

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP) der Landeshauptstadt Dresden

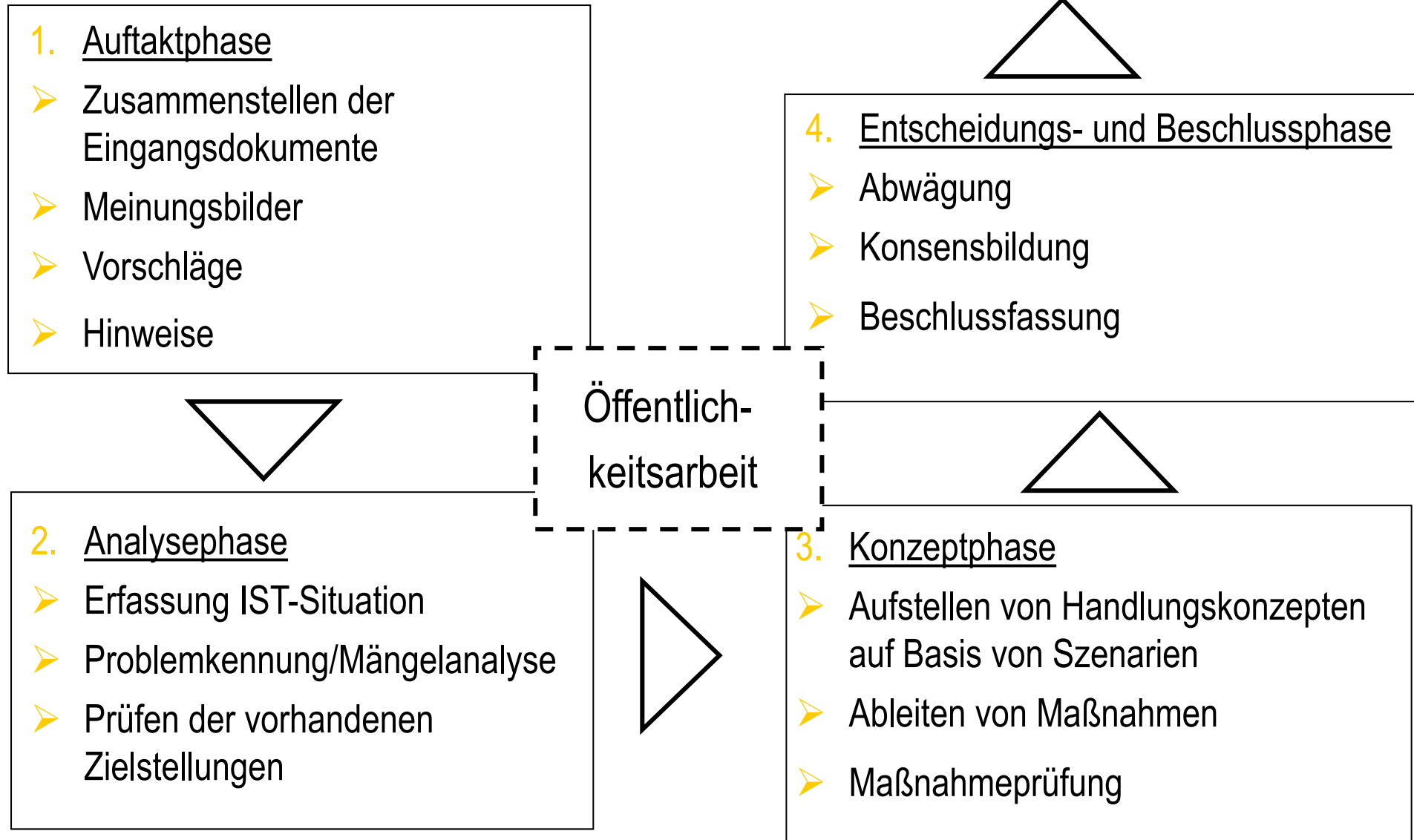
Versuch einer Prozessanalyse

Fachkolloquium in Dresden, 15. Oktober 2012

BD Dr. Mohaupt
Abt.-Ltr. Verkehrsentwicklungsplanung



Das Schema



Gliederung

1. Auftaktphase
2. Arbeitsphase
3. Abschlussphase
4. Haupterkenntnisse
5. Öffentlichkeitsarbeit

Die Phasen

Auftaktphase

- Aufgabenstellung
- Vorliegende Konzepte → Vorliegende Prozess-erfahrungen aus anderen Konzepten
- Festlegen der Gremien/Konstituierung
- Festlegen der Bearbeitungsmethodik
- Bestimmen der Zeitschiene

Arbeitsphase

- Gremienarbeit
 - Wissenschaftlicher Beirat
 - Runder Tisch
 - Lenkungskreis
 - Runder Tisch Umland
 - Projektgruppe
- Kommunalpolitische Arbeit
 - Gesprächsrunde mit Baupolitischen Sprechern
 - Ausschüsse, Stadtrat
- Öffentlichkeitsarbeit

Abschlussphase

- Überführung der Gremienarbeit in die Evaluation
- Abschlussanalysen, Prozess-erfahrungen
- Analyse Gremienarbeit
- Analyse Kommunalpolitische Arbeit
- Analyse Öffentlichkeitsarbeit
- Analyse Europaarbeit

Blick in andere Städte – Abgleich

Öffentlichkeitsarbeit

- Pressekonferenz/Pressemitteilung
 - Vorträge
 - Podiumsdiskussion
 - Internetpräsentation
- Amtsblattreihe
 - Newsletter
 - Planercafé
 - Fachkolloquium
 - Internetforen
- Wanderausstellung
 - Dokumentationen
 - Dresdner Debatte

Europaarbeit POLIS

1. Auftaktphase - Aufgabenstellung und Einordnung

Auftaktphase

- Aufgabenstellung
- Vorliegende Konzepte →
Vorliegende Prozess-
erfahrungen aus anderen
Konzepten
- Festlegen der Gremien/
Konstituierung
- Festlegen der Bearbeitungs-
methodik
- Bestimmen der Zeitschiene

1. Auftaktphase - Aufgabenstellung und Einordnung

■ Beschluss des Stadtrates

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Abhängigkeit der Möglichkeiten zur Bereitstellung der finanziellen Mittel einen Verkehrsentwicklungsplan bis zum 31.08.2008 als Untersetzung der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und seinen Beschlüssen zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Dabei ist die Fortschreibung des FNP, die Verkehrsprognose 2020 und der LRP zugrunde zu legen.

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN
BESCHLUSSAUSFERTIGUNG
des Stadtrates

Sitzung am: 01.03.2007
Beschluss-Nr.: A0293-SR46-07

Gegenstand:
Verkehrsentwicklungsplan

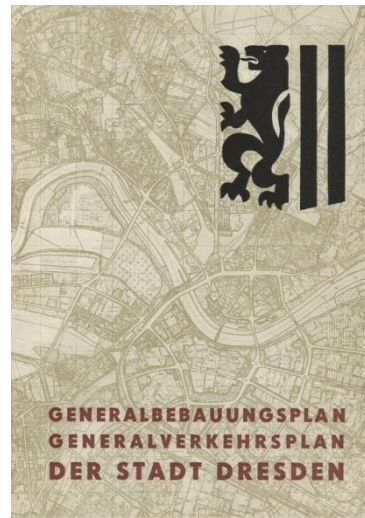
Beschluss:
Der Stadtrat beschließt:
Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Abhängigkeit der Möglichkeit zur Bereitstellung der finanziellen Mittel einen Verkehrsentwicklungsplan bis zum 31.12.2008 als Untersetzung der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und seinen Beschlüssen zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.
Dabei ist die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes, die Verkehrsprognose 2020 und der Luftreinhalteplan zu berücksichtigen.


Dr. Vogel
Erster Bürgermeister

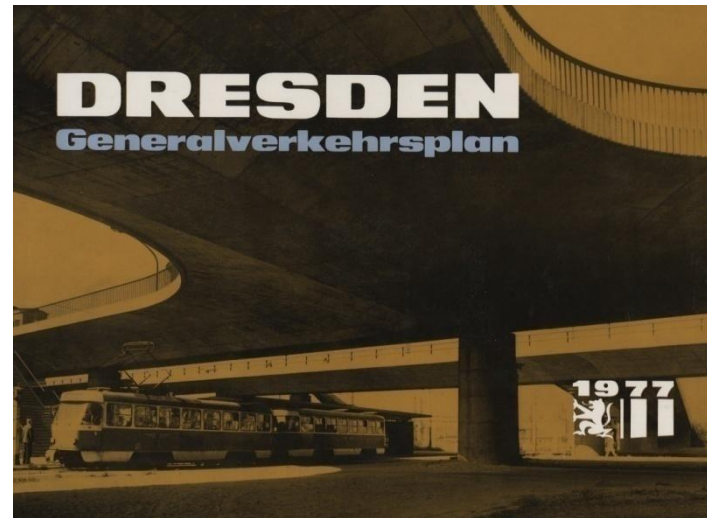
1. Auftaktphase - Aufgabenstellung und Einordnung



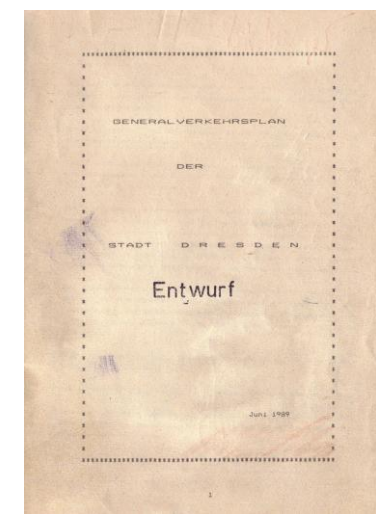
1950



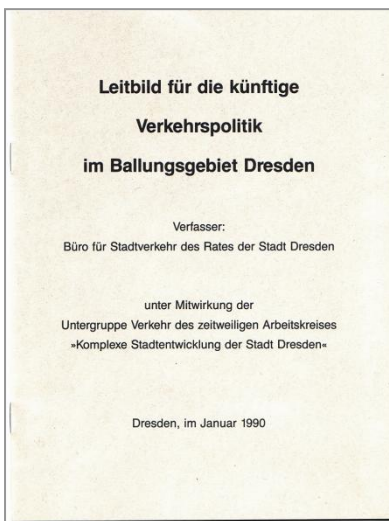
1967



1977



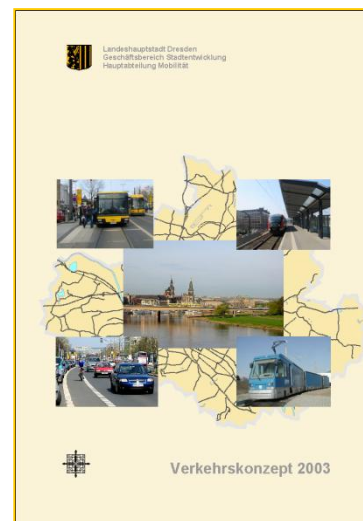
1989



1990



1994



2003



2007

VEP 2025plus

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt

1. Auftaktphase - Rahmenbedingungen

- Die Zukunft des Verkehrs ist abhängig von verkehrsfremden Entwicklungen: 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)!
- Neue oder modifizierte Formen der Zusammenarbeit der Beteiligten, Vielfalt der Interessen, Individualität in den Anforderungen, Streitkultur, Kooperation auf nationaler und internationaler Ebene (POLIS).
- Der hohe Finanzbedarf für die Instandhaltung der Infrastruktur wird zum Problem.

1. Auftaktphase - Rahmenbedingungen



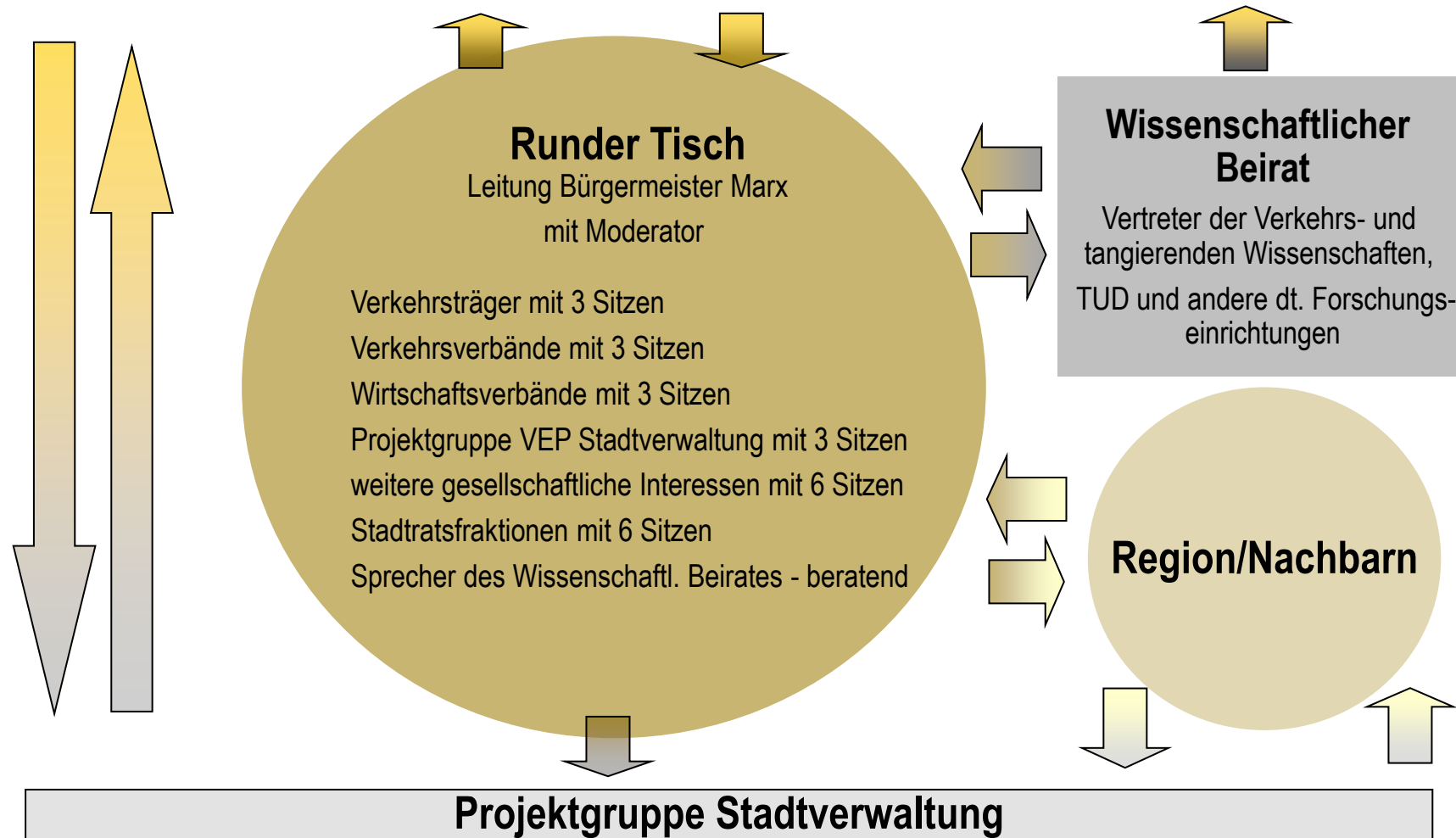
- POLIS-Konferenz
am 25. und 26.11.2010 in Dresden
- POLIS-Konferenz
29. und 30.11.2011 in Brüssel



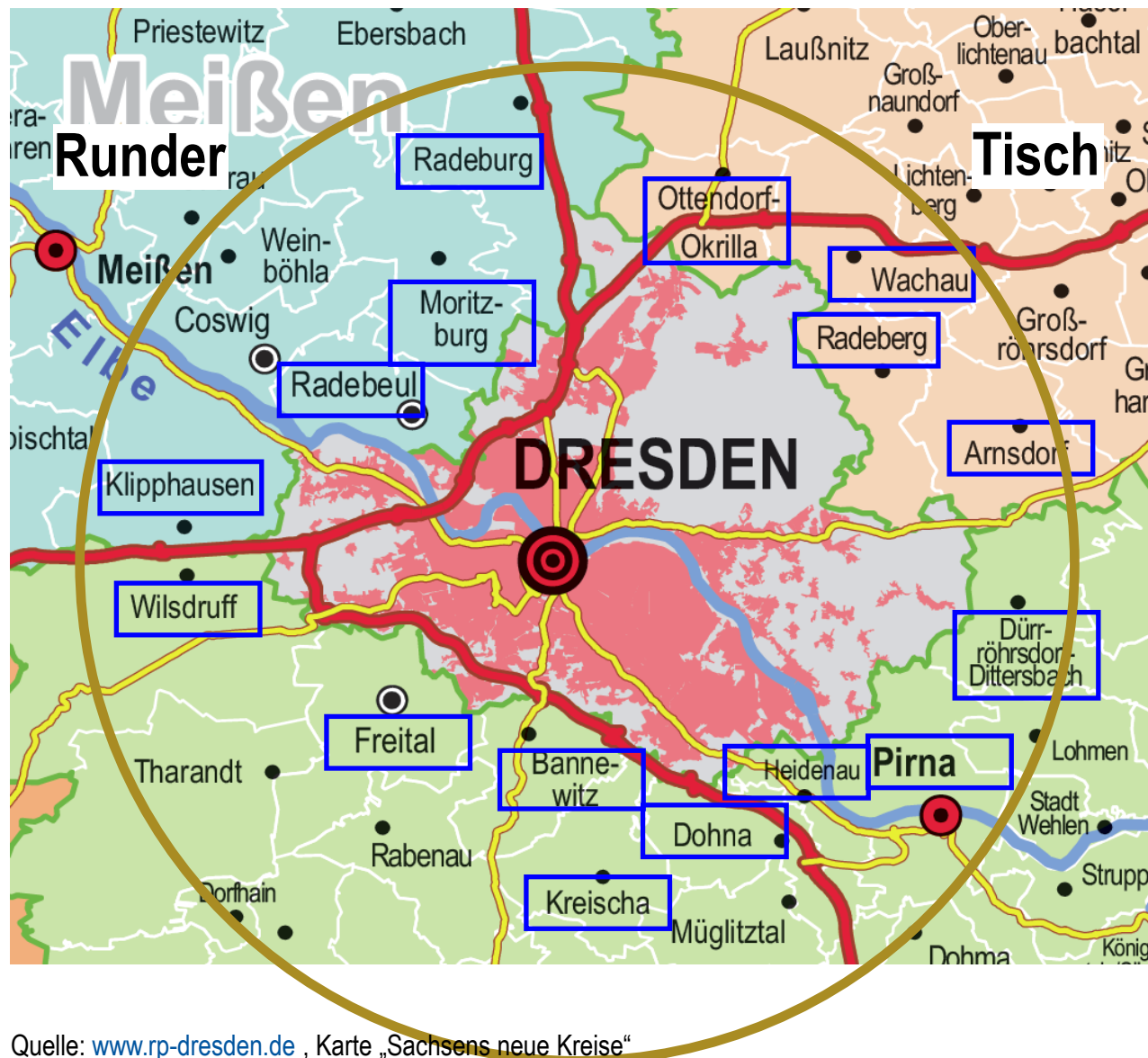
1. Auftaktphase - Gremienstruktur

Lenkungskreis unter Leitung von Bürgermeister Marx

Vertreter der Stadtratsfraktionen, Geschäftsbereichsleiter, Beauftragte der LHD, Beiräte, Projektleiter, Moderator des Runden Tisches



1. Auftaktphase - Gremienstruktur



Runder Tisch Region/Nachbarn

- Landkreis Bautzen
- Landkreis Meißen
- Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
- SMWA
- LASuV (vor 2012 LD Dresden)
- LASuV-NL Meißen (ehemals Straßenbauamt Meißen-Dresden)
- LASuV-NL Bautzen (ehemals Straßenbauamt Bautzen)
- VVO
- MDV Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH
- Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH
- Euroregion Elbe/Labe
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Regionaler Planungsverband Oberlausitz/Niederschlesien

1. Auftaktphase - Gremienstruktur

Runder Tisch

Leitung: Herr Marx (GBL 6) und AL 61/61.6

Mitglieder:

- Polizeidirektion Dresden
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Regionalverkehr Dresden GmbH
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Deutsche Bahn AG
- Flughafen Dresden GmbH
- Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
- Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen/Thüringen eG
- Ingenieurkammer Sachsen
- Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen e. V.
- Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e. V.
- GVZ-Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH
- Dresdner Taxigenossenschaft eG
- ADAC Sachsen e. V.
- ADFC Dresden e. V.
- Verkehrswacht Dresden e. V.
- Verkehrsclub Deutschland e. V.
- LAG Selbsthilfe Sachsen e. V.
- Industrie- und Handelskammer Dresden
- Handelsverband Sachsen e. V.
- Landesverband des Sächsischen Groß- und Außenhandels/ Dienstleistungen e. V.
- Handwerkskammer Dresden
- Dresden Marketing GmbH
- SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung
- BUND e. V.
- VSVI Sachsen e. V.
- VDI Landesverband Sachsen
- Bundesverband mittelständische Wirtschaft Unternehmensverband Deutschlands e. V. (BVMW)
- Aktionsbündnis Dresdner Schüler- und Sozialticket
- GRÜNE LIGA Dresden/Oberes Elbtal e. V.
- Entwicklungsforum Dresden
- DVWG e. V.
- Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme Dresden
- Lokale Agenda 21 für Dresden e. V.
- Fraktionen des Stadtrates
- Seniorenbeirates der LH Dresden
- Schülerbeirates der LH Dresden
- Sprecher Wissenschaftlicher Beirat
- Moderator Runder Tisch
- Projektleiter Stadtplanungsamt

1. Auftaktphase - Gremienstruktur

Wissenschaftlicher Beirat

Leitung: Herr Prof. Ahrens (TU Dresden)

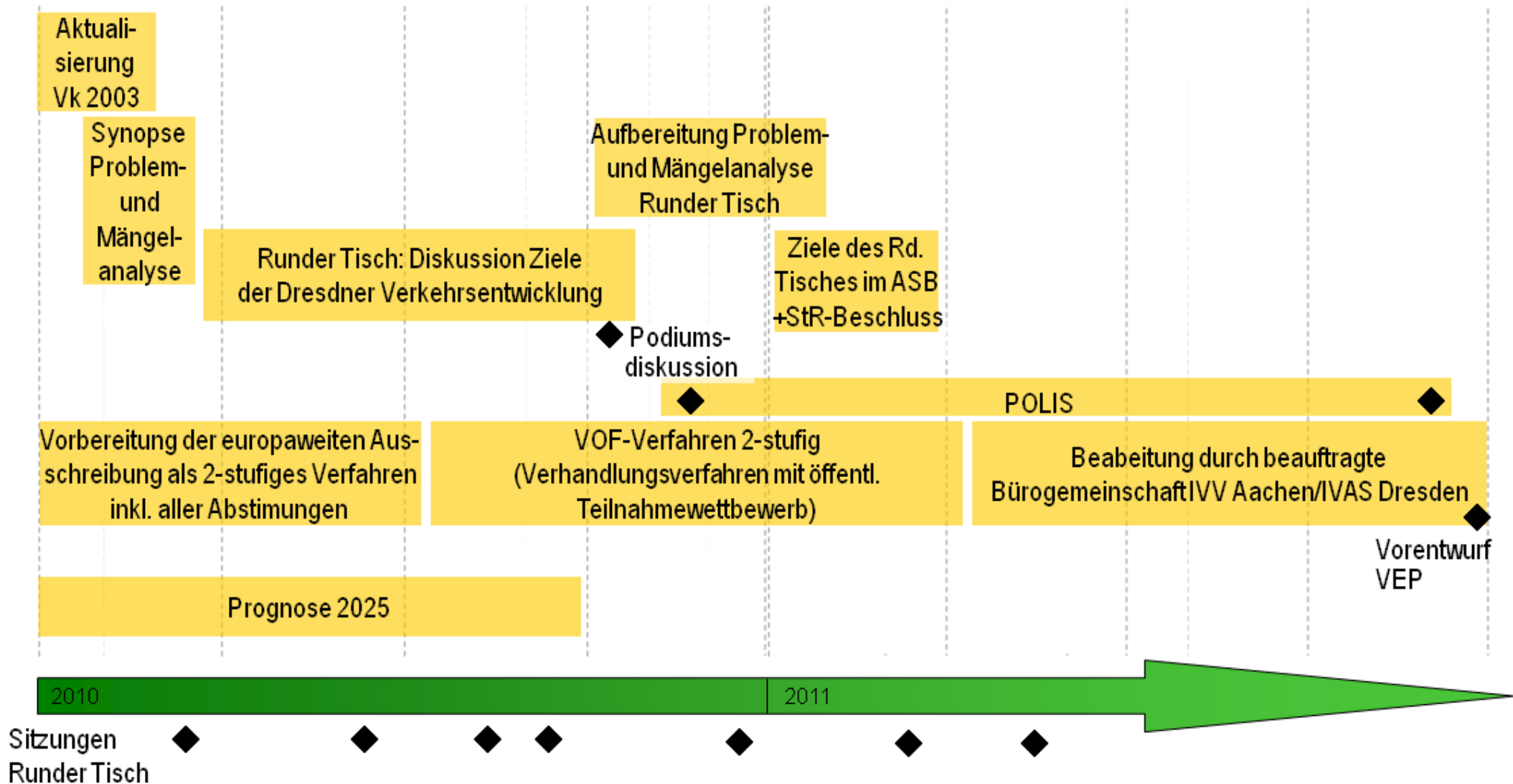
■ Mitglieder:

- Prof. Ahrens / Technische Universität Dresden
- Prof. Bäker / Technische Universität Dresden
- Prof. Becker / Technische Universität Dresden
- Prof. Beckmann / Deutsches Institut für Urbanistik
- Prof. Krimmling, Technische Universität Dresden
- Prof. Maier, Technische Universität Dresden
- Prof. Müller / Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung
- Prof. Pesch / Pesch & Partner, Architekten Stadtplaner GbR



1. Auftaktphase - Zeitvorstellung

■ Zeitstrahl, wie wir ihn zu Anfang vorgesehen hatten



2. Arbeitsphase - Übersicht

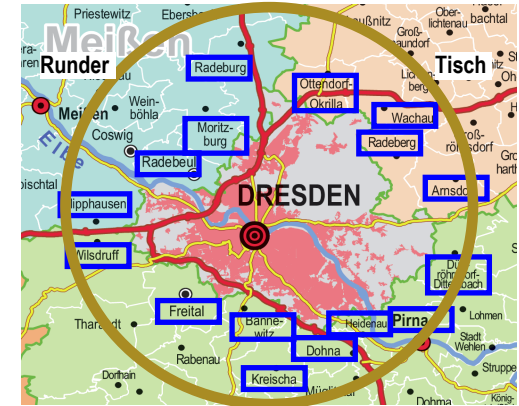
Arbeitsphase

- Gremienarbeit
 - Wissenschaftlicher Beirat
 - Runder Tisch
 - Lenkungskreis
 - Runder Tisch Umland
 - Projektgruppe
- Kommunalpolitische Arbeit
 - Gesprächsrunde mit Baupolitischen Sprechern
 - Ausschüsse, Stadtrat
- Öffentlichkeitsarbeit

2. Arbeitsphase – Gremienarbeit; Runder Tisch Nachbarn

■ Inhalte:

- Informationen austauschen
- gemeinsame Interessen bestimmen
- zielrichtiges Abgleichen
- Unsicherheiten / Unklarheiten / Befürchtungen abbauen
- ggf. gemeinsame Projekte ableiten und bearbeiten
- Integration / Verflechtung der Planungsabsichten etc.



■ Erkenntnisse:

- notwendiges Gremium für eine (territorial-) integrative Verkehrsplanung
- **persönliche bzw. direkte Gespräche vor Ort** haben sich bewährt
- **interkommunale Zusammenarbeit auch über VEP-Prozess hinaus** gefördert, bis hin zu konkreten Projekten

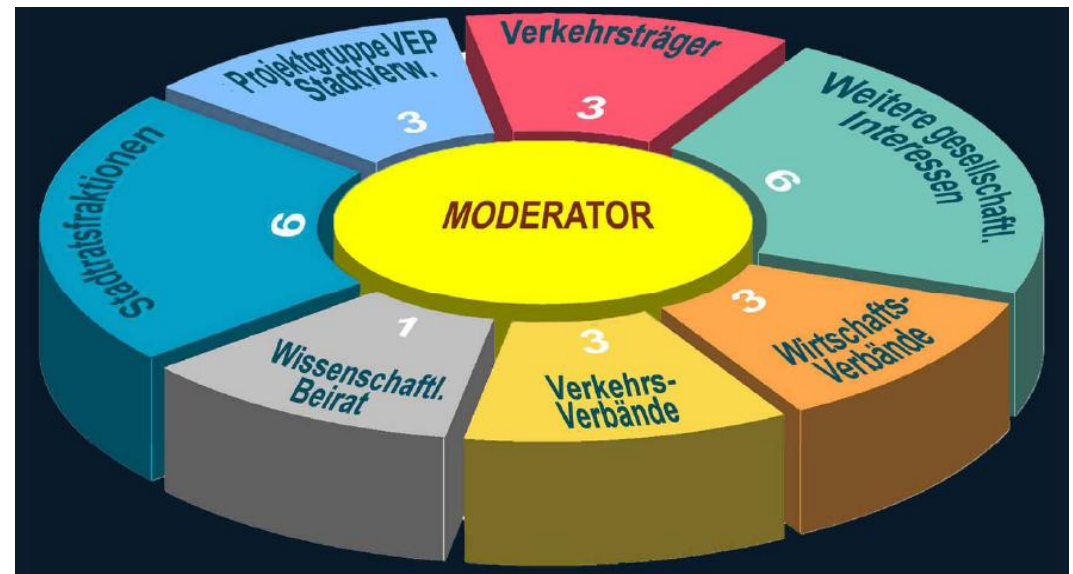
2. Arbeitsphase – Gremienarbeit; Runder Tisch

■ Mitglieder Runder Tisch 1. Reihe

- Industrie- und Handelskammer
- Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen/Thüringen eG
- Ingenieurkammer Sachsen
- Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes
- Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.
- Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Deutsche Bahn AG
- Polizeidirektion Dresden
- Aktionsbündnis Dresdner Schüler- und Sozialticket
- Seniorenbeirat der LH Dresden
- Stadtschülerrat der LH Dresden
- Entwicklungsforum Dresden
- Verkehrsclub Deutschland, Ortsgruppe Dresden
- Fraktionen des Stadtrates
- Sprecher Wissenschaftlicher Beirat
- Projektleiter Stadtplanungsamt
- Moderator Runder Tisch

■ einige Mitglieder Runder Tisch 2. Reihe

- Verkehrswacht Dresden
- Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen
- Flughafen Dresden GmbH
- Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
- Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V.
- Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e. V.
- Lokale Agenda 21 für Dresden e. V.



Quelle: proUrban

2. Arbeitsphase – Gremienarbeit; Runder Tisch

■ Regeln des Runden Tisches, erarbeitet vom Moderator, Herrn Pfotenhauer:

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan Landeshauptstadt Dresden Arbeitsvereinbarung

1. Der Runde Tisch "Verkehrsentwicklungsplan" begleitet als Arbeitsgremium die Aufstellung des "Verkehrsentwicklungsplans 2025" (VEP 2025) der Landeshauptstadt Dresden. Damit soll die Erörterung und Abstimmung von Inhalten, Zielen, Perspektiven und Empfehlungen für dieses Vorhaben sichergestellt werden.
2. Die Sitzungen des Runden Tisches sind nicht öffentlich.
3. Mit der Leitung des Runden Tisches ist ein unabhängiger Moderator von der Landeshauptstadt Dresden beauftragt. Er vertritt keine eigenen oder fremden Interessen und sorgt für einen zügigen und ergebnisorientierten Ablauf des Arbeitsprozesses.
4. Die Ergebnisse des Runden Tisches werden in Protokollen festgehalten.
5. An den Sitzungen des Runden Tisches nehmen Vertreter unterschiedlicher Verwaltungsstellen, Verbände und Interessengruppen teil. Jeder hat gleiches Rede- und das Recht, seine Positionen ungehindert zu vertreten.
6. Von den Teilnehmern der Auftaktveranstaltung des Runden Tisches wird erwartet, dass sie persönlich auch an allen seinen folgenden Sitzungen bis zum Abschluss des Verfahrens teilnehmen werden. Sie können sich aus wichtigem Grund von Persönlichkeiten ihres Vertrauens mit gleichem Arbeits- bzw. Interessenhintergrund und gleichem Wissensstand vertreten lassen.
7. Bei gemeinsamem Einvernehmen besteht die Möglichkeit, weitere Persönlichkeiten für die Teilnahme am Runden Tisch zu kooptieren.
8. Der Runde Tisch dient nicht dem bloßen Austausch von Standpunkten. Priorität hat vielmehr die kritisch-konstruktive und ergebnisorientierte Begleitung des VEP 2025.
9. Zu Zeitpunkt und Abfolge der Sitzungen des Runden Tisches werden Vorschläge von Projektleitung und Moderator vorgelegt und gemeinsam abgestimmt. Die Einladung zu den Sitzungen erfolgt mindestens 3 Wochen im Voraus in schriftlicher Form.
10. Die Sitzungen des Runden Tisches werden ausführlich fachlich vorbereitet. Die zur Unterrichtung der Teilnehmer erforderlichen Arbeitsmaterialien einschließlich des Protokolls der vorhergehenden Sitzung werden in digitaler Form ebenfalls 3 Wochen vorher an alle Teilnehmer übermittelt.
11. Die Teilnehmer des Runden Tisches verpflichten sich, alle Informationen aus dem von ihnen vertretenen Arbeits- oder Interessenbereich nach bestem Wissen und auf jeweils aktuellem Informationsstand einzubringen.
12. Bei gegensätzlichen Positionen im Verlauf der Erörterungen des Runden Tisches wird gemeinsam nach einem Konsens gesucht; ggf. erarbeitet der Moderator zur Abstimmung mit den Teilnehmern entsprechende Kompromissvorschläge. Weiter bestehender Dissens wird dokumentiert.
13. Darüber hinaus wird die Möglichkeit offengehalten, spezifische Fachthemen des VEP 2025 bei Bedarf in kleinerer Runde innerhalb so genannter "Werkstatt-Sitzungen" gemeinsam mit entsprechenden Fachleuten vertiefend zu behandeln.
14. Experten, die zu den Werkstatt-Sitzungen hinzugezogen werden, nehmen je nach Erfordernis auch an den Sitzungen des Runden Tisches teil.
15. Alle am Runden Tisch Beteiligten verpflichten sich, die im Verlauf des Arbeitsprozesses erarbeiteten Ergebnisse in einem qualifizierten und transparenten Verfahren zu erörtern und daraus Schlussfolgerungen für weitere Arbeitsschritte abzuleiten bzw. evtl. bestehenden Dissens qualifiziert zu begründen.
16. Sie verpflichten sich auch, alle während der Bearbeitung des VEP 2025 am Runden Tisch erörterten Informationen und darauf aufbauende Abstimmungen innerhalb ihrer Institutionen absolut vertraulich zu behandeln und nicht an die Öffentlichkeit zu geben. Die Teilnehmer verpflichten sich ferner, innerhalb ihrer Institutionen nur solche Entscheidungen zu treffen oder Tätigkeiten in Gang zu setzen, die die gemeinsame Arbeit und den Fortgang des Projekts unterstützen, die auf das Bemühen um Konsens gerichtet sind und den Wert der erwarteten Ergebnisse nicht beeinträchtigen.
17. Am Ende des Verfahrens stehen im gemeinsamen Diskurs getroffene einvernehmliche Vereinbarungen zum VEP 2025.

Diese Arbeitsvereinbarung wurde in der vorliegenden – nach gemeinsamer Erörterung leicht modifizierten – Form am 30. September 2009 von allen Teilnehmern der Auftaktsitzung des Runden Tisches "Verkehrsentwicklungsplan" zustimmend zur Kenntnis genommen.

2. Arbeitsphase – Schritte

Runder Tisch

- Formulierung von Anforderungen, Abgeben von Hinweisen aus der Sicht der jeweils vertretenen Fachsparte für die Aufgabenstellung VEP
- Fachliches Begleiten der Erarbeitung des VEP



2. Arbeitsphase – Gremienarbeit; Runder Tisch

■ Inhalte:

- Formulierung von Anforderungen, Abgeben von Hinweisen aus der Sicht der jeweils vertretenen Fachsparte für die Aufgabenstellung VEP
- Fachliches Begleiten der Erarbeitung des VEP

■ Erkenntnisse:

- Notwendigkeit des Runden Tisches als **beratendes Gremium**
- **Transparenz** des **Planungsprozesses** gewährleisten (**auch Verwaltungsabläufe**)
- es bedarf einer fachkundigen und souveränen **Moderation**
- es bedarf **klarer Regeln** für die Diskussion und den Umgang mit den Ergebnissen
- Gruppenbildung am Runden Tisch unvermeidbar, aber durchaus legitim und sinnvoll
- **Beteiligung der Politiker/innen** ist wichtig, aber: **Politik hat ihre eigenen Anforderungen und Ebenen, die sich nicht durch den Runden Tisch ersetzen lassen**

2. Arbeitsphase – Gremienarbeit; Wissenschaftlicher Beirat

Inhalte:

- Zieldiskussion
- Beratung der Bewertungsmatrix 1. und 2. Stufe der Ausschreibung
- Schwerpunkte und innovative Ansätze des VEP 2025plus
- Beratung bei der Auswahl des Planerbüros im Zuge der Ausschreibung
- Konkret-inhaltliche, methodische Begleitung der VEP-Erarbeitung (Prognose, Problem- und Mängelanalyse, Szenarienbildung, Wirkungsermittlung, Maßnahmebewertung...)



2. Arbeitsphase – Gremienarbeit; Wissenschaftlicher Beirat

■ Erkenntnisse:

- ein Gremium, das nicht nur innovative Ideen einbringt und die Methodik der Bearbeitung empfiehlt und kritisch begleitet, sondern auch die **notwendige Sicherheit im Bearbeitungsprozess bietet für alle Beteiligten**
- **Integrative, konsensfördernde Rolle** des WB bei fachlichen Meinungsverschiedenheiten unverzichtbar, d.h. es ist wichtig, ein Streitbares, aber auch **vermittelnde Partner** zur Seite zu haben, die aus neutral-fachlicher Sicht Wege und Richtungen aufzeigt
- Partner bei der Bewältigung von Problemen, Aufzeigen von Lösungsstrategien

2. Arbeitsphase – Gremienarbeit; Lenkungskreis, Projektgruppe

■ Inhalte:

- Formulierung (Prüfung) der kommunalpolitischen Anforderungen und Ableitung der verkehrspolitischen Aufgabenstellung an den VEP
- Prüfung und Bestätigung der Zeitschiene und der Organisationsform der Bearbeitung des VEP
- Begleiten der inhaltlichen Bearbeitung
- Entscheidungen zu organisatorischen und inhaltlichen Schwerpunkten der Bearbeitung des VEP (z. B. über die Gesamtaufgabenstellung)



■ Erkenntnisse:

- Bündeln des Sachverstands der Verwaltung
- Integrierte Planung (LRP, FNP, INSEK, IKuEE)
- Einbringen der Potentiale der Verwaltung
- Verwaltungsorganisatorische Festlegung und Betreuung des Gesamtprozesses

2. Arbeitsphase – Schritte

- VOF-Verfahren (Anraten der Ingenieurkammer Sachsen)
- Zweistufige europaweite Ausschreibung
- 8 Bewerber
 - davon 3 Arbeits- bzw. Bietergemeinschaften,
 - 2 Alleinbewerber und 3 Bewerber mit Unterauftragnehmer
- von 8 Bewerbern waren 2 unter Federführung Dresdner Büros
- insgesamt bewarben sich 20 Büros, darunter 7 aus Dresden
 - Bewerbungen nur aus dem Inland
 - 4 Bewerber waren in der zweiten Stufe dabei
- Auswahl der Kandidaten für zweite Stufe gemeinsam mit WB
- Auswahl des „besten“ Bieters/Bietergemeinschaft durch drei Gremien (WB, Stadtverwaltung, Baupolitische Sprecher)

■ Erkenntnisse:

- **VOF-Verfahren** sollte man vorsehen
- Europaweite Ausschreibung, auch wenn nur wenige Interessenten
- **WB intensiv beteiligen**
- **Auswahlgremium: WB / Stadt / Kommunalpolitik**

VOF - VOF 2025plus Dresden
Bewerbungsunterlagen

Bezeichnung: ...

Stufe: ...

Nr.	Ausschreibungsgegenstand	Stufe	Wichtung	1	2	3	4	Angabe des Bieters	„Vergabe“- „Zuschlag“- „Preis“	Beurteilung	Max. Punkte
1.1	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	1	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.2	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	2	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.3	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	3	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.4	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	4	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.5	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	5	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.6	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	6	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.7	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	7	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.8	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	8	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.9	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	9	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.10	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	10	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.11	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	11	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.12	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	12	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.13	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	13	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.14	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	14	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.15	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	15	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.16	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	16	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.17	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	17	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.18	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	18	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.19	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	19	100%	100	100	100	100	100	100	100	100
1.20	Technische Leistungsbeschreibung des Bauunternehmens in Dresden	20	100%	100	100	100	100	100	100	100	100

Seite 1/4

Datum: 08.12.2010



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



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

2. Arbeitsphase – Schritte

■ Runder Tisch

- Mängel- und Problemanalyse
- Aufstellen der verkehrspolitischen Zielstellung
- fachlich-inhaltliche Begleitung des Planungsprozesses



Quelle: proUrban



2. Arbeitsphase – Schritte; Zwischenbeschlüsse

- Dienstberatung der Oberbürgermeisterin
- Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau
 - Beschluss Zielstellung (V0811/10 vom 24. März 2011)
 - Beschluss Szenarien (V1630/12 vom 12. September 2012)



- Erkenntnisse:
 - Runder Tisch kann und darf nicht die **Entscheidungssouveränität** der politischen Gremien ersetzen, ist aber maßgebende Beratungsinstitution
 - es ist vertrauensbildend und gibt **Planungssicherheit**, wenn es **zwischengeschaltete Beschlüsse** gibt
 - verlängert die Planungszeit einerseits, hilft aber auch kommunalpolitische Aspekte deutlich besser in den Prozess zu integrieren

2. Arbeitsphase – Schritte

■ Baupolitische Sprecher

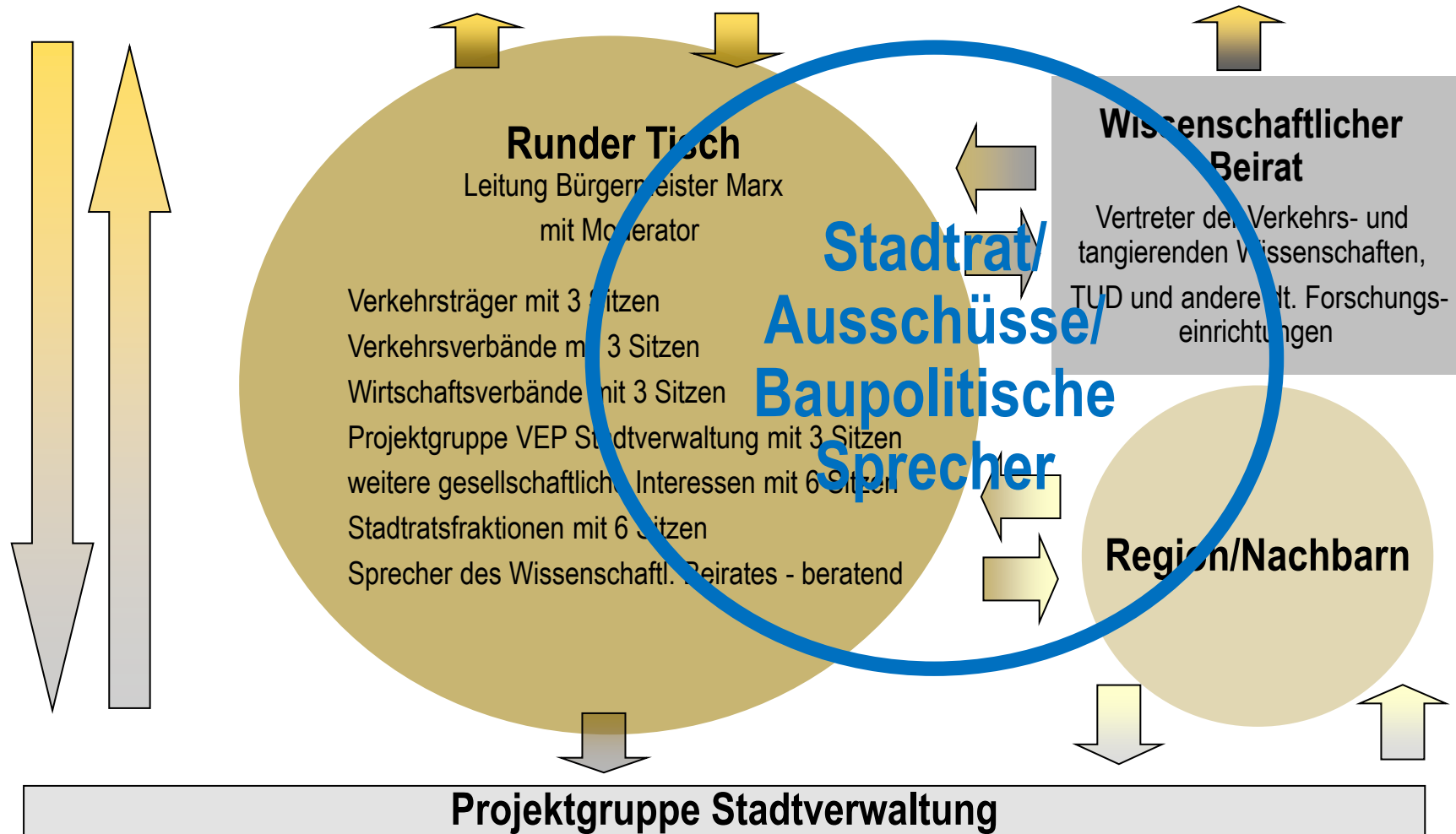
■ Erkenntnisse:

- Vertiefen der fachlichen Inhalte mit dem Ziel der **Kompromissfindung** zwischen unterschiedlichen Auffassungen und Reflexionen
- Beratung durch WB bei der **Positionsbestimmung und Entscheidungsvorbereitung**

4. Haupterkenntnisse

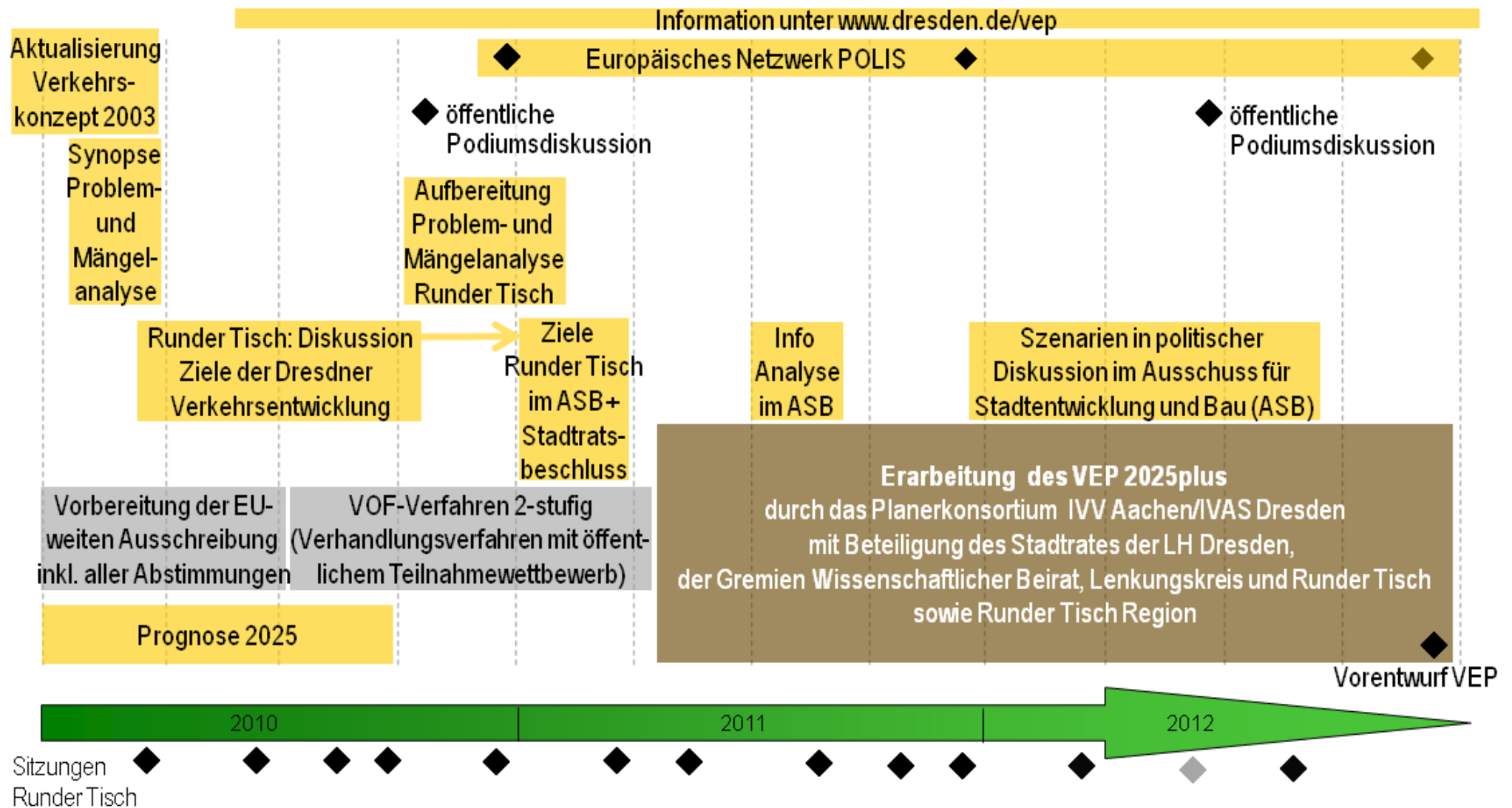
Lenkungskreis unter Leitung von Bürgermeister Marx

Vertreter der Stadtratsfraktionen, Geschäftsbereichsleiter, Beauftragte der LHD, Beiräte, Projektleiter, Moderator des Runden Tisches



4. Hauptkenntnisse

■ aktueller Zeitstrahl



4. Hauptkenntnisse

■ Zeitschiene:

- Ehrgeizige Zeitschiene ist notwendig, auch wenn im Prozess ungeplante Pausen eintreten; ggf. Zeitspanne festlegen
- Überschaubarkeit und Zielorientiertheit des Planungsprozesses wird herausgefordert

■ Planerbüro-Auswahl:

- VOF-Verfahren von Anbeginn an vorsehen, auch wenn der dafür festgelegte Schwellenwert unterschritten ist
- Verfahren von WB begleiten (Methodik, Bewertung, etc.)
- Europaweite Ausschreibung, auch wenn die Resonanz nicht groß ist
- Endauswahl durch drei Partner: WB – Verwaltung – Politik

4. Hauptkenntnisse

■ Organisation:

- Gremien: WB, RT, RT-U, LK, PG hat sich bewährt
- Regeln der Zusammenarbeit aufstellen
- Neutrale Moderation des RT ist notwendig
- ergebnisorientierte Diskussion zu erreichen suchen, Vermeiden von Polemik
- integrierte Arbeit der Gremien zu erreichen suchen
- stetige Öffentlichkeitsarbeit mit intensivierter Schlussphase

■ Arbeitsprozess:

- Kommunalpolitik (Stadtrat) als souveränes Entscheidungsgremium in den etablierten Formen (Ausschüsse) parallel beteiligen
- Förderung der Konsensbildung und fachlichen Vertiefung durch Gesprächsrunden mit den baupolitischen Sprechern
- Etappenbeschlüsse als Form der Sicherung von Ergebnissen, weiteren Schritten und Evaluationsbestandteil verstehen



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt: Dr. Mohaupt
Abteilungsleiter Verkehrsentwicklungsplanung
Tel. 0351 / 488 34 50
Fax 0351 / 488 34 73
E-Mail: MMohaupt2@dresden.de

5. Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit

- Pressekonferenz/Pressemitteilung
- Vorträge
- Podiumsdiskussion
- Internetpräsentation
 - Amtsblattreihe
 - Newsletter
 - Planercafé
 - Fachkolloquium
 - Internetforen
 - Wanderausstellung
 - Dokumentationen
 - Dresdner Debatte

5. Öffentlichkeitsarbeit

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden



Konzept

(Stand 1. Juni 2012)

Öffentlichkeitsarbeit zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus im Jahr 2012

1. Planercafé
2. Podiumsdiskussion
3. Newsletter für die breite Öffentlichkeit analog der Newsletter für die Projektgruppe
4. Wissenschaftliches Kolloquium
5. Dresdner Debatte

5. Öffentlichkeitsarbeit

- Internetseite
- Amtsblattreihe zum VEP
 - Wissenschaftlicher Beirat stellt sich vor (vom 07.10.2010 bis 19.11.2010)
 - Sachstand Verkehrsentwicklungsplan (vom 16.08.2012 bis auf Weiteres)
- Öffentliche Podiumsdiskussionen am 12.10.2010 und 18.06.2012
- POLIS-Konferenzen am 25./26.11.2010 in Dresden und am 29./30.11.2011 in Brüssel
- Ausstellung VEP
 - englischsprachig für POLIS-Jahreskonferenz am 25./26.11.2010
 - deutschsprachig, als Wanderausstellung in Vorbereitung
- Planercafé
- Informationen über Newsletter
- VEP-Kolloquium am 15.10.2012
- Dresdner Debatte

5. Öffentlichkeitsarbeit

Internetseite

www.dresden.de/vep

The screenshot shows the website **dresden.de** with a header in blue and white. The main navigation bar includes links for **Themen**, **Stadtentwicklung & Umwelt**, **Mobilität**, and **Verkehrsentwicklungsplanung**. The sidebar on the left lists various topics, with **Verkehrsentwicklungsplan 2025plus** highlighted in a red box. The main content area features the title **Verkehrsentwicklungsplan 2025plus** and a detailed description of the plan's goals and scope. A contact section on the right provides information about the responsible department and contact details.

dresden.de

deutsch Suche

Themen

- Stadt, Verwaltung & Rat
- Wirtschaft & Wissenschaft
- Kultur & Sport
- Tourismus
- Leben, Arbeiten & Wohnen
- Stadtentwicklung & Umwelt**

Stadtentwicklung & Umwelt

- Mobilitätsstrategie
- Verkehrsentwicklungsplanung
- Verkehrsentwicklungsplan 2025plus**
 - Aktuelles
 - Ausgangspunkte/Rahmen
 - Methodik
 - Gremien
 - Zeitschiene, Arbeitsetappen
 - Planungsinhalt und Ergebnisse
 - Öffentliche Veranstaltungen
 - Präsentationen
- Verkehrskonzept
- Verkehrsanlagenplanung

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

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

Mit diesen Fragen setzt sich der Verkehrsentwicklungsplan 2025 (VEP 2025plus) auseinander. Er dient den politischen Entscheidungsebenen, aber auch der Wirtschaft, den verkehrsbefassten Institutionen, Verbänden, Einrichtungen sowie den Bürgerinnen und Bürgern als Orientierung. Der VEP 2025plus ist dabei ein unverbindlicher und freiwilliger Plan.

Neben der Stadtverwaltung arbeiten Interessenvertreter, Fachverbände, Vereine sowie beratende Wissenschaftler an dem Projekt. Sie treffen konkrete Aussagen und Empfehlungen zu den differenzierten Verkehrsträgern, -mitteln bzw. -sektoren, äußern sich zu deren Weiterentwicklung und Vernetzung. Wachsende Bedeutung kommen dabei dem Klimaschutz, alternativen Energieträgern, dem Mobilitätsmanagement sowie der Finanzierbarkeit der Verkehrsinfrastruktur zu.

Auf den folgenden Seiten berichtet das Stadtplanungsamt fortlaufend über den VEP 2025plus, gibt Einblicke in den aktuellen Arbeitsprozess und stellt nach und nach Ergebnisse und Inhalte vor.

Kontakt

Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

Postfach 12 00 20
01001 Dresden

WTC
Freiberger Straße 39
01067 Dresden
3. Etage, Zimmer 3360

Stadtplan

Anfahrt mit Bus und Bahn

0351-4883451

5. Öffentlichkeitsarbeit

Amtsblattserie im Oktober/November 2010

Die Mitglieder des Wissenschaftlichen Beirates stellen sich im Dresdner Amtsblatt vor und antworten auf Fragen nach ihren Zielen, Vorstellungen und Ideen für den Verkehr der Zukunft in Dresden.

Amtsblattserie zum VEP ab August 2012

- dokumentiert den erreichten Zwischenstand
- erläutert den bisherigen Planungs- und Diskussionsprozess
- stellt die wesentlichen Ergebnisse vor und gibt einen Ausblick auf die weitere Arbeit

Beiträge erscheinen vierzehntägig

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 und seine Akteure (3)

Gibt es eine zukunftsfähige Mobilitätskultur?



Foto: privat

Die Landeshauptstadt Dresden verfügt mit der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) 2025 das Ziel, die Weichen für den Verkehr für den Zeitraum bis 2025 und darüber hinaus zu stellen. Der VEP wird in den Rahmen europäischer Zusammenarbeit und insbesondere in den Kontext des europäischen Netzwerkes POLIS gestellt. Die Amtsblattserie stellt die Mitglieder des wissenschaftlichen Beirates, ihre Arbeit mit ihren Zielen vor. In der dritten Folge beantwortet Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann vom Deutschen Institut für Urbanistik (DIfU) die Fragen der Redaktion. Was bewegt Sie, im Wissenschaftlichen Beirat für die Erarbeitung des VEP mitzuarbeiten? Mit meinen vielfältigen Forschungstätigkeiten im eigenen und weiteren Bereich der Verkehrs- und Stadtentwicklung hoffe ich, wichtige Beiträge zur Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Dresden einbringen zu können. Die Forschungen haben eine praktische Umsetzung in verschiedenen Projekten und Tätigkeiten erfahren – beispielsweise die Einbettung des Verkehrsentwicklungsplans in den regionalen Entwicklungsplan, den während meiner Tätigkeit in Braunschweig, die Moderation des Prozesses Verkehrsentwicklungsplanung in der Landeshauptstadt Düsseldorf, die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans in der Arbeitsgemeinschaft Karlsruhe und Aachen, und für die bevorstehenden Änderungen an diesem. Anforderungen liegen vor allem aber zukünftigen Generationen. Ich wünsche mir, dass die Visionen für die Entwicklung in Städten und Ballungsräumen, die sind insbesondere die Anforderungen an Klimaschutz und Klimadigitalisierung, die Anforderungen an Energieeffizienz und kohlenstoffarmen Verkehr, der die Schwäche der kommunalen Haushalte, der Erfordernisse einer Erhaltung und Erneuerung von Verkehrsinfrastrukturen, besonders Anforderungen hinsichtlich der Entwicklung einer zukunftsfähigen Mobilitätskultur – beispielsweise durch einen Einsatz von Elektrofahrzeugen, um einer verstärkten Orientierung an Fahrgastnutzung und weniger an Fahrzeugbesitz. Dies muss im regionalen Zusammenhang und durch angepasste Stadt- und Verkehrsstrukturen geschaffen werden. Auf welche Fragen sollten Sie speziell Antworten finden? Wie kann die Teilhabe und Teilhabe der Bürger durch Mobilität gesichert werden – bei erhöhter Energieeffizienz, reduzierten Einsatz fossiler Energieträger? Wie können die notwendigen wirtschaftlichen Anpassungsprozesse (Wirtschafts- und Güterverkehrsenergieeffizienz und stadteventuell gesichert werden? Wie können durch Weiterentwicklung und Umgestaltung des Verkehrssystems in Dresden die Stadtqualität verbessert werden? Wie ist die Mobilität im Nahraum („Quartier“) zu sichern und zu fördern? Durch welche Maßnahmen kann eine zukunftsfähige Mobilitätskultur gefördert werden? Wenn Sie sich etwas für Dresdens Verkehr wünschen könnten, was wäre das? Die Entwicklungsprozesse des VEP wünsche ich mir eine offene und vorausschauende Kooperation aller Akteure, die für einen zukunftsfähigen Verkehr in Dresden Verantwortung übernehmen und eigene Interessen in die Gesamtvisionen für die Stadt Dresden einbringen. Dabei sollten die Möglichkeiten „ausgestrichen“ Verkehrsverhaltens erweitert und von den Bürgern angenommen werden. Gemeinsames Ziel sollte eine zukunftsfähige Verkehrs- und Siedlungs- und Stadtentwicklung sein. Dann müssen die Chancen des Fußgänger- und Fahrradverkehrs wie auch eines differenzierten öffentlichen Verkehrs ausgebaut, die Notwendigkeiten des motorisierten Individualverkehrs und Güterverkehrs berücksichtigt werden.

VERKEHR

Gemeinsam Dresdens Verkehrsentwicklung planen (1)

Runder Tisch ist kein Harmonie-Modell

Einführung des Moderators Erhart Pöthnerhaus

Seit fast drei Jahren arbeitet die Landeshauptstadt Dresden an einem neuen Verkehrsentwicklungsplan (VEP 2025plus). Einzelne Bausteine diskutieren die Beteiligten mit der Öffentlichkeit in verschiedenen Veranstaltungen. Diese Amtsblattserie dokumentiert den erreichten Zwischenstand. Einzelne Folgen erläutern den bisherigen Planungs- und Diskussionsprozess, stellen die wesentlichen Ergebnisse vor und geben Vergleiche zu den Planungen in anderen Städten. Zudem gibt es einen Ausblick auf die weitere Arbeit. Im Herbst 2009 startete die Arbeitsgemeinschaft Verkehrsentwicklung (VEP 2025plus). Mit der Entscheidung für eine integrierte Planung und der Berücksichtigung der Beteiligungsgremien betritt die Landeshauptstadt Dresden Neuland. Neben dem mit Experten der Technischen Universität (TU) Dresden, des Deutschen Instituts für Urbanistik (DIfU) Berlin und der TU Stuttgart besetzten Wissenschaftlichen Beirat kommt dem Runden Tisch eine Schlüsselrolle zu. Unter Leitung eines externen Moderators gehören ihm Vertreter von Wirtschafts- und Verkehrsverbänden, Verkehrsträgern, unterschiedlichen gesellschaftlichen Interessens, Planungsverwaltung und allen Stadtverwaltungen an. Erfahrungen mit ähnlichen Verkehrsentwicklungsplänen liegen bis 2009 in nur wenigen deutschen Städten vor. Bekannt ist das Beispiel Berlin, sein im Diskurs erarbeiteter Stadtentwicklungsplan Verkehr wird 2012 vom Sachverständigenrat für Umweltfragen als „beispielhaft im deutschen Kontext“ bezeichnet. Ähnliches könnte Dresden nach Abschluss des VEP 2025plus und dem ab 2013 geplanten Beginn in eine integrierte öffentliche Verkehrsmittel für sich in Anspruch nehmen. Schon im Rahmen der POLIS-Präsidenschaft Dresdens findet

msdiskussion zum VEP 2025plus

Der Podiumsdiskussion bekräftigen, dass dies nur mit einem vernetzten, intelligenten Stadtverkehrssystem erreicht werden kann, dass innovative Lösungen implementiert. Dafür soll mit dem VEP 2025plus für Dresden ein tragfähiges Konzept entwickelt werden – partnerschaftlich mit Beteiligung der Öffentlichkeit in einem kontinuierlichen Prozess.

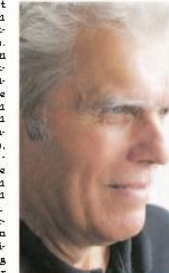


Foto: privat, Archiv Erhart Pöthnerhaus

Erhart Pöthnerhaus, der Diplom-Ingenieur ist Architekt und Stadtplaner, SRI, Geschäftsführer der Planungsgruppe profplan, Berlin und Mitglied der Deutschen Akademie für Städtebau und Landesplanung. Seit 1992 ist er in Lehre und Planung zur Steuerung langfristiger Stadtentwicklungs- und Stadterneuerungsprojekte in deutschen Großstädten tätig. Außerdem entwickelt und moderiert Erhart Pöthnerhaus Planungsprozesse unter anderem in Darmstadt, Berlin, Dresden, München, Gladbach, Leipzig. Erhart Pöthnerhaus ist der U-Ü-Gründer des ersten Dresdner Oberbürgermeisters Friedrich Wilhelm Pöthnerhaus.

Foto: privat, Archiv Erhart Pöthnerhaus

der VEP 2025plus internationale Beachtung.

Der Runde Tisch ist kein Harmonie-Modell. Die gemeinsame Bearbeitung der Ziele wie auch jenseits der Erörterung unterschiedlicher möglicher Szenarien für die künftige Dresdner Verkehrsentwicklung ist von kontinuierlichen Diskussionen geprägt. Hauptsächlich jedoch steht ein tragfähiger Konsens. Es wird auch weiterhin unsere gemeinsame Arbeit bestimmen.

5. Öffentlichkeitsarbeit

■ Podiumsdiskussion am 12.10.2010

- Was ist ein Verkehrsentwicklungsplan?
- Was sind die wichtigsten Ziele und Prioritäten der Verkehrsentwicklungsplanung?
- Welche Leitprojekte haben als Impulsgeber besondere Priorität?



■ Podiumsdiskussion am 18.06.2012

- öffentliche Information und Diskussion über den Bearbeitungsstand des VEP 2025plus
- Erörterung vorliegender Erkenntnisse aus der Analysephase
- Diskussion über drei mögliche Entwicklungsszenarien und deren Methodik



5. Öffentlichkeitsarbeit

- **POLIS-Konferenz am 25. und 26.11.2010 in Dresden**
 - Eröffnung durch Frau Oberbürgermeisterin Orosz
 - 6 Dresdner Fachvorträge
 - Begleitausstellung
 - VEP als Schwerpunkt
 - Ausstellungstafeln zum VEP 2025plus



5. Öffentlichkeitsarbeit

■ POLIS-Konferenz am 29. und 30.11.2011 in Brüssel

- gemeinsame Veranstaltung des Netzwerkes POLIS und des Wirtschafts- und Sozialausschusses der Europäischen Kommission
- Eröffnung durch den POLIS-Präsidenten Dresden, Herrn Bürgermeister Marx
- fast 300 Teilnehmer, viele Vertreter der Europäischen Kommission
- zwei sehr erfolgreiche Dresdner Fachbeiträge:
 - zum VEP 2025plus für Dresden
 - zur Integration der Dresdner Straßenbahn in unterschiedliche Stadträume



■ **Ausstellungstafeln**
zur Geschichte und zur laufenden Verkehrsentwicklungsplanung in Dresden



5. Öffentlichkeitsarbeit

■ Planercafé am 07.06.2012

- Zusammenkunft des Runden Tisches VEP außerhalb der inhaltlich festgelegten Terminalschiene und in einer anderen Form
 - a) lange Zeiträume zwischen Sitzungen Runder Tisch 2012 (März, September) bedingt durch die langen Entscheidungsläufe zum VEP-Vorzugsszenario + Sommerpause
 - b) Diskussionsbedarf des Runden Tisches zu Öffentlichkeitsarbeit, den scheinbar langen Verwaltungsläufen und zu Missverständnissen/Misstrauen
- Teilnehmer: Mitglieder des Runden Tisches, Vertreter des Wissenschaftlichen Beirates
- Moderation: Herr Pfotenhauer



5. Öffentlichkeitsarbeit

■ VEP-Newsletter

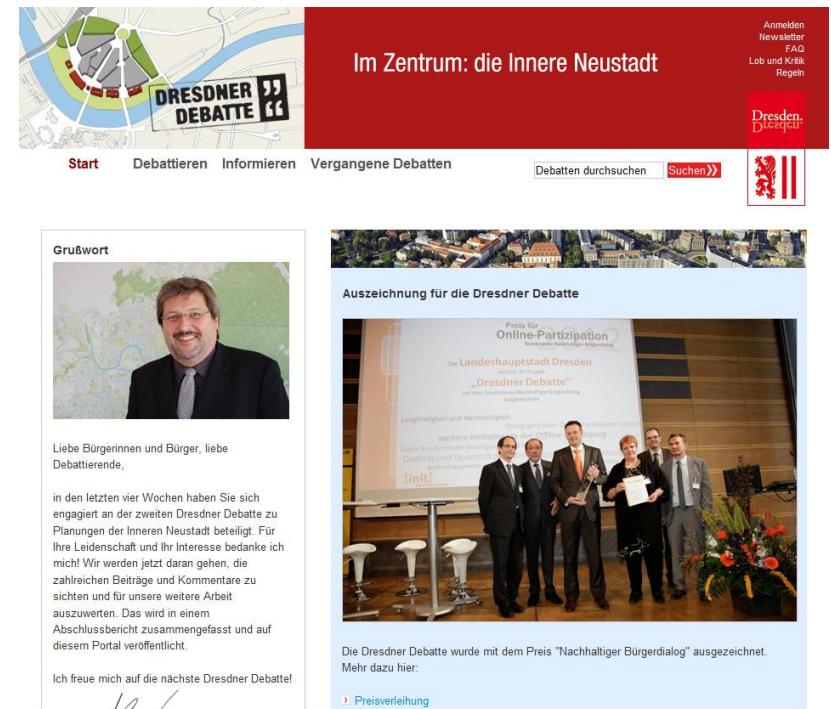
- für die Gremien Runder Tisch, Wissenschaftlicher Beirat, Lenkungsreis, Runder Tisch Region/Nachbarn und die breite Öffentlichkeit www.dresden.de/vep
- aktuelle Informationen zum Bearbeitungsstand/Planungsfortschritt, Ankündigung von Terminen
- erscheint monatlich
- Erstausgabe im Juni 2012



5. Öffentlichkeitsarbeit

■ „Dresdner Debatte“ zum VEP 2025plus

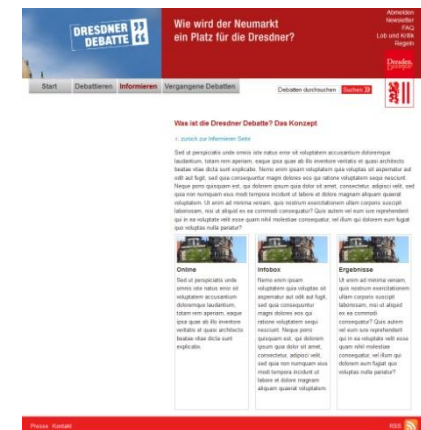
- mit dem Entwurf des VEP 2025plus, voraussichtlich im II. Quartal 2013, vor dem Stadtratsbeschluss, frühzeitige Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger, um deren Votum bei der Entscheidungsfindung berücksichtigen zu können und die Ergebnisse aus dem Dialog in den VEP einzuarbeiten
- Vorbereitungen haben bereits begonnen (trichterförmiger Diskussionsprozess mit allen Gremien vorgesehen)



5. Öffentlichkeitsarbeit

■ „Dresdner Debatte“ zum VEP 2025plus: vierwöchiger on- und offline Dialog zum VEP 2025plus

- online-Dialog über geschaltete Website mit Fachinformationen und Portal für öffentliche und moderierte Diskussion
- „offline“: zeitgleich steht in der Stadt eine Infobox (5 Tage/Woche geöffnet), wo sich interessierte Bürger vor Ort und bei Experten der Verwaltung und deren Partnern informieren können
- Expertenrunde und öffentliche Abschlussveranstaltung (Podiumsdiskussion);
- Internetseite bleibt online und informiert in der Zeit nach der Debatte über die mögliche Umsetzung der Ergebnisse aus dieser





Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Kontakt: Dr. Mohaupt
Abteilungsleiter Verkehrsentwicklungsplanung
Tel. 0351 / 488 34 50
Fax 0351 / 488 34 73
E-Mail: MMohaupt2@dresden.de

2. Arbeitsphase – Schritte

■ Runder Tisch

- Mängel- und Problemanalyse
- Aufstellen der verkehrspolitischen Zielstellung
- fachlich-inhaltliche Begleitung des Planungsprozesses



2. Arbeitsphase – Schritte

- Arbeitsgruppen innerhalb des Runden Tisches:



Quelle:
proUrban

2. Arbeitsphase – Schritte

■ Ergebnisse:

1

Ziele und Prioritäten der Verkehrspolitik Dresdens

Die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden wird beeinflusst von neuen Rahmenbedingungen und Herausforderungen, denen sich die Städte der Europäischen Union im Allgemeinen gegenübersehen. Dabei handelt es sich um folgende Aspekte:

Erstens:

Mobilität und Verkehr sind stärker als bisher von verkehrsfremden Rahmen bzw. Entwicklungen abhängig. Zunehmende Globalisierung, kaum vorhersehbare wirtschaftliche und finanzielle Schwankungen (Krisen), steigende Preise für endliche Rohstoffe (z. B. Erdöl) sowie Klimaveränderungen sind Beispiele solcher Rahmen- und Entwicklungsbedingungen.

Zweitens:

Es gilt, sich auf die Auswirkungen des demografischen Wandels in den europäischen Ländern einzustellen, der damit einhergeht, dass die Bevölkerungszahlen zurückgehen, dabei jedoch das Lebensalter steigt und die Anforderungen an die Erfüllung von Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnissen differenzierter (individueller) werden.

Drittens:

Das Vorhalten einer, den differenzierten Mobilitätsanforderungen adäquaten, Verkehrsinfrastruktur ist an wachsende Finanzierungsbedarfe für deren Erhalt und Sanierung geknüpft. Neuinvestitionen werden vor dem Hintergrund der damit verbundenen Verfügbarkeit von Finanzressourcen deutlich schwieriger.

Viertens:

Durch die rasche individuelle Motorisierung bzw. die in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsene Nutzung von Kraftfahrzeugen haben sich Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie Unfallrisiken erhöht und schlagen sich als gesunkene urbane Lebensqualität nieder.

Fünftens:

Europäische und darauf aufsetzende nationale Verordnungen bzw. Gesetzgebungen (z. B. für Luftreinhaltung, Liberalisierung der Verkehrsmärkte für den ÖPNV) geben Anpassungsanforderungen vor, die teilweise erheblichen Einfluss auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung haben.

Die Ziele der Dresdner Verkehrspolitik müssen diesen Rahmenbedingungen und Herausforderungen Rechnung tragen und unter Auslotung der Chancen und Möglichkeiten, die sich daraus ergeben, eine zukunftsfähige Verkehrspolitik Dresdens begründen.

Die Ziele der Dresdner Verkehrspolitik sollen unter dem Leitmotiv: „Urbanität stärken – Lebensqualität verbessern – Mobilität sichern – Wirtschaft fördern“ stehen und im Einzelnen beinhalten:

2

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan Dresden

Ergebnispräsentation der Arbeitsgruppe „Verkehrsträger“

bestehend aus den Mitgliedern

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
Dresdner Verkehrsbetriebe AG
RVD Regionalverkehr Dresden GmbH
Flughafen Dresden GmbH
Sächsische Binnenhäfen GmbH
Deutsche Bahn AG

3

Landeshauptstadt Dresden

Leitziele der „AG Stadtqualität“ des Runden Tisches VEP 2025plus



4

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025

Arbeitsgruppe 4

Verkehrsverbände, Wirtschaftsverbände
zzgl. Verkehrsträger und Seniorenverband

Ergebnisse des Arbeitstreffens am 19.05.2010
in der Ingenieurkammer Sachsen

2. Arbeitsphase – Schritte



RUNDER TISCH VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG 2025plus DRESDEN

ZIELE DER KÜNFTIGEN VERKEHRSENTWICKLUNG

Präambel

1. Verkehr ist kein Selbstzweck! Er dient der Mobilität der Bürger und der Sicherung der urbanen Wirtschaft.
2. Die Erhaltung der Mobilität – bezahlbar, sicher und umweltschonend – ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ersten Ranges.
3. Das Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie die Gleichstellung aller Menschen ist Verfassungsgrundsatz. Auch die Verpflichtung, auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse hinzuwirken ist in der Verfassung des Freistaates Sachsen verankert. Beides sind essentielle Leitlinien für die heutige und künftige Verkehrsentwicklung.
4. Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr ist mehr denn je globalen Einflüssen (Konjunkturschwankungen, begrenzte fossilen Energieressourcen und steigenden Energiepreisen sowie Klimaveränderungen) unterworfen. Verkehrsentwicklungsplanung muss darauf Antworten finden.
5. Gleiches gilt für die Auswirkungen des demografischen Wandels, woraus veränderte Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse erwachsen.
6. Die Verkehrsinfrastruktur muss unter besonderer Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erhalten und entwickelt werden.
7. Nationale und europäische Gesetze und Verordnungen geben essentielle Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklungsplanung vor. Die Stadt Dresden wird diese aktiv mitgestalten.

Leitziel 1

Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft

- | | |
|-----|---|
| 1.1 | Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger |
| 1.2 | Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets |
| 1.3 | ... |

1. Auftaktphase - Gremienstruktur

■ Erkenntnisse:

- möglichst **breites Spektrum an Interessenvertretern aus der Stadt**, um auch eine große Bandbreite und Vielfalt von Erkenntnissen, Ideen etc. zu erhalten
- **Einbeziehen des Umlands**, um Schnittstellen auszuloten und gemeinsame Interessen integriert zu gestalten (z. B. Lkw-Führung, EEL- Themen)
- **Europäische Ebene**, um das aktuelle Gedankengut der anderen europäischen Länder abzugreifen und uns selbst einzubringen
- **Installieren eines wissenschaftlichen Beirats**, um für Verwaltung, Politik und Planerbüros fachwissenschaftliche Erkenntnisse zur Methodik, zu innovative Lösungen, neutrale fachbezogene Wertung von Konflikten verfügbar zu machen

3. Abschlussphase

Abschlussphase

- Überführung der Gremienarbeit in die Evaluation
- Abschlussanalysen, Prozesserfahrungen
- Analyse Gremienarbeit
- Analyse Kommunalpolitische Arbeit
- Analyse Öffentlichkeitsarbeit
- Analyse Europaarbeit