

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP) der Landeshauptstadt Dresden

POLIS-Jahreskonferenz am 29. November 2011
in Brüssel

Stadtplanungsamt
BD Dr. Mohaupt
Abt.-Ltr. Verkehrsentwicklungsplanung

Dresden.
Dresdner

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

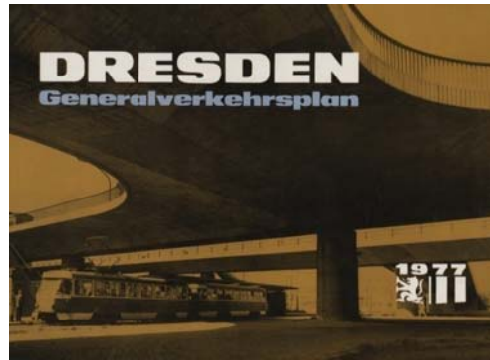
1. Einordnung des VEP



1950



1967



1977



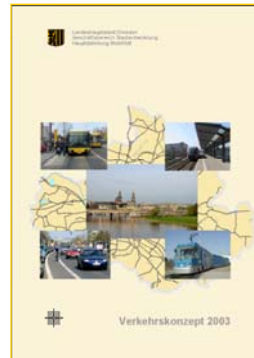
1989



1990



1994



2003



2007

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



3

1. Einordnung des VEP

- Die Zukunft des Verkehrs ist abhängig von verkehrsfremden 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.

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



4

POLIS-Konferenz 25. und 26.11.2010 in Dresden

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



POLIS-Konferenz 25. und 26.11.2010 in Dresden

- Ausstellungstafeln zum VEP 2025plus



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

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



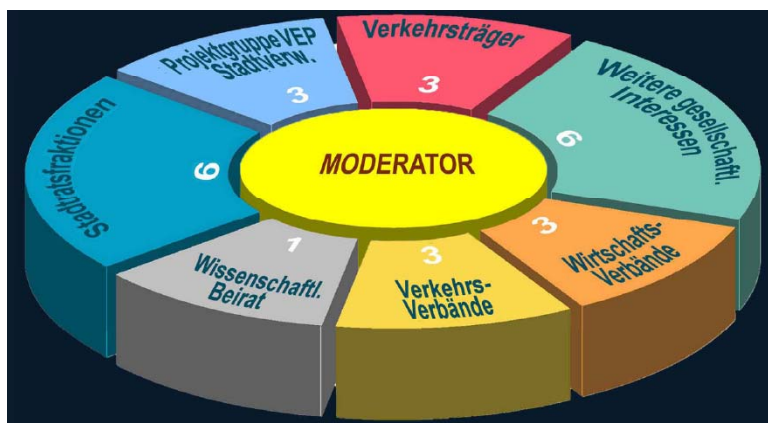
2.1 Gremien – Runder Tisch

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.



VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



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



11

3. Auswahl des Planerbüros für den VEP

VEP - VEP 2025plus Dresden
Altstandort: A00410

Erstell-/Pegelsch
Projektmanagement GmbH

Bewertungsmatrix

Bewerber		Bewertung		Mittlung		Punkte		Angaben des Bewerbers		Vergleichende Bewertung		Bemerkungen		max. 100 Punkte	
Nr.	Ausschreibungsnummer	Bewertung	Mittlung	0	1	2	3			Punkte					
3.2.2 Wirtschaftliche und Ressourcen Leistungsangebot (mit Baugemeinschaften in Summe)															
Durchschnitt des Gesamtumsatzes der letzten 3 Geschäftsjahre															
0 - 3 Punkte	2,00%	+ 390.000,00 €	mind. 390.000,00 €	mind. 590.000,00 €	mind. 790.000,00 €	1.900 Mio. EUR	3	6,00							9,00
Durchschnitt des Umsatzes der letzten 3 Geschäftsjahre erbrachte vergleichbare Leistung (gemeinsamliche VEP oder Vertriebsstrategie)															
0 - 3 Punkte	6,00%	+ 390.000,00 €	mind. 390.000,00 €	mind. 590.000,00 €	mind. 790.000,00 €	0,41 Mio. EUR	1	6,00							18,00
Zusammenfassung 1															
Summe 3.2.2 Wirtschaftliche und Ressourcen Leistungsangebot															
8,00%															
12,00															
34,00															
3.2.3 Technische Leistungsangebot - Fachliche und personelle Eignung															
Durchschnittliche Anzahl ständiger Mitarbeiter einmündiger Führungskraft in jährlicher Mittel der Baugemeinschaften in Summe der Jahre 2017 - 2019															
0 - 3 Punkte	2,00%	mind. 3 Personen	mind. 4 Personen	mind. 5 Personen	mind. 6 Personen	mind. 7 Personen	mind. 8 Personen	mind. 9 Personen	mind. 10 Personen	mind. 11 Personen	mind. 12 Personen	mind. 13 Personen	mind. 14 Personen	mind. 15 Personen	mind. 16 Personen
0 - 3 Punkte	10,00%	mind. 3 Personen	mind. 4 Personen	mind. 5 Personen	mind. 6 Personen	mind. 7 Personen	mind. 8 Personen	mind. 9 Personen	mind. 10 Personen	mind. 11 Personen	mind. 12 Personen	mind. 13 Personen	mind. 14 Personen	mind. 15 Personen	mind. 16 Personen
Zusammenfassung 2															
Summe 3.2.3 Technische Leistungsangebot															
12,00%															
12,00															
36,00															
3.3 Persönliche Referenzleistung abgesprochenes VEP oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts, abgeschlossen zwischen 01.01.2019 und spätestens 01.12.2019, Bewertung des AG und der Kriterien muss nicht gleich AG															
Persönliche VEP Referenzen oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts															
0 - 3 Punkte	3,00%	keine	mind. 1	mind. 3	mind. 5	mind. 7	mind. 9	mind. 11	mind. 13	mind. 15	mind. 17	mind. 19	mind. 21	mind. 23	mind. 25
Zusammenfassung 3															
Summe 3.3 Persönliche Referenzleistung abgesprochenes VEP oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts															
3,00%															
3,00															
3.4 Persönliche Referenzleistung abgesprochenes VEP oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts, abgeschlossen zwischen 01.01.2019 und spätestens 01.12.2019															
Persönliche VEP Referenzen oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts															
0 - 3 Punkte	2,00%	keine	mind. 1	mind. 3	mind. 5	mind. 7	mind. 9	mind. 11	mind. 13	mind. 15	mind. 17	mind. 19	mind. 21	mind. 23	mind. 25
Zusammenfassung 4															
Summe 3.4 Persönliche Referenzleistung abgesprochenes VEP oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts															
2,00%															
2,00															
3.5 Persönliche Referenzleistung abgesprochenes VEP oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts, abgeschlossen zwischen 01.01.2019 und spätestens 01.12.2019															
Persönliche VEP Referenzen oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts															
0 - 3 Punkte	2,00%	keine	mind. 1	mind. 3	mind. 5	mind. 7	mind. 9	mind. 11	mind. 13	mind. 15	mind. 17	mind. 19	mind. 21	mind. 23	mind. 25
Zusammenfassung 5															
Summe 3.5 Persönliche Referenzleistung abgesprochenes VEP oder Vertriebsstrategie des Gesamtprojekts															
2,00%															
2,00															

Seite: 1 / 4

Datum: 06.12.2010

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt



12

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 IVV 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



4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

- Arbeitsgruppen innerhalb des Runden Tisches:



Quelle:
proUrban

4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

■ 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 gegenübersetzen. Dabei handelt es sich um folgende Aspekte:

Siedlung: Mobilität und Verkehr sind stärker als bisher von verkehrshen Rahmen bzw. Entwicklungen abhängig. Zunehmende Globalisierung, kaum vorstellbare wirtschaftliche und finanzielle Schocklagen (Zinsen), steigende Preise für soziale Rohstoffe (z. B. Erdöl) sowie Klimaveränderungen sind Beispiele solcher Rahmen- und Entwicklungsbedingungen.

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

Ökonomie: Das Verhalten einer, den differenzierten Mobilitätsanforderungen adäquaten, Verkehrsmittelstruktur ist ein wachsende Finanzierungsbedürfnis für den Erhalt und Erneuerung der Verkehrsinfrastruktur vor dem Hintergrund der damit verbundenen Verfügbarkeit von Finanzmitteln, die sich verschärfen.

Verkehr: 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 schränken sich als gesteuerte urbane Lebensqualität ein.

Politik: Europäische und darauf aufbauende nationale Verordnungen bzw. Gesetzgebungen (z. B. für Luftreinhaltung, Überwindung der Verkehrsverbote für den ÖPNV) geben Handlungsanweisungen vor, die teilweise erheblichen Einfluss auf die Mobilität- und Verkehrsentscheidungen haben.

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

Die Ziele der Dresdner Verkehrspolitik sollen unter dem Leitmotiv „Lebensqualität verbessern – Mobilität sichern – Wirtschaft fördern“ stehen und im Einklang stehen.

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

4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

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
umweltschonende 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 ...

■ 4. Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der LH Dresden

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

Gegenstand:

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

Beschluss:

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


Helma Orosz
Vorsitzende

Dirk Hilbert
Erster Bürgermeister

Orig. AG1

Ø Büro GSG

U16
30.3.11

■ 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 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.

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

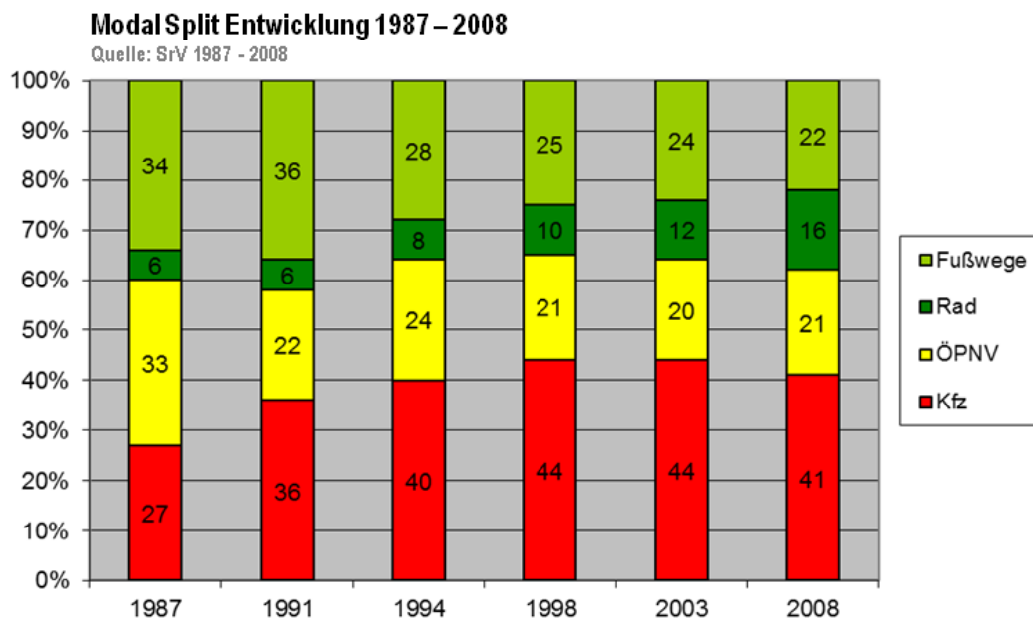
■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

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



■ 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



■ 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

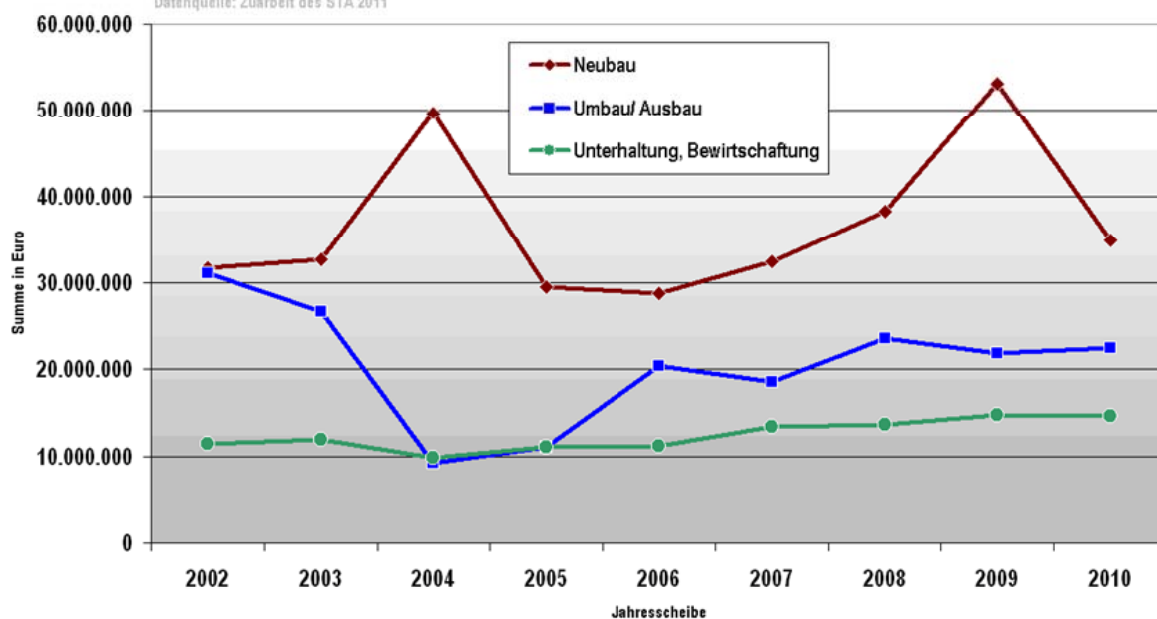


■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Kfz-Verkehr und Straßennetz

Entwicklung der Investitionsvolumina in das Dresdner Straßennetz 2002 - 2010

Datenquelle: Zuarbeit des STA 2011



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



28

VEP 2025+

Landeshauptstadt
Dresden

Stadtplanungsamt

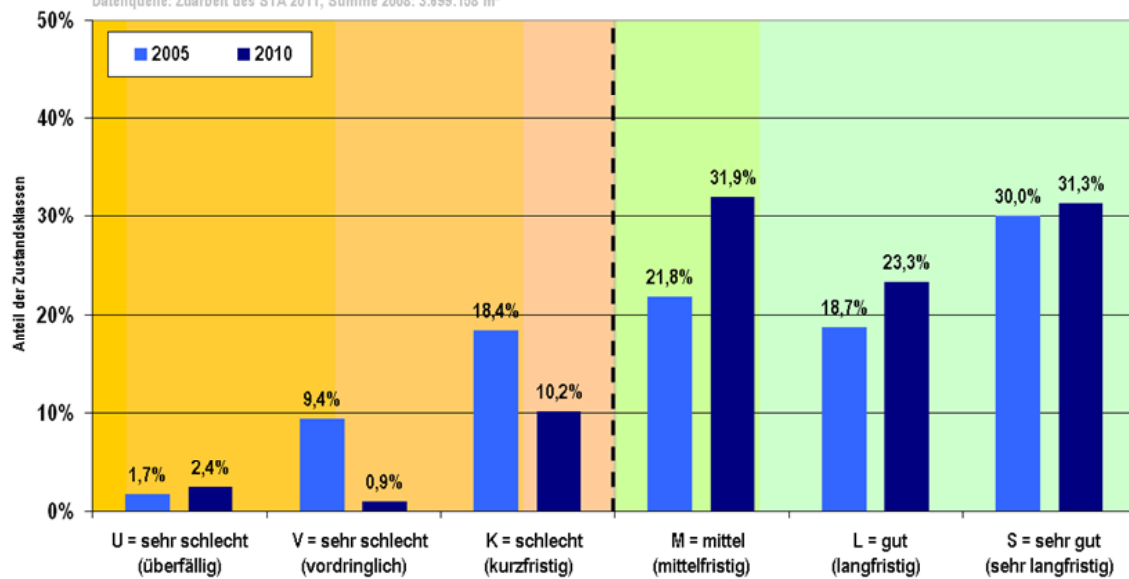


5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Kfz-Verkehr und Straßennetz

Entwicklung der Zustandsklassen der Straßen im Hauptnetz 2005 - 2010

Datenquelle: Zuarbeit des STA 2011, Summe 2008: 3.699.158 m²



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

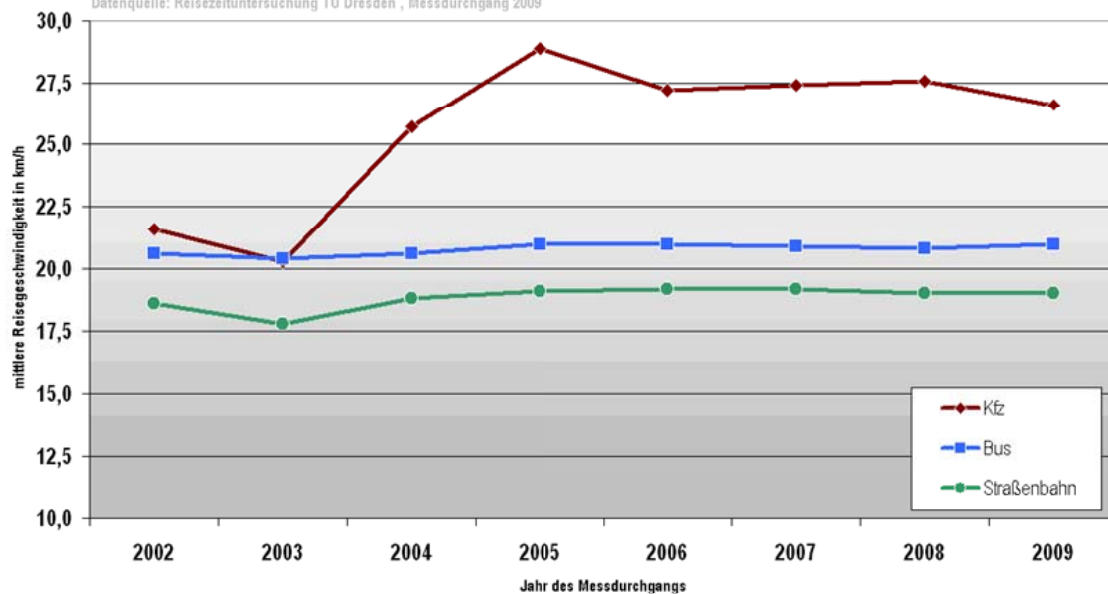


5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

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

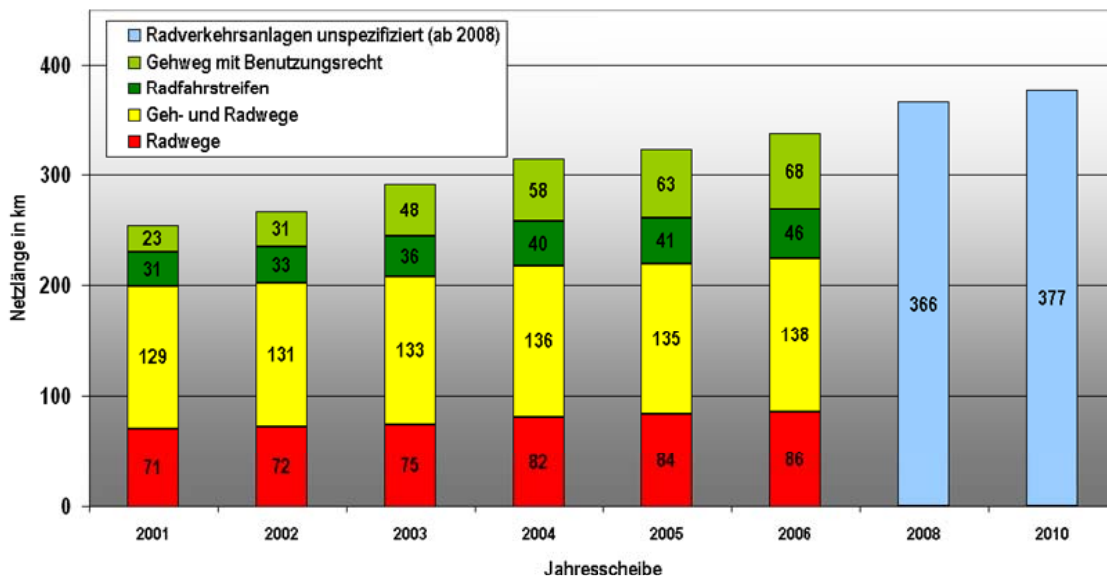


■ 5. Problem- und Mängelanalyse (Auszüge)

Fußgänger- und Radverkehr

Netzlängenentwicklung Radverkehr 2001 - 2010

Quelle: Straßenverkehrsbericht und Zuarbeit STA 2011



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



■ 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



■ 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-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz sowie Verkehrsmittelpräferenzen aus preislichen oder Einstellungsgründen)
- ▶ Konsequenz der Umsetzung des Luftreinhalteplans (im Szenario A teilweise, in den Szenarien B+C vollständig)

VEP Dresden 2025plus
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



■ 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

VEP Dresden 2025plus
Ingenieurgruppe IVV Aachen/ Ingenieurbüro IVAS



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 Dresden website interface. At the top, there is a search bar and a language selector set to 'English'. Below the header, a navigation bar contains links: 'Homepage', 'Stadtentwicklung und Umwelt', 'Mobilität', and 'Verkehrsentwicklungsplanung'. The main content area is titled 'Verkehrsentwicklungsplan 2025plus' and contains text about the city council's decision on the plan. A sidebar on the left, under the heading 'Stadtentwicklung und Umwelt', lists various topics. The 'Verkehrsentwicklungsplan 2025plus' section is highlighted with a red box, showing sub-items like 'Ausgangspunkte/Rahmen', 'Methodik', 'Gremien', 'Zeitschiene, Arbeitsetappen', 'Planungsinhalt', 'Aktuelles', and 'Präsentationen'. Other sidebar items include 'Verkehrskonzept', 'Parken in Dresden', 'Lkw-Stadtplan', and 'Informationen'. A 'Kontakt' section on the right provides contact information for the Stadtplanungsamt, including an email address, phone number, and physical address.

In Vorbereitung:

- shortcut: VEP
- Hinweis auf der Start-seite

7. Öffentlichkeitsarbeit

Veröffentlichungen im Dresdner Amtsblatt

Beiträge der Professoren:

Herr Prof. Ahrens, Technische Universität Dresden
 Herr Prof. Becker, Technische Universität Dresden
 Herr Prof. Beckmann, Deutsches Institut für Urbanistik
 Herr Prof. Maier, Technische Universität Dresden
 Herr Prof. Bäker, Technische Universität Dresden
 Herr Prof. Pesch, Universität Stuttgart
 Herr Prof. Krimmling, Technische Universität Dresden
 Herr Prof. Müller, Institut für ökologische Raumordnung

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 und seine Akteure (1)
Gibt es eine zukunftsfähige Mobilitätskultur?

Die Landesparlamentarische Versammlung hat am 14. Oktober 2010 das 14. Verbandsforum der Verkehrsminister der Länder beschlossen. In diesem Forum haben die Verkehrsminister der Länder über die Verkehrsplanung der Zukunft diskutiert. Ein Schwerpunkt der Diskussion war die Frage nach der Zukunft der Verkehrsplanung. Die Verkehrsminister haben sich auf eine Reihe von Maßnahmen verständigt, die die Verkehrsplanung der Zukunft verbessern sollen. Diese Maßnahmen betreffen die Verkehrsplanung der Zukunft, die Verkehrsplanung der Gegenwart und die Verkehrsplanung der Vergangenheit. Die Verkehrsminister haben sich auf eine Reihe von Maßnahmen verständigt, die die Verkehrsplanung der Zukunft verbessern sollen. Diese Maßnahmen betreffen die Verkehrsplanung der Zukunft, die Verkehrsplanung der Gegenwart und die Verkehrsplanung der Vergangenheit.



Gesamtheit bedeutet auch Entscheidung



Die Verkehrsminister der Länder haben am 14. Oktober 2010 das 14. Verbandsforum der Verkehrsminister der Länder beschlossen. In diesem Forum haben die Verkehrsminister der Länder über die Verkehrsplanung der Zukunft diskutiert. Ein Schwerpunkt der Diskussion war die Frage nach der Zukunft der Verkehrsplanung. Die Verkehrsminister haben sich auf eine Reihe von Maßnahmen verständigt, die die Verkehrsplanung der Zukunft verbessern sollen. Diese Maßnahmen betreffen die Verkehrsplanung der Zukunft, die Verkehrsplanung der Gegenwart und die Verkehrsplanung der Vergangenheit. Die Verkehrsminister haben sich auf eine Reihe von Maßnahmen verständigt, die die Verkehrsplanung der Zukunft verbessern sollen. Diese Maßnahmen betreffen die Verkehrsplanung der Zukunft, die Verkehrsplanung der Gegenwart und die Verkehrsplanung der Vergangenheit.

Podiumsdiskussion zum VEP 2025plus

Die Verkehrsminister der Länder haben am 14. Oktober 2010 das 14. Verbandsforum der Verkehrsminister der Länder beschlossen. In diesem Forum haben die Verkehrsminister der Länder über die Verkehrsplanung der Zukunft diskutiert. Ein Schwerpunkt der Diskussion war die Frage nach der Zukunft der Verkehrsplanung. Die Verkehrsminister haben sich auf eine Reihe von Maßnahmen verständigt, die die Verkehrsplanung der Zukunft verbessern sollen. Diese Maßnahmen betreffen die Verkehrsplanung der Zukunft, die Verkehrsplanung der Gegenwart und die Verkehrsplanung der Vergangenheit. Die Verkehrsminister haben sich auf eine Reihe von Maßnahmen verständigt, die die Verkehrsplanung der Zukunft verbessern sollen. Diese Maßnahmen betreffen die Verkehrsplanung der Zukunft, die Verkehrsplanung der Gegenwart und die Verkehrsplanung der Vergangenheit.

7. Öffentlichkeitsarbeit

Podiumsdiskussion am 12.10.2010

Podiumsteilnehmer (von links nach rechts):

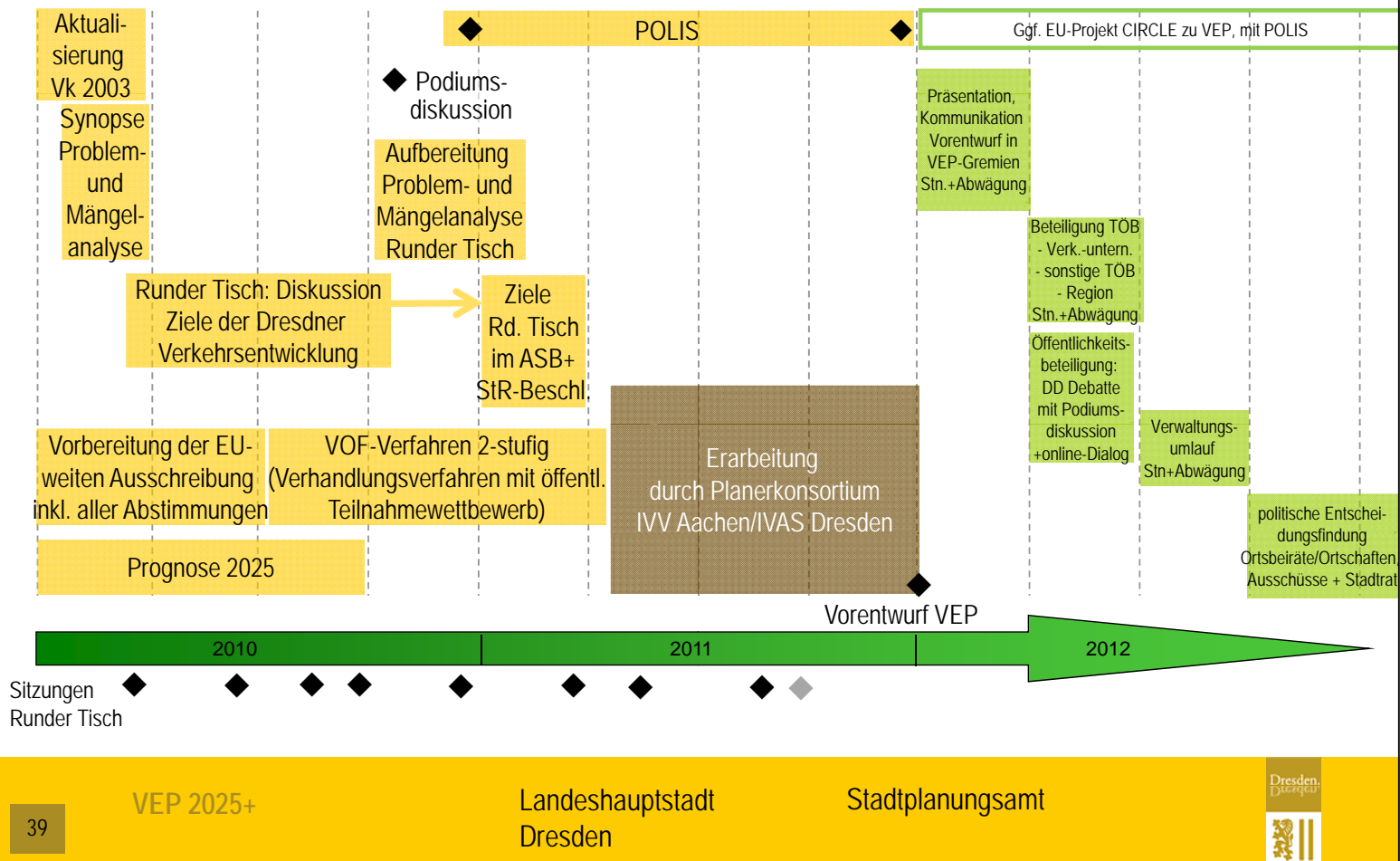
Herr Prof. Beckmann
 Herr Gille
 Herr Marx
 Herr Pfothner
 Herr Dr. Hunger
 Herr Dehnert

Themen:

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



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