



Vorlage Nr.: V2387/13  
Datum: 10. Juli 2013

## Informationsvorlage

### **Beratungsfolge**

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich öffentlich	zur Information zur Information
--	--	--------------------------------	------------------------------------

Zuständig: GB Stadtentwicklung

### **Gegenstand:**

"Dresdner Debatte zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus", Öffentlicher Dialog zur Verkehrsentwicklung in Dresden

### **Information:**

Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau nimmt die „Dresdner Debatte zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus“, Öffentlicher Dialog zur Verkehrsentwicklung in Dresden zur Kenntnis.

**bereits gefasste Beschlüsse:**

- A0293-SR46-07 vom 1. März 2007
- V0811/10 vom 24. März 2011
- V1630/12 vom 12. September 2012

**aufzuhebende Beschlüsse:**

keine

**Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:****Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:  
 Projekt/PSP-Element:  
 Kostenart:  
 Investitionszeitraum/-jahr:  
 Einmalige Einzahlungen/Jahr:  
 Einmalige Auszahlungen/Jahr:  
 Laufende Einzahlungen/jährlich:  
 Laufende Auszahlungen/jährlich:  
 Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik  
 (einschließlich Abschreibungen):

**Konsumtiv:**

Teilergebnishaushalt/-rechnung:	
Produkt:	10.100.51.1.0.01 – Stadtplanung, Stadtentwicklung
Kostenart:	
Einmaliger Ertrag/Jahr:	
Einmaliger Aufwand/Jahr:	4.000,00 Euro 2013
Laufender Ertrag/Jährlich:	
Laufender Aufwand/Jährlich:	
Außerordentlicher Ertrag/Jahr:	
Außerordentlicher Aufwand/Jahr:	

**Deckungsnachweis:**

PSP-Element:  
 Kostenart:

**Begründung:****Anlass und Grund dieser Informationsvorlage**

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden bzw. die Stadtrats-Fraktionen sind über den Planungsprozess des VEP 2025plus von Beginn an über die VEP-Gremien Lenkungskreis und Runder Tisch einbezogen. Der Stadtrat hat sich aktiv am bisherigen Planungsprozess beteiligt und über zwei Beschlüsse („Zwischen-Beschlüsse“) zu den Zielen der Verkehrsentwicklung und zur Ausrichtung des VEP am Szenario B eingebracht.

Im Planungsprozess war die Beteiligung der breiten Öffentlichkeit ein beständiger Schwerpunkt, der insbesondere von den Stadträten mehrfach nachgefragt wurde. So wurde von allen in die VEP-Planung involvierten Gremien Lenkungskreis, Runder Tisch, Wissenschaftlicher Beirat und städtische Projektgruppe die breite Bürgerbeteiligung zur Verkehrsentwick-

lung mit dem Instrument der Dresdner Debatte favorisiert, unterstützt und in Teilen gemeinsam vorbereitet.

Mit dieser Informationsvorlage sollen der Stadtrat im Vorfeld der Debatte über ihre Inhalte und den Ablauf detailliert informiert werden. Auch über vorangegangene Dresdner Debatten wurde der Stadtrat stets informiert, so dass auch diesem Verfahren mit der vorliegenden Information Rechnung getragen wird.

### **Was ist die Dresdner Debatte?**

Mit dem Thema Neumarkt lud das Stadtplanungsamt im Sommer 2010 zum ersten Mal und mit der Inneren Neustadt 2011 zum zweiten Mal zur Dresdner Debatte – eine Verbindung von Online-Diskussion mit Vor-Ort-Präsenz und Veranstaltungen – ein. Ein wichtiges Ziel war neben den fachlichen Fragestellungen die Etablierung eines öffentlichen Austauschs mit der Bevölkerung zu aktuellen Themen der Dresdner Stadtentwicklung. Die beiden bisherigen Debatten waren erfolgreich. Die direkten Adressaten wie Bürgerinnen und Bürger, Vereine oder das City Management, aber auch die Medien haben die Aufforderung sofort angenommen und signalisierten u. a. bei den Abschlussveranstaltungen, dass sie weiteren Debatten interessiert und positiv gegenüberstehen.

Die Dresdner Debatte kann dauerhaft eine verbesserte Kommunikationskultur auf der Ebene der Stadt- und Verkehrsentwicklung etablieren. Durch den kontinuierlichen Einsatz kann sie zur Verständlichkeit und Akzeptanz künftiger Planungen wesentlich beitragen. Im Herbst 2013 soll sie deshalb zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP 2025plus) eingesetzt werden.

### **Ziele und Inhalte Dresdner Debatte VEP 2025plus**

Die Dresdner Debatte zum VEP 2025plus setzt die Kontinuität der seit Beginn des VEP-Planungsprozesses erfolgten breiten Fachbeteiligung am Runden Tisch VEP, im Wissenschaftlichen Beirat sowie am Runden Tisch der Nachbarn/Region fort und weitet die Beteiligung auf die Dresdner Bevölkerung aus.

Der Planungsprozess stieß von der Analyse über die Szenarien bis hin zur Erarbeitung des VEP-Entwurfs auf großes Interesse der Fachpartner in den genannten Gremien und löste bei ihnen ein hohes Engagement aus. Von Beginn an haben sich alle Beteiligten für eine aktive Bürgerbeteiligung zur Dresdner Verkehrsentwicklung im Entscheidungsprozess ausgesprochen. Diese soll nun, nachdem der VEP-Entwurf erarbeitet wurde, mit der Dresdner Debatte erfolgen. Bewusst wird sie vor der politischen Beschlussfassung zum VEP stattfinden, so dass die Ergebnisse der Debatte in den politischen Entscheidungsfindungsprozess und den Beschluss eingehen können. Einzig die politische Diskussion in den Ortsbeiräten/Ortschaftsräten findet parallel statt.

Die Hinweise, Meinungen und Zukunftsvorstellungen der Bürgerinnen und Bürger können zwischen der Dienstberatung der Oberbürgermeisterin und dem Stadtratsbeschluss den politischen Entscheidungsträgern - mit einer qualifizierten Kommentierung der Verwaltung - zur Verfügung gestellt werden. Dieses Vorgehen ist ein besonderes qualifizierendes Kriterium für den VEP und den Planungsprozess selbst, auch im internationalen Kontext, in den der VEP-Prozess mit der Polis-Präsidenschaft der Landeshauptstadt Dresden gestellt wurde.

Die Ziele und Inhalte dieser Dresdner Debatte zum VEP unterscheiden sich stark von denen der vorangegangenen Debatten zum Neumarkt und zur Inneren Neustadt. Die Debatte zum VEP 2025plus hat erstmals eine gesamtstädtische konzeptionelle Planung zum Inhalt. Es soll die strategische Entwicklungsrichtung für den städtischen Verkehr mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden. Konkrete lokal verortbare Maßnahmen stehen nicht im Fokus. Es wird ein Stimmungsbild der „breiten Bevölkerung“ zur Entwicklungsrichtung ihrer

Mobilität und der sich daraus ergebenden Anforderungen an den Dresdner Stadtverkehr erwartet, dass in die politische Entscheidungsfindung einfließt.

Zwei Themenschwerpunkte werden debattiert:

1. Mobilitätsverhalten im Wandel - Wie wollen wir uns 2025 in Dresden fortbewegen?
2. Welche Innovationen sind denkbar?

Der erste Punkt zielt auf den Dialog der Bürgerinnen und Bürger über ihre Mobilitätserfordernisse, wie sie selbst in naher Zukunft leben und mobil sein möchten. Lebensqualität, Stadtqualität und eigenes Mobilitätsverhalten stehen zur Diskussion. Hier kann über ein sogenanntes „Modal Split-Barometer“ die gewünschte Entwicklung der Verkehrsmittelanteile für Dresden im Jahr 2025 ausgewählt werden.

Die zweite Frage hat den Schwerpunkt innovative Maßnahmen im Mobilitätsbereich. Hier können die Bürgerinnen und Bürger Visionen, Ideen und Anregungen geben. Dabei soll allgemein auf Kosten für Verkehrsinfrastruktur hingewiesen werden.

Hinsichtlich der Diskussionstiefe besteht die große Herausforderung, dass ausgewählte Themenkomplexe und übergreifende Fragen mit den Bürgern diskutiert werden, keine Einzelmaßnahmen. Wenn Bürgerinnen und Bürger Einzelanregungen geben, was zu erwarten ist, werden diese als Ideen für die Umsetzung des VEP aufgenommen.

### **Instrumente und Zeitraum**

Auch bei der dritten Dresdner Debatte werden die erprobten Formen des Dialogs mit den bewährten zwei Instrumenten umgesetzt:

1. mit einem moderierten Online-Dialog und
2. einer Vor-Ort-Präsentation und Kommunikation in einem mobilen Containergebäude, der Info-Box.

Während des Zeitraums der Debatte sind begleitende Veranstaltungen vorgesehen. Dabei werden alle öffentlichkeitswirksamen Inhalte (Formate und Gestaltung) mit der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit im Bürgermeisteramt (OB) abgestimmt.

Als Zeitraum der Durchführung ist der 21. September bis 19. Oktober 2013 vorgesehen. Die öffentliche Abschlussveranstaltung findet Ende November 2013, voraussichtlich im Verkehrsmuseum statt.

### **Finanzielle Auswirkungen**

Aus dem städtischen Haushalt werden die Kosten für die Info-Box (Umsetzung und Betriebskosten) finanziert. Alle weiteren Kosten werden über europäische Fördermittel aus dem Projekt „CH4ALLENGE“ kostenneutral für den städtischen Haushalt finanziert.

### **Anlagenverzeichnis:**

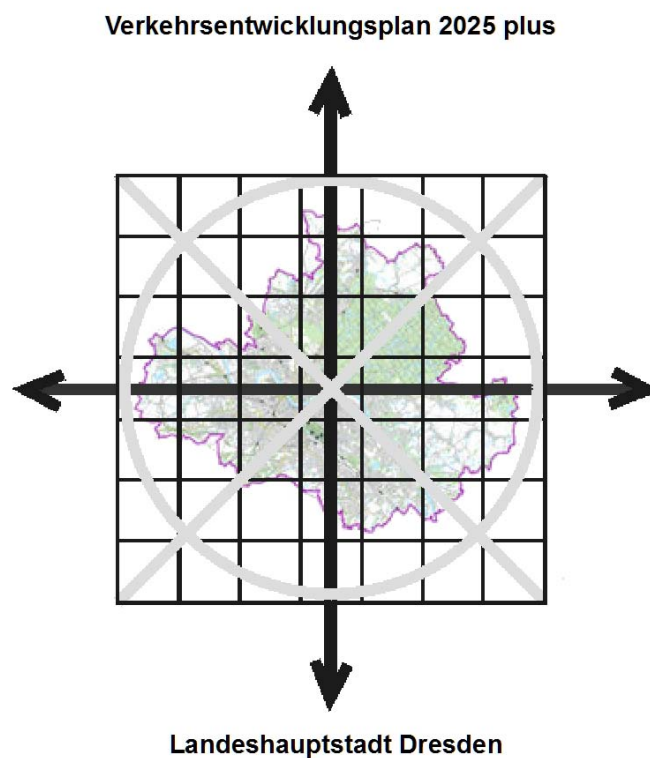
- Konzept für die Dresdner Debatte zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

## Dresdner Debatte zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

**„Dresden 2025 - fischelant mobil“**

vom 21. September bis 19. Oktober 2013

### Konzept



Veranstalter:  
Stadt Dresden Oberbürgermeisterin/Stadtplanungsamt

erstellt von:  
Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung in Zusammenarbeit mit Öffentlichkeitsarbeit Stadtplanungsamt und Abt. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
(in Anlehnung an das von zebra1og 2011 erarbeitete Konzept)

Stand: 21. Juni 2013

## Inhalt

1. Ausgangssituation und Relevanz der Dresdner Debatte .....	3
2. Dresdner Debatte zum VEP2025plus.....	4
2.1 Anspruch.....	4
2.2 Ziele.....	4
2.3 Inhalte und Fragestellungen .....	5
2.4 Zielgruppen .....	6
3. Instrumente .....	7
3.1 Der Online-Dialog auf <a href="http://www.dresdner-debatte.de">www.dresdner-debatte.de</a> .....	7
3.2 Die Info-Box.....	8
3.3 Veranstaltungen.....	8
3.4 Allgemeine Öffentlichkeitsarbeit.....	9
4. Titel/Label/Bild/Video/Drucksachen.....	10
5. Ablauf der Dresdner Debatte zum VEP 2025plus .....	10
6. Nächste Schritte .....	11

## Dresdner Debatte zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus

### 1. Ausgangssituation und Relevanz der Dresdner Debatte

#### ▪ Ausgangssituation der Dresdner Debatte

In den letzten Jahren hat es in Dresden mehrfach kontroverse Diskussionen um die Stadtentwicklung und -gestaltung gegeben. Dies zeigt: Die Zukunft der eigenen Stadt liegt vielen Dresdnerinnen und Dresdnern am Herzen. Aber nicht alle melden sich zu Wort, es gibt eine große „stille Mehrheit“.

Pro-Contra-Auseinandersetzungen werden den komplexen Problemlagen in der Planung selten gerecht. Nur im Austausch entsteht Verständnis für die Haltung des jeweils anderen. Dabei ist nicht der Konsens das Ziel, sondern die Reflexion, das Öffnen von Handlungsspielräumen und das Abbauen von klassischem Konfliktpotenzial.

Mit dem Instrument der Dresdner Debatte ist ein solcher Austausch im Dialog gut möglich und bereits zweifach „erprobt“. Mit dem Thema Neumarkt lud das Stadtplanungsamt im Sommer 2010 zum ersten Mal zur Dresdner Debatte ein. Eine zweite folgte 2011 mit der Inneren Neustadt.

Die Dresdner Debatte ist eine neue Form der Bürgerbeteiligung, die von Experten für öffentliche Dialoge speziell für die Stadt Dresden entwickelt wurde. Sie ist eine Verbindung von Online-Diskussion mit Vor-Ort-Präsenz und Veranstaltungen, mit denen ganz unterschiedliche Adressaten erreicht werden können. Dialogformat ebenso wie die Aktionen vor Ort sind von einem hohen Anspruch geprägt und werden mit viel Engagement des Stadtplanungsamtes und der weiteren Akteure umgesetzt. Dies ist der Relevanz der Fragestellungen angemessen und signalisiert Bürgerinnen und Bürgern, dass hier ein inhaltlich fundierter Dialog angestrebt wird. Dementsprechend qualitativvoll sollen die Ergebnisse ausfallen.

Ein wichtiges Ziel war neben den fachlichen Fragestellungen die Etablierung eines öffentlichen Austauschs mit der Bevölkerung zu aktuellen Themen der Dresdner Stadtentwicklung. Es ist festzustellen, dass die bisherigen Debatten erfolgreich waren. Die Medien, die direkten Adressaten wie Bürgervereine oder das City Management haben die Aufforderung sofort angenommen und signalisierten, dass sie weiteren Debatten interessiert und positiv gegenüberstehen.

Die Dresdner Debatte wird als neue Form der Bürgerbeteiligung auch in anderen Städten positiv wahrgenommen, wie Anfragen für Vorträge zu diesem Beteiligungsformat zeigen. Und im April 2012 erhielt die Landeshauptstadt Dresden auf dem 12. Verwaltungskongress „Effizienter Staat“ für die „Dresdner Debatte“ den Sonderpreis „Nachhaltiger Bürgerdialog“.

#### ▪ Relevanz der Dresdner Debatte

Die Dresdner Debatte ist auf gutem Weg, zu einem dauerhaften Instrument der Beteiligung zu werden, so wie es von Anfang an angelegt war. Dies ist keine Selbstverständlichkeit, oftmals werden innovative Instrumente nur einmal eingesetzt, weil sie auch immer viel Arbeit bedeuten. Diese Kontinuität ist aber der Schlüssel zum Erfolg und wird sicherlich von den Adressaten auch anerkannt. Die Dresdner Debatte bietet die Chance, langfristig die Kommunikationskultur auf der Ebene der Stadt- und Verkehrsentwicklung zu verändern.

Für die Akzeptanz des Verfahrens ist es bei jeder Dresdner Debatte erneut wichtig, die Ergebnisse in der Politik intern und öffentlich wahrzunehmen und in relevanten Gremien der Stadt zu diskutieren.

Folgende Aktivitäten sind hierfür notwendig:

- politische Absicherung des Dialogs durch eine Informationsvorlage zum Inhalt und zum öffentlichen Diskurs,
- Einbindung der für die Planung relevanten Fachressorts (Stadtplanungsamt und weitere Ämter),
- Multiplikatoren der „alten“ Debatten und neue Partner,
- Einladung zum Dialog durch die Oberbürgermeisterin mit einer Botschaft zum Start des Dialogs,
- Anwesenheit wichtiger Vertreter des Stadtplanungsamtes bei der Eröffnung der Info-Box,
- Berücksichtigung der Meinungen und Vorschläge bei der weiteren Planung und Beschlussfassung,
- öffentliche Rückmeldung an die Teilnehmenden,
- Feedback-Botschaften der Fachleute auf der Internetseite,
- Feedback der politischen Vertreter, z. B. der parteipolitischen Sprecher, zu ausgewählten Vorschlägen und Meinungsschwerpunkten auf der Abschlussveranstaltung,
- Kommunizieren des Umgangs mit den Ergebnissen der Beteiligung nach Beendigung der Dresdner Debatte, Entscheidungsprozesse nachvollziehbar auf der Seite veröffentlichen.

## 2. Dresdner Debatte zum VEP 2025plus

### 2.1 Anspruch

Die Dresdnerinnen und Dresdner erwartet eine aktive Beteiligung im Entscheidungsprozess zur künftigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in ihrer Stadt..

Die Dresdner Debatte mit den Bürgerinnen und Bürgern zum VEP 2025plus findet vor der politischen Beschlussfassung zum VEP statt, so dass die Ergebnisse der Debatte in den politischen Entscheidungsfindungsprozess und den Beschluss eingehen.

Die Hinweise, Meinungen und Zukunftsvorstellungen der Bürgerinnen und Bürger können zwischen der Dienstberatung der Oberbürgermeisterin und dem Stadtratsbeschluss den politischen Entscheidungsträgern - mit einer qualifizierten Kommentierung der Verwaltung - zur Verfügung gestellt werden. Dieses Vorgehen ist ein besonderes qualifizierendes Kriterium für den VEP und den Planungsprozess selbst, auch im internationalen Kontext, in den der VEP-Prozess mit der Polis-Präsidentschaft der Landeshauptstadt Dresden gestellt wurde.

### 2.2 Ziele

Die Ziele dieser Dresdner Debatte zum VEP unterscheiden sich von denen der Debatten zum Neumarkt und zur Inneren Neustadt. Ein wichtiges Ziel der ersten Debatte zum Neumarkt war die Diskussion über allgemeine Nutzungen, bei der Innere Neustadt standen teilweise sehr konkrete Planungsfragen zur Diskussion. Die Debatte zum VEP 2025plus hat erstmalig ein gesamtstädtisches Konzept zum Inhalt. Es soll die strategische Entwicklungsrichtung für den städtischen Verkehr mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert werden. Konkrete lokal verortbare Maßnahmen stehen nicht im Fokus der Debatte. Da der VEP 2025plus eine strategische, gesamtstädtische Rahmenplanung ist, wird die gesamte Stadt-



bevölkerung angesprochen. Es wird ein Stimmungsbild der „breiten Bevölkerung“ zur Entwicklung des Dresdner Stadtverkehrs erwartet, das in die politische Entscheidungsfindung einfließen kann.

Im Vorfeld und in der Debatte selbst soll zudem das VEP-Verfahren als besonderer, partizipatorischer, offener Prozess dargestellt werden.

Folgende Ziele werden verfolgt:

- Breite Bürgerbeteiligung im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus - durch Information, Partizipation, Kommunikation,
- bürgerschaftliche Meinungen und Vorschläge zur Verkehrsentwicklung Dresdens einholen, in welche Richtung wollen wir uns entwickeln? Bürgerinnen und Bürger erreichen, wie sie sich bewegen und Dresden mitgestalten wollen,
- Ergebnis- und austauschorientierte Partizipation (konsultatives Verfahren, keine repräsentative Beteiligung),
- Bürgermeinungen in die Politik einbringen, vor der Beschlussfassung des VEP 2025plus durch den Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden,
- Relevanz für „Wir-Gefühl“ erzeugen und die Bürger mitnehmen; bei der Umsetzung des VEP können und sollen die Bürger ja aktiv mitwirken, dafür soll der Titel „Dresden 2025plus - fischelant mobil“ Interesse wecken und etwas Verbindendes/Gemeinsames schaffen,
- weitere Planungen zur Umsetzung des VEP 2025plus vermitteln, Verständnis und Qualität der komplexen, integrierten Planung befördern durch Information und Erläuterung,
- Kontinuität im Dialog herstellen, Darstellung der Methodik, der Fachbeteiligung und Öffentlichkeitsinformation bei der Erarbeitung des VEP-Entwurfs,
- Außendarstellung der Stadtverwaltung verbessern und Verwaltungsabläufe transparenter machen.

### **2.3 Inhalte und Fragestellungen**

Grundlage der Debatte ist der fachliche Entwurf des VEP 2025plus, der in einem breiten Beteiligungsprozess erarbeitet wurde. Die Dresdner Debatte findet im Planungsprozess statt, nach der Diskussion mit den Fachgremien und nach der Behandlung in der Dienstberatung der Oberbürgermeisterin. Somit erfolgt die Debatte zeitlich parallel zur politischen Diskussion in den Ortsbeiräten/Ortschaftsräten statt.

Hinsichtlich der Diskussionstiefe bestehen die Aspekte, dass ausgewählte Themenkomplexe und übergreifende Fragen mit den Bürgern diskutiert werden, nicht das Gesamtdokument und auch keine Details bzw. Einzelmaßnahmen, auch nicht die Methodik. Eine große Herausforderung besteht darin, mit der eher abstrakten Problemlage das Interesse bei den Bürgern zu wecken. Eine Diskussionsdiskussion ist kontraproduktiv. Wenn Bürger Einzelanregungen geben, was zu erwarten ist, werden diese als Ideen für die Umsetzung des VEP gesammelt.

#### **Zwei Themenschwerpunkte:**

1. Mobilitätsverhalten im Wandel - Wie wollen wir uns 2025 in Dresden fortbewegen?
2. Welche Innovationen sind denkbar? Welche realistisch?

Der erste Punkt zielt auf den Dialog der Bürgerinnen und Bürger über ihre Mobilitätserfordernisse, wie sie selbst in naher Zukunft leben und mobil sein möchten. Lebensqualität, Stadtqualität und eigenes Mobilitätsverhalten stehen zur Diskussion. Hier kann über ein Modalsplit Barometer die Entwicklung des Verkehrsverhaltens ausgewählt bzw. simuliert werden.

Die zweite Frage zielt auf innovative Maßnahmen im Mobilitätsbereich. Hier können die Bürgerinnen und Bürger Visionen, Ideen und Anregungen geben. Dabei sollen in allgemeiner Form Kosten für Verkehrsinfrastruktur thematisiert werden.

▪ **Diskussion und Barometer zum Themenschwerpunkt 1: Mobilitätsverhalten im Wandel**

a) Information:

Wie hat sich das Mobilitätsverhalten der Dresdnerinnen und Dresdner in den letzten 10 Jahren entwickelt?

Grundlage der Information ist der Analysebericht zum VEP 2025plus mit den SrV-Ergebnissen.

b) Wie werden wir uns 2025 in Dresden fortbewegen? Welche Fortbewegung können wir uns dann leisten? Unabhängig von Ihrem eigenen Verhalten, wie glauben Sie, dass sich die Dresdnerinnen und Dresdner 2025 fortbewegen?

-->mit „Modal split-Barometer 2025“ zum gewünschten Verkehrsmittelanteilen in 2025 zum Auswählen

c) Diskussion zu Themenschwerpunkten wie z. B. Stadtqualität, Umwelt, Finanzen, Verkehrssicherheit, fischelant von A nach B

▪ **Diskussion und Umfrage zum Themenschwerpunkt 2: Welche Innovationen sind denkbar?**

Es werden die im VEP-Entwurf enthaltenen Kapitel zu Innovationen vorgestellt und diskutiert. Darüber hinaus soll mit offenen Fragen erforscht werden, welche weiteren Innovationen im Verkehrsbereich die Bevölkerung sieht und vorschlägt. (Wie lassen sich unsere Verkehrsnetze noch besser verknüpfen? Was können Verkehrsmanagement und Mobilitätsmanagement leisten? Gibt es zukunftsfähige Maßnahmen, die viel bewirken und kostengünstig sind? Frage nach neuer Technik, Managementsystemen und weiteren Ideen für Innovationen.)

Ggf. können sowohl die vom Planerkonsortium als auch die von der Bevölkerung gemachten Vorschläge mit einem Votingsystem bewertet bzw. priorisiert werden, so dass eine Liste der bestbewerteten Vorschläge entsteht.

Um keine zu hohen Erwartungen zu generieren, sollen Kosten von Verkehrsinfrastruktur grob thematisiert werden. Nicht alles, was sinnvoll ist und gewünscht wird, können wir uns leisten. Oft haben die Bürger nur eine vage Vorstellung davon, was der Bau und die Unterhaltung von Verkehrsinfrastruktur kostet. Dieser Aspekt ist bei der Zukunftsdiskussion grob zu vermitteln, z. B. durch Nennung der Kosten für die laufende Unterhaltung des vorhandenen Straßennetzes und ggf. Kostenbeispielen für Verkehrsprojekte (WSB, Radverkehrsinfrastruktur, ÖPNV, ...).

## 2.4 Zielgruppen

Die Zielgruppen dieser Dresdner Debatte unterscheiden sich von denen der vorangegangenen Debatten. Es wird die gesamte Stadtbevölkerung angesprochen.

Der Entwurf zum VEP 2025plus wurde in einem stark partizipatorischen Planungsprozess erarbeitet. Deshalb erfolgt in der Debatte keine ausdrückliche Ansprache weiterer Zielgruppen. Diese sind in der kontinuierlichen Beteiligung der VEP-Gremien Runder Tisch, Wissenschaftlicher Beirat und Runder Tisch Region/Nachbarn bereits seit Beginn des Planungsprozesses involviert. Die in den VEP-Gremien vertretenen Akteure werden die Dresdner Debat-

te zum VEP sicher interessiert verfolgen und können sich ggf. auch als Bürger daran beteiligen.

### 3. Instrumente

Die Instrumente der Dresdner Debatte bestehen aus immer wiederkehrenden Bausteinen und ergänzenden Maßnahmen. Die wiederkehrenden Bausteine sind:

- neutraler „Raum“ Internet mit breiter Reichweite: der moderierte Online-Dialog,
- Vor-Ort-Präsenz als Ort der persönlichen Begegnung: die Info-Box,
- Zwischenbilanz mit Experten,
- Abschlussveranstaltung mit der Präsentation der Ergebnisse.

#### 3.1 Der Online-Dialog auf [www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de)

Die Dresdner Debatte wird auf einer stadteigenen von zebra-log entwickelten Website auf Drupalbasis umgesetzt.

##### ▪ **Debattieren**

Jeder Interessierte kann sich an der Dresdner Debatte öffentlich beteiligen. Eine Registrierung ist möglich, dann erscheint der Beitrag unter dem Benutzernamen. Um eine möglichst breite Beteiligung zu ermöglichen und die Hürden gering zu halten, werden auch weiterhin „Gast“-Beiträge zugelassen.

Zu den zwei Themenschwerpunkten werden Themenblätter mit Informationen erarbeitet und zum Download sowie zur Auslage in der Info-Box bereitgestellt.

##### ▪ **Moderierte Online-Diskussion: Verbindung**

Im Mittelpunkt der moderierten Online-Diskussion stehen die vorgenannten Fragestellungen. Jeder Teilnehmende kann sich zu diesen beiden Hauptthemen äußern und Vorschläge einreichen. Diese Hauptthemen werden ausführlich im Menüpunkt „Informieren“ erläutert.

Es empfiehlt sich, zu Beginn der Debatte bereits erste Beiträge einzustellen, die diese Themenschwerpunkte unterstreichen und konkretisieren. Die Inhalte können durch das Stadtplanungsamt und ggf. von Mitgliedern des Runden Tisches vorbereitet und durch die beauftragte Leitmoderation angepasst werden (Vorschlag: 2 Beiträge pro Thema).

Das Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsentwicklungsplanung unterstützt fachlich die Leitmoderation, die von einem zu beauftragenden Externen geführt wird.

##### ▪ **Online-Umfrage**

1. vermutete bzw. gewünschte Modal split-Entwicklung für Dresden bis 2025
2. Vorschläge für Innovationen im Dresdner Stadtverkehr

##### ▪ **Informieren**

Auf der Internetseite werden auf der Startseite und unter „Informieren“ Hintergrundinformationen zum Verfahren und zum Projekt sowie aktuelle Termine und Meldungen anschaulich präsentiert. Diese Informationen werden vom Stadtplanungsamt bereitgestellt:

- einleitender Text zur aktuellen Debatte VEP 2025plus,
- Erläuterung der Schwerpunktthemen (Themenblätter mit Bild bzw. Grafik und Kurztext),
- Zeitstrahl Dresdner Debatte VEP,
- Karte Gesamtstadt mit Darstellung des wesentlichen Verkehrsnetzes,
- Hintergrundinformationen als Download (bisheriger Planungsprozess VEP, Zusammensetzung Runder Tisch, INSEK, FNP, LRP, ...),
- aktuelle Meldungen und Termine zur Debatte.

Weiterführende Informationen zum VEP-Planungsprozess werden auf der städtischen Internetseite vermittelt: <http://www.dresden.de/vep>

#### ▪ **Lob und Kritik**

Ergänzend zur inhaltlichen Diskussion können die Teilnehmenden Lob und Kritik zum Verfahren oder zur Plattform äußern. Die Moderation wird die Beiträge beantworten.

#### ▪ **Presse**

Im Bereich Presse werden die aktuelle Pressemitteilungen eingestellt. Das Einstellen erfolgt direkt durch die Internetredaktion.

#### ▪ **Fragen**

Ob im Nebenmenü „Fragen“ häufige Fragen zur Verkehrsentwicklung, die vom Stadtplanungsamt zu formulieren sind, eingestellt werden, bedarf noch einer Klärung.

### **3.2 Die Info-Box**

Das Stadtplanungsamt kommt an einen zentralen, gut erreichbaren Standort in der Innenstadt: Dr.-Külz-Ring/Seestraße. Die rote Info-Box ist gut sichtbar und lädt mit dem Schriftzug „Dresdner Debatte“ ein, sich zu beteiligen.

In der Info-Box liegen Informationsmaterialien des Stadtplanungsamtes aus. Auf einem großen Tisch stehen ein oder zwei Rechner, um direkt vor Ort in den Online-Dialog einzusteigen. Dieser Tisch kann auch für die Gesprächsrunden genutzt werden.

Die Info-Box ist an 5 Tagen pro Woche (Dienstag bis Sonnabend) besetzt. Vor Ort sind kompetente Vertreter des Stadtplanungsamtes und ggf. auch Mitarbeiter anderer Ämter, die in den VEP-Planungsprozess involviert sind.

### **3.3 Veranstaltungen**

#### ▪ **Auftakt**

Der Auftakt bzw. die offizielle Eröffnung der Dresdner Debatte zum VEP erfolgt mit einer Pressekonferenz, wenn möglich in der Info-Box. So besteht die Gelegenheit der Besichtigung der Box und für Rückfragen.

Am Eröffnungstag wird die Info-Box geöffnet und die online-Diskussion beginnt. An diesem Tag sollten mehr als zwei Mitarbeiter in der Info-Box sein, um den Planungsprozess sachlich und präzise vorzustellen und den geplanten Beteiligungsprozess zu beschreiben. Der Online-Dialog wird durch das zu beauftragende Büro und die Öffentlichkeitsarbeit des Stadtplanungsamtes erläutert, die Vorbeikommenden werden zur Diskussion eingeladen. Dabei sollten die online-Dialog-Experten als „Online-Trainer“ bereitstehen,

um allen interessierten Besucherinnen und Besuchern an Rechnern eine individuelle Einführung in den Dialog zu geben. Sie haben so die Möglichkeit, sofort ihre Meinungen abzugeben.

Vor Ort:

- die Info-Box, vollständig eingerichtet, mit Infomaterial etc.,
- ein großer Tisch mit Stühlen in der Box, mit Flyern und Stiften, Spielzeug/Malzeug mit Verkehrsbezug für Kinder sowie ggf. Getränken,
- ein oder zwei Rechner für die Nutzung des Online-Dialogs,
- Vertreterinnen und Vertreter des Stadtplanungsamtes und der Abt. Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und von dem mit der Leitmoderation beauftragten Büro als Ansprechpartner für inhaltliche Fragen bzw. „Guides“ für den Online-Dialog (tragen Namensschilder).
- In Abhängigkeit vom Wetter auch Stehtische draußen vor der Info-Box.

#### ▪ **Expertenrunde**

Die Expertenrunde ergänzt die Dresdner Debatte zur „Halbzeit“. In diesem Kreis werden die Zwischenergebnisse diskutiert und bewertet. Die Experten können mit ihrem Blick von außen wichtige Hinweise zu den Fragestellungen geben und so zur weiteren Richtungsbestimmung beitragen. Mögliche Teilnehmende (maximal 15 Personen): Baupolitische Sprecher der Fraktionen, Moderator des Runden Tisches, Vertreter des Wissenschaftlicher Beirats. In diese Runde auch Bürger einzubeziehen ist nicht vorgesehen.

#### ▪ **Abschlussveranstaltung**

Die Abschlussveranstaltung soll, wie bei den vorangegangenen Dresdner Debatten auch, einen etwas formelleren Rahmen erhalten, um die Wahrnehmung als relevantes Instrument der Stadtentwicklung zu stärken. Der detaillierte Ablauf wird im Laufe der weiteren Konzeptentwicklung abgestimmt. Geeignet erscheint das Verkehrsmuseum, das im Herbst eine Ausstellung zur Geschichte der Dresdner Verkehrsplanung zeigt. Alternativ wäre auch der Lichthof im Neuen Rathaus geeignet.

### **3.4 Allgemeine Öffentlichkeitsarbeit**

Neben der Online-Verbreitung werden auch die klassischen Formen der Öffentlichkeitsarbeit genutzt:

- Fach-Pressearbeit (Entwurf des VEP 2025plus, Information über den gesamten Planungsprozess mit der erfolgten Gremienbeteiligung),
- Lokale Pressearbeit (in Abstimmung mit der Presseabteilung),
- Flyer und Plakate zur Ankündigung der Debatte über städtischen Verteiler, über Runden Tisch und an weiteren öffentlichen Orten,
- Newsletter,
- Plakate in Straßenbahn und/oder Straßenbahnfernsehen,
- evtl. Straßenbahnzug „bekleben“ mit Information zur Dresdner Debatte,
- Direkt-Ansprache von Multiplikatoren vom Runden Tisch, dem Wissenschaftlichen Beirat, dem Runden Tisch Region zur Verbreitung des Aufrufs.

#### 4. Titel/Label/Bild/Video/Drucksachen

##### ▪ Titel

Die Dresdner Debatte zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus soll durch einen eingängigen Slogan ergänzt werden. Folgender Titel ist als prägnante, zum Thema hinführende und Neugier weckende Überschrift präferiert: „Dresden 2025 - fischelant mobil“.

„Fischelant zu sein heißt, schlau seine Chance entdecken und nutzen, wach sein und wachsam, eifrig aber nicht eifernd, drängend, aber nicht aufdringlich, bescheiden, ohne sich wirklich zu bescheiden. Fischelant ist sächsisch, klingt französisch, ist es ursprünglich auch und heißt bei unseren Nachbarn virgilant, wachsam. Der Lateiner kennt die Vokabel vigilans. In diesem einen Wort steckt der Erfindungsreichtum eines ganzen Volkes. Hier erfand man keine Panzer, sondern Feinstrumpfhosen. Hier erfand man keine Flugzeugträger, sondern Mundwasser. Ganz Deutschland putzt sich heute die Zähne mit Pasten sächsischen Ursprungs wie Chlorodont, Blendax oder Odol. Hier erfand man keine Kanonenkugeln, sondern den Büstenhalter, die Filtertüte, den Aktendulli, die Trommelwaschmaschine und die Kleinbildkamera. Heute verdienen Japaner damit ihr Geld. Und wer hat's erfunden? Der geschickte, gewandte, aufmerksamem, aufgeweckte, kluge Sachse. So wie er eben lebt, es aber nie auf dem Markt der Eitelkeiten austragen würde. Fischelant eben“

(Tom Pauls zum beliebtesten sächsischen Wort des Jahres 2009)

Der Begriff fischelant ist vielen Sachsen bekannt und weckt Interesse und Neugier in seiner Verbindung mit Mobilität und Zukunft. Jene, die den Begriff nicht kennen, werden vielleicht erst mal stutzen und wissen wollen, was damit gemeint ist. So wird ebenfalls Interesse und Neugier geweckt. Andere Städte nutzen bereits erfolgreich solche Slogans, wie z. B. München mit „gscheid mobil“, „mobil in Kiel“, Frankfurt mit „clever mobil“.

##### ▪ Label

Die Farbe der Dresdner Debatte – das prägnante Rot – wird durchgehend beibehalten. Der Stempel wird weiterhin als Hingucker verwendet.

##### ▪ Bild

Ein Bild auf Karte, Plakat und im Teaser online muss verschiedene Funktionen erfüllen: Verdeutlichung für den VEP, Wecken von Neugierde auf die Planung.

##### ▪ Video

Ein Video/eine Videobotschaft zur VEP-Debatte im online-Portal wird als günstig erachtet. Ein solcher kurzer Videofilm zeigt auf anschauliche Art und Weise Informationen zur Verkehrsentwicklung Dresdens und Statements (Videointerviews) unterschiedlicher Personen, wie der Oberbürgermeisterin (mit europäischem Bezug/POLIS), Herrn Marx oder Herrn Szuggat, Herrn Pfothenhauer, und ggf. weiteren Multiplikatoren vom Runden Tisch und/oder Wissenschaftlichen Beirat. Angestrebt wird aufgrund des „sächsischen“ Titels eine bekannte Person als „Transporteur“ zu finden (Schauspieler, Entertainer, ...). Die Videobotschaft wird auf die Startseite der Dresdner Debatte eingestellt unter [www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de).

▪ **Drucksachen**

Folgende Drucksachen sind vorgesehen: Flyer, Plakate A1 und A3 und für die Info-Box sechs Fahnen (mit den Themenschwerpunkten Mobilitätsverhalten/Modal Split, vom Stadtrat beschlossene Entwicklungsziele, Beteiligung im gesamten Planungsprozess, Innovationen) sowie eine große Übersichtskarte zum Stadtverkehr.

**5. Ablauf der Dresdner Debatte zum VEP 2025plus**

Es ist folgender Ablauf geplant:

- Juli 2013:** Ankündigung des Online-Dialogs, Ansprache von Multiplikatoren = Runder Tisch VEP, Abstimmung mit begleitenden Medien
- 21. September 2013:** Start des Online-Dialogs/Eröffnung der Info-Box
- 38./39. KW 2013:** Expertenrunde in der Info-Box
- bis 19. Oktober:** Öffnung der Info-Box und moderierter Online-Dialog für die interessierte Stadtöffentlichkeit/Info-Box steht am Dr.-Külz-Ring/Seestraße  
geplante Öffnungszeiten:  
Dienstag - Freitag 15 - 19 Uhr  
Sonnabend 11 - 16 Uhr
- Mitte Dezember 2013:** Abschlussveranstaltung: Zusammenfassung, Dokumentation der Ergebnisse und des Prozesses, Vorstellung der Ergebnisse und Feedback der politischen Vertreter z. B. der Parteipolitischen Sprecher, fachliches Feedback aus dem Stadtplanungsamt

**6. Nächste Schritte**

- Zeit- und Maßnahmenplan,
- Ausschreibung starten,
- Nachbesetzung der Stelle SB Öffentlichkeitsarbeit im Stadtplanungsamt,
- technische Umsetzung und Vorbereitung der Dresdner Debatte III,
- Kommunikationskonzept,
- Videodreh und Videobotschaft und deren Feinplanung,
- Texte für die Inhalte und Bekanntmachung des Projekts (= Themenblätter zu den Dialogschwerpunkten zur Auslage in der Info-Box und zum Herunterladen im online-Portal),
- Feinplanung Eröffnungsveranstaltung (Uhrzeit, Ablaufplanung, Redner, Rahmen),
- Feinplanung Ankündigungen, Ansprache Multiplikatoren, Öffentlichkeitsarbeit,
- .....

**Externe Leistungen sind**

- Grafisches Konzept inkl. Bild/Wortbildmarke,
- Drucksachen,
- Vorabstimmung/Beratung zum Konzept der Dresdner Debatte VEP,
- Leitmoderation online-Dialog,
- Auswertung des online-Dialogs und Erstellen einer Abschlussdokumentation,
- Videobotschaft,
- Ggf. zusätzliche Werbung wie z. B. Bekleben einer Straßenbahn, Straßenbahnfernsehen

# 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