

Inhalt

Inhalt	2
Leitziele für Mobilität in Dresden	3
Leitziel 1 - Klima	4
Leitziel 2 - Erreichbarkeit	5
Leitziel 3 - Teilhabe	6
Leitziel 4 - Verkehrssicherheit	7
Leitziel 5 - Gesundheit	8
Leitziel 6 – Stadtverträgliche Verkehrsmittelwahl	9
Leitziel 7 – Kurze Wege	10
Leitziel 8 – Stadtraum	11
Leitziel 9 – Region	12
Leitziel 10 – Mobilitätsmanagement	13
Leitziel 11 – Wirtschaftlichkeit	14
Leitziel 12 – Energie- und Flächeneffizienz	15
Leitziel 13 – Innovation und Technologie	16
Leitziel 14 – Mobilitätskultur	17

Leitziele für Mobilität in Dresden

Die Landeshauptstadt Dresden erarbeitet eine Strategie für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, den Dresdner Mobilitätsplan 2035+. Er soll der Fahrplan in die Zukunft werden, damit alle Menschen in Dresden künftig bequem, flexibel und sicher unterwegs sein können. Ein Fahrplan, mit dem Dresden sich eine urbane, lebenswerte Stadt erhalten und eine wirksame Antwort auf die Klimakrise geben will.

Der Dresdner Mobilitätsplan 2035+ baut auf dem Verkehrsentwicklungsplan 2025plus auf, ist dessen Fortschreibung und richtet ihn auf die aktuellen Herausforderungen neu aus. Er wird für die gesamte Stadt erarbeitet und betrifft vielfältige Entwicklungsschwerpunkte. Um die Interessenvielfalt der Stadtgesellschaft möglichst gut zu berücksichtigen, wirkt bei der Erarbeitung ein Gremium von 60 Vertreterinnen und Vertretern aus Bürgerschaft, Politik, Interessensvertretern und Institutionen mit. Das Diskussionsforum, der Dresdner MOBdialog 2035+, hat in zwei Veranstaltungen Grundsätze (siehe weiter unten), Zukunftsbilder und Herausforderungen künftiger Mobilität diskutiert. Daraus hat das Amt für Stadtplanung und Mobilität nun mit Unterstützung des wissenschaftlichen Fachbeirates, der den Prozess begleitet, 14 Leitziele formuliert.

Die Landeshauptstadt Dresden stellt diese Leitziele der breiten Bürgerschaft in einer Onlinebefragung vom 26. Januar bis 23. Februar 2022 vor und bittet um deren Meinung: www.dresden.de/mobiplan. Die Ergebnisse der Befragung werden im MOBdialog aufgegriffen und fließen in den Mobilitätsplan ein.

Grundsätze der Mobilität 2035+

Folgende sieben Grundsätze bilden die Klammer für den Mobilitätsplan 2035+:

- nachhaltig: Das Verkehrssystem ist klimaneutral und dauerhaft stabil.
- sozial: Mobilität wird den Bedürfnissen jedes Menschen in seiner individuellen Lebenssituation gerecht.
- sicher: Unfälle dürfen nicht tödlich sein und das Unfallrisiko sinkt.
- flexibel: Alle Orte der Stadt sind jederzeit mit geeigneten Verkehrsmitteln erreichbar.
- aktiv: Straßen, Wege und Quartiere machen Lust auf Bewegung.
- stadtverträglich: Leiser und platzsparender Verkehr schafft Räume mit hoher Lebensqualität.
- leicht: Urbane Mobilität ist komfortabel, barrierefrei und macht Freude.

Gleichstellungsgrundsatz: Die Landeshauptstadt Dresden bekennt sich ausdrücklich zur Gleichberechtigung aller Geschlechter. Soweit Formulierungen dieser Fachveröffentlichung dem nicht durchgängig Rechnung tragen, dient dies dem Lesefluss und der Verständlichkeit.

Methodischer Hinweis: Die 60 Mitglieder des MOBdialogs haben sich intensiv mit den Herausforderungen künftiger Mobilität beschäftigt und sie beschrieben. Als Fragen formuliert finden Sie diese unter jedem Leitziel.

Leitziel 1 - Klima

„Das Verkehrssystem leistet einen Beitrag zur erforderlichen CO₂-Minderung und damit zum Klimaschutz.“

Erläuterung zum Leitziel

Klimaschutz ist zur langfristigen Sicherung der Lebensgrundlagen erforderlich. In Deutschland hat Klimaschutz Gesetzesrang und ist daher auch hier als Leitziel definiert. Das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept der Landeshauptstadt Dresden ist das Fachkonzept für die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und befindet sich noch in Fortschreibung. Es wird für den Bereich Verkehr eine Obergrenze für CO₂-Emissionen vorgeben und definieren, ab wann diese eingehalten werden muss. Daran müssen sich die Maßnahmen des Mobilitätsplans 2035+ ausrichten.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie kann der unmittelbar anstehende Handlungsdruck im Klimaschutz zu kurzfristigen Maßnahmen mit deutlich klimarentlastender Wirkung führen?
- Wie kann sich persönliches Mobilitätsverhalten auf Grund der Klimaherausforderungen verändern?
- Wie werden Anforderungen des Klimaschutzes (z. B. weniger Versiegelung und mehr Begrünung) bei Planung und Bau von Verkehrsanlagen umgesetzt?

Leitziel 2 - Erreichbarkeit

„Das Verkehrssystem ist für Bürgerinnen und Bürger und die Wirtschaft im gesamten Stadtgebiet je nach Zweck und Ziel verlässlich verfügbar.“

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinitionen:

Verkehrssystem: ist die Gesamtheit der Fahrzeuge, Infrastruktur und Regeln für Verkehr sowie das Angebot von Bus und Bahn.

Verkehrsangebote: umfassen neben der Infrastruktur die Qualität des gesamten Verkehrssystems, insbesondere im ÖPNV. Dazu gehören der Takt, gute Umsteigebeziehungen, komfortable Fahrzeuge und bezahlbare Ticketpreise.

Infrastruktur: umfasst die baulichen Anlagen des Verkehrssystems wie Straßen, Schienen, Wege, Brücken, Verkehrsschilder und Steuerungen.

Innerstädtische Mobilität und Erreichbarkeit sind Grundbedürfnisse. Das Leitziel zeigt, dass je nach Zweck und Ort effektive und ressourcensparende Verkehrsmittel für den Personen- und Wirtschaftsverkehr verfügbar sein müssen. Vor allem die Verlässlichkeit klimafreundlicher Verkehrsangebote ist die Voraussetzung für Veränderungen der persönlichen Verkehrsmittelwahl. Und auch wenn der Einfluss der Landeshauptstadt Dresden gering ist, muss sich Erreichbarkeit ebenfalls auf die Anbindungen und Vernetzungen in die Region und das Ausland beziehen. Sie sind für Dresden wichtige Standortfaktoren, die, wie der Stadtverkehr auch, nachhaltig und möglichst energieeffizient sein müssen.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Welche Qualität und welche Kosten sind für die Erreichbarkeit der einzelnen Stadtgebiete und Verkehrsmittel angemessen?
- Wie wirkt sich das Wachstum im Bereich der Lieferdienste und Logistik auf das Verkehrssystem aus?
- Welche Rolle spielen zukünftig Verteilzentren und welche Veränderungen sind im Einzelhandel zu erwarten?
- Wie kann die Zusammenarbeit mit angrenzenden Regionen, lokal und grenzüberschreitend, für eine gute Erreichbarkeit verbessert werden?
- Wie kann eine bessere Bahnanbindung Dresdens für Personen und Güter umgesetzt werden?

Leitziel 3 - Teilhabe

„Alle Bevölkerungsgruppen können das Dresdner Verkehrssystem barrierefrei, einfach und komfortabel nutzen.“

Erläuterung zum Leitziel

Allen Menschen soll unabhängig vom finanziellen Status und von körperlichen oder geistigen Fähigkeiten Mobilität und soziale Interaktion ermöglicht werden. Dresden will deshalb seiner Verpflichtung zur Gewährleistung von Teilhabe und Barrierefreiheit bei Mobilität nachkommen.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie kann die Finanzierung von Teilhabe an Mobilität gesichert werden?
- Wie können die Standards der Barrierefreiheit mit begrenzten finanziellen Mitteln und in sensiblen Stadträumen umgesetzt werden?

Leitziel 4 - Verkehrssicherheit

„Das Verkehrssystem wird so umgestaltet, dass es weniger Unfälle mit Toten und Schwerverletzten gibt und Dresden spätestens 2035 die „Vision Zero“ erreicht.“

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinition:

Vision Zero (deutsch: Vision Null): bezeichnet in der Verkehrsplanung das Ziel, Unfälle mit Verkehrstoten zu verhindern. Auch soll es deutlich weniger Schwerverletzte geben.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie kann in Dresden in der Praxis die Sicherheit vor der Schnelligkeit des Verkehrs stehen?
- Was muss im Verkehrssystem umgestaltet werden, um menschliche Fehler zu verzeihen und welche Effekte entstehen durch die stärkere Nutzung von Fahrerassistenzsystemen?

Leitziel 5 - Gesundheit

„Verkehr wird leiser und sauberer und Dresden hält die Grenzwerte für Lärm und Luftqualität ein. Das Verkehrssystem fördert aktive Mobilität.“

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinition:

Grenzwerte für Lärm und Luftqualität: ergeben sich aus gesetzlichen Vorgaben und sind im Lärmminderungsplan und Luftreinhalteplan für Dresden verankert.

Viele Dresdner, die an großen Straßen wohnen, sind durch Lärm und Abgase besonders betroffen. Die Abgasthematik scheint dabei bald gelöst zu sein, aber die Themen des Reifenabriebs und der Lärmbelastung sind auch bei elektrischen Fahrzeugen relevant. Langsamere Verkehr ist immer auch leiser Verkehr. Zu-Fuß-Gehen und Rad fahren können im Alltag für Bewegung und Gesundheit sorgen und sind aktive Formen der Mobilität. Menschen werden dadurch seltener krank und leben gesünder. Das Verkehrssystem soll die Chance auf diese „aktive Mobilität“ und Bewegung geben. Gesundheit und Mobilität müssen deshalb strategisch zusammen gedacht werden.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie können die kommunalen Konzepte zur Lärminderung und Luftreinhaltung zeitnah umgesetzt werden?
- Wie kann der Nutzen aktiver Mobilität und insbesondere des Fuß- und Radverkehrs in Dresden gemessen werden?

Leitziel 6 – Stadtverträgliche Verkehrsmittelwahl

„Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV samt seiner Angebote für Multimobilität erreichen bis 2035 einen Anteil von mindestens 75 Prozent am Stadtverkehr. Die Angebote sind so gut ausgebaut und vernetzt, dass sie die Mobilitätsbedürfnisse ohne eigenes Auto erfüllen.“

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinitionen:

ÖPNV: ist das Angebot öffentlicher Mobilitätsdienstleistungen, insbesondere Bus und Bahn, aber auch Sharing-Angebote und Taxi.

Multimobilität: ist die Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln mit dem Ziel, möglichst effizient auch ohne eigenen Pkw mobil zu sein.

Sharing: ist die organisierte, gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen durch verschiedene Personen. Dazu zählen Autos, Fahrräder, Mopeds oder Roller. Möglich ist eine kurzzeitige, auch minutenweise Anmietung.

Umweltverbund: ist die Gesamtheit der umweltfreundlichen Möglichkeiten, von A nach B zu gelangen: zu Fuß, mit dem Fahrrad, per ÖPNV, Taxi oder über Sharing.

Der Schlüssel für ein klimaneutrales Verkehrssystem liegt in der Stärkung des Umweltverbundes. Der Anteil der Wege zu Fuß, per Rad, mit öffentlichen Verkehrsangeboten aber auch Car- und Bikesharing, die den ÖPNV ergänzen, soll daher steigen.

Den Zielwert von 75 Prozent haben sich viele andere Städte ebenfalls vorgenommen – einige auch 80 Prozent. Dresden startet mit aktuell 64 Prozent aus dem Mittelfeld deutscher Großstädte heraus. Für eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes muss das Gesamtsystem attraktiv sein. Dazu gehören leistungsfähige Infrastruktur, passende Angebote, Taktdichte, Erschließungsdichte, attraktive Tarife und eine Verkehrssteuerung, die zeitliche Prioritäten vergeben kann.

Für deutlich mehr Menschen soll es möglich sein, auch ohne eigenen Pkw für alle Zwecke und zu jeder Zeit mobil zu sein. Dafür werden an MOBIpunkten die Angebote des ÖPNV einfach und intuitiv mit dem öffentlichen Radverleihsystem und Carsharing verknüpft.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie können in der wachsenden Stadt platzsparende Mobilität und angepasste Angebote im Umweltverbund umgesetzt werden?
- Wie kann das Verkehrssystem zu Gunsten des Umweltverbundes verändert werden?
- Wie können auch innerhalb des Umweltverbundes (also zwischen ÖPNV, Radverkehr und Fußgängern) zeitliche und räumliche Prioritäten im Straßennetz vergeben werden?
- Wie können sich persönliches Verhalten und Gewohnheiten so verändern, dass die individuelle Autonutzung sinkt und gleichzeitig der Umweltverbund häufiger genutzt wird?

Leitziel 7 – Kurze Wege

„Die Stadt- und Verkehrsplanung sorgt für kurze Wege in Dresden. Im Alltag sind alle Ziele mit Fuß, Rad oder ÖPNV gut erreichbar.“

Erläuterung zum Leitziel

Eine gut abgestimmte Stadt- und Verkehrsplanung ermöglicht kurze Wege für Arbeit, Bildung, Versorgung und Freizeit. Sie ermöglicht es, oft zu Fuß zu gehen oder mit dem Rad zu fahren aber auch Haltestellen schnell zu erreichen. Damit wird Mobilität erhöht, ohne unnötigen Verkehr und Emissionen zu verursachen.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Ist ein solches Ziel überhaupt umsetzbar, insbesondere bei langen Arbeitswegen und der vorhandenen Trennung von Wohnen und Arbeiten?
- Sind Homeoffice und neue Formen der digitalen Kommunikation unumkehrbare Entwicklungen und welche Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben sie?
- Wie können Bau und Sicherung von kurzen Wegen in Quartieren und zum ÖPNV zum Standard werden?
- Wie kann die ÖPNV-Erschließung zeitlich mit Gebietsentwicklungen Schritt halten?
- Wie können die Leitziele des Mobilitätsplans auch bei Standortentscheidungen von Investoren maßgebend werden?

Leitziel 8 – Stadtraum

„Straßen und Plätze werden so gestaltet, dass für Menschen, die dort wohnen, Lebens- und Bewegungsräume zum Wohlfühlen entstehen. Intensive Begrünung an Straßen und Plätzen verbessert das lokale Stadtklima.“

Erläuterung zum Leitziel

In den Stadtteilzentren, der Innenstadt und den Wohnquartieren sollen die Menschen gern leben, sich aufhalten und damit für eine lebendige und lebenswerte Stadt sorgen. Der Kfz-Verkehr soll dort auf das unbedingt notwendige Maß für das Wohnen, Liefern und Versorgen beschränkt werden, wie es viele europäische Städte bereits umsetzen.

Viele Dresdnerinnen und Dresdner wohnen auch an Hauptverkehrsstraßen, die viel Durchgangsverkehr abwickeln. Auch diesen Menschen soll die Möglichkeit gegeben werden, in einem angemessenen und attraktiven Umfeld zu wohnen.

Gleichzeitig muss die Stadt für Hitzeperioden gewappnet sein. Insbesondere die Begrünung und Entsiegelung von Flächen, Straßen und Plätzen sind dafür geeignet.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie können Hauptstraßen stadtverträglich gestaltet werden?
- Wie kann die Umgestaltung von Straßen und die Förderung öffentlicher, nicht-verkehrlicher Nutzungen als Gewinn für alle akzeptiert werden?
- Wie können Prioritäten bei der Aufteilung des Straßenraumes zwischen ÖPNV, Kfz-Verkehr, Radfahrern und Fußgängern vergeben werden?

Leitziel 9 – Region

„Dresden und die Region sind verkehrlich gut vernetzt. Besucher und Berufspendler nutzen bis 2035 zu mehr als 50 Prozent den ÖPNV und das Fahrrad.“

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinition:

Region: umfasst die umgebenden Landkreise Bautzen, Sächsische Schweiz-Osterzgebirge und Meißen. 80 Prozent der Berufspendler kommen von dort oder fahren dorthin.

Momentan sind über 75 Prozent der Pendler nach Dresden im Pkw unterwegs. Park-and-Ride-Angebote sind nur vereinzelt geeignet, hier in Größenordnungen umzusteuern. Radschnellverbindungen, große und sichere Bike-and-Ride-Anlagen und ein gutes ÖPNV-Angebot in die Region sind die Basis dafür, dass auch der Pendlerverkehr klimaverträglicher wird.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie können Pendler in Stadt und Region dazu animiert werden, ÖPNV und Radverkehr sowie multimobile Angebote deutlich stärker zu nutzen?
- Wie können wir dieses Leitziel mit der Region wirksam vereinbaren?
- Welche Wirkungen haben Radschnellwege?
- Wie kann der Neubau von Wohnungen und Gewerbe in Stadt und Region so erfolgen, dass eine Erschließung und das Pendeln besonders im ÖPNV und per Rad leicht möglich ist?

Leitziel 10 – Mobilitätsmanagement

„Alle Akteure in Dresden übernehmen Verantwortung für nachhaltige Mobilität ihrer Kunden, Besucher oder Mitarbeiter und unterstützen aktiv die Nutzung von Alternativen zum privaten Pkw.“

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinition:

Mobilitätsmanagement: versucht über verschiedene Instrumente die Menschen zu motivieren, nachhaltiger mobil zu sein.

Änderungen bei der persönlichen Mobilität hängen stark von Initiativen öffentlicher und privater Akteure ab. Arbeitgeber können für ihre Beschäftigten attraktive Anreize schaffen, die über die bekannten Instrumente wie Jobticket (Abo-Monatskarte zum Sondertarif) oder Jobrad (Fahrradleasing) hinausgehen. Ebenso können Investoren von Neubauten, Vermieter oder Veranstalter im Bereich Kultur, Sport, Ausstellungen, Kongresse und Events nachhaltige Mobilitätsangebote wirkungsvoll fördern. Umzug, Jobwechsel oder Familiengründung sind Lebensphasen, in denen sich Mobilitätsmuster ändern. Hier müssen passende Konzepte für nachhaltige Mobilität ansetzen.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie kann man private Akteure, Betriebe und Investoren bewegen, die Leitziele für sich anzunehmen und in diesem Sinne ihre Projekte umzusetzen?
- Wie gelingt es, dass sich Arbeitgeber, Veranstalter und Investoren verbindlich und finanziell am umweltfreundlichen Mobilitätsmanagement beteiligen?
- Wie kann Mobilitätsmanagement in Form von Mietertickets, Mobilitätskonzepten, Sharingangeboten und anderen geeigneten Maßnahmen verbindlich in der Planung von Gebäuden und Quartieren verankert werden?
- Wie können Arbeitgeber dazu animiert werden, durch Digitalisierung und Homeoffice lange Arbeitswege und Verkehrsspitzen auf Arbeitswegen zu verringern?

Leitziel 11 – Wirtschaftlichkeit

„Das Verkehrssystem ist auf Dauer nur dann wirtschaftlich, wenn es auch Ressourcen schont, krisenfest und gemeinwohlorientiert ist. Die Kosten für klimaneutrale Mobilität werden fair zwischen Wirtschaft, öffentlicher Hand und Bürgerschaft verteilt.“

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinitionen:

Wirtschaftlichkeit: Das Verkehrssystem muss so entwickelt werden, dass es bestmöglichen Nutzen für die Kommune als Ganzes bietet, das heißt für die Stadtgesellschaft, den städtischen Haushalt und den Umgang mit Ressourcen.

Krisenfestigkeit: Das Verkehrssystem ist in Extremsituationen in der Lage, dringend benötigte Mobilität auch über einen längeren Zeitraum zu sichern.

Das Verständnis von Wirtschaftlichkeit im Verkehrssystem hat sich gewandelt. Viele Maßnahmen kosten Geld: der ÖPNV, Straßen, Brücken, neue Geh- und Radwege, Sharing-Angebote und vieles mehr. Die meisten Maßnahmen haben gleichzeitig einen kommunalen Nutzen. Dazu zählt inzwischen auch ein Beitrag zur Klimaneutralität. Dieser Nutzen muss den Kosten gegenübergestellt werden. Ist der Nutzen höher als die Kosten, ist eine Maßnahme wirtschaftlich. Auch eine Gegenfinanzierung zum Beispiel über Parkgebühren kann eingerechnet werden.

Für den Einzelnen kann die Anpassung des Verkehrssystems auf Klimaneutralität aber mit deutlich steigenden Kosten für Energie und für die privilegierte Nutzung des öffentlichen Raums (z. B. Stellplatz für Privat-Pkw) einhergehen. Dabei darf kein soziales Ungleichgewicht entstehen. Die finanziellen Verpflichtungen müssen auf viele Schultern und nach dem Verursacherprinzip verteilt werden.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie wird der Umbau des Verkehrssystems nach den Leitzielen finanziert und welche Akteure und Nutznießer werden daran wie stark beteiligt?
- Wie sind kommunaler Nutzen und eine faire Verteilung aller Kosten nach dem Verursacherprinzip umsetzbar?
- Wie können volkswirtschaftliche und ökologische Kriterien bei der Bewertung von Infrastruktur stärker gewichtet werden?
- Wie können Kostensteigerungen für den Einzelnen verträglich und sozial gerecht erfolgen?

Leitziel 12 – Energie- und Flächeneffizienz

„Der Energieverbrauch für Verkehr sinkt deutlich. Verkehrsanlagen werden flächeneffizient gebaut.“

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinitionen:

Verkehrsanlagen: sind bauliche Anlagen des Verkehrssystems wie Straßen, Schienen, Wege, Brücken, Verkehrsschilder und Steuerungen (z. B. Ampeln).

Erschließung: ist die Anbindung von Neubauvorhaben an das bestehende Verkehrsnetz.

Auch wenn der für Verkehr benötigte Strom klimafreundlich erzeugt wird, stehen erneuerbare Energien nicht unbegrenzt zur Verfügung. Neben emissionsfreier Mobilität zu Fuß und per Rad können Pedelecs, Lastenräder und Motorroller elektrisch besonders effizient betrieben werden und verbrauchen wenig Platz. Die Umstellung auf elektrische Antriebe ist gerade bei nicht ersetzbaren Kfz im Stadtverkehr sinnvoll, also bei Bussen, Taxen, Shuttles, Sharing-Fahrzeugen, Logistik, Versorgung und Handwerk. Ein Ersatz aller privaten Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor durch elektrische Kfz allein erfüllt die Klimaziele nicht, da der Ressourcen- und Platzverbrauch weiter hoch bleiben würde. Verkehrsflächen werden aus diesem Grund nur noch dann erweitert, wenn sie den Umweltverbund fördern und dafür neue Wege, ÖPNV-Verbindungen oder auch Neuerschließungen für Wohnen und Gewerbe, Kultur und Bildung nötig sind.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Woher kommt der klimaneutral erzeugte Strom für die Elektrifizierung von Mobilitätsangeboten?
- Wie kann ein 1:1-Austausch von Pkw mit Verbrennungsmotoren gegen elektrische Pkw vermieden und stattdessen alternative Angebote genutzt werden?
- Wie können Verkehrsflächen bei Neuerschließungen platzsparend und ressourcenschonend umgesetzt werden?

Leitziel 13 – Innovation und Technologie

Dresden setzt auf innovative Verkehrssteuerung, Digitalisierung und Automatisierung für eine nachhaltige, sichere und energiearme Mobilität.

Erläuterung zum Leitziel

Begriffsdefinitionen

Innovative Verkehrssteuerung: umfasst die flexible und effektive Nutzung von Verkehrsanlagen nach zeitlichen Prioritäten für bestimmte Verkehrsmittel oder der lokalen Nachfrage, zum Beispiel Vorrang an Ampeln für den ÖPNV oder kurze Wartezeiten für Schüler am Morgen auf dem Schulweg.

Digitalisierung im Bereich Verkehr: ist die Verfügbarkeit von Informationen und Service-Diensten in Echtzeit und unterwegs (z. B. spontane Buchung multimobiler Angebote per App oder Routen- und Verkehrsmittelwahl je nach Verkehrslage oder Zweck auf dresden.de).

Automatisierung: ist ein Prozess, der in immer stärkerem Maße dazu führt, dass Fahrzeuge ohne menschliches Zutun fahren.

Der zielgerichtete Einsatz neuer Technologien birgt Chancen für nachhaltige, sichere und energiearme Mobilität. Es bestehen aber auch Risiken, die noch nicht einschätzbar sind. Insbesondere durch Erprobung und ein innovatives Umfeld in Wissenschaft, Verwaltung, Unternehmen und in der Bürgerschaft kann Dresden den Stand der Wissenschaft und Forschung frühzeitig annehmen und testen, in welchem Bereich der Einsatz neuer Technologien lohnt. So könnte zum Beispiel die Technologie des autonomen Fahrens den ÖPNV deutlich verbessern oder aber das Straßennetz mit vielen zusätzlichen Fahrzeugbewegungen verstopfen. Grundlage für gute Digitalisierung im Verkehrsbereich ist die dauerhafte und zielgerichtete Erhebung und Nutzung von Daten zur Mobilität, die transparent und datenschutzkonform erfolgt. nötig sind.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie kann eine Kultur der Initiative und des Muts für unkonventionelle und neue Lösungen gefördert und belohnt werden?
- Woran wird die Eignung einer neuen Technologie im Sinne der Leitziele gemessen und bewertet und wie kann sie erprobt werden?
- Wie kann die Stadt mit ihren digitalen verkehrlichen Daten mit externen Anbietern datenschutzkonform und im Sinne der Leitziele zusammenarbeiten?
- Welche Chancen und Risiken sind durch Innovation und Technologie bezogen auf Mobilität zu erwarten?

Leitziel 14 – Mobilitätskultur

Verständnis, Akzeptanz und Respekt bestimmen unser Miteinander. Die Bedürfnisse des Einzelnen und des Gemeinwohls werden zielorientiert miteinander abgewogen.

Erläuterung zum Leitziel

Mobilität ist mehr als Infrastruktur, Technik oder Fahrplan. Wie miteinander im Straßenraum bei Konflikten und Begegnungen umgegangen wird, bestimmt, wie wohl sich die Menschen auf ihren Wegen fühlen. Die Interessen sind dabei verschieden: je nach Zweck stehen Schnelligkeit, Sicherheitsbedürfnis oder Bequemlichkeit im Vordergrund. Auch bei der Umsetzung neuer Vorhaben wie Straßen, Buslinien oder Radwege sind die Interessen von Anwohnern häufig andere als die der anderen Nutzer. Gemeinwohl und die Belange der Betroffenen müssen abgewogen werden. Dabei helfen die Leitziele. Der Politik kommt die Aufgabe zu, zwischen individuellen Interessen, Erwartungen der Stadtgesellschaft und Gemeinwohl abzuwägen und zu entscheiden.

Fragen an den Mobilitätsplan

- Wie kann eine Kultur des mobilen Miteinanders das Recht des Stärkeren ablösen?
- Wie können Maßnahmen die Menschen in ihrem respektvollen Verkehrsverhalten stärken?
- Wie kann Transparenz und Beteiligung möglich sein, ohne Planungsprozesse übermäßig zu verlängern und notwendige Entscheidungen zu verhindern?
- Welche Wege ermöglichen es, nicht nur negativ betroffene Akteure, sondern auch eine zustimmende Mehrheit in Beteiligungsprozessen zu erkennen?