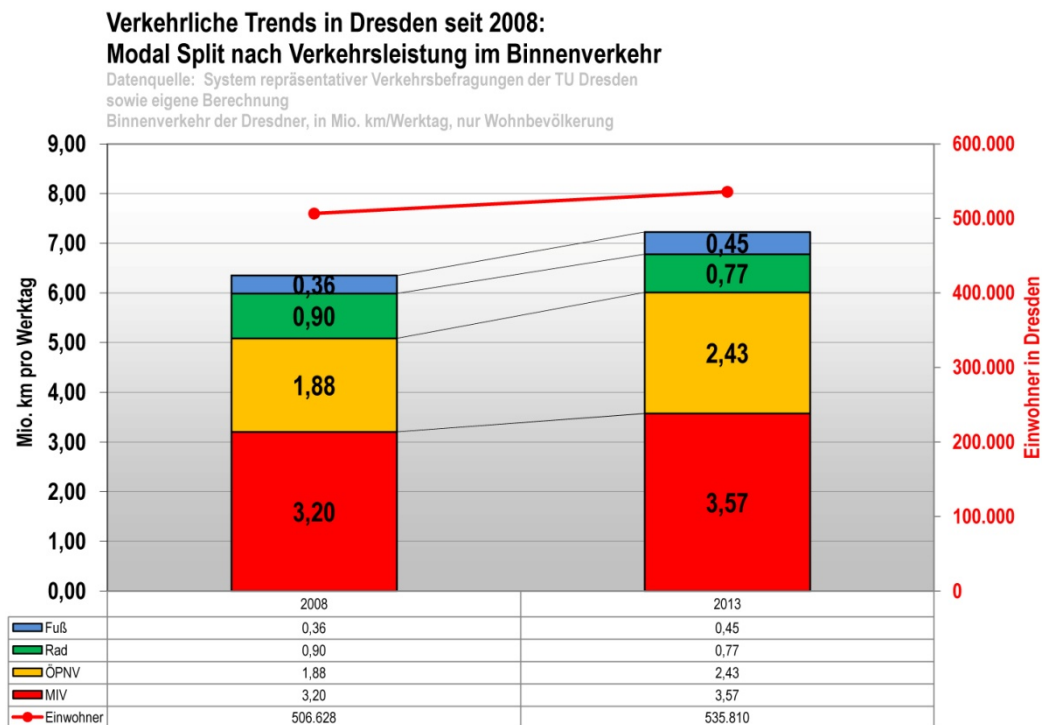


Abbildung 15: Modal Split nach Verkehrsleistung im Binnenverkehr 2008 und 2013

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

## Multimodalität

Bei den Alltagswegen in der Stadt wechseln die Bürger zunehmend häufiger das Verkehrsmittel, sind also nicht monomodal, sondern multimodal unterwegs. Dieser Trend wird national und international beobachtet. Allerdings liegen hierzu noch keine Daten in Zeitreihe vor. Aussagen zur Entwicklung multimodalen Verhaltens der Dresdner Einwohner sind aus der Haushaltsbefragung SrV erst nach Vorliegen der Ergebnisse der 2018er-Erhebung möglich. Der Stand 2013 ist:

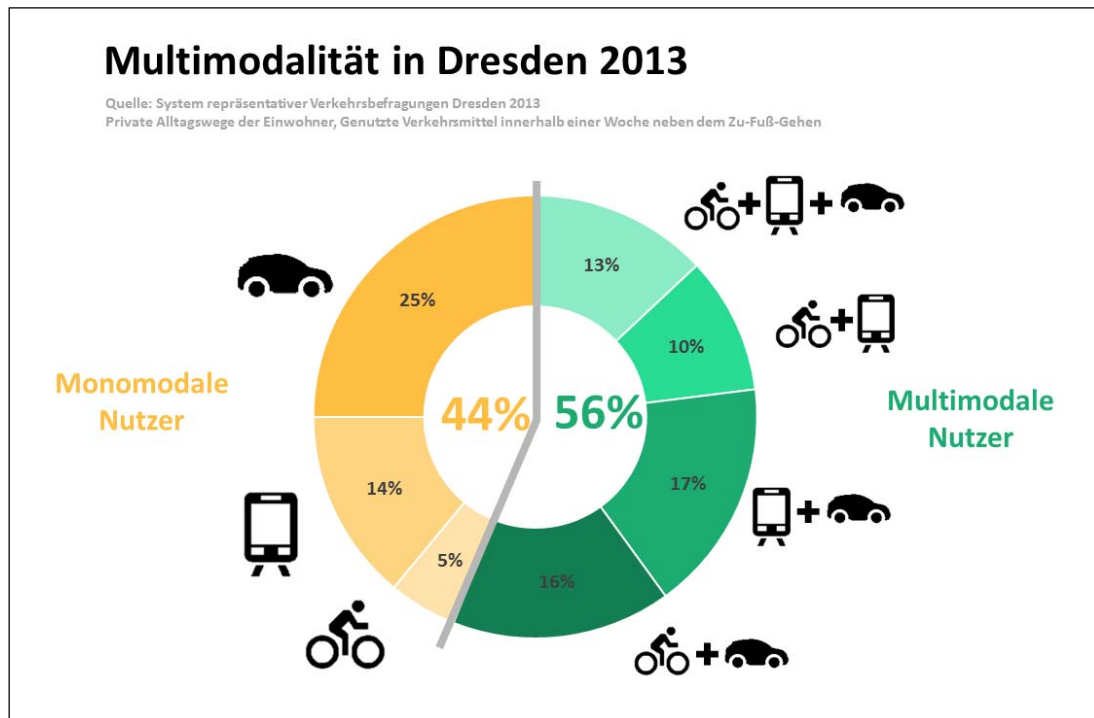


Abbildung 16: Multimodalität in Dresden (aus SrV 2013)

Die in Dresden steigende Anzahl der Carsharing-Nutzer, -Fahrzeuge und -Stationen (Nr. 28) trägt zu mehr multimodalem Verhalten bei.

Carsharing in Dresden	2013	2017	Veränderung
Registrierte Nutzer	5.500	10.000	+ 81 %
Fahrzeuge	160	260	+ 62 %
Stationen	90	170	+ 89 %

Tabelle 6: Carsharing in Dresden – Nutzer, Fahrzeuge, Stationen 2013 bis 2017

Statistisch gesehen teilen sich etwa 35 Nutzer ein Carsharing-Fahrzeug. Wuchs die Gesamtzahl der in Dresden gemeldeten Pkw (privat und gewerblich) von 2013 bis 2016 um 2,4 Prozent, so stieg die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge um 62 Prozent.

**Aussagen zum VEP-Ziel der Erhöhung des Anteils multimodaler Nutzungen sind erst ab Ende 2019 möglich (die Erhebung SrV 2018 läuft aktuell noch).**

## Mittlere Geschwindigkeiten ÖPNV und Kfz-Verkehr

Von der Technischen Universität Dresden werden jährlich Reisezeitmessungen durch Auswertungen von Daten aus der Betriebsleitstelle der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) sowie aus Mitfahrten im Kfz-Strom auf definierten Routen erhoben. Während die Geschwindigkeit im ÖPNV nahezu konstant bleibt, ist die mittlere Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr von 2010 bis 2016 gesunken. 2017 wird ein Anstieg verzeichnet. Daraus ergibt sich bis auf den 2017er-Wert ein verbessertes Geschwindigkeitsverhältnis zugunsten des ÖPNV. Es ist zu beobachten, ob sich der Trend weiter fortsetzt. Aufgrund der genutzten Erhebungsmethodik ist hier von einer hohen Streuung der Werte auszugehen.

### Verkehrliche Trends in Dresden seit 2008: Mittlere Geschwindigkeiten für Kfz und ÖPNV

Datenquelle: Reisezeituntersuchung TU Dresden, Messdurchgänge bis 2009 von TU, 2010 - 2017 von SPA zugearbeitet

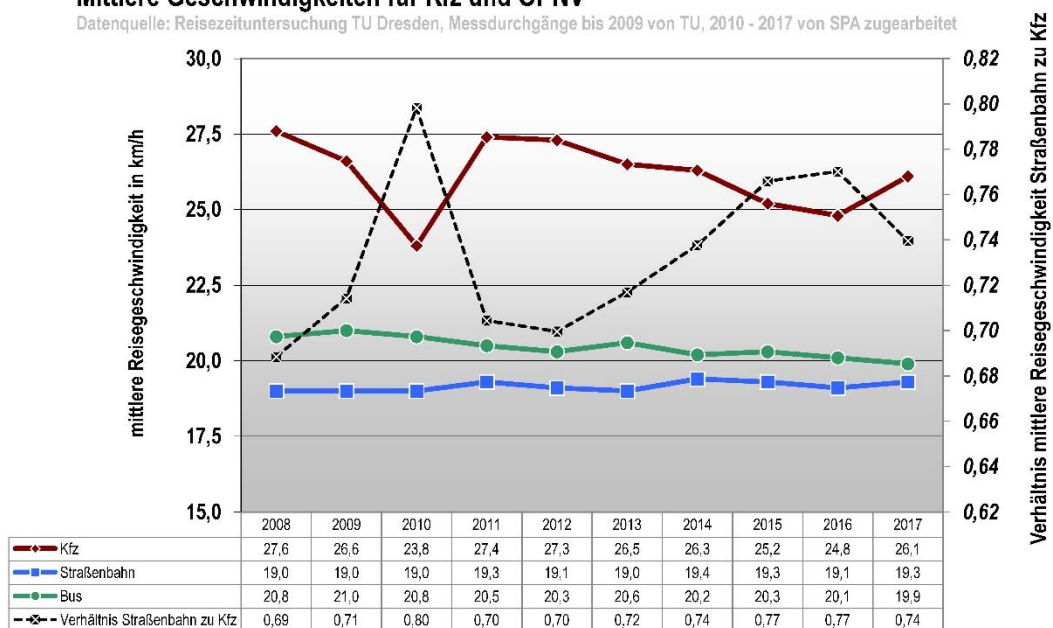


Abbildung 17: Reisezeitmessungen und mittlere Geschwindigkeiten für Kfz und ÖPNV

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

## Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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

### Verkehrliche Trends in Dresden seit 2008: Summe der Ein- und Aussteiger im Schienenverkehr

Quelle: VVO-Verbunderhebung, Montag-Freitag, Ein- und Aussteiger an den Eisenbahnstationen, inkl. S-Bahn

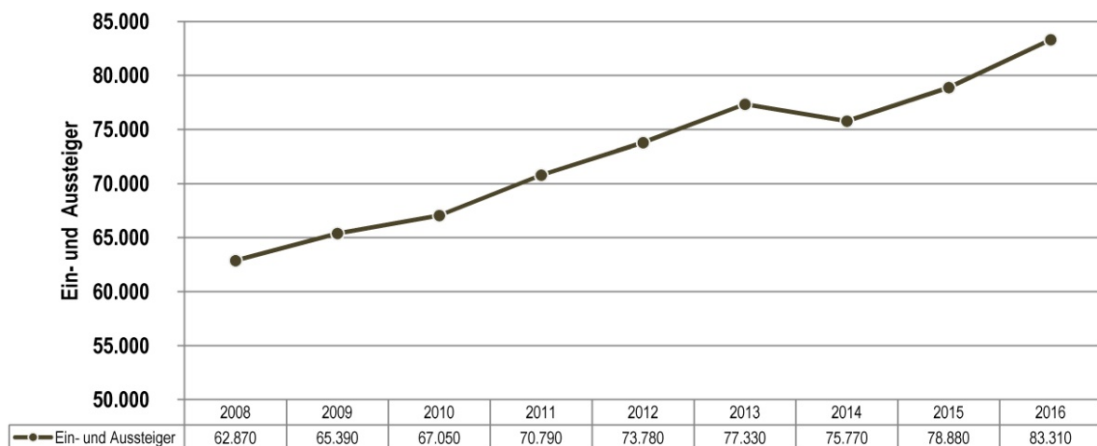


Abbildung 18: Fahrgastzahlen im Schienenverkehr (Ein- und Aussteiger)

Die steigenden Fahrgastzahlen im Schienenverkehr gehen einher mit einem gestiegenen Angebot bei den Fahrplankilometern der S-Bahn und weiterer Schienenverkehre im Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO). Das Angebot wurde von 8,42 Millionen Zugkilometer im Jahr 2013 auf 8,76 Millionen Zugkilometer im Jahr 2016 erhöht (Nr. 7.1 und Nr. 7.2). Eine weitere Erhöhung erfolgt 2018 mit der Taktverdichtung auf der Linie S1 bis Pirna.

**Das VEP-Ziel der Erhöhung der Fahrgastzahlen im SPNV wird bisher erreicht.**

## Fahrgastzahlen Straßenbahn/Bus der Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Die Fahrgastzahlen des kommunalen Verkehrsunternehmens DVB AG steigen kontinuierlich und erreichten im Jahr 2017 erstmals die Marke von 160 Millionen Fahrgästen pro Jahr. Der Entwicklungstrend verläuft damit weitgehend parallel zur Einwohnerentwicklung, wobei seit 2015 die Fahrgastentwicklung den Trend der Einwohner sogar übersteigt.

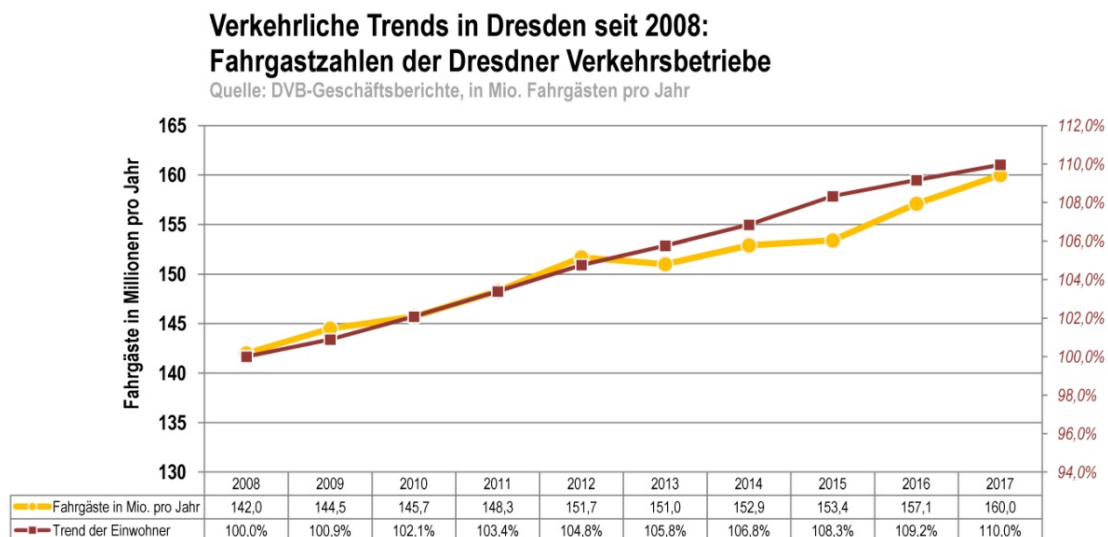


Abbildung 19: Fahrgastzahlen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Auch die Zahl der Abo-Kunden und der Jobtickets stieg kontinuierlich an. Lediglich die Zahl der Semestertickets sank leicht, liegt aber immer noch bei beachtlichen 38 000 Semestertickets.

Anzahl Dauerkarten ÖV/Jahr	2013	2014	2015	2016
Abo-Kunden VVO, Tarifzone Dresden	54.008	53.131	53.397	58.192
Semestertickets	40.393	39.736	39.226	38.302
Jobtickets	12.986	14.044	14.645	14.951
Sozialtickets	17.241	18.423	20.148	19.559
Schülermonatskarten/ermäßigte Monatskarten, ermäßigte Abo-Monatskarten und -Jahreskarten	23.077	23.178	23.509	23.909

Tabelle 7: Entwicklung der Anzahl von Dauerkarten im Dresdner ÖPNV

Auch im städtischen Nahverkehr der DVB AG stieg die angebotene Fahrplanleistung bei der Straßenbahn von 13,043 Millionen Fahrgästen im Jahr 2003 auf 13,749 Millionen im Jahr 2016. (Nr. 7.3).

**Das VEP-Ziel der Erhöhung der Fahrgastzahlen in Straßenbahnen und Bussen der DVB AG wird bisher erreicht.**

## Barrierefreiheit im ÖPNV-Netz

Im Rahmen der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird mit einem Aktionsplan das Ziel verfolgt, den ÖPNV bis 2022 barrierefrei zu gestalten. Für Dresden liegen Daten für die Jahre 2013 und 2015 vor. Im Rahmen des UN-Aktionsplanes erfolgt der Aufbau eines Haltestellenkatasters inklusive der Analyse aller Bushalteplätze.

### Fahrzeuge:

Im Regelbetrieb der DVB AG verkehren ausschließlich Niederflurfahrzeuge. Alle S-Bahn-Fahrzeuge auf den S-Bahn-Linien 1, 2, 3 sind nach dem möglichen Stand der Technik weitgehend barrierefrei.

### Haltestellen/Halteplätze:

Alle 17 Haltestellen der S-Bahn in Dresden waren 2015 barrierefrei. Werden alle Haltestellen von S-Bahn und SPNV betrachtet, besteht im Jahr 2018 bei 20 von 26 Barrierefreiheit. Bei den Straßenbahn- bzw. kombinierten Straßenbahn- und Bus-Halteplätzen waren 2015 von insgesamt 505 bereits 301 Halteplätze barrierefrei (mit und ohne Rampe) nutzbar (= 60 Prozent).

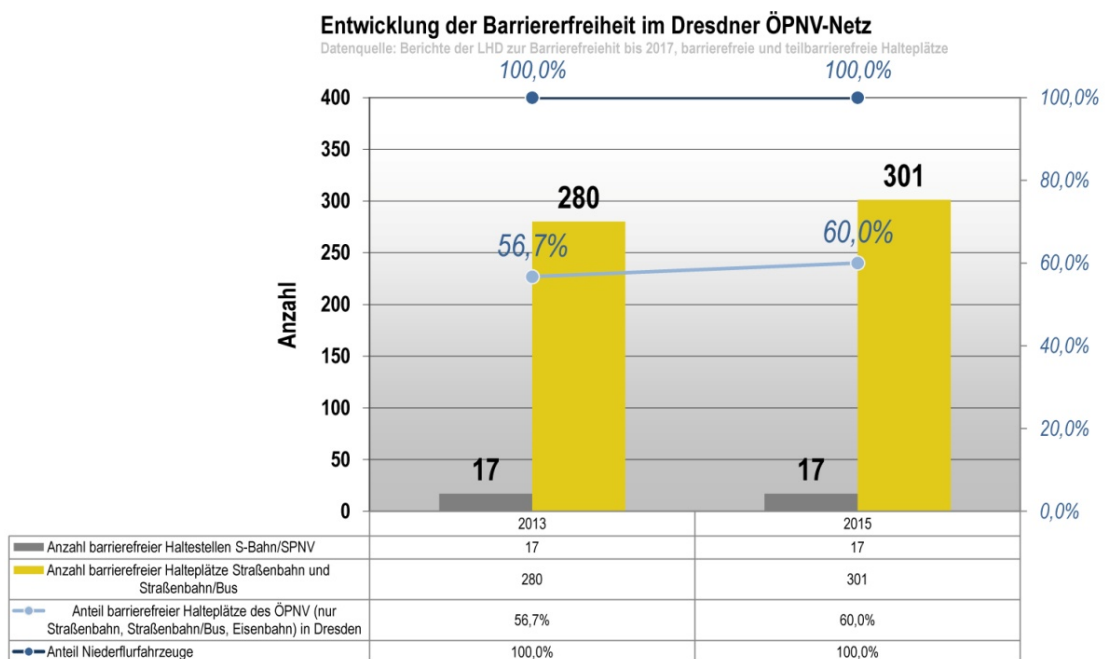


Abbildung 20: Entwicklung der Barrierefreiheit im Dresdner ÖPNV-Netz

**Das VEP-Ziel, den ÖPNV barrierefrei zu gestalten, wird mit dem erreichten höheren Grad an Barrierefreiheit bisher erreicht.**

## Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen

Der Anteil der Dresdner Einwohner (mit Haupt- und mit Nebenwohnsitz), die im fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen des ÖPNV wohnen, ist in den letzten Jahren gestiegen. 93,8 Prozent der Bevölkerung Dresdens (mit Haupt- und Nebenwohnsitz) hat kurze Wege zu den Bus- und Straßenbahnhaltestellen und S-Bahn-Stationen (die Wohnsitze befinden sich innerhalb definierter Radien um die Haltestellen). Besondere Qualitätsverbesserungen wurden in der Erschließung durch die S-Bahn erreicht: lebten 2014 noch 44 500 Bürgerinnen und Bürger im 660-m-Radius-Einzugsbereich der S-Bahn-Stationen/Eisenbahn (8 Prozent aller Dresdner Einwohner), so waren es 2016 mit 78 500 fast doppelt so viele (14 Prozent). Der hohe Wert der Erschließungsqualität spiegelt gute und sehr gute ÖPNV-Erreichbarkeiten fast aller Wohnstandorte.

### Verkehrliche Trends in Dresden seit 2008: Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen

Datenquelle: eigene Berechnungen, INSEK-Berechnungen und Auswertung KST (GIS 2017), Anteil der Haupt- und Nebenwohner in Dresden, der im 300m-Radius um Haltestellen für Bus, im 300 m Radius um Straßenbahnhaltestellen im Zentrum, im 400m-Radius um Straßenbahnhaltestellen im weiteren Stadtgebiet oder im 600m-Radius um S-Bahnhalte wohnt

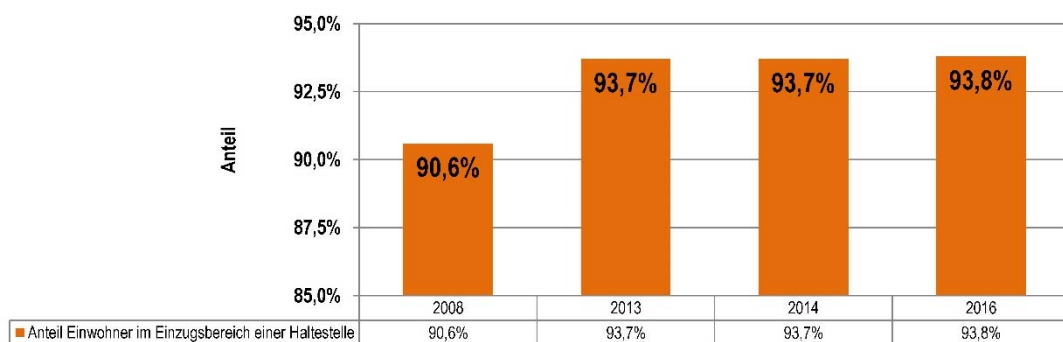


Abbildung 21: Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen

**Das VEP-Ziel – keine Verringerung, möglichst Erhöhung der im definierten ÖPNV-Einzugsbereich lebenden Einwohner – wurde bisher erreicht.**

## Verkehrssicherheit

Die Verkehrsunfallentwicklung in Dresden ist im betrachteten Zeitraum leider nicht rückläufig und somit kritisch zu bewerten. Die Gesamtzahl der gemeldeten Straßenverkehrsunfälle überstieg seit 2011 jährlich die Zahl 15 000 (28 Verkehrsunfälle pro 1 000 Einwohner). Von 1999 (20 666 Unfälle) bis 2011 (15 386 Unfälle) hingegen sank die Zahl der Straßenverkehrsunfälle um ein Viertel.

Jahr	Straßenverkehrs- unfälle		Verunglückte			
	ins- gesamt	davon mit Personen- schaden	ins- gesamt	davon		
				Getötete	Schwer- verletzte	Leicht- verletzte
2007	16.384	2.268	2.791	23	496	2.272
2009	16.220	2.243	2.755	7	461	2.287
2010	16.459	2.118	2.571	2	441	2.128
2011	15.386	2.298	2.789	8	501	2.280
2012	15.251	2.264	2.725	13	455	2.257
2013	15.548	2.123	2.548	14	404	2.130
2014	15.086	2.303	2.840	16	512	2.312
2015	15.181	2.233	2.620	13	394	2.213
2016	15.703	2.214	2.689	11	427	2.251

Tabelle 8: Unfallzahlen in Dresden 2007 bis 2016

Im Jahr 2016 wurden in Dresden 15 703 Straßenverkehrsunfälle registriert. Insgesamt gab es 2 214 Unfälle mit Personenschaden, bei denen 11 Personen getötet, 427 schwer und 2 251 leicht verletzt wurden.

Die Zahl der Getöteten ist seit 2014 (16 Personen) bis 2016 (11 Personen) rückläufig.

Die Unfälle im Radverkehr mit Personenschaden sind seit 2014 leicht rückläufig. Diese haben jedoch mit 43 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden einen hohen, wenn auch leicht rückläufigen Anteil (2014 waren es 44,4 Prozent).



### Verkehrliche Trends in Dresden seit 2008: Unfallentwicklung mit Personenschäden sowie Fuß-/Radbeteiligung

Kommunale Statistikstelle der LHD, Stand: 13.11.2017

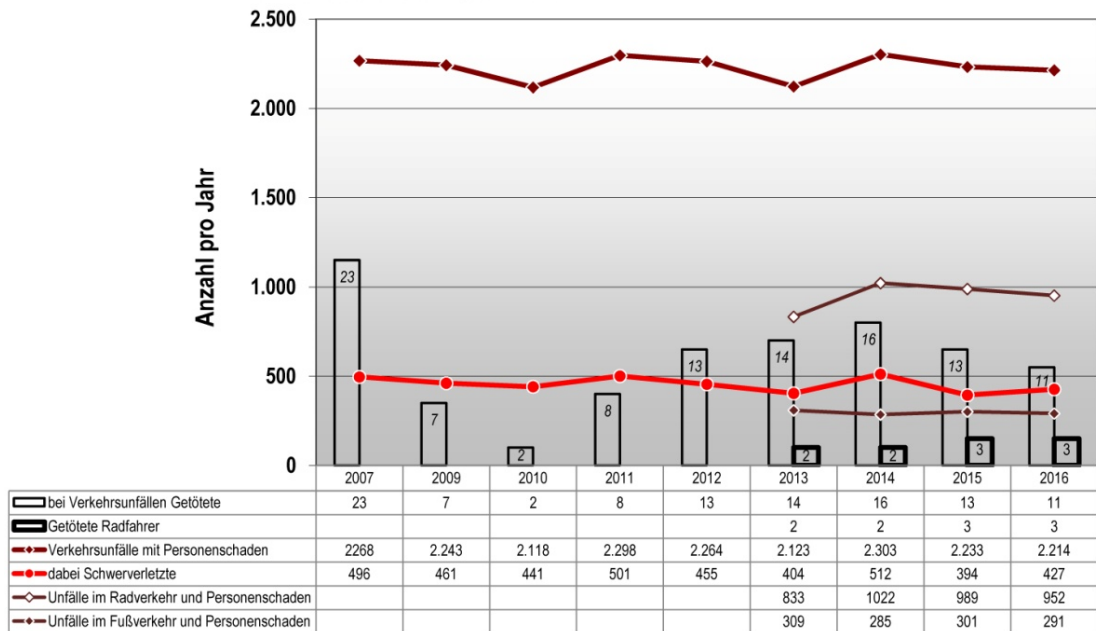


Abbildung 22: Unfallentwicklung mit Personenschäden sowie Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung

Eines der Ziele des Verkehrssicherheitskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden ist, die Zahl der Verkehrstoten von etwa vier je 100 000 Einwohner (Bezugswert 2007) auf zwei je 100 000 Einwohner zu verringern und Unfälle mit Personenschäden zu reduzieren. Das Ziel des VEP, die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen im Vergleich zu 2007 (Verkehrssicherheitskonzept Dresden, 23 Verkehrstote) zu halbieren, ist mit dem Wert von 11 Verkehrstoten erreicht.

Das bundesdeutsche „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ hat das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent zu senken. Dies bedeutet für Dresden, bis 2020 die Zahl der durch Unfälle getöteten Verkehrsteilnehmer weiter zu verringern (entspricht rechnerisch der Zahl 8).

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist nach wie vor auf dem Niveau der 90er- und 2000er-Jahre und konnte nicht verringert werden.

**Das VEP-Ziel wurde bisher bezüglich der Verringerung der getöteten Unfallopfer seit 2007 um 50 Prozent erreicht.**

## CO<sub>2</sub>-Emissionen

Die Zielsetzung für Dresden ist im „Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept Dresden 2030“ gesteckt: den spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß (Masse/Einwohner) alle fünf Jahre (mit Bezug auf 2005) um 10 Prozent zu reduzieren. Diese kommunale Zielstellung ist in EU- und nationale Vorgaben eingebettet.

Bei den Gesamtemissionen im Verkehr sind Segmente enthalten, die kommunal nicht beeinflussbar sind. Dies sind der Luftverkehr und der überörtliche Güterverkehr.

Bisher liegen nur Daten bis 2014 vor. Bis 2014 konnte das gesteckte Ziel, die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf aller fünf Jahre um 10 Prozent zu verringern, nicht erreicht werden. Gegenüber 2005 ist keine Verringerung eingetreten, die CO<sub>2</sub>-Emissionen waren 2014 genauso hoch wie 2005.

Trotz der fehlenden Daten für die letzten Jahre zeigt die Grafik deutlich den immer noch bestehenden dringenden Handlungsbedarf, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

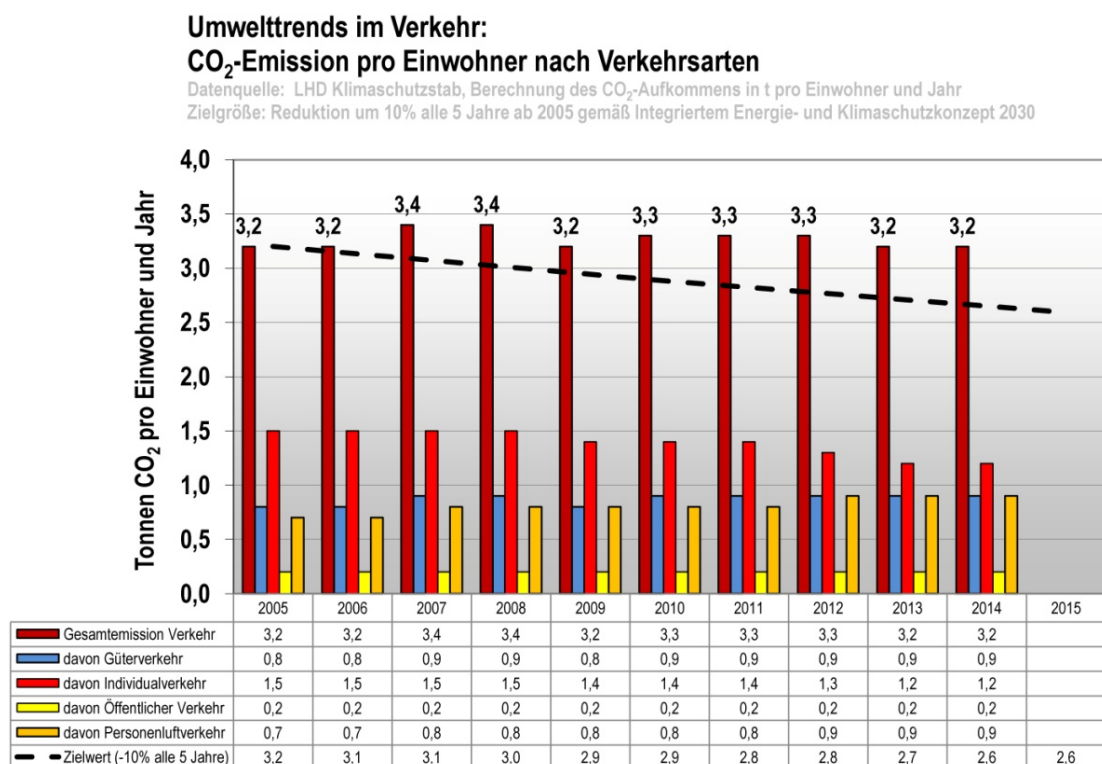


Abbildung 23: CO<sub>2</sub>-Emission pro Einwohner im Verkehr und nach Verkehrsarten

Aufgrund der fehlenden Daten der letzten Jahre wird keine exakte Einschätzung zur Zielerreichung erfolgen. Das VEP-Ziel, die Verringerung der gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf um 10 Prozent alle fünf Jahre (mit Bezug auf 2005), konnte aber zumindest bis 2014 nicht erreicht werden.

## PM<sub>10</sub>-Emissionen

Die Feinstaubbelastungen (Staubimmissionen mit einem Partikeldurchmesser kleiner 10 µm (PM<sub>10</sub>) sind in Dresden rückläufig. Seit 2015 gibt es keine Probleme mit der Einhaltung des Grenzwertes für die Tagesmittelwerte (der Tagesmittelwert von 50 µg/m<sup>3</sup> darf nur 35-mal im Jahr überschritten werden). An allen drei Messstellen ist der Grenzwert nicht überschritten worden.

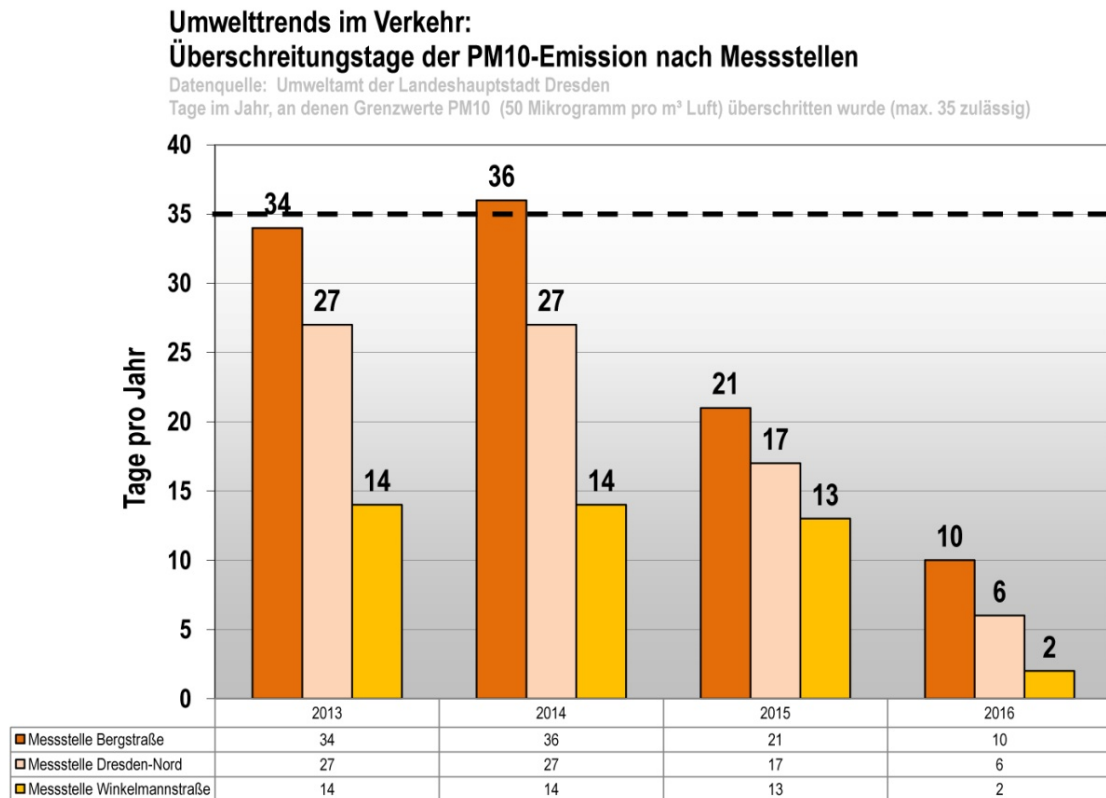


Abbildung 24: PM<sub>10</sub>-Emissionen nach Messstellen

**Die PM<sub>10</sub>-Grenzwerte werden nicht überschritten, somit ist das VEP-Ziel erreicht.**

## NO<sub>2</sub>-Emissionen

Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> ist einer der problematischen Stoffe in der Stadt. Der Grenzwert für das Jahresmittel beträgt 40 µg/m<sup>3</sup>. Er ist seit 2010 verbindlich. Am Bahnhof Neustadt (Messstelle Nord) und an der Winkelmannstraße wird dieser Wert im Betrachtungszeitraum seit 2013 immer unterschritten. An der Messstelle Bergstraße liegen die Immissionen dagegen in jedem Jahr immer noch über diesem Grenzwert.

### Umweltrends im Verkehr:

#### Jahresmittel für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) pro m<sup>3</sup> Luft nach Messstellen

Datenquelle: Datenbank des Freistaats Sachsen (Luftmessnetz), Abfrage: 15.11.2017  
Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> (Grenzwert 40 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> Luft)

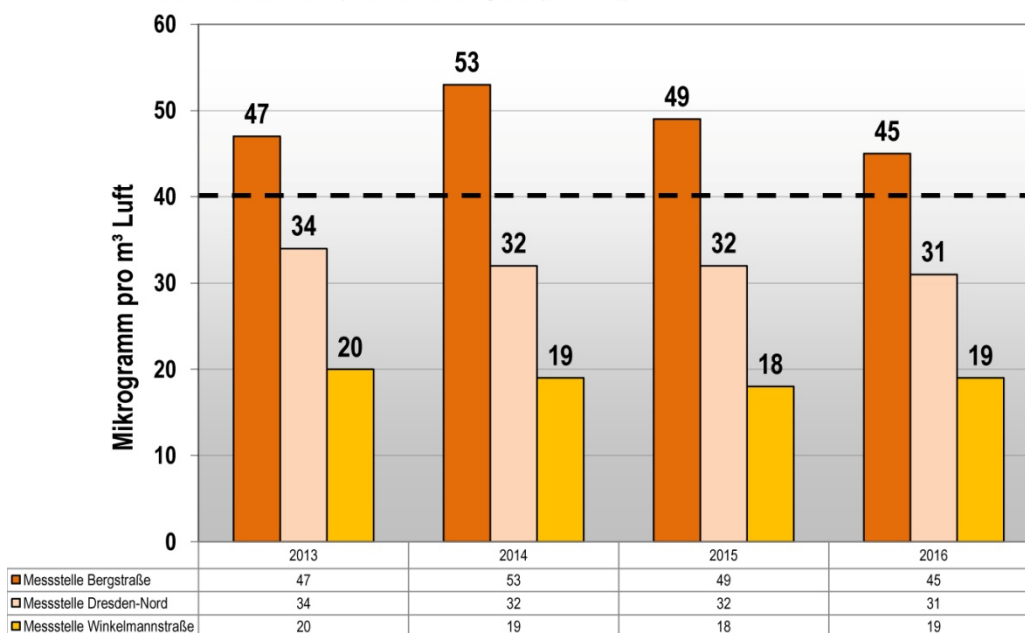


Abbildung 25: NO<sub>2</sub>-Emissionen nach Messstellen

**Der Jahresmittel-Grenzwert für NO<sub>2</sub>-Emissionen ist an der Messstelle Dresden-Bergstraße weiterhin überschritten, somit ist das VEP-Ziel derzeit nicht erreicht.**

## **Lärmbelastung**

Erhöhte Lärmbelastung hat nicht selten gesundheitliche Folgen. Viele Menschen fühlen sich insbesondere in der Wohnumgebung durch Straßenverkehrslärm beeinträchtigt. Eine solche subjektive Einschätzung wird über die Kommunale Bürgerumfrage erfasst. Die Lärmbelastung wird von der Bevölkerung unverändert stark wahrgenommen (Nr. 35). Jedoch ist die Gesamtzahl der durch Straßenverkehrslärm (Kfz) gesundheitsrelevant belasteten Menschen auch bei gestiegener Einwohnerzahl leicht rückläufig.

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

## **Grün in der Stadt**

Der Indikator für Grün in der Stadt wird über die Anzahl der Straßenbäume in Dresden abgebildet. Hierfür gibt es Datengrundlagen aus der Umsetzung des Straßenbaumkonzepts (Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden, Beschlussnummer V0004/09). Damit wird eine langfristige Sicherung und Entwicklung des Straßenbaumbestandes angestrebt. Dieser soll gemäß dem Klimaanpassungsprogramm für die Region Dresden (REGKLAM) erhöht werden. Die Anzahl der Straßenbäume wird im Straßenbaumkataster erfasst. Deren Zahl stieg zwischen 2013 und 2016 um 1 439 Bäume und damit etwa 2,8 Prozent.






**Das VEP-Ziel wurde mit der wachsenden Anzahl von straßenbegleitenden Bäumen bisher erreicht.**

## 2.4. Evaluierung der Zielerreichung

Wie im vorangegangenen Kapitel bereits angerissen, beschäftigt sich die „Evaluierung“ mit der fach- und sachgerechten Bewertung von Prozessen, Projekten sowie insbesondere auch mit der Bewertung des Erreichens von definierten Zielsetzungen, hier den Zielen des VEP 2025plus.

Die „Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“ wurden vom Runden Tisch VEP erarbeitet und vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden modifiziert im Jahre 2011 beschlossen (V0811/10 vom 24.03.2011) (siehe **Anlage 4**).

Werden die Monitoringdaten an diesen Entwicklungszielen gemessen, zeigt sich, ob der Entwicklungstrend im Zielkorridor liegt oder diesen verfehlt. Für die 62 VEP-Indikatoren mit einem Ziel kann für 2017 anhand der zusammengetragenen Daten ein überwiegend positiver Zwischenstand konstatiert werden:

	bei 40 Indikatoren, das sind fast 2/3 aller Indikatoren, wären die VEP-Ziele momentan erreicht,
	bei zwei Indikatoren (3 Prozent) liegt die Entwicklung im Trend, das jeweilige VEP-Ziel ist momentan jedoch noch nicht erreicht,
	bei elf Indikatoren (18 Prozent) verfehlt die Entwicklung der letzten Jahre die VEP-Ziele
 	bei neun Indikatoren gibt es zum Stand Februar 2018 (noch) keine Daten bzw. keine Berechnungsgrundlagen.

### VEP2025plus - Evaluierung 2018: Auswertung der 62 Einzelindikatoren mit Zielen

Stand: n = 62, 12.02.2018

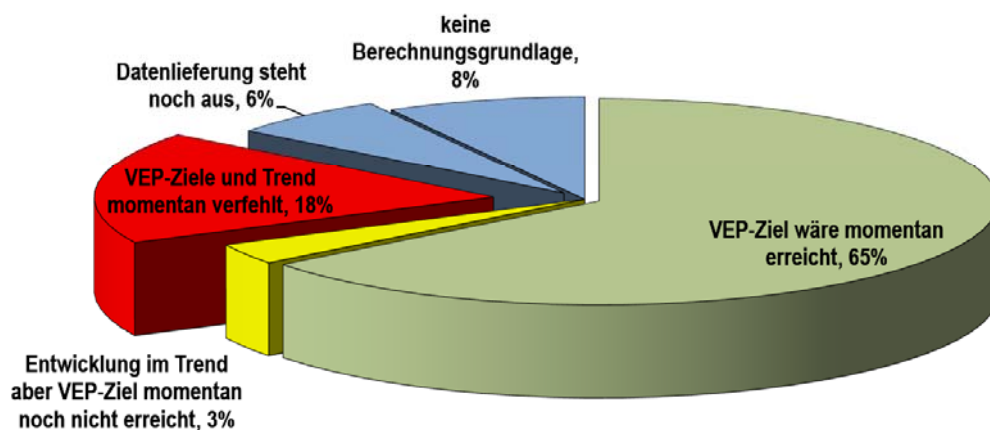


Abbildung 26: Evaluierung der Zielerreichung bis 2017

**Die zwei Indikatoren, bei denen die Entwicklung im Trend liegt, jedoch das jeweilige VEP-Ziel derzeit noch nicht erreicht ist, sind:**

- Pünktlichkeit im ÖPNV (Nr. 21) mit Ziel Erhöhung – die Pünktlichkeit ist gleich gut geblieben (etwa 73 Prozent aller Verbindungen sind pünktlich),
- Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung Fußgänger und Personenschaden (Nr. 44.6) mit Ziel Verringerung – ist mit leichten Schwankungen nur geringfügig rückläufig.

**Die nach derzeitigem Stand (noch) verfehlten VEP-Ziele betreffen folgende elf Indikatoren:**

- Verkehrsbelastung im 26er-Ring im Kfz-Verkehr (Nr. 19), Ziel: Verringerung um 5 Prozent,
- Gesamtverkehrsleistung der Dresdner per Fahrrad (Nr. 23.2), Ziel: Erhöhung für Rad, aber nicht auf Kosten von ÖV und Fußverkehr,
- Jahresfahrleistung der Haushalts-Pkw (Nr. 30), Ziel: Verringerung,
- NO<sub>2</sub>-Grenzwert Messstelle Bergstraße (Nr. 32.4), Ziel: Einhaltung EU-Grenzwert,
- Einschätzung der Lärmbelastung durch Einwohner (Nr. 35), Ziel: Verringerung,
- Streckenlänge Radverkehrsanlagen, gemischte Geh-/Radwege, Gehweg Rad frei (Nr. 42.2), Ziel: Verringerung,
- Straßenverkehrsunfälle gesamt (Nr. 44.1), Ziel: Verringerung,
- Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (Nr. 44.2), Ziel: Verringerung,
- Straßenverkehrsunfälle, Zahl der Schwerverletzten (Nr. 44.4), Ziel: Verringerung,
- Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung Radverkehr und Personenschaden (Nr. 44.5), Ziel: Verringerung,
- Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot Parken (46.4), Ziel: Erhöhung.

Die gesamte Indikatorentabelle mit Daten ist als **Anlage 3** beigelegt.

Die Wirkung ausgewählter Einzelmaßnahmen soll ebenfalls evaluiert werden (Indikator Nr. 48). Hierzu sind teils aufwendige Datenerhebungen vor Umsetzung der jeweiligen Maßnahme und nach ihrer Inbetriebnahme erforderlich. Dabei sind verkehrliche, wirtschaftliche, umweltseitige und städtebauliche Kriterien abzubilden. Bisher war dies aufgrund der langen Zeiträume noch nicht möglich, wird aber für ausgewählte Maßnahmen (z. B. Augustusbrücke und Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße) weiterverfolgt.

**Aus methodischer Sicht kann im Nachgang der Bewertung festgestellt werden, dass**

- die Zielstellungen häufig nur sehr schwer zu messen sind, da kaum quantitative Ziele formuliert sind und
- bei der späteren Evaluierung/Fortschreibung der Leitziele weitere quantifizierbare Elemente eingebracht werden sollten.

## 2.5. Stand zum verkehrlichen Untersuchungsbedarf

Die Landeshauptstadt Dresden verfügt seit 1999 über ein integriertes Verkehrsmodell in seiner mittlerweile 5. Fortschreibung (Prognosehorizont 2030). Die dort für die Prognose angesetzten Maßnahmen entsprechenden den bis 2030 theoretisch umsetzbaren Maßnahmen des VEP 2025plus. Als Verhaltensszenario wurde das Vorzugsszenario B entsprechend Beschluss V1630/12 vom 12.09.2012 des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bau zugrunde gelegt. Damit ist erstmals ein integrierter Verkehrsentwicklungsplan und ein definiertes Verhaltensszenario Grundlage für die kommunale Verkehrsprognose.

Für verschiedene Netzelemente wurde im VEP 2025plus ein fachlicher Vertiefungsbedarf unter Nutzung des Verkehrsmodells definiert, insbesondere für Ansätze, die aufgrund unklarer Linienführungen oder Verknüpfungen nicht in die Maßnahmenliste in Anlage 6.2 und auch nicht in der Flächenvorhaltung aufgenommen werden konnten.

### **Durchbindung Fröbelstraße und Durchführung bis Bayrische Straße**

Es wurde eine verkehrsplanerische Untersuchung (VPU) im Prognosehorizont 2030 für eine Durchbindung der Fröbelstraße zwischen Löbtauer Straße und Rosenstraße erarbeitet. Sie ist Grundlage für die Diskussionen zur Dimensionierung der neuen Straßenverbindung und ihrer Knotenpunkte (Maßnahme 130). Da die Gebietsentwicklung entlang der Freiburger Straße sehr positiv ist, ist diese Straßenverbindung auch zur Qualifizierung der Anbindung an das Straßen- und Wegenetz erforderlich.

Für eine Durchbindung bis zur Bayrischen Straße liegen erste Abschätzungen auf Grundlage des Verkehrsmodells vor, die noch weiterer Vertiefungen bedürfen. Dabei zeigt sich, dass Verbesserungen für die Anbindung von Gewerbestandorten und auch eine verkehrliche Wirksamkeit erreichbar sind, die auch zu Entlastungen auf der Könneritzstraße führen. Die Durchbindung bis zur Bayrischen Straße sollte deshalb als Maßnahme bzw. Flächenfreihaltung für eine Fortschreibung des VEP 2025plus gelten. Ein verkehrlicher Zusammenhang mit der 3. Marienbrücke besteht hinsichtlich der Wirksamkeit allerdings nicht.

### **Anbindung Kraftwerk Mitte als Veranstaltungsort und Standort der Kreativwirtschaft**

Seit der Eröffnung des Kraftwerks Mitte mit seinen Theaterspielstätten sind eine Vielzahl von Diskussionen für Verbesserungen in der Erreichbarkeit erfolgt. Dieser Prozess wird kontinuierlich fortgesetzt. Erfolge sind die Lichtsignalanlage zwischen Kraftwerk und Parkplatz im Gleisdreieck, die Einrichtung einer Carsharingstation, die große Zahl Radabstellanlagen, Abfahrtsmonitore in den Spielstätten und die ergänzende Benennung der Haltestelle Schweriner Straße. Offene Fragen sind noch die attraktivere Gehwegführung, die Beschilderung, die Erreichbarkeit der Taxisstandorte sowie erforderliche Querungshilfen.



### **Anbindung Wissenschaftsstandort Dresden-Ost und Durchbindung von Liebstädter Straße und Tiergartenstraße**

Für diese Maßnahmen liegt mit der verkehrsplanerischen Untersuchung 2030-35 (Prognose 2030) eine Untersuchung vor, die folgende Maßnahmen berücksichtigt:

- Durchbindung der Liebstädter Straße von der Winterbergstraße bis zur Reicker Straße,
- Verlängerung der Tiergartenstraße bis zur Liebstädter Straße (nicht bis zur Gasanstaltstraße!) als Maßnahme,
- Durchbindung des Otto-Dix-Ringes von der Reicker Straße bis zur Dohnaer Straße,
- Realisierung einer neuen, parallel zur Reicker Straße verlaufenden Planstraße vom Knotenpunkt Liebstädter Straße (Kreisverkehr) über Knotenpunkt Hans-Jüchser-Straße bis zur Lohrmannstraße.

Zudem wurde in der Untersuchung für die Oskarstraße, die mit der Brückenverbindung in Wechselwirkung steht, eine Prognose 2030 erstellt (VPU 2030-75).

### **Verkehrliche Wirkung Masterplan „Leipziger Vorstadt – Neustädter Hafen“**

Aufgrund der aktuell noch ausstehenden Entscheidung zur Gebietsentwicklung liegen auch noch keine gesicherten verkehrsplanerischen Grundlagendaten zu Nutzungen und Anbindungen vor. Deshalb konnte die bestehende Prognose 2025 nicht fortgeschrieben werden. Ein vorliegendes Gutachten für den Gesamtverkehr wird auf dieser Grundlage zu Dimensionierungsberechnungen genutzt.

### **Umgestaltung der Großen Meißner Straße – Köpckestraße am Neustädter Markt**

Hier besteht nach wie vor seitens des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden das Ziel, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und durch Anpassungen die Seitenräume zu vergrößern. Dies wird aktuell durch einen städtebaulichen Wettbewerb zum Königsufer begleitet. Als Maßnahmen sind hier eine kompaktere Gestaltung der Haltestelle Neustädter Markt sowie der Verzicht auf Abbiegespuren (insbesondere zur Augustusbrücke) zum Flächengewinn denkbar.

Mit der Untersuchung VPU 2030-78 wurden für den Bereich des Neustädter Markts die verkehrlichen Effekte von Kfz-Spuren bewertet. Die Ergebnisse wurden im Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften am 19. Juli 2017 vorgestellt. Die Reduktion auf überbreite Fahrspuren würde hier zur Verlagerung von 10 Prozent des Verkehrs führen. Eine Reduktion auf nur noch eine Fahrspur eine Reduktion um 29 Prozent. Entsprechende Mehrbelastungen sind dann auf der Antonstraße und am Albertplatz zu verzeichnen. Tunnelvarianten waren hierbei keine Option. Die Untersuchungen sind nun Grundlage für die Ausarbeitung weiterer Planungsvarianten.

Die Verkehrsführung in Varianten am Schlesischen Platz hätte zusätzliche Auswirkungen auf die Verkehrsmengen am Neustädter Markt. Dies wurde in der VPU 2030-49 aufgezeigt.

### **Prüfung potenzieller westlicher Elbbrückenstandorte**

In diesem Bereich wurde bisher noch keine konzertierte Untersuchung vorgenommen. Im Zuge der Untersuchungen zur Fröbelstraße wurde aber festgestellt, dass eine 3. Marienbrücke verkehrlich kaum Zusammenhänge mit einem denkbaren „Außenring“ mit Fröbelstraße – Bayrischer Straße – Strehleener Straße aufweist.

Zur Umweltbrücke Ostragehege sowie zur Brücke Erfurter Straße wurden bisher keine dezidierten Untersuchungen erarbeitet. Beim Brückenstandort Erfurter Straße haben aber erste Rechnungen gezeigt, dass die Brückenköpfe insbesondere auf der Altstädter Seite weiteren Verkehr anziehen, was hinsichtlich der schon heute bestehenden hohen Belastungen kritisch ist.

Seitens des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden wurde zudem eine Untersuchung des Fährstandortes Altpieschen beschlossen. Obwohl verkehrlich sinnvoll sind hier insbesondere umweltrechtliche Belange noch ungelöst.

### **Prüfung von Verkehrsführungen im Bereich Stübelallee/Karcherallee/Zwinglistraße**

Dazu liegt eine Prognose für das Jahr 2025 (VPU 2015-10) vor. Diese untersucht verschiedene Abbiegervarianten als verkehrsplanerische Grundlage. Ergebnisse der Anlagenplanungen liegen noch nicht vor.

Zudem laufen aktuell Korridoruntersuchungen zur Straßenbahnverbindung Gruna – Blasewitz, die ebenfalls Einfluss auf die Verkehrsführungen haben könnten.

### **Verkehrswirkung Staatsstraße S 177 im Süden des Dresdner Hochlands**

Die Verkehrswirkung der S 177 wird in alle Untersuchungen aktuell einbezogen. Insbesondere betrifft das den Ullersdorfer Platz (VPU 2030-21) sowie alle Planungen entlang der Bautzner Straße/Bautzner Landstraße, aber auch die Untersuchungen im Bereich Schillerplatz und Blaues Wunder.

Das Integrierte Verkehrsmodell wird voraussichtlich ab 2020 weiter fortgeschrieben und dabei auf den Prognosehorizont 2035 erweitert. Auf Basis der Prognose 2030 wurden bisher durch die Verwaltung seit 2015 über 120 Untersuchungen für Einzelprojekte in Szenarien und Netzfällen berechnet.

### 3. Wirksamkeit des VEP als Planwerk

#### 3.1. Umsetzung in der Verwaltung

Eine verwaltungsinterne Gruppe unter der Leitung des Beigeordneten für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften und den hauptsächlich für die Umsetzung zuständigen Ämtern Stadtplanungsamt und Straßen- und Tiefbauamt steuert die Umsetzung des VEP 2025plus. Die Steuergruppe arbeitet ämterübergreifend und themenbezogen, je nach Bedarf können in der weiteren Umsetzung weitere Ämter sowie auch externe Partner beteiligt werden.

Die VEP-Umsetzungs- und Evaluierungsphase erfolgt mit nachstehender Organisationsstruktur:

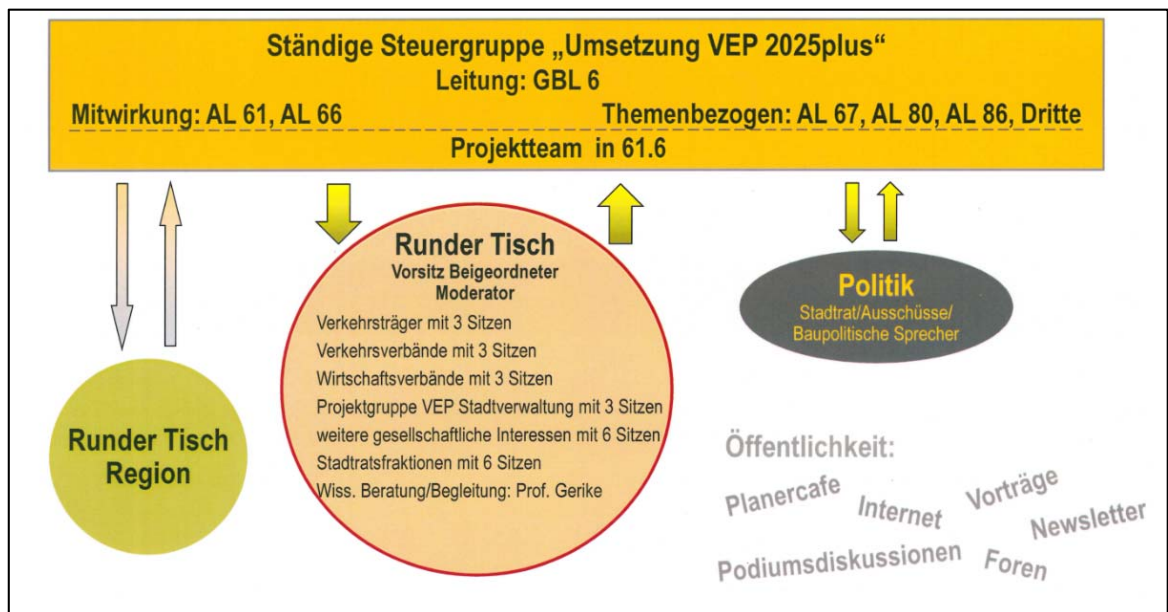


Abbildung 27: Beteiligungsstruktur in VEP-Evaluierungsphase

#### 3.2. Wirksamkeit und Nutzen in Beteiligungsgremien

##### 3.2.1. Runder Tisch VEP

Der Runde Tisch VEP hat sich zur Erarbeitung des Planwerkes gebildet. Nach Beschlussfassung des VEP 2025plus hat sich der Runde Tisch einstimmig dafür ausgesprochen, die Umsetzung des Planwerkes weiter zu begleiten. Diese Beteiligung über die Erarbeitungsphase hinaus ist bisher aus keiner anderen deutschen Stadt bekannt. Durch regelmäßige Treffen in der Umsetzungs- und Evaluierungsphase erhält der VEP 2025plus eine hohe Relevanz bei den Mitgliedern des Runden Tisches, die weiterhin einbezogen bleiben und dies auch wollen. Kein einziges institutionelles Mitglied hat den Runden Tisch VEP verlassen.

Die Aktivitäten der einzelnen Mitglieder sind unterschiedlich stark ausgeprägt, es gibt aktive und passive Beteiligungen.

Der Runde Tisch hat sich neu ausgerichtet, mit Fokus auf die Begleitung des Evaluierungs- und Umsetzungsprozesses sowie auf das Vorausdenken, Einbringen und die Diskussion innovativer, für die Verkehrsentwicklung relevanter Themen. Zusätzlich möchten die Mitglieder Impulse zur Öffentlichkeitsarbeit geben für einen qualitätsvollen Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern. Die Arbeitsvereinbarung des Runden Tisches bleibt unverändert bestehen.

Als zusätzliche Mitglieder sind der FUSS e. V. und der Studentenrat seit Oktober 2016 am Runden Tisch VEP vertreten. Wissenschaftliche Erkenntnisse bringt die Leiterin der Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik der TU Dresden, Fakultät für Verkehrswissenschaften ein.

Herr Pfotenhauer hat als Moderator des Runden Tisches eine herausragende Arbeit geleistet und übernimmt diese Aufgabe auch in der Evaluierungs- und Umsetzungsphase.

Nach dem Beschluss zum VEP (November 2014) hat sich der Runde Tisch siebenmal getroffen (2. Februar und 27. April 2015, 4. April und 17. Oktober 2016, 30. März und 30. November 2017, 28. Mai 2018). Über einen passwortgeschützten Internetbereich erfolgt die Übermittlung von Materialien an die Mitglieder.

Die Arbeit des Runden Tisches ist geprägt durch Informationsaustausch und Partizipation über die projektbezogenen Arbeitsgruppen zur Umsetzung einzelner VEP-Maßnahmen hinaus. Das Interesse und die Bereitschaft, die Implementationsphase zu begleiten, zeigt einerseits eine hohe Identifikation mit dem VEP 2025plus als gemeinsame Arbeitsgrundlage auf, andererseits zeigt dies auch eine hohe Wirksamkeit des Planwerkes nicht nur bei den unmittelbar über Projektarbeit zu einzelnen Maßnahmen involvierten Fachpartnern.

An dieser Stelle sei die **Einschätzung des Moderators des Runden Tisches** eingefügt:

*„In den vergangenen Jahren sind in vielen deutschen und europäischen Städten Verkehrsentwicklungspläne erarbeitet worden. Bei einer nur geringen Zahl hat man jedoch bisher deren Umsetzung mit einem kontinuierlichen Monitoring und einer Evaluierung verknüpft und dabei lokale Expertengremien ähnlich dem Runden Tisch mit einbezogen. Insofern stellt diese Vorgehensweise nicht nur für die Landeshauptstadt Dresden ein Novum dar. Getragen wird das Vorhaben von der für dessen Bearbeitung verantwortlichen Fachverwaltung, aber auch durch das Engagement der Mitglieder des Runden Tisches. Diese hatten sich bereits vor dem Stadtratsbeschluss des VEP 2025plus mehrheitlich dafür ausgesprochen, auch dessen Umsetzungsphase zu begleiten.*

*Zwar übernehmen die Beteiligten unterschiedliche Rollen. Zugleich besteht seit Beginn der Umsetzungsphase Anfang 2015 bis heute übereinstimmendes Interesse an der Sache. Bemerkenswert ist dies schon deshalb, weil das Engagement der Mitglieder des Runden Tisches auf ehrenamtlicher Arbeit beruht, die sich im Lauf der Jahre zu einer beträchtlichen Stundenzahl summiert hat.*

*Inhaltliche Basis der Umsetzungsphase ist das Handlungs- und das Monitoringkonzept des VEP. Ungeachtet dieser Vorgabe gilt es, Neuland zu betreten. Alle Mitwirkenden sind dabei motiviert, die Übertragung des Planwerks in die Realität als "Work in Progress" zu begleiten, die Wirksamkeit und Zielgenauigkeit des VEP zu überprüfen und ggf. die Notwendigkeit möglicher Kurskorrekturen zu hinterfragen.*

*Die Aufgaben sind dabei von Anfang an klar geteilt: Das Bearbeitungsteam ist als Taktgeber verantwortlich für die Evaluierung, das Prozess- und Maßnahmen-Monitoring, die Fortentwicklung der Arbeitsmethodik und die Dokumentation. Der Runde Tisch fungiert demgegenüber vor allem als Informationsforum. Seine Sitzungen unter Leitung eines unabhängigen Moderators dienen insbesondere dazu, Arbeitsmethoden, -instrumente und -ergebnisse ebenso wie Rückfragen, Anregungen und Kritik zu erörtern. In dem Gremium sind wichtige Stakeholder, u. a. die Dresdner Verkehrsbetriebe und maßgebliche Verkehrsverbände vertreten. Sie sind – in jeweils unterschiedlicher Funktion – in ihren jeweiligen Tätigkeitsfeldern als erfahrene Kooperanten bei der Umsetzung einzelner Maßnahmen des VEP involviert. Insofern wirkt der Runde Tisch nicht nur bei der Gewichtung von Indikatoren und Leitzielen im Rahmen der Evaluierung als Kontrollinstanz, sondern vor allem als Sensor, als Korrektiv, aber auch als Impulsgeber.“*

*Für die Mitwirkung des Runden Tisches in dem zurückliegenden dreijährigen Arbeitsprozess ergibt sich folgende Zwischenbilanz:*

- *Ungeachtet begrenzter zeitlicher Ressourcen besteht bei den meisten Mitgliedern des Gremiums eine bis heute unvermindert hohe Motivation zur Zusammenarbeit.*
- *Dies gilt nur unter Vorbehalt – und vermutlich bedingt durch die Vielzahl sonstiger Verpflichtungen – für die Vertreter einiger Stadtratsfraktionen. Ihre Mitwirkung wäre jedoch im Interesse einer frühzeitigen Abwägung der Vorgehensweise und der Ergebnisse von größter Bedeutung.*
- *Mobilitätsentwicklung ist – in Erweiterung des herkömmlichen Planungsverständnisses – ein kooperativer und lernender Prozess, in den außer der Landeshauptstadt Dresden ein breites Spektrum zahlreicher Beteiligter einzubeziehen ist. Hier und bei der Konkretisierung unterschiedlicher denkbarer Optionen zur Beteiligung einer breiteren Öffentlichkeit kam und kommt den Mitgliedern des Runden Tisches große Bedeutung als Katalysatoren zu. Ein hervorragendes Beispiel aus jüngster Zeit ist hier der "ADAC-Monitor" vom November 2017, der unter maßgeblicher Mitwirkung eines der Mitglieder des Runden Tisches erarbeitet wurde.*
- *Zugleich gilt es jedoch, die "Latte" der Erwartungen nicht zu hoch zu hängen. Der Runde Tisch ist nicht Treiber, sondern kritisch-konstruktive Beobachtungsinstanz. In dieser Funktion wird seine Bedeutung auch im weiteren Projektfortgang von größtem Wert für die erfolgreiche Umsetzung des VEP sein.*

*E. Pfotenhauer | planungsgruppe epUrban  
Moderator des Runden Tisches“*

### **3.2.2. Runder Tisch VEP Nachbarn/Region**

Der Runde Tisch Nachbarn/Region wird ebenfalls weitergeführt. In ihm sind u. a. die umliegenden Gebietskörperschaften bzw. Gemeinden, das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, benachbarte Verkehrsverbünde sowie sachsenweit wirkende Planungseinrichtungen (z. B. Regionaler Planungsverband) integriert.

Er dient der Information und dem Austausch zwischen der Landeshauptstadt Dresden und den Umlandgemeinden, Landkreisen, dem Freistaat Sachsen, regionalen Planungsverbänden und regionalen Verkehrsdienstleistern zu verkehrlichen Planungen. Dieses Gremium hat sich seit der VEP-Beschlussfassung dreimal getroffen (23. Februar 2015, 9. Juni 2017 und 28. Juni 2018).

Der Dresdner VEP 2025plus spielt für die umliegenden Gebietskörperschaften eine wichtige Rolle, abhängig davon welche Belange der Gemeinden bzw. Gebietskörperschaften in unterschiedlichen Bereichen berührt sind. Der VEP 2025plus ist insbesondere bezüglich der Anbindungen und Schnittstellen für die Umlandgemeinden von Belang. Zu einzelnen Maßnahmen erfolgen strategische Abstimmungen zwischen der Landeshauptstadt Dresden und den Umlandgemeinden, insbesondere zum Radverkehr und ÖPNV.

### 3.3. Öffentlichkeitsarbeit

#### 3.3.1. Nationale Öffentlichkeitsarbeit:

Neben der Beteiligung der Fachöffentlichkeit in den VEP-Gremien Runder Tisch und Runder Tisch Nachbarn/Region erfolgten und erfolgen Informationen zum VEP 2025plus und seiner Umsetzung über verschiedene Medien.

##### Internetseite

Unter [www.dresden.de/vep](http://www.dresden.de/vep) sind umfangreiche Informationen zum Planwerk VEP 2025plus abrufbar.

##### Video-Dokumentation

Eine Dokumentation des Planungsprozesses und der Bürgerbeteiligung in der Dresdner Debatte zeigt ein 25-minütiges Video, welches auf [www.dresden.de/vep](http://www.dresden.de/vep) abrufbar ist. Dieses deutschsprachige Video gibt es zudem mit englischen, tschechischen und russischen Untertiteln.



Abbildung 28: Video-Dokumentation zum VEP (2014)

##### VEP-Broschüre in Deutsch und Englisch

Zur Information der Öffentlichkeit wurde eine 34-seitige Informationsbroschüre veröffentlicht. Die Broschüre gibt es auch in englischer Fassung. Beide Broschüren sind gedruckt und zum Herunterladen unter [www.dresden.de/vep](http://www.dresden.de/vep) verfügbar.

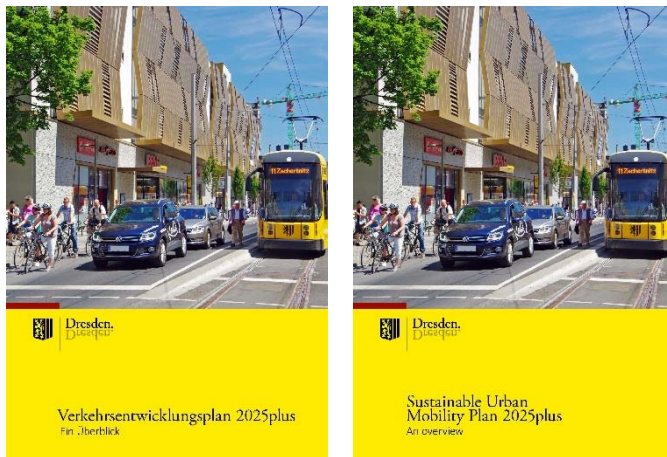


Abbildung 29: Titelseiten der VEP-Broschüren (deutsche und englische Fassung)

### Newsletter VEP

Der während des VEP-Erarbeitungsprozesses regelmäßig versandte VEP-Newsletter wird weitergeführt und zwei- bis dreimal jährlich an die Mitglieder der Runden Tische versandt sowie auf der Internetseite [www.dresden.de/vdp](http://www.dresden.de/vdp) eingestellt.

### Publikationen in der DVWG-Fachzeitschrift „Internationales Verkehrswesen“

Unter dem Titel „Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt Dresden“ veröffentlichten der Projektleiter und der Moderator des Runden Tisches VEP einen Fachartikel über die Erfahrungen zum Bearbeitungsprozess und zur Gremienarbeit bei der Entstehung des VEP 2025plus. Der Fachartikel ist erschienen im „Internationalen Verkehrswesen, Heft 4/2014“.

### Deutscher Städtetag, Fachkommission Verkehrsplanung

Als Mitglied des Deutschen Städtetages ist die Landeshauptstadt Dresden auch in der Fachkommission Verkehrsplanung aktiv engagiert. In diesem Gremium wurde und wird in Abständen über den Planungsprozess zum VEP 2025plus berichtet und Arbeitsweisen und -methoden mit denen anderer Städte verglichen. Gegenseitiges Partizipieren ist dabei selbstverständlich.

### Weitere Öffentlichkeitsarbeit in Forschung und Lehre

Großes Interesse am Entstehungsprozess sowie an den Inhalten des VEP 2025plus der Landeshauptstadt Dresden zeigen auch bundes- und landesweit agierende Forschungsgesellschaften, Institutionen und Vereine. Mehrfach wurde der VEP 2025plus in seinen Prozessphasen und Inhalten u. a. bei der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft e. V. (DVWG), der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) oder dem Verein der Straßenbau- und Verkehrsingenieure im Freistaat Sachsen e. V. (VSVI) präsentiert. Die Technische Universität Dresden bietet ihren Studenten an der Fakultät für Verkehrswissenschaften alljährlich die Möglichkeit an, von Vertretern der Landeshauptstadt Dresden über die Entstehungsgeschichte, Methodik und Ergebnisse des VEP 2025plus im Rahmen einer spezifischen Vorlesung praxisorientiert informiert zu werden.



### „Multimobil. Für Dich. Für Dresden.“

In Umsetzung des VEP wurde 2017 eine umfangreiche kooperative Kampagne zu multimodalem Mobilitätsverhalten gestartet. Diese deutschlandweit erstmalige Mobilitätskampagne einer Kommune und privater Dienstleister zur Förderung aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes (zu Fuß, Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel, Carsharing und Bikesharing) lief aktiv von Juni bis September 2017 mit einem vielseitigen Medienmix.

Mit dieser Kampagne zum Mobilitätsverhalten wird über die vielfältigen Fortbewegungsmöglichkeiten und -angebote in Dresden ohne eigenes Auto informiert. Es wird angeregt, das eigene Verkehrsverhalten zu reflektieren und zur Veränderung durch weniger Autonutzung im Dresdner Stadtverkehr zu motivieren, u. a. auch um drohende Fahrverbote zu vermeiden. Mit den beiden Ansätzen „Reflektion und Information“ zu multimobilem Lebensstil wird im „Dreiklang“ aus Verkehr, Gesundheit und Umweltschutz für die Ziele des VEP geworben.



Alle Informationen zu „Multimobil“ sind unter [www.dresden.de/multimobil](http://www.dresden.de/multimobil) zu finden. Die Kampagne wurde seit 2017 im In- und Ausland bei Konferenzen als gelungenes Beispiel vorgestellt und adaptiert.

### 3.3.2. Internationale Öffentlichkeitsarbeit:

#### Europäisches Mobilitätsnetzwerk Polis

Der VEP-Erarbeitungsprozess begann zeitgleich mit der Übernahme der Polis-Präsidentschaft durch die Landeshauptstadt Dresden. Seitdem steht der Dresdner VEP 2025plus auch im Fokus internationaler Aufmerksamkeit als ein zeitgemäßer SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan bzw. nachhaltiger Stadtmobilitätsplan). Mit zwei Präsentationen zum Dresdner VEP 2025plus auf den jährlichen Polis-Konferenzen 2014 in Madrid und 2017 in Brüssel wurde über die VEP-Bürgerbeteiligung und über die Kampagne „Multimobil. Für Dich. Für Dresden.“ mit positiver Resonanz auf europäischer Ebene informiert.



## EU-Projekt CH4ALLENGE und zwei Europäische SUMP-Konferenzen

Die Landeshauptstadt Dresden beteiligte sich am Europäischen Förderprojekt zu SUMP's CH4ALLENGE. Projektlaufzeit war von 2013 bis 2016. Der Schwerpunkt der Dresdner Projektarbeit lag auf Monitoring und Evaluierung. Die vielfältigen Dresdner Erfahrungen bei der VEP-Erarbeitung waren von großem Interesse für europäische Städte, die eigene SUMP's erarbeiten.



Mit dem „Urban Mobility Package“ der Europäischen Kommission werden Anforderungen an SUMP's aufgezeigt und jährlich SUMP-Konferenzen veranstaltet. Dresden wurde zur 1. Europäischen SUMP-Konferenz 2014 in Gdansk eingeladen, um die lokalen Erfahrungen im VEP-Planungsprozess in die europäische Diskussion einzuspeisen. Auf der 3. Europäischen SUMP-Konferenz (2016 in Bremen) war Dresden erneut eingeladen, über den Dresdner VEP 2025plus, insbesondere die Bürgerbeteiligung in der Dresdner Debatte zu berichten.

## Europäische Auszeichnung für Dresdner VEP

Die Landeshauptstadt Dresden wurde 2015 für ihre strategische Verkehrsentwicklungsplanung mit einer nachdrücklichen Anerkennung der EU-Kommission für Verkehr ausgezeichnet. Der Dresdner VEP 2025plus entspricht den europäischen Anforderungen an einen zeitgemäßen nachhaltigen Stadtmobilitätsplan. An dem jährlich stattfindenden Wettbewerb beteiligten sich 2014 17 Städte aus zehn Ländern. Von den drei zur Preisverleihung nominierten Städten erhielten Dresden und Gent (Belgien) den 2. Rang, der SUMP-Award ging an Bremen.



## Internationales Interesse und Fachaustausch

Die Bekanntheit des Dresdner VEP 2025plus auf europäischer Ebene erregte vielfältiges Interesse am Fachaustausch. Zahlreiche Workshops und Planertreffen fanden seit 2015 statt, so z. B. mit Prag, Brno und Decin/Tschechische Republik, Polotsk/Weißrussland, Olbia/Italien, Cardiff/Großbritannien, Bangkok/Thailand, Universität Chiba/Japan und im Rahmen des International Transport Forum ITF in Leipzig.

### 3.4. Fazit zur Wirksamkeit des Planwerks

Insgesamt hat sich der VEP 2025plus als Standard-Planwerk für verkehrskonzeptionelle Fragestellungen etabliert. Nicht unbeachtet darf dabei jedoch bleiben, dass es sich beim VEP 2025plus um ein flexibles, dynamisches Konstrukt handelt (und auch handeln muss), das mit den sich rasch wandelnden Entwicklungen im Bereich Mobilität zielorientiert schritthalten und mit den vielseitigen nationalen, europäischen oder globalen Trends sowie den Einflüssen externer Akteure umgehen muss. Die Evaluierung soll dazu genutzt werden, aufzuzeigen, in welcher Richtung verstärktes Engagement eingesetzt werden muss, um die im VEP 2025plus definierten, anspruchsvollen Ziele umfassender als bisher zu erreichen.

Sowohl der Planungsprozess als auch der Umsetzungsstand des Planwerks VEP 2025plus werden von den Mitgliedern in den Beteiligungsgremien als gut eingeschätzt. Monitoring und Evaluierung werden positiv bewertet und entsprechen den Erwartungen der VEP-Partner.

Die Ergebnisse einer Prozessevaluierung zur VEP-Planungsphase sind als Informationsvorlage „Einschätzungen zum Planungsprozess VEP 2025plus“ dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau und Verkehr im Januar 2016 ausgereicht worden und im Ratsinformationssystem<sup>2</sup> veröffentlicht.

Die Einschätzungen der VEP-Beteiligten und die weiterhin bestehenden Kooperationen zeigen eine hohe Wirksamkeit des Planwerkes auf. Der VEP 2025plus ist bekannt und praktikabel und als gemeinsame Arbeitsgrundlage etabliert. Der VEP 2025plus bietet als abgestimmte Zukunftsstrategie im Bereich Mobilität eine verlässliche Handlungsgrundlage und ist wichtige Basis für andere Planwerke (z. B. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)).

Das Planwerk hat durch die breite Beteiligung in der Erarbeitungsphase (Runder Tisch, Dresdner Debatte, Runder Tisch Nachbarn/Region, Wissenschaftlicher Beirat) eine Legitimation erreicht, die es in dieser Ausprägung so vorher nicht gegeben hat.

---

<sup>2</sup> siehe folgender Link: [http://ratsinfo.dresden.de/to0040.php?\\_\\_ksinr=5506&toselect=75010](http://ratsinfo.dresden.de/to0040.php?__ksinr=5506&toselect=75010)

## 4. Fortschreibungsansatz

### 4.1. Strukturierung des Ansatzes

Der Fortschreibungsansatz geht davon aus, dass Fortschreibungserfordernisse und -bedarfe in starker Anlehnung an die Gliederung des VEP 2025plus geknüpft werden müssen, um die Vergleichbarkeit zum Planwerk „VEP 2025plus“ zu wahren und gleichermaßen deutlich zu machen, dass es sich bei dieser Aufgabe eben nicht um einen grundlegend neuen „VEP“ handelt, sondern um den Aufbau bzw. die Modifizierung des vorhandenen Planwerkes in Abhängigkeit neuer Rahmenbedingungen und Entwicklungen.

Bei der vorgesehenen Fortschreibung wird es darum gehen müssen, zunächst die Rahmenbedingungen zu überprüfen, unter denen sich der neue Planungshorizont 2035 bewegen wird. Daran sollte sich dann sowohl die Überprüfung, Erneuerung oder Änderung der Leitziele sowie deren Unterziele, als auch Überprüfung und ggf. Neubildung der Szenarien für den Planungshorizont 2035 anschließen. Nächste Fortschreibungsebene sind darauf aufbauend die Handlungskonzepte und Maßnahmen und schließlich wird es auch darum gehen müssen, die Formen der Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsstrukturen zu überprüfen.

Themen, die sich nach vorliegendem Kenntnisstand in eine weitere Zukunft als mit dem angegebenen Fortschreibungshorizont abbildbar bewegen werden, sollten in einem Abschnitt „Zukunftsthemen“ ihre Berücksichtigung finden.

Es wird im Zusammenhang mit dem Beginn der Fortschreibung ebenfalls zu klären sein, ob diese Aufgabe an ein externes Planerbüro (empfohlen) ausgereicht wird oder ob die Fortschreibung mit eigenen Mitteln und Kapazitäten erfolgen soll.

### 4.2. Rahmenbedingungen

Rahmenbedingungen, die dem VEP 2025plus zugrunde lagen, können noch immer die gleichen sein, werden sich aber mit hoher Sicherheit auch erweitert oder modifiziert darstellen. Es sei an dieser Stelle daran erinnert, dass die Rahmenbedingungen des VEP 2025plus seinerzeit wie folgt definiert worden sind:

- Globalisierung, Schwankungen der Weltwirtschaft und Finanzmärkte, Preise für endliche Rohstoffe (Öl).
- Durch europäische und nationale Gesetzgebung entstehen neue Rahmenbedingungen.
- Die Lebensqualität definiert sich auch über Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfallrisiken.
- Durch den demografischen Wandel der westeuropäischen Länder werden wir weniger Leute, werden älter und bunter (individueller)!
- Der hohe Finanzbedarf für die Instandhaltung der Infrastruktur wird zum Problem.

Während des Bearbeitungsprozesses des VEP 2025plus zeichneten sich bereits neue Rahmenbedingungen ab, die als „neue oder modifizierte“ Formen der Zusammenarbeit, der Beteiligten, der Vielfalt der Interessen, der Individualität in den Anforderungen, der Streitkultur, der Kooperation auf nationaler und internationaler Ebene (Polis) umschreibbar wurden. Das heißt, dass sich weitere, andere oder neue Rahmenbedingungen an ggf. neuen Formen der Beteiligungsprozesse, der Verwendung neuer oder anderer Medien und ähnlichem aufgetan haben. Auch die Entwicklungen im Bereich der Digitalisierung, des automatisierten und autonomen Fahrens, die Energiewende und ähnliche neue Faktoren werden den Rahmen für die Fortschreibung bestimmen. Zu fragen wird sein, ob die Mobilität vor einem Paradigmenwechsel hinsichtlich der Antriebe, der Nutzung und des Besitzes von Verkehrsmitteln und Dienstleistungen steht und wie weitreichend dies sein wird.

Schließlich bilden sich neue Rahmenbedingungen hinsichtlich der schwieriger werdenden zeitlichen Überschaubarkeit von Planungsprozessen heraus. Zahlreiche nationale und internationale Rechtsvorschriften (Gesetze, Regelwerke, Verordnungen etc.) lassen Planungsprozesse komplizierter und zeitlich ausgedehnter werden. Die Bereitschaft, eigene Interessen stärker als die der Allgemeinheit in den Fokus zu rücken, scheint auf verschiedenen Ebenen ausgeprägter und macht Klageverfahren gegen Planungen wahrscheinlicher und letztlich häufiger.

### 4.3. Ziele, Szenarien und Mobilitätsstrategie

Auf dieser Fortschreibungsebene wird es darum gehen, die Ziele (Leitziele und Unterziele) anhand der neuen Rahmenbedingungen zu überprüfen. Insbesondere solche Herausforderungen wie Digitalisierung, Vernetzung, Elektrifizierung, autonomes und automatisiertes Fahren, neue Antriebsformen (Elektro- und/oder Wasserstofftechnologie) werden diese Prüfung determinieren.

Bereits diese erste VEP-Evaluierung hat gezeigt, dass nur wenige Zielvorgaben quantitativ messbar sind. Um die Zielerreichung genauer bestimmen zu können, sollten zumindest die Unterziele, die sich jeweils den Leitzielen zuordnen, weitgehend quantifizierbare Aussagen enthalten. Da, wo es möglich ist, ist mit Maß und Zahl zu arbeiten.

Es darf hierbei aber nicht verkannt werden, dass es immer auch Ziele geben wird (zumal, wenn es sich um Leitziele handelt), die sich nicht in Maß und Zahl messen lassen. Hier geht es um solche Aspekte wie die Reflexion des Erreichten durch die Bürgerinnen und Bürger, definiert z. B. über Zufriedenheit, Akzeptanz, Wahlfreiheit, Teilhabe oder ähnlichem. Die Bewertung und „Messung“ solcher Ziele ist überaus wichtig, lässt sich aber kaum anders als über (verkehrs-)soziologische Befragungen über die Möglichkeiten des Systems repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) hinaus erreichen. Mittel und Möglichkeiten dafür sollten bei der Evaluierung der Fortschreibung des VEP (2035) von Anfang an berücksichtigt werden.

Das bis hierher Beschriebene gilt auch für die Szenarien. Auch der Aufbau und die Durchführung von Szenarienbetrachtungen analog zum VEP 2025plus sind vor dem Hintergrund der neuen Rahmenbedingungen und neu gefundenen Zielstellungen zu diskutieren.

Wichtiges Thema der Fortschreibung wird ebenso die Prüfung und Weiterentwicklung der Mobilitätsstrategie sein. Nach gegenwärtiger Einschätzung werden hier die Aspekte der Inter- und Multimobilität noch deutlicher herausgearbeitet werden müssen. Aber die Fortschreibung der Mobilitätsstrategie wird verstärkt auch auf die anstehenden neuen technologischen Herausforderungen und Anwendungen (Digitalisierung) sowie ihre Auswirkungen auf Mobilität und Stadtorganismus eingehen müssen. Dies ist zwingend erforderlich, um künftig lokale Gestaltungsspielräume auszuüben und die Digitalisierung der Mobilität lokal aktiv steuern zu können, statt sich steuern zu lassen. Die Schlüsselrollen werden dabei die Verfügbarkeit und Nutzung von Mobilitätsdaten sowie die Zugänglichkeit zum öffentlichen Raum spielen.

Mit den neuen technologischen Herausforderungen der Digitalisierung setzen zudem die Energiewende und die weitere „Elektrifizierung“ des Verkehrssystems wesentliche Akzente. Diese dynamischen Entwicklungen bringen Chancen und Risiken für die Gesellschaft und den Einzelnen, welche gegenwärtig schwer abschätzbar und Trends kaum vorhersehbar sind (Mobilität, Gesundheit, Umwelt, Stadtentwicklung und Verkehr). Die Landeshauptstadt Dresden stellt sich diesen Herausforderungen bereits in einer Vielzahl von Projekten, wie beispielsweise dem Projekt MAtchUP (Smart City in Horizon 2020 der Europäischen Union), in welchem Dresden als „Leuchtturmstadt“ agiert. Zu nennen ist in diesem Rahmen unbedingt auch die Arbeit an den intermodalen Mobilitätspunkten sowie der Modellstadt Elektromobilität.

#### 4.4. Handlungskonzepte und Maßnahmen

Nächste Ebene der Fortschreibung wird das Überprüfen der im VEP 2025plus verankerten Handlungskonzepte und Maßnahmen sein. Hierbei geht es darum,

- fortzuführende Maßnahmen und Konzepte zu bestimmen,
- anzupassende Maßnahmen und Konzepte (durch Erkenntnisfortschritt aus Untersuchungen etc.) herauszuarbeiten,
- die noch bestehende oder aber erloschene Relevanz von Maßnahmen und Konzepten aufzulisten,
- neue Maßnahmen und Konzepte zu definieren sowie
- eine Prüfung und Neuordnung der vor allem zeitlichen Priorisierung und das Auflegen neuer Pilotprojekte vorzunehmen.

Von Mitgliedern des Runden Tisches VEP wurden im Zuge der Beteiligung im Evaluierungsprozess bereits folgende Themenvorschläge eingebracht, die in Richtung von Maßnahmen- und Konzeptfortschreibungen gehen:

Vom Entwicklungsforum/ADFC:

- fußläufige Durchwegung in Quartieren, zwischen Blöcken (Passagen), in Siedlungs-, in Landschaftsgebieten (in Verbindung mit Wanderwegenetz),
- Erhalt und Wiedergewinn historischer Wegebeziehungen,
- Öffnung beziehungsweise Wiedergewinn gesperrter, verfallener und/oder von Privaten okkupierter Wege.

Vom Seniorenbeirat:

- zu Maßnahme 29: Einsetzung eines Fußverkehrsbeauftragten (ämterübergreifend), „Qualitätssicherung“ für Belange des Fußverkehrs bei Planung und Bau, qualitäts- und bedarfsgerechte Qualifizierung der Regelwerke wie TR-STRA,
- Finanzmittel für Fußverkehrsanlagen entsprechend des Anteils des Fußverkehrs,
- zu Maßnahme 32: wesentlicher Anteil: Gehwegvorstreckungen, Programm zur kontinuierlichen Realisierung sicherer Quermöglichkeiten (im Haushalt einordnen), Sonderprogramme für provisorische Maßnahmen (Mittelinseln, Gehwegvorstreckungen).

Vom Studentenrat:

- in Bezug auf Maßnahme 32: Konkrete Regeln für den Maximalabstand von Querungshilfen in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Bebauungsdichte sollten in Form einer Formel festlegen. Je nach Richtlinienkonformität sollten mit erster Priorität Zebrastreifen, mit zweiter Priorität Verkehrsinseln und mit dritter Priorität Lichtsignalanlagen verwendet werden.
- Maßnahme 33 konkretisieren. Die Regelumlaufzeit von Lichtsignalanlagen sollte deutlich gesenkt werden (in Zürich sind es beispielsweise 45 Sekunden), um die Wartezeit für alle Verkehrsteilnehmer sowie den Anteil der Rotläufer zu reduzieren. Für Fälle in denen durch nachfrageabhängige Schaltungen keine Umlaufzeit mehr existiert, sollte eine vergleichbare Höchstwartezeit z. B. 30 Sekunden festgelegt werden.
- zur Maßnahme 63: Die Kanalisierung des Straßenverkehrs im Hauptstraßennetz sollte auch durch eine Senkung der Attraktivität des Nebenstraßennetzes für den Durchgangsverkehr (z. B. Aufpflasterungen in Wohn- und Erschließungsstraßen) erreicht werden.
- Die Pilotprojekte P3 und P4 sollten prioritär verfolgt werden.

Diese eingebrachten Vorschläge werden ebenfalls berücksichtigt und abgewogen.

## 4.5. Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsprozess

Die Öffentlichkeitsarbeit sowie auch die Beteiligungsprozesse sind innerhalb und außerhalb der Stadtverwaltung auf Intensität und Effizienz zu überprüfen und anzupassen. Dies betrifft die Bereiche Beteiligung, Information, Koordination und auch (neue) Kooperationen. Auch in einer Fortschreibung müssen hier geeignete Beteiligungsformate genutzt werden, die ggf. frühzeitig greifen als dies noch in der Erstellungsphase des VEP im Jahr 2012 erfolgte.

## 4.6. Zukunftsthemen

Das Verkehrssystem verändert sich aktuell in hoher Geschwindigkeit. Auch diesem Aspekt muss konzeptionelle Planung Rechnung tragen. National und international festgestellte Veränderungen im Mobilitätsverhalten sind auch in Dresden beobachtbar. Dies sind z. B.:

- verstärktes multimodales Verhalten, d. h. die Menschen wechseln häufiger das Verkehrsmittel, da durch mobile Daten und digitale Vernetzung die Verfügbarkeit dieser Angebote steigt,
- verstärkte Nutzung digitaler Medien bei der Wegeplanung, Information und bei Dienstleistungen (Bikesharing, Carsharing),
- permanente Vergleichbarkeit von Angeboten und Kosten in der Mobilität bei gleichzeitig sinkenden Kosten für Mobilität und wachsende Konkurrenz der Anbieter,
- steigende Anforderungen an Servicequalität in Echtzeit im ÖPNV,
- gestiegenes Gesundheitsbewusstsein und Nutzung von Fahrrad und Wegen zu Fuß auch aus Bewegungs- und Fitnessgesichtspunkten im Alltag,
- Nutzung alternativer Antriebe bei Kfz,
- Elektrifizierung des Radverkehrs (und ggf. auch der Kfz-Flotten) sowie
- starke Diversifizierung der Nutzergruppen durch die Gleichzeitigkeit von Alterung und Digitalisierung der Gesellschaft.

Aus diesen Gründen müssen ergänzend zu den bisherigen Schwerpunkten der Verkehrsentwicklungsplanung weitere Themen in den Fokus gerückt werden. **Das über allem stehende Ziel sollte es sein, die kommunalen Gestaltungsspielräume zu wahren und nicht abzugeben und so den öffentlichen Raum mit den digitalen Nutzungen zu füllen, die für die Stadtgesellschaft insgesamt den meisten Nutzen erbringen.**

Die folgenden Themenbereiche und Fragestellungen müssen dabei umfassend diskutiert werden:



#### 4.6.1. Digitalisierung und nachhaltige Mobilität

Die Digitalisierung wird unsere Mobilität zunehmend beeinflussen. Multimodalität, Nutzung verschiedener Verkehrsmittel nach Bedarf und Information über Verfügbarkeit sowie Zuverlässigkeit der einzelnen (kombinierten) Angebote werden das Verkehrsgeschehen in Zukunft maßgeblich bestimmen. Die Verfügbarkeit von Daten und die daraus abgeleiteten Informationen können immer stärker individuelle Mobilitätsentscheidungen beeinflussen.

Wie sich die Digitalisierung der Mobilität mit den Zielen eines umweltgerechten, sozialen und stadtgerechten Verkehrs zur Erhöhung der Lebensqualität verbinden lassen, ist offen. Das Spektrum denkbarer Entwicklungen ist weit, weil Digitalisierung selbst noch kein Ziel ist, sondern erst deren Umsetzung und deren Wirkungen auf die städtische Mobilität. Die Motivation und Sichtweise von Betreibern, Herstellern, Nutzern und der Allgemeinheit auf Umfang und Zweck digitaler Instrumente wird sich dabei deutlich unterscheiden.

Aus dieser Erkenntnis heraus entstehen für die Fortschreibung des VEP 2025plus einige Fragen, auf die strategische Antworten gefunden werden müssen:

- Wo liegen Chancen und Risiken für die Stadtentwicklung?
- Wie spiegeln sich umweltseitige, soziale, verkehrliche und stadtgestalterische Ziele in der zukünftigen (digitalen) Mobilität wider?
- Wie können digitale Instrumente für planerische Ziele aus gesamtstädtischer Sicht genutzt werden und was müssen sie dafür gegenüber analogen Anwendungen können, z. B. Handyparken oder Multimobil-Apps?
- Wie sind die Leitziele des VEP 2025plus für Digitalisierung von Mobilität nutzbar?

Als erster Ansatz zur Bewertung von Maßnahmen der Digitalisierung von Mobilität können die folgenden Aspekte genutzt werden. Ist die betreffende Maßnahme:

1. sicher für alle Verkehrsteilnehmer?
2. ausreichend diskriminierungs- und barrierefrei?
3. sozial ausgewogen, bezahlbar und gesundheitsfördernd?
4. innovativ und lokal arbeitsplatzerhaltend?
5. förderlich für das System Umweltverbund Fuß/Rad/ÖPNV?
6. verkehrsvermeidend hinsichtlich der zurückgelegten Personenkilometer?
7. förderlich für den Wirtschaftsverkehr?
8. ressourcenschonend und verringernd bei lokalen/globalen Emissionen (Lärm, Luft)?
9. platzsparend und effektiv für den öffentlichen Raum?
10. geeignet, die individuelle Motorisierung zu senken?
11. mit bestehenden Verkehrsträgern gut verknüpfbar?

#### 4.6.2. Automatisiertes und autonomes Fahren in der Stadt

Die Automatisierung individueller Mobilität wird insbesondere seitens der Industrie als der kommende Megatrend gesehen. Allerdings ist nicht klar, in welche Richtungen eine solche Entwicklung wirklich geht. Hier sind verschiedene Szenarien denkbar, die aber teilweise hinsichtlich des Ziels nachhaltiger Mobilität kritisch sind. Auch hier sind Fragen zu beantworten:

- Wie kann vermieden werden, dass Automatisierung zu mehr Kfz-Fahrten und höherer Verkehrsleistung führt und sind automatische Sharingsysteme dafür eine Lösung oder Teil des Problems?
- Welche Anforderungen werden durch teil- oder vollautonomes und stark sensorisches Fahren an die öffentlichen Räume und die Straßeninfrastruktur gestellt und was kann und soll sich dadurch ändern? Wie kann vermieden werden, dass Automatisierung von Kfz nicht zu stärkeren Abgrenzungs- oder Zerschneidungseffekten in der Stadt führt, die teilweise für den reibungslosen Ablauf von automatischem Fahren jenseits des Experimentalcharakters nötig sind?
- Wie hoch ist die Bereitschaft der Kfz-Besitzer in Zusatzservices zu investieren, die es dann ermöglichen, die Vorteile des Kfz mit denen des ÖPNV zu verbinden und diesen so zu schwächen?

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

Intermodale Mobilitätspunkte zur Verknüpfung von Mobilitätsdienstleistungen mit dem ÖPNV entwickeln sich. Parallel steigt aber auch die Zahl der Dienstleister in diesem Bereich und es wächst die Gefahr unübersichtlicher und letztlich unrentabler Angebote. Nur zuverlässige intermodale Dienstleistungen können erfolgreich sein und zu tatsächlichen Entlastungen der Stadt von Emissionen und Verkehr beitragen. Dabei entstehen folgende Fragen:

- Kann eine Ausweitung und Verknüpfung von Bike- und Carsharing seine positiven verkehrlichen Effekte nicht nur auf eine Minderheit, sondern auch auf einen deutlich größeren Anteil der Stadtgesellschaft übertragen und auch mit massiv steigenden Nutzerzahlen umgehen?
- Sind Shuttle-Systeme oder Mitnahmesysteme (z. B. MOIA oder Clever Shuttle) für städtische Mobilität geeignet oder eher Rosinenpickerei auf Kosten der Gesamtgesellschaft? Wie kann sich eine Kommune hier einbringen und steuern?
- Konkurrieren oder ergänzen diese den kommunalen ÖPNV? Sind sie geeignet, die gesetzliche zugesicherte Barrierefreiheit zu garantieren?
- Wann sind Smart-City-Anwendungen wie Parkplatzsensoren, verkehrsabhängiges Routing oder multimobile Verbindungsauskünfte sinnvoll und wer kann und sollte diese Systeme einsetzen, warten und die entstehenden Daten nutzen können?
- Unter welchen Bedingungen bekommen digitale Dienstleister Zugang zum öffentlichen Raum?
- Wie ist eine entsprechende Konzessionierung für Carsharinganbieter nach Carsharinggesetz (stationär und im freefloating) im Stadtgebiet organisatorisch, diskriminierungsfrei und planerisch sinnvoll umsetzbar? Welche Mindestbedingungen gibt die Landeshauptstadt Dresden in einer Ausschreibung vor?

#### 4.6.4. Datenbereitstellung und Datennutzung

Durch digitale Anwendungen sowie die weiter wachsende Sensorik in Fahrzeugen und Infrastrukturen entstehen äußerst differenzierte Datengerüste, die für verschiedene verkehrliche Anwendungen (besonders aber auch für Werbungszwecke) wertvoll sind. Gerade die Kombination aus lokalen Informationen der Verkehrsqualität, Prognosen und Verhaltensdaten ermöglicht unter Umständen sehr detaillierte Analysen von Bewegungsmustern. Auch daraus ergeben sich Fragestellungen:

- Wem gehören die Nutzerdaten des Verkehrssystems und der kommunalen Unternehmen und wem werden diese unter welchen Bedingungen zur Verfügung gestellt? Wie restriktiv kann und muss dafür eine Kommune sein?
- Welche Ziele sollte eine Kommune den Nutzern kommunaler Daten vorgeben, die in den darauf aufbauenden Anwendungen umzusetzen sind?
- Wer trägt die Kosten für Datenplattformen und die Datenaufbereitung?
- Mit welchen Daten dürfen Mobilitätsinformationen verknüpft werden (z. B. Verkehr und Energie)?

#### 4.6.5. Elektromobilität und Ladeinfrastruktur

Auch Antriebsfragen sind perspektivisch von Bedeutung, auch wenn ein Wechsel des Antriebs nicht zu solch grundlegenden Veränderungen im Mobilitätsverhalten führt wie die Digitalisierung. Die aktuell massive Förderung von Elektromobilität und insbesondere der Ladeinfrastruktur führt in Zukunft zu deutlichen Einflüssen auf den öffentlichen Raum. Andererseits sind die Ladetechnologien sehr schnellen technischen Anpassungen unterworfen und ändern sich beständig. Dazu folgende Fragen:

- Welche Ladeinfrastruktur ist für den öffentlichen Raum in Art und Umfang sinnvoll und welche für kleinteilige Quellen und Ziele?
- Wie kann das Stromnetz bei steigender Nachfrage das Elektroladen bewältigen und wie ist ein Markthochlauf bei der Elektromobilität seitens der Kommune zu gestalten?
- Wie kann ein sinnvolles Elektroladenetz unter Einbindung privater Akteure systematisch entstehen und wie kann ein gesamtstädtisches Corporate Design entwickelt werden?
- Wie erfolgt die Einbindung in Auskunftssysteme?
- Wie sind Taxiunternehmen, Citylogistiker sowie der Wirtschaftsverkehr insgesamt einbindbar?
- Welche Rollen spielen künftig die bestehenden Tankstellen beim Elektroladen?
- Wie ist eine entsprechende Konzessionierung für Elektrotankstellen im Stadtgebiet organisatorisch und planerisch sinnvoll umsetzbar? Welche Bedingungen gibt die Landeshauptstadt Dresden in einer Ausschreibung vor?

#### **4.6.6. Integriertes Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsmanagement ist bereits seit langem ein wichtiges Instrument integrierter Stadt- und Verkehrsplanung. Aber auch dieses verändert sich durch die Mobilitätsentwicklungen. Die Chancen, die sich aus der Digitalisierung ergeben, sollten auch für das Mobilitätsmanagement genutzt werden. Besonders wenn es um Standorte geht, wo an zentraler Stelle und ohne die Möglichkeit des Ausbaus von Infrastruktur verstärkte oder geänderte Nutzungen in einer sich verdichtenden Stadt integriert werden sollen. Auch das betriebliche Mobilitätsmanagement wächst in seiner Bedeutung, da vom Arbeitgeber den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine größere Zahl an Services angeboten werden kann, die den Verzicht auf das Auto für die Fahrt zur Arbeit ermöglichen. Auch hier ist aber weiter eine gute integrierte Lage für den Erfolg dieser Maßnahmen zwingend. Mobilitätsmanagement wird in Zukunft eher der Standard als die Ausnahme bei maßgeblichen Standortveränderungen von Betrieben, Verwaltungen oder auch im Bereich der Wohnbauinvestition sein.

## 5. Gesamtfazit der ersten VEP-Evaluierung

Mit der erfolgten ersten Evaluierung ist dem Anspruch Rechnung getragen worden, sowohl die Inhalte des Planwerkes (Maßnahmenerfüllung, Zielerreichung) darzustellen, als auch die Wirksamkeit der projektbegleitenden Arbeit durch die Gremien (insbesondere Runder Tisch VEP und Runder Tisch VEP Nachbarn/Region) abzubilden und Erkenntnisse für die weitere Umsetzung des Planwerkes und die effiziente Mitwirkung der Gremien abzuleiten. Besondere Aufmerksamkeit galt und gilt dabei der europäischen Ebene Polis, in deren Fokus der VEP 2025plus als Beispiel für einen europäischen Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) von Anbeginn an gestanden hat. Ebenso zu betrachten war die begleitende Öffentlichkeitsarbeit.

Unter Beachtung der im zweiten Abschnitt dieses Berichtes getroffenen statistischen Aussagen kann die Zielerreichung nach drei Jahren Umsetzungszeit des Planwerks insgesamt als **gut** eingeschätzt werden.

Die Dresdner Monitoringdaten zeigen als wesentliche Aspekte auf, dass sich das Bevölkerungswachstum vom Kfz-Verkehrswachstum in den letzten Jahren entkoppelt hat. Die vom Verkehr verursachten negativen Auswirkungen auf die Umwelt sind geringer geworden. Die verkehrlichen Erreichbarkeiten haben sich verbessert und die Zufriedenheit der Einwohner mit dem Verkehrsangebot in Dresden ist relativ hoch. Dies ist eine positive Entwicklung, denn der Trend geht in eine umwelt-, sozial- und stadtverträgliche Richtung und entspricht in großen Teilen den VEP-Zielen.

Beim Umsetzungsstand der einzelnen VEP-Maßnahmen wird deutlich, dass der Großteil der Maßnahmen in Bearbeitung ist. Die Umsetzung von innovativen Maßnahmen und Pilotprojekten hat jedoch noch Entwicklungspotenzial.

Die Wirksamkeit und Effizienz der Gremienarbeit kann als überaus erfolgreich und auch weiterhin als erfolgversprechend angesehen werden. Dies reflektiert sich u. a. auch darin, dass die Mitwirkungsbereitschaft aller teilnehmenden Institutionen, Vereine, Behörden etc. auch am Prozess der Umsetzung und Evaluierung nicht nachgelassen hat und mit hohem Engagement begleitet wird.

Neben den vielfältigen fachlichen und sachlichen Fragestellungen, die an den Runden Tischen diskutiert worden sind, ist vor allem erwähnenswert, dass sich zum großen Teil das Verständnis dafür geschärft hat, dass verkehrliche Entwicklungen in Dresden von vielfältigen Einflüssen, Faktoren und Akteuren abhängig sind und es daher eine gemeinsame Verantwortung (nicht nur die der Stadtverwaltung) gibt, den VEP 2025plus erfolgreich umzusetzen. Die Stadtverwaltung kann Impulse setzen und Umsetzungsprozesse beeinflussen, jedoch kaum solche wie gesellschaftliche, technologische und wirtschaftliche Entwicklungen u. a. infolge globaler Einflüsse (wie Benzinpreisentwicklung).

Mit Blick auf die Stadtverwaltung wird eingeschätzt, dass in den zurückliegenden drei Jahren ein erheblicher Fortschritt in der Umsetzung des VEP erreicht wurde. Die Aktivität und Wirksamkeit der verwaltungsinternen Lenkungsgruppe zur Umsetzung des VEP soll in den nächsten Jahren weiter intensiviert werden.

Nach der ersten Evaluierung 2017 ist eine zweite Evaluierung nach weiteren drei Jahren im Jahr 2020 geplant, die die Ergebnisse der SrV-Erhebung 2018 zum Mobilitätsverhalten beinhaltet. Diese zweite Evaluierung ist als Start für die VEP-Fortschreibung 2035plus vorgesehen. Allerdings ist es auch ein Ergebnis der erfolgreichen Arbeit mit dem Planwerk VEP 2025plus, dass sich bereits zum heutigen Zeitpunkt Fortschreibungserfordernisse und -ansätze abzeichnen, die der hohen Dynamik und Komplexität technologischer und gesellschaftlicher Entwicklungen und deren Auswirkungen auf den Stadtverkehr sowie die Planungsprozesse Rechnung tragen.

Diese Erkenntnisse aus der ersten VEP-Evaluierung fließen in die weitere Umsetzung des VEP und in die Fortschreibung ein.

Es ist beabsichtigt, den VEP-Evaluierungsbericht der europäischen Polis-Gemeinschaft zur Kenntnis zu geben.

## 6. Anlagen