

# LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

## BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates

Sitzung am: 01.03.2007

Beschluss-Nr.: A0293-SR46-07

**Gegenstand:**

Verkehrsentwicklungsplan

**Beschluss:**

Der Stadtrat beschließt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Abhängigkeit der Möglichkeit zur Bereitstellung der finanziellen Mittel einen Verkehrsentwicklungsplan bis zum 31.12.2008 als Untersetzung der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und seinen Beschlüssen zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Dabei ist die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes, die Verkehrsprognose 2020 und der Luftreinhalteplan zu berücksichtigen.



Dr. Vogel  
Erster Bürgermeister

# LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

## BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

### **Gegenstand:**

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

### **Beschluss:**

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

Helma Orosz  
Vorsitzende

## **Präambel**

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

<b>Leitziel 1</b> Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft	1.1	Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
	1.2	Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets
	1.3	Sicherung der Erreichbarkeit sozialer und kultureller Einrichtungen sowie alltäglicher Ziele
	1.4	Für Wirtschaft und Tourismus förderliche stadtverträgliche Verkehrserschließung
	1.5	Präferenz des Umweltverbunds in zentralen Bereichen
	1.6	Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personen-Fernverkehr (SPFV)
	1.7	Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, Pkw-, Fußgänger-Verkehr) u. a. mit Blick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen
	1.8	Gewährleistung einer ausreichenden Zahl von Fahrradstell- und PKW-Kurzzeitstellplätzen an den Hauptzugangsstellen zum ÖPNV
	1.9	Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen (DB, DVB, VVO) mittels Netzerweiterung und kürzerer Taktzeiten
	1.10	Optimierung der Fernerreichbarkeit Dresdens durch verbesserte überregionale Verkehrsanbindungen (Flug- und Schienenverkehr) und Einbindung in die europäischen Verkehrskorridore unter Berücksichtigung der Landesentwicklungsplanung
	1.11	Förderung innovativer Verkehrslösungen und -technologien, z.B. Elektromobilität
	1.12	Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kompatibilität im Ballungsraum Dresden
	1.13	Aufbau und Sicherung eines qualitätsorientierten Verkehrsmanagements.
	1.14	Sicherung der Erreichbarkeit sowohl vorhandener als auch neuer Gewerbestandorte auf definierten Routen
	1.15	Kanalisation 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	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 qualitativ hochwertige Hauptstraßennetz
	3.6	Flächensparendes Bauen sowie Umnutzung, Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen; Erarbeitung von Best-Practice-Beispielen
	3.7	Vernetzung von Individual- und öffentlichem Personenverkehr bei der Realisierung neuer Verkehrsvorhaben
	3.8	Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr )

<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)

# LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

## BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau (SB/055/2012)

Sitzung am: 12.09.2012

Beschluss zu: V1630/12

### **Gegenstand:**

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus - Szenario für die weitere Bearbeitung

### **Beschluss:**

1. Die Methodik zur Erarbeitung und Berechnung der Szenarien wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Szenario B wird als strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus zur Erreichung der beschlossenen Zielsetzung (Beschluss-Nr.: V0811/10 vom 24. März 2011) bestätigt. Das diesem Szenario unterlegte Maßnahmenmodell stellt noch nicht die Maßnahmen des VEP 2025plus dar.
3. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau nimmt die differenzierte Stellungnahme des Runden Tisches zu einem Vorzugsszenario zur Kenntnis.
4. Für das Vorzugsszenario (= Szenario B) ist eine Schwachstellenanalyse für ein erhöhtes Einwohnerwachstum von mehr als 550 000 Einwohnerinnen und Einwohnern durchzuführen (Schwachstellenanalyse für das Maßnahmenkonzept).

Jörn Marx  
Vorsitzender