



Vom Generalverkehrsplan zum Verkehrsentwicklungsplan

Dresdner Verkehrskonzepte in Historie und Gegenwart

Verkehrsplanung ist ein spannendes Feld städtischer bzw. raumstrukturierender Entwicklungsstrategien. Mit dem Ausbau der Städte zu industriellen Ballungsräumen im Laufe des 19. Jahrhunderts und der Entstehung eines öffentlichen Personenverkehrs (ÖPNV) kristallisierte sich die Verkehrsplanung als selbständiger Zweig innerhalb der Stadt- und Raumplanung heraus und gewann somit im 20. Jahrhundert zunehmend an Bedeutung. Auch in Dresden hat die Verkehrsplanung eine lange Tradition.

Im ersten Jahrzehnt nach dem II. Weltkrieg lag der Schwerpunkt im Wiederaufbau der Stadt, um Grundlagen für eine neue städtebauliche und verkehrliche Ordnung zu schaffen. In den 1960er und 1970er Jahren wurden dann Generalbebauungs- und Generalverkehrspläne erstellt, die auf den jeweiligen verkehrswissenschaftlichen Erkenntnissen basierten. Viele Ansätze und Entwürfe wurden aus unterschiedlichen Gründen nicht umgesetzt.

In den 1980er Jahren bis zur politischen Wende 1990 war das verkehrsplanerische Schaffen bereits auf das Verknüpfen einer zweckvollen Verkehrsorganisation mit der Entwicklung eines dem Grunde nach schon integrierten Verkehrssystems gerichtet. Dabei fanden Probleme von Mobilitätseingeschränkten, Fahrradfahrern und Fußgängern zunehmende Beachtung.

Die Zeit um das Jahr 1990 war schließlich ein Neubeginn für die Verkehrsplanung. Es war die Zeit der „Runden Tische“ (auch in der Verkehrsplanung), in der die Bürgerinnen und Bürger die Geschichte ihrer Stadt selbst in die Hand nahmen. So entstand in dieser Phase das „Leitbild für die Verkehrspolitik im Ballungsgebiet Dresden“, das in der Geschichte der Dresdner Verkehrsplanung für Aufbruch, Demokratie und Bürgerwille steht. Dieses Material war dann auch Grundlage für das Verkehrskonzept von 1994.

Es soll nicht nur in die Vergangenheit geschaut werden, sondern auch ein Blick auf die zukünftigen Aufgaben geworfen werden: Verkehrsentwicklungsplanung bis 2025 und darüber hinaus.

Landeshauptstadt Dresden, Stadtplanungsamt
Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus



Die Landeshauptstadt Dresden hat die Erarbeitung ihres Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) in den Rahmen europäischer Zusammenarbeit und hier insbesondere in den Kontext des europäischen Netzwerkes POLIS gestellt, für das die Oberbürgermeisterin der Landeshauptstadt Dresden, Frau Helma Orosz, 2010 und 2011 die Präsidentschaft übernommen hatte.

Wie in anderen europäischen Ländern auch, wird die Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden von neuen Rahmenbedingungen und Herausforderungen beeinflusst:

- Mobilität und Verkehr sind stärker als bisher von verkehrsfremden Rahmen bzw. Entwicklungen abhängig. Zunehmende Globalisierung, kaum vorhersagbare wirtschaftliche und finanzielle Schwankungen (Krisen), steigende Preise für endliche Rohstoffe (z. B. Erdöl) sowie Klimaveränderungen sind Beispiele dafür.
- Es gilt, sich auf die Auswirkungen des demografischen Wandels in den europäischen Ländern einzustellen: d. h. dass die Bevölkerungszahlen zurückgehen, das Lebensalter aber steigt und die Anforderungen an die Erfüllung von Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnissen differenzierter (individueller) werden.
- 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.
- Durch die rasche individuelle Motorisierung bzw. die in den letzten Jahrzehnten gestiegene Nutzung von Kraftfahrzeugen haben sich Lärm- und Luftschadstoffbelastungen sowie Unfallrisiken erhöht und schlagen sich als Verschlechterung urbaner Lebensqualität nieder.
- Europäische und darauf aufsetzende nationale Verordnungen bzw. Gesetzgebungen (z. B. für Luftreinhaltung) geben Anpassungserfordernisse vor, die teilweise erheblichen Einfluss auf die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung haben.

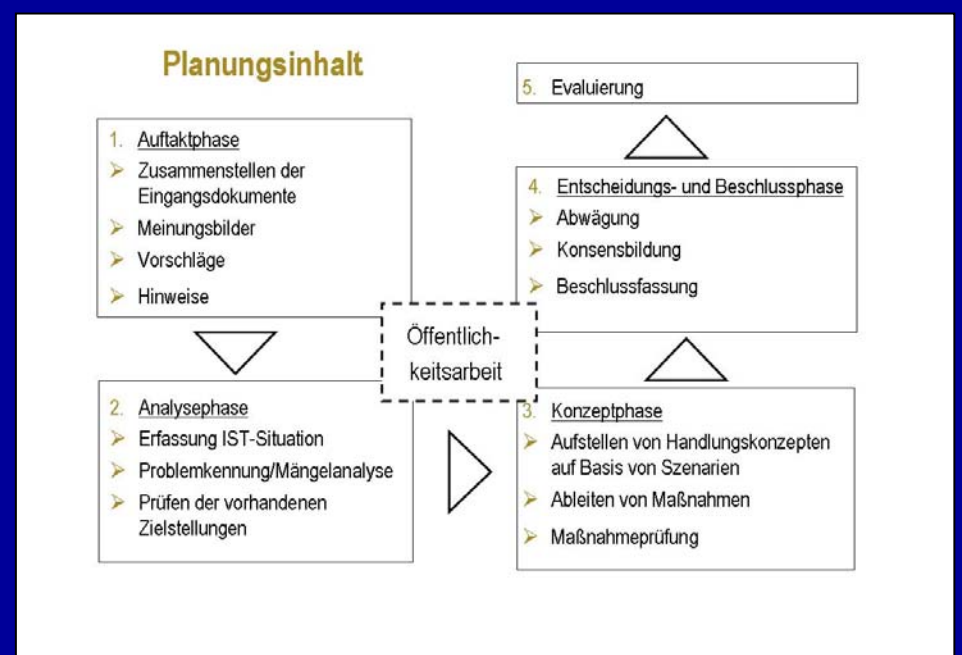
Der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus der Landeshauptstadt Dresden muss diesen Rahmenbedingungen und Herausforderungen Rechnung tragen und eine zukunftsfähige Verkehrs- und Mobilitätsstrategie Dresdens ableiten.



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Methodik

Der VEP wurde auf der Basis des Verkehrskonzeptes 2003 und weiterer wichtiger Grundlagen (von Dokumenten der Landeshauptstadt Dresden wie Flächennutzungsplan, Luftreinhalteplan, Masterplan Lärminderung bis hin zu übergreifenden Dokumenten wie dem Grünbuch Mobilität der EU-Kommission – um nur einige zu nennen) aufgestellt.



Das Aufstellen des VEP kann und darf nicht nur an einer einfachen verkehrsplanerischen Bearbeitung festgemacht werden. Es ist von hoher Wichtigkeit, von Anbeginn an auf eine breite Beteiligung von Fach- und Sachkompetenz aus unterschiedlichen fachlichen und gesellschaftlichen Ebenen heraus aufzubauen und auf eine fundierte, kompromissorientierte Moderation zu setzen. Aus diesem Grunde sind in Dresden Verkehrsträger, Fachbehörden, Fachverbände, Vereine, Institutionen, Kammern, Stadtratsfraktionen, Wissenschaft, Gebietskörperschaften und Vertreter weiterer Interessen gebeten worden, aktiv an der Erarbeitung des VEP 2025plus beteiligt.

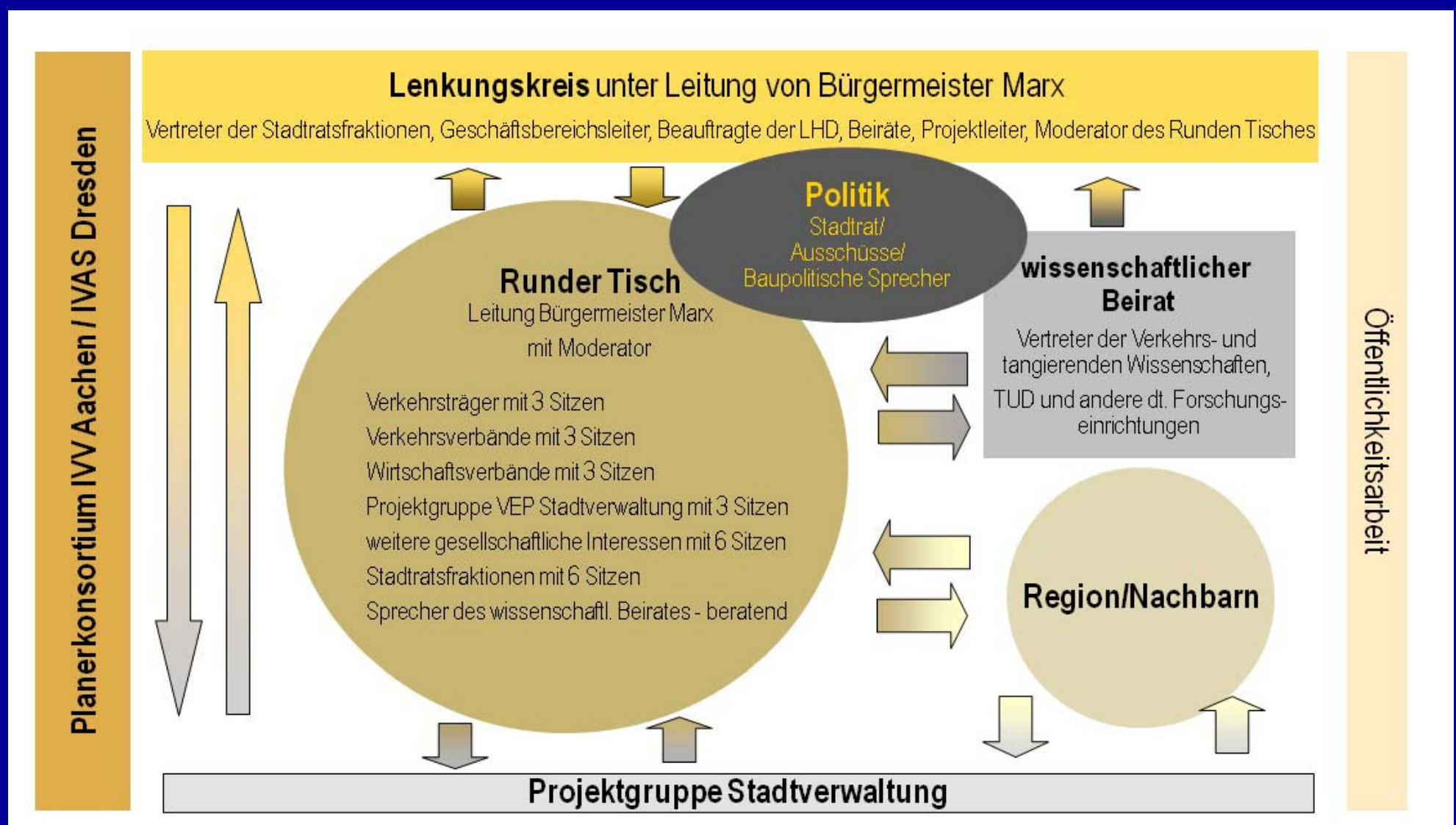
In der Landeshauptstadt Dresden gibt es dazu eine Reihe von Gremien, die das Aufstellen des VEP 2025plus aktiv gestaltet, begleitet und letztlich dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden Empfehlungen für dessen Entscheidungsfindung gegeben haben. Die Gremienarbeit bedarf hierbei einer effizienten Organisationsstruktur, die die Aufgaben jedes Gremiums sowie ihr Zusammenwirken regelt.



Foto: Runder Tisch VEP am 19.08.2010 (Stadtplanungsamt)

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Gremien



Lenkungskreis:

- Formulierung/Prüfung kommunalpolitischer Anforderungen und Ableitung der Aufgaben- und Zielstellung
- Entscheidung zu inhaltlichen und organisatorischen Schwerpunkten der Bearbeitung des VEP

Runder Tisch VEP:

- Formulierung von Anforderungen, Abgeben von Hinweisen aus der Sicht der jeweils vertretenen Fachsparte
- Erarbeitung eines konsensfähigen Vorschlages für die „Ziele und Prioritäten der künftigen Verkehrspolitik der Landeshauptstadt Dresden“
- Fachliches Begleiten der Erarbeitung des VEP (u. a. Prüfen von Schwerpunkten, komplizierten Einzelthemen, Erarbeiten von Kompromissvorschlägen, Ableiten von Entscheidungsbedarfen für den Lenkungskreis)

Runder Tisch Region/Nachbarn:

- Formulierung von Anforderungen, Abgeben von Hinweisen aus der Sicht der jeweils vertretenen Gebietskörperschaft/Institution
- Einbringen benachbarter bzw. überregionaler Interessen

Wissenschaftlicher Beirat VEP; besetzt mit 8 Professoren:

- Formulierung der Aufgabenstellung aus (verkehrs-)wissenschaftlicher Sicht
- Empfehlungen zu Bearbeitungsmethodik
- Einbringen moderner fachlicher Erkenntnisse in den VEP

Projektgruppe der Stadtverwaltung Dresden, Ämter der Stadtverwaltung Dresden und Vertretung der Ortsämter und Ortschaften (je nach Inhalt und Bedarf):

- Organisation, Koordinierung, etc. des Bearbeitungsprozesses
- Einbringen fachlicher Standpunkte, konzeptioneller Arbeiten und Schwerpunktsetzung aus Sicht der Stadtverwaltung Dresden
- Erarbeiten von Basisvorschlägen für die methodische und inhaltliche Bearbeitung des VEP
- Ausloten von Gemeinsamkeiten und Interessenskonflikten zwischen den Partnern
- Öffentlichkeitsarbeit
- Zusammenstellen von Planunterlagen, Zwischenberichten, Sachständen und Ausfertigung des Gesamtmaterials

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

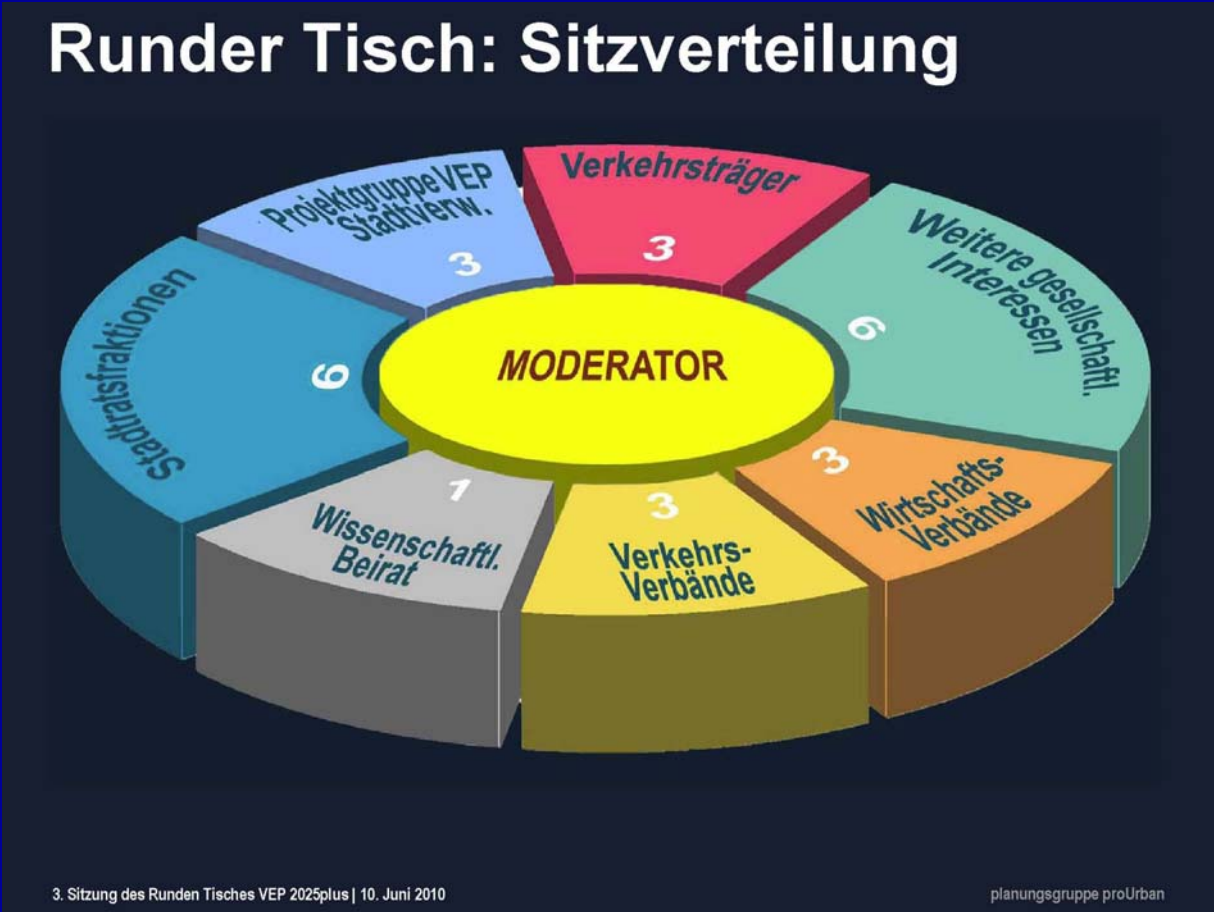
Runder Tisch als zentrales Gremium

Der Runde Tisch als zentrales Gremium des Erarbeitungsprozesses besteht aus Vertretern von insgesamt 47 Organisationen, Fachverbänden, Kammern, Interessensvertretern sowie aus Vertretern aller Fraktionen des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden. Die Moderation des Gremiums wurde von einem unabhängigen Planerbüro übernommen.

Um die Arbeit eines solch großen Gremiums effizient und überschaubar zu gestalten, hat das Gremium entschieden, nicht mehr als 25 Teilnehmer am Runden Tisch zuzulassen. Dazu wurden Interessengruppen gebildet, die jeweils über eine bestimmte Anzahl an Sitzen am Runden Tisch verfügen.



Foto: Runder Tisch VEP am 09.09.2010 (Stadtplanungsamt)



Diese Vertreter am Runden Tisch bilden die so genannte erste Reihe:

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan 2025plus 1. Reihe			
Stadtverwaltung	Geschäftsbereich Stadtentwicklung	Geschäftsbereich Stadtentwicklung Stadtplanungsamt	Geschäftsbereich Stadtentwicklung Stadtplanungsamt Abt. Verkehrsentwicklungsplanung
Stadttratsfraktionen	CDU-Fraktion	Fraktion DIE LINKE.	Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
	SPD-Fraktion	FDP-Fraktion	Bürgerbündnis / Freie Bürger Fraktion Dresden
Wissenschaftlicher Beirat (beratend)			
Technische Universität Dresden Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“			
Wirtschaftsverbände	Industrie- und Handelskammer Dresden	Straßenverkehrs-Genossenschaft Sachsen und Thüringen eG	Ingenieurkammer Sachsen Körperschaft des öffentlichen Rechts
Verkehrsverbände	Landesverband des Sächsischen Verkehrsgewerbes e. V.	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
Verkehrsträger	Dresdner Verkehrsbetriebe AG	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH	Deutsche Bahn AG Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Sachsen
Weitere gesellschaftliche Interessen	Polizeidirektion Dresden	Aktionsbündnis Dresdner Schüler- und Sozialticket	Seniorenbeirat der Landeshauptstadt Dresden
	Stadtschülerrat der Landeshauptstadt Dresden	Entwicklungsforum Dresden	Verkehrsclub Deutschland Ortsgruppe Dresden

In der so genannten zweiten Reihe sind diejenigen Verbände, Einrichtungen etc. platziert, die sich vor allem über das Vortragen und Besprechen von Einzelthemen, Beratung der Mitglieder der ersten Reihe und Einbringen von Meinungsbildern im Bedarfsfalle einbringen.

Runder Tisch Verkehrsentwicklungsplan 2025plus 2. Reihe			
Wirtschaftsverbände	Handelskammer Dresden	Güterverkehrszentrum Entwicklungs-Gesellschaft Dresden mbH	Dresden Marketing GmbH
	Landesverband des Sächsischen Groß- und Außenhandels/ Dienstleistungen e. V.	Handelsverband Sachsen e. V.	Bundesverband mittelständische Wirtschaft, Unternehmerverband Deutschlands e. V.
	VDI Landesverband Sachsen	Verein der Straßenbau- und Verkehrsingenieure, VDI Sachsen e. V. Bezirksverein Dresden	
Verkehrsverbände	Verkehrswacht Dresden e. V.	Landesverband Sächsischer Omnibus- und Touristikunternehmen e. V.	Dresdner Taxigenossenschaft eG
Verkehrsträger	Flughafen Dresden GmbH	Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH	Regionalverkehr Dresden GmbH
Weitere gesellschaftliche Interessen	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft e. V.	Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe Sachsen e. V.	Bund für Umwelt & Naturschutz Deutschland Kreisgruppe Dresden
	Fraunhofer Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme	Lokale Agenda 21 für Dresden e. V.	SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung Büro Dresden
	Grüne Liga Dresden / Oberes Elbtal e. V.	Verein Dresdens Erben e. V.	

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Ziele der künftigen Verkehrsentwicklung Dresdens

Die verkehrspolitischen Ziele und Prioritäten wurden Mitte 2010 von den Teilnehmern des Runden Tisches, dessen Zusammensetzung nebenstehende Grafik zeigt, diskutiert und dem Stadtrat unterbreitet.

Dazu war eine breite Spanne von bestehenden Ansichten, Strategien, Herangehensweisen sowie von Schwerpunktsetzungen zunächst zu bündeln. Aus diesem Grunde bildeten sich aus dem Teilnehmerkreis des Runden Tisches Arbeitsgruppen mit Mitgliedern, die in ihren Ansätzen bzw. Vorstellungen zu den oben genannten Themen in etwa gleiche oder ähnliche Interessen vertreten.

Es bildeten sich folgende vier Arbeitsgruppen:

- Projektgruppe VEP Stadtverwaltung,
- Verkehrsträger,
- Stadtqualität,
- Verkehrs- und Wirtschaftsverbände.

Jede dieser Arbeitsgruppen hat aus deren Sicht die „Ziele für die künftige Verkehrspolitik der Landeshauptstadt Dresden“ dargestellt und in die Diskussion am Runden Tisch eingebracht. Es wurde ausdrücklich befürwortet, dass einzelne Mitglieder der Arbeitsgruppen durchaus auch in einer der anderen Arbeitsgruppen mitwirken konnten.

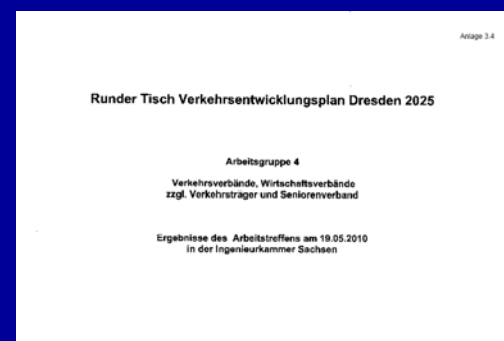
Die vier Arbeitsgruppen stellten ihre methodisch unterschiedlich aufbereiteten Arbeitsergebnisse im Juni 2010 vor. In zwei weiteren Sitzungen im August und im September 2010 wurde in einem konstruktiven Dialog unter Leitung eines Moderators ein konsensfähiges Papier erarbeitet.

Runder Tisch: Arbeitsgruppen



3. Sitzung des Runden Tisches VEP 2025plus | 10. Juni 2010

planungsgruppe proUrban



Titelseiten der Arbeitspapiere zu den Zielen der Verkehrsentwicklung Dresdens, erarbeitet von den 4 Arbeitsgruppen des Runden Tisches

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Ziele der künftigen Verkehrsentwicklung, erarbeitet vom Runden Tisch VEP 2025plus

- 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 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
Leitziel 2 Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben	2.1	Verbesserter Zugang 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 objektiven und subjektiven Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen (Anstreben der Halbierung der Zahl der Verletzten sowie einer Reduzierung der Zahl der Verkehrstoten auf Null bis zum Jahr 2025)
Leitziel 3 Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen	3.1	Erhöhung der Lebensqualität in den Stadtquartieren durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen u.a. mittels Verkehrsberuhigung und -vermeidung
	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	Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) von aktuell 59 % auf ≥ 64 % im Jahr 2025
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	Modell "Runder Tisch" auch in der Phase der Planung und Umsetzung von 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)

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

„Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“ Beschluss des Stadtrates Nr. V0811/10 vom 24.03.2011

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

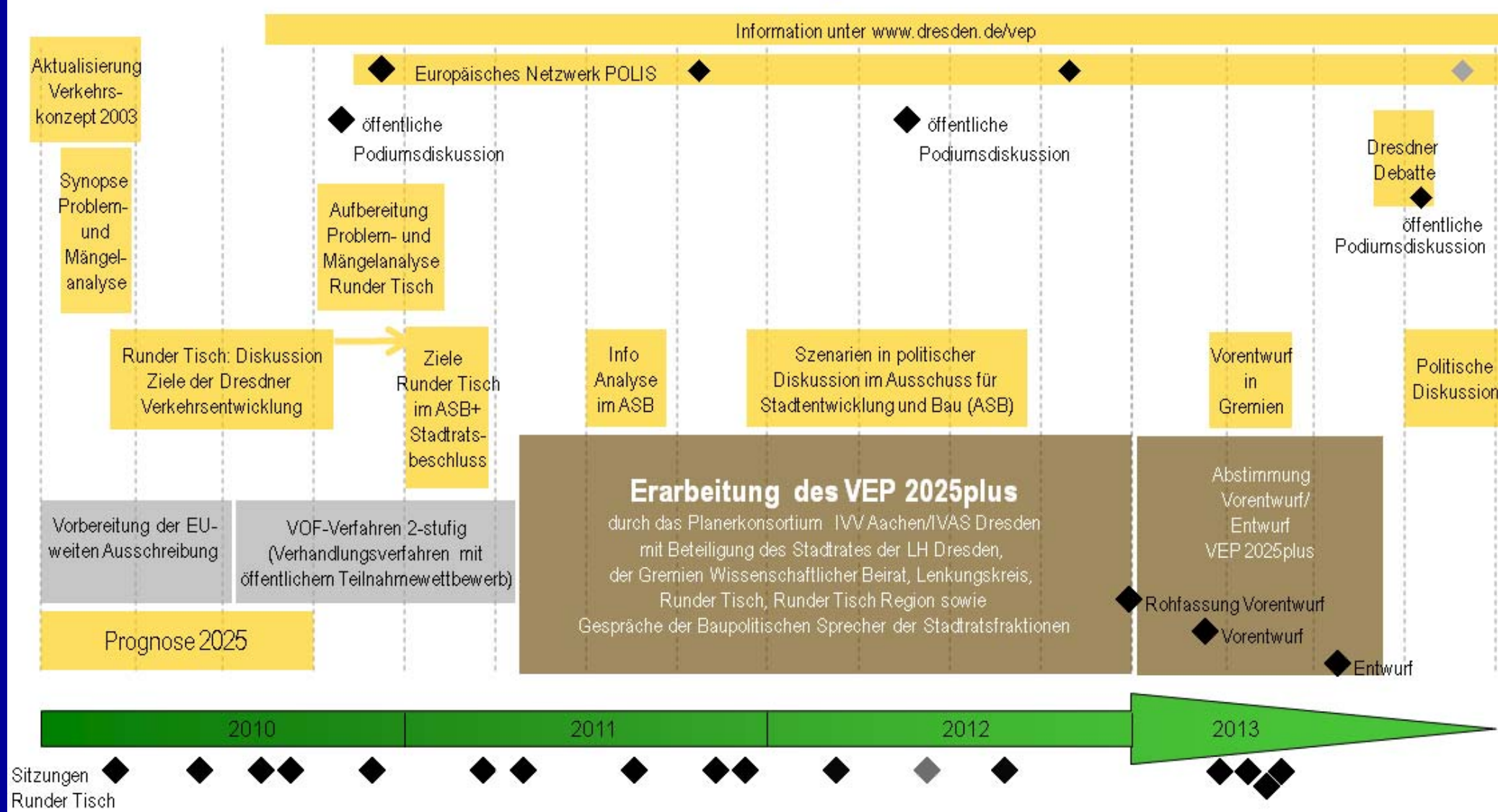
Präambel

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.

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
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 Entseigelung 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)
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)

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus Übersicht Planungsverlauf

Terminschiene VEP 2025plus im Überblick



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus Podiumsdiskussionen zum VEP

Zu Beginn des Planungsprozesses: fand am **12. Oktober 2010** fand eine Podiumsdiskussion zum VEP 2025plus im Plenarsaal des Dresdner Neuen Rathauses statt. Im Podium diskutierten für den Runden Tisch VEP Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann (Wissenschaftlicher Beirat), Holger Dehnert (AG Verkehrsträger), Dr. Ditmar Hunger (AG Stadtqualität), Helmut Gille (AG Verkehrs- und Wirtschaftsverbände) und Baubürgermeister Jörn Marx. Es moderierte Erhart Pfothenhauer.

Im Fokus der Diskussion standen die Schwerpunkte:

- Was ist unter kommunaler Verkehrsentwicklungsplanung zu verstehen?
- Was will die Verkehrsentwicklungsplanung erreichen und welches sind ihre wichtigsten Bausteine?
- In welchen Schritten und in welchem Zeitraum erfolgt die Bearbeitung bzw. die Entwicklung des VEP2025plus?
- Was sind in Dresden die zentralen Herausforderungen, denen sich die Verkehrsentwicklungsplanung stellen muss?



Dokumentation unter www.dresden.de/vep

Am **18. Juni 2012** fand eine zweite öffentliche Podiumsdiskussion zum erreichten Stand der Verkehrsentwicklungsplanung im Stadtmuseum statt. Vertreter des Runden Tisches und Wissenschaftlichen Beirates VEP 2025plus diskutierten zu den Fragen: Wie hat sich Dresdens Verkehr in den letzten Jahren entwickelt? Welche Entwicklungslinien sind für die nächsten Jahre und Jahrzehnte möglich und anstrengenswert?

Auf dem Podium beteiligten sich, unter Moderation von Erhart Pfothennauer, Herr Clemens Kahrs (Verkehrsclub Deutschland), Herr Dr. Rainer Kempe (Verein Dresdens Erben e. V.), Herr Reiner Zieschank (Dresdner Verkehrsbetriebe AG), Herr Dr. Andreas Hübner (Handwerkskammer Dresden), Herr Professor Bernhard Müller (Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V.), Herr Dirk Ohm (Planerkonsortium IVV Aachen/IVAS Dresden) und Herr Jörn Marx (Baubürgermeister der Landeshauptstadt Dresden).

Am **15. Oktober 2013** wurde im Rahmen der Dresdner Debatte das Thema Elektromobilität im Stadtmuseum Dresden diskutiert. Herr Prof. Felix Huber aus Wuppertal, Herr Prof. Bernard Bäker von der TU Dresden und Herr Reiner Zieschank von der DREWAG/DVB AG beleuchteten das Thema aus unterschiedlichen Perspektiven und diskutierten mit Bürgerinnen und Bürgern über die Einsatzmöglichkeiten der Elektromobilität zur ressourcenschonenden Verbesserung des innerstädtischen Verkehrs. Die gezeigten Präsentationen sind unter www.dresden.de/vep unter öffentliche Veranstaltungen eingestellt.



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus VEP 2025plus und POLIS

Informationen auf den POLIS-Konferenzen 2010 in Dresden,
2011, 2013 in Brüssel und 2012 in Perugia

POLIS-Konferenz 2010 25. und 26.11.2010 in Dresden

- Eröffnung durch Frau Oberbürgermeisterin Orosz
- 6 Dresdner Fachvorträge
- Begleitausstellung



POLIS-Konferenz 2011 29. und 30.11.2011 in Brüssel

- zwei sehr erfolgreiche Dresdner Fachbeiträge:
 - zum VEP 2025plus für Dresden
 - zur Integration der Dresdner Straßenbahn in unterschiedliche Stadträume
- Dresden erlangte hohe Aufmerksamkeit und wurde mehrfach zur Zusammenarbeit angefragt - von POLIS-Partnern, Externen und für gemeinsame EU-Projekte
- fast 300 Teilnehmer, darunter viele Vertreter der Europäischen Kommission



POLIS-Konferenz 2012 29. und 30.11.2012 in Perugia

- drei Dresdner Beiträge:
 - Landeshauptstadt: VEP 2025plus
 - Landeshauptstadt: EU-Projekt "Central MeetBike"
 - TU Dresden: CO₂-Einsparpotentiale des Radverkehrs
- zum VEP 2025plus: laufender Planungsprozess mit breiter institutioneller und Öffentlichkeitsbeteiligung und bisherige Dresdner Erfahrungen
 - der Dresdner VEP entspricht den europäischen Anforderungen an einen zeitgemäßen „SUMP“ und ist ein gutes Beispiel für andere europäische Städte



POLIS-Konferenz 2013 04. und 05.12.2013 in Brüssel

- Dresdner Beitrag:
„Dresden SUMP – monitoring and evaluation programme“



Mit Informationen zur Dresdner Debatte



EU-Verkehrskommissar Siim Kallas auf der POLIS-Konferenz



POLIS wirkt mit Dresden

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus Bürgerbeteiligung in der Dresdner Debatte „fischelant mobil - Verkehr neu denken“ vom 21. September bis 19. Oktober 2013

Newsletter Erstmalig anmelden Passwort vergessen? Anmelden Suche

DRESDNER DEBATTE **FISCHELANT MOBIL** VERKEHR NEU DENKEN

Werde Teil der Dresdner Debatte Los geht's >

Start **Vergangene Debatten** Dresdner Debatte

3. Dresdner Debatte zum VEP 2025plus
Samstag, 21. September 2013 bis Samstag, 19. Oktober 2013
Übersicht Diskussion Information Ergebnisse

Im Hinblick auf den vorliegenden Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus wandte sich das Stadtplanungsamt im Herbst 2013 mit folgenden Fragen an die Dresdner Bürger:
Wohin soll sich das Dresdner Verkehrssystem entwickeln? In welchen Bereichen sollen Schwerpunkte gesetzt werden?
Wie wird Dresdens Verkehr umweltfreundlicher? Was macht den Verkehr für Sie angenehmer in der Stadt? Wie kann man verschiedene Verkehrsmittel gut kombinieren? Wie sieht die mobile Stadt von morgen aus? Kennen Sie innovative Beispiele und Projekte im Verkehr?
Die Ergebnisse der Debatte werden aktuell in einem ausführlichen Abschlussbericht für Politik und Öffentlichkeit zusammengefasst, der am 9. Dezember 2013 in einer Abschlussveranstaltung präsentiert und hier online zugänglich gemacht wird.



FISCHELANT MOBIL

VERKEHR NEU DENKEN

DRESDNER DEBATTE

21. September bis 19. Oktober 2013:
www.dresdner-debatte.de
online informieren und diskutieren

Info-Box am Dr.-Külz-Ring, vor dem Eingang zur Altmarktgalerie
vor Ort informieren und ins Gespräch kommen
Dienstag bis Freitag von 15 bis 19 Uhr,
Samstag von 11 bis 16 Uhr
Am 3. Oktober ist die Infobox geschlossen.

Ihre Vision: Welche Verkehrsmittel wollen Sie 2025 nutzen?
Was denken Sie: Wie bewegen wir uns 2025 fort? Was wird im Vergleich zu heute anders sein?

Dresden debattiert



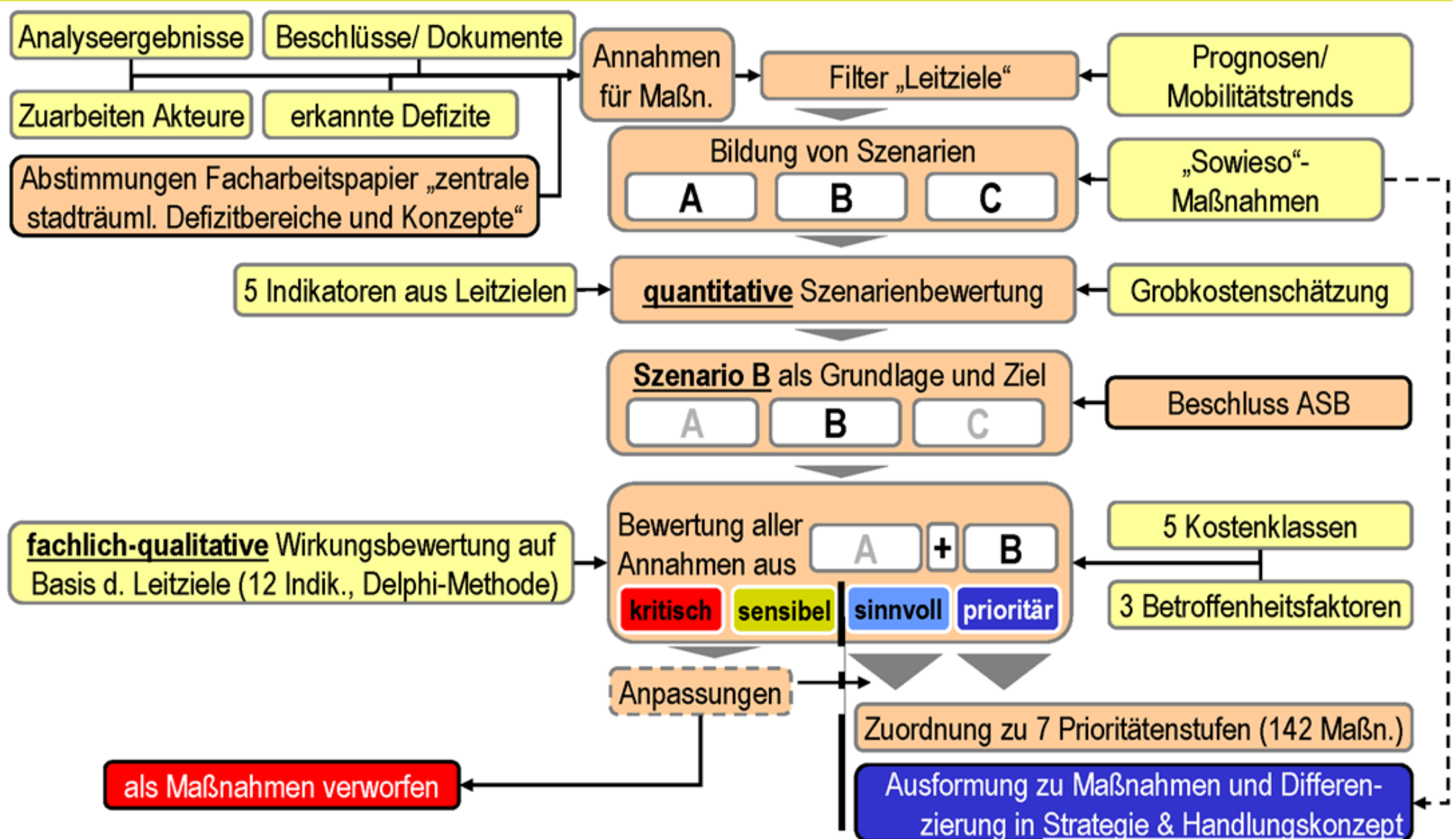
Über 2.200 Dresdnerinnen und Dresdner debattierten online und vor Ort in der Info-Box am Dr.-Külz-Ring sehr fundiert und konstruktiv untereinander sowie mit den Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes und weiterer Ämter.

Es wurden 366 konkrete Vorschläge eingebracht und 549 Kommentare sowie 1.459 Bewertungen abgegeben. Darüber hinaus wurde 307 mal die Umfrage zur gewünschten Verkehrsmittelnutzung in der Zukunft (Modal Split) ausgefüllt.



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus Planungsstand Dezember 2013

Gesamtprozess „bis zur VEP-Maßnahme“



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



Verkehrsentwicklungsplan 2025plus
Entwurf

Textteil
Stand 09.09.2013



Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG
Oppenhofstraße 171, 52099 Aachen



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

Der Entwurf des VEP 2025plus wurde vom Planerkonsortium IVV Aachen/ IVAS Dresden Ende Juli 2013 der Stadtverwaltung übergeben. Mit der Beschlussvorlage zum VEP 2025plus erfolgte im August der Geschäftsbereichsumlauf innerhalb der Stadtverwaltung und im September die Behandlung in der Dienstberatung der Oberbürgermeisterin.

Der Entwurf des VEP 2025plus steht zur Einsicht und Herunterladen unter <http://ratsinfo.dresden.de> und unter www.dresden.de/vep bei Aktuelles.

Anfang Oktober begann die Diskussion der VEP-Entwurfes in den Ortsbeiräten und Ortschaftsräten.