

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates

Sitzung am: 17.03.2005
Beschluss-Nr.: A0049-SR10-05

Original A64

Ø Büro 636

Ø AGG 2.K.

Gegenstand:

Fahrradverkehrskonzept für Dresden

Beschluss:


Der Stadtrat beschließt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, ein Fahrradverkehrskonzept mit folgenden Teilen für die Landeshauptstadt Dresden zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen:

- I. Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden – Gebiet innerhalb des 26iger Ringes“ (Mindestanforderungen bzw. –inhalte – siehe Anlage I des Antrages).
Termin: 30.09.2005
- II. Gesamtkonzept Radverkehr für die Landeshauptstadt (Mindestanforderungen bzw. –inhalte – siehe Anlage II des Antrages).
Termin: 12/2006
- III. Einheitliche Standards zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit (Hinweise – siehe Anlage III des Antrages).
Termin: 30.09.2005

Weiterhin wird der Oberbürgermeister beauftragt,

- IV. einen Verantwortlichen für Radverkehrsangelegenheiten zu benennen;
Termin: 31.03.2005
- V. zum Stand der Umsetzung des Fahrradverkehrskonzepts im Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau im Abstand von 6 - 9 Monaten zu berichten.


Rößberg
Oberbürgermeister

in
Dr. Vogel
Erster Bürgermeister

Anlage zu I. „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden – Gebiet innerhalb des 26iger Ringes“

- Bearbeitungsgebiet: Gebiet innerhalb des 26er Ringes, inklusive aller Zufahrten an den begrenzenden Knoten
- Definition von Zielen und Quellen des Radverkehrs im Bearbeitungsgebiet
- Definition der Haupt- und Verbindungsrouten, aufbauend auf den Untersuchungen zum Hauptradroustennetz aus den Jahren 1997-1999
- Darstellung des Ist-Zustandes, des Ziel-Zustandes und notwendiger Maßnahmen bei den Haupt- und Verbindungsrouten
- Darstellung des Ist-Zustandes und notwendiger Maßnahmen im Nebennetz und der Erschließung wichtiger Ziele inklusive Kostenschätzung und Prioritätenreihung
- Darstellung des Ist-Zustandes bei privaten und öffentlichen Abstellanlagen
- Aufzeigen notwendiger Maßnahmen bei Abstellanlagen inklusive Kostenschätzung und Prioritätenreihung

Anlage zu II: Gesamtkonzept Radverkehr für die Landeshauptstadt

- Darstellung der straßenkonkreten Lage des bestehenden und geplanten Radverkehrsnetzes, also alle Hauptrouten des Radverkehrs sowie Verbindungsrouten als Zubringer und Ergänzungen (die Nutzung aller Straßen und Wege für den Radverkehr bleibt davon unberührt)
- Integration des Innenstadtkonzeptes (I.)
- Darstellung des Ist-Zustandes und des Handlungsbedarfes in diesem Netz (Herstellung oder Instandsetzung des Fahrweges, Erhöhung der Verkehrssicherheit, Herstellung von Querungsbeziehungen und Durchlässen, Schließung von Netzlücken, Verbesserung der Knotenführung, Maßnahmen der Wegweisung, Abstellanlagen etc.)
- Darstellung des Finanzbedarfes für die einzelnen Maßnahmen
- Ableitung einer Prioritätenliste für die Maßnahmen sowie eines Vorschlags für einen Zeit- und Investitionsplan zu ihrer Umsetzung
- wirkungsvoller Vorschlag zur Qualitätssicherung der Maßnahmen und zu einheitlichen Standards im Gebiet der Landeshauptstadt
- maßnahmekonkretes Konzept zur besseren Verknüpfung des Radverkehrs mit öffentlichen Verkehrsmitteln
- Vorschläge für eine bessere Koordination der Aktivitäten der Verwaltung und ihrer Zusammenarbeit mit Dritten sowie des notwendigen Know-how-Transfers.“

Anlage zu III: Konzept einheitliche Standards zur Förderung des Radverkehrs und zur Erhöhung der Radverkehrssicherheit

Neu- oder Umbauten städtischer Hauptverkehrsstraßen sind so zu planen,

a) dass von der Fahrbahn abmarkierte Radfahrstreifen gegenüber Bürgersteigradwegen bevorzugt eingesetzt werden,

b) dass Radwege im Vorfeld von Kreuzungen in Radfahrstreifen übergehen,

c) dass benutzungspflichtige gemeinsame Geh- und Radwege lediglich in Ausnahmefällen ausgewiesen werden, wenn Fußgänger sehr selten sind (anbaufreie Straßen),

d) dass Radverkehrsanlagen im Regelfall mit maschinengefertigten Asphalt, mindestens jedoch mit einem Fahrbahnbelag in der gleichen Qualität der Kraftfahrbahnen zu versehen sind. Natursteingroßpflaster soll auf Verkehrsanlagen für Radfahrer nicht mehr verwendet werden.

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates
(SR/022/2010)

Sitzung am: 16.12.2010

Beschluss zu: V0277/09

Gegenstand:

Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden - Radverkehrskonzept 26er Ring

Beschluss:

1. Der Stadtrat bestätigt das Konzept „Fahrradfreundliche Innenstadt Dresden – Gebiet innerhalb des 26er Ringes“ gemäß Anlage 1.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Kleinmaßnahmen gemäß Anlage 3 sofort umzusetzen. Die notwendigen Mittel sind im Haushalt des Straßen- und Tiefbauamtes bereitzustellen.
3. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Maßnahmen der Priorität 1 gemäß Anlage 3, welche nicht Bestandteil von komplexen Straßenbaumaßnahmen sind, bis spätestens 2011 umsetzen zu lassen. Für die Maßnahmen sind Mittel aus der Stellplatzablöse zur Verfügung zu stellen.
4. Für die Maßnahmen der Priorität 1, welche Teile von komplexen Verkehrsbaumaßnahmen sind, wird die Entscheidung zur Einordnung der jeweiligen Gesamtmaßnahmen in den Haushalt 2011/2012 im Zuge der Haushaltsdebatte getroffen.

Für alle Maßnahmen der Anlage 12 des Konzeptes („TOP TEN“), welche nicht aus Punkt 3 des Beschlussvorschlages finanziert sind, sollen Mittel aus der Stellplatzablöse zur Verfügung gestellt werden.

5. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die verkehrssichere Verträglichkeit in den für den Fahrradverkehr frei gegebenen Fußgängerzonen kontinuierlich analysieren zu lassen. Über die Ergebnisse ist der Ausschuss Stadtentwicklung und Bau aller zwei Jahre zu informieren.

Helma Orosz
Vorsitzende

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

Gegenstand:

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

Beschluss:

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

Helma Orosz
Vorsitzende

Präambel

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

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

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

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

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/004/2014)

Sitzung am: 20.11.2014

Beschluss zu: V2476/13

Gegenstand:

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus)

Beschluss:

1. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt,
 - a) den Maßnahmenkatalog (Anlage 6 des VEP 2025plus) dergestalt zu überarbeiten, dass klar erkennbar ist, in welcher zeitlichen Reihenfolge Maßnahmen in das städtische Investitionsprogramm und städtisches Verwaltungshandeln aufzunehmen sind. Maßnahmen mit sehr hoher Relevanz für die Erreichung der Ziele der Verkehrsentwicklung in Dresden sind mit der höchsten Priorität zu versehen, auch wenn sie die Kostengrenze von 1 Mio. Euro überschreiten.
 - b) das Radverkehrsnetz (Abbildung 16 des VEP 2025plus) nach Verabschiedung des gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes zu überarbeiten.
 - c) auch in anderen Stadtteilen als den in Abbildung 18 des VEP 2025plus aufgezeigten sind kleinräumige Fußgängerverkehrskonzepte zu erarbeiten.
 - d) die Bergmannstraße südlich der Schandauer Straße, die Heynathstraße und die Wormser Straße aus dem Hauptstraßennetz (Abbildung 7 des VEP 2025plus) herauszunehmen, d. h. nicht als Hauptsammelstraße einzustufen.
 - e) die Kötzschenbroder Straße, die Sternstraße und die Straße An der Flutrinne aus dem Hauptstraßennetz (Abbildung 7 des VEP 2025plus) herauszunehmen, d. h. nicht als Hauptsammelstraße einzustufen.
 - f) die Tornaer Straße und die Peschelstraße zur Hauptsammelstraße herabzustufen.
2. Die Oberbürgermeisterin wird beauftragt, die Anlage 6 des VEP 2025plus wie folgt zu ändern:
 - a) Nr. 43: Verhandlungen mit dem Freistaat über die Anpassung der Landes-ÖPNV-Zuschüsse für angebotsorientierten Betrieb des ÖPNV und die Beschaffung von modernen ÖPNV-Fahrzeugen

- b) Nr. 79: Fortsetzung der Verhandlungen mit dem Freistaat über die anteilige Finanzierung der Flottenmodernisierung von Bus und Straßen-/Stadtbahn.
 - c) Nr. 101: ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten zur Erhöhung der Reisege-
schwindigkeit unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmer.
 - d) die Maßnahme Nr. 39 in Anlage 6 des VEP 2025plus zu streichen.
 - e) die Maßnahme Nr. 89 in Anlage 6 des VEP 2025plus zu streichen.
3. Der Runde Tisch zur Verkehrsentwicklungsplanung ist fortzuführen. Darüber hinaus sind Vorschläge zu erarbeiten, wie in der Planung von Verkehrsbauvorhaben die frühzeitige Bürgerinformation und Bürgerbeteiligung verbessert werden kann. Diese sind dem Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau bis Juni 2015 vorzulegen.
 4. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt den VEP 2025plus (Anlage 1 zur Vorlage) mit seinen Anlagen 1 bis 8 sowie seinen Abbildungen mit den Änderungen gemäß der Beschlusspunkte 1 und 2 vom 5. November 2014. Der Stadtrat beauftragt die Oberbürgermeisterin mit der schrittweisen Umsetzung. Die Kontrolle der schrittweisen Umsetzung erfolgt so, dass für die Ziele der Verkehrsentwicklung dem Stadtrat Indikatoren vorzulegen sind, welche die Zielerreichung messbar machen. Anhand dieser Indikatoren soll dem Stadtrat im 3-Jahres-Rythmus die Zielerreichung dargelegt werden. Die erste Evaluation ist dem Stadtrat zusammen mit dem Straßenzustandsbericht 2017 vorzulegen.
 5. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Anlage 9 des VEP 2025plus (Anlage 1 zur Vorlage) „Maßnahmen für zentrale, stadträumliche Defizitbereiche“ zur Kenntnis und beauftragt die Oberbürgermeisterin, die darin getroffenen Lösungsvorschläge einer vertiefenden Prüfung zu unterziehen.
 6. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Stellungnahmen des „Runden Tisches“ zum Vorentwurf sowie den gemeinsamen Abwägungsvorschlag von Stadtverwaltung und Planerkonsortium zur Kenntnis; insbesondere die dabei verbliebenen Dissensstandpunkte.
 7. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden nimmt die Stellungnahmen des „Runden Tisches Nachbarn/Region“ zum Vorentwurf sowie den gemeinsamen Abwägungsvorschlag von Stadtverwaltung und Planerkonsortium zur Kenntnis; insbesondere die dabei verbliebenen Dissensstandpunkte.

Dresden, 26. November 2014

Helma Orosz
Vorsitzende