

Landeshauptstadt Dresden  
Amt für Stadtplanung und  
Mobilität  
Abt. Verkehrsentwicklungs-  
planung



Dresden.  
Dresdner

# Zweite Evaluierung Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

Zum Datenstand 2020, Aufbereitung im Oktober 2023

## Inhaltsverzeichnis

<b>0.</b>	<b>Vorbemerkung</b>	<b>5</b>
<b>1.</b>	<b>Monitoring und Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Dresden 2015 bis 2020</b>	<b>6</b>
1.1.	Umsetzungsstand der Maßnahmen	6
1.2.	Bewertung der Beschlussstände	15
1.3.	Monitoring und Evaluierung der Kennwerte von Verkehr und Mobilität	17
1.4.	Evaluierung der Zielerreichung	44
1.5.	Wirksamkeit des Planwerks in der Stadtverwaltung	47
<b>2.</b>	<b>Gesamtfazit der zweiten VEP-Evaluierung</b>	<b>51</b>
<b>3.</b>	<b>Fortschreibung des VEP zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+</b>	<b>53</b>
<b>4.</b>	<b>Ausblick auf die nächste Evaluierung</b>	<b>55</b>
<b>5.</b>	<b>Anhänge</b>	<b>55</b>

## Anhänge

Anhang 1	Umsetzungsstand der Maßnahmen des VEP 2025plus (Datenstand 2020)
Anhang 2	Liste politischer Beschlüsse mit VEP-Relevanz bzw. mit VEP-Bezug
Anhang 3	Evaluierung der VEP-Zielerreichung mittels Indikatoren
Anhang 4	„Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus“, Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden (Nr. V0811/10 vom 24.03.2011)

## Abbildungen

Abbildung 1: Umsetzungsstand 2020 der VEP-Maßnahmen „Daueraufgaben“	7
Abbildung 2: Umsetzungsstand 2020 der kurz-, mittel- und langfristigen VEP-Maßnahmen	9
Abbildung 3: Umsetzungsstand 2020 der Pilotprojekte und weiteren Innovationsansätze	14
Abbildung 4: Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden mit VEP-Relevanz bzw. VEP-Bezug im Zeitraum von 11/2014 bis 12/2020	15
Abbildung 5: Entwicklung von Bevölkerung, Kfz-Bestand und Motorisierung	20
Abbildung 6: zugelassene Kfz nach Antriebsarten	21
Abbildung 7: Entwicklung von Bevölkerung und Kfz-Verkehrsmengen	22
Abbildung 8: Kfz-Verkehr auf den Elbbrücken	23
Abbildung 9: Verkehrsmengenentwicklung im Radverkehr an Pegelzählstellen	24
Abbildung 10: Netzlänge Radverkehrsanlagen in Straßenbaulast der LHD	25
Abbildung 11: Investitionen in Straßen und Wege (Bestandserhalt und Neubau/Ausbau)	26
Abbildung 12: Kostenentwicklung einer Einzelfahrt und des Abos im ÖPNV, Parken 1 Stunde und Bewohnerparken sowie Benzinpreis	27
Abbildung 13: Modal Split im Dresdner Verkehrsaufkommen von 1994 bis 2018 und Trend VEP	28
Abbildung 14: Entwicklung der Wegezahl der Dresdner Bevölkerung innerhalb Dresdens	29
Abbildung 15: Modal Split nach Verkehrsleistung im Binnenverkehr	30
Abbildung 16: Multimodalität in Dresden	31
Abbildung 17: Car- und Bikesharing-Nutzung in Dresden	32
Abbildung 18: Reisezeitmessungen und mittlere Geschwindigkeiten für Kfz und ÖPNV	33
Abbildung 19: Fahrgastzahlen im Schienenverkehr (Ein- und Aussteiger)	34
Abbildung 20: Fahrgastzahlen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG	35
Abbildung 21: Entwicklung der Barrierefreiheit im Dresdner ÖPNV-Netz	36
Abbildung 22: Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen	37
Abbildung 23: Unfallentwicklung mit Personenschäden sowie Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung	39
Abbildung 24: CO <sub>2</sub> -Emission in Tonnen CO <sub>2</sub> -Äquivalent im Jahr und nach Verkehrsarten	40
Abbildung 25: PM <sub>10</sub> -Emissionen nach Messstellen	41
Abbildung 26: NO <sub>2</sub> -Emissionen nach Messstellen	42
Abbildung 27: Evaluierung der Zielerreichung bis 2017 und bis 2021	44
Abbildung 28: Fragebogen zur Qualifizierung der Fortschreibung des VEP 2025plus zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+	47
Abbildung 29: Häufigkeit der Nutzung des VEP-Dokuments in der Stadtverwaltung	48
Abbildung 30: Relevanz der VEP-Inhalte für die Arbeit in den Organisationseinheiten	49
Abbildung 31: Nutzung des VEP in den Organisationseinheiten	49
Abbildung 32: Vorschläge für die Fortschreibung des VEP-Dokuments aus der Stadtverwaltung	49
Abbildung 33: Prozess des Dresdner Mobilitätsplanes 2035+	53

## Tabellen

Tabelle 1:	Bearbeitungsstand der „Sowieso“-Maßnahmen	12
Tabelle 2:	Bearbeitungsstand interkommunaler Maßnahmenansätze	13
Tabelle 3:	VEP-Monitoring-Indikatoren mit Quellen, Erhebungszeiträumen und Anwendungsgebieten (1/2)	17
Tabelle 4:	VEP-Monitoring-Indikatoren mit Quellen, Erhebungszeiträumen und Anwendungsgebieten (2/2)	18
Tabelle 5:	Ein- und Auspendler in Dresden (sv-pflichtig)	20
Tabelle 6:	Carsharing in Dresden – Nutzer, Fahrzeuge, Stationen	31
Tabelle 7:	Entwicklung der Anzahl von Dauerkarten im Dresdner ÖPNV	35
Tabelle 8:	Unfallzahlen in Dresden	38

# 0. Vorbemerkung

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus) wurde vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden am 20. November 2014 beschlossen (Beschlussnummer V2476/13).

In diesem Beschluss ist im Beschlusspunkt 4 verankert, dass dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden zur Kontrolle der schrittweisen Umsetzung und der Zielerreichung Evaluierungsergebnisse im 3-Jahres-Rhythmus vorzulegen sind.

Die erste Evaluierung erfolgte mit der Informationsvorlage V2659/18 „Information über die erste Evaluierung des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus“ am 25.11.2018.

Bereits bei der ersten Evaluierung wurde berichtet, dass zum Stand 2018 Fortschreibungserfordernisse erkennbar sind und es wurde eine Strukturierung der Fortschreibung auf den Zeithorizont 2035 angeregt.

In den Folgejahren wurde sehr deutlich, dass die dynamische Entwicklung im Mobilitätsbereich, geänderte Mobilitätsanforderungen und -verhalten, neue Konzepte, Ziele und Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden sowie neue gesetzliche Rahmenbedingungen eine Fortschreibung des VEP 2025plus zeitnah erforderlich machen. Damit wurde 2021 mit dem Start des Planungsprozesses für den Dresdner Mobilitätsplan (DMP) 2035+ begonnen. Monitoring und Evaluierung zum VEP erfolgen weiterhin, sind jedoch bisher nicht in Berichtsform dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden vorgelegt worden.

Die Corona-Pandemie hat starke Auswirkungen auf die Mobilität und auf die Verkehrsleistungen gehabt. Deshalb haben die Daten von 2020 eine besondere Stellung in der Trendentwicklung, ebenso wie die Daten der darauffolgenden Pandemiejahre 2021 und 2022. Eine detaillierte Auswertung für die Jahre 2021 und 2022 liegt noch nicht vor. Die pandemiebedingten Effekte beeinflussen die Entwicklungstrends und bilden die Zielerreichung des VEP 2025plus nur bedingt bzw. verzerrt ab.

Mit dem Beschluss V1722/22 „Leitziele für Mobilität in Dresden 2035+“ vom 16. Dezember 2022 hat der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden die Stadtverwaltung unter Punkt 6 beauftragt, die bisherigen Ziele und Maßnahmen des VEP 2025plus zu evaluieren und vorgenommene Abweichungen zu begründen.

Die mit diesem Bericht aufbereitete zweite Evaluierung des VEP 2025plus umfasst den Umsetzungszeitraum in den Jahren 2015 bis 2020 und setzt den 3-Jahres-Evaluierungsrhythmus fort. Die zweite Evaluierung zeigt den Entwicklungsstand zum Start des Planungsprozesses zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+. Der Bericht orientiert sich in Inhalt, Aufbau und Darstellung am ersten Evaluierungsbericht.

# 1. Monitoring und Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Dresden 2015 bis 2020

## 1.1. Umsetzungsstand der Maßnahmen

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus enthält 147 VEP-Maßnahmen<sup>1</sup> nach Anlage 6.2 des VEP 2025plus. Von den insgesamt 147 Maßnahmen wurden 57 Maßnahmen als Daueraufgaben eingestuft und 90 Maßnahmen sind kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen. Die Umsetzung wird in fünf Kategorien eingeteilt:

- „Bearbeitung abgeschlossen“,
- „fristige Maßnahmen in Bearbeitung“ bzw. „Daueraufgaben in Anwendung“,
- „noch nicht bearbeitet“,
- „keine Weiterverfolgung derzeit“,
- „Bearbeitung ruht derzeit“.

Gegenüber der 1. VEP-Evaluierung wurde die Kategorie „wird derzeit nicht weiter verfolgt“ gesplittet in „keine Weiterverfolgung derzeit“ und „Bearbeitung ruht derzeit“.

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

### 1.1.1. Umsetzungsstand Daueraufgaben

Für die Daueraufgaben besteht folgender Umsetzungsstand:

---

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



Abbildung 1: Umsetzungsstand 2020 der VEP-Maßnahmen „Daueraufgaben“

Daueraufgaben haben keine begrenzte Laufzeit und können somit nicht abgeschlossen werden. Die Einstufung „in Anwendung“ weist eine große Bandbreite von ‚gerade erst begonnen‘ bis ‚intensiv/umfänglich‘ auf. Beispiele für Daueraufgaben wurden im ersten Evaluierungsbericht benannt, einige davon sind hier nochmals aufgeführt:

- Erhalt des Bestandsnetzes und Sanierung des Straßennetzes (M 6),
- Aufrechterhaltung und Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV (M 7),
- Verkehrssicherheitsaspekte (M 25, M 26, M 28),
- Ausbau und Sanierung defizitärer Gehwege und Querungen (Weiterführung Gehwegprogramm) unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen (M 34),
- Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr (auch Bike+Ride) (M 53),
- Kanalisierung des Straßenverkehrs in einem leistungsfähigen Hauptnetz (M 63),
- Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale (VAMOS) (M 67),
- Verwaltungshandeln wie z. B. Zulassen gebietsverträglicher Einrichtungen der Nahversorgung, Kinderbetreuung und Bildung in allen Wohngebieten sowie engmaschigen Wegeverbindungen zur Sicherung der Nahmobilität (M 69),
- Verbesserung der Barrierefreiheit bei Zugang und Ticketing im ÖPNV (M 78),
- Anpassung aller nicht-richtliniengerechten Radverkehrsanlagen im Bestand und generelle Vermeidung der Gehwegnutzung durch Radverkehr als Planungsprinzip (M 82),
- Nutzung verkehrlich integrierter Standorte für die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen, öffentlichen Einrichtungen, Schulen u. a. (M 35).

Die Umsetzung bis 2020 ergibt gegenüber der ersten Evaluierung folgenden geänderten Stand:

- neu in Anwendung befindlich sind:
  - M 26: Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung

- M 65 (jetzt neu als Daueraufgabe eingestuft): Inhaltliche Vertiefung und Fortschreibung des bestehenden P+R-Konzeptes in Verbindung mit aktuellen, empirischen Pendleranalysen zu einem integrierten Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept
- M 142: Ausweitung umweltfreundlicher Citylogistik mit der Güterstraßenbahn, Elektrofahrzeugen und E-Bikes bzw. vernetzten Radlieferdiensten (E-Delivery)

### 1.1.2. Umsetzungsstand der Maßnahmen mit Laufzeit

Bis 2020 ist bei den mit Laufzeit eingestuften Maßnahmen fast ein Drittel umgesetzt bzw. planerisch abgeschlossen. Fast die Hälfte der Maßnahmen befinden sich im Bearbeitungsstatus, vier Prozent sind noch nicht begonnen. Bei acht Prozent der Maßnahmen ruht die Bearbeitung und bei neun Prozent der Maßnahmen erfolgt derzeit keine Weiterverfolgung.

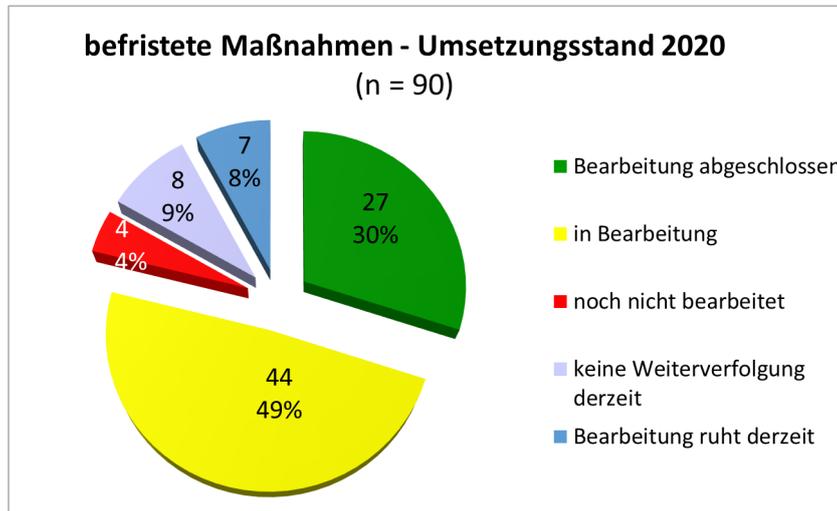


Abbildung 2: Umsetzungsstand 2020 der kurz-, mittel- und langfristigen VEP-Maßnahmen

Beispielhaft für kurz-, mittel- und langfristige Aufgaben, die im Zeitraum 2018 bis 2020 abgeschlossen bzw. in Bearbeitung sind, seien hier genannt:

abgeschlossene Maßnahmen:

- Zentralhaltestelle Tharandter Straße (M 21)
- flächendeckendes Angebot von öffentlichen Leihrädern in der Innenstadt, an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, Parkierungsschwerpunkten und ausgewählten Stadtteilzentren als intermodales Angebot (M 50),
- Einrichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung Albertstraße Höhe Archivplatz (Ritterstraße) und Rückbau der Überführung (M 107),
- Prüfung und ggf. Aufbau einer Fährverbindung für den Fußgänger- und Radverkehr zwischen Ostragehege und Altpieschen im Bereich „Pieschener Winkel“ mit Anbindung zum ÖPNV unter dem Aspekt innovativer, kostengünstiger Betriebskonzepte als Beitrag zur gezielten Entlastung Dreyßigplatz (M 110).

in Bearbeitung befindliche Maßnahmen:

- Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Innenstadt (M 9),
- Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Löbtau – Strehlen (M 19),
- Planung zum Ausbau der Stauffenbergallee von der Königsbrücker Straße bis zur Ra-deburger Straße (M 104),
- Aufbau von Radstationen an den Bahnhöfen Dresden-Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt (M 49),
- Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einordnen (M 64).

### 1.1.3. Maßnahmen, deren Bearbeitung derzeit ruht und die derzeit nicht weiterverfolgt werden

Ende 2020 hat sich die Zahl jener Maßnahmen, bei denen die Bearbeitung derzeit ruht und die derzeit nicht weiterverfolgt werden, auf insgesamt 16 erhöht. Diese sind im Folgenden ergänzend zu den in der ersten Evaluierung berichteten mit der Kennzeichnung „(neu)“ aufgelistet:

Maßnahmen, deren Bearbeitung derzeit ruht:

- (neu) Nr. 23/„Sowieso“: Knotenpunktausbau Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße als 1. Stufe des vierstreifigen Ausbaus der Magdeburger Straße (langfristige Maßnahme): kein vordringlicher und weiterer Untersuchungsbedarf,
- (neu) Nr. 44/ÖPNV: Einführung stärker rabattierter ÖPNV-Tickets für Besucher\*innen, Tourist\*innen, P+R-Nutzende, ältere Menschen und Familien,
- (neu) Nr. 46/ÖPNV: Ergänzende Realisierung neuer S-Bahn-Haltepunkte Königsbrücker Landstraße (Linie S2) und Richard-Strauss-Platz (Linien S1 und S2),
- (neu) Nr. 99/ÖPNV: Stadtbahntrasse Strehlen – Schillerplatz über Zwinglistraße/Pohlandplatz nach Umsetzung des Programms Stadtbahn 2020,
- (neu) 106/ Straßennetz und Kfz-Verkehr: Neubau der Querspange Sporbitz zwischen Sporbitz (interkommunales Gewerbegebiet Dresden/ Heidenau) und Luga/ B 172 (östlich Luga) als zweistreifige Stadtstraße,
- (neu) Nr. 112/Stadtqualität und Stadtraum: Verringerung der Verkehrsbelastung auf Waisenhausstraße und Dr.-Külz-Ring durch Verkehrsableitung auf 26er Ring: aus kapazitativen Gründe und fehlender Umsetzungschancen nicht bearbeitet,
- (neu) Nr. 148/Innovationsansatz Finanzierung: Verbreiterung der Finanzierungsbasis für Infrastruktur sowie Informations- und Telematiksysteme: ist aus kapazitativen Gründen und Aspekten möglicher Förderkulissen nicht erfolgt.

Maßnahmen, die derzeit nicht weiterverfolgt werden:

- Nr. 8/„Sowieso“: Verstetigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtzufahrten gemäß Luftreinhalteplan (kurzfristige Maßnahme): detaillierte verkehrstechnische Untersuchungen haben ergeben, dass diese Maßnahme zu einem Teil die daran geknüpften Erwartungen nicht erreicht und sich zu einem anderen Teil als nicht umsetzbar erweist,
- (neu) Nr. 18/„Sowieso“: Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Bühlau - Weißig (Rahmenantrag), Stadtbeschluss V0689/15,
- (neu) Nr. 75/Wirtschaftsverkehr: Gestaltung des Güterbahnhofs Friedrichstadt als allgemeiner Logistikstandort mit trimodalen GVZ,
- (neu) Nr. 76/Verwaltungshandeln: Zuordnung von Mobilitätskosten zu allen Baugebieten zur Identifizierung von Gebieten mit explizit niedrigen Mobilitätskosten“ (Daueraufgabe): derzeit keine Kapazitäten in der Verwaltung vorhanden – Ziel kann über die Förderung integrierter Lagen sowie das Mobilitätsmanagement effektiver erreicht werden,
- Nr. 77/Konzepte: Erarbeitung eines regionalen und integrierten Konzeptes für post-fossile Mobilität zur langfristigen Mobilitätssicherung in Dresden und Umgebung (langfristige Maßnahme): Zeitrahmen liegt außerhalb des VEP-Zeithorizonts,

- (neu) Nr. 81/ÖPNV: Nutzung der Bahnanbindung nach Königsbrück für eine Stadtbahnanbindung mit der Linie 7 von Ottendorf-Okrilla Nord (ggf. Königsbrück) über Hermsdorf nach Dresden: Entscheidung ist zugunsten der Bahnanbindung gefallen,
- Nr. 96/Radverkehr: Trassensicherung der ehemaligen Übigauer Güterbahn für eine Radverbindung Junge Heide – Forststraße (Radebeul) – Kaditzer Flutrinne – Elbe (kurzfristige Maßnahme): das Haupttroutennetz im inzwischen beschlossenen Radverkehrskonzept beinhaltet nach Abwägung eine andere Routenführung,
- (neu) Nr. 130/ Straßennetz und Kfz-Verkehr: Zweistreifige Durchbindung der Fröbelstraße bis zur Freiburger Straße und Rosenstraße als Wirtschaftsverkehrsanbindung von der Westtangente, zugleich städtebauliche Aufwertung im Bereich Weißeritzstraße/Könneritzstraße: ist nicht mit den fortgeschrittenen städtebaulichen Planungen vereinbar,
- Nr. 134/Flächenvorhaltung: Flächenvorhaltung für einen Fußgänger- und Radtunnel an der Westseite des Hauptbahnhofes (kurzfristige Maßnahme): Projekt nicht umsetzbar, da dieser Bereich als Rettungstunnel für den Hauptbahnhof genutzt wird.

#### 1.1.4. „Sowieso-Maßnahmen“

Die 22 „Sowieso-Maßnahmen“ sind verschiedene, überwiegend verkehrsinfrastrukturelle Aufgaben, die im Zeitraum zwischen 2003 (verwaltungsintern bestätigtes „Verkehrskonzept 2003“) und der Erarbeitung des VEP 2025plus durch Beschlussstatus des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden in die Maßnahmenliste des VEP 2025plus aufgenommen worden sind. Die folgende Übersicht zeigt die Bearbeitungsstände dieser in den VEP 2025plus übernommenen Aufgaben, von denen sich die meisten aus unterschiedlichen Gründen noch immer in Bearbeitung befinden, fünf davon jedoch umgesetzt und verkehrswirksam sind.

Bearbeitung abgeschlossen (B. fertig)
befristete Maßnahmen in Bearbeitung (in B.)
Daueraufgaben in Anwendung (in Anw.)
noch nicht bearbeitet/keine Bearbeitung (keine B.)
keine Weiterverfolgung derzeit (keine WV)
Bearbeitung ruht derzeit (B. ruht)

Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
8	Verstetigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtzufahrten gemäß Luftreinhalteplan	kurzfristig	nicht	keine WV
9	Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt	mittelfristig	in B.	in B.
10	Neubau Teilstück der Straße E.-Ambross-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/ Altcotta mit zweiter Richtungsfahrbahn	mittelfristig	in B.	in B.
11	zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Str. und Martin-Luther-Str.	kurzfristig	B. fertig	in B.
12	Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen bis zum 3. BA	langfristig	in B.	in B.
13	zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude	langfristig	in B.	in B.
14	S-Bahn-Halt Bischofsplatz	kurzfristig	B. fertig	B. fertig

Nr.	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
15	Umgestaltung und Sanierung der Albertbrücke	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
16	vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta	mittelfristig	in B.	in B.
17	Implementierung des Verkehrsmanagementsystem VAMOS II in der 2. Ausbaustufe (bereits in Umsetzung)	mittelfristig	B. fertig	B. fertig
18	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Bühlau - Weißig (Rahmenantrag)	mittelfristig	keine B.	keine WV
19	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Löbtau - Strehlen (Rahmenantrag)	mittelfristig	in B.	in B.
20	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecken Johannstadt - Sachsenplatz, Fetscherplatz - Rathenauplatz und Dippoldiswalder Platz - Plauen	langfristig	in B.	in B.
21	Zentralhaltestelle Tharandter Straße	kurzfristig	in B.	B. fertig
22	abschnittsweiser Ausbau und Entlastung des Elberad- und -wanderwegs	langfristig	in B.	in B.
23	Knotenpunktausbau Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße als 1. Stufe des vierstreifigen Ausbaus der Magdeburger Straße	langfristig	in B.	B. ruht
24a	vierstreifiger Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Bahnbrücke Industriegelände und Olbrichtplatz	mittelfristig	in B.	in B. (Sanierung)
24b	vierstreifiger Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Olbrichtplatz und Albertplatz	mittelfristig	in B.	in B. (2streifig)
25	Konzentration auf Verkehrssicherheitsaspekte bei der Knotenpunktgestaltung, auf Rad- und Gehwege, Querungen sowie umfeldgerechter Geschwindigkeiten	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
26	Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung	Dauer-aufgabe	keine B.	in Anw.
27	Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrssicherheitskonzeptes Dresden	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
28	Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission sowie der Verkehrsüberwachung	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.

Tabelle 1: Bearbeitungsstand der „Sowieso“-Maßnahmen

### 1.1.5. Maßnahmen mit starken regionalen Bezügen

Der Umsetzungsstand der 19 regionalen und interkommunalen VEP-Maßnahmen ist bis 2020 wie folgt:

Bearbeitung abgeschlossen (B. fertig)
fristige Maßnahmen in Bearbeitung (in B.)
noch nicht bearbeitet (keine B.)
keine Weiterverfolgung derzeit (keine WV)
Bearbeitung ruht derzeit (B. ruht)

Kurzbeschreibung der interkommunalen Maßnahmenansätze	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
1 S-Bahn-Ausbau Coswig – Dresden-Neustadt (M 2)	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
2 Neubau S 177 (M 3)	mittelfristig	in B.	in B.
3 Neubau S 191n (M 4)	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
4 Ausbau Hamburger Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt DresdenCotta (M 16)	mittelfristig	in B.	in B.
5 Fertigstellung S 84n (M 12)	langfristig	in B.	in B.
6 Trassenfreihaltung Stadtbahn Pennrich – Kesselsdorf und Kaditz – Radebeul-Ost (M 132)	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
7 Bus über Niederwarthaer Brücke in Abstimmung mit Landkreis Meißen (M 95)	mittelfristig	keine B.	keine B.
8 Taktverdichtung linkselbische Bahnstrecke (M 42)	langfristig	keine B.	in B.
9 Taktverdichtung Richtung Bischofswerda und 3. Gleis (M 100)	langfristig	in B.	in B.
10 Stadtbahn nach Ottendorf-Okrilla bzw. Königsbrück (M 81)	langfristig	in B.	keine WV
11 Verbesserung Regionalbus Richtung Moritzburg und Bannewitz (M 80)	mittelfristig	in B.	in B.
12 Korridor für Ausbau regionaler Radverbindungen Radebeul/Radeberg/Heidenau/Pirna/Klipphausen/Bannewitz/Freital/ Kesselsdorf/Wilsdruff u. a. (M 51)	kurzfristig	in B.	in B.
13 Trassensicherung Übigauer Güterbahn für Radverkehr (M 96)	kurzfristig	nicht	keine WV
14 Zusammenarbeit bei Pendlerparkplätzen (M 74)	langfristig	B. fertig	B. fertig
16 Regionales Konzept „postfossile Mobilität“ (M 77)	langfristig	nicht	keine WV
17 AS Weixdorf/Gewerbegebiet Promigberg (M 113)	langfristig	in B.	in B.
19 Bau Querspange Sporbitz (M 106)	langfristig	keine B.	B. ruht
20 Bau der Stadtbahnstrecke Bühlau – Weißig (M 18)	mittelfristig	keine B.	keine WV
21 Prüfung Regionalbusverbindungen nach Dresden über die Autobahn (M 80)	mittelfristig	in B.	in B.

Tabelle 2: Bearbeitungsstand interkommunaler Maßnahmenansätze

### 1.1.6. Stand der Pilotprojekte

Die VEP-Maßnahmen sind ergänzt durch neun Pilotprojekte. Die Pilotprojekte zielen darauf, neue Techniken zu erproben, Optimierungsmöglichkeiten von verkehrsorganisatorischen und -technologischen Abläufen zu ergründen sowie Modellversuche zu verkehrsplanerisch diskutierten Maßnahmen zu ermöglichen. Für die Umsetzung sind die gegebenen rechtlichen, wirtschaftlichen und kapazitiven Rahmenbedingungen zu beachten und es müssen die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Die Liste der Pilotprojekte versteht sich somit als ein Katalog, der nicht auf Vollständigkeit beruht und je nach verfügbaren Ressourcen (zeitlich, personell, finanziell) bearbeitet wird. In einigen Fällen werden die vorgeschlagenen „Piloten“ im Rahmen vertiefender Planungen bzw. sektoraler Verkehrskonzepte aufgegriffen; z. B. das Pilotprojekt P3 „Systematische Neueinrichtung von Fußgängerüberwegen an geeigneten Stellen im Stadtgebiet auf Basis einer entsprechenden Netzanalyse und unter Prüfung der Veränderungen bei Querungs- und Konfliktverhalten“ im Rahmen der Fußverkehrsstrategie.

Die Pilotprojekte P7/P9 zu Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit („Initiierung von Kampagnen zur Förderung der Multimodalität und des Umweltverbundes als Modellvorhaben der Stadt Dresden mit ÖPNV-Unternehmen, Verkehrsverbund, TU etc.“ / „Im Rahmen einer Bekanntmachung in der Öffentlichkeit (Awareness-Kampagnen) sind prägnante Namen für die Pilotprojekte hilfreich (z. B. „Mobil mit Pfiff“ oder „fischelant mobil“)“ wurden im Jahr 2017 mit der kooperativen Kampagne „Multimobil. Für Dich. Für Dresden.“ umgesetzt.

Zum Pilotprojekt P8 „Modellversuche mit verstärktem IT-Einsatz, wie z. B. Smart-City“ lief 2020 das europäische „Horizon 2020“ Smart City-Förderprojekt „MatchUp“ mit Beteiligung der Verkehrsplanung der Landeshauptstadt Dresden (Projektabschluss erfolgte 2022).

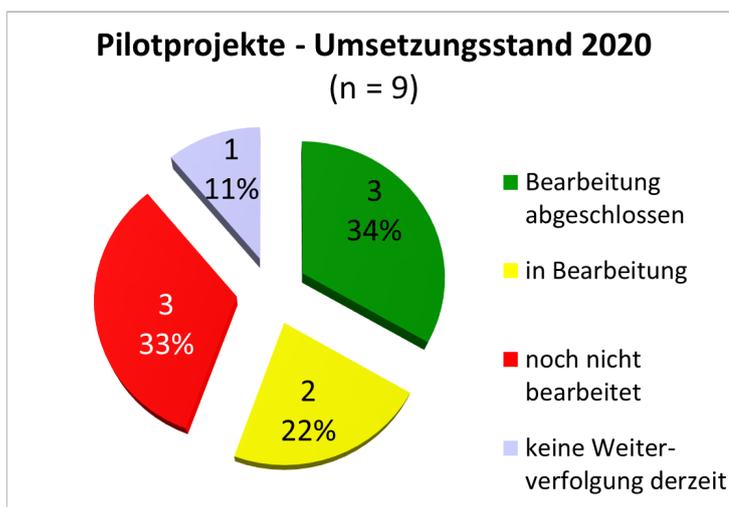


Abbildung 3: Umsetzungsstand 2020 der Pilotprojekte und weiteren Innovationsansätze

Ergänzend zu den Pilotprojekten enthält der VEP sechs weitere Innovationsansätze. Von diesen ist eines zur Erprobung von Restzeitanzeigen an Fußgänger-LSA bzw. Signalgebern in Bearbeitung.

## 1.2. Bewertung der Beschlussstände

Seit der Beschlussfassung des VEP 2025plus im November 2014 wurde eine Vielzahl von Beschlüssen mit VEP-Relevanz bzw. mit VEP-Bezug durch den Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden oder seine Fachausschüsse gefasst. Diese wurden kontinuierlich ins Verhältnis zu dem mit dem VEP 2025plus verkehrspolitisch vorgegebenen Rahmen gesetzt. Die Liste dieser Stadtratsbeschlüsse seit 2014 bis 2020 ist als **Anhang 2** beigefügt. Es gibt im Betrachtungszeitraum 122 Beschlüsse zur Weiterführung und Untersetzung des VEP 2025plus, 45 Beschlüsse zum Bestandserhalt von Verkehrsinfrastruktur und zum Angebot sowie sechs Beschlüsse, die nicht mit dem VEP 2025plus konform sind, jedoch teilweise wieder aufgehoben wurden.

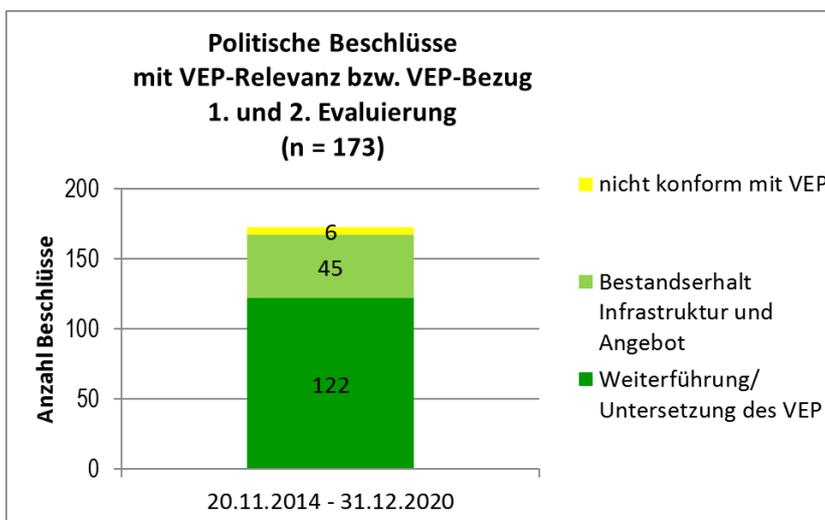


Abbildung 4: Beschlüsse des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden mit VEP-Relevanz bzw. VEP-Bezug im Zeitraum von 11/2014 bis 12/2020

Die nicht mit dem VEP konformen Beschlüsse sind aus der ersten Evaluierung:

- Stadtbahn: Verzicht auf Errichtung einer Übergangsstelle/Haltestelle zwischen S-Bahn und Straßenbahn auf der Nossener Brücke (V0025/14, Haushaltssatzung 2015/2016, Stadtrat (von GB 2), 11./12.12.2014) (= Anhang 2 lfd. Nr. 7),  
→ dieser Beschluss wurde mit Beschluss V2534/18, Straßenbahnhaltestelle auf der Nossener Brücke aufgehoben (= Anhang 2 lfd. Nr. 102)
- Zurückstellung Straßenbahnverlängerung Bühlau – Weißig und Neueinstufung in Priorität 3 gemäß Prioritätenliste Neubaustrecken Straßenbahn (V0689/15, Stadtbahn 2020 – Teilprojekt 2 Bühlau – Weißig, Stadtrat 17.03.2016) (= Anhang 2 lfd. Nr. 30).

In den Jahren 2018 bis 2020 sind weitere, nicht mit dem VEP konforme Beschlüsse dazugekommen:

- Verkehrsberuhigung auf Boltenhagener Straße (Hauptverkehrsstraße mit Straßenbahn)

(A0363/17, Verkehrsberuhigung Boltenhagener Straße in Klotzsche zwischen Karl-Marx-Straße und Königsbrücker Landstraße, 29.11.2017) (= Anhang 2 lfd. Nr. 74): widerspricht dem Planungsprinzip der Bündelungsfunktion von Hauptverkehrsstraßen

- Keine regelkonformen Radverkehrsanlagen auf der Albertstraße  
(A0517/18, Straßenrückbau stoppen – Albertstraße bleibt vierspurig, 24.01.2019 + Beschluss nach Widerspruch vom 14.02.2019) (= Anhang 2 lfd. Nr. 115)  
→ mit Beschluss A0008/19, Beidseitig regelkonforme Radverkehrsanlagen auf der Albertstraße, 30.10.2019 aufgehoben (= Anhang 2 lfd. Nr. 145)
- Tarifangebot ÖPNV: 365-Euro-Ticket einführen  
(A0599/19, 365-Euro-Ticket schnellstmöglich einführen!, 09.05.2019) (= Anhang 2 lfd. Nr. 125): ohne Finanzierungsausgleich von Land oder Bund nicht konform mit den VEP-Zielen
- Stadtbahn: Korrektur beschlossener Vorplanung Stadtbahn 2020  
(A0550/19, Straßenrückbau stoppen – Verkehrsplanung für alle Verkehrsteilnehmer, hier: Korrektur Vorplanungen Stadtbahn 2020 Teilstrecke 1.3 „Nürnberger Straße – Zellescher Weg – Caspar-David-Friedrich-Straße“, 30.01.2020) (= Anhang 2 lfd. Nr. 153): nicht mit Förderbedingungen vereinbar

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

### 1.3.1. Methodik und Verfahrensweise

Im ersten VEP-Evaluierungsbericht wurde die Methodik und Verfahrensweise für Monitoring und Evaluierung beschrieben.

Der VEP 2025plus enthält ein Monitoring- und Evaluierungskonzept mit einer Indikatorenliste, die nachfolgend als Tabelle dargestellt ist:

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

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

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

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

Sowohl in der ersten als auch der nun vorliegenden zweiten Evaluierung wurden für diese 48 Indikatoren verfügbare Monitoringdaten erfasst bzw. mit vertretbarem Aufwand ermittelt. Diese Indikatoren lassen sich zwei Gruppen zuordnen:

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

Manche Indikatoren sind komplex und beinhalten mehrere Datensätze, so dass insgesamt 146 Datensätze zu erheben sind. 59 Datensätze betreffen Rahmendaten (ohne VEP-Ziel) und 87 Datensätze Indikatoren der Entwicklung, von denen 62 mit VEP-Zielen belegt sind.

Das Indikatorenset des VEP 2025plus ist größtenteils praktikabel. Jedoch sind nicht alle Daten verfügbar und die Ermittlung ist teils mit hohem Aufwand verbunden. Problematisch ist, dass die quantitative Bewertung der Leitziele mit Messgrößen bzw. Daten bei zahlreichen Leitzielen nicht oder nur bedingt möglich ist.

Die zweite Evaluierung enthält Daten der Erhebung „Mobilität in Städten – System repräsentativer Verkehrserhebungen“ (SrV) aus dem Befragungsdurchgang 2018. Die aktuelle Erhebung erfolgt 2023 ganzjährig. Die Ergebnisse des SrV 2023 werden Ende 2024 erwartet.

Für 60 Zielindikatoren gibt es zum Stand 2020 Daten oder Trends. Für zwei Indikatoren sind keine Daten verfügbar:

- Anteil Verkehrsberuhigung am Straßennetz,
- Evaluierung verkehrlicher, wirtschaftlicher, umweltseitiger und städtebaulicher Kriterien für VEP-Einzelmaßnahmen.

In den nachfolgenden beiden Unterkapiteln wird die Entwicklung ausgewählter Rahmendaten und aller Kernindikatoren grafisch und verbal dargestellt. Alle verfügbaren Daten der insgesamt 48 Indikatoren sind in der Indikatorentabelle im Anhang 3 enthalten.

### 1.3.2. Monitoring wichtiger Rahmenbedingungen

#### Kfz-Bestand und Motorisierung

Dresden verzeichnete bis 2019 einen jährlichen Bevölkerungszuwachs. 2020 hingegen sank die Bevölkerungszahl leicht. Der Pkw-Bestand der in Dresden zugelassenen privaten und gewerblichen Pkw ist kontinuierlich leicht gestiegen und damit auch die Motorisierung. Diese liegt bei 409 Pkw pro 1 000 Einwohnern.

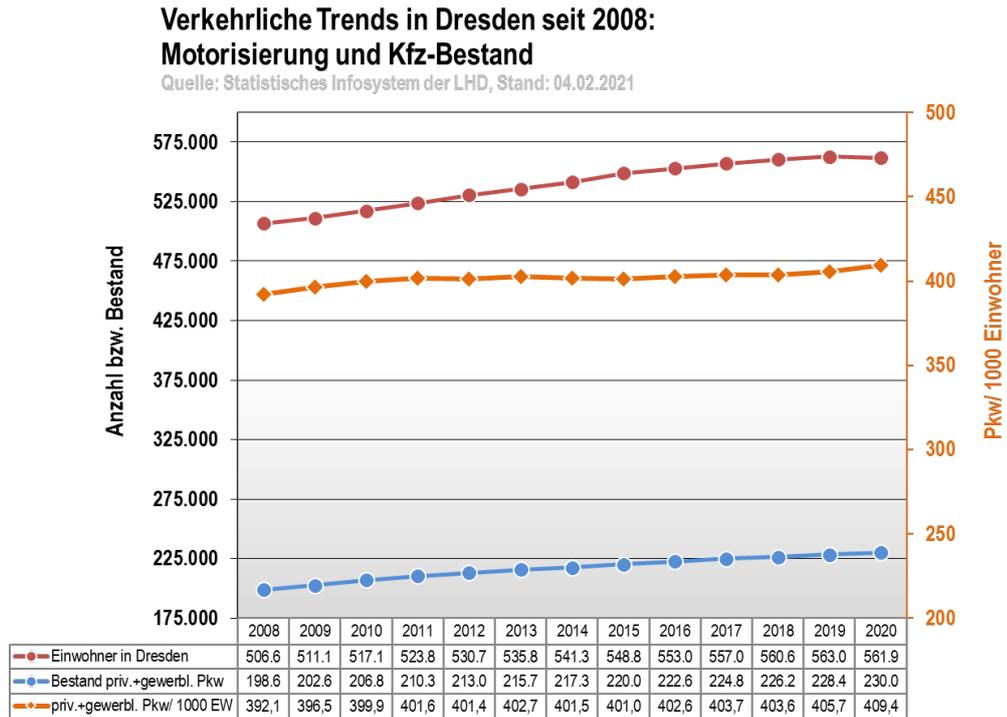


Abbildung 5: Entwicklung von Bevölkerung, Kfz-Bestand und Motorisierung

Die Pendlerverflechtungen (Nr. 3) haben weiter zugenommen, jedoch nicht mehr so stark wie im Zeitraum der ersten Evaluierung (2017 zu 2013). Im Zeitraum 2018 bis 2020 stieg im Gegensatz zur ersten Evaluierung die Zahl der Einpendelnde stärker als die der Auspendelnde (Quelle: BfA-Statistik für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte).

Pendlerverflechtungen	2013	2017	2020	Veränderung 2017 gegenüber 2013 durchschnittlich pro Jahr (insgesamt über 4 Jahre)	Veränderung 2020 gegenüber 2017 durchschnittlich pro Jahr (insgesamt über 3 Jahre)
Einpendelnde (Arbeitsort Dresden)	86.064	92.222	96.470	+ 1,8 % (+ 7,2 %)	+ 1,5 % (+ 4,6 %)
Auspendelnde (Wohnort Dresden)	48.402	54.282	56.195	+ 3% (+ 12,1 %)	+ 1,2 % (+ 3,5 %)

Tabelle 5: Ein- und Auspendelnde in Dresden (sv-pflichtig)

### Kfz-Antriebsarten

Dominierende Antriebsart aller in Dresden zugelassenen Kfz ist zu Jahresbeginn 2021 weiterhin mit fast 2/3 der Benzinmotor (63,0 Prozent). Etwa 1/3 aller Fahrzeuge sind Diesel-betrieben (33,4 Prozent). Alternative Antriebe sind 2020 immer noch sehr selten: Elektroantrieb 0,5 Prozent (2017 im Vergleich: 0,1 Prozent), Hybrid 2,4 Prozent (2017: 0,9 Prozent) sowie andere (Gas, Wasserstoff) 0,8 Prozent (2020: 0,9 Prozent).

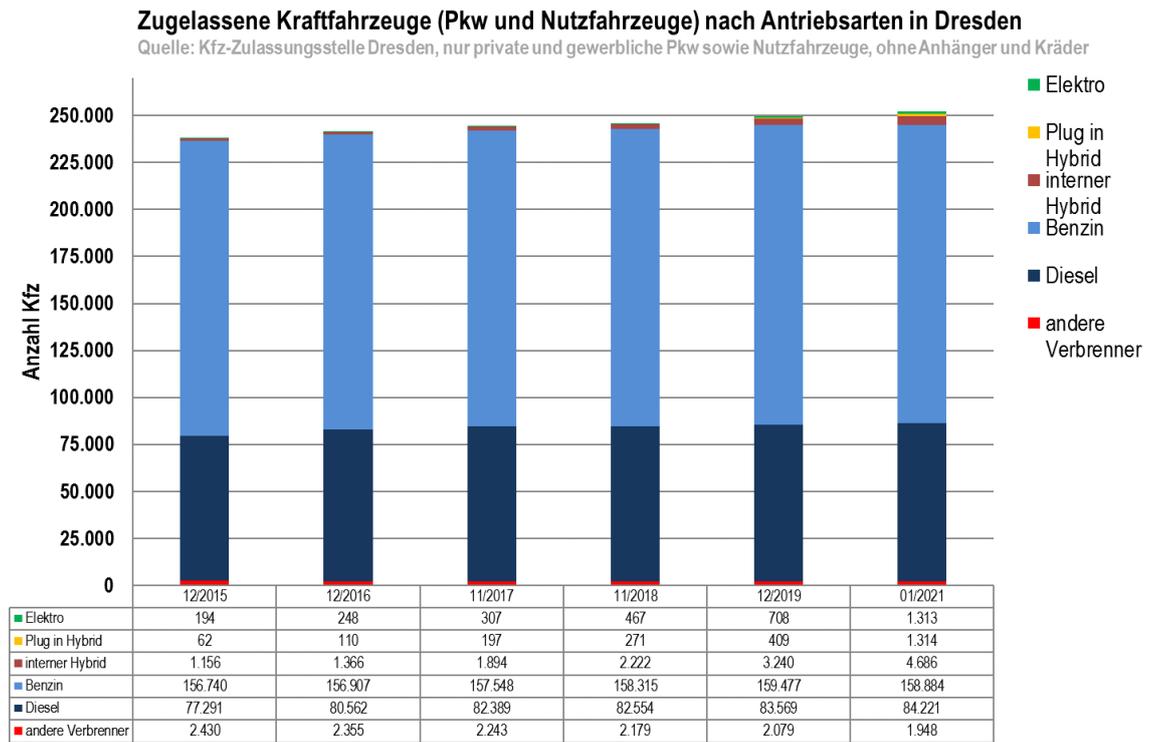


Abbildung 6: zugelassene Kfz nach Antriebsarten

Bezüglich der Entwicklung der Anzahl von Pedelecs im Besitz der Dresdner Bevölkerung lassen sich Werte aus der Haushaltsbefragung SrV 2013 und 2018 sowie aus der Kommunalen Bürgerumfrage 2016 und 2020 generieren (Nr. 29). Gab es 2013 etwa 3 000 Pedelecs im Besitz der Dresdner Bürgerschaft, so waren es 2016 mit etwa 6 000 Pedelecs bereits doppelt so viele. 2018 lag der Pedelec-Bestand der Dresdner Bevölkerung schon bei etwa 9 000 und ist bis 2020 enorm angestiegen auf etwa 40 000 Pedelecs.

### Kfz-Verkehr auf Brücken und an Pegelzählstellen

Die Kfz-Verkehrsmengen werden an Pegelzählstellen im Stadtgebiet kontinuierlich gemessen. Für 34 Pegelzählstellen wurden durchschnittliche Jahreswerte ab 2008 ausgewertet. Danach ist die durchschnittliche Verkehrsmenge (Tagesverkehr werktags) bis 2019 in etwa konstant geblieben. Der Anteil des Schwerververkehrs (Nutzfahrzeuge ab 3,5 t) war bis 2016 rückläufig und in den Folgejahren bis 2019 etwa konstant. Im März 2020 begann die Corona-Pandemie mit weitreichenden Einschränkungen des öffentlichen Lebens und einem drastischen Rückgang der Verkehrsmengen im Kfz-Verkehr.

Bis zum Jahr 2019 führten wachsende Bevölkerungszahlen und Pendlerströme sowie mehr zugelassene Kfz offenbar nicht zu steigenden Kfz-Verkehrsmengen in Dresden. Da der Motorisierungsgrad leicht gestiegen ist, liegen Ursachen für diese Entwicklung in einer geringeren Pkw-Nutzung. Das belegen auch die Ergebnisse der SrV-Haushaltsbefragung 2018 zur Verkehrsmittelwahl. Die durch SrV generierten Trendaussagen zum Verkehrsverhalten zeigen, dass die mittleren mit Kfz zurückgelegten Entfernungen der Dresdner Bevölkerung im Stadtverkehr rückläufig sind (2008: 6,2 km / 2013: 5,8 km / 2018: 5,5 km).

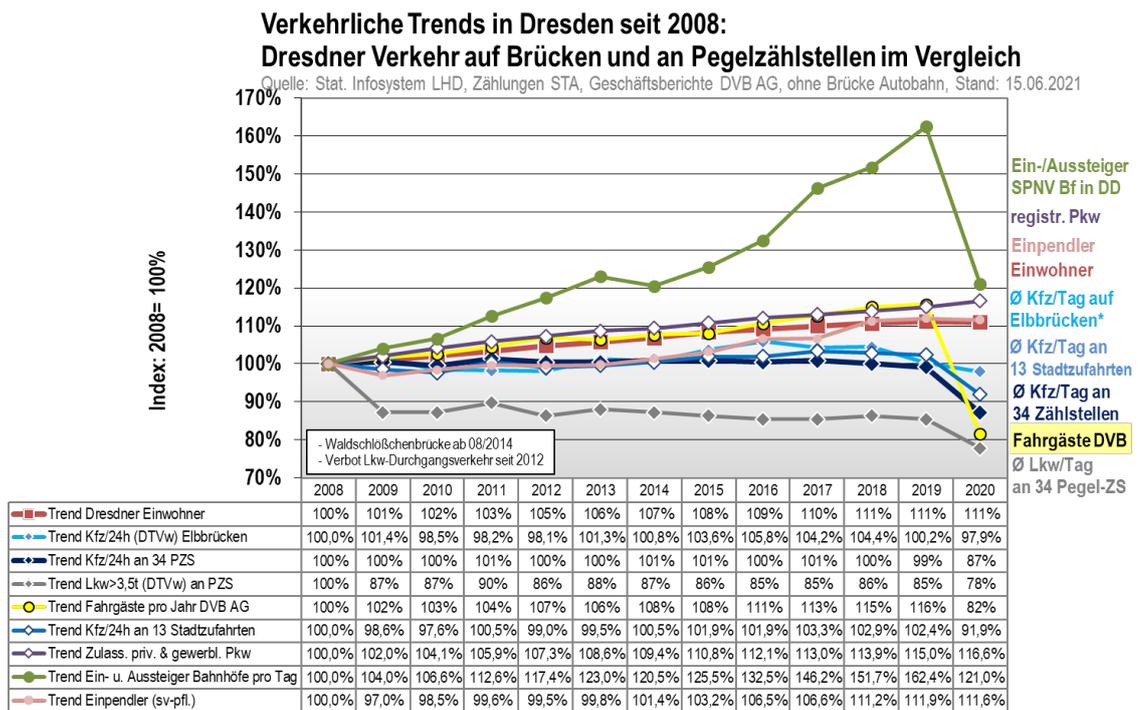


Abbildung 7: Entwicklung von Bevölkerung und Kfz-Verkehrsmengen

Die Kfz-Verkehrsbelastungen im 26er-Ring sind zwischen 2013 und 2019 weitgehend konstant geblieben. Es liegen Daten von drei Pegelzählstellen (Antonstraße in Höhe Schlesischer Platz, Wiener Straße in Höhe Uhlandstraße, Ammonstraße in Höhe Rosenstraße) vor, deren durchschnittlicher Tagesmittelwert werktags 2019 bei rund 20.800 Kfz liegt (Vergleichswerte sind: 2013 und 2017 je 21.100 Kfz). Die angestrebte Verringerung von 5 Prozent (entspricht reichlich 1 000 Fahrzeuge weniger) ist bisher nicht eingetreten.

### Kfz-Verkehr auf den Elbrücken

Die Kfz-Verkehrsmengen auf den Elbrücken sind im Betrachtungszeitraum der ersten Evaluierung leicht angestiegen und seit 2018 etwas rückläufig. Offensichtlich wirken sich Corona-Effekte weniger stark auf die Verkehrsbelegung der Elbrücken aus als auf das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz.

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

Quelle: LHD (STA), systematische Brückenzählungen, 61.61, 12.11.2020, ohne Autobahn

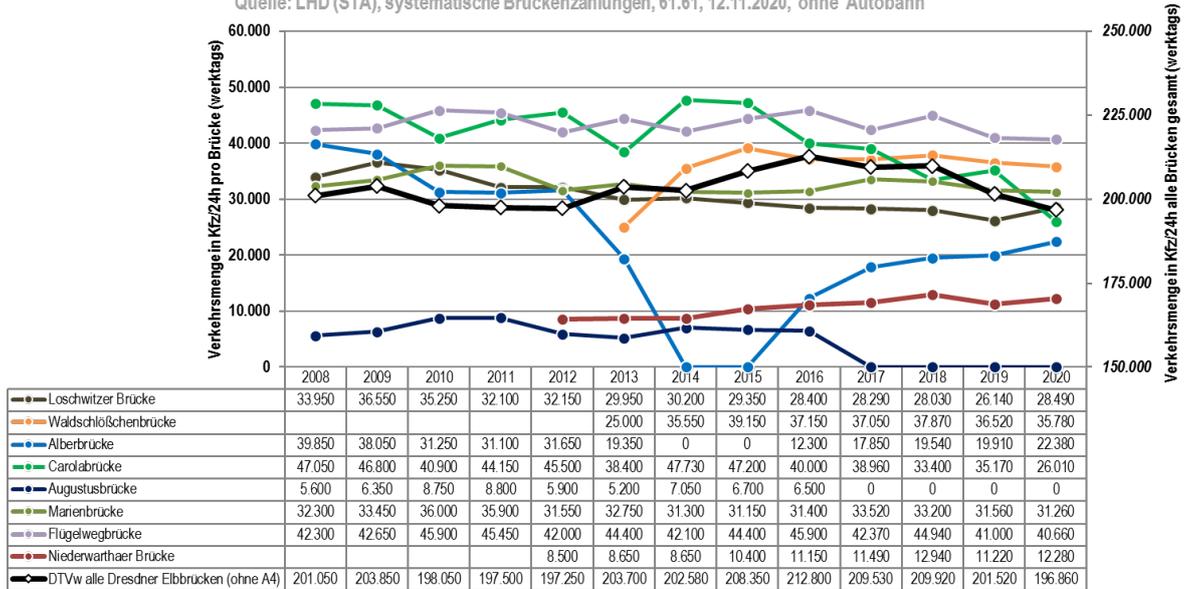


Abbildung 8: Kfz-Verkehr auf den Elbrücken

## Verkehrsmengen im Radverkehr

Radverkehrsmengen werden ebenfalls an Pegelzählstellen erfasst. Die Zahl der Pegelzählstellen wächst, jedoch gibt es nur wenige, die schon länger in Betrieb sind. Aufgrund der (noch) geringen Anzahl an Zählstellen und der stärkeren Witterungsabhängigkeit des Radverkehrs unterliegen die Durchschnittswerte größeren Schwankungen als beim Kfz-Verkehr. Die Auswertung von fünf Pegelzählstellen, die seit 2014 in Betrieb sind (St. Petersburger Straße in Höhe Kreuzstraße, Querung St. Petersburger Straße in Höhe Kreuzstraße, Elberadweg, Winterbergstraße, Tharandter Straße in Höhe Paschkystraße) zeigen einen Anstieg der Radverkehrsmengen an diesen Stellen. Ebenfalls werden steigende Radverkehrsmengen auf den sieben Elbbrücken verzeichnet. Da dies Stichtagserhebungen jeweils im September sind, gibt es hier teils starke wetterbedingte Ausschläge.

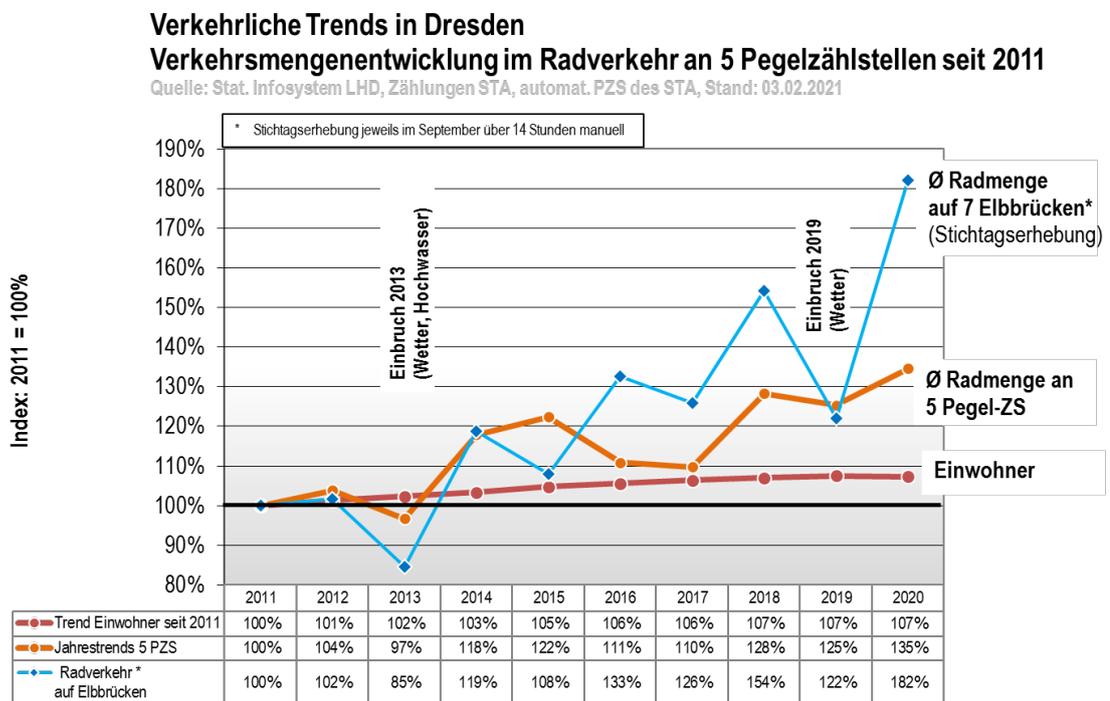


Abbildung 9: Verkehrsmengenentwicklung im Radverkehr an Pegelzählstellen

Der Besitz von Fahrrädern wird statistisch nicht erfasst (keine Zulassungspflicht). Über die Haushaltbefragung SrV wird die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern erhoben.

Die Verfügbarkeit von Fahrrädern lag auch 2018 deutlich über der von Pkw. 2018 gab es etwa 880 Fahrräder pro 1 000 Einwohner und damit mehr als doppelt so viele wie Pkw (409 Pkw pro 1 000 Einwohner). 2013 lag dieser Wert bei 884 Fahrrädern pro 1 000 Einwohner, 2008 bei 750.

Die Zahl einsatzbereiter Fahrräder (klassisch und elektrisch) pro Haushalt stieg von 1,3 im Jahre 2008 auf 1,7 in 2018.

2018 nutzten 6 % der Dresdner Bevölkerung Bikesharing (2013 waren es 1 %).

## Netzlänge Radverkehrsanlagen

Die Gesamtlänge der Radverkehrsanlagen in Straßenbaulast der Landeshauptstadt Dresden ist in den 2010er Jahren leicht gestiegen und lag 2019 bei insgesamt 420 km.

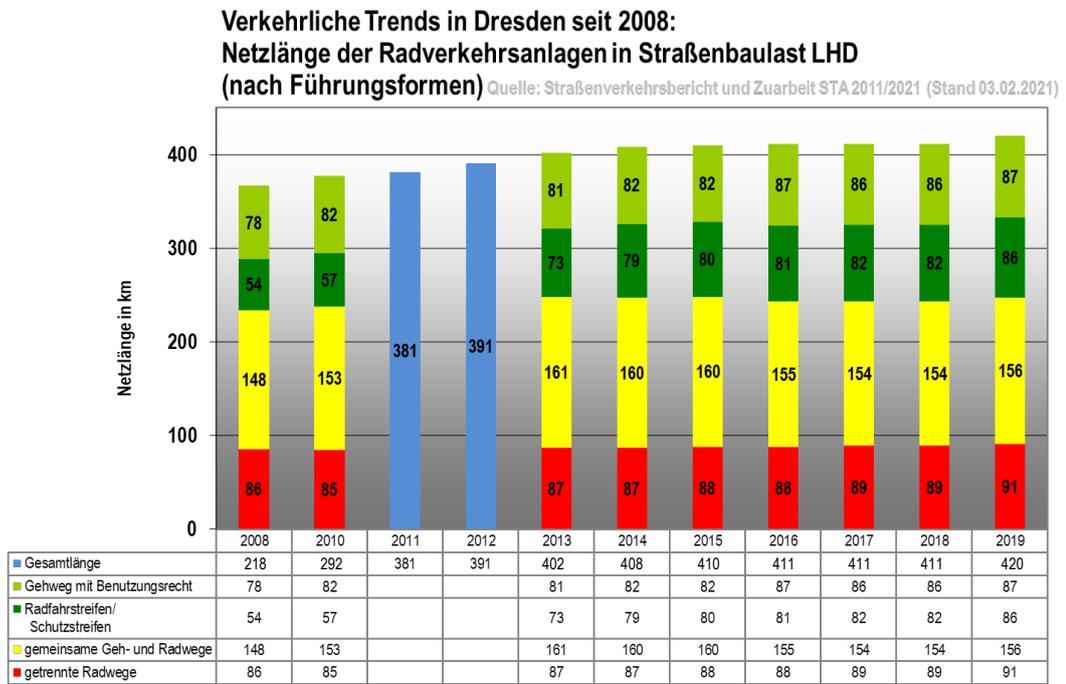


Abbildung 10: Netzlänge Radverkehrsanlagen in Straßenbaulast der LHD

## Investitionen in Straßen und Wege

Um die städtische Verkehrsinfrastruktur im Bestand zu erhalten sowie Teile davon zu erneuern und auszubauen, sind erhebliche finanzielle Aufwendungen erforderlich. In den Jahren 2017 bis 2020 wurden jährlich fast 60 Millionen Euro dafür investiert.

Allerdings decken die jährlichen Investitionen in den Bestandserhalt der Verkehrsinfrastruktur von etwa 20 Millionen bei weitem nicht die erforderlichen Kosten in der Größenordnung von etwa 50 Millionen Euro pro Jahr, um den Zustand auf dem jetzigen Niveau zu halten. Welches Budget für die Sicherung der bestehenden Infrastruktur mit den erforderlichen Ersatzneubauten genau aufgebracht werden müsste, ist nicht bekannt.

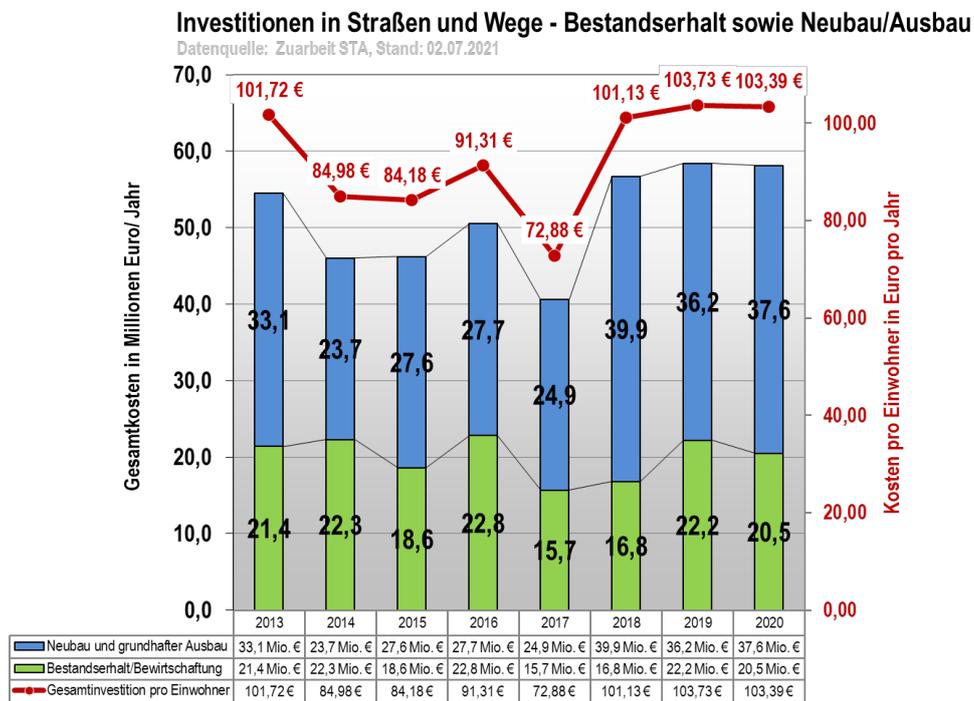


Abbildung 11: Investitionen in Straßen und Wege (Bestandserhalt und Neubau/Ausbau)

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

Preisvergleiche im Bereich der Mobilität sind mit Schwierigkeiten behaftet, da sich individuelle Wegeketten nur schwer für eine große Menge an Nutzern abbilden lassen. In der ersten Evaluierung wurde der direkte Vergleich der Kosten von Parken im Zentrum, einer Einzelfahrt im ÖPNV und dem mittleren Benzinpreis gewählt. In dieser Evaluierung werden die Kosten einer ÖPNV-Abokarte Zone Dresden und die Gebühren für Bewohnerparken zusätzlich mit abgebildet. Der Vergleich zeigt deutlich, dass die Kosten im ÖPNV seit 2008 um 39 Prozent (Einzelfahrt) bzw. 34 Prozent (Abo) gestiegen sind, während Parkgebühren bis 2020 konstant auf dem 2008er-Niveau verharrten (eine Erhöhung wurde 2021 wirksam) und der Benzinpreis sogar leicht sank. Der Gesamtverbraucherpreisindex stieg von 2008 bis 2020 um 15,1 Prozent an. Der Benzinpreis bildet die Kosten des MIV jedoch nur teilweise ab und unterliegt Schwankungen. Weitere Pkw-Kosten sind Anschaffungspreis und Unterhaltungskosten inklusive Steuern und Versicherung. Einen bundeseinheitlichen Wert hierfür bietet das Steuerrecht mit 0,30 Euro pro Kilometer, ein konstanter Wert im Zeitraum 2008 bis 2020 (ab 2021 wird ab dem 21. Kilometer 0,35 Euro angesetzt).

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

Datenquelle: Erhebungen ADAC, VVO (TZ 10, Abokarte, Stundenfahrt) und Parkgebührensatzung LHD, Zone 1  
Stand: 17.02.2021

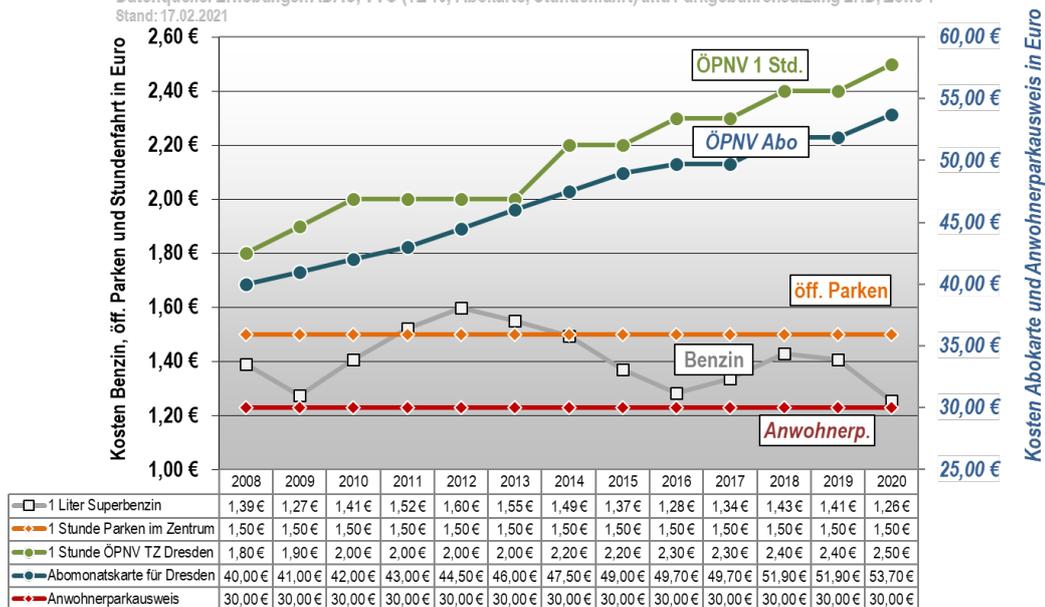


Abbildung 12: Kostenentwicklung einer Einzelfahrt und des Abos im ÖPNV, Parken 1 Stunde und Bewohnerparken sowie Benzinpreis

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

#### Verkehrsmittelwahl/Modal Split

Spezifische Werte zur Mobilität der Dresdner Wohnbevölkerung liefert die Haushaltbefragung „Mobilität in Städten – SrV“, die aller fünf Jahre von der TU Dresden durchgeführt wird. Die letzte Erhebung fand 2018 statt. In 2023 läuft ganzjährig die jüngste Befragung, deren Ergebnisse voraussichtlich Ende 2024 vorliegen werden.

Die Verkehrsmittelwahl (Modal Split bzw. Anteil der mit den Hauptverkehrsmitteln zurückgelegten Wege) der Dresdner zeigt folgende Trends:

- Der Umweltverbund aus Fuß, Rad und ÖPNV hat 2018 mit 64 Prozent den größten und wachsenden Teil aller Wege (gegenüber 2013: + 5 %).
- Der Radverkehrsanteil hat deutlich zugenommen. 2018 war die Witterung mit viel Sonne und wenig Regen „fahrradfreundlich“.
- Der ÖPNV profitierte 2013 stark von witterungsbedingt geringerem Radverkehr. 2018 sank sein Anteil am Modal Split, obwohl die Fahrgastzahlen im Dresdner ÖPNV weiter gestiegen sind.
- Die Verfügbarkeit von Kfz steigt weiterhin an, aber deren Nutzungshäufigkeit sinkt.
- Die Zahl der Dresdner mit ÖPNV-Abo wächst – damit steigt die Verfügbarkeit und gleichzeitig wird die Nutzung multimobiler und flexibler.
- Die Nutzerzahlen neuer Mobilitätsangebote wie Carsharing und Leihfahrradsysteme steigen. Diese werden überwiegend von jüngeren Menschen genutzt. Die seit 2019 verfügbaren E-Scooter-Angebote spielen bisher in der Alltagsmobilität kaum eine Rolle.

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

Datenquelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen der TU Dresden  
Anteil aller Wege nach Hauptverkehrsmittel  
Stand: 09.03.2021

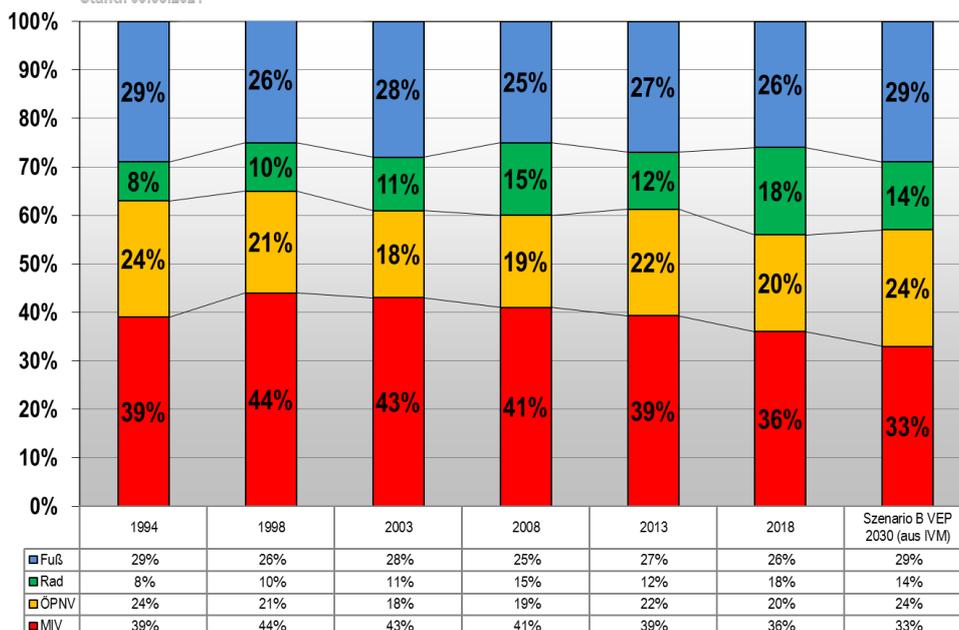


Abbildung 13: Modal Split im Dresdner Verkehrsaufkommen von 1994 bis 2018 und Trend VEP

Insgesamt ist die Zahl der von Dresdner\*innen zurückgelegten Wege durch das Bevölkerungswachstum gestiegen. Die tägliche Wegezahl ist weiterhin konstant bei etwa 3,6 Wegen pro Person und Tag. Die Dresdner Bevölkerung legte 2018 innerhalb der Stadtgrenzen fast 2 Millionen Wege pro Werktag zurück.

**Wegezahl:** Durch das Einwohnerwachstum werden von Dresdnern innerhalb Dresdens fast 2 Mio. Wege pro Tag zurückgelegt.

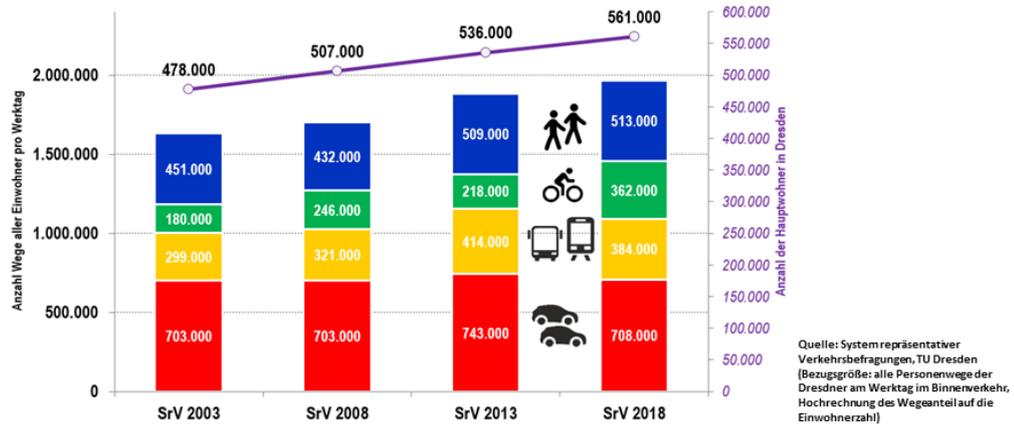


Abbildung 14: Entwicklung der Wegezahl der Dresdner Bevölkerung innerhalb Dresdens

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

### Modal Split nach Verkehrsleistung

Die zahlenmäßig wachsende Bevölkerung Dresdens legt insgesamt weniger Kilometer im Binnenverkehr, d. h. innerhalb der Stadtgrenzen, zurück. Von allen Wegen der Dresdner Bevölkerung werden 92 Prozent innerhalb Dresdens zurückgelegt und 49 Prozent aller Wege sind kürzer als 3 km.

Bezogen auf die mit den Hauptverkehrsmitteln zurückgelegten Entfernungen sind die Verkehrsleistungen des Kfz-Verkehrs im Binnenverkehr 2018 im Vergleich zu 2013 leicht rückläufig, bei wachsender Bevölkerungszahl. Im Umweltverbund hingegen ist die Verkehrsleistung sowohl absolut als auch relativ gewachsen. Im Durchschnitt werden die mit dem Auto zurückgelegten Wege in Dresden kürzer. 2018 betrug die mittlere Wegelänge 5,5 km und war 0,3 km kürzer als 2013 bzw. 0,8 km kürzer als 2008. Dichtere Stadtstrukturen, Innenentwicklung und wohnortnahe Versorgungsstrukturen können als Gründe hierfür benannt werden. Auch bei den mit dem ÖPNV zurückgelegten Wegen hat sich die durchschnittliche Entfernung verringert, von 6,4 km in 2008 bzw. 2013 auf 5,8 km im Jahr 2018.

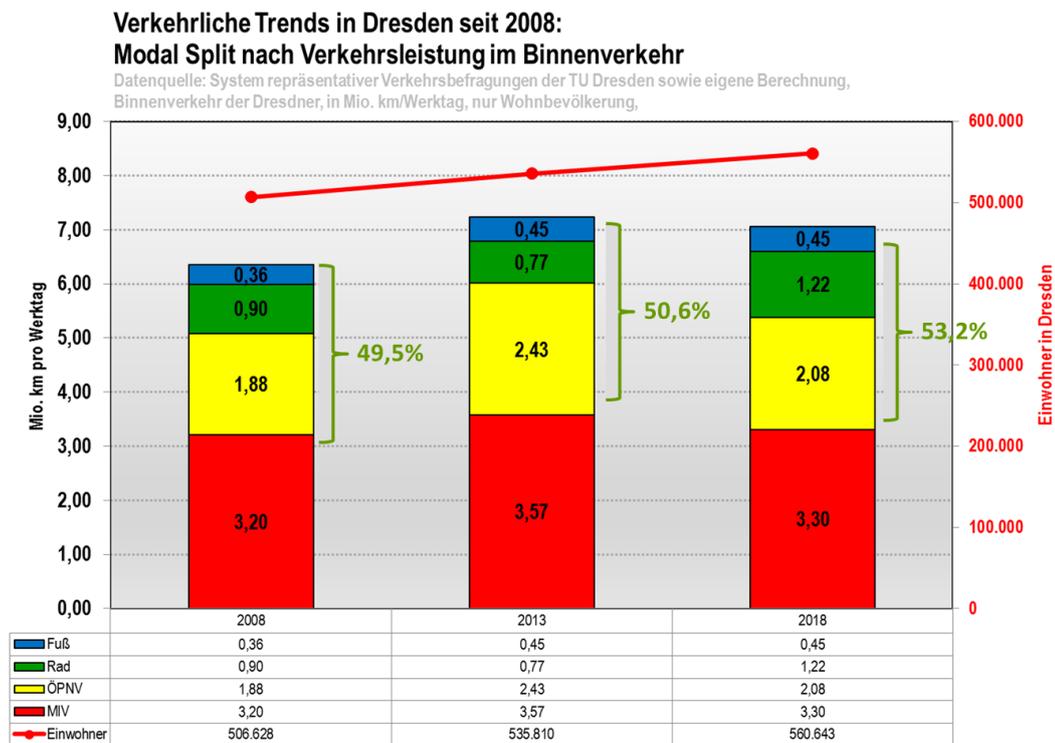


Abbildung 15: Modal Split nach Verkehrsleistung im Binnenverkehr

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

## Multimodalität

Bei den Alltagswegen in der Stadt wechseln die Bürger\*innen zunehmend häufiger das Verkehrsmittel, sind also nicht monomodal, sondern multimodal unterwegs. Dies ist ein national und international beobachteter Trend. Mit den Befragungsergebnissen des SrV aus 2018 liegen erstmals Daten in Zeitreihe vor. Der Anteil Multimodaler, also von Personen die das Verkehrsmittel innerhalb einer Woche wechseln, ist weiter gewachsen und beträgt 58 Prozent.

## Multimodalität

Quelle: System repräsentativer Verkehrsbefragungen, TU Dresden  
(Bezugsgröße: Wechsel des VM auf Werktagswegen innerhalb einer Woche, jeweils immer mit zu-Fuß-Gehen (ohne Darstellung))

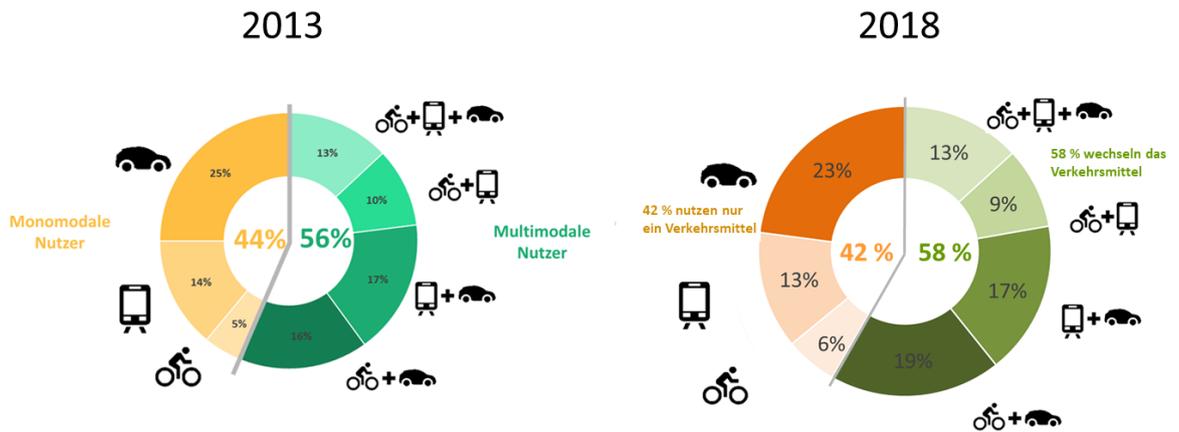


Abbildung 16: Multimodalität in Dresden

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

Carsharing in Dresden	2013	2017	2020	Veränderung 2020 zu 2013
Registrierte Nutzer	5.500	9.500	14.300	+ 160 %
Fahrzeuge	160	255	337	+ 111 %
Stationen	90	165	204	+ 127 %

Tabelle 6: Carsharing in Dresden – Nutzer, Fahrzeuge, Stationen

Statistisch gesehen teilen sich etwa 42 Nutzer ein Carsharing-Fahrzeug. So wuchs die Gesamtzahl der in Dresden gemeldeten Pkw (privat und gewerblich) von 2013 bis 2020 um 6,6 Prozent, aber die Zahl der Carsharing-Fahrzeuge um 111 Prozent.

Im August 2020 startete das Bikesharingsystem MOBIbike. In den ersten drei Monaten gab es fast 95.000 Ausleihen.

Der Anteil der Dresdner Bevölkerung, die Car- oder Bikesharing nutzen, hat sich von 2013 bis 2018 mehr als verdoppelt.

### Car- und Bikesharing-Nutzung in Dresden

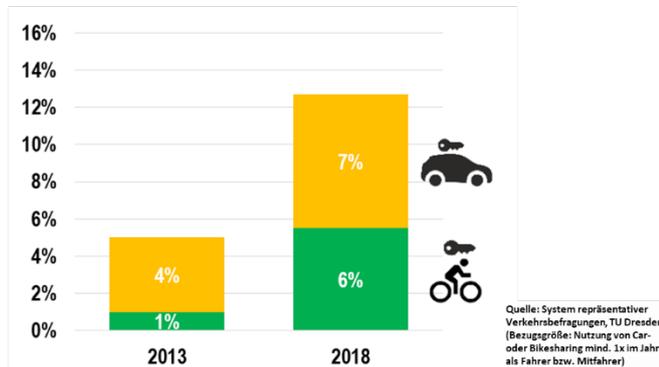


Abbildung 17: Car- und Bikesharing-Nutzung in Dresden

**Das VEP-Ziel, den Anteil multimodaler Verkehrsmittelnutzung zu erhöhen, konnte erreicht werden.**

### Mittlere Geschwindigkeiten ÖPNV und Kfz-Verkehr

Von der Technischen Universität Dresden werden jährlich Reisezeitmessungen durch Auswertungen von Daten aus der Betriebsleitstelle der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG) sowie aus Mitfahrten im Kfz-Strom auf definierten Routen erhoben. Während die Geschwindigkeit im ÖPNV und hier insbesondere bei der Straßenbahn nahezu konstant bleibt, ist die mittlere Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr weniger konstant und von Baustellen, Umleitungen etc. beeinflusst. Auch aufgrund der genutzten Erhebungsmethodik ist hier von einer hohen Streuung der Werte auszugehen.

Die mittlere Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr ist zwar rückläufig, weist aber dennoch einen deutlichen Geschwindigkeitsnachteil gegenüber Straßenbahn und Bus auf. Es ist zu beobachten, wie sich der Trend weiter fortsetzt.

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

Datenquelle: Reisezeituntersuchung TU Dresden, Messdurchgänge bis 2009 von TU, 2010 - 2019 von STA zugearbeitet, Stand 04.02.2021

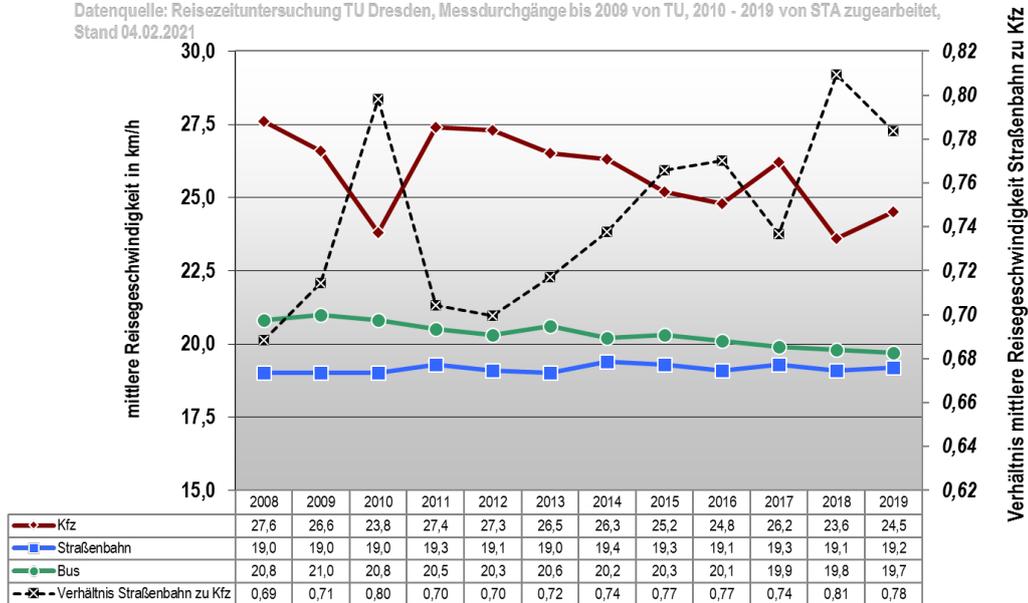


Abbildung 18: Reisezeitmessungen und mittlere Geschwindigkeiten für Kfz und ÖPNV

**Das VEP-Ziel einer Verbesserung des Reisezeitverhältnisses zwischen ÖPNV und Kfz-Verkehr zugunsten des ÖPNV wurde zwischen 2012 und 2016 sowie in 2018 erreicht.**

## Fahrgastzahlen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Fahrgastzahlen an Eisenbahnstationen inklusive S-Bahn zeigen eine steigende Tendenz. 2019 waren gegenüber 2009 56 Prozent mehr Fahrgäste mit der Eisenbahn bzw. S-Bahn unterwegs. Der einmalig leichte Rückgang im Jahr 2014 ist auf den S-Bahn-Ausbau zwischen Bahnhof Neustadt und Radebeul/Coswig (Streckenausfall, Busersatzverkehre) zurückzuführen.



Abbildung 19: Fahrgastzahlen im Schienenverkehr (Ein- und Aussteiger)

Die steigenden Fahrgastzahlen im Schienenverkehr gehen einher mit einem gestiegenen Angebot bei den Fahrplankilometern der S-Bahn und weiterer Schienenverkehre im Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO). Das Angebot wurde von 8,42 Millionen Zugkilometern im Jahr 2013 auf 8,76 Millionen Zugkilometer im Jahr 2016 und mit der Taktverdichtung auf der Linie S1 bis Pirna weiter auf 9,09 Millionen Zugkilometer im Jahr 2019 erhöht (Nr. 7.1 und Nr. 7.2). Die Auswirkungen der Corona-Pandemie sind deutlich sichtbar und werden bei der Zieleinschätzung nicht berücksichtigt.

**Das VEP-Ziel der Erhöhung der Fahrgastzahlen im SPNV wird bis 2019 erreicht.**

### Fahrgastzahlen Straßenbahn/Bus der Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Die Fahrgastzahlen der Dresdner Verkehrsbetriebe DVB AG stiegen bis 2019 kontinuierlich und erreichten 164,3 Millionen Fahrgästen pro Jahr. Der Entwicklungstrend verläuft damit weitgehend parallel zur Bevölkerungsentwicklung, wobei seit 2015 die Fahrgastentwicklung den Trend der Bevölkerung sogar übersteigt. Die 2020er Daten zeigen deutlich die Auswirkungen der Corona-Pandemie.

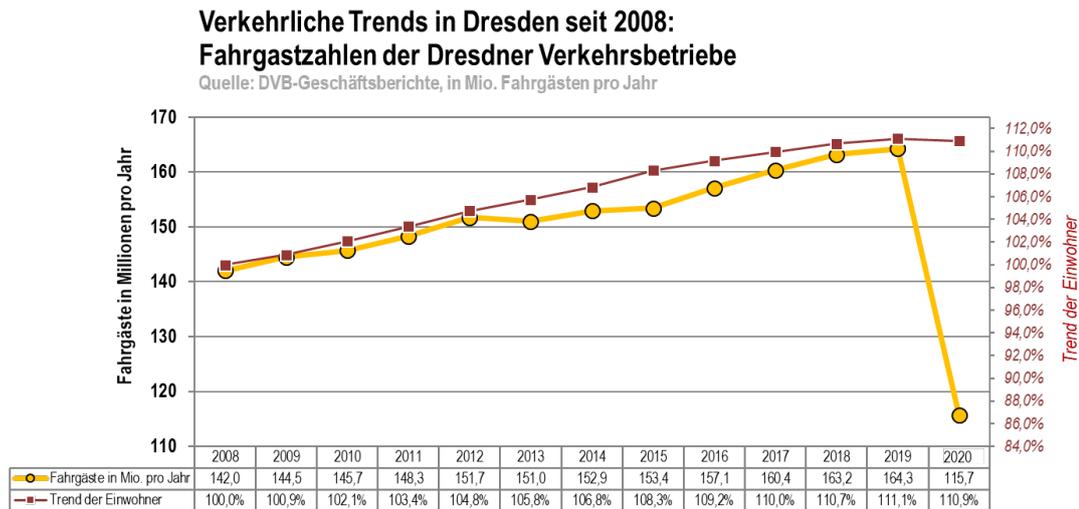


Abbildung 20: Fahrgastzahlen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Auch die Zahl der Abo-Kunden und der Jobtickets stieg kontinuierlich an. Bei den Semestertickets ist ein Rückgang und bei Schülermonatskarten sind Schwankungen sichtbar.

Anzahl Dauerkarten ÖV/Jahr	2013	2015	2017	2019
Abo-Kunden VVO, Tarifzone Dresden	54.008	53.397	71.541	76.081
Semestertickets	40.393	39.226	36.858	35.111
Jobtickets	12.986	14.645	17.843	18.739
Sozialtickets	17.241	20.148		
Schülermonatskarten/ermäßigte Monatskarten, ermäßigte Abo-Monatskarten und -Jahreskarten	23.077	23.509	19.522	21.524

Tabelle 7: Entwicklung der Anzahl von Dauerkarten im Dresdner ÖPNV

**Das VEP-Ziel der Erhöhung der Fahrgastzahlen in Straßenbahnen und Bussen der DVB AG wird bis 2019 erreicht.**

## Barrierefreiheit im ÖPNV-Netz

Im Rahmen der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) wird mit einem Aktionsplan das Ziel verfolgt, den ÖPNV bis 2022 barrierefrei zu gestalten. Für Dresden liegen Daten für die Jahre 2013, 2015 und 2020 vor. Im Rahmen des UN-Aktionsplanes erfolgt der Aufbau eines Haltestellenkatasters inklusive der Analyse aller Bushalteplätze.

### Haltestellen/Halteplätze:

Alle 17 Haltestellen der S-Bahn in Dresden waren 2015 barrierefrei. Werden alle Haltestellen von S-Bahn und SPNV betrachtet, besteht im Jahr 2020 (wie schon 2018) bei 20 von 26 Barrierefreiheit. Bei den Straßenbahn- bzw. kombinierten Straßenbahn- und Bus-Halteplätzen waren 2020 von insgesamt 558 bereits 371 Halteplätze barrierefrei (mit und ohne Rampe) nutzbar (= 67 Prozent). Für Bushalteplätze an Bushaltestellen gibt es keine Auswertung für den Evaluierungszeitraum, da mit der Fortschreibung des UN-Aktionsplans eine Methodenänderung im Jahr 2019 erfolgte. 2020 waren 427 von 1 171 Haltesteigen von Stadt- und Regionalbus barrierefrei (mit und ohne Rampe), das sind 36,5 %.

### Fahrzeuge:

Im Regelbetrieb der DVB AG verkehren ausschließlich Niederflurfahrzeuge. Alle S-Bahn-Fahrzeuge auf den S-Bahn-Linien sind Niederflurfahrzeuge.

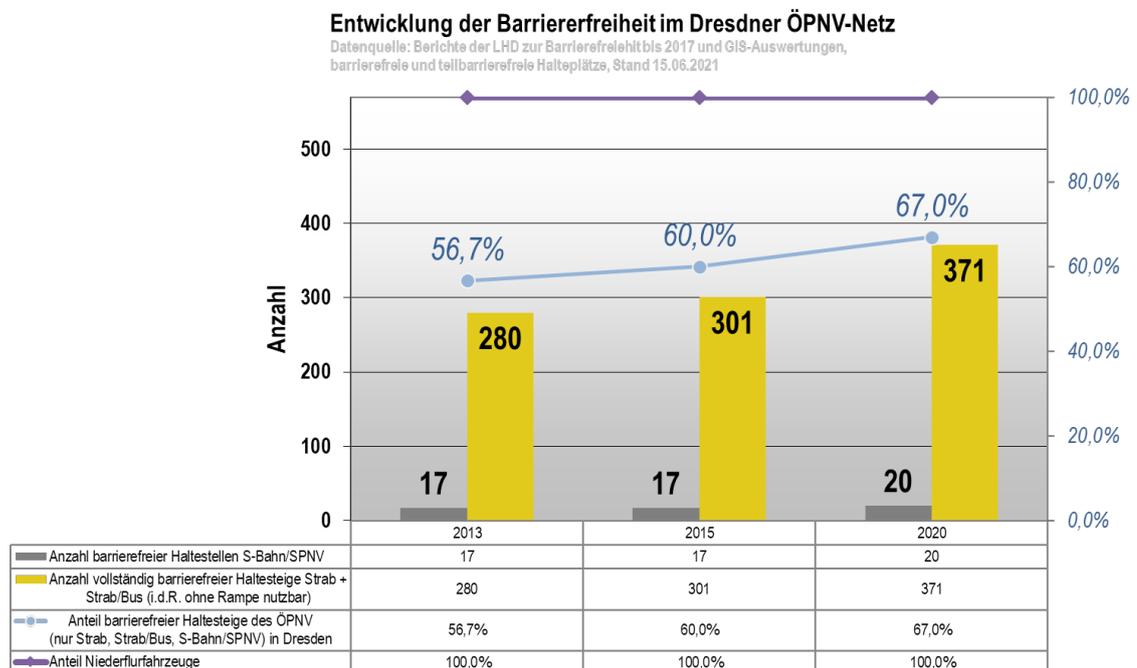


Abbildung 21: Entwicklung der Barrierefreiheit im Dresdner ÖPNV-Netz

**Das VEP-Ziel, den ÖPNV barrierefrei zu gestalten, wird mit dem erreichten höheren Grad an Barrierefreiheit bisher erreicht, auch wenn sich abzeichnet, dass die internationalen und nationalen Ziele der UN-Behindertenrechtskonvention für das Jahr 2022 nicht erreicht werden können.**

## Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen

Der Anteil der Dresdner Bevölkerung (mit Haupt- und mit Nebenwohnsitz), die im fußläufigen Einzugsbereich von Haltestellen des ÖPNV wohnen, ist in den letzten Jahren weiter gestiegen. 95,1 Prozent der Bevölkerung Dresdens hat kurze Wege zu den Bus- und Straßenbahnhaltestellen und S-Bahn-Stationen (die Wohnsitze befinden sich innerhalb definierter Radien um die Haltestellen). Seit 2018 wird die Berechnungsmethodik aus dem Nahverkehrsplan übernommen.

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

Daten: eigene Berechnungen, INSEK-Berechnungen und Auswertung KST (GIS 2019), Anteil der Haupt- und Nebenwohner in Dresden im 300m-Radius um Haltestellen, ab 2018 NVP-EZB

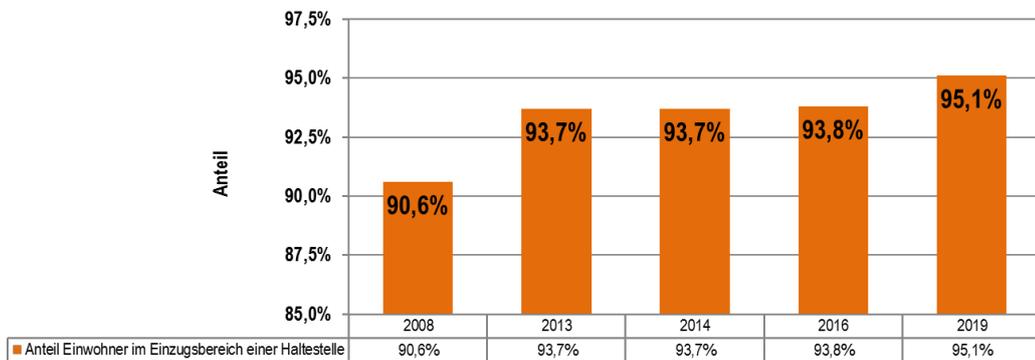


Abbildung 22: Einwohner im Einzugsbereich von Haltestellen

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

## Verkehrssicherheit

Die Verkehrsunfallentwicklung in Dresden ist im betrachteten Zeitraum leider kaum rückläufig und somit kritisch zu bewerten. Die Gesamtzahl der gemeldeten Straßenverkehrsunfälle weist eine leicht abnehmende Tendenz auf, liegt aber mit über 14 000 Unfällen 2020 immer noch sehr hoch (25 Verkehrsunfälle pro 1 000 Einwohner). Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist nach wie vor auf dem Niveau der letzten 30 Jahre und hat sich nicht verringert.

Jahr	Straßenverkehrsunfälle		Verunglückte			
	insgesamt	davon mit Personenschaden	insgesamt	davon		
				Getötete	Schwerverletzte	Leichtverletzte
2007	16.384	2.268	2.791	23	496	2.272
2009	16.220	2.243	2.755	7	461	2.287
2010	16.459	2.118	2.571	2	441	2.128
2011	15.386	2.298	2.789	8	501	2.280
2012	15.251	2.264	2.725	13	455	2.257
2013	15.548	2.123	2.548	14	404	2.130
2014	15.086	2.303	2.840	16	512	2.312
2015	15.181	2.233	2.620	13	394	2.213
2016	15.703	2.214	2.689	11	427	2.251
2017	15.234	2.184	2.625	4	442	2.179
2018	15.050	2.346	2.784	9	431	2.344
2019	14.871	2.253	2.722	7	431	2.284
2020	14.174	2.191	2.498	10	424	2.064

Tabelle 8: Unfallzahlen in Dresden

Im Jahr 2020 wurden in Dresden trotz der pandemiebedingten Einschränkungen 14 174 Straßenverkehrsunfälle registriert, davon 2 191 mit Personenschaden, bei denen 10 Personen getötet, 424 schwer und 2 064 leicht verletzt wurden.

Die Zahl der Getöteten war zwischen 2014 (16 Personen) und 2017 (4 Personen) rückläufig, ab 2018 wurden wieder mehr Personen bei Straßenverkehrsunfällen getötet.

Die Unfälle im Radverkehr mit Personenschaden sind nach einem geringen Rückgang in den Jahren 2015 und 2016 weiter gestiegen. Diese haben mit 59 Prozent aller Unfälle mit Personenschaden einen sehr hohen Anteil (2014 waren es 44 Prozent).

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

Kommunale Statistikstelle der LHD, Stand: 04.06.2021

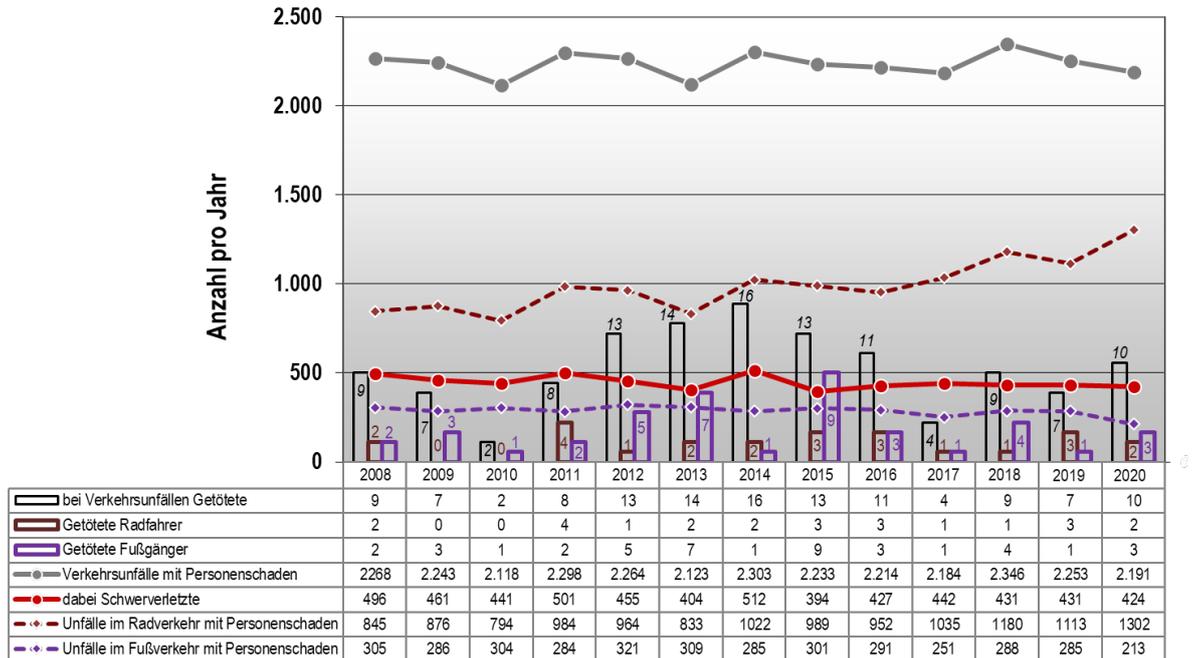


Abbildung 23: Unfallentwicklung mit Personenschäden sowie Fußgänger- und Radfahrerbeteiligung

Eines der Ziele des Verkehrssicherheitskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden ist, die Zahl der Verkehrstoten von etwa vier je 100 000 Einwohner (Bezugswert 2007) auf zwei je 100 000 Einwohner zu verringern und Unfälle mit Personenschäden zu reduzieren. Das Ziel des VEP, die Zahl der bei Verkehrsunfällen getöteten Personen im Vergleich zu 2007 (Verkehrssicherheitskonzept Dresden, hohe Zahl von 23 Verkehrstoten) zu halbieren, ist bisher rein rechnerisch mit dem Wert von 10 Verkehrstoten erreicht.

Das bundesdeutsche „Verkehrssicherheitsprogramm 2011“ hat das Ziel, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent (gegenüber 2011) zu senken. Dies bedeutet für Dresden, bis 2020 die Zahl der durch Unfälle getöteten Verkehrsteilnehmern von 8 auf 4 zu verringern. Mit 10 Getöteten hat Dresden dieses Ziel überhaupt nicht erreicht.

Künftig gilt die „Vision Zero“. Der Bundesrat hat 2021 entschieden, dass zur Umsetzung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) die Verkehrssicherheit oberstes Ziel ist. Die „Vision Zero“ (deutsch „Vision Null“) heißt: keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden.

**Das VEP-Ziel wurde bisher gegenüber den Zielen des Verkehrssicherheitskonzeptes von 2007 nur bezüglich der Verringerung der getöteten Unfallopfer seit 2007 um 50 Prozent erreicht. Diese Zielstellung entspricht nicht (mehr) den gesellschaftlichen Werten und Zielen der „Vision Zero“. Die Verringerung der Straßenverkehrsunfälle insgesamt ist 2020 gegenüber 2014 um 1,5 % nur marginal. „momentan noch nicht erreicht“ eingeschätzt. Deshalb wird die VEP-Zielerreichung generell mit „Entwicklung verfehlt die VEP-Ziele evaluiert.**

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

Gemäß Klimaschutzgesetz (KSG) in der Fassung Mai 2021 bestehen auf Bundesebene folgende Emissionsziele:

- zwischen 1990 und 2030: minus 65 %
- zwischen 1990 und 2040: minus 88 %
- Netto-Treibhausgasneutralität ab 2045
- Negativer Treibhausgasemissionssaldo ab 2050

Damit sind neue Zielwerte gegenüber den VEP-Zielen gesetzt. Diese Ziele werden in die aktuell laufenden Fortschreibungen des VEP 2025plus zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+ und des Energie- und Klimaschutzkonzepts (IEK) aufgenommen und verankert. Dabei wird der Teil Mobilität des IEK durch den Mobilitätsplan abgedeckt.

Wurden bis 2016 und somit auch in der ersten VEP-Evaluierung die Treibhausgasemissionen (THG) in Dresden nach dem Inländerprinzip (kg CO<sub>2</sub>äq/ Einwohner und Jahr) berechnet, erfolgt die Berechnung entsprechend KSG nun nach dem Territorialprinzip (Tonnen CO<sub>2</sub>Äquivalent/Jahr). Die Bilanzierung nach dem Territorialprinzip heißt, dass dies alle Emissionen im Stadtgebiet beinhaltet, auch die Emissionen des Verkehrs auf der im Stadtgebiet verlaufenden Autobahn, des Schienengüter- und Schienenpersonenfernverkehrs und Flugverkehrs auf städtischem Gebiet.

In Dresden hat der Verkehrsbereich einen Anteil von 24 % an allen Treibhausgasemissionen. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr sind in Dresden seit 2010 ziemlich konstant und bisher nicht gesunken. Auf dem Weg zur Klimaneutralität gemäß KSG müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr bis 2030 um 65 % (gegenüber 1990) sinken. Der Trend zeigt deutlich den unverändert hohen Handlungsbedarf, um die gesetzten Klimaschutzziele zu erreichen.

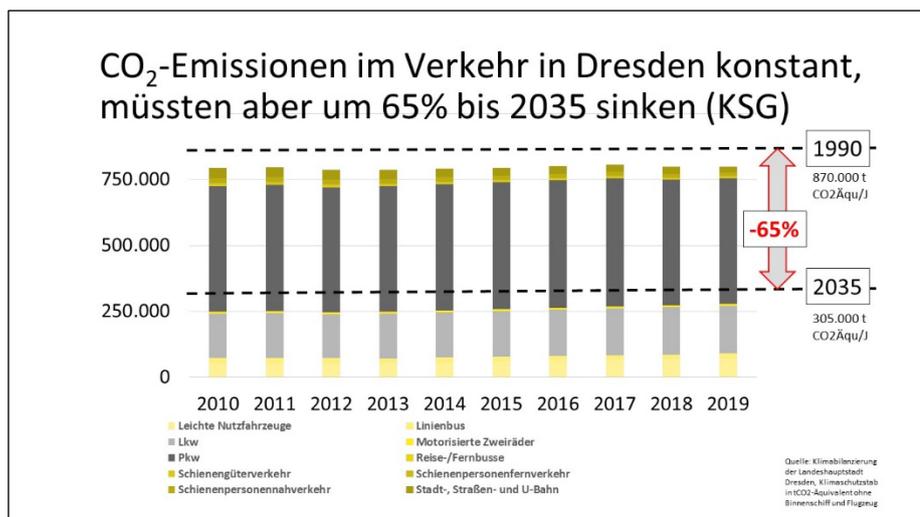


Abbildung 24: CO<sub>2</sub>-Emission in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent im Jahr und nach Verkehrsarten

**Das VEP-Ziel, die gesamten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro Kopf um 10 Prozent alle fünf Jahre (mit Bezug auf 2005) zu verringern, konnte nicht erreicht werden. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen bestehen nach beiden Bilanzierungsmethoden insgesamt auf konstant hohen Werten.**

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

Die Feinstaubbelastungen (Staubimmissionen mit einem Partikeldurchmesser kleiner 10 µm (PM<sub>10</sub>) sind in Dresden stark rückläufig und stellen kein Problem mehr dar. Seit 2015 wird der Grenzwert PM10 nicht mehr überschritten. (Der Tagesmittelwert von 50 µg/m<sup>3</sup> darf nur 35-mal im Jahr überschritten werden.) An allen drei Messstellen gab es erhöhte Messwerte jeweils nur an maximal 2 Tagen im Jahr.

### Umweltrends im Verkehr:

#### Überschreitungstage der PM10-Emission nach Messstellen

Datenquelle: Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden

Tage im Jahr, an denen Grenzwerte PM10 (50 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> Luft) überschritten wurde (max. 35 zulässig)

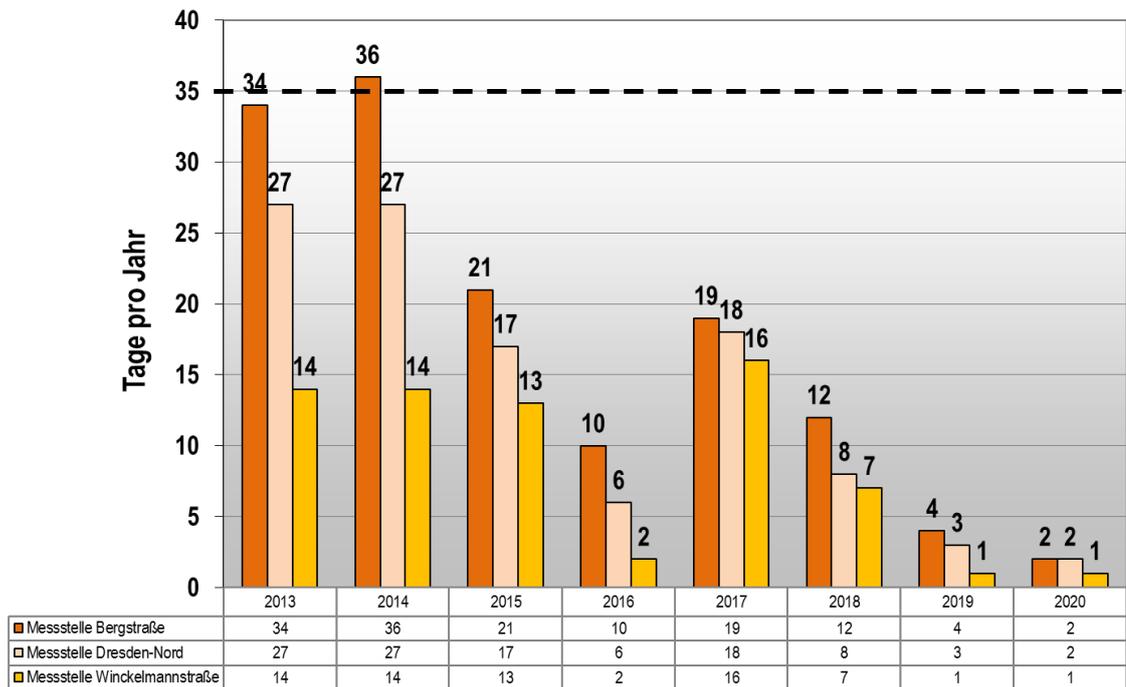


Abbildung 25: PM10-Emissionen nach Messstellen

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

Neben den drei Messstationen weisen Modellierungsergebnisse die Anzahl der von Grenzwertüberschreitung PM10 betroffenen Bevölkerung aus (Indikator Nr. 33.1). Hier ist ein Rückgang 2019 gegenüber 2013 von 100 % erfolgt. 2013 waren 947 in Dresden lebende Menschen betroffen, 2019 niemand.

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

Seit 2017 werden die Grenzwerte für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> an den drei Messstellen in Dresden nicht mehr überschritten. Der Grenzwert für das Jahresmittel beträgt 40 µg/m<sup>3</sup> und ist seit 2010 verbindlich.

### Umweltrends im Verkehr:

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

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

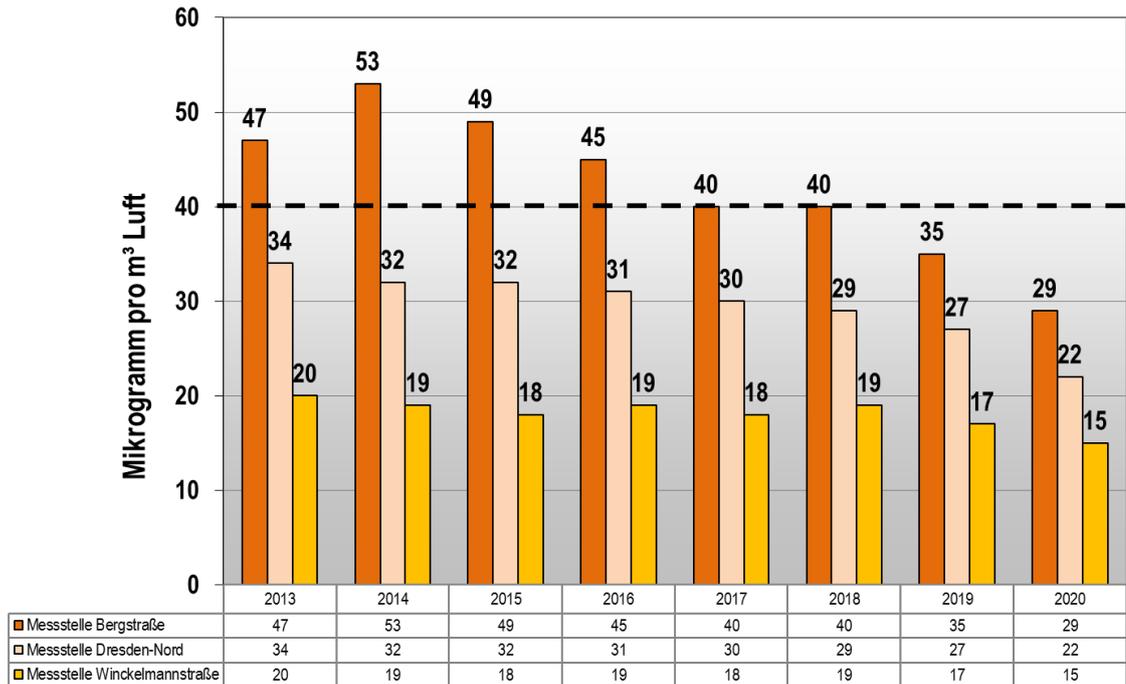


Abbildung 26: NO<sub>2</sub>-Emissionen nach Messstellen

**Der Jahresmittel-Grenzwert für NO<sub>2</sub>-Emissionen wird an keiner Messstelle in Dresden überschritten, somit ist das VEP-Ziel derzeit erreicht.**

Neben den drei Messstationen weisen Modellierungsergebnisse die Anzahl der von Grenzwertüberschreitung NO<sub>2</sub> betroffenen Bevölkerung aus (Indikator Nr. 33.2). Hier ist ein Rückgang 2019 gegenüber 2013 von 76 % erfolgt. 2013 waren 2 099 in Dresden lebende Menschen betroffen, 2019 waren es 501.

## **Lärmbelastung**

Erhöhte Lärmbelastungen haben häufig auch gesundheitliche Folgen. Viele Menschen fühlen sich durch Lärm beeinträchtigt, insbesondere in der Wohnumgebung durch Straßenverkehrslärm. Eine subjektive Einschätzung der Lärmbelastung wird über die Kommunale Bürgerumfrage erfasst. Danach wird die Lärmbelastung von der Bevölkerung unverändert stark wahrgenommen (Nr. 35). Diese Einschätzung weicht von der Gesamtzahl der durch Straßenverkehrslärm (Kfz) gesundheitsrelevant belasteten Menschen ab. Trotz gestiegener Bevölkerungszahl ist die Anzahl der durch Straßenverkehrslärm gesundheitsrelevant belasteten Dresdner Einwohnerschaft laut der Lärmkartierung rückläufig, 2017 gegenüber 2013 um 9,1 % (Berechnung LDEN > 65 dB(A) an der Fassade des Wohnhauses).

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

## **Grün in der Stadt**

Für den Indikator Grün in der Stadt wird die Anzahl der Straßenbäume in Dresden verwendet. Dafür gibt es Datengrundlagen aus der Umsetzung des Straßenbaumkonzepts (Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden, Beschlussnummer V0004/09), mit dem eine langfristige Sicherung und Entwicklung des Straßenbaumbestandes angestrebt wird. Gemäß dem Klimaanpassungsprogramm für die Region Dresden (REGKLAM) soll der Straßenbaumbestand erhöht werden.

Die Anzahl der Straßenbäume wird im Straßenbaumkataster erfasst. Deren Zahl stieg zwischen 2013 und 2019 um 2 246 Bäume und damit etwa 4,3 Prozent.

**Das VEP-Ziel wurde mit der wachsenden Anzahl von straßenbegleitenden Bäumen bisher erreicht, auch wenn die Gesamtentwicklung nicht zufriedenstellend ist.**

## 1.4. Evaluierung der Zielerreichung

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

Für die Bewertung der Zielerreichung wird ein Indikatorenset verwendet. Für jeden Indikator werden Monitoringdaten gesammelt. Die datenbasierten Entwicklungstrends werden an den gesetzten VEP 2025plus-Zielen gemessen. So kann eingeschätzt werden, ob der Entwicklungstrend im Zielkorridor liegt oder diesen verfehlt.

Für die 62 VEP-Indikatoren mit einem Ziel kann für 2020 anhand der zusammengetragenen Daten ein überwiegend positiver Zwischenstand konstatiert werden:

<b>+</b>	bei 40 Indikatoren, das sind fast 2/3 aller Indikatoren, wären die VEP-Ziele 2020 erreicht
<b>o</b>	bei neun Indikatoren (14 Prozent) liegt die Entwicklung im Trend, das jeweilige VEP-Ziel ist 2020 jedoch noch nicht erreicht
<b>-</b>	bei elf Indikatoren (18 Prozent) verfehlt die Entwicklung der letzten Jahre bis 2020 die VEP-Ziele
<b>k</b>	bei zwei Indikatoren gibt es zum Stand Datenstand 2019/2020 keine Daten bzw. keine Berechnungsgrundlagen

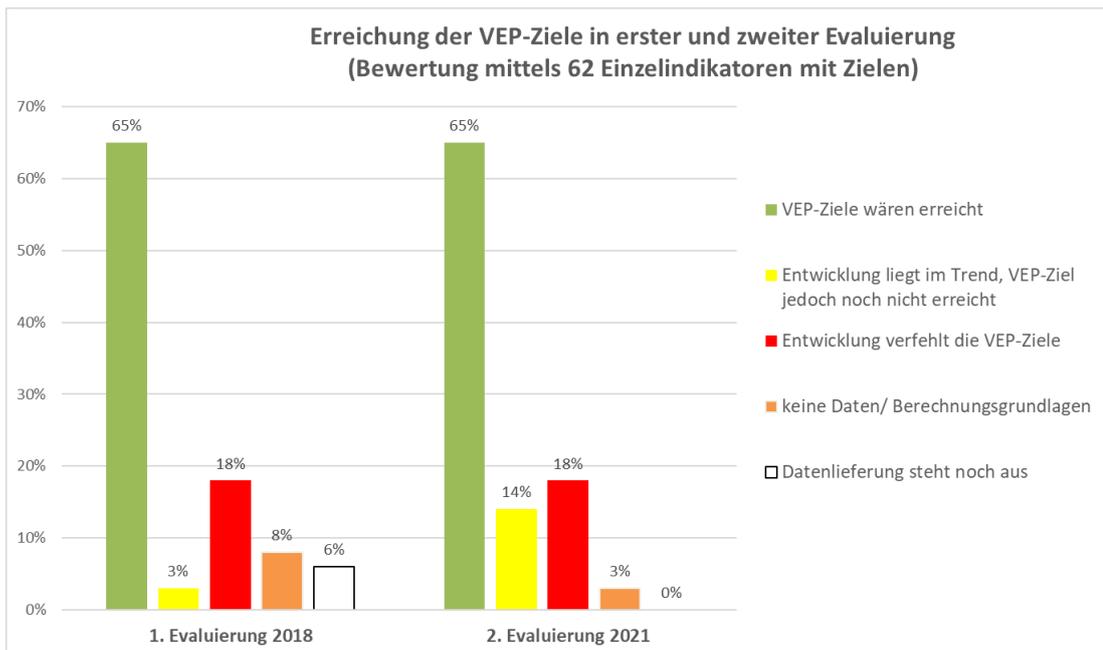


Abbildung 27: Evaluierung der Zielerreichung bis 2017 und bis 2021

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

- Verkehrsbelastungen im 26er Ring im Kfz-Verkehr (Nr. 19),
- Pünktlichkeit im ÖPNV (Nr. 21) mit Ziel Erhöhung – die Pünktlichkeit ist gleich gut geblieben (etwa 73 Prozent aller Verbindungen sind pünktlich),
- Anteil der betriebenen Elektro- und Hybridbusse an DVB-Busflotte (Nr. 27),
- Zahl der bei Verkehrsunfällen Getöteten (Nr. 44.3),
- Unfälle mit Beteiligung Fußgängern und Personenschaden (Nr. 44.6),
- Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot bei Radwegen (Nr. 46.1),
- Anteil Daueraufgaben in Umsetzung befindlich (88 % der insgesamt 57) (Nr. 47.2),
- Anteil umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen (79 % der insgesamt 90), (Nr. 47.5),
- Anteil umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Pilotprojekte und weitere Innovationsansätze (47 % von insgesamt 15), (Nr. 47.8).

**Die mit Stand 2020 (noch) verfehlten VEP-Ziele betreffen folgende elf Indikatoren:**

- CO<sub>2</sub>-Emission im Verkehr (Nr. 31),
- Einschätzung der Lärmbelastung durch Einwohner (Nr. 35),
- Finanzierungsabsicherung Bestandserhalt (Nr. 36),
- Zustandsbewertung des Straßennetzes (Nr. 38),
- Zustandsbewertung der Gehwege (Nr. 39),
- Streckenlänge gemischte Geh-/Radwege, Gehweg Rad frei (Nr. 42.2),
- Straßenverkehrsunfälle gesamt (Nr. 44.1),
- Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (Nr. 44.2),
- Zahl der Schwerverletzten bei Straßenverkehrsunfällen (Nr. 44.4),
- Straßenverkehrsunfälle mit Beteiligung Radverkehr und Personenschaden (Nr. 44.5),
- Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot Parken (46.4).

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

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

**Aus methodischer Sicht wird im Nachgang der Bewertung festgestellt:**

- Die VEP-Ziele sind ziemlich allgemein und entsprechen nicht den internationalen Anforderungen an „S.M.A.R.T.“e Ziele (Specific/spezifisch, **M** measurable/messbar, **A**chievable/aktivierbar, **R**ealistic/realistisch, **T**ime-bound/terminiert).
- Die VEP-Ziele sind teilweise mit Maßnahmen vermischt.

- Die Zielstellungen sind häufig nur sehr schwer zu messen, da kaum quantitative Ziele formuliert sind.
- Bei der Fortschreibung der Leitziele sollten weitere quantifizierbare Elemente eingebracht werden.
- Bei einer Leitziefortschreibung müssen auch neue Rahmenbedingungen, gesetzliche Regelungen und Beschlüsse ebenso wie neue Themen und Schwerpunkte der Mobilität berücksichtigt werden.

## 1.5. Wirksamkeit des Planwerks in der Stadtverwaltung

Wie schon in der ersten Evaluierung enthalten, hat sich der VEP 2025plus als Standard-Planwerk für verkehrskonzeptionelle und -strategische Fragestellungen etabliert.

Dies bestätigte auch eine im Februar 2021 erfolgte Befragung zur Nutzung des VEP-Dokuments bei Ämtern, Abteilungen Beauftragten der Stadtverwaltung. Es wurden 23 Organisationseinheiten gebeten, einen einseitigen Fragebogen auszufüllen.

**Fragen zur Qualifizierung der Fortschreibung des VEP 2025plus zum Dresdner Mobilitätsplan 2035plus**

1. Wie häufig nutzt Ihr Amt/Abteilung/OE den VEP 2025plus?

	Wöchentlich/ fast jede Woche	2 - 3 mal im Monat	Monatlich/fast jeden Monat	seltener	nie
Papierexemplar	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Digital	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

2. Welche Inhalte/Kapitel sind für Ihr Amt/Abteilung/OE besonders wichtig/relevant?

	sehr wichtig	teilweise wichtig	kaum/ nicht relevant
Teil A: Grundlagen und Bestandsanalyse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teil B: Entwicklungen, Szenarien und Bewertungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teil C: Mobilitätsstrategie 2025plus	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Teil D: Handlungskonzept 2025	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anlage 1 Ziele	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Anlage 6.2 Maßnahmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Abbildungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Monitoringdaten und Evaluierungsergebnisse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ergebnisse von Mobilitätsbefragungen (SrV, KBU)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

3. Für welche Arbeiten nutzt Ihr Amt/Abteilung/OE den VEP?

	häufig	selten	nie
Eigene Planungen und Konzepte	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stellungnahmen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Entscheidungen, z. B. Standortentscheidungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Maßnahmenplanung und –umsetzung	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Öffentlichkeitsarbeit/Presseanfragen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Beantwortung von Stadtratsanfragen, Bürgeranliegen etc.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Weiteres: .....	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

4. Was sollte bei der Fortschreibung des VEP 2025plus anders umgesetzt werden?

	unbedingt	eventuell	Ist gut, wie es ist
Kompakter, weniger Text	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
offener für Ideen, Impulse und neue Akteure	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Verbindlicher, einfacher, konkreter für Verwaltungsarbeit	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Berücksichtigung neuester Erkenntnisse	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Stärkere Beteiligung der städtischen Ämter/Abteilungen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

5. Was fehlte Ihnen/Ihrem Amt/Abteilung/OE im VEP 2025plus?  
.....

6. Was kann bei der Fortschreibung noch besser gemacht werden?  
.....

7. Was möchten Sie sonst noch anmerken?  
.....

Vielen Dank für die Beantwortung!

Abbildung 28: Fragebogen zur Qualifizierung der Fortschreibung des VEP 2025plus zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+

Der Rücklauf von 21 Antworten im Jahr 2021 zeigt folgende Schwerpunkte auf:

- Die Organisationseinheiten der Stadtverwaltung arbeiten unterschiedlich oft und intensiv mit dem VEP-Dokument.
- Es wird stärker digital als mit der Papierversion gearbeitet.
- Inhaltlich sind am Wichtigsten:
  - die VEP-Maßnahmen (VEP-Anlage 6.2),
  - gefolgt von Zielen und Handlungskonzept (Teil D),
  - für Nutzer weniger wichtig sind die Grundlagen der VEP-Erstellung (Bestandsanalyse, Szenarien, Monitoring- und Evaluierungskonzept).
- Der VEP 2025plus wird häufige für eigene Planungen und Konzepte, Maßnahmenplanung und -umsetzung genutzt, seltener für Standortentscheidungen und Öffentlichkeitsarbeit.
- Wünsche an den Dresdner Mobilitätsplan 2035+ sind:
  - unbedingt neueste Erkenntnisse berücksichtigen,
  - verbindlicher und konkreter sein für die Verwaltungsarbeit,
  - offener für Ideen, Impulse und neue Akteure sowie kompakter/weniger Text
- Organisationseinheiten mit starkem Mobilitätsbezug nutzen den VEP häufiger und intensiver.

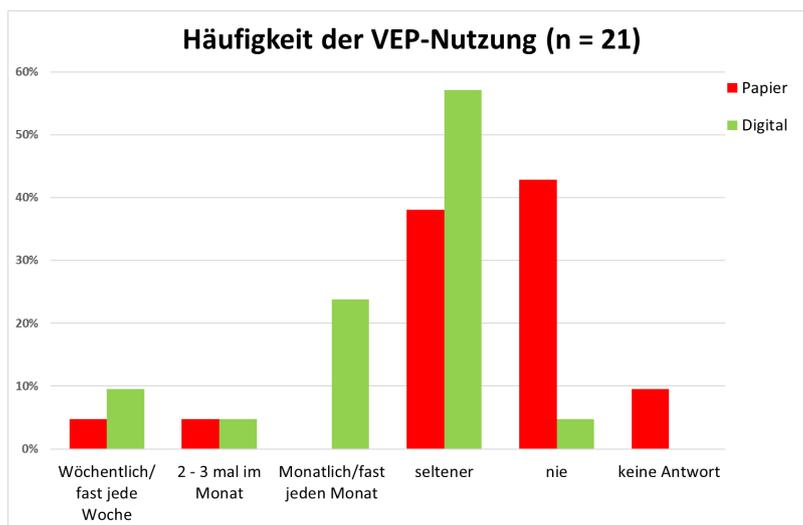


Abbildung 29: Häufigkeit der Nutzung des VEP-Dokuments in der Stadtverwaltung

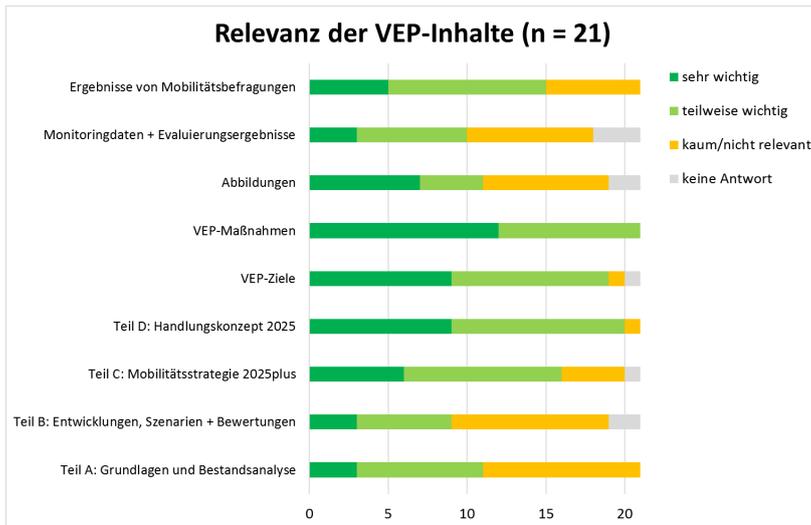


Abbildung 30: Relevanz der VEP-Inhalte für die Arbeit in den Organisationseinheiten

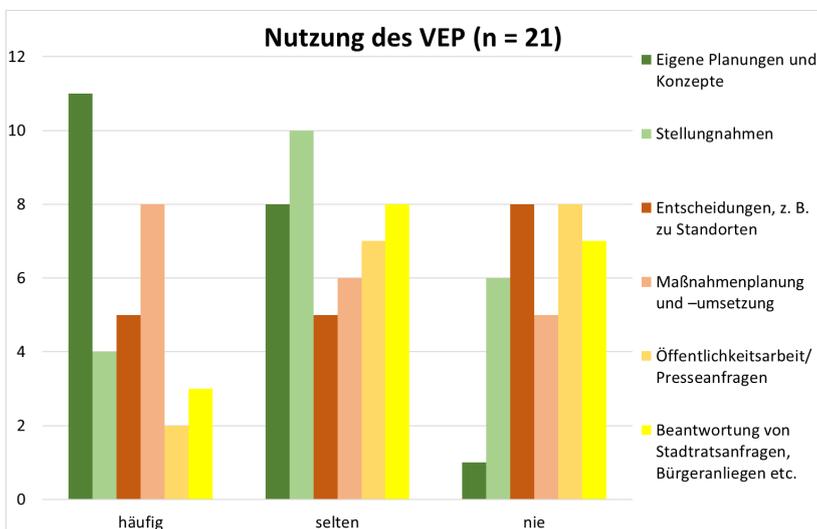


Abbildung 31: Nutzung des VEP in den Organisationseinheiten

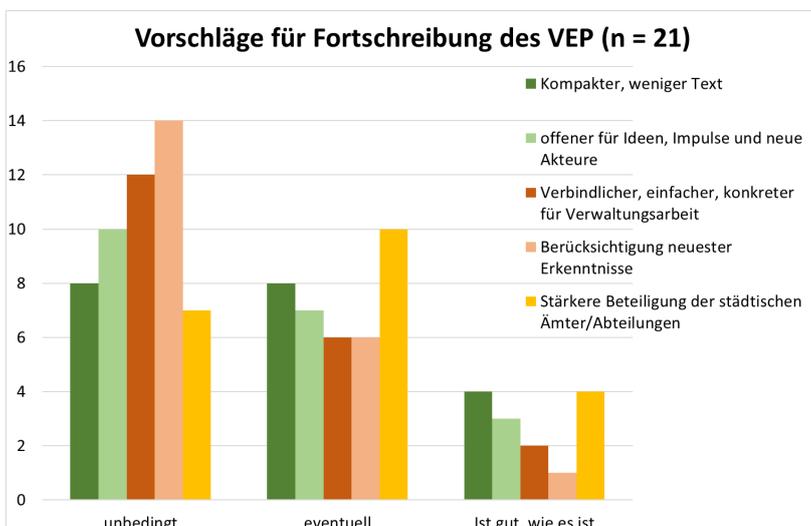


Abbildung 32: Vorschläge für die Fortschreibung des VEP-Dokuments aus der Stadtverwaltung

Die Ergebnisse bestätigen, dass für den VEP 2025plus Fortschreibungsbedarf besteht, um flexibel und dynamisch auf die sich rasch verändernden Entwicklungen im Mobilitätsbereich zu reagieren bzw. reagieren zu können.

Es wird eine abgestimmte Zukunftsstrategie für die Mobilitätsentwicklung als verlässliche Handlungsgrundlage und wichtige Basis für andere Planwerke (z. B. Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept (IEK), Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK)) benötigt.

## 2. Gesamtfazit der zweiten VEP-Evaluierung

Die zweite Evaluierung folgt der Struktur der ersten Evaluierung aus dem Jahr 2018. Sie beinhaltet den Entwicklungsstand bis 2020. Covid-19-pandemiebedingte Veränderungen im Mobilitätsbereich werden hiermit nicht abgebildet.

Die Zielerreichung der VEP-Ziele kann auch nach weiteren drei Jahren Umsetzungszeit des Planwerks nach der ersten Evaluierung insgesamt als **überwiegend gut** eingeschätzt werden.

Die Dresdner Monitoringdaten zeigen auf, dass sich das Bevölkerungswachstum vom Kfz-Verkehrswachstum in den Jahren bis 2020 weiter entkoppelt hat. Die vom Verkehr verursachten negativen Auswirkungen auf die Umwelt sind teilweise geringer geworden. Verkehrliche Erreichbarkeiten haben sich verbessert und die Zufriedenheit der Bevölkerung mit dem Verkehrsangebot in Dresden ist relativ hoch. Diese Entwicklung kann in Bezug auf die VEP 2025plus-Ziele als weitgehend positiv eingeschätzt werden, da der Trend in Richtung einer umwelt-, sozial- und stadtverträglichen Entwicklung geht. **Allerdings entsprechen einige VEP-Ziele nicht mehr den aktuellen Anforderungen und rechtlichen Rahmenbedingungen.**

Beim Umsetzungsstand der einzelnen VEP-Maßnahmen wird deutlich, dass der Großteil der Maßnahmen in Bearbeitung ist, der gemessene Entwicklungsfortschritt in den drei Jahren nach der ersten Evaluierung in den Jahren 2018 bis 2020 jedoch relativ gering ist. Auch die Umsetzung von innovativen Maßnahmen und Pilotprojekten hat nach wie vor hohes Entwicklungspotenzial.

Insgesamt wird erkennbar, dass die Umsetzung von Maßnahmen nicht im erforderlichen Maße zielgerichtet verfolgt werden konnte. Die Umsetzungssteuerung in der Stadtverwaltung zeigt Defizite. Und die Umsetzungsgeschwindigkeit ist zu langsam, nicht nur aus Gründen langwieriger Planverfahren. Die Stadtverwaltung muss für die Umsetzung von Maßnahmen Impulse setzen und kann Umsetzungsprozesse beeinflussen. Sie ist jedoch nicht alleiniger Akteur und wird von vielfältigen Rahmenbedingungen, Tendenzen und Entwicklungen beeinflusst. So wirken gesellschaftliche, technologische und wirtschaftliche Entwicklungen deutlich auf die Intensität und Geschwindigkeit der Maßnahmenumsetzung.

Bereits nach der ersten Evaluierung zum Datenstand 2017 zeichneten sich Fortschreibungserfordernisse und -ansätze ab, die aus der hohen Dynamik und Komplexität technologischer und gesellschaftlicher Entwicklungen und deren Auswirkungen auf den Stadtverkehr und Planungsprozesse resultieren.

Diese haben sich mit der zweiten Evaluierung bestätigt und verstärkt. Zusammengefasst machen folgende Schwerpunkte eine Fortschreibung des VEP dringend erforderlich:

- Die VEP-Leitziele sind nicht konsistent, wenig quantifiziert und sie entsprechen teilweise nicht den aktuellen Rahmenbedingungen.
- Neue Zielvorgaben, Konzepte und rechtliche Rahmenbedingungen müssen zwingend in der strategischen Verkehrsentwicklung berücksichtigt werden. Beispiele hierfür sind:

- das Klimaschutzgesetz, die VISION Zero, Dresden als eine von 100 klimaneutralen und smart cities bis 2030,
- neue Beschlüsse und Konzepte der LH Dresden, wie das Integriertes Klimaschutzkonzept und der Luftreinhalteplan, das Stadtentwicklungskonzept, der Flächennutzungsplan, der Lärminderungsplan, das Radverkehrskonzept und die Fußverkehrsstrategie sowie der Stadtratsbeschluss zur Steigerung des ÖPNV-Anteil auf 30 % an allen Wegen, Modellstadt Elektromobilität und Smart City.
- Es sind Trends der Mobilität, die bisher konzeptionell zu wenig berücksichtigt sind, einzubeziehen. Solche Trends sind:
  - Sharing, Mikromobilität und Multimobilität,
  - Digitalisierung der Mobilität und automatisiertes Fahren,
  - Elektromobilität,
  - Einstellungen der Nutzerinnen und Nutzer.
- Für Sektoralkonzepte benötigte Rahmenvorgaben müssen gesetzt werden.
- Die Resilienz des Verkehrssystems muss betrachtet werden.

**Diese Erkenntnisse aus der ersten und zweiten VEP-Evaluierung fließen sowohl in die weitere Umsetzung des VEP als auch in seine bereits begonnene Fortschreibung zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+ ein.**

### 3. Fortschreibung des VEP zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+

Im Jahr 2021 hat die Stadtverwaltung aufgrund der dynamischen Entwicklung im Mobilitätsbereich sowie geänderter rechtlicher Rahmenbedingungen begonnen, den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus zum Dresdner Mobilitätsplan 2035+ fortzuschreiben. Diese neue städtische Strategie setzt den Rahmen, eine zukunftsfähige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zu gestalten und eine urbane, lebenswerte Stadt zu erhalten. Der Dresdner Mobilitätsplan 2035+ wird eine Neuausrichtung auf die aktuellen Herausforderungen z. B. CO<sub>2</sub>-Minderung, Digitalisierung, automatisiertes Fahren, Sharing oder barrierefreie Mobilität beinhalten. Die integrierte Planung basiert auf neuen Zielen, Konzepten und Beschlüssen des Stadtrats der Landeshauptstadt Dresden, die seit dem VEP-Beschluss im Jahr 2014 erfolgt sind. Ebenso bestimmen übergeordnete Ziele wie z. B. Klimaneutralität die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätsplans. So bestehen Schnittstellen zum Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept, zum Luftreinhalteplan und dem Lärmaktionsplan, auch zum Radverkehrskonzept, zur Fußverkehrsstrategie und zur Steigerung des ÖPNV-Anteils auf bis zu 30 Prozent an allen Wegen. Der Mobilitätsplan muss zudem die aktuellen Herausforderungen berücksichtigen, wie z. B. steigende Preise für Energie, effizienten Energieeinsatz, Anforderungen energieautarker Mobilität, auch Fachkräftemangel sowie sich ändernde Mobilitätsgewohnheiten.

Der Planungsprozess ist gegliedert in drei Phasen:

- Phase I zu Zielen
- Phase II zu Szenarien
- Phase III Konzepterstellung

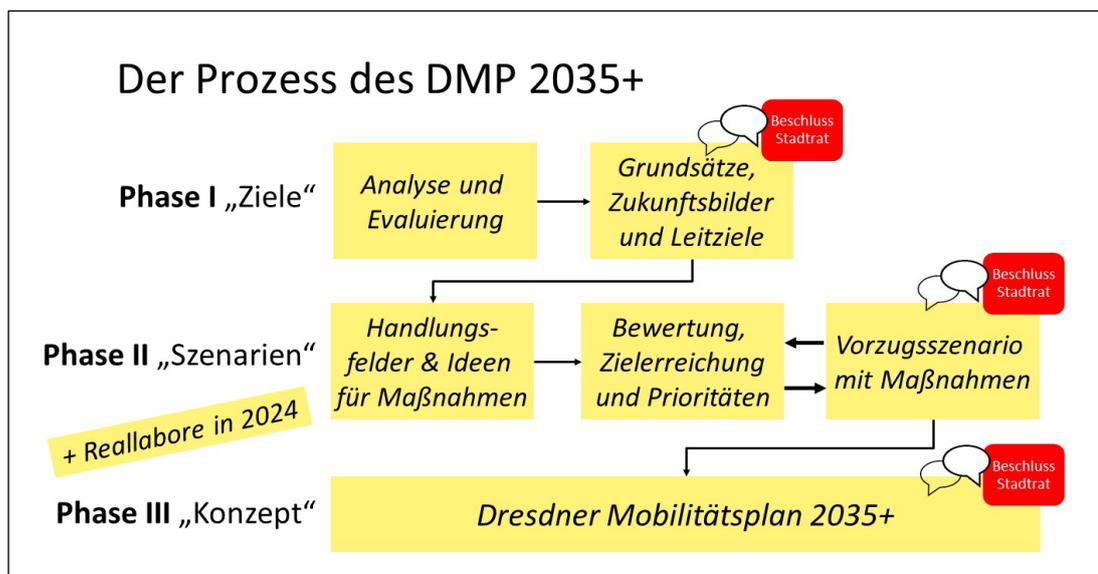


Abbildung 33: Prozess des Dresdner Mobilitätsplanes 2035+

Der Planungsprozess des Mobilitätsplans erfolgt partizipativ mit folgenden Gremien externer Beteiligung:

- **Mobilitätsdialog (MOBIdialog) 2035+**  
In diesem Gremium mit 62 Mitgliedern sind die vielfältigen Interessen der Stadtgesellschaft berücksichtigt: 25 zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger sowie Vertreter\*innen der Politik, Wissenschaft, Verbände, Vereine, Institutionen und der Stadtverwaltung.
- **Arbeitsgruppe Region/Nachbarn**  
In diesem Gremium sind Nachbarkommunen, Kreisstädte und Landkreise, der regionale Planungsverband, der Verkehrsverbund Oberelbe, die DB Regio Südost sowie Vertreter der Landesministerien und weitere Akteure vertreten.
- **Breite Beteiligung der Bürgerschaft in online-Bürgerbeteiligungen in jeder Planungsphase**

Die Phase I „Ziele“ fand ihren Abschluss mit dem Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden V1722/22 „Leitziele für Mobilität in Dresden 2035+“ am 16.12.2022 (<https://ratsinfo.dresden.de/vo0040.asp>).

Auf dem Beschluss der Leitziele baut die Erarbeitung des Mobilitätsplans 2035+ auf, insbesondere mit der Planungsphase II zur Maßnahmen- und Szenarientwicklung. Es ist vorgesehen, das erarbeitete Vorzugsszenario mit einem politischen Beschluss als Grundlage für die Konzepterstellung zu verankern.

Die Bearbeitung der Phase II „Szenarien“ startete zu Jahresbeginn 2023. Darin wird zur Bewertung der Zielerreichung des DMP 2035+ aufbauend auf dem VEP-Indikatorenset ein passendes Indikatorentool erarbeitet, gemeinsam von den beauftragten Planungsbüros, der Stadtverwaltung und dem wissenschaftlichen Fachbeirat.

Ein wichtiger Bestandteil des Planungsprozesses zum Mobilitätsplan 2035+ ist die Umsetzung von Reallaboren, um Maßnahmen auszuprobieren, Erkenntnisse über deren Wirkung zu gewinnen und diese in die Planung einzuspeisen. Veränderungen brauchen lokale Vorbilder - mit der Umsetzung zu warten, bis ein Konzept fertig ist wird der Dringlichkeit der Themen nicht gerecht.

In der Phase III „Konzept“ wird der Mobilitätsplan 2035+ als Dokument erarbeitet. Dieser wird ein Konzept für Monitoring, Evaluierung und Umsetzungssteuerung enthalten, inklusive eines vorgeschlagenen DMP-Indikatorensets. Das Dokument „Dresdner Mobilitätsplan 2035+“ wird dem Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden zur Beschlussfassung vorgelegt.

Informationen sind abrufbar unter [www.dresden.de/mobiplan](http://www.dresden.de/mobiplan).

## 4. Ausblick auf die nächste Evaluierung

**Nach der zweiten VEP-Evaluierung wird die nächste Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung nach Beschluss des Dresdner Mobilitätsplans 2035+ erfolgen. Die nächste Evaluierung wird dann mit dem auf die „Leitziele für Mobilität in Dresden 2035+“ aktualisierten bzw. angepassten DMP-Indikatorenset erfolgen.**

Die Fachabteilung verfolgt beim Monitoring bzw. dem Sammeln von Daten und deren Auswertung zu Trenddarstellungen den verstärkten Einsatz digitaler Instrumente für kontinuierlichen Datenaustausch und -analyse.

Die nächste Evaluierung der Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Dresden wird auch die die aktuellen Verhaltensdaten aus der SrV 2023, die Corona-bedingten Veränderungen der Jahre 2020 bis 2022 sowie den weiteren Trend beinhalten.

## 5. Anhänge

## Anhang 1

### Umsetzungsstand der Maßnahmen des VEP 2025plus

(Anlage 6.2 des VEP 2025plus und Anlage 1 des ersten Evaluierungsberichts)

Redaktionsschluss 2. März 2021

Bearbeitung abgeschlossen (B. fertig)
befristete Maßnahmen in Bearbeitung (in B.)
Daueraufgaben in Anwendung (in Anw.)
noch nicht bearbeitet/keine Bearbeitung (keine B.)
keine Weiterverfolgung derzeit (keine WV)
Bearbeitung ruht derzeit (B. ruht)

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
<b>Maßnahmen derzeit in Umsetzung</b>					
1	Voraussetzungen	Fertigstellung Waldschlößchenbrücke mit Anpassungen im Busnetz	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
2	Voraussetzungen; ÖPNV	S-Bahn-Ausbau Coswig - Dresden-Neustadt und 15-Minuten-Takt auf der Linie S1	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
3	Voraussetzungen	Fertigstellung S 177n Pirna - Radeberg - BAB A 4	mittelfristig	in B.	in B.
4	Voraussetzungen	S 191n/ Neubau von Goppeln bis B 170	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
5	Voraussetzungen	Ausbau Elberad- und -wanderweg Molenbrücke - Kötzschenbroder Straße	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
6	Voraussetzungen	Erhalt des Bestandsnetzes und Sanierung des Straßennetzes gemäß den Investitionsplänen ohne maßgebliche Änderungen von Kapazitäten und Dimensionierung	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
7	Voraussetzungen; ÖPNV	Anforderungsgemäße Aufrechterhaltung und Entwicklung des Betriebs des städtischen ÖPNV ohne maßgebliche Änderungen unter Berücksichtigung des Investitionsplanes der DVB AG	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
<b>Extern geplante oder durch Stadtrat beschlossene Maßnahmen ("Sowieso")</b>					
8	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Verstetigung und Dosierung des Verkehrsflusses an Stadtzufahrten gemäß Luftreinhalteplan	kurzfristig	keine WV	keine WV
9	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umsetzung des Radverkehrskonzept Innenstadt	mittelfristig	in B.	in B.
10	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Neubau Teilstück der Straße E.-Ambross-Ufer stadtwärts im Bereich Flügelweg/ Altcotta mit zweiter Richtungsfahrbahn	mittelfristig	in B.	in B.
11	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Hoyerswerdaer Str. und Martin-Luther-Str.	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
12	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Fertigstellung der S 84n Cossebaude - Meißen bis zum 3. BA	langfristig	in B.	in B.
13	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	zweistreifiger Neubau der B 6n OU Cossebaude	langfristig	in B.	in B.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
14	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso"); ÖPNV	S-Bahn-Halt Bischofsplatz	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
15	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Umgestaltung und Sanierung der Albertbrücke	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
16	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	vierstreifiger Ausbau Hamburger Straße von Weißeritzbrücke bis Cossebauder Straße mit ÖPNV-Verknüpfungspunkt Dresden-Cotta	mittelfristig	in B.	in B.
17	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Implementierung des Verkehrsmanagementsystem VAMOS II in der 2. Ausbaustufe (bereits in Umsetzung)	mittelfristig	B. fertig	B. fertig
18	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso"); ÖPNV	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Bühlau - Weißig (Rahmenantrag)	mittelfristig	keine B.	keine WV
19	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso"); ÖPNV	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecke Löbtau - Strehlen (Rahmenantrag)	mittelfristig	in B.	in B.
20	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso"); ÖPNV	Stadtbahnprogramm 2020: Teilstrecken Johannstadt - Sachsenplatz, Fetscherplatz - Rathenauplatz und Dippoldiswalder Platz - Plauen	langfristig	in B.	in B.
21	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso"); ÖPNV	Zentralhaltestelle Tharandter Straße	kurzfristig	in B.	B. fertig
22	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	abschnittsweiser Ausbau und Entlastung des Elberad- und -wanderwegs	langfristig	in B.	in B.
23	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	Knotenpunktausbau Magdeburger Straße/ Weißeritzstraße als 1. Stufe des vierstreifigen Ausbaus der Magdeburger Straße	langfristig	in B.	B. ruht
24a	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	vierstreifiger Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Bahnbrücke Industriegelände und Olbrichtplatz	mittelfristig	in B.	in B. (Sanierung)
24b	Extern geplant/ SR-Beschluss ("Sowieso")	vierstreifiger Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Olbrichtplatz und Albertplatz	mittelfristig	in B.	in B. (2streifig)
<b>Maßnahmen der Verkehrssicherheit ("Sowieso")</b>					
25	Verkehrssicherheit ("Sowieso")	Konzentration auf Verkehrssicherheitsaspekte bei der Knotenpunktgestaltung, auf Rad- und Gehwege, Querungen sowie umfeldgerechter Geschwindigkeiten	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
26	Verkehrssicherheit ("Sowieso")	Integration neuer Fortbewegungsarten in die Verkehrssicherheitsbetrachtung	Dauer- aufgabe	keine B.	in Anw.
27	Verkehrssicherheit ("Sowieso")	Umsetzung der Empfehlungen des Verkehrssicherheitskonzeptes Dresden	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
28	Verkehrssicherheit ("Sowieso")	Absicherung der fachlichen Arbeit der Unfallkommission sowie der Verkehrsüberwachung	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
<b>Maßnahmen mit Prioritätsstufe A++</b>					
29	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	gleichberechtigte, flächenhafte und integrative Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
30	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	besondere Berücksichtigung der Fußgängerbelange im Vorfeld wichtiger Ziele	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
31	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Sicherung der Nahmobilität durch die Umsetzung und Erarbeitung eines Netzkonzepts Fußgängerverkehr und teilräumlicher Verkehrskonzepte auf Basis des VEP	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
32	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Verdichtung sicherer Querungsmöglichkeiten für den Fußgängerverkehr u. a. durch das Anlegen von ausreichend breiten Mittelinseln und die verstärkte Nutzung richtliniengerechter Fußgängerüberwege ("Zebrastrifen")	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
33	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Vermeidung langer Wartezeiten für Fußgängerinnen und Fußgänger an LSA bei ausreichend Freigabezeit	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
34	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Intensivierung von Ausbau und Sanierungen defizitärer Gehwege und Querungen (Weiterführung Gehwegprogramm) unter besonderer Berücksichtigung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
35	Entwicklungsprinzipien	Nutzung verkehrlich integrierter Standorte (besonders innerstädtische Brachen) für die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen, öffentliche Einrichtungen, Schulen u. a.	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
36	Mobilitätsmanagement	Fortführung und Ausweitung des betrieblichen Mobilitätsmanagements auf ein standortbezogenes Mobilitätsmanagement unter Einbeziehung des "Mobilitätsteams" der Verwaltung	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
37	Mobilitätsmanagement	Ausweitung von Jobtickets im ÖPNV auch im Rahmen eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements sowie Erhalt des Semestertickets für Dresdner Studierende	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
38	Mobilitätsmanagement	Ausweitung von Initiativen zur Förderung des Radfahrens im Berufsverkehr, auch unter Nutzung der Potenziale von Pedelecs	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
39		<i>Maßnahme "Unterstützung sächsisches Pendlernetzwerk" entfällt lt. Beschluss Stadtrat vom 20.11.2014</i>			
40	ÖPNV	Verstärkung echtzeitbasierter Informationssysteme im ÖPNV sowie Aufbau eines einheitlichen Wegweisungssystems zu wichtigen Schnittstellen des ÖPNV (inkl. S-Bahn)	Dauer- aufgabe	in Anw.	in Anw.
41	ÖPNV	Verdichtung des Angebots im Straßen-/ Stadtbahnnetz durch geeignete Maßnahmen wie Taktverdichtung, größere Fahrzeuge oder neue Linien, um den anstehenden verkehrlichen, demografischen und umweltseitigen Herausforderungen gerecht zu werden	langfristig	in B.	in B.
42	ÖPNV	Bedienung der linkselbischen Bahnstrecke Dresden - Coswig über Friedrichstadt im 30-Minuten-Takt in Überlagerung bestehender und zusätzlicher Regionalverkehrsangebote	langfristig	keine B.	in B.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
43	ÖPNV	Verhandlungen mit dem Freistaat über die Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV und die Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
44	ÖPNV	Einführung stärker rabattierter ÖPNV-Tickets für Besucherinnen und Besucher, Touristinnen und Touristen, P+R-Nutzende, ältere Menschen und Familien	mittelfristig	in B.	B. ruht
45	ÖPNV	S-Bahn-Halte Albertstadt (Linie S2) und Nossener Brücke (Linie S3) und Aufzüge an der Brücke am Haltepunkt Industriegelände	mittelfristig	in B.	in B.
46	ÖPNV	Ergänzende Realisierung neuer S-Bahn-Haltepunkte Königsbrücker Landstraße (Linie S2) und Richard-Strauss-Platz (Linien S1 und S2)	langfristig	in B.	B. ruht
47	Radverkehr	Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs durch Öffnung von Einbahnstraßen, bei Baustelleneinrichtungen, der Radmitnahme im ÖPNV und temporären Sperrungen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
48	Radverkehr	Verbesserung der Ganzjahresnutzbarkeit des Radnetzes unter Berücksichtigung wirtschaftlicher und umweltseitiger Gesichtspunkte	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
49	Radverkehr	Aufbau von Radstationen an den Bahnhöfen Dresden-Hauptbahnhof und Dresden-Neustadt	mittelfristig	in B.	in B.
50	Radverkehr	flächendeckendes Angebot von öffentlichen Leihrädern in der Innenstadt, an ÖPNV-Verknüpfungspunkten, Parkierungsschwerpunkten und ausgewählten Stadtteilzentren als intermodales Angebot	kurzfristig	in B.	B. fertig
51	Radverkehr	Integration von "Radschnellwegen" auf bestimmten Korridoren, die besonders attraktive Ausstattungen und Breiten aufweisen, in das Radverkehrskonzept	kurzfristig	in B.	in B.
52	Radverkehr	Stärkung der/des Radverkehrsverantwortlichen in Funktion und Verantwortung	mittelfristig	B. fertig	in B.
53	Radverkehr	Ausbau der Abstellanlagen im Radverkehr (auch Bike+Ride)	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
54	Radverkehr	Prüfung der Umgestaltung ausgewählter vierstreifiger Querschnitte zu überbreiten oder zweistreifigen Querschnitten mit Schutz- oder Radstreifen (Potenzial z. B. Winterbergstraße, Bürgerwiese/ Parkstraße, Wigardstraße)	mittelfristig	in B.	in B.
55	Radverkehr	Schaffung überdachter Abstellanlagen an wichtigen innerstädtischen Zielen sowie saisonale Fahrradbügel auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage	mittelfristig	in B.	in B.
56	Radverkehr	Erarbeitung und Realisierung eines integrierten Radverkehrskonzeptes für die Gesamtstadt unter Einbeziehung des bestehenden Radverkehrskonzept Innenstadt	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
57	Radverkehr	Umgestaltung bzw. Ertüchtigung wichtiger innerstädtischer Brückenköpfe für direkte Radanbindungen	mittelfristig	in B.	in B.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
58	Radverkehr	Komplettierung des rechtselbischen Elberad- und -wanderwegs durch den Bau eines elbnahen, straßenfernen Weges zwischen Loschwitz und Pillnitz sowie im Bereich Übigau	mittelfristig	in B.	in B.
59	Stadtqualität und Stadtraum, siehe auch Anlage 9	Implementierung wiederkehrender Ereignisse (Veranstaltungen, Hochwasser) im Verkehrssystemmanagement	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
60	Stadtqualität und Stadtraum	Sicherung der großstädtischen Magistralen und multifunktionalen Hauptstraßen in Dresden durch innovative Konzepte	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
61	Stadtqualität und Stadtraum	Umsetzung der baulichen und modalen Maßnahmen des Masterplanes Lärminderung sowie der teilgebietlichen Pläne zur Lärminderung und zum Verkehr in Dresden	mittelfristig	in B.	in B.
62	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Anpassung der Kategorien des Straßennetzes unter Berücksichtigung jeweils aktueller Regelwerke	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
63	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Kanalisierung des Straßenverkehrs in einem leistungsfähigen Hauptnetz	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
64	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum einordnen sobald eine rechtliche Grundlage dafür vorliegt	kurzfristig	in B.	in B.
65	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Inhaltliche Vertiefung und Fortschreibung des bestehenden P+R-Konzeptes in Verbindung mit aktuellen, empirischen Pendleranalysen zu einem integrierten Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept	Mittelfristig Daueraufgabe	in B.	in Anw.
66	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Prüfung und ggf. Umsetzung einer wegweisenden (ggf. dynamischen) Beschilderung von den Autobahnen A 4 und A 17 zu bestehenden P+R-Plätzen bzw. neu zu errichtenden Anlagen "vor" dem 26er Ring	langfristig	keine B.	keine B.
67	Verkehrstechnik und -management	Bedarfsgerechter, integrierter Ausbau der Verkehrsmanagementzentrale und Entwicklung einer langfristigen Finanzierungsstrategie für den Unterhalt der Verkehrsleit- und Informationssysteme	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
68	Verkehrstechnik und -management	Ausbau innovativer Steuerungssysteme an LSA im Bereich komplexer Knotenpunkte und Etablierung fahrplanbasierter LSA-Steuerungen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
69	Verwaltungshandeln	Zulassen gebietsverträglicher Einrichtungen der Nahversorgung, Kinderbetreuung und Bildung in allen Wohngebieten sowie engmaschigen Wegeverbindungen zur Sicherung der Nahmobilität	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
70	Verwaltungshandeln	Berücksichtigung einer vollwertigen, direkten Erreichbarkeit auch per Fuß, Rad und ÖPNV von derzeit in Planung befindlichen großen Stadtentwicklungsbereichen mit hohem Besucheraufkommen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
71	Verwaltungshandeln	Anstreben, dass Veranstaltungsagenturen bei Großereignissen emissionsarme Mobilität der Gäste durch das Aufstellen entsprechender Mobilitätskonzepte absichern	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
72	Wirtschaftsverkehr	Fortschreibung des bestehenden Lkw-Führungskonzeptes Dresden sowie des Schwerverkehrskonzeptes	mittelfristig	in B.	In B.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
73	Wirtschaftsverkehr	durch autobahn- und stadtnahe Gewerbeanlagen sowohl Lkw-Verkehr auf kurzen Wegen abwickeln als auch attraktive Anbindungen im ÖPNV und Radverkehr für Beschäftigte sowie Kundinnen und Kunden ermöglichen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
74	Wirtschaftsverkehr	Zusammenarbeit mit der Region bei Pendlerparkplätzen auch an Autobahnanschlussstellen (P+M-Konzept) und Integration in das integrierte Besucherverkehrs- und Pendlerkonzept	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
75	Wirtschaftsverkehr	Gestaltung des Güterbahnhofs Friedrichstadt als allgemeiner Logistikstandort mit trimodalen GVZ	Dauer-Aufgabe mittelfristig	in Anw.	keine WV (NBS DD-PRG)
99	ÖPNV	Stadtbahntrasse Strehlen - Schillerplatz über Zwingli-straße/Pohlandplatz nach Umsetzung des Programms Stadtbahn 2020	langfristig	in B.	B.ruht
<b>Maßnahmen mit Prioritätsstufe A+</b>					
76	Verwaltungshandeln	Zuordnung von Mobilitätskosten zu allen Baugebieten zur Identifizierung von Gebieten mit explizit niedrigen Mobilitätskosten	Dauer-aufgabe	keine WV	keine WV
77	Konzepte	Erarbeitung eines regionalen und integrierten Konzeptes für postfossile Mobilität zur langfristigen Mobilitätssicherung in Dresden und Umgebung	langfristig	keine WV	keine WV
78	ÖPNV	Verbesserung der Barrierefreiheit bei Zugang und Ticketing im ÖPNV mit dem Ziel 100%iger Barrierefreiheit an der Schnittstelle Fahrzeug/ Haltestelle bis 2022	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
79	ÖPNV	Fortsetzung der Verhandlungen mit dem Freistaat über die anteilige Finanzierung der Flottenmodernisierung von Bus und Straßen-/ Stadtbahn	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
80	ÖPNV	Verbesserung der Regionalbus-Angebote von Moritzburg und Bannewitz sowie Prüfung von Regionalbusfahrten über die Autobahn zur schnellen Anbindung von Radeburg und Nossen an Dresden - jeweils im Rahmen der Nahverkehrsplanung	mittelfristig	in B.	in B.
81	ÖPNV	Nutzung der Bahnanbindung nach Königsbrück für eine Stadtbahnanbindung mit der Linie 7 von Ottendorf-Okrilla Nord (ggf. Königsbrück) über Hermsdorf nach Dresden	langfristig	in B.	keine WV (bleibt SPNV)
82	Radverkehr	Anpassung aller nicht-richtliniengerechten Radverkehrsanlagen im Bestand auf Basis des zu erarbeitenden Radverkehrskonzeptes und generelle Vermeidung der Gehwegnutzung durch Radverkehr als Planungsprinzip	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
83	Stadtqualität und Stadtraum siehe auch Anlage 9	Verstärkte Verkehrsberuhigung in touristisch wichtigen Bereichen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
84	Stadtqualität und Stadtraum	Umgestaltung des Blauen Wunders im Bestand mit Verbesserungen in der Stadtraumqualität, bei Querungen und der Radverkehrsführung, ergänzend Ausweisung eines Bereiches für Interimsstandorte für den Zeitraum der Sanierung des Blauen Wunders	mittelfristig	in B.	in B.
85	Stadtqualität und Stadtraum siehe auch Anlage 9	Umgestaltung Neustädter Markt mit Kfz-freier Augustusbrücke, ebenerdigen Querungen und Prüfung einer zweistreifigen Großen Meißner/Köpckestraße	mittelfristig	in B.	in B.
86	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Verlegung aller Bundesstraßen nach außerhalb des 26er Rings (Klassifizierungsänderung)	langfristig	in B.	in B.
87	Straßennetz und Kfz-Verkehr	flächenhafte Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs im 26er Ring und in weiteren Stadtbereichen sowie in den Ortsteilzentren zur Vermeidung von Verlagerungen in Wohnbereiche und weitgehende Leitung des Parksuchverkehrs über das Straßennetz	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
88	Verkehrstechnik und -management	Stärkere Einbindung der Bedürfnisse des Radverkehrs in telematische Steuerungen sowie in Verkehrsinformations- und -leitsysteme	Dauer-aufgabe	in Anw.	In Anw.
89	-	<i>Maßnahme "Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge im B-Plan-Prozess vorsehen" entfällt lt. Beschluss Stadtrat vom 20.11.2014</i>			
90	Wirtschaftsverkehr	Erhalt der Elbe als Binnenwasserstraße 1. Ordnung mit dem Alberthafen als trimodaler Schnittstelle	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
100	ÖPNV	Ausbau der Nordanbindung per Bahn Richtung Bischofswerda durch eine Systematisierung weitgehend bestehender Angebote zu einem 30-Minuten-Takt (teilweise 3. Gleis erforderlich)	langfristig	in B.	in B.
101	ÖPNV	ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
102	Radverkehr	Ausbau der regionalen Anbindungen im Radverkehr entlang des Elbtals sowie nach Norden (Radeberg/ Langebrück) und Süden (Freital/ Kesselsdorf/Wilsdruff/ Bannewitz)	langfristig	in B.	in B.
103	Stadtqualität und Stadtraum, Flächenvorhaltung siehe auch Anlage 9	"Umweltbrücke" für Fuß/ Rad/ ÖPNV vom Ostragehege nach Kaditz i.H. Kötzschenbroder Straße (durch Zeithorizont derzeit nur Flächenvorhaltung)	kurzfristig	in B.	in B.
104	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Ausbau der Stauffenbergallee von der Königsbrücker Straße bis zur Radeburger Straße	mittelfristig	in B.	in B.
105	Straßennetz und Kfz-Verkehr siehe auch Anlage 9	Neue Bahnunterführung in Verlängerung der Liebstädter Straße zur Reicker Straße und in 2. Stufe bis zur Dohnaer Straße sowie Anbindung der Tiergartenstraße an die Liebstädter Straße und Verkehrsberuhigung im Bereich Altstrehlen/Wasaplatz, Flächensicherung für die Weiterführung der Tiergartenstraße bis O.-Röder-Straße	langfristig	in B.	in B.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
106	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Neubau der Querspange Sporbitz zwischen Sporbitz (interkommunales Gewerbegebiet Dresden/Heidenau) und Luga/ B 172 (östlich Luga) als zweistreifige Stadtstraße	langfristig	keine B.	B. ruht.
<b>Maßnahmen mit Prioritätsstufe A</b>					
91	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Vermeidung von Radverkehr auf Gehwegen (Mischnutzungen, gemeinsamer Geh-/ Radweg) als Planungsprinzip und entsprechend aktueller Richtlinien	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
92	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Berücksichtigung der Belange des Fußgängerverkehrs bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
93	Entwicklungsprinzipien	Berücksichtigung von Gender-Aspekten und Teilhabe besonders im ÖPNV	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
94	Fernverkehr	Verbesserung der Bahnanbindungen Dresdens im Fernverkehr	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
95	ÖPNV	Busangebot zwischen Cossebaude und Radebeul über die Elbbrücke Niederwartha in Absprache mit dem Landkreis Meißen	mittelfristig	keine B.	keine B.
96	Radverkehr	Trassensicherung der ehem. Übigauer Güterbahn für eine Radverbindung Junge Heide - Forststraße (Radebeul) - Kaditzer Flutrinne - Elbe	kurzfristig	keine WV	keine WV
97	Stadtqualität und Stadtraum	Rückgewinnung vom Verkehr belegten Straßenräumen zur Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
98	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Moderate aber kontinuierliche Anpassung von Parkgebühren unter Berücksichtigung der ÖPNV-Kosten mit Ziel einer besseren Erreichbarkeit und der möglichen Rückgewinnung von Straßenraum	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
<b>Maßnahmen mit Prioritätsstufe B</b>					
107	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Einrichtung einer ebenerdigen Fußgängerquerung Albertstraße Höhe Archivplatz (Ritterstraße) und Rückbau der Überführung	kurzfristig	in B.	B. fertig
108	Monitoring	Weiterführung der Datenerhebungen im Verkehr und regelmäßige Zusammenführung sowie Publikation wichtiger Ergebnisse	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
109	ÖPNV	Errichtung eines Fernbusbahnhofes am Hauptbahnhof sowie Integration des Fernbus-Liniennetzes in die Aktualisierung des Dresdner Reisebuspark-/leitsystems	mittelfristig	in B.	in B.
110	Radverkehr	Prüfung und ggf. Aufbau einer Fährverbindung für den Fußgänger- und Radverkehr zwischen Ostragehege und Altpieschen im Bereich "Pieschener Winkel" mit Anbindung zum ÖPNV unter dem Aspekt innovativer, kostengünstiger Betriebskonzepte als Beitrag zur gezielten Entlastung Dreyßigplatz	mittelfristig	in B.	B. fertig
111	Radverkehr	sichere und komfortable Ausweichstrecken für den Elberadweg in den Bereichen Altstadt/ Königsufer, Flutrinne Ostragehege, Terrassenufer und Festplatz Marienbrücke ausweisen	mittelfristig	in B.	in B.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
112	Stadtqualität und Stadtraum, siehe auch Anlage 9	Verringerung der Verkehrsbelastung auf Waisenhausstraße und Dr.-Külz-Ring durch Verkehrsableitung auf 26er Ring	langfristig	in B.	B. ruht
113	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Neubau der AS Weixdorf an die A 4 und Anbindung zum Gewerbegebiet Promigberg	langfristig	in B.	in B.
<b>Maßnahmen mit Prioritätsstufe C</b>					
114	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Weitere Verdichtung der Anbindungen des Elberad- und -wanderweges an das Straßen- und Wegenetz	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
115	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Prüfung ausgewählter Bereiche der Innenstadt und der Stadtteilzentren für eine barrierefreie Nutzung nach dem Ansatz von "Begegnungszonen" unter besonderer Berücksichtigung von Straßenbahnverkehr	mittelfristig	keine B.	keine B.
116	Barrierefreiheit und Fußgängerverkehr	Rückbau der Straßenbrücke Industriegelände und Ausbau der ebenerdigen Querung	mittelfristig	in B.	in B.
117	Konzepte	Maßnahmenumsetzung zur Vermeidung von "Schleichverkehr" im Zuge der Verkehrswirksamkeit der Waldschlößchenbrücke	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
118	ÖPNV	Nachfrageabhängige Taktverdichtung der Linie 94 von Cossebaude bis Cotta und Vermeidung von Parallelverkehr mit der Straßen-/Stadtbahn	mittelfristig	keine B.	B. fertig
119	ÖPNV	für Geringverdiener erweiterte, preisgünstigere Mobilitätsoptionen z. B. durch das Sozialticket	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
120	ÖPNV	Durchbindung Zschertnitzer Straße als Fuß/ und Radverbindung mit "Busschleuse"	mittelfristig	in B.	in B.
121	Radverkehr	Komplettierung des Rad- und Gehwegs im "Grünzug Weißeritz"	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
122	Stadtqualität und Stadtraum, siehe auch Anlage 9	Berücksichtigung weiterer stadträumlicher Defizitbereiche außerhalb zentraler Bereiche	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
123	Stadtqualität und Stadtraum	Tempo 100 zur Minderung von Emissionen auf der Autobahn A 4 im Bereich von Siedlungsgebieten im Stadtgebiet gemäß Luftreinhalteplan	langfristig	B. fertig	B. fertig
124	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Sicherung des Kurzzeitparkens für Einkauf/ Versorgung sowie erforderlicher Hol- und Bringfunktionen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
125	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Sicherung der Nutzbarkeit der vollen Kapazität des Busparkplatzes Pieschener Allee	Dauer-aufgabe	keine B.	in Anw.
126	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Berücksichtigung des Parkverhaltens von Reisebussen und Stadtrundfahrten in der Verkehrsorganisation in touristischen Bereichen mit dem Ziel der Minimierung der Belastung für die Bewohnerinnen und Bewohner	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
127	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Administrative Unterstützung von Investoren bei der Einrichtung von Quartiersgaragen durch entsprechende Flächenfreihaltungen in der Bauleitplanung	Dauer-aufgabe	keine B.	keine B.
128	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Prüfung einer moderaten Anpassung der Verwaltungsgebühren für Bewohnerparkausweise	mittelfristig	keine B.	keine B.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
129	Straßennetz und Kfz-Verkehr	Untersuchungsbedarf aufbauend auf den Nachher-Analysen zur Wirksamkeit der Waldschlößchenbrücke zum Ausbau der Wormser Straße sowie zu Wirkungen bzw. Sinnfälligkeit einer Flächenfreihaltung für eine Durchbindung der Spenerstraße	Dauer-aufgabe	keine B.	keine B.
130	Straßennetz und Kfz-Verkehrsziele auch Anlage 9	Zweistreifige Durchbindung der Fröbelstraße bis zur Freiburger Straße und Rosenstraße als Wirtschaftsverkehrsanbindung von der Westtangente, zugleich städtebauliche Aufwertung im Bereich Weißeritzstraße/ Könnertstraße	langfristig	in B.	keine WV
<b>Flächenvorhaltung Straße und ÖPNV</b>					
131		entspricht Maßnahme 132			
132	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung zu Trassenoptionen entsprechend der Prioritätenliste Stadtbahn-Neubaustrecken	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
133	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für eine Straßenverbindung Hansastraße - Großenhainer Straße - Leipziger Straße - Magdeburger Straße mit neuer Elbbrücke im Zuge der Erfurter Straße	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
134	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für einen Fußgänger- und Radtunnel an der Westseite des Hauptbahnhofes	kurzfristig	keine WV	keine WV
135	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für den vierstreifigen Ausbau der B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
136	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für einen niveaufreien Knotenpunkt Stauffenbergallee/Königsbrücker Straße in Nord-Ost-Relation	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
137	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für eine Durchbindung Bosewitzer Straße bis Pirnaer Landstraße	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
138	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für eine direkte Anbindung der Fabrikstraße an die Nossener Brücke über die Öderaner Straße/Siebenlehner Straße	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
139	Flächenvorhaltung	Flächenvorhaltung für eine Verbindungsspanne zwischen Lohmener Straße und Söbrigerer Straße östlich der Dampfschiffstraße (B-Plan kurz vor Fertigstellung)	kurzfristig	B. fertig	B. fertig
<b>Innovationsansätze zu Intermodalität, Emissionsminderung und Finanzierung</b>					
140	Innovationsansätze Intermodalität	Öffentlichkeitsarbeit zum persönlichen Mobilitätsstil mit dem Ziel der Förderung intermodaler Mobilität und Priorisierung von Rad, ÖPNV und Carsharing sowie Elektromobilität	kurzfristig	in B.	B. fertig
141	Innovationsansätze Intermodalität	Förderung "Innovativer Mobilität" durch neue Wohnnutzungen auf innerstädtischen Brachbereichen in integrierten Lagen unter Nutzung von Elektromobilität, Carsharing, Radstation, ÖV, multimodalen Infosystemen und nahräumlichen Strukturentwicklungen	mittelfristig	in B.	in B.
142	Innovationsansätze Emissionsminderung	Ausweitung umweltfreundlicher Citylogistik mit der Güterstraßenbahn, Elektrofahrzeugen und E-Bikes bzw. vernetzten Radlieferdiensten (E-Delivery)	Dauer-aufgabe	keine B.	in Anw.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
143	Innovationsansätze Intermodalität	Etablierung einer Mobilitätskarte als integriertes Zugangs- und Abrechnungsmedium für multimodale Nutzungen (ÖPNV, Radverleih, Parktickets usw.) sowie verstärkte Nutzbarkeit von Smartphone-Applikationen für intermodale Nutzungen (z. B. Parktickets per NFC/ QR-Code)	langfristig	in B.	in B.
144	Innovationsansätze Emissionsminderung	Stärkung der Elektromobilität bei Bussen des ÖPNV entsprechend dem technischen Fortschritt, insbesondere auch bei der inneren Erschließung von Wohngebieten/ Prüfung induktiver Stromversorgung der Straßenbahn auf Teilstrecken	mittelfristig	in B.	in B.
145	Innovationsansätze Emissionsminderung	Kleinteilige Einrichtung von Ladestationen für Elektro-Kfz und Pedelecs im Straßenraum aber auch in gekennzeichneten Läden, Gaststätten oder öffentlichen Einrichtungen	Dauer-aufgabe	in Anw.	in Anw.
146	Innovationsansätze Emissionsminderung	Umstellung des städtischen Fahrzeugparks auf emissionsarme Fahrzeuge sowie deutlich verstärkte Nutzung von Carsharing und Pedelecs auch im Sinne einer Vorbildfunktion	mittelfristig	in B.	in B.
147	Innovationsansätze Emissionsminderung	Verminderung der Emissionen im Reisebus- und Stadtrundfahrtsverkehr sowie bei Taxen und Lieferfahrzeugen durch Kooperation, Information und ggf. monetärer Anreize	mittelfristig	keine B.	in B.
148	Innovationsansatz Finanzierung	Verbreiterung der Finanzierungsbasis für Infrastruktur sowie Informations- und Telematiksysteme	langfristig	in B.	B. ruht
149	Innovationsansatz Finanzierung	Mitwirkung bei Forschungen und Aktivitäten zur langfristigen Sicherung der ÖPNV-Finanzierung	langfristig	keine B.	in B.
<b>Weitere Innovationsansätze aus den Bereichen Radverkehr und Barrierefreiheit/ Fußgängerverkehr (siehe auch Kap. 6.9.7)</b>					
-	Innovationsansatz Radverkehr	Integration von Radverkehrsinformationen u.a. in das Elbebrückeninformationssystem (EBIS)	langfristig	keine B.	keine B.
-	Innovationsansatz Radverkehr	Aufstellen von Schließfächern für Gepäck und Fahrradhelme an geeigneten zentralen Standorten	langfristig	in B.	B. ruht
-	Innovationsansatz Radverkehr	Prüfung geeigneter Standorte für Park+Bike (Radmitnahme im Kfz bis zum Kernstadtrand, Weiterfahrt per Rad)	mittelfristig	in B.	keine WV
-	Innovationsansatz Radverkehr	Aufstellen saisonal-temporäre Fahrradbügel auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage - siehe Maßnahme 55			
-	Innovationsansatz Radverkehr	Pilotprojekt "ElbeRadLift" an einem ausgewählten Brückenkopf zur direkten Verbindung Brückenkopf/ Elberadweg	langfristig	in B.	keine WV
-	Innovationsansatz zu Barrierefreiheit und Fußgänger	Erprobung von aktivierbaren „Dunkel-Dunkel-LSA“ für Fußgänger außerhalb von Knotenpunkten sowie Restzeitanzeigen an Fußgänger-LSA bzw. Signalgebern.	mittelfristig	keine B.	in B.
-	Innovationsansatz zu Barrierefreiheit und Fußgänger	Erprobung von Diagonalquerungen für Fußgängern (Alles-Grün-Regelung) an geeigneten LSA	mittelfristig	keine B.	in B.

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
<b>Ergänzung: Pilotprojekte</b>					
P1	Pilotprojekt	Initiierung eines kommunalen Pilotprojektes "Innovative Mobilität" zur autoarmen Mobilität und Nutzung von Elektro-Mobilität, Carsharing, Radstation, ÖV, multimodalen Infosystemen und nahräumlichen Strukturentwicklungen im Bereich Weißeritzstraße/Schweriner Straße/Bahnhof Mitte	kurzfristig	keine B.	keine B.
P2	Pilotprojekt	Innovationen im Fußgängerverkehr durch Prüfung und Umbau von 5 ausgewählten Fußgänger-LSA außerhalb von Knotenpunkten als „Dunkel-Dunkel-LSA“ mit Anforderung und Aktivierung durch Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Prüfung und Einrichtung von Alles-Grün-Regelungen für Fußgängerinnen und Fußgänger an ausgewählten Knotenpunkt-LSA unter wissenschaftlicher Begleitung	kurzfristig	keine B.	keine B.
P3	Pilotprojekt	Systematische Neueinrichtung von Fußgängerüberwegen an geeigneten Stellen im Stadtgebiet auf Basis einer entsprechenden Netzanalyse und unter Prüfung der Veränderungen bei Querungs- und Konfliktverhalten	kurzfristig	keine B.	in B.
P4	Pilotprojekt	Prüfung der Einrichtung von „Begegnungszonen“ auf 5 ausgewählten Dresdner Straßen- oder Platzbereichen (u. a. Bischofsplatz), auch unter besonderer Berücksichtigung von Straßenbahnverkehr	kurzfristig	keine B.	keine B.
P5	Pilotprojekt	Prüfung und Einrichtung von Schutzstreifen für den Radverkehr an 5 ausgewählten Hauptverkehrsstraßen (jeweils begleitet von Sicherheitsaudit und Monitoring), und zwar dort, wo: <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Verkehrsmengen dies nach den einschlägigen Empfehlungen und Richtlinien zulassen,</li> <li>• andere Radverkehrsanlagen räumlich oder aufwandsseitig nicht geeignet sind,</li> <li>• ruhender Verkehr sowie Liefern und Laden nur untergeordnete Bedeutung haben bzw. die Straßenbreiten derartige Nutzungen zusätzlich ermöglichen und</li> <li>• reiner Mischverkehr ohne Markierungen aufgrund der Verkehrsmengen keine Alternative ist.</li> </ul> Zu prüfende Bereiche sind z. B. Magdeburger/Bremer Straße, Winterbergstraße, Terrassenufer, Parkstraße/ Bürgerweise, Schäferstraße, Blasewitzer Straße, Wi-gardstraße, Grundstraße, Antonstraße oder Schillerplatz/Körnerplatz.	kurzfristig	in B.	in B.
P6	Pilotprojekt	Start einer Kampagne für mehr Carsharing-Stellplätze unter Nutzung privater (Brach-)Flächen mit Unterstützung von Unternehmen und Kommunen hinsichtlich Erreichbarkeiten und Beschilderung	kurzfristig	keine WV	keine WV

Nr.	Themenbereich	Kurzbeschreibung der Maßnahme	Zeitliche Einordnung	Stand Umsetzung 2017	Stand Umsetzung 2020
P7	Pilotprojekt	Initiierung von Kampagnen zur Förderung der Multimodalität und des Umweltverbundes als Modellvorhaben der Stadt Dresden mit ÖPNV-Unternehmen, Verkehrsverbund, TU etc.	kurzfristig	in B.	B. fertig
P8	Pilotprojekt	Modellversuche mit verstärktem IT-Einsatz, wie z. B. Smart-City (Umsetzungsprüfung mit der Wirtschaftsförderung), Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, intermodale Navigations- und Auskunftssysteme, individualisierte Stadtführungen mit Elektro-Fahrzeugen, Awareness- und Weiterbildungskampagnen	kurzfristig	in B.	B. fertig
P9	Pilotprojekt	Im Rahmen einer Bekanntmachung in der Öffentlichkeit (Awareness-Kampagnen) sind prägnante Namen für die Pilotprojekte hilfreich (z. B. „Mobil mit Pfiff“ oder „fischelant mobil“).	kurzfristig	B. fertig	B. fertig

## Anhang 2

### Liste politischer Beschlüsse mit VEP-Relevanz bzw. VEP-Bezug im Zeitraum 20. November 2014 (Datum Beschlussfassung VEP) bis 31. Dezember 2020

	Weiterführung/Untersetzung des VEP
	Bestandserhalt Infrastruktur und Angebot
	Modifizierung/nicht konform mit VEP 20205plus

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
	<b>1. Evaluierung 20.11.2014 bis 02.11.2017</b>		
1	V2835/14, Parkraumkonzept Johannstadt-Nord	Stadtrat	20.11.2014
2	V2925/14, Verkehrsbaumaßnahme Gehweg im Zuge der Goppelner Straße zwischen Stadtgrenze und Bebauung Leubnitz	ASB	26.11.2014
3	V0122/14, Veränderung im Finanzhaushalt 2014 zur Umsetzung der Komplexmaßnahme Schandauer Straße 2. BA	FL, Vorlage von GB 6	01.12.2014
4	V2896/14, Verkehrsbaumaßnahme Gostritzer Straße zwischen Boderitzer Straße und Teplitzer Straße	Stadtrat	11.12.2014/ 12.12.2014
5	V2898/14, Hochwasserschadensbeseitigung Prießnitzbrücke/Bautzner Straße	Stadtrat	11.12.2014/ 12.12.2014
6	A0007/14, Stadtteilverträgliche Sanierung Königsbrücker Straße	Stadtrat	11.12.2014/ 12.12.2014
7	V0025/14, Haushaltssatzung 2015/2016 (Pkt. 24 Übergangsstelle Nossener Brücke)	Stadtrat von GB 2	11.12.2014/ 12.12.2014
8	V3005/14, Voruntersuchung Gleisschleife Schlömilchstraße	ASB	07.01.2015
9	A0759/13, Fußgängerquerung Neustädter Markt	Stadtrat	22.01.2015
10	A0846/14, Neustädter Markt als lebendigen städtischen Platz zurückgewinnen – Große Meißner Straße umbauen	Stadtrat	22.01.2015
11	V2924/14, Verkehrsbaumaßnahme Marienberger Straße – Salbachstraße zwischen Knappestraße und Wehlener Straße	Stadtrat	26.02.2015
12	V0139/14, Vorplanung Hochwasserschadensbeseitigung, Verkehrsbauvorhaben Wehlener Straße – Altolkewitz – Österreicher Straße zwischen Schlömilchstraße und Leubener Straße	Stadtrat	26.02.2015
13	V0253/14, Wasaplatz – Gestalterische Begleitplanung zur Vorplanung Stadtbahn 2020	ASB	22.04.2015
14	V0230/14, Bauvorhaben „Berthold-Haupt-Straße vom Am Alten Elbarm bis August-Röcke-Straße	Stadtrat	07.05.2015

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
	einschließlich Brücke über den Lockwitzbach – Hochwasserschadensbeseitigung 2013“		
15	V2988/14, Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt	UK, von GB 7	01.06.2015
16	V0435/15, Vorgaben der Landeshauptstadt Dresden für die anstehende Neukonzessionierung der Straßenbahn- und Buslinien sowie einer Direktvergabe an die Dresdner Verkehrsbetriebe (DVB) AG	Stadtrat	09.07.2015/ 10.07.2015
17	A0096/15, Unterstützung der Schaffung von Fahrradbügeln im öffentlichen Raum	ASB	09.09.2015
18	A0092/15, Stadtratsbeschlüsse umsetzen und nicht ignorieren, hier: Planungen zur Stauffenbergallee West unverzüglich vorlegen	Stadtrat	24.09.2015
19	V0470/15, Direktvergabe von öffentlichen Personenverkehrsdiensten in der Landeshauptstadt Dresden an die DVB AG	Stadtrat, von GB2	24.09.2015
20	V0539/15, Vorplanungen der Verkehrsanlagen Wehlener Straße zwischen Ankerstraße und Schlömilchstraße, Gleisschleife Schlömilchstraße, Kipsdorfer Straße zwischen Ankerstraße und Schlömilchstraße	Stadtrat	29.10.2015
21	A0097/15, Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr und dringende Lückenschlüsse	ASB	04.11.2015
22	V0597/15, Um- und Neugestaltung der Martin-Luther-Straße und Pulsnitzer Straße im Sanierungsgebiet Äußere Neustadt	ASB	04.11.2015
23	A0136/15, Querungsmöglichkeit am Archivplatz unverzüglich einrichten	ASB	06.01.2016
24	V0648/15, Vorplanung Stadtbahn 2020, Straßenbahnneubaustrecke Löbtau – Südvorstadt – Strehlen, Teilstrecke 1.3: Nürnberger Straße – Zellescher Weg – Caspar-David-Friedrich-Straße	Stadtrat	21.01.2016
25	V0635/15, Rahmenplan Nr. 715.2 Dresden - Innere Neustadt	ASBV	27.01.2016
26	A0134/15, Erarbeitung einer Strategie zur Unterstützung und Bewerbung der direkten Bahnverbindung Dresden – Wrocław/Breslau mit dem Ziel der Einführung und des Erhalts eines dauerhaften attraktiven Verkehrsangebotes	Stadtrat	25.02.2016
27	V0866/15, Interkommunale Busverkehre – Vereinbarung zwischen den Aufgabenträgern und Zweckvereinbarung über die Übertragung	Stadtrat	25.02.2016

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
	des Ersatzverkehrs im Öffentlichen Personennahverkehr		
28	V0704/15, Sanierung der Brückenrampe der Augustusbrücke (Innere Neustadt)	Stadtrat	25.02.2016
29	A0130/15, Schulbauleitlinien der Stadt Dresden	Stadtrat	25.02.2016
30	V0689/15, Stadtbahn 2020 – Teilprojekt 2 Bühlau – Weißig	Stadtrat	17.03.2016
31	A0174/16, Sicherstellung verkehrsberuhigender Maßnahmen Peschelstraße	ASBV	23.03.2016
32	V0816/15, Vorplanung der Verkehrsbaumaßnahme (VKBM) Bautzner Straße zwischen Glacisstraße und Hoyerswerdaer Straße	Stadtrat	12.05.2016
33	V0851/15, Grundhafter Ausbau der Stauffenbergallee (West) im Abschnitt zwischen Königsbrücker Straße und Radeburger Straße	Stadtrat	12.05.2016
34	A0197/16, Verkehrsplanerische Untersuchung von zwei Kreuzungen im Ortsamtsbereich Klotzsche	ASBV	08.06.2016
35	V1020/16, Bebauungsplan Nr. 110.4 b, Dresden-Kaditz/Mickten, Kötzschenbroder Straße/Lommatzcher Straße (Änderungssatzung)	ASBV	08.06.2016
36	V1029/16, Verkehrsbauvorhaben „Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Fritz-Reuter-Straße“	ASBV	20.06.2016
37	V1127/16, Königsbrücker Straße von Albertplatz bis Stauffenbergallee	Stadtrat	23.06.2016/ 24.06.2016
38	V1067/16, Bericht zur Umsetzung der Maßnahmen des „Luftreinhalteplanes für die Landeshauptstadt Dresden 2011“ zum Stand vom 31.12.2015	Stadtrat, von GB7	23.06.2016/ 24.06.2016
39	V0223/16, Fähre zwischen Pieschen und dem Ostragehege	Stadtrat	08.09.2016
40	A0225/16, Maßnahmen zur besseren verkehrlichen ÖPNV-Anbindung in Trachenberge, Initiierung einer Testphase	Stadtrat	08.09.2016
41	A0214/16, Verkehrssicherheit auf der Neuländer Straße	ASBV	14.09.2016
42	V1215/16, Direktvergabe von öffentlichen Personenverkehrsdiensten in der Landeshauptstadt Dresden an die Müller Busreisen GmbH und die Satra Eberhardt GmbH	Stadtrat	29.09.2016
43	A0217/16, Kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Fußwegsicherheit für	Stadtrat, Interfraktionell	03.11.2016

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
	mobilitätseingeschränkte Personen in der Innenstadt		
44	V0948/16, Stadtbahn 2020 – Anpassungen im Straßenbahn- und Busliniennetz	Stadtrat	03.11.2016
45	A0229/16 Erweiterung des Radweg-Winterdienstes	Stadtrat	03.11.2016
46	V1269/16 B-Plan Nr. 3002, Dresden-Altstadt II Nr. 26, Parkhaus Pfotenhauerstraße	Stadtrat	03.11.2016
47	V1049/16, Schulbauleitlinie	Stadtrat, von GB1	24.11.2016
48	A0232/16, Fernbuslinien von Dresden nach Berlin erhalten – Haltestelle Neustädter Bahnhof für alle Linien sichern	Stadtrat FDP/FB-Fraktion	15.12.2016
49	V1324/16, Betrauung der DVB AG mit öffentlichen Personenverkehrsdiensten in der Landeshauptstadt Dresden	Stadtrat, von GB2	15.12.2016
50	A0252/16, Fußwegsicherheit – Sichere Straßenquerung in Gruna einrichten	Stadtrat	02.03.2017
51	V1252/16, Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden	Stadtrat	23.03.2017
52	V1416/16, Errichtung intermodaler Mobilitätspunkte in Dresden	Stadtrat	23.03.2017
53	V1582/17, Mehreinnahme/Mehrausgabe „e-FEKTA Stärkung der Stadtverwaltung Litomerice und Dresden im Bereich der nachhaltigen Mobilität“ – Haushaltsveranschlagung von Fördermitteln	UK	27.03.2017
54	A0269/16, Aktualisierung von Stadtentwicklungszielen durch Aufgabe veralteter Beschlüsse in den Bereichen Blasewitz und Loschwitz	Stadtrat	11.05.2017
55	V1451/16, B-Plan Nr. 110.4 b, Dresden-Kaditz/Mickten, Kötzschenbroder Straße/Lommatzscher Straße (Änderungssatzung) [Mobilitätsmanagement]	Stadtrat	11.05.2017
56	V1633/17, B-Plan 357 C, Dresden-Neustadt Nr. 41, Leipziger Straße/Alexander-Puschkin-Platz	ASBVL	17.05.2017
57	V1550/17, B-Plan Nr. 330, Dresden-Loschwitz Nr. 20, Elberadweg Loschwitz – Wachwitz	Stadtrat	01.06.2017
58	V1532/17, Integriertes Handlungskonzept (Feinkonzept) für das Fördergebiet „Nördliche Johannstadt“	Stadtrat	01.06.2017
59	A0287/17, Lückenschluss des Gehwegs und der Beleuchtung auf der Tronitzer Straße	Stadtrat	01.06.2017
60	V1667/17, B-Plan Nr. 398.A, Dresden-Reick/Strehlen, Wissenschaftsstandort Dresden-Ost, Teilbereich 1.A	ASBVL	07.06.2017

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
61	V1492/16, Fortschreibung des Aktionsplanes der LH Dresden zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention	Stadtrat	22.06.2017/ 23.06.2017
62	A0267/16, Aktualisierung von Stadtentwicklungszielen durch Aufgabe veralteter Beschlüsse	Stadtrat	22.06.2017- 23.06.2017
63	V1401/16, Teilgebiets-Lärmaktionsplan Äußere Neustadt (2016)	Stadtrat	17.08.2017
64	A0346/17, Änderung der Sondernutzungssatzung (... 21 Mobilitätsstationen zur Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern ...)	Stadtrat	17.08.2017
65	A0307/17, Für einen Fernbusbahnhof mit Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof!	Stadtrat	07.09.2017
66	V1774/17, Weitere Umsetzung des Gesetzes zur Finanzierung des Ausbildungsverkehrs im öffentlichen Personennahverkehr in der LH Dresden	Ausschuss für Finanzen	18.09.2017
67	A0311/17, Einführung des Handyparkens für Dresden	Stadtrat	28.09.2017
68	V1630/17, Erweiterung des Radweg-Winterdienstes	Stadtrat	28.09.2017
69	V1745/17, Öffentlicher Dienstleistungsauftrag zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der Müller Busreisen GmbH zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten	Stadtrat	28.09.2017
70	V1834/17, B-Plan Nr. 123.5 Dresden-Altstadt I, Prager Straße-Süd/Wiener Platz, ZOB/ Fahrradparkhaus.	ASBVL	18.10.2017
71	A0350/17, Kurzfristige Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Radverkehr am Bischofsplatz	ASBVL	18.10.2017
72	V1779/17, Instandsetzung der Brücke über die Hafeneinfahrt Alberthafen im Zuge des linksseitigen Elberadweges	Stadtrat	02.11.2017
<b>2. Evaluierung 02.11.2017 – 31.12.2020</b>			
73	A0359/17, Machbarkeitsstudie zur Wiedereröffnung des Fernsehturmes – weiterführende Untersuchungen und Veränderungsmoratorium	Stadtrat	02.11.2017
74	A0363/17, Verkehrsberuhigung Boltenhagener Straße in Klotzsche zwischen Karl-Marx-Straße und Königsbrücker Landstraße	ASBVL	29.11.2017
75	V1795/17, Zweite Fortschreibung der Konzeption zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung kommunaler Gewerbestandorte in der Landeshauptstadt Dresden	Stadtrat	14.12.2017
76	V2087/17, Bauvorhaben „Aufweitung Weißiger Landstraße“ in Dresden-Gönnsdorf	Stadtrat	25.01.2018

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
77	A0383/17, Die Planung des Knotens Bischofsplatz vorantreiben	ASBVL	31.01.2018
78	A0364/17, Überprüfung der Parkraumsituation im Ortsamtsbereich Pieschen und Erarbeitung einer Parkraumkonzeption	Stadtrat	01.03.2018
79	V2008/17, Grundhafter Ausbau der Bergstraße in Weißig zwischen Am Hermsberg und Haus Nr. 33	Stadtrat	01.03.2018
80	V2016/17, Neugestaltung des Straßenraumes unter der Eisenbahnüberführung Hansastraße am Bahnhof Dresden-Neustadt	ASBVL	07.03.2018
81	V2134/17, B-Plan Nr. 357C, Dresden-Neustadt Nr. 41, Leipziger Straße/Alexander-Puschkin-Platz	Stadtrat	22.03.2018
82	A0361/17, Stadtratsbeschluss zum grundhaften Ausbau und zur Wegweisung touristischer Fernradwege im Stadtgebiet von Dresden	Stadtrat	19.04.2018
83	A0399/18, Förderung der individuellen Elektromobilität im Stadtgebiet der LH Dresden	Stadtrat	19.04.2018
84	V1939/17, Entwurf zum FNP der LH Dresden in den Stadtgrenzen vom 1. Januar 1999	ASBVL	03.05.2018
85	V1870/17, Vorplanung Gerokstraße – Blasewitzer Straße zwischen Güntzplatz und Fetscherstraße	Stadtrat	17.05.2018
86	V2180/18, B-Plan Nr. 398.A, Dresden-Reick/Strehlen, Wissenschaftsstandort Dresden-Ost, Teilbereich I.A	Stadtrat	17.05.2018
87	A0388/17, Neuordnung des Verkehrsraums um den Neustädter Markt zugunsten des Fuß- und Radverkehrs	Stadtrat	07.06.2018
88	A0405/18, Projekt Stadtbahn 2020 beschleunigen	ASBVL	13.06.2018
89	V2123/17, Satzung zur Änderung der Satzung der LH Dresden über die Erstattung der notwendigen Schülerbeförderungskosten vom 27.03.2014 (Satzung Schülerbeförderungskosten-Erstattung)	Stadtrat	28.06.2018/ 29.06.2018
90	V1773/17, Neubau eines Gehweges im Abschnitt der Hutbergstraße zwischen Rochwitz und Bühlau	Stadtrat	28.06.2018/ 29.06.2018
91	V1782/17, Satzung der LH Dresden über Stellplätze und Garagen sowie Abstellplätze für Fahrräder (Stellplatz- Garagen- und Fahrradabstellplatzsatzung – StGaFaS)	Stadtrat	28.06.2018/ 29.06.2018

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
92	V1787/17, Entwurf des Rahmenplanes/ Masterplanes Nr. 786.1 Leipziger Vorstadt/ Neustädter Hafen	Stadtrat	28.06.2018/ 29.06.2018
93	V2117/17, Vorplanung Blasewitzer Straße – Loschwitzer Straße zwischen Augsburger Straße und Haltestelle Schillerplatz	ASBVL	15.08.2018
94	V2249/18, Verkehrsbauvorhaben „Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße zwischen Riesaer Straße und Trachenberger Platz“	ASBVL	15.08.2018
95	P0117/18, Sanierung der Hohendölzschener- und Wurgwitzer Straße	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	05.09.2018
96	V2113/17, Ersatzneubau der Brücke über die DB-Anlagen im Zuge der Talstraße (K6240) in Dresden-Cossebaude	Stadtrat	20.09.2018/ 21.09.2018
97	V2297/18, Wissenschaftsstandort Dresden-Ost, Vorplanung Verkehrsanlagen Liebstädter Straße und Tiergartenstraße	Stadtrat	20.09.2018/ 21.09.2018
98	A0404/18, Einrichtung von Fußgängerüberwegen („Zebrastreifen“) im Stadtgebiet von Dresden	Stadtrat	20.09.2018/ 21.09.2018
99	A0439/18, Verkehrsraumkonzeption für Löbtau	Stadtrat	20.09.2018/ 21.09.2018
100	A0462/18, Errichtung eines Rad- und Fußweges an der Bautzner Landstraße stadtauswärts zwischen Schiller- und Collenbuschstraße	ASBVL	07.11.2018
101	V2600/18, Daten Tanken und Cities in Charge – Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität am Standort Dresden	Ausschuss f. Finanzen	12.11.2018
102	V2534/18, Straßenbahnhaltestelle auf der Nossener Brücke	Stadtrat	22.11.2018
103	V2054/17, Vorplanung Kesselsdorfer Straße zwischen Reisewitzer Straße und Rudolf-Renner- Straße	Stadtrat	22.11.2018
104	P0122/18, Parkmöglichkeiten am Haltepunkt Dresden-Reick	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	28.11.2018
105	V2635/18, Europäisches Leuchtturm-Projekt MAtchUP im Forschungsrahmenprogramm der Europäischen Union zum Aufbau einer Smart City	Ausschuss für Finanzen	03.12.2018
106	V2177/18, Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Zukunft Dresden 2025+“ – Fortschreibung 2017	Stadtrat	13.12.2018/ 14.12.2018

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
107	A0452/18, Dresdner Weg 2.0: Saubere Luft – ohne Fahrverbote	Stadtrat	13.12.2018/ 14.12.2018
108	V2483/18, Verknüpfung der Buslinien 75 und 94	Stadtrat	13.12.2018/ 14.12.2018
109	A0470/18, Fußgängerquerung Langer Weg im Bereich Ernst-Toller-Straße	Stadtrat	13.12.2018/ 14.12.2018
110	V2637/18, Instandsetzung der Carolabrücke Brückenzüge A und B	Stadtrat	13.12.2018/ 14.12.2018
111	P0113/18, Schaffung eines Radweges von Langebrück nach Liegau-Augustusbad	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	09.01.2019
112	V2607/18, Vorplanung Promenadenring Süd – Abschnitt 3 zw. Seestraße und Schulgasse Ost – Abschnitt 2 zw. Kreuzstraße und Wilsdruffer Straße	ASBVL	09.01.2019
113	V2662/18, Mehrbedarf für Leistungen des Sozialtickets im Jahr 2018	Ausschuss für Finanzen	14.01.2019
114	V2379/18, Luftreinhalteplan 2017 für die LH Dresden	Stadtrat	24.01.2019
115	A0517/18, Straßenrückbau stoppen – Albertstraße bleibt vierspurig	Stadtrat	24.01.2019 + Beschluss nach Widerspruch vom 14.02.2019
116	V2584/18, Veranstaltungsnetz Altmarkt – Umgestaltung für eine barrierefreie Leitungsführung und Herstellung einer funktionstüchtigen Platzentwässerung	Stadtrat	14.02.2019
117	V2660/18, Öffentlicher Dienstleistungsauftrag zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der Satra Eberhardt GmbH zur Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten	Stadtrat	14.02.2019
118	V2746/18, Dritte Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Verbundraum Oberelbe	Stadtrat	14.02.2019
119	A0457/18, Straßenbahn und Bus in Dresden ausbauen – Anteil des ÖPNV deutlich erhöhen!	Stadtrat	21.03.2019
120	V2642/18, Instandsetzung der unterstromseitigen Gehbahn am Blauen Wunder	Stadtrat	21.03.2019
121	A0497/18, Blaues Wunder: Verkehrsentlastung schaffen	Stadtrat	21.03.2019
122	V2767/18, Neubau einer Gehbahn an der Tronitzer Straße zwischen dem Ende der Wohnbebauung und der Stadtgrenze einschließlich Beleuchtung	ASBVL	27.03.2019

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
123	P0130/19, Geplante Schließung der Eisenbahnüberführung von der Langebrücker Straße Richtung Am Wasserwerk in Höhe Silbersee	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	17.04.2019
124	V2755/18, Gründung des Vereins „Arbeitsgemeinschaft Sächsische Städte, Gemeinden und Landkreise zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs e. V. (Rad.SN)“	Stadtrat	09.05.2019
125	A0599/19, 365-Euro-Ticket schnellstmöglich einführen!	Stadtrat	09.05.2019
126	A0502/18, Wachstumsregion Dresden: Verkehrliche Rolle der Stadt Dresden untersuchen – Mobilitätsanforderungen von Berufspendlern und deren Auswirkungen auf die Verkehrsbelegungszahlen ermitteln	Stadtrat	06.06.2019
127	V2664/18, Teilgebiets-Lärmaktionsplan Innere Neustadt (Entwurf für Offenlage)	Stadtrat	06.06.2019
128	A0500/18, Schutz von FahrradfahrerInnen während der Sanierung der Loschwitzer Brücke	Stadtrat	06.06.2019
129	A0504/18, Grundlagenbetrachtung einer Elbquerung zwischen Pieschen und dem Ostragehege	Stadtrat	06.06.2019
130	V2877/19, Flächennutzungsplan der LH Dresden in den Stadtgrenzen vom 1. Januar 1999	Stadtrat	06.06.2019
131	V2921/19, Bönischplatz – Sanierung und Aufwertung	Stadtrat	06.06.2019
132	V3061/19 Veränderungen im Finanz- und Ergebnishaushalt des Straßen- und Tiefbauamtes zur weiteren Fortführung des Prioritätenprogrammes zum Bau von Gehwegen im Dresdner Straßennetz im Doppelhaushalt 2019/2020	Ausschuss für Finanzen	24.06.2019
133	V2888/19, Sonderprogramm barrierefreie Bushaltestellen 2019	Stadtrat	04.07.2019/ 05.07.2019
134	V2849/18, Grundhafter Ausbau der Bühlauer Straße im Ortsteil Schullwitz von Haus Nr. 28 bis Aspichring	Stadtrat	04.07.2019/ 05.07.2019
135	A0572/19, Stadtteilverträglicher ÖPNV in Striesen, Gruna und Blasewitz	Stadtrat	04.07.2019/ 05.07.2019
136	A0587/19, Dresdner Fernsehturm - Konzept für die verkehrliche Erschließung erstellen	Stadtrat	04.07.2019/ 05.07.2019
137	A0487/18, Stadtteilangepasste Mobilitätsplanung für die Louisestraße	Stadtrat	26.09.2019
138	A0551/19, Touristische Infrastruktur des Lockwitztals als Ausflugsziel und Naherholungsgebiet verbessern – verkehrliche Potenziale untersuchen	Stadtrat	26.09.2019

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
139	A0559/19, Planungsstart zur Instandsetzung der Neuländer Straße	Stadtrat	26.09.2019
140	A0579/19, Vorgezogene Realisierung des B-Plan 3000 P+R Parkplatz Sohlander Straße bis Mai 2020	Stadtrat	26.09.2019
141	P0112/18, Einordnung eines öffentlichen Gehweges für den Verkehrszug Boxdorfer Weg/Waldhofstraße/Lößnitzweg in das Fußverkehrs-/Gehwegkonzept der LH Dresden	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	02.10.2019
142	P0120/18, Für sicheres Fahrradfahren auf Dresdens Straße – Stopp dem vermeidbaren Tod! <i>(der Petition ist durch das Aufheben der Parkflächen auf der St. Petersburger Straße abgeholfen)</i>	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	02.10.2019
143	P0121/18, Sicher Rad fahren auf der St. Petersburger Straße	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	02.10.2019
144	P0135/19, Für eine schönere Louisenstraße	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	02.10.2019
145	A0008/19, Beidseitig regelkonforme Radverkehrsanlagen auf der Albertstraße	Stadtrat	30.10.2019
146	P0128/19, PKW und Bus Verkehr Dobritzer Straße	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	06.11.2019
147	V3060/19, Vorplanung Promenadenring Ost – Abschnitt 2 zwischen Kreuzstraße und Wilsdruffer Straße	ASBVL	06.11.2019
148	V3285/19, B-Plan 3020, Dresden-Altstadt II Nr. 30, Ehemaliger Kohlebahnhof – Freiburger Straße/Bauhofstraße	ASBVL	05.12.2019
149	A0620/19, Machbarkeitsstudie Radschnellweg „Von Klotzsche zum Albertplatz“	ASBVL	05.12.2019
150	V3268/19, Veranstaltungsnetz Altmarkt – Umgestaltung für eine barrierefreie Leitungsführung/Herstellung einer funktionstüchtigen Platzdrainage	Stadtrat	12.12.2019/ 13.12.2019
151	V3208/19, Grundhafter Ausbau der Straßenzüge des Gewerbestandortes Zwickauer Straße zwischen Hahnebergstraße und Feldschlößchenstraße	Stadtrat	12.12.2019/ 13.12.2019
152	P0159/19, Petition für eine sichere Überquerung der Strehleener Straße im Bereich Semperstraße/Strehleener Platz	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	15.01.2020

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
153	A0550/19, Straßenrückbau stoppen – Verkehrsplanung für alle Verkehrsteilnehmer, hier: Korrektur Vorplanungen Stadtbahn 2020 Teilstrecke 1.3 „Nürnberger Straße – Zellescher Weg – Caspar-David-Friedrich-Straße“	Stadtrat	30.01.2020
154	A0011/19, Fortschreibung der Klimaschutzziele der Landeshauptstadt Dresden	Stadtrat	30.01.2020
155	V3142/19, Masterplan Lärminderung, Fortschreibung 2018 (Entwurf für Beschlussfassung)	Ausschuss für Umwelt und Kommunalwirtschaft	03.02.2020
156	A0009/19, Barrierefreiheit im ÖPNV. Teilhabe von Menschen mit Behinderungen ermöglichen	Stadtrat	05.03.2020
157	A0019/19, Verbesserung der Verkehrssituation auf der Wernerstraße im Abschnitt zwischen Lübecker Straße und Columbusstraße	ASBVL	11.03.2020
158	A0614/19, Verkehrssituation im Lockwitzgrund	ASBVL	11.03.2020
159	P0005/20, Fahrradspur/Radweg übers Blaue Wunder	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	29.04.2020
160	V3266/19, Wettbewerbsergebnis „Königsufer/Neustädter Markt“	Stadtrat	16.07.2020
161	A0023/19, Sanierung der Quohrener Straße jetzt planen	Stadtrat	16.07.2020
162	P0001/19, Petition „Unterschriftensammlung Brief zum Radverkehr entlang der Königsbrücker Straße“	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	09.09.2020
163	A0025/19, Ullersdorfer Platz – Aufenthaltsqualität verbessern, Barrierefreiheit herstellen	ASBVL	30.09.2020
164	A0039/20, Sichere Radverkehrsverbindung Pieschen – Neustadt	ASBVL	30.09.2020
165	P0009/20, Sicheres Radfahren von Coschütz in die Innenstadt ( <i>der Petition kann teilweise abgeholfen werden ...</i> )	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	30.09.2020
166	P0038/20, e-Petition „Bau eines Radweges An der Rennbahn/Breitscheidstraße“ ( <i>der Petition kann nicht abgeholfen werden</i> )	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	30.09.2020
167	V0423/20, E-Com – Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität am Standort Dresden	Ausschuss für Finanzen	05.10.2020
168	A0031/20, Elektrokleinstfahrzeuge in Dresden	Stadtrat	15.10.2020
169	V0147/19, Vorplanung Bischofsplatz zwischen Johann-Meyer-Straße und Schönbrunnstraße	Stadtrat	15.10.2020

Lfd. Nr.	Beschluss	Gremium	Datum
170	V0533/20, Veranstaltungsnetz Altmarkt- Umgestaltung für eine barrierefreie Leitungsführung/ Herstellung einer funktionstüchtigen Platzdrainage	Stadtrat	16.10.2020
171	P0006/20, Petition „Radverkehrsverbindung Bürgerstraße - Großenhainer Straße“ ( <i>der Petition kann teilweise abgeholfen werden ...</i> )	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	04.11.2020
172	P0033/20 e-Petition „Wohin mit den Fahrrädern am Hauptbahnhof?“ ( <i>Der Petition kann abgeholfen werden</i> )	Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung	04.11.2020
173	V0424/20, Verkehrsbaumaßnahme Neuländer Straße zwischen Baumwiesenweg und Großenhainer Straße	Stadtrat	26.11.2020

### Anhang 3

#### Evaluierung der VEP-Zielerreichung mittels Indikatoren

Das Erreichen der Ziele des VEP 2025plus wird in der zweiten Evaluierung zum Stand 2020 anhand der 62 VEP-Indikatoren ermittelt.

Symbol	Zielerreichung Verbal	Erste Evaluierung 2018	Zweite Evaluierung 2021
	Die VEP-Ziele wären erreicht.	40 Indikatoren = 65 %	40 Indikatoren = 65 %
	Die Entwicklung liegt im Trend, das jeweilige VEP-Ziel ist jedoch noch nicht erreicht.	2 Indikatoren = 3 %	9 Indikatoren = 14 %
	Die Entwicklung der letzten Jahre verfehlt die VEP-Ziele.	11 Indikatoren = 18 %	11 Indikatoren = 18 %
 	Es gibt (noch) keine Daten bzw. keine Berechnungsgrundlagen.	9 Indikatoren = 14 %	2 Indikatoren = 3 %

#### VEP-Indikatorentabelle mit Datensätzen und Zielbewertung

Nr.	Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung	
<b>0. Rahmenbedingungen/Basisindikatoren</b>															
0	0.1	Strukturentwicklung	Einwohner in Dresden	Anzahl mit Hauptwohnsitz	506.628	535.810	541.304	548.800	553.036	557.098	560.643	563.011	561.942	Rahmendaten	
	0.2		Einwohner in Dresden	Anzahl mit Nebenwohnsitz	9.214	6.176	5.816	5.682	5.563	5.769	5.735	6.050	6.301	Rahmendaten	
	0.3		Anzahl Beschäftigter am Arbeitsort Dresden	versicherungspflichtig Beschäftigte		242.039	245.383	250.567	252.362	258.758	265.827	269.422	270.858	Rahmendaten	
	0.4		Anzahl Beschäftigter am Wohnort Dresden	versicherungspflichtig Beschäftigte		203.675	207.415	212.290	214.308	219.926	225.536	228.999	230.529	Rahmendaten	
	0.5		Anzahl der Bahnhöfe und Haltepunkte S-Bahn/SPNV	Anzahl		25	25	25	26	26	26	26	26	Rahmendaten	
	0.6		Haltesteige Straßenbahn und Straßenbahn/Bus	Anzahl		499		505					558	Rahmendaten	
	0.7		Haltesteige nur Bus (Stadtbus)	Anzahl		912		1.100					1.171	Rahmendaten	

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung	
1	1.1	Motorisierungs-entwicklung	Bestand in Dresden gemeldeter Pkw	private und gewerbliche Pkw		215.756	217.326	220.070	222.636	224.893	226.278	228.419	230.058	Rahmendaten		
	1.2		Motorisierung pro 1000 Einwohner	Pkw/1000 EW		402,7	401,5	401,0	402,6	403,7	403,6	405,7	409,4	Rahmendaten		
	1.3		Anteil Diesel-Pkw	Prozent				27,5%	28,5%	28,5	28,3	28,1	27,6	Rahmendaten		
	1.4		Anteil Elektro-Pkw	Prozent				0,08%	0,10%	0,99%	1,34%	1,90%	3,12%	Rahmendaten		
	1.5		Fahrzeuge/Haushalt	private und dienstliche Pkw/Haushalt		0,8	0,8					0,9			Rahmendaten	
	1.6		Anteil Haushalte ohne privaten Pkw	Prozent		38,8%	33,4%					31,6%			Rahmendaten	
2	2.1	Entwicklung Verkehrsverhalten	Spezifisches Verkehrsaufkommen	Wege/Person und Tag		3,1	3,6				3,6			Rahmendaten		
	2.2		Mittlere Wegezeiten im Binnenverkehr Fuß	Minuten		15,0	14,6				14,2			Rahmendaten		

Zweite Evaluierung Verkehrsentwicklungsplan 2025plus  
Anhang 3 Evaluierung der VEP-Zielerreichung mittels Indikatoren

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	2.3		Mittlere Wegezzeiten im Binnenverkehr Rad	Minuten	19,7	18,9					16,5			Rahmendaten	
	2.4		Mittlere Wegezzeiten im Binnenverkehr ÖPNV	Minuten	31,9	32,2					32,8			Rahmendaten	
	2.5		Mittlere Wegezzeiten im Binnenverkehr MIV	Minuten	17,2	17,8					18,3			Rahmendaten	
	2.6		Mittlere Geschwindigkeit im Binnenverkehr Fuß	km/h	5,1	3,9					3,9			Rahmendaten	
	2.7		Mittlere Geschwindigkeit im Binnenverkehr Rad	km/h	12,9	11,6					12,2			Rahmendaten	
	2.8		Mittlere Geschwindigkeit im Binnenverkehr ÖPNV	km/h	12,9	12,0					10,6			Rahmendaten	
	2.9		Mittlere Geschwindigkeit im Binnenverkehr MIV	km/h	22,3	19,6					17,8			Rahmendaten	
	2.10		Entfernung pro Weg im Binnenverkehr Fuß	km	1,1	0,9					0,9			Rahmendaten	

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	2.11		Entfernung pro Weg im Binnenverkehr Rad	km	3,8	3,6					3,4			Rahmendaten	
	2.12		Entfernung pro Weg im Binnenverkehr ÖPNV	km	6,4	6,4					5,8			Rahmendaten	
	2.13		Entfernung pro Weg im Binnenverkehr MIV	km	6,2	5,8					5,5			Rahmendaten	
	2.14		Anzahl der Wege im Binnenverkehr Fuß	Wege/Person und Werktag	0,65	0,93					0,90			Rahmendaten	
	2.15		Anzahl der Wege im Binnenverkehr Rad	Wege/Person und Werktag	0,47	0,40					0,64			Rahmendaten	
	2.16		Anzahl der Wege im Binnenverkehr ÖPNV	Wege/Person und Werktag	0,58	0,71					0,64			Rahmendaten	
	2.17		Anzahl der Wege im Binnenverkehr MIV	Wege/Person und Werktag	1,02	1,15					1,07			Rahmendaten	
	2.18		durchschnittlicher Pkw-Besetzungsgrad	Persone/n/Pkw	1,4	1,3					1,3			Rahmendaten	

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
3	3.1	Pendlerverflechtungen	Einpendler (Arbeitsort Dresden)	versicherungspflichtig Beschäftigte		86.064	87.690	89.235	92.136	92.222	96.205	96.812	96.470	Rahmendaten	
	3.2		Auspendler (Wohnort Dresden)	versicherungspflichtig Beschäftigte		48.402	49.757	51.744	54.260	54.282	55.980	56.466	56.195	Rahmendaten	
4	4.1	Verkehrsmengenentwicklung an Dauerzählstellen	Kfz an Dauerzählstellen (41 PZS seit 2013)	mittlerer Tageswert DTVw		22.200	22.700	23.100	22.900	22.900	22.700	22.500	19.900	Rahmendaten	
	4.2		Schwerverkehr an Dauerzählstellen (41 PZS seit 2013)	mittlerer Tageswert DTVw		1.000	1.000	1.000	970	980	980	970	890	Rahmendaten	
	4.3		Fahrräder an Dauerzählstellen (5 PZS seit 2013)	Tausend Fahrräder, Jahreswert		2.045	2.492	2.586	2.344	2.320	2.710	2.650	2.845	Rahmendaten	
5	5.1	Verkehrsmengen Individualverkehr Elbbrücken	Fußgänger Elbbrücken	Anzahl 14h-Wert		7.971	12.307	11.639	13.166	12.121	12.076	11.483	16.150	Rahmendaten	
	5.2		Radfahrer Elbbrücken	Anzahl 14h-Wert, 6 Brücken inkl. Waldschlößchenbrücke		19.573	27.518	24.987	30.711	29.150	35.694	28.275	42.148	Rahmendaten	

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	5.3		Kfz Elbrücken	Anzahl DTVw, ohne Autobahnbrücke		203.700	204.330	208.150	212.800	209.530	214.590	201.520	196.860	Rahmendaten	
6	6.1	Verkehrsmengen Kfz-Verkehr an Stadtzufahrten	Kfz an den Stadtzufahrten	Mittlerer DTVw über 15 Pegelzählstellen		20.300	20.600	20.800	20.900	21.100	21.000	20.800	19.000	Rahmendaten	
7	7.1	Fahrplanleistung im ÖPNV in Dresden	Fahrplankilometer S-Bahn, anteilige Leistungen im VVO-Verbindungsgebiet (nicht die Werte für LHD)	Mio. Zugkilometer/Jahr		3,15			3,20	3,35	3,48	3,52		Rahmendaten	
	7.2		Fahrplankilometer weiterer SPNV, anteilige Leistungen im VVO-Verbindungsgebiet (nicht die Werte für LHD)	Mio. Zugkilometer/Jahr		5,27			5,56	5,86	6,01	5,57		Rahmendaten	
	7.3		Fahrplankilometer Straßenbahn	Tausend km		13.043	13.660	13.355	13.739	13.295	13.533	12.941	12.700	Rahmendaten	
	7.4		Fahrplankilometer Stadtbus DVB	Tausend km		14.132	13.600	13.467	13.278	13.951	13.647	14.570	13.600	Rahmendaten	

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
8	8.1	Ruhender Kfz-Verkehr	Zahl der Stellplätze im dynamischen Parkleitsystem	Anzahl aller Stellplätze		8.557			7.797	7.667	7.976	8.423		Rahmendaten	
	8.2		Auslastung der Stellplätze im Parkleitsystem	Prozent, Mittelwert Normalwoche Mo–So (14. KW, 8-20 Uhr) alle Einr.		41,7%				48,5%				Rahmendaten	
9	9.1	Anzahl P + R-Plätze und B + R-Plätze in Dresden	Anzahl P + R-Plätze	Anzahl, nur im Stadtgebiet		616	616	518	518	518	518	518	518	Rahmendaten	
	9.2		Anzahl Bike + Ride-Plätze	Anzahl nur im Stadtgebiet		926	972	972	972	974	1.044	1.056	1.056	Rahmendaten	
10	10.1	Entwicklung der individuellen Kosten für Mobilität	Preis der Abomontatskarte des VVO für Tarifzone Dresden	Abopreis Vollzahler, Preis bis Tarifumstellung Nov. des Jahres		46,00	47,50	49,00	49,70	49,70	51,90	51,90	53,70	Rahmendaten	
	10.2		Einzelfahrt in der Tarifzone Dresden	Euro, Normalfahrt (keine Ermäßigung), bis Tarifumstellung Nov. des Jahres		2,00	2,20	2,20	2,30	2,30	2,40	2,40	2,50	Rahmendaten	

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	10.3		Mittlerer Benzinpreis	Euro, Super 95 Oktan		1,549	1,493	1,369	1,281	1,347	1,428	1,405	1,255	Rahmendaten	
	10.4		Kosten Anwohnerparkausweis	Euro, einmalig, für ein Jahr		30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	30,00	Rahmendaten	
	10.5		Gebührensatz 1 Stunde Parken in Gebührenzone 1	Euro, Wochentag, Tageszeitraum		1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	1,50	Rahmendaten	
<b>11</b>	11.1	Investitionen in Bestandserhalt Straße und ÖPNV	Kosten pro Jahr Unterhaltung/Bewirtschaftung	Mio Euro, ohne Winterdienst und Strom	13,7	21,4	22,3	18,6	22,8	15,7	16,8	22,2	20,5	Rahmendaten	
	11.2		Investitionsvolumen DVB pro Jahr in Unterhaltung/ Bewirtschaftung	Mio Euro		14,08	14,24	14,48	16,21	17,78	16,31	16,07	17,9	Rahmendaten	
<b>12</b>	12.1	Investitionen in Neubau und grundhaften Ausbau von Infrastruktur (komplexe Maßnahmen)	Investitionsvolumen pro Jahr in Neubau, Um- und Ausbau Straßen/Wege/ Rad	Mio Euro	23,6	33,1	23,7	27,6	27,7	24,9	39,9	36,2	37,6	Rahmendaten	
	12.2		Investitionsvolumen pro Jahr in Neubau, Um- und Ausbau ÖPNV	Mio Euro		29,12	21,15	14,12	10,76	21,69	28,53	39,82	24,93	Rahmendaten	

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
13	13.1	Städtischer Zuschuss zum ÖPNV	Zuschuss der LHD nur Regionalbusverkehr	Tausend Euro		2.648	2.712	2.818	2.819	2.862	2.795	2.542	3.317	Rahmendaten	
	13.2		DVB-Zuschuss aus TWD-Ausgleich	Tausend Euro		39.235	38.800	38.648	38.141	37.992	39.589	42.036	50.392	Rahmendaten	
14	14.1	Streckenlänge Straßennetz und Radverkehrsnetz	Länge Straßennetz in Straßenbaulast LHD	km, alle Straßen im Stadtgebiet, unabhängig von Baulast, ohne BAB	1.418	1.425	1.428	1.429	2.432	1.432	1.434	1.436	1.436	Rahmendaten	
	14.2		Länge Hauptnetz Straße (in Straßenbaulast LHD)	km, Bundes-, Staats-, Kreis-, Hauptverkehrs-, Hauptsammelstraßen	389	390	390	390	379	379	379	379	379	Rahmendaten	
	14.3		Länge Nebennetz Straße (in Straßenbaulast LHD)	km, Sammelstraßen, übrige Ortsstraßen (mit Anliegerstraßen)	1.029	1.036	1.037	1.038	1.053	1.054	1.056	1.058	1.058	Rahmendaten	
	14.4		Länge Radverkehrsnetz gesamt (in Straßenbaulast LHD)	km (alle durch Radverkehr nutzbaren Anlagen)	367	402	409	409	411	411	411	420		Rahmendaten	

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
15	15.1	Streckenlänge ÖV-Netz in Dresden	Streckenlänge S-Bahn/ SPNV	km Schienennetz (unabhängig von Verkehrsleistung)		57,1	57,1	57,1	57,1	57,1	57,1	57,1		Rahmendaten	
	15.2		Streckenlänge Straßenbahn	km (keine Linienleistungen oder Fahrplan-kilometer)		134,20	134,20	134,30	134,30	134,30	134,30	134,40	134,40	Rahmendaten	
	15.3		Streckenlänge Stadtbuss	km (keine Linienleistungen oder Fahrplan-kilometer)		256,7	259,4	259,1	259,1	259,1	260,8	260,8		Rahmendaten	
<b>I. Spezifische Werte zur Dresdner Mobilität</b>															
16	16.1	Modal Split der Dresdner im Binnen- und Gesamtverkehr	Anteil Fuß Binnenverkehr	Prozent	23,8%	29,2%					27,7%				
	16.2		Anteil Rad Binnenverkehr	Prozent	17,4%	12,6%					19,7%				
	16.3		Anteil ÖPNV Binnenverkehr	Prozent	21,3%	22,3%					19,7%				

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	16.4		Anteil MIV Binnenverkehr	Prozent	37,6%	35,9%					32,9%				
	16.5		Anteil Umweltverbund Binnenverkehr	Prozent	62,5%	64,1%					67,1%			Erhöhung Anteil Umweltverbund	+
	16.6		Anteil Fuß Gesamtverkehr	Prozent	21,7%	27,0%					26,0%				
	16.7		Anteil Rad Gesamtverkehr	Prozent	16,0%	11,7%					18,4%				
	16.8		Anteil ÖPNV Gesamtverkehr	Prozent	21,0%	22,0%					19,6%				
	16.9		Anteil MIV Gesamtverkehr	Prozent	41,3%	39,3%					36,0%				
	16.10		Anteil Umweltverbund Gesamtverkehr	Prozent	58,7%	60,7%					64,0%			Erhöhung Anteil Umweltverbund	+
<b>17</b>	17.1	Modal Split im Pendlerverkehr	mit SrV-Stichprobe Umland nicht ermittelbar	Prozent											

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
18	18.1	Entwicklung Multimodalität	Anteil Multimodaler (= Anteil derer, die bei Alltagswegen mind. 1x das Verkehrsmittel wechseln)	Prozent		56,0%					57,0%			Erhöhung Anteil Multimodaler	+
<b>II. Verkehrsaufkommen und Verkehrsqualität</b>															
19	19.1	Verkehrsbelastungen im 26er Ring im Kfz-Verkehr	Auswertung 3 Pegelzählstellen	Mittelwerte des DTVw		21.100	21.400	21.800	21.500	21.100	21.000	20.600	18.200	Verringerung um 5%	o
20	20.1	Mittlere Reisegeschwindigkeiten in Dresden	mittlere Reisegeschwindigkeit MIV	Tagesmittel in km/h		26,5	26,3	25,2	24,8	26,1	23,6	24,5			
	20.2		mittlere Reisegeschwindigkeit Straßenbahn	Tagesmittel in km/h		19,0	19,4	19,3	19,1	19,3	19,1	19,2			
	20.3		mittlere Reisegeschwindigkeit Bus	Tagesmittel in km/h		20,6	20,2	20,3	20,1	19,9	19,8	19,7			
	20.4		Reisezeitverhältnis ÖV/IV (Straßenbahn zu Pkw)	Verhältnis		0,72	0,74	0,77	0,77	0,74	0,81	0,78		Verhältnis ÖV : IV verbessern zugunsten des ÖV	+

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
21	21.1	Pünktlichkeit im ÖPNV	Anteil der Verbindungen ohne Verspätung (Strab, Bus > 2 min) und Verfrühung (0 min.)	Prozent		73,1%	74,2%	73,3%	73,1%	71,2%	70,0%	72,0%		Erhöhung	o
22	22.1	Fahrgastzahlen ÖPNV	Ein- und Aussteiger im SPNV (Regionalzüge und S-Bahn)	Ein- und Aussteiger pro Werktag an Dresdner Eisenbahnstationen		77.330	75.770	78.880	83.310	91.920	96.110	102.100	76.070	Erhöhung	+
	22.2		Fahrgastzahlen DVB AG	Fahrgäste in Mio./Jahr		152,8	152,9	153,4	157,1	160,4	163,2	164,3	115,7	Erhöhung	+
	22.3		Fahrgäste Straßenbahn	Fahrgäste in Mio./Jahr											
	22.4		Fahrgäste Stadtbus	Fahrgäste in Mio./Jahr											
	22.5		Fahrgäste Regionalbus	Fahrgäste in Mio./Jahr											

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung	
23	23.1	Verkehrsleistung der Dresdner in der Stadt	Gesamtverkehrsleistung der Dresdner zu Fuß	Mio. km/Tag	0,36	0,45					0,43			Erhöhung für ÖV und Rad und Fuß	+	
	23.2		Gesamtverkehrsleistung der Dresdner per Rad	Mio. km/Tag	0,90	0,77						1,17			Erhöhung für ÖV und Rad und Fuß	+
	23.3		Gesamtverkehrsleistung der Dresdner im ÖPNV	Mio. km/Tag	1,88	2,43						1,99			Erhöhung für ÖV und Rad und Fuß	+
	23.4		Gesamtverkehrsleistung der Dresdner im MIV	Mio. km/Tag	3,20	3,57						3,15				
24	24.1	Anzahl Dauerkarten ÖV	Anzahl Abo-kunden VVO	Gesamt-abozahl (in Tausend Stück), nur Tarifzone Dresden, Jahres- + Monats-Abo		54.008	53.131	53.397	58.192	71.541	73.931	76.081	75.459	Erhöhung	+	
	24.2		Anzahl Semes-tertickets	Anzahl		40.393	39.736	39.226	38.302	36.858	35.802	35.115				

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	24.3		Anzahl Jobtickets	Anzahl, nur Tarif-zone Dresden		12.986	14.044	14.645	14.951	17.843	17.317	18.739	19.810	Erhöhung	+
	24.4		Anzahl Sozialtickets	Anzahl Monatskarte und 9-Uhr-Monatskarten mit Dresden-Pass		17.241	18.423	20.148	19.559						
	24.5		Anzahl Schülermonatskarten/ermäßigte Monatskarten, ermäßigte Abo-Monatskarten, ermäßigte Abo-Jahreskarten	Anzahl, nur Tarif-zone Dresden		23.077	23.178	23.509	23.909	19.522	20.542	21.524	21.551		
25	25.1	Jobticket-Nutzung	Anzahl Jobtickets pro 1.000 Beschäftigten am Arbeitsort Dresden	Anzahl		53,7	57,2	58,4			65,1	69,6		Erhöhung	+
<b>III. Kombinierte Verkehre/Innovation</b>															
26	26.1	Anzahl der Elektro-Kfz in Dresden		private und gewerbliche Kfz (Pkw und Lkw)				194	248	307	486	711	1.313	Erhöhung	+

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
27	27.1	Anteil der betriebenen Elektro- und Hybridbusse an DVB-Busflotte	Anteil der betriebenen Elektro- und Hybridbusse an der DVB-Busflotte	Prozent		11,9%	12,9%	13,5%	13,5%	12,8	12,8	12,8	12,8	Erhöhung	o
	27.2		Anzahl E-Busse DVB im Stadtverkehr	Anzahl		0	0	1	1	1	1	1	1		
	27.3		Anzahl Hybridbusse DVB im Stadtverkehr	Anzahl		18	18	18	18	17	17	17	17		
	27.4		Anzahl gesamte Busflotte DVB im Stadtverkehr	Anzahl		151	140	141	141	141	141	141	141		
28	28.1	Carsharing	Anzahl registrierter Carsharing-Nutzer	Anzahl Nutzer mit Lieblingsstation in Dresden		5.500	6.600	7.600	8.600	9.500	10.600	12.500	14.300	Erhöhung	+
	28.2		Anzahl Fahrzeuge	Anzahl, höchster Wert des Jahres		160	200	220	235	255	275	309	337	Erhöhung	+
	28.3		Anzahl Stationen	Anzahl, höchster Wert des Jahres		90				165	172	191	204	Erhöhung	+

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	28.4		Elektro-Kfz im Carsharing	Anzahl		3	5	3	3	3	11	11	18		
29	29.1	Anzahl von Pedelects	Anzahl der Pedelects im Besitz der Dresdner Einwohner	Anzahl		2.920			6.000		9.000		40.000	Erhöhung	+
<b>IV. Umwelt und Kosten</b>															
30	30.1	Jahresfahrleistung des Haushalts-Pkw	Jahresfahrleistung des meistgenutzten Pkws des Haushalts	km/Jahr	13.700	14.600					9.700			Verringerung	+
31	31.1	CO <sub>2</sub> -Emission im Verkehr	CO <sub>2</sub> -Emissionen gesamt	t/Einwohner und Jahr	3,3	3,2	3,1	3,3	3,3					Verringerung der gesamten CO <sub>2</sub> -Emissionen pro Kopf basierend auf kommunalen Zielstellungen, eingebettet in EU- und nationale Vorgaben, d. h. Reduzierung um 10% alle 5 Jahre mit Bezug auf 2005	-
	31.2		CO <sub>2</sub> -Emissionen IV	t/Einwohner und Jahr	1,5	1,2	1,2	1,3	1,3						
	31.3		CO <sub>2</sub> -Emissionen ÖV	t/Einwohner und Jahr	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2						
	31.4		Güterverkehr (Straße, Schiene, Luft) und Luftverkehr (Personenverkehr)	t/Einwohner und Jahr	1,7	1,8	1,7	1,8	1,8						

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
32	32.1	PM10/NOx-Grenzwerte	PM10 Bergstraße: Anzahl der Tage im Jahr, an denen Grenzwerte PM10 überschritten wurden	Tage/Jahr		34	36	21	10	19	12	4	2	Verringerung, Einhaltung EU-Grenzwert (35-Tage)	+
	32.2		PM10: DD-Nord: Anzahl der Tage im Jahr, an denen Grenzwerte PM10 überschritten wurden	Tage/Jahr		27	27	17	6	18	8	3	2		+
	32.3		PM10: Winckelmannstraße: Anzahl der Tage im Jahr, an denen Grenzwerte PM10 überschritten wurden	Tage/Jahr		14	14	13	2	16	7	1	1	Verringerung, Einhaltung EU-Grenzwert (35-Tage)	+
	32.4		NOx Bergstraße: NO <sub>2</sub> -Jahres-Mittelwert	Jahres-Mittelwert in µg/m <sup>3</sup>		47	53	49	45	40	40	35	29	Verringerung, Einhaltung EU-Grenzwert (40 µ/m <sup>3</sup> )	+
	32.5		NOx: DD-Nord: NO <sub>2</sub> -Jahres-Mittelwert	Jahres-Mittelwert in µg/m <sup>3</sup>		34	32	32	31	30	29	27	22		+

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	32.6		NOx: Winkelmannstraße: NO <sub>2</sub> -Jahres-Mittelwert	Jahres-Mittelwert in µg/m <sup>3</sup>		20	19	18	19	18	19	17	15		+
33	33.1	von Grenzwert-überschreitung PM10 und NO <sub>2</sub> betroffene Einwohner	Anzahl der von Grenzwert-überschreitung PM10 betroffenen Einwohner	Einwohner		947		563				0		Verringerung	+
	33.2		Anzahl der von Grenzwert-überschreitung NO <sub>2</sub> betroffenen Einwohner	Einwohner		2.099		1.287				501		Verringerung	+
34	34.1	Lärmbelastung der Einwohner	Anzahl durch Straßenverkehrslärm (Kfz) gesundheitsrelevant belasteter Menschen, LDEN > 65 dB(A) an Fassade	Wohnberechtigte		30.130				27.480				Verringerung basierend auf EU-Umgebungslärmrichtlinie	+
35	35.1	Einschätzung der Lärmbelastung durch Einwohner	Beeinträchtigung in der Wohnumgebung durch Straßenverkehrslärm	Durchschnittsnote, (5-stufige Skala: keine (1) ... sehr starke (5) Wahrnehmung)		2,7			2,7		2,7		2,7	Verringerung	-

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
36	36.1	Finanzierungsabsicherung Bestandserhalt	Finanzmittel Bestandserhalt im Verhältnis zu notwendigen Finanzmitteln Bestandserhalt		0,6		0,7				0,6			Ziel = 1 (Bestand sichern)	-
37	37.1	Grün in der Stadt, Straßenbäume	Umsetzung Straßenbaumkonzept	Anzahl Straßenbäume (lt. Kataster)		52.095	52.611	53.201	53.534	53.850	54.196	52.341	54.526	Erhöhung gem. Klimaanpassungsprogramm REGKLAM Region Dresden	+
<b>V. Infrastrukturentwicklung/ Verkehrssicherheit</b>															
38	38.1	Zustandsbewertung des Straßennetzes	Anteil der Zustandsklassen auf HVS und HSS mit Busverkehr (U/V/K/M/L/S)	Prozent	1,7/ 8,8/ 18,5/ 21,6/ 20,2/ 29,3				5,1/ 0,9/ 12,6/ 19,0/ 52,1/ 10,3/					Verbesserung	-
	38.2		Anteil der Zustandsklassen auf Nebenstraßennetz (U/V/K/M/L/S)	Prozent	2,4/ 9,4/ 27,9/ 36,3/ 11,2/ 12,8				5,5/ 8,2/ 18,4/ 38,5/ 16,1/ 13,3/						
39	39.1	Zustandsbewertung der Gehwege	Anteil der Zustandsklassen (U/V/K/M/L/S)	Prozent	0,7/ 3,3/ 17,0/ 35,9/ 24,9/ 18,2				1,8/ 4,3/ 13,0/ 30,6/ 33,3/ 17,0					Verbesserung	-

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
40	40.1	Zustandsbewertung der Radverkehrsanlagen, nur separat geführte Radwege	Anteil der Zustandsklassen (U/V/K/M/L/S)	Prozent	0,5/ 1,3/ 6,9/ 16,7/ 26,1/ 48,5				0,4/ 0,6/ 5,0/ 30,5/ 39,5/ 24,0					Verbesserung	+
41	41.1	Anteil Verkehrsberuhigung am Straßennebennetz	Anteil T-30-Zonen + verkehrsberuhigte Bereiche am Straßennebennetz (ohne Streckengebote 30 km/h)	Prozent		82%								Erhöhung	k
42	42.1	Streckenlänge Radverkehrsanlagen nach Führungsart	Radwege, Radstreifen/ Schutzstreifen	km, richtungsbezogen, Bezugswert aus Analysebericht VEP (Wert von 2006)	140	160	167	167	169	171	171	177		Erhöhung	+
	42.2		gemischte Geh/Radwege, Gehweg Rad frei	km, richtungsbezogen	226	242	242	242	242	240	240	243		Verringerung	-
	42.3		Gesamtlänge Radverkehrsanlagen in Straßenbaulast LHD	km	367	402	409	409	411	411	411	420			

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	42.4		Gehweg mit Benutzungsrecht	km	78	81	82	82	87	86	86	87			
	42.5		Radfahrstreifen/ Schutzstreifen	km	54	73	79	80	81	82	82	86			
	42.6		gemeinsame Geh- und Radwege	km	148	161	160	160	155	154	154	156			
	42.7		Radwege	km	86	87	87	88	88	89	89	91			
<b>43</b>	43.1	Barrierefreiheit im ÖPNV	Anzahl barrierefreier Bahnhöfe und Haltepunkte S-Bahn/SPNV	Anzahl vollständig und teilweise barrierefrei		17	17	17	20	20	20	20	20	Erhöhung, UN-Behindertenrechtskonvention und PbefG	+
	43.2		Anzahl vollständig barrierefreier Haltesteige Straßenbahn und Straßenbahn/Bus	Anzahl vollständig barrierefrei, i. d. R. ohne Rampe nutzbar		280		301					371		+
	43.3		Anzahl barrierefreier Haltesteige Bus	Anzahl vollständig und teilweise barrierefrei		348		355					427		+

Nr.	Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung	
43.4		Anteil barrierefreier Haltesteige des ÖPNV (nur Straßenbahn, Straßenbahn/Bus, Eisenbahn)	Prozent, mit und ohne Rampe nutzbar		56,7%		60,0%					67,0%		+	
43.5		Anteil Niederflurfahrzeuge SPNV	Prozent		100%		100%			100%	100%	100%	100% Niederflur	+	
43.6		Anteil Niederflurfahrzeuge Stadtbahn	Prozent		100%		100%			100%	100%	100%	100% Niederflur	+	
43.7		Anteil Niederflurfahrzeuge Bus (auch mit Rampe)	Prozent		100%		100%			100%	100%	100%	100% Niederflur	+	
<b>44</b>	<b>44.1</b>	<b>Unfallzahlen nach Ort, Kategorien und Beteiligung</b>	<b>Straßenverkehrsunfälle gesamt</b>	<b>Anzahl</b>	<b>15.797</b>	<b>15.548</b>	<b>15.086</b>	<b>15.181</b>	<b>15.703</b>	<b>15.234</b>	<b>15.050</b>	<b>14.871</b>	<b>13.174</b>	<b>Verringerung</b>	<b>-</b>
	44.2		Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden	Anzahl		2.123	2.303	2.233	2.214	2.184	2.346	2.253	2.191	4Verringerung	-
	44.3		Zahl der Getöteten	Personen		14	16	13	11	4	9	7	10	Verringerung, Halbierung der Werte von 2007	o

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	44.4		Zahl der Schwerverletzten	Personen		404	512	394	427	442	431	431	424	Verringerung	-
	44.5		Unfälle mit Beteiligung Radverkehr und Personenschaden	Anzahl		833	1022	989	952	1.035	1.180	1.113	1.302	Verringerung	-
	44.6		Unfälle mit Beteiligung Fußgängern und Personenschaden	Anzahl		309	285	301	291	251	288	285	213	Verringerung	o
45	45.1	Anteil Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich von ÖPNV-Stationen/Haltestellen	Radius um Haltestellen: Bus 300 m, Straßenbahn 300 m im Zentrum/400 m im weiteren Stadtgebiet, S-Bahn 600 m	Prozent	90,6%	93,7%	93,7%		93,8%			95,1%		keine Verringerung, möglichst Erhöhung	+
46	46.1	Zufriedenheit mit dem Verkehrsangebot	Radwege	Anteil der zufriedenen und sehr zufriedenen in Prozent		19%			21%		21%		18%	Erhöhung	o
	46.2		Straßen	Anteil der zufriedenen und sehr zufriedenen in Prozent		12%			18%		22%		26%	Erhöhung	+

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
	46.3		ÖPNV	Anteil der zufriedenen und sehr zufriedenen in Prozent		74%			80%		78%		78%	Erhöhung	+
	46.4		Parken	Anteil der zufriedenen und sehr zufriedenen in Prozent		26%			20%		18%		16%	Erhöhung	-
<b>VI. Stand der Maßnahmenumsetzung VEP</b>															
<b>47</b>	47.1	Anteil umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Maßnahmen	Daueraufgaben in Umsetzung befindlich	Anzahl						51			50		
	47.2		Anteil Daueraufgaben in Umsetzung befindlich (insgesamt 57)	Prozent						89%			88%	Erhöhung	0
	47.3		kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen Bearbeitung abgeschlossen	Anzahl						22			29		
	47.4		kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen in Bearbeitung	Anzahl						54			42		

Nr.	Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
47.5		Anteil umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher kurz-, mittel- und langfristiger Maßnahmen (insgesamt 90)	Prozent						84%			79%	Erhöhung	O
47.6		Pilotprojekte und weitere Innovationsansätze Bearbeitung abgeschlossen	Anzahl						1			3		
47.7		Pilotprojekte und weitere Innovationsansätze in Bearbeitung	Anzahl						6			2		
47.8		Anteil umgesetzter bzw. in Umsetzung befindlicher Pilotprojekte und weitere Innovationsansätze (insgesamt 15)	Prozent						47%			56%	Erhöhung	O

Nr.		Indikator VEP-Dokument	Rahmendaten bzw. Einzelindikator	Einheit	2008	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Ziel nach VEP 2025plus	Evaluierung
48	48.1	Evaluierung verkehrlicher, wirtschaftlicher, umweltseitiger und städtebaulicher Kriterien für VEP-Einzelmaßnahmen												Erfüllung der jeweils vorgegebenen Planungsziele	k

## **Anhang 4**

### **Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeitraum 2025 und darüber hinaus**

Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt Dresden (SR/025/2011)

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

„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.“

#### **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.

<b>Leitziel 1</b> Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft	1.1	Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteil-ebene – 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 Personenfernverkehr (SPFV)
	1.7	Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, Pkw-, Fußgängerverkehr) 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

<b>Leitziel 2</b> Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen Leben	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).
<b>Leitziel 3</b> 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 qualitative 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 )

<b>Leitziel 4</b> 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)