

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP) der Landeshauptstadt Dresden

POLIS-Jahreskonferenz am 29. November 2011
in Brüssel

Stadtplanungsamt
BD Dr. Mohaupt
Abt.-Ltr. Verkehrsentwicklungsplanung



Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



Gliederung

1. Einordnung des VEP
2. Gremien
 - 2.1. Runder Tisch / Runder Tisch Region
 - 2.2. Wissenschaftlicher Beirat
3. Auswahl des Planerbüros für den VEP
4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden
5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)
6. Szenarienbetrachtung (Auszüge)
7. Öffentlichkeitsarbeit
8. Ausblick



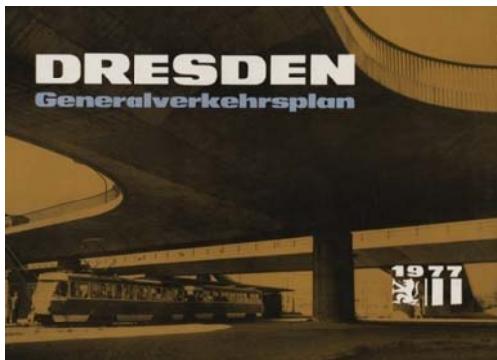
1. Einordnung des VEP



1950



1967



1977



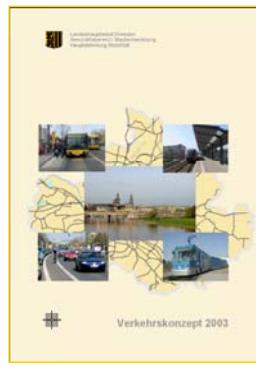
1989



1990



1994



2003



2007

3

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



1. Einordnung des VEP

- Die Zukunft des Verkehrs ist abhängig von verkehrsforeignen Entwicklungen: Globalisierung, kaum vorhersagbare wirtschaftliche Entwicklungen, Preise für endliche Rohstoffe (Öl).
- Durch Europäische und nationale Gesetzgebung entstehen neue Rahmenbedingungen.
- Die Lebensqualität in unseren Städten zeigt sich auch in ihren Mobilitätsmöglichkeiten. Luftverschmutzung, Lärmbelastung, Unfallrisiken
- Durch den demografischen Wandel der westeuropäischen Länder werden wir weniger Leute, werden älter und bunter (individueller)!
- Der hohe Bedarf an Erhaltungsinvestitionen wird zu einer Änderung der derzeitigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung führen.

4

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



POLIS-Konferenz

25. und 26.11.2010 in Dresden

- Eröffnung durch Frau OBin Orosz
- 6 Dresdner Fachvorträge
- Begleitausstellung
- VEP als Schwerpunkt



5 VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



POLIS-Konferenz

25. und 26.11.2010 in Dresden

- Ausstellungstafeln zum VEP 2025plus



6 VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

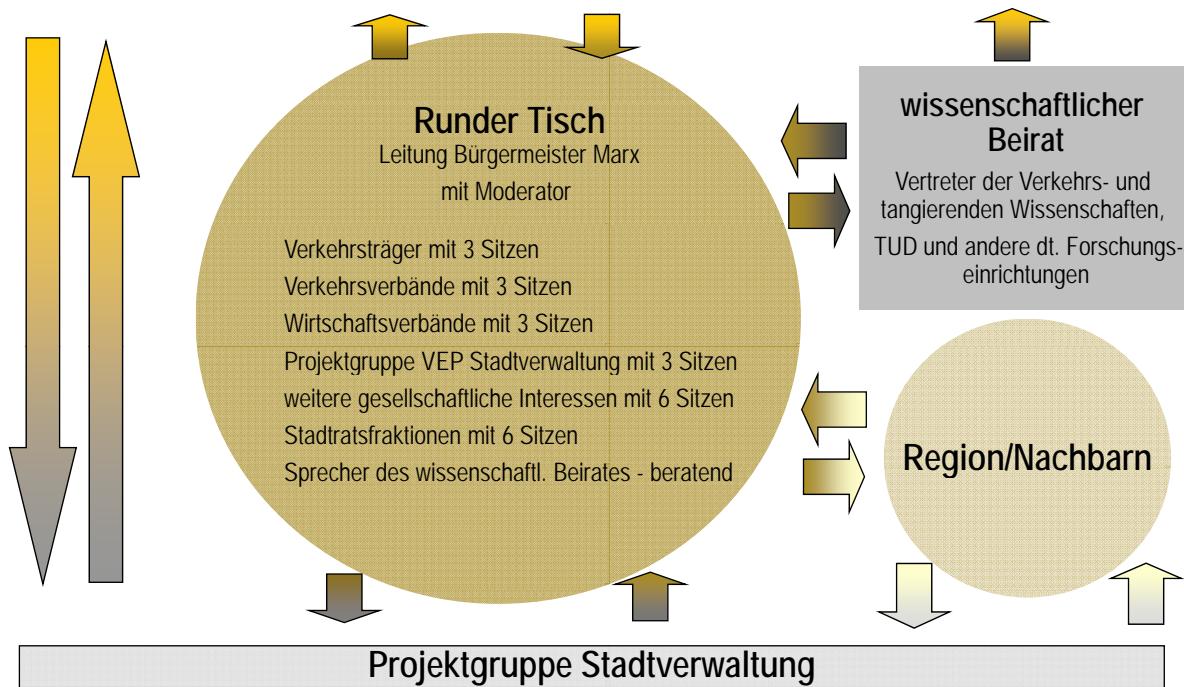
Stadtplanungsamt



2. Gremien

Lennungskreis unter Leitung von Bürgermeister Marx

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



7

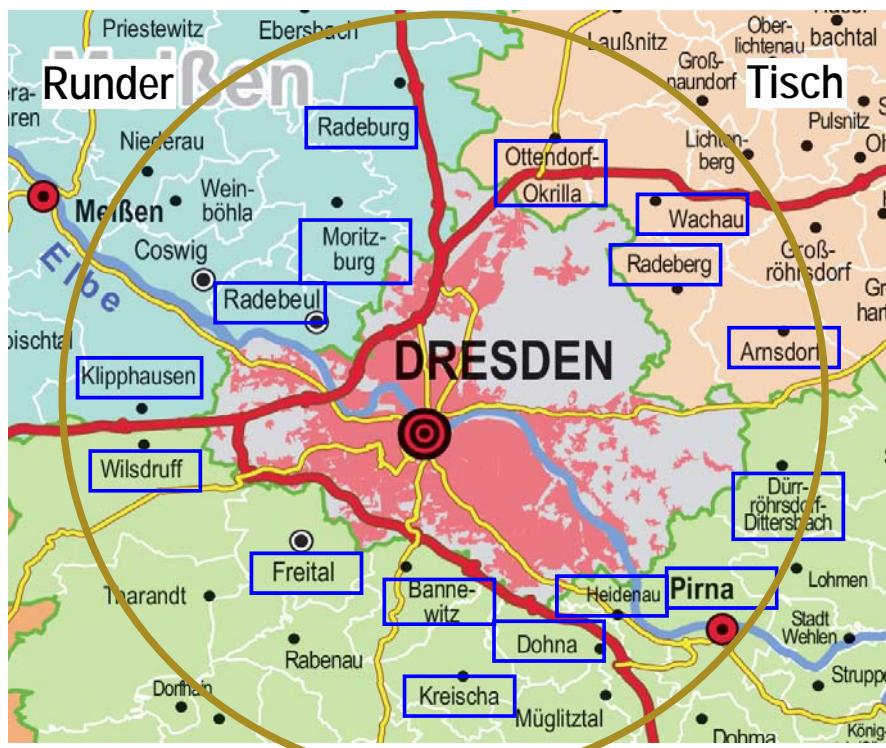
VEP 2025+

Landeshauptstadt Dresden

Stadtplanungsamt



2. Gremien - Runder Tisch Region



Quelle: www.rp-dresden.de , Karte „Sachsens neue Kreise“

Nachbarn/Regionen

- Landkreis Bautzen
 - Landkreis Meißen
 - Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge
 - SMWA
 - LD Dresden
 - Straßenbauamt Meißen-Dresden
 - Straßenbauamt Bautzen
 - VVO
 - MDV Mitteldeutsche Verkehrsverbund GmbH
 - Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien GmbH
 - Euroregion Elbe/Labe
 - Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
 - Regionaler Planungsverband Oberlausitz/Niederschlesien

8

VEP 2025+

Landeshauptstadt Dresden

Stadtplanungsamt



2.1 Gremien – Runder Tisch

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.
- Aktionsbündnis Dresdner Schüler- und Sozialticket
- Fraktionen des Stadtrates
- ein Vertreter des Seniorenbeirates der LHD
- ein Vertreter des Schülerbeirates der LHD
- Sprecher Wissenschaftlicher Beirat
- Moderator Runder Tisch
- Projektleiter Stadtplanungsamt

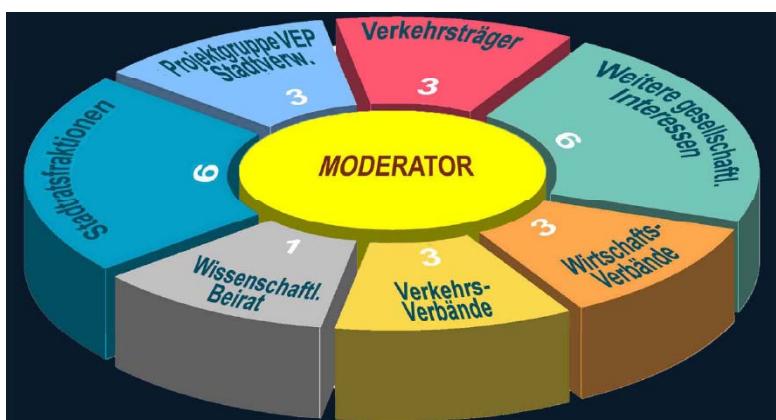
2.1 Gremien – Runder Tisch

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.



2.2 Gremien – Wissenschaftlicher Beirat

- 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 Begleitung der VEP-Erarbeitung (Prognose, Problem- und Mängelanalyse, Szenarienbildung, Handlungsschwerpunkte...)



VEP 2025+

Landeshauptstadt Dresden

Stadtplanungsamt



3. Auswahl des Planerbüros für den VEP

VÖF - VEP 2025plus Dresden
Antragszeit: A000410

Erfurth+Pätzschow
Projektmanagement GmbH

Bewertungsmatrix															
Bewerber: ID-Nummer: 84		Gesamtpunkte: max.300 Punkte													
Nr.	Auszeichnungen	Bewertung	Wichtung	Punkte			Angaben des Bewerbers	% Vergleich Bewerbergruppe zu 100	Punkte	Bemerkungen	Netz. Punkte				
				0	1	2									
B.2.2 Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit (mit Bauunternehmen in Summe)															
1	Wirtschaftliche und finanzielle Leistungsfähigkeit (mit Bauunternehmen in Summe)														
	Durchschnitt des Gesamtkollektivs			0 - 3 Punkte	2,00%	< 390.000,00 €	mindest. 390.000,00 €	mindest. 585.000,00 €	mindest. 760.000,00 €	1.603 Mio. EUR					
	Geograf. (Lfd. 1) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 1)									3 0,00					
	Geograf. (Lfd. 2) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 2)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 3) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 3)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 4) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 4)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 5) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 5)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 6) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 6)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 7) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 7)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 8) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 8)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 9) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 9)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 10) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 10)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 11) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 11)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 12) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 12)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 13) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 13)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 14) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 14)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 15) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 15)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 16) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 16)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 17) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 17)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 18) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 18)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 19) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 19)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 20) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 20)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 21) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 21)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 22) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 22)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 23) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 23)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 24) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 24)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 25) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 25)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 26) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 26)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 27) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 27)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 28) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 28)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 29) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 29)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 30) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 30)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 31) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 31)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 32) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 32)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 33) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 33)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 34) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 34)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 35) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 35)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 36) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 36)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 37) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 37)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 38) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 38)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 39) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 39)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 40) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 40)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 41) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 41)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 42) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 42)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 43) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 43)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 44) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 44)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 45) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 45)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 46) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 46)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 47) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 47)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 48) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 48)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 49) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 49)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 50) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 50)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 51) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 51)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 52) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 52)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 53) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 53)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 54) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 54)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 55) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 55)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 56) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 56)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 57) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 57)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 58) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 58)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 59) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 59)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 60) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 60)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 61) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 61)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 62) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 62)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 63) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 63)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 64) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 64)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 65) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 65)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 66) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 66)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 67) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 67)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 68) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 68)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 69) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 69)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 70) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 70)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 71) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 71)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 72) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 72)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 73) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 73)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 74) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 74)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 75) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 75)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 76) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 76)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 77) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 77)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 78) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 78)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 79) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 79)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 80) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 80)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 81) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 81)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 82) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 82)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 83) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 83)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 84) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 84)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 85) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 85)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 86) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 86)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 87) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 87)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 88) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 88)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 89) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 89)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 90) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 90)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 91) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 91)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 92) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 92)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 93) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 93)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 94) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 94)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 95) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 95)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 96) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 96)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 97) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 97)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 98) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 98)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 99) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 99)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 100) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 100)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 101) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 101)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 102) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 102)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 103) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 103)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 104) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 104)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 105) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 105)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 106) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 106)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 107) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 107)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 108) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 108)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 109) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 109)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 110) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 110)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 111) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 111)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 112) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 112)									0,00					
	Geograf. (Lfd. 113) mit Verkehrsreichpunkt (Lfd. 113)									0,00					
	Geograf. (L														



3. Auswahl des Planerbüros für den VEP

■ Stand 1. Stufe Ausschreibung (am 02.11.2010 abgeschlossen)

Die Öffnung der Bewerbungen erfolgte im Vergabebüro der Landeshauptstadt Dresden am 02.11.2010

- 8 Bewerber, davon
3 Arbeitsgemeinschaften/Bietergemeinschaften
2 Alleinbewerber
3 Bewerber mit Unterauftragnehmer
- von den 8 Bewerbern waren 2 unter Federführung Dresdner Büros
- insgesamt bewarben sich 20 Büros, darunter 7 aus Dresden
- Bewerbungen lagen nur aus dem Inland vor
- 4 Bewerber waren in der zweiten Ausschreibungsstufe dabei

3. Auswahl des Planerbüros für den VEP

Planungsgemeinschaft VEP Dresden 2025plus



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



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

4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

- Runder Tisch
Abstimmen des Zielpapiers



15

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

- Arbeitsgruppen innerhalb des Runden Tisches:



16

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

■ Ergebnisse:

1

Ziele und Prioritäten der Verkehrspolitik Dresden

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:

Erste:

Mobilität und Verkehr sind stärker als bisher von verkehrenden Fahrzeugen betreut. Entwicklungsgeschwindigkeiten, zunehmende Globalisierung, kaum vorhersehbare wirtschaftliche und finanzielle Schwankungen (Krisen), steigende Preise für endliche Rohstoffe (z. B. Erdöl) sowie Klimaveränderungen und Europa sind wichtige Rahmen- und Entwicklungsfaktoren.

Zweite:

Es gilt, sich auf die Auswirkungen des demografischen Wandels in den europäischen Ländern einzustellen, der damit einhergeht, dass die Bevölkerungsrückgänge und die Verschiebung des Alterspektrums steigt und die Anforderungen an die Erfüllung von Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnissen differenzierter (individueller) werden.

Dritte:

Der Vorrang einer, den effizienteren Mobilitätsarten adäquaten, Verkehrspolitik ist an wachsende Finanzierungsbedarfe für die Erhalt und Sanierung geknüpft. Neuvermögen werden vor dem Hintergrund der damit verbundenen Verfügbarkeit von Finanzressourcen deutlich schwieriger.

Vierter:

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

Fünfter:

Europäische und damit aufstrebende nationale Verordnungen bzw. Gesetzgebungen (z. B. für Luftqualität, Überlastung der Verkehrsinfrastruktur für den CO2) geben Anpassungsnotwendigkeiten vor, die teilweise erheblichen Einfluss auf die Mobilität- und Verkehrsentwicklung haben.

Die Ziele der Dresden-Verkehrspolitik müssen diese Rahmenbedingungen und Herausforderungen Rechnung tragen und unter Ausübung der Chancen und Möglichkeiten, die sich daraus ergeben, eine zukunftsorientige Verkehrspolitik Dresden begründen.

Die Ziele der Dresden-Verkehrspolitik sollen unter dem Leitmotiv „Unterhalt stärken – Lebensqualität verbessern – Mobilität sichern – Wirtschaft fördern“ erarbeitet und im Einvernehmen mit den Beteiligten definiert werden.

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



4

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025

Arbeitsgruppe 4

Verkehrsverbände, Wirtschaftsverbände

zggl. Verkehrsträger und Seniorenverband

Ergebnisse des Arbeitstreffens am 19.05.2010
in der Ingenieurkammer Sachsen

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

RUNDER TISCH VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG 2025plus DRESDEN

ZIELE DER KÜNFSTIGEN 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 fossile Energieressourcen und steigenden Energiepreisen sowie Klimaveränderungen) unterworfen. Verkehrsentwicklungsplanung muss darauf Antworten finden.
5. Gleicher gilt für die Auswirkungen des demografischen Wandels, woraus veränderte Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse erwachsen.
6. Die Verkehrsinfrastruktur muss unter besondere Beachtung des Kosten-Nutzen-Vorhersageverfahrens 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	1.1 Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene: hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
	1.2 Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebets
	1.3 ...

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



■ 4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Orig. AG1

Ø Büro B66

U16
30.3.11

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

Gegenstand:

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

Beschluss:

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


Helma Orosz
Vorsitzende


Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

19

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



■ 4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

Anlage

Präambel

1. Verkehr ist kein Selbstzweck! Er dient der Mobilität der Bürger und der Sicherung der urbanen Wirtschaft. Beides setzt die freie Wahl der Verkehrsmittel voraus.
2. Die Erhaltung der Mobilität – bezahlbar, sicher und umweltschonend – ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ersten Ranges. Sie sollte im Konsens und unter weitestgehendem Verzicht auf dirigistische Maßnahmen umgesetzt werden.
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 fossile Energiressourcen und steigenden Energiepreisen sowie Klimaveränderungen) unterworfen. Verkehrsentwicklungsplanung muss darauf Antworten finden.
5. Gleichermaßen 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.

20

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



■ 4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

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

■ 4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

Leitziel 2 Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen	2.1 Gewährleistung des Zugangs für mobilitätseingeschränkte und einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger zu Verkehrsnetzen und Verkehrsmitteln einschließlich besserer Nutzungsmöglichkeiten
	2.2 Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sowie notwendiger Informationen zu den Verkehrsmitteln insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen
	2.3 Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen
	2.4 Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen (Anstreben der Halbierung der Zahl der Verletzten sowie der Vermeidung von Verkehrstoten).
Leitziel 3 Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen	3.1 Verbesserung der Lebensqualität in den Stadtquartieren durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen unter anderem mittels Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.
	3.2 Verbesserung der Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen sowie bessere Nutzbarkeit des Wohnumfeldes
	3.3 Engere Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der lokalen Klimaziele
	3.4 Präferenz von Innenentwicklung und 'Stadt der kurzen Wege'
	3.5 Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zugunsten der Verlagerung auf das qualitativ hochwertige Hauptstraßennetz
	3.6 Flächensparendes Bauen sowie Umnutzung, Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen; Erarbeitung von Best-Practice-Beispielen
	3.7 Vernetzung von Individual- und öffentlichem Personenverkehr bei der Realisierung neuer Verkehrsvorhaben
	3.8 Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)

■ 4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

Leitziel 4	4.1	Berücksichtigung und Integration regionaler sowie überregionaler Fachplanungen
VEP als offener Planungs- und Entscheidungsprozess unter Einbeziehung von Verkehrswissenschaft, Verbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Gruppen, Beauftragten, interessierten Bürgern sowie unterschiedlichen Fachdisziplinen	4.2	Regelmäßige Überprüfung und Nachjustierung der Ziele sowie Monitoring und Erfolgskontrolle als verbindliche Verfahrenselemente
	4.3	Fortlaufende Information über wichtige Verkehrsparameter (z.B. Verkehrsbedingte Emissionen, Anzahl der Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel, Zahl der Unfälle)
	4.4	Information und Interessenausgleich zu einem frühen Zeitpunkt der Planung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen
	4.5	Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene
	4.6	Ressortübergreifende und interdisziplinäre Verknüpfung verkehrlich relevanter Handlungsfelder (u.a. Verkehrs-, Stadt-, Umwelt- und Freiraumplanung)

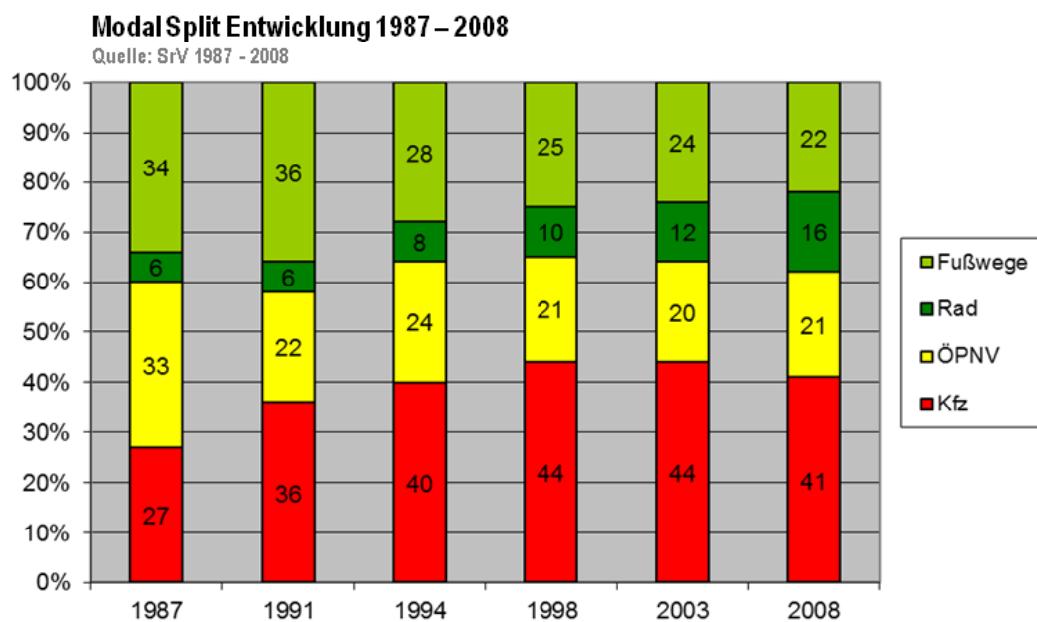
■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Stadtentwicklung und Mobilität

- ➔ Die Entwicklung des Ballungsraumes Dresden ist in den vergangenen Jahren durch Reurbanisierungsprozesse gekennzeichnet. Diese Trends setzen sich nach den aktuellen Prognosen auch zukünftig fort. Dresden ist eine **wachsende Stadt mit einem stabilen Umland in einer schrumpfenden Region**.
- ➔ In den vergangenen 10 Jahren sind deutliche Veränderungsprozesse der Mobilität der Einwohner zu verzeichnen. Eine Stabilisierung der ÖPNV-Anteile und eine deutliche Erhöhung der Radverkehrsanteile gehen einher mit weiteren leichten Rückgängen im Fußverkehr sowie einer deutlichen Abnahme des Pkw-Verkehrs.

■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

ÖPNV



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



25

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Stadtentwicklung und Mobilität

- Trotz Bevölkerungswachstum werden langfristig auch in Dresden demografische Alterungsprozesse überwiegen. Kurzfristig ist durch steigende Geburtenzahlen aber mit Zunahmen besonders im Ausbildungsverkehr zu rechnen.
- Die durchschnittlichen Wegeweiten im Pkw-Verkehr sind deutlich zurückgegangen, was zu einer geringeren spezifischen Verkehrsleistung führte. Hingegen wird das Fahrrad öfter und für deutlich weitere Wege genutzt.
- Seit über 15 Jahren ist eine Stagnation der Motorisierung mit Pkw zu verzeichnen.
- Wachsende Verkehrsleistungen sind insbesondere durch die öffentlichen Verkehrsmittel und den Radverkehr aufgefangen worden. Die Verkehrsleistung im Radverkehr hat sich etwa verdreifacht!

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



26

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Stadtentwicklung und Mobilität

- In der Überlagerung der verschiedenen Einflussfaktoren sind trotz des Bevölkerungswachstums der vergangenen Jahre, der erfolgreichen wirtschaftlichen Entwicklung sowie der deutlichen Zunahme der Einkaufsflächen **keine signifikanten Zunahmen des Kfz-Verkehrs im Straßennetz** zu verzeichnen.
- Die erfolgreiche wirtschaftliche Entwicklung in Dresden war begleitet von einem gleichzeitigen Rückgang des Lkw-Verkehrs. Nur ein Teil dieses Rückgangs ist durch die Entlastung in Folge der A 17 erklärbar.

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



27

VEP 2025+

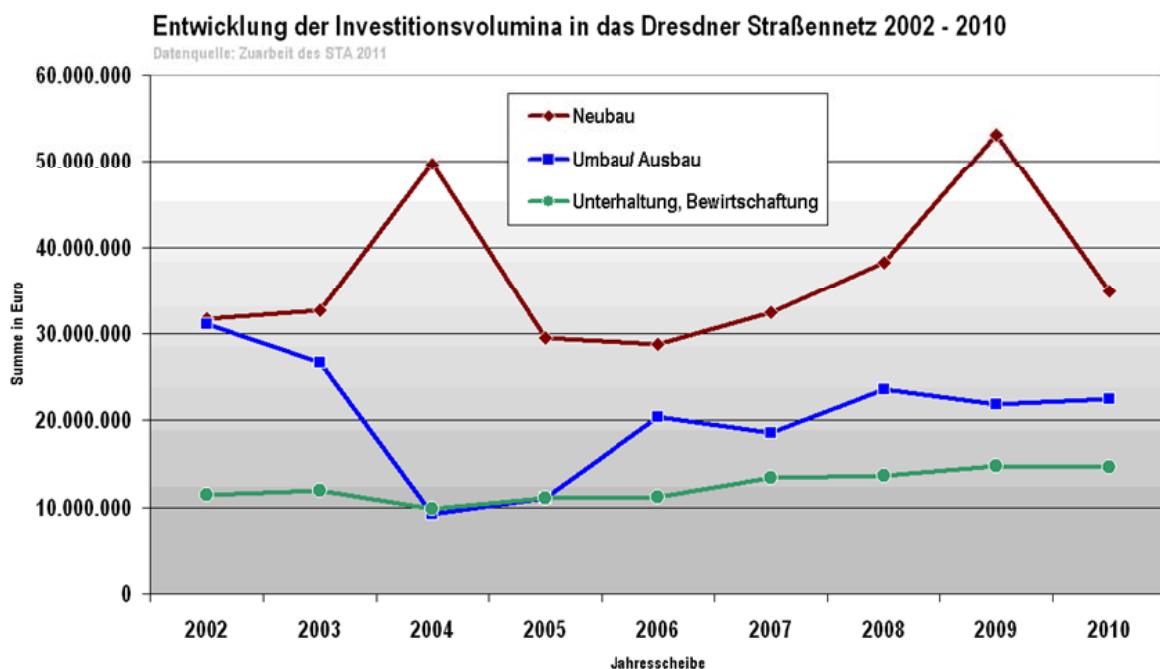
Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Kfz-Verkehr und Straßennetz



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



28

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt

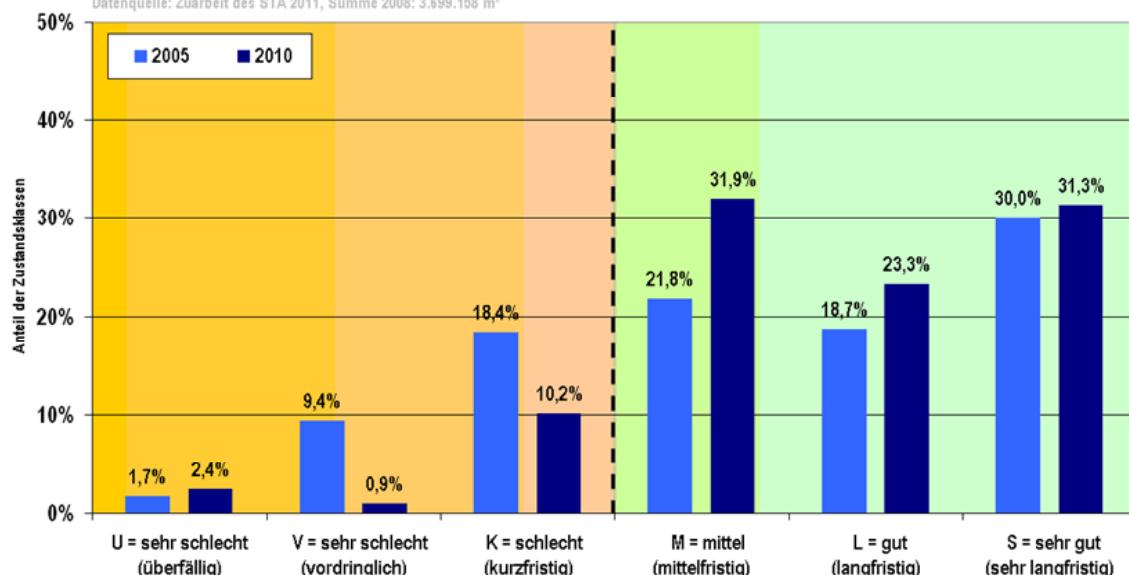


■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Kfz-Verkehr und Straßennetz

Entwicklung der Zustandsklassen der Straßen im Hauptnetz 2005 - 2010

Datenquelle: Zuarbeit des STA 2011, Summe 2008: 3.699.168 m²



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



29

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt

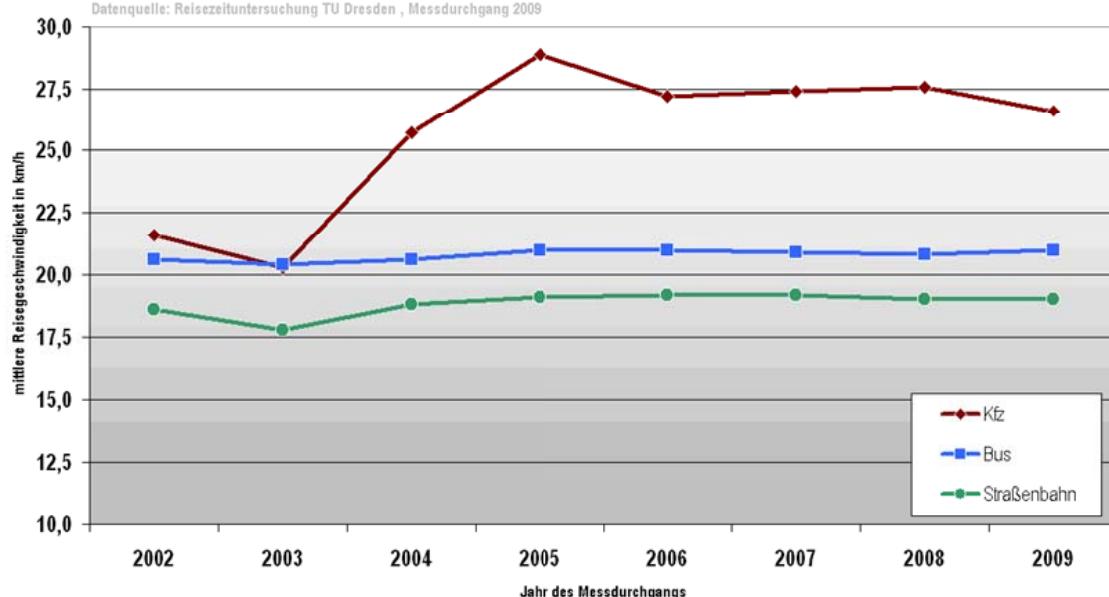


■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

ÖPNV

Entwicklung der mittleren Reisegeschwindigkeiten im Dresdner Straßen- und ÖPNV-Netz

Datenquelle: Reisezeituntersuchung TU Dresden, Messdurchgang 2009



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



30

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt

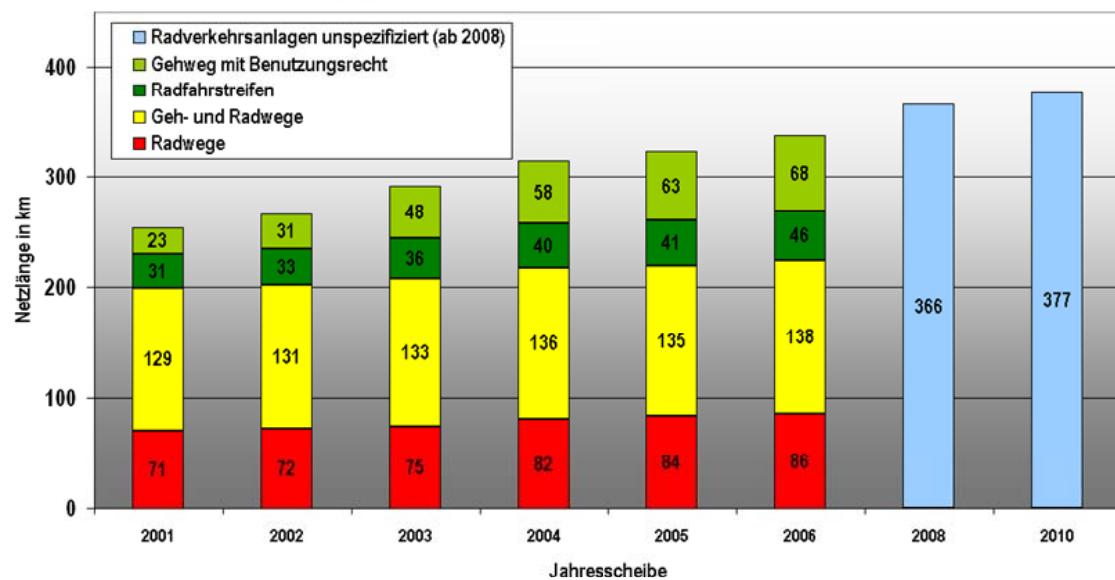


■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Fußgänger- und Radverkehr

Netzlängenentwicklung Radverkehr 2001 - 2010

Quelle: Straßenverkehrsbericht und Zuarbeit STA 2011



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



31

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



■ 6. Szenarienbetrachtung (Auszüge)

→ Warum Szenarien?

- ▶ Aufzeigen unterschiedlicher denkbarer Handlungsrichtungen
- ▶ Aufzeigen der Konsequenzen bestimmten Handelns
- ▶ Diskussion der Wirkungen und ihrer Passgenauigkeit
- ▶ Auswahl eines inhaltlich passenden und umsetzbaren Handlungsansatzes als Vorzugsszenario

→ die Szenarien im VEP Dresden 2025plus sollen ...

- ▶ die vorgegebenen Leitziele der Verkehrsentwicklung berücksichtigen
- ▶ zu den erkannten und diskutierten Problemen und Mängeln passen
- ▶ in sich konsistent sein
- ▶ überwiegend wirkungsrelevante Maßnahmen beinhalten
- ▶ Maßnahmenwirkungen und Verhaltenseinflüsse berücksichtigen

VEP Dresden 2025plus
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



32

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



■ 6. Szenarienbetrachtung (Auszüge)

→ Gemeinsamkeiten aller Szenarien, u.a.

- ▶ Entwicklung der Bevölkerungsstruktur von Stadt und Region
- ▶ Entwicklung der Raumstruktur (keine Flächennutzungsszenarien)
- ▶ Maßnahmen zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit
- ▶ abgestimmte „Sowieso“-Maßnahmen Straße und ÖPNV

→ Unterschiede zwischen den Szenarien, u.a.

- ▶ Art und Umfang bzw. Intensität von Handlungsansätzen und Maßnahmen
 - Angebots-/Infrastrukturmaßnahmen (MIV, ÖPNV, Rad, Fuß)
 - Verkehrsorganisation (z.B. ÖPNV-Beschleunigung, P+R/B+R, Kanalisierung Pkw-/Lkw-Verkehr, Parkraumrestriktionen),
 - Verkehrstechnik (Steuerungs- und Informationstechnik)
 - Preismaßnahmen (z.B. Nahverkehrstarif, Parkgebühren)
 - „weiche Maßnahmen“ (z.B. Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit, Konzepte etc.)
- ▶ Entwicklung von Verkehrsverhalten (z.B. Pkw-Fähigkeit und Führerscheinbesitz sowie Verkehrsmittelpräferenzen aus preislichen oder Einstellungsgründen)
- ▶ Konsequenz der Umsetzung des Luftreinhalteplans (im Szenario A teilweise, in den Szenarien B+C vollständig)

■ 6. Szenarienbetrachtung (Auszüge)

→ **Szenario A - Gute Erreichbarkeit mit dem Fokus Kfz-Verkehr**

- ▶ Mobilitätsbefriedigung mit vorrangig störungsfreiem Verkehrsablauf vor allem im Kfz-Verkehr
- ▶ Wirtschaftsverkehr mit Lkw wird gesichert
- ▶ es wird nicht von einem deutlichen Anstieg der Nahmobilität ausgegangen
- ▶ Anreize zu Verhaltensveränderungen zu mehr ressourcenschonender Mobilität bestehen nur in geringem Umfang, sodass sich der Modal Split im Wesentlichen aktuellen Trends anpasst und lediglich demografische Effekte aufgreift

→ **Szenario B - Gute Erreichbarkeit für alle durch Verbesserung von Nahmobilität und Ressourcenschonung**

- ▶ Mobilitätsbefriedigung erfolgt so, dass bei bestehenden Verhaltenstrends Umwelt und Ressourcen geschont werden
- ▶ Wirtschaftsverkehr mit Lkw wird gesichert
- ▶ deutlicher Anstieg der Chancen für Nahmobilität
- ▶ Anreize zu Verhaltensveränderungen zu mehr ressourcenschonender Mobilität entstehen vor allem durch entsprechende Angebote - der Modal Split begünstigt so den Umweltverbund

→ **Szenario C - Nachhaltige Erreichbarkeit mit verstärktem Verhaltenswandel**

- ▶ Mobilitätsbefriedigung erfolgt so, dass bei geänderten Verhaltenstrends Umwelt und Ressourcen stark geschont werden
- ▶ Wirtschaftsverkehr mit Lkw wird gesichert
- ▶ deutlicher Anstieg der Chancen für Nahmobilität
- ▶ Anreize zu Verhaltensveränderungen zu mehr ressourcenschonender Mobilität entstehen durch entsprechende Angebote und werden durch externe verursachte Verhaltensänderungen (Preise, Klimaschutz) noch verstärkt

7. Öffentlichkeitsarbeit

- Internetseite
- Amtsblattreihe zum VEP
 - Wissenschaftlicher Beirat stellt sich vor
- Podiumsdiskussion am 12.10.2010
 - vorbereitendes Faltblatt zum VEP
- Ausstellung VEP
 - englischsprachig für POLIS-Jahreskonferenz am 25./26.11.2010
 - deutschsprachig als Wanderausstellung
- Informationen über andere Medien
 - Bitte um Öffnung von Kommunikationsmöglichkeiten der Teilnehmer des Runden Tisches
 - (z. B. Beiträge in Verbandszeitschriften etc.)

7. Öffentlichkeitsarbeit

■ Internetseite

www.dresden.de/de/08/02/02/010_Verkehrsentwicklungsplan_2025.php



The screenshot shows the official website of the City of Dresden. The main navigation bar includes links for 'Homepage', 'Stadtentwicklung und Umwelt', 'Mobilität', and 'Verkehrsentwicklungsplanung'. The sidebar on the left has a red box around the 'Verkehrsentwicklungsplan 2025plus' link under 'Stadtentwicklung und Umwelt'.

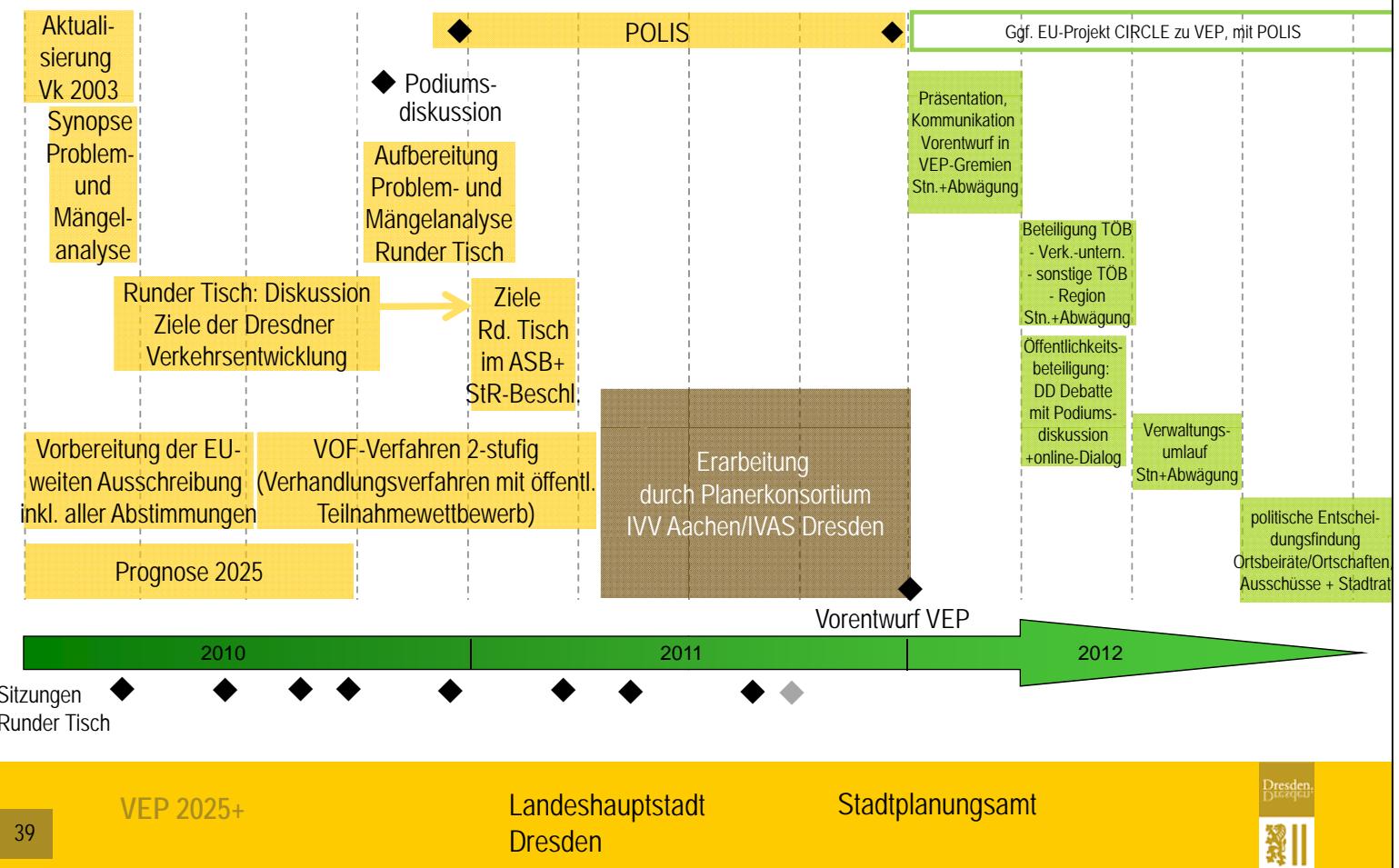
Kontakt
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsentwicklungsplanung

- ✉ Postfach 12 00 20
01001 Dresden
- ✉ Technisches Rathaus
Hamburger Straße 19
01067 Dresden
3. Etage, Zimmer 3009
- ✉ Stadtplan
- ✉ Straßenbahn Linie 1,
Bus Linie 94
- ☎ 0351-4883451

In Vorbereitung:

- shortcut: VEP
- Hinweis auf der Startseite

8. Ausblick



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