



Dresden.  
Dresdner



**„Fischelant mobil – Verkehr neu denken“**  
Dresdner Debatte vom  
21. September bis 19. Oktober 2013



**„Fischelant mobil – Verkehr neu denken“**  
Dresdner Debatte vom  
21. September bis 19. Oktober 2013

# Inhalt

## Einleitung

Rahmenbedingungen, Zielsetzungen und Ablauf des Dialogs	5
Punkt 1 zum ersten Thema	5
Unterpunkt 1 zu Punkt 1	12
Unterpunkt 2 zu Punkt 1	14
in mehrzeiliger Anordnung	
Punkt 2 zum ersten Thema	22
in mehrzeiliger Ausführung	
Punkt 3 zum ersten Thema	25
Punkt 4 zum ersten Thema	27

<b>Zweites Thema</b>	<b>30</b>
Punkt 1 zum zweiten Thema	30
Unterpunkt 1 zu Punkt 1	32
Unterpunkt 2 zu Punkt 1	34
in mehrzeiliger Anordnung	
Punkt 2 zum zweiten Thema	40
in mehrzeiliger Ausführung	
Punkt 3 zum zweiten Thema	45
Punkt 4 zum zweiten Thema	69

# Einleitung

Die Stadt Dresden erarbeitet aktuell den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP). Der VEP wird die Grundlage sein für die strategische Verkehrsplanung in Dresden. Er soll dafür sorgen, dass die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen künftig zueinander passen und die Ziele erreicht werden.

Vom 21. September bis 19. Oktober 2013 fand unter dem Titel „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“ die dritte Dresdner Debatte statt. In dieser Zeit konnten sich Dresdnerinnen und Dresdner auf der Onlineplattform der Dresdner Debatte ([www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de)) und in der Infobox am Dr. Külz-Ring zu den zentralen Themen des VEP äußern.

Der vorliegende Auswertungsbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP – der dritten Dresdner Debatte – zusammen und ist damit ein wichtiges Informationsdokument für alle, die sich für die Rückmeldungen der teilnehmenden Bevölkerung zum VEP und seine Inhalte interessieren.

Die fachliche Qualität der Beiträge war insgesamt sehr hoch, die Debatte verlief sehr konstruktiv. Am umfassendsten diskutiert wurde der Bereich „Infrastruktur“. Zentrale Themen waren dabei die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, kurz ÖPNV, (von den Tickets bis zu den Haltestellen) und der Ausbau der Radwege sowie viele konkrete Einzelorte und deren Verkehrsgestaltung (wie Tunnel, Kreuzungen und Ampeln). In den Bereichen „Umwelt“, „Gestaltung“ und „Innovation“ gab es im Vergleich weniger Beiträge – wichtige Themen waren hier unter anderem die Elektromobilität, das Verhältnis der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer untereinander oder die Verkehrsberuhigung. Der Bereich Innovation enthält viele Beispiele, in welche Richtung sich der Verkehr in Dresden weiterentwickelt werden soll, um zukunftsfähig zu sein. (Vgl. hierzu detaillierter das Kapitel 4 und seine Unterkapitel.)

Die Stadtverwaltung schließt aus den Beiträgen der Debatte, dass die geleistete Arbeit im VEP-Planungsprozess von den Bürgerinnen und Bürgern grundsätzlich akzeptiert und größtenteils geteilt wird. Aber die Debatte der Bürgerinnen und Bürger zeigt auch auf, dass es Bereiche, wie den ruhenden Verkehr (Parken), die Ausgestaltung und Funktion der Lichtsignalanlagen und den Fahrradverkehr, gibt, denen eine noch größere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte. (Vgl. hierzu insbesondere das Kapitel 5 und seine Unterkapitel.)

Alle eingebrachten 366 konkreten Vorschläge und 549 Kommentare werden von der Stadtverwaltung in den nächsten Wochen und Monaten einzeln gesichtet, bewertet und auf Umsetzbarkeit und Weiterbehandlung geprüft. Alle Bürgerbeiträge sind auch über die aktuelle Diskussion um den VEP hinaus ein wertvoller Fundus für die Verwaltung und ihre Partner, um das Dresdner Verkehrssystem zu verbessern und zu qualifizieren. Insofern dankt das Stadtplanungsamt allen Bürgerinnen und Bürgern, die sich mit ihrem Wissen, ihren Abwägungen und ihrer Zeit in der Debatte engagiert haben!

Die Dresdner Debatte ist ein Beteiligungsformat des Stadtplanungsamtes, das den gegenseitigen Austausch fördern will. Bei jeder Debat-

te können sich Dresdnerinnen und Dresdner zu einem aktuellen Thema der Stadtplanung in Dresden äußern und untereinander und mit der Verwaltung und Politik ins Gespräch kommen. Am Ende steht eine Veranstaltung, in der die Verwaltungsspitze des Stadtplanungsamtes sowie politische Vertreter Rückmeldung zum Prozess und zu den Rückschlüssen der Debatte für die zukünftige Arbeit des Amtes gibt. Die Dresdner Debatte findet jeweils sowohl im Internet unter [www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de) als auch vor Ort statt.

## 2 Rahmenbedingungen, Zielsetzungen und Ablauf des Dialogs

### 2.1 Konzept der Dresdner Debatte

Die Dresdner Debatte ist eine immer noch neue Form des offenen und öffentlichen Dialogs der Landeshauptstadt Dresden zwischen Politik, Planung und Bevölkerung zu aktuellen Stadtentwicklungsthemen. Sie wurde als innovative Form der Bürgerbeteiligung speziell für die Stadt Dresden entwickelt:

Seit Jahren gibt es in Dresden kontroverse Diskussionen über städtebauliche und architektonische Entwicklungen. Die Zukunft der eigenen Stadt liegt der Bevölkerung am Herzen. Die Bewohnerinnen und Bewohner wissen viel über ihre Stadt und die lokalen Gegebenheiten. Dieses Wissen kann eine wichtige Ressource im Vorfeld von stadtentwicklungspolitischen Entscheidungen werden. Dresden geht deshalb in Ergänzung bereits etablierter Verfahren einen neuen Weg: Jeweils vier Wochen ist Zeit, im Rahmen einer Dresdner Debatte über ein aktuelles Thema der Stadtplanung zu diskutieren – online, aber auch vor Ort. So ermöglichen die Debatten allen Beteiligten, sich mit den Themen und Meinungen in einem längeren Zeitraum intensiv auseinanderzusetzen. Die Ergebnisse fließen in die jeweiligen Entscheidungsprozesse ein. Sie helfen auch ein gegenseitiges Verständnis herzustellen.

Die Dresdner Debatte ist eine Verbindung von Online-Diskussion mit gleichzeitiger Vor-Ort-Präsenz und Veranstaltungen, so dass insgesamt ganz unterschiedliche Adressaten erreicht werden können:

Die Online-Plattform ermöglicht es allen Interessierten, zu Wort zu kommen. Auf der Internetseite kann sich jeder mit seiner Meinung und seinen Ideen in die Debatte einbringen. Es ist möglich, sich je nach Wunsch unterschiedlich intensiv zu beteiligen: Von der Beantwortung einer kurzen Umfrage zum Thema und der Kommentierung und Bewertung der Ideen Anderer bis hin zur Skizzierung eigener Vorstellungen – als anonymen Gast oder als registrierter Diskussionsteilnehmer.

Die Infobox, ein Container in der roten Farbe der Dresdner Debatte, taucht jeweils am Schauplatz der Diskussion auf: Hier können sich Bürgerinnen und Bürger über das Thema der aktuellen Debatte und die jeweiligen Pläne des Stadtplanungsamtes informieren und direkt am Computer ihre Ideen und Kommentare eingeben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes stellen die Planungen vor und stehen für Gespräche, Fragen, Anregungen sowie für technische Hilfestellungen zur Verfügung. Begleitend finden Veranstaltungen vor Ort statt, die den Beteiligten Möglichkeiten zum Austausch bieten.

Am Ende werden die unterschiedlichen Stränge der Debatte in einer öffentlichen Abschlussveranstaltung zusammengebracht. Diese dient dazu, allen Beteiligten und Interessierten eine Rückmeldung der Fachverwaltung und der Politik zu den Vorschlägen und diskutierten Inhalten zu geben und über Rückschlüsse aus der Debatte sowie zukünftige Schritte

des veranstaltenden Stadtplanungsamtes zu informieren.

Die Dresdner Debatte soll zu einem dauerhaften Instrument der Beteiligung werden. Durch die Verstetigung bietet sie die Chance, langfristig die Kommunikationskultur auf der Ebene der Stadtentwicklung zu verbessern.

### 2.2 „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“: Ziele und Inhalte der dritten Dresdner Debatte

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:

Die Stadt Dresden erarbeitet aktuell den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP). Der VEP wird die Grundlage sein für die strategische Verkehrsplanung in Dresden. Er soll dafür sorgen, dass die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen künftig zueinander passen und die Ziele erreicht werden.

Die Dresdner Debatte zum VEP 2025plus setzt die seit Beginn des VEP-Planungsprozesses erfolgte breite Fachbeteiligung fort und weitet die Beteiligung auf die Dresdner Bevölkerung aus.

Seit Beginn des Planungsprozesses Ende 2009 sind die in Abbildung 1 dargestellten VEP-Gremien (Lenkungskreis, Runder Tisch, Planerkonsortium, Politik, Wissenschaftlicher Beirat, Nachbarregionen sowie die Projektgruppe innerhalb der Stadtverwaltung) aktiv involviert.

Bild einfügen

Aktuell liegt der Verkehrsentwicklungsplan als ausgearbeiteter Entwurf der Politik und der Bevölkerung vor. Die Dresdner Debatte „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“ gab den Dresdner Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, sich zu den zentralen Anliegen des VEP zu äußern. Bewusst fand die Debatte vor der politischen Beschlussfassung zum VEP statt, so dass die Ergebnisse der Debatte in den politischen Entscheidungsfindungsprozess und den Beschluss eingehen können. Einzig die politische Diskussion in den Ortsbeiräten und Ortschaftsräten findet teilweise parallel statt.

Für die Debatte wurden vier Themenschwerpunkte festgelegt, um das komplexe Thema Mobilität fassbar zu machen und gezielt Rückmeldungen einzuholen: Infrastruktur, Umwelt, Gestaltung und Innovation.

Folgendermaßen wurden diese Bereiche für die Diskussion aufbereitet:

#### Thema 1: Infrastruktur

Mit Infrastruktur ist das Straßen-, Schienen- und Wegenetz der Stadt Dresden gemeint. Zentrale Aufgabe der Planung ist zum einen der Erhalt der bestehenden Verkehrsnetze und zum anderen der Ausbau, zum Beispiel von Radwegen oder Stadtbahnstrecken. Hier können Schwerpunkte gesetzt werden.

##### Bestandserhalt der Verkehrsnetze

Für eine urbane Stadtentwicklung müssen die bestehenden Strukturen im Straßen- und Wegenetz und im öffentlichen Personennahverkehr in guter Qualität erhalten werden. Ein räumlicher Ausbau ist innerstädtisch häufig problematisch, da die Platzverhältnisse dies meist nicht zulassen und die Auswirkungen des Verkehrs nicht immer vorhersehbar sind.

Die bestehenden Straßen-, Schienen- und Wegenetze zu erhalten, ist schon heute eine große Herausforderung. Doch auch von diesem Erhalt hängen die Wirksamkeit von Neubaumaßnahmen und Netzerweiterungen maßgeblich ab.

##### Netzerweiterungen

Die Erweiterung von Verkehrsnetzen ist an verschiedenen Stellen erforderlich und betrifft insbesondere Stadtbahnstrecken, Straßen sowie straßenferne Fuß- und Radwege. Dies ist auch eine Folge der aktuellen und zukünftigen Verkehrsentwicklung – Radverkehr und die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs haben beispielsweise zugenommen (siehe hierzu auch: Wie entwickelt sich der Verkehr in Dresden?).

Bei der Erweiterung von Verkehrsnetzen ist von Bedeutung, dass

- bestehende Defizite behoben werden,
- der Verkehr entlastet wird,
- Erreichbarkeit verbessert wird,
- es stadtverträglich und finanzierbar ist,
- es den Verkehrsleitzielen entspricht.

Ganz deutlich gehört dazu auch eine gute Anbindung neu entwickelter Standorte für z. B. Wohnen, Gewerbe, Industrie, Versorgung oder Kultur mit Straßen und ÖPNV sowie im nicht-motorisierten Verkehr mit Flächen für Carsharing, Radabstellanlagen usw.

##### Verstärkte Partizipation an Planungsprozessen

Bürgerinnen und Bürger sollen bei den Planungen zu einzelnen Vorhaben einbezogen werden. Denn qualifizierte Beteiligungsprozesse und eine direkte, frühzeitige und transparente Interesseneinbindung von Bürgerinnen und Bürgern als Erfahrungsträger, Nutzende oder Betroffene verbessern die Passgenauigkeit von Infrastrukturmaßnahmen, erhöhen deren Akzeptanz und können die Umsetzung durch lokale Identifikation vereinfachen.

##### Fragen im Rahmen der Dresdner Debatte

- Wohin soll sich das Dresdner Verkehrssystem in Bezug auf seine Verkehrsnetze entwickeln?
- In welchen Bereichen der Infrastruktur sollen Schwerpunkte gesetzt werden?

#### Thema 2: Umwelt

Verkehr hat neben vielen positiven Wirkungen leider auch negative Auswirkungen. Dazu zählen zum Beispiel der erforderliche Flächen- und Energieverbrauch, die Unfallgefahr, die Luftverunreinigung, Lärm und die trennenden Auswirkungen, die beispielsweise eine große Straße innerhalb der Stadt haben kann. Zukünftige Planungen sollen hier Abhilfe schaffen.

Die Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs wird immer wichtiger, um auch in Zukunft gesunde, attraktive und umweltfreund-

liche Lebensbedingungen in unseren Städten zu schaffen. Das hat der Dresdner Stadtrat aufgenommen und durch verschiedene Beschlüsse die Verwaltung dazu aufgefordert, bestimmte Maßgaben rahmengebender Umweltkonzepte zu erfüllen. Insbesondere die Luftreinhaltung hat hier einen hohen Stellenwert aufgrund der EU-Umweltgesetzgebung.

In den Entwurf des VEP 2025plus wurden entsprechend nur Maßnahmen aufgenommen, welche die erklärten kommunalen Zielen bei der Luftreinhaltung und Lärminderung erfüllen. So dienen fast zwei Drittel aller vorgeschlagenen VEP-Maßnahmen der Mobilitätsstrategie und des Handlungskonzepts explizit auch den Zielen der Luftreinhaltung, der Lärminderung und des Klimaschutzes.

Im Zuge der Verkehrsplanung sollen zudem die bereits vorhandenen Strategien zur Erhaltung für das Stadtklima wichtigen, kühlenden Grünbereiche sowie der Frischluftzufuhr für die Innenstadt berücksichtigt werden. Dazu gehören zum Beispiel die fachlich ausgewiesenen Frischluftschneisen aber auch das Straßenbaumkonzept sowie die vorliegenden kleinräumlichen Grünordnungs- oder stadtteilbezogenen Entwicklungskonzepte.

Im Rahmen der Dresdner Debatte interessierte uns die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zu folgenden konkreten Fragen:

- Wie wird Dresdens Verkehrsgestaltung umweltfreundlicher?
- Wie wollen Sie persönlich dazu beitragen?
- Was macht den Verkehr angenehmer in der Stadt und erleichtert die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln?

### Thema 3: Gestaltung

Stadtqualität ist ein äußerst breites Themenfeld. Einerseits ist die Bewegung der Menschen im Stadtraum für eine funktionierende Stadt notwendig, andererseits soll der daraus resultierende Verkehr das Leben in der Stadt nicht zu sehr beeinträchtigen. Die möglichst attraktive Gestaltung von Straßen und deren Umfeld spielt dabei eine große Rolle.

Dresden hat in den letzten Jahren eine dynamische Entwicklung genommen. Im vergangenen Jahrzehnt nahm die Einwohnerzahl um zirka 10 % zu, neue Einkaufsflächen sind entstanden und die wirtschaftliche Ent-

wicklung verlief überwiegend positiv. Der Altersdurchschnitt der Bevölkerung hat sich auch in Dresden erhöht, jedoch weniger stark als in vielen anderen Städten, dank der positiven Geburtenentwicklung. Der daraus resultierende Verkehr ist Ausdruck einer lebendigen und prosperierenden Stadt. Um in dieser Situation das Leben mit dem notwendigen Verkehr zu ermöglichen beziehungsweise zu erleichtern, gibt es eine Reihe von Vorschlägen.

Als Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des Stadtraums sind zum Beispiel vorgesehen:

- die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere in zentralen Wohn- und Geschäftsbereichen (Innenstadt und Stadtteilzentren) beispielsweise durch die Rückgewinnung von öffentlichen Straßenräumen, die aktuell durch ruhenden und fließenden Verkehr (Parken und Fahren) belegt sind,
- die Erhöhung der Grünanteile in der Stadt im Rahmen von Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas,
- die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung und zur Luftreinhaltung in Dresden.

Diese Maßnahmen beziehen sich auf den Stadtraum allgemein und lassen sich keinem einzelnen Verkehrsträger zuordnen.

Daneben gibt es Straßen bzw. großstädtische Magistralen, die neben wichtigen Wohn- und Geschäftsfunktionen auch langfristig betrachtet größere Verkehrsmengen zu tragen haben (über 10 000 Kfz/Tag). Da in diesen Bereichen überwiegend keine Verlagerungsalternativen im Netz auf andere Straßen bestehen, wird dort auch in Zukunft das Prinzip „Leben mit Verkehr“ gelten. Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung ist es, an diesen Straßen ein Optimum an Verträglichkeit zwischen allen Nutzungsansprüchen zu schaffen: Diese wenigen noch vorhandenen großstädtischen Straßenräume müssen ihrer Verkehrsfunktion gerecht werden und gleichzeitig attraktiver gestaltet werden um sowohl für Handel und Gewerbe als auch für Wohnen interessant zu sein. Verbunden mit dem Vorteil hoher Erschließungsgunst im ÖPNV und der guten Versorgungssituation müssen hierfür innovative und zukunftsfähige Lösungen erarbeitet werden. Zu den Gestaltungsansätzen für diese großstädtische Magistralen gehören:

- die attraktive Straßenraumaufteilung als Kompromiss zwischen verkehrlicher und räumlicher Funktion,
- die intensive Begrünung und hochwertige Gestaltungen mit



ortsüblichen Materialien,

- die Gestaltung von lokalen, geschützten „Rückzugsbereichen“ (kleinteilige Aufenthaltsbereiche mit Sichtschutz, Begrünung und Sitzmöbeln),
- intelligente Nutzungskonzepte, die verkehrliche Emissionen minimieren,
- die Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs (was das Abstellen, das Queren oder ausreichende Breiten der Verkehrsstreifen betrifft),
- sowie einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖPNV,
- die Berücksichtigung der Bedürfnisse von ruhendem Verkehr, Liefern und Laden,
- die Sicherung der gewerblichen und dienstleistungsbezogenen Funktionen auch mit entsprechend dimensionierten Seitenräumen (Fußwege mit Geschäftsnutzung),
- Maßnahmen der Lärmvorsorge und
- ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.

Im Rahmen der Dresdner Debatte wollten wir hierzu die Meinung der Dresdnerinnen und Dresdner hören:

- Welche (der oben genannten) verkehrsträgerübergreifenden Ansätze sollten stärker in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden?
- Wo sehen Sie in Dresden Konflikte zwischen der Gestaltung des Stadtraumes und der Verkehrsgestaltung?
- Wo sehen Sie in Dresden gelungene Beispiele für eine attraktive Straßenraumgestaltung als Kompromiss zwischen verkehrlicher und stadträumlicher Funktion?

#### Thema 4: Innovation

Die verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft erfordern innovative Ideen zur Verkehrsentwicklung. Auch wenn nicht hinter jeder Innovation ein ausgearbeitetes Konzept steht, so sind sie Anregungen, wie Verkehr intelligent, ressourcenschonend und maximal nutzbringend weiter entwickelt werden kann.

Gerade in einer wachsenden Stadt wie Dresden, deren wirtschaftliche Entwicklung direkt mit der Attraktivität und Erlebbarkeit seiner Stadträume verbunden ist, sind Maßnahmen erforderlich, die über klassische Formen hinausgehen und neue Akzente setzen.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus soll zahlreiche innovative Umsetzungsideen enthalten. Dabei geht es nicht darum, nur komplett „neue“ Entwicklungen aufzunehmen, sondern auch bereits in anderen Städten erprobte Lösungen für Dresden anzuwenden. Eine Vielzahl innovativer Ansätze für Dresden wurde erarbeitet. Vieles ist hier denkbar – einige Beispiele dafür sind:

- das saisonal-temporäre Aufstellen von Fahrradbügeln auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage,
- die Einrichtung von „Begegnungszonen“ auf Straßen- oder Platzbereichen (verkehrsberuhigte Bereiche ohne bauliche Maßnahmen und Verkehrszeichen, in denen Fußgänger und Fahrzeuge gleichberechtigt sind),
- die Entwicklung von Angeboten für günstige Wohnstandort- oder Einwohnertickets nach dem Solidar- bzw. Umlageprinzip in Zusammenarbeit mit externen Akteuren wie Wohnungsunternehmen, Verkehrsverbund und Stadt,
- die Förderung von autoarmem Wohnen auf innerstädtischen Brachbereichen in integrierten Lagen unter Nutzung von Elektromobilität, Carsharing, Radstation, öffentlichem Verkehr (ÖV), multimodalen Infosystemen und nähräumlichen Strukturentwicklungen,
- die Einführung einer Mobilitätskarte als integriertes Zugangs- und Abrechnungsmedium für multimodale Nutzungen (ÖPNV, Radverleih, Parktickets, usw.) sowie verstärkte Nutzbarkeit von Smartphone-Applikationen für intermodale Nutzungen (z. B. Parktickets per NFC/ QR-Code),
- die Erprobung von aktivierbaren „Dunkel-Dunkel-Lichtsignalanlagen“ („Ampeln“) die auf Anforderung durch Fußgänger aktiviert werden und eine sichere Querung ermöglichen,
- und vieles anderes mehr.

Im Rahmen der Dresdner Debatte baten wir die Dresdnerinnen und Dresdner, diese Liste mit Ideen und Vorschlägen zu ergänzen und uns mitzuteilen, welche der Vorschläge ihnen besonders wichtig sind:

- Wie sieht die mobile Stadt von morgen aus? Welche Innovationen braucht Dresden im Verkehrsbereich?
- Kennen Sie innovative Beispiele und Projekte im Verkehr aus anderen Städten, die Sie sich für Dresden wünschen?

#### 2.3 Ablauf Online und vor Ort

Die Dresdner Debatte „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“ fand vom 21. September bis 19. Oktober 2013 statt. Am 9. Dezember findet die Abschlussveranstaltung statt.

21. September

Start des Online-Dialogs / Eröffnung der Infobox

9. Oktober

15. Oktober      Expertenrunde in der Infobox

Veranstaltung zur Elektromobilität

19. Oktober      Ende des Online-Dialogs / Schließung der Infobox

9. Dezember      Abschlussveranstaltung: Zusammenfassung, Dokumentation der Ergebnisse und des Prozesses, Vorstellung der Ergebnisse und Feedback der politischen Vertreter, fachliches Feedback aus dem Stadtplanungsamt

### 2.3.1 Online

Vier Wochen lang konnten die Dresdnerinnen und Dresdner im moderierten Online-Dialog auf [www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de) ihre Hinweise und Ideen zu den zentralen Themen des zukünftigen VEP eingeben und diskutieren.

Die Internetseite der Dresdner Debatte wurde im Vorfeld der dritten Debatte technisch und grafisch überholt. Sie bietet allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern nun die Möglichkeit, sich sowohl in die laufende aktuelle Debatte einzubringen als auch über bereits vergangene Debatten oder das Format der Dresdner Debatte an sich zu informieren – in Texten, Bildern oder Videos. Aktuelle Nachrichten zur Dresdner Debatte sowie zu weiteren Beteiligungsangeboten und die Tweets aus dem projekteigenen Twitter-Kanal werden ebenfalls angezeigt. Die Online-Plattform ist damit die zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Dresdner Debatte.

### Seite ‚Informieren‘

Unter der Überschrift „Informieren“ standen den Teilnehmenden wesentliche Informationen zu den Inhalten der Dresdner Debatte zum VEP zur Verfügung. Hierbei handelte es sich um Informationen zum VEP (inklusive der aktuellen Entwurfssfassung des Plans), der bisherigen Entwicklung der Planung und zu den zentralen Themen der Debatte. Für vertieftes Lesen und Informieren wurden auch weiterführende Informationen zum Download bzw. als Links angeboten.

nen. Andere Interessierte wiederum konnten so gezielt nach Beiträgen in einzelnen Kategorien oder zu bestimmten Schlagworten suchen, sie kommentieren und bewerten. So entstand ein Meinungsbild, dessen Ergebnisse hier im Bericht ab Kapitel 3 erläutert werden.

### Seite ‚Debattieren‘

Wichtiges Ziel der Beteiligungsplattform ist es, die Hürde, sich an der Diskussion zu beteiligen, möglichst gering zu gestalten. Deshalb war es möglich, neben einer Beteiligung mit Registrierung, auch Gastbeiträge ohne Registrierung zu schreiben. Bereits auf der Startseite konnten die Teilnehmenden direkt ihre Vorschläge eingeben.

Im Mittelpunkt der Onlinediskussion „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“ standen die vier Themenbereiche Infrastruktur, Umwelt, Gestaltung und Innovation (die in Kapitel 2.2 näher beschrieben sind). Die Teilnehmenden konnten ihre Beiträge einem der Themenbereiche zuord-

### Umfrage

Alle Seitenbesucher waren darüber hinaus aufgerufen, sich an einer Umfrage zur Mobilität der Zukunft zu beteiligen:

„Welche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden? Für Wege in der Stadt nutzen Bürgerinnen und Bürger in der Regel vier Verkehrsmittel: Sie gehen zu Fuß, fahren Fahrrad, nutzen öffentliche Verkehrsmittel oder Pkw und motorisierte Zweiräder. Welche Verkehrsmittelnutzung wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden?“

Die Umfrage ermittelte, welche Anteile die genannten Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger im Jahr 2025 haben sollen. Man bezeichnet dieses prozentuale Verhältnis der Verkehrsmittel an allen gefahrenen oder gelaufenen Wegen als Modal Split. Die Umfrage wurde insgesamt 279 Mal beantwortet – die Ergebnisse finden Sie in Kapitel 3.4.

rinnen und Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes ins Gespräch kommen. Dieses Mal war sie am Dr. Külz-Ring vor der Altmarkt-Galerie platziert und lud dort an zentraler Stelle zum Austausch über den VEP ein.

Über die gesamte Laufzeit der Debatte war die Infobox von Dienstag bis Freitag in der Zeit von 15 bis 19 Uhr und samstags von 11 bis 16 Uhr geöffnet und mit jeweils mindestens zwei Kollegen aus der Stadtverwaltung besetzt. Die wichtigsten Themen aus den Gesprächen zwischen den Besucherinnen und Besuchern und den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sind in Kapitel 3.3. festgehalten. Vor der Box war der „Ballomat“ platziert, das analoge Pendant zur Onlineumfrage „Wie soll der Verkehrswegemix (Modal Split) im Jahr 2025 aussehen?“.

## Moderation

Ein geschultes Moderationsteam aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes, das leitend von erfahrenen Onlinemoderatoren der Firma Zebralog unterstützt wurde, begleitete die Onlinebeteiligung. Die Moderation hatte den Auftrag, eine inhaltlich neutrale Rolle einzunehmen, sowohl im Thema insgesamt als auch bei lokalen Einzelfragen. Fachliche Nachfragen leitete sie für Rückmeldungen an die entsprechenden Sachgebiete der Dresdner Stadtverwaltung weiter.

Zu den Aufgaben der Moderation zählten unter anderem:

- auf die Einhaltung der Regeln des Online-Dialogs zu achten und ggf. durch Moderationsbeiträge einzugreifen und auf Spielregeln zu verweisen, wenn beispielsweise in Kommentaren andere Teilnehmende oder Gruppierungen angegriffen wurden
- Weiterleitung von Anfragen an die Fachredaktion, Unterstützung der Redaktion bei der Formulierung von fachlichen Antworten
- Betreuung des Forums „Lob und Kritik“ durch Beantwortung von Fragen und Beiträgen zum Beteiligungsangebot und der Plattform durch die Moderation
- Hilfestellung bei Problemen mit der Plattform (zum Beispiel bei der Registrierung)
- sonstige Anfragen (E-Mails an die Moderation) zu beantworten
- regelmäßig Newsletter über den Stand der Beteiligung zu versenden
- aktuelle Meldungen auf der Plattform einzustellen (über den Stand und Verlauf des Verfahrens)

Die „Regeln“ des Online-Dialogs wurden auf der Website veröffentlicht; bei allen Beteiligungsmöglichkeiten wurde auf sie verwiesen. Die Teilnehmenden wurden auf die Besonderheiten schriftlicher Kommunikation aufmerksam gemacht und gebeten, die Anonymität des Mediums verantwortungsvoll zu nutzen.

### 2.3.2 Vor Ort

#### Infobox mit Ballomat

Die rote Infobox hat sich zum Markenzeichen der Dresdner Debatte entwickelt. In der Infobox können Bürgerinnen und Bürger direkt mit Mitarbeite-

#### Veranstaltungen

In der Infobox bzw. auf dem Platz davor wurde am 21. September 2013 die Debatte mit einer kurzen Auftakt-veranstaltung eröffnet. Bau-Bürgermeister Jörn Marx erläuterte das Anliegen der Debatte und beantwortete Fragen der Presseberichterstatter, gleichzeitig wurde die Infobox für die ersten Besucher geöffnet.

Zur Halbzeit der Debatte fand am 9. Oktober 2013 ein Treffen der Expertenrunde statt. Diese aus Prozessbegleitern bestehende Runde zog eine Zwischenbilanz zu den bis dahin geäußerten Beiträgen der Bürgerbetei-

ligung aus fachlicher Perspektive. (Ausführlicher zu den Inhalten und Ergebnissen der Expertenrunde in Kapitel 5.2.)

Begleitend zur Dresdner Debatte fand am 15. Oktober im Stadtmuseum eine öffentliche Veranstaltung zur Elektromobilität statt, die interessante Einblicke in dieses Zukunftsthema gab.

#### Auswertung

Nach Abschluss der Debatte wurden alle Beiträge ausgewertet. Die Ergebnisse werden in dem vorliegenden Auswertungsbericht zusammengefasst, sie werden jedem Dresdner Stadtrat zusammen mit dem Entwurf des VEPs zur Abwägung zugeschickt. So können die Abgeordneten sich über die Vorschläge und Präferenzen der Dresdnerinnen und Dresdner informieren bevor sie über den VEP beschließen. Daneben wird das Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit anderen für die Umsetzung verantwortlichen Ämtern die Vorschläge und Kommentare auch für die anschließende konkrete Umsetzung prüfen (vgl. hierzu Kapitel 5).

Offiziell abgeschlossen wird die Debatte mit der Abschlussveranstaltung am 9. Dezember 2013 im Verkehrsmuseum, bei der die Ergebnisse der Debatte vorgestellt und diskutiert werden.

Um auf die dritte Dresdner Debatte aufmerksam zu machen und die Bürgerinnen und Bürger für die Teilnahme zu gewinnen, wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen:

Als Printprodukte wurden Flyer und Plakate gedruckt. Die 2.000 Flyer wurden in öffentlichen Institutionen, Kultureinrichtungen, Universitäten, Hochschulen, Stiftungen und in der Gastronomie verteilt. 250 Plakate wurden ebenfalls in kulturellen Einrichtungen, in Hochschulen, in Kinos, in Restaurants und Cafés, in der Verwaltung des gesamten Stadtgebiets sowie im öffentlichen Nahverkehr aufgehängt.

Der Dialog wurde auf der Website sowie der Facebook-Seite der Stadt Dresden angekündigt. Zudem gab es auf dem klassischen Wege Ankündigungen im Amtsblatt und es wurden Pressemitteilungen an die regionalen Medien zum Auftakt und zum Abschluss der Debatte herausgegeben. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der ersten und zweiten Debatte wurden per Newsletter über die neue Debatte informiert. Multiplikatoren, die an der Entwicklung des VEP 2025plus beteiligt sind sowie andere Adressaten erhielten Informationen über E-Mail-Benachrichtigungen. Außerdem wurde mit einer Videobotschaft auf der Startseite der Online-Plattform der Inhalt der Debatte erklärt und die Zuschauer zum Mitmachen aufgefordert.

Auch während des Dialogs wurden die Teilnehmenden via abonniertem Newsletter über die Neuigkeiten und den Fortgang der Debatte informiert. Der projekteigene Twitter-Kanal wurde v.a. für kurze Informationen und Antworten auf Teilnehmer-Fragen genutzt.

## 2.4 Kommunikation des Dialogs

### **3 Qualitative Auswertung – Inhaltliche Auswertung der Beiträge**

Was waren die zentralen Inhalte der dritten Dresdner Debatte zum Verkehr in Dresden?

In diesem Kapitel des Abschlussberichts werden die Inhalte des Online-Dialogs nach den vier bzw. fünf Themenfeldern in Text- und Tabellenform zusammenfassend dargestellt. Die von den Teilnehmern am besten bewerteten Vorschläge werden tabellarisch gesondert aufgeführt. Anschließend folgt ein Vergleich der Online-Beiträge mit den Vorschlägen und Gesprächen, die in der vor Ort aufgestellten Infobox gemacht und geführt wurden. Die Ergebnisse der Umfrage zur Zukunft des Verkehrswegemix (Modal Split) im Jahr 2025, die sowohl Online als auch vor Ort als „Ball-o-Split“ durchgeführt wurden, werden ebenfalls dargestellt. Das Stadtplanungsamt prüfte die Beiträge daraufhin, was sich aus den Aussagen der Bürgerinnen und Bürger für die Ausgestaltung des VEP (Verkehrsentwicklungsplans) ableiten lässt und gibt pro Kapitel ein fachliches Fazit ab, dass Sie jeweils am Kapitel-Ende finden.

Zur Methodik der Auswertung: Die Dresdner Debatte ist ein freiwilliges, konsultatives (das heißt beratendes) Verfahren der Bürgerbeteiligung. Das Verfahren ist kein repräsentatives Verfahren oder eine formelle Abstimmung, die analog zu einer Wahl oder einem Bürgerentscheid gesamtstädtische Mehrheiten ermittelt. Dennoch wurden in der folgenden Darstellung Zahlen angegeben, um Diskussions Schwerpunkte zu identifizieren. Hierfür wurden alle Diskussionsbeiträge analysiert und nach Themen und Schlagworten gebündelt. Die Beiträge wurden, dem Aufbau der Diskussion folgend, den Schwerpunktthemen zugeordnet. Ein Beitrag wurde dabei gegebenenfalls mehreren Schlagworten oder Orten zugeordnet, sofern der Beitragsinhalt mehrere Themen ansprach. Ein einzelner Beitrag kann daher in der folgenden Darstellung unter unterschiedlichen Gesichtspunkten erscheinen. Für das Stadtplanungsamt ist daher und mit dem obigen Hinweis auf die Nicht-Repräsentativität nicht allein die Häufigkeit oder Gewichtung von einzelnen Hinweisen entscheidend, sondern jedes Argument und jeder Hinweis für sich.

#### **3.1 Auswertung des Online-Dialogs nach den Themenfeldern**

##### **3.1.1 Infrastruktur**

Vorkommen und Stellenwert des Themas Infrastruktur in der Debatte:

Das Thema Infrastruktur war von den vier Hauptthemen das mit Abstand am meisten diskutierte Thema der Dresdner Debatte. Die meisten Vorschläge waren von ihren Autoren dem Thema Infrastruktur zugeordnet worden. Auch in der Auswertung, bei der die Themenzuordnungen überprüft wurden, war eindeutig erkennbar, dass von den vier bzw. fünf Themenfeldern dem Thema Infrastruktur die meiste Bedeutung beigemessen werden kann. Insgesamt wurden 753 Vorschläge mit 1.296 Kommentaren den ausgewählten 25 Schlagworten dieses Bereichs zugeordnet. Dabei wurden den Schlagworten „Straßen“, „Besondere Orte“, „Fahrradwege/Radverkehr“, „Straßenbahn/Stadtbahn“ sowie „Ampeln“ die meisten Beiträge und Kommentare zugeordnet. Dies liegt einerseits daran, dass einige der dort enthaltenen Schlagworte sehr breit angelegt sind (wie „Straßen“, „Fahrradwege“), aber andererseits ist daraus auch erkennbar, dass diese Themenschwerpunkte für die Teilnehmenden von besonderer Bedeutung sind. Ein Themenbereich, der auf viele Schlagworte zutrifft und immer wieder diskutiert wurde, ist der ÖPNV allgemein.

Viele Beiträge enthielten konkrete Verbesserungsvorschläge oder

Schilderungen von Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger. Zur Veranschaulichung wurden dabei spezielle Orte als Positiv- oder Negativbeispiele genannt.

Zu den inhaltlichen Schwerpunkten im Einzelnen:

Bei dem Thema Straßen wurde besonders häufig und intensiv die Gestaltung der Königsbrücker Straße diskutiert. Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden sprach sich gegen einen Ausbau aus und forderte eine zweispurige Straße. Auch andere Hauptverkehrsstraßen sollten rückgebaut werden. Der frei werdende Platz könne für Radstreifen genutzt werden. Doch gab es zu dem Rückbau von Straßen auch Gegenmeinungen, die den vermehrten Stau und die Wichtigkeit für den Tourismus anführten.

Diskutiert wurde ebenfalls eine Ortsumgehung bzw. die Schließung der Ringautobahn.

Das Thema Fahrradwege war ein sehr zentrales Thema in der dritten Dresdner Debatte. In vielen Beiträgen wurde ein besseres Fahrradwegenetz gefordert, der Ausbau, die Sanierung und die Verbreiterung von Radwegen verlangt. Diskutiert wurden die Einführung von Radschnellwegen, die Beziehung von Rad- und Fußwegen und die Gestaltung der Radwege unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Radfahrtypen. Bei der Diskussion um die Anordnung des Radweges kamen sehr divergente Meinungen und Ideen zum Vorschein: Von der Variante eines gemeinsamen Fuß- und Radweges oder die Trennung des Radweges mittels Bordstein, über die Idee eines zweispurigen Radweges bis hin zu einem Radstreifen auf der Straße. Bei allen Vorschlägen stand besonders die Sicherheit beim Radfahren im Vordergrund. Viele Beteiligten äußerten sich jedoch gegen einen gemeinsamen Fuß- und Radweg und befürworteten eine Trennung der beiden Wege. Für ältere Menschen und Kinder müsse aber die Möglichkeit bestehen, weiterhin auf dem Fußgängerweg zu fahren. Auch wenn es bei diesen Themen unterschiedliche Meinungen gab, waren sich die Teilnehmenden einig, dass ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik in dem Bereich Radwege liegen muss und dass es hier einer Verbesserung bedarf. Sehr viele Beiträge zu dem Thema befassten sich mit dem Elberadweg und seiner Ausgestaltung.

Bezüglich Gehwegen wurde zudem angemerkt, dass diese verbreitert und barrierefrei gestaltet werden müssen. In einem Beitrag wurde der Sinn bzw. Unsinn von Bordsteinen diskutiert. Außerdem sollten die Gehwege von Hindernissen befreit und die Beleuchtung verbessert werden. Einige Autoren beschwerten sich über parkende Autos auf Fußwegen.

Bei dem Thema Parkplätze wiesen zwei Beiträge auf die Notwendigkeit von Parkplätzen mit Lademöglichkeit für Elektroautos hin. Als Ideen wurden genannt, dass Elektroautos von den Parkgebühren befreit werden könnten und dass die Einnahmen der sonstigen Parkgebühren in den ÖPNV investiert werden sollten. Außerdem wurden Vorschläge bezüglich der Gestaltung von Parkplätzen gemacht. Viel diskutiert wurde ebenfalls die Reduktion von Parkplätzen. Die Mehrheit sprach sich für weniger Parkplätze aus, jedoch gab es ebenfalls Befürworter für den Neubau von Parkplätzen und Parkhäusern. In Bezug auf Parkplätze und die Verknüpfung der Verkehrssysteme wurde mehrfach die Verbesserung des Park and Ride-Angebotes gefordert. In dem Zusammenhang wurden auch Ideen zur Ticketgestaltung gemacht. Ein weiterer Vorschlag war die Errichtung von Park and Bike mit Schließfächern beispielsweise an der Haltestelle Bahnhofstraße.

Ob die Möglichkeiten Fahrräder in Bussen und Bahnen mitzunehmen ausgebaut werden sollten, sahen die Dresdner und Dresdnerinnen unterschiedlich. Einige sprachen sich dafür aus und forderten sogar eine Beför-

derungspflicht für Fahrräder, andere sind gegen eine Fahrradmitnahme.

Das Thema Straßenbahn wurde häufig dann angesprochen, wenn es generell um die Forderung nach der Stärkung des ÖPNV ging. Dabei forderten einige Beiträge den Vorrang der Straßenbahn. Es wurde Bezug auf spezielle Straßenbahnlinien genommen und deren Verlängerung diskutiert. Den Aussagen in den Beiträgen nach zu urteilen, ist die Verlängerung der Linie 11 umstritten. Hier scheint es noch Klärungsbedarf seitens der Bürgerinnen und Bürger zu geben. Ideen wie der Einsatz von Expressbahnen und U-Bahnen oder Transrapidtechnologie waren in den Beiträgen ebenfalls vorhanden.

Ob es in den S-Bahnen und Bussen sowie an den Haltestellen Werbung geben soll oder nicht, wurde von den Bürgerinnen und Bürgern kontrovers beantwortet.

Ebenfalls gab es einige Beiträge zu dem Bedienungszeitraum und der Häufigkeit der Fahrzeiten des ÖPNV. Als aussagekräftige Stichworte sind hier zu nennen: Fahrzeitverringerung, kürzere Taktzeiten, Doppelbelegung der Strecken.

Zum Thema Busse wurde mehrmals der Bau eines zentralen Busbahnhofs gefordert. Außerdem wurde vorgeschlagen, den Bus 62 durch die Straßenbahn zu ersetzen, mehr Busse an Bergstrecken einzusetzen, die Stadtrundfahrtbusse zu erneuern und die Randgebiete mit dem Bus zu bedienen.

Weitere Beiträge handelten von der Preis- und Ticketgestaltung des ÖPNV. Es wurde ausdrücklich gewünscht, dass der ÖPNV bezahlbar bleibt – auch im Umlands sowie für bestimmte Alters- und Gesellschaftsgruppen. Die Dresdnerinnen und Dresdner haben bezüglich der Ticketgestaltung und Tarifmodelle unterschiedliche Ideen. In vielen Beiträgen wurde der Wunsch nach flexibleren Ticketangeboten deutlich. Um die Ticketpreise zu reduzieren, wurde in einem Beitrag vorgeschlagen, eine Verkehrsabgabesteuer einzuführen und in einem anderen, ein automatische Aus- und Einbuchen durch beispielsweise Touchpads zu etablieren. Weitere Vorschläge waren, die Tarifzonengrenzen im Tarifsystem des ÖPNV an die Nutzer anzupassen, ein „30 aus 365 Tage“-Ticket anzubieten, mit dem man an 30 Tagen im Jahr je nach Wetterlage den ÖPNV nutzen kann.

Auch das Thema Haltestellen wurde in einigen Beiträgen aufgegriffen. Dabei wurde hervorgehoben, dass diese barrierefrei, breit, begrünt gestaltet und mit Anzeigesystemen ausgestattet werden sollten. Außerdem äußerten sich die Teilnehmenden zu bestimmten Haltestellen bzw. den Neubau oder die Umsetzung dieser. Ebenfalls besprochen wurden in einigen Beiträgen Doppelhaltestellen.

Das Schlagwort Netzausbau umfasst alle Beiträge, die sich mit dem Ausbau des ÖPNV-Netzes, aber auch des Straßennetzes befassen. Sei es der Ausbau der S-Bahnlinien und Stadtlinien, der Buslinien, des Fahrradnetzes oder der Fußgängerwege. Beispielsweise wurde vorgeschlagen, die Straßenbahn nach Weißig zu verlängern, die Buslinie 63 generell bis zum Pillnitzer Platz zu führen und eine Brückenverbindung von Pieschen zum Ostragelände für Radfahrer und Fußgänger einzurichten.

In einigen Beiträgen wurde gefordert, Bereiche wie die Innenstadt, Teile der Altstadt sowie die Augustusbrücke und Sophienbrücke für den Autoverkehr zu sperren. Diese Vorschläge erhielten zustimmende und ergänzende Kommentare.

Von den Diskutierenden der dritten Dresdner Debatte wurde häufig darauf hingewiesen, den Stadtverkehr (das heißt Haltestellen, Gehwege, Kreuzungen, Busse und Bahnen) barrierefrei zu gestalten. Zu dem Thema wurden verschiedene konkrete Vorschläge wie zum Beispiel ‚Rampen an Straßenbahnen‘, das Senken von Bordsteinen und der Ersatz von Kopf-

steinpflaster gemacht und auf verschiedene nicht barrierefreie Stellen in der Stadt Dresden hingewiesen.

Weitere Beiträge thematisieren den Einsatz und die Ausgestaltung von Ampeln im Dresdner Verkehr, insbesondere die intelligente Schaltung von Ampeln. In einigen Beiträgen sprachen sich die Diskutierenden für eine Schaltung mit Vorrang für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer aus. Außerdem wurde der Hinweis gegeben, dass das richtige Einsetzen der Vorrangschaltung eine Akzeptanz dieser erhöhen würde. Es wurde das Für und Wider von Kreisverkehren statt Ampeln diskutiert. Eindeutig erkennbar bei der Auswertung der Beiträge war, dass die Mehrheit der Teilnehmenden sich für die Abschaffung bzw. Prüfung des sinnvollen Einsatzes von Bedarfsampeln oder sogenannten Bettelampeln aussprach.

Viele Beiträge zu dem Thema Ampeln gingen mit dem Thema Kreuzungen einher bzw. bezogen sich auf Ampelkreuzungen. Es wurden einige Kreuzungen genannt, die Stau verursachen, bei denen die Ampelschaltung geändert werden müsste oder die durch Kreisverkehr ersetzt werden sollten. Beispiele sind hier die Kreuzung Budapest Str./Josephinenstr., Bischofsplatz, Altmarkt oder die Kreuzungen Tharandter Str./Kesselsdorfer Str., Spenerstr./Borsbergstr. Im Zusammenhang mit Kreuzungen wurde ebenfalls das Thema Tunnel angesprochen. Dabei wurden Orte diskutiert wie beispielsweise der Neustädter Markt, die Köpckerstr. oder die Kreuzung Stauffenbergallee/Königsbrücker Str., an denen Tunnel durch oberirdische Querungen ersetzt werden sollten oder umgekehrt. Daneben wurde die Freigabe von Tunneln für Radfahrer und Fußgänger mit Pro- und Contra- Argumenten erörtert, insbesondere mit Bezug auf die Verkehrssicherheit. Genannt wurden hier als Beispiele der Zufahrtstunnel der Waldschlösschenbrücke, Wiener Tunnel, Unterführung an der Kreuzung Hamburger Str./ Flügelweg. Mehrmals wurde die Sanierung des Tunnels am Neustädter Markt angesprochen. Auch wurde die unterirdische Führung der Stadtbahn diskutiert (U-Bahn).

Im Zusammenhang mit Kreuzungen und Tunnel wurden auch Vorschläge zum alternativen Bau von Brücken eingebracht: Die Albertbrücke müsse dringend saniert werden und die Augustusbrücke sollte für den Autoverkehr gesperrt werden, so der Tenor vieler Beiträge.

Das Thema Verkehrssicherheit wurde von den Teilnehmenden häufig angesprochen. So wurden verschiedenste Vorschläge gemacht – wie z.B. stärkere Verkehrskontrollen, Aufklärungsarbeit, Ausbau von Haltestellen, Fuß- und Radwegen oder bessere Straßenüberquerungen – um die Straßen sicherer zu gestalten.

Unter dem Schlagwort „Besondere Verkehrsmittel“ wurden Aussagen zu Schwebbahnen, Standseilbahnen, Kutschfahrten und Wasserbussen zusammengefasst.

Die Teilnehmenden an der dritten Dresdner Debatte nannten in ihren Beiträgen sehr häufig konkrete Orte, die Veränderungen bedürfen. Die Beiträge, die sich intensiv mit einem bestimmten Ort beschäftigten, wurden unter dem Schlagwort Besondere Orte gesammelt. Die am häufigsten genannten Orte waren: Albertbrücke, Königsbrücker Str., Elberadweg, Blaues Wunder, St. Petersburger Str. und die Waldschlösschenbrücke.



Tabelle 1: Infrastruktur

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Straßen	114	240	1080, 1081, 1082, 1084, 1085, 1086, 1095, 1097, 1100, 1103, 1105, 1108, 1111, 1115, 1119, 1120, 1126, 1127, 1131, 1133, 1139, 1146, 1151, 1158, 1164, 1170, 1171, 1172, 1173, 1178, 1181, 1182, 1183, 1184, 1194, 1195, 1197, 1205, 1206, 1207, 1208, 1210, 1215, 1218, 1227, 1234, 1235, 1236, 1237, 1239, 1240, 1245, 1246, 1247, 1248, 1250, 1252, 1262, 1272, 1273, 1276,1277, 1279, 1280, 1283, 1287, 1298, 1300, 1301, 1302, 1306, 1308, 1309, 1313, 1315, 1316, 1318, 1324, 1325, 1328, 1333, 1339, 1341, 1343, 1357, 1361, 1369, 1386, 1406, 1440, 1441, 1452, 1456, 1533, 1569, 1594, 1612, 1615, 1619, 1677, 1681, 1687,	6.4; 6.9.8	mehr Busspuren getrennte Straßenbahntrassen Sanierung der bestehenden Straßen Diskussion um Breite der Straßen (Ausbau oder Rückbau mit pro und contra Argumenten) Straßenbelag radfahrerfreundlich Sperrung bestimmter Straßen separate Auto und Fahrradstraßen oder Fahrradstreifen auf Straße bauliche Neugestaltung bestimmter Straßen barrierefreie Straßen (z.B. Bordsteinabsenkungen) Planung von verkehrsbeschränkten Straßen Bau von rechtsabbiege und linksabbiege Spuren Bau einer Hochstraße Autobahnring Spielstraßen errichten	St. Petersburger Str., Königsbrücker Straße, Albertbrücke, Augustusbrücke, Blaues Wunder, Nossener Brücke, Kesselsdorfer Straße, Wiener Str., Fröbelstr., Freiburger Str., Schäferstr., Hamburger Str., Waltherstrassenbrücke, Maßnahme Nr. 6 aus dem VEP hohe Priorität Fetscherplatz-Stiesenstr., Karscherstr., Rudolf-Leonard-Str., Cossebaude, Budapester Str., Reichenbachstr., Münchener Str., Carolabrücke	Reduzierung der Alberstr. von 4 auf 2 KFZ Spuren, Schaffung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn. Nach der Freigabe der WSB und der Ableitung des KFZ Verkehrs über die Stauffenbergallee - WBS - Fetscherstr. kann die Albertstraße entsprechend auf „Normalmaß“ geschrumpft werden. Dies war ursprünglich auch so geplant, ist aber bisher nicht erfolgt. [...]“

<sup>2</sup> Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.



Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
			1688, 1689, 1692, 1699, 1708, 1710, 1712, 1715, 1718, 1725, 1726, 1732				
Besondere Orte	104	170	1076, 1077, 1081, 1082, 1083,1086, 1090, 1091, 1100, 1105, 1107, 1117, 1122, 1123, 1124, 1125, 1126, 1129, 1130, 1133, 1135, 1137, 1140, 1141, 1144, 1145, 1146, 1151, 1166, 1168, 1170, 1173, 1179, 1182, 1187, 1192, 1197, 1198, 1199, 1200, 1201, 1202, 1205, 1209, 1210, 1211, 1217, 1219, 1223, 1224, 1225, 1226, 1228, 1229, 1233, 1234, 1239, 1240, 1241, 1255, 1258, 1261, 1262, 1264, 1266, 1267, 1273, 1280, 1282, 1286, 1295, 1297, 1306, 1307, 1309, 1312, 1318, 1319, 1323, 1329, 1332, 1333, 1334, 1390, 1393, 1441, 1456,	6.2; 6.9.6;	Augustusbrücke Albertbrücke Str. Petersburger Str. Elberadweg Blaues Wunder Nossener Brücke Strehlen Wiener Str. Schillerplatz Körnerplatz Königsbrücker Str. Ferdinandplatz Georgplatz Pirnaischer Platz Bürgerwiese Leipziger Str. Kesselsdorfer Str. Zwinglistr. Fetscherplatz Borsbergstr. Tharanterstr. Fröbelstr. Freibergerstr. Bahnhof Mitte Schäferstr. Schweriner Str. Waldschlösschenbrücke Prohlis Gorbitz	Siehe Spalte Diskussion,„	Auf dem Blauen Wunder gibt es derzeit keine separaten Anlagen für den Radverkehr, entweder man fährt illegal auf dem Fußweg, wo es durch zahlreiche Fußgänger häufig zu Konflikten kommt, oder man fährt mit dem Fahrrad auf den Straße, wo es sich zwischen den Autos nicht gerade komfortabel fährt, außerdem ist häufig Stau. [...]“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
			1565, 1566, 1594 1601, 1613, 1614 1632, 1677, 1678, 1682, 1688, 1689, 1690, 1692, 1694, 1725, 1732		Weißig Bautzner Str. Ollbrichtplatz Sophienstr. Quohrener Str. Spenerstr. Merseburger Str. Laubegaster Ufer Salzburger Str. Hauptbahnhof Prager Str. Wiener Platz Reitbahnstr. Dippoldiswalder Platz An der Ostplantage Antonstr. Erna-Berger- Str. Dammweg Stauffenbergallee Königsbrücker Landstr. Langebrücker Str. Bautzner Str. Hansastr. Radeburger Str. Leipziger Str. Riesaer Str. Industriestr. Moritzburger Landstr. Bautzner Landstr. Blasewitzer Str. Straßburger Platz Budapester Straße Bischofsplatz Eschenstraße		

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnum- mern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
					Dammweg Neustädter Markt Fetscher Str. Ullersdorfer Platz Haltestelle Johannstadt Rudolf-Leonhard- Str. Hansastr. Seminarstr. Menagierstr. Friedrichstr. Reichenbachstr. Schloßstr. Fußgängerpassage Haltestelle Pulsnitzer Str. Haltestelle Diakonissenkrankenhaus Hüblerstr. Canalettostr. Chemnitz Str. Franz-Liszt-Str. Gohliser Str. Große Meißner Str. Hainstr. Wigardstr. Köpckerstr.		
Fahrradwege/ Radverkehr	86	114	1083,1084,1088, 1090,1091,1092, 1093,1094,1095, 1096,1109,1110, 1111,1112,1126, 1127,1132,1140, 1145,1146,1147, 1148,1149,1164, 1168,1171,1179, 1180,1181,1186,	6.7, 6.7.3, 6.9.8, 6.10	Ausbau von Radwegen Verbreitung von Radwegen Sanierung von Wegen Einführung eines Fahrradstraßennetz Errichtung von Radstreifen auf Straßen, Ausbau und Sanierung eines einheitlichen Radwegenetzes Verknüpfung von Rad- wegen Konflikte mit Fußgängern Konflikte mit Autofahren	Elberadweg, Schweriner Str., Fahrradweg St. Petersburger Str. Richtung Brücke, Spenerstr Lübecker Str., Prager Str., Reitbahnstr, Leipziger Str, Könnertzstraße Schweriner Straße	„Ich würde gern mehr Fahrrad fahren, wenn das wegenetz durchgängig wäre. So laßee ich das Rad im Alltag stehen.“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
			1194, 1195,1209, 1213,1214,1219, 1220,1222,1223 1224,1225,1228, 1241,1245,1251, 1256,1258,1262, 1263,1264,1272, 1273,1274,1283, 1285,1293,1298, 1306,1322,1323, 1351,1369,1370, 1372,1387,1392, 1415,1440,1441, 1445,1566,1609, 1614,1619,1626, 1674,1675,1687, 1691,1695,1696, 1714,1716,1717, 1731,1733		Asphaltierung fahrradfreundlich, alle innerstädtische Straßen, Tunnel, Brücken für Fahrräder freigeben Diskussion um Gestaltung der Radwege Radwege Beschilderung Räumung der Radwege im Winter Radfahrtypen beachten, Radschnellwegenetz, freie Radwege, sternförmige Radfahrradstraßen	Waldschlößchenbrücke, Albertstr., Hainstr. , Bautzener Str., Mordgrundbrücke, Striesener Str., Carolabrücke, rechtselbischer Radweg, Münchener Str. , Winterbergstr. ,	„Wie in Kopenhagen, könnte man ein Fahrradstraßen-Netz einführen. Auto- und Fahrradverkehr würden somit voneinander entkoppelt. Die Verkehrssicherheit würde steigen. Eine deutliche Zunahme des Fahrradfahreranteils (auch durch E-Bikes) wäre die Folge und somit höhere Luftqualität und weniger Lärm. Die Bewohner wären auch körperlich fitter. [...]“
Straßenbahn/ Stadtbahn	57	129	1080,1095,1097, 1108,1111,1115, 1119,1120,1126, 1131,1146,1151, 1164,1170,1172, 1173,1182,1183, 1184,1195,1197, 1205,1206,1207, 1208,1215,1218, 1227,1234,1235 1236,1237,1245, 1246,1248,1283, 1287,1298,1308, 1309,1316,1339, 1343,1361,1369,	6.2; 6.6; 6.9.8	ÖPNV-Vorrang nach Verkehrssituation Abstimmung der Straßenbahnanschlüsse Netzausbau der Straßenbahn Verlängerung mancher Straßenbahnlinien Rasengleise für Straßenbahn S 2 überfüllt zu Stoßzeiten neue S-Bahn Haltestellen Verlegung von S-Bahn Haltepunkten Umstellung von Bus auf Bahn und umgekehrt Schnellbahnnetz Expresstraßenbahn U-Bahn Transrapidtechnologie Werbung in Straßenbahn kein Rückbau der Stadtbahnstrecke	Straßenbahnlinie 11, Straßenbahnlinie 2, Haltestelle Staufenbergallee, Strehlen, Franz-Liszt Str, Straßenbahn 3 , Linie 62, Königsbrück, Weißig, Linie 5, Plauen, 3. Marienbrücke, Straßenbahnlinie 1	„Man sollte die Umstellung der Buslinie 62 zur Straßenbahn zwischen Plauen und Johannstadt weiterhin verfolgen und möglichst schnell umsetzen. Leider wurde das Projekt ja vorerst zurückgestellt. [...] Mit einer alle 10 Minuten fahrenden Straßenbahn, die mit 45 Meter langen Stadtbahnwagen fährt und auf eigener Trasse ohne Behinderung voran kommt, dürfte ein stabiler, pünktlicher Betrieb der neuen Linie 5 möglich sein. [...]“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Ampeln	35	64	1569,1681,1687,1688,1692,1699,1710,1712,1715,1718,1725,1726				
			1109,1115,1116,1125,1128,1131,1139,1144,1158,1165,1172,1195,1198,1221,1260,1267,1268,1281,1282,1284,1290,1300,1353,1387,1389,1608,1619,1622,1676,1678,1680,1691,1693,1694,1695		Ampelabschaltung in der Nacht Kreisverkehre statt Ampeln Taktung der Ampeln anpassen Ampelauslösung durch Radfahrer (Induktionsstreifen) gegen Bettelampeln/Bedarfsampeln Fußgängerüberwege statt Ampeln gleichlange Grünphasen für alle Verkehrsteilnehmer Ampelschaltung in bestimmten Verkehrssituationen (z.B. rechtsabbiegende Autofahrer und geradeausfahrende Fahrradfahrer) mehr Ampeln an Haltestellen Zeitanzeige an Ampeln Diskussion um Reduzierung von Ampeln	Altmarkt, Dohnaer Straße, Kreuzung Budapester Straße / Josephienstr. , Bischofsplatz, Bautzner Straße, Haltestelle Reichenbachstraße, Haltestelle Dorfthainer Straße, Kreuzung Spenerstraße/Borsbergstraße	„An vielen Kreuzungen im Stadtgebiet sind für Fußgänger und zum Teil auch für Radfahrer Bettelampeln installiert, bei denen man erst auf Anforderung Grün erhält. Da passiert es dann häufig, dass die Autos bei Grün losfahren, aber die Fußgänger weiterhin Rot haben, obwohl sie in dieselbe Richtung wollen. Entweder weil sie zu spät oder gar nicht gedrückt oder gerade erst die Kreuzung erreicht haben. Fußgänger und Radfahrer sollten bei jeder Grünphase für Autos automatisch auch Grün erhalten. Der VEP 2025plus verspricht auf Seite 26 umfassende Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr). Dabei würde mit der Abschaffung der Bettelampeln erstmal eine Gleichberechtigung von Fußgängern/Radfahrern gegenüber Autofahrern erreicht und noch keine Förderung.“
Fußwege/Fußgängerverkehr	34	52	1084,1102,1111,1126,1132,1139,1146,1164,1165,1191,1201,1216,1252,1258,1262,1266,1297,1298,1309,1324,1369,1372,1419,1424,1441,1445,1454,1456,1608,1614,1619,1624,1698,1729	6.8; 6.9.7	Sanierung der Gehwege Fußwege verbreitern und barrierefrei machen barrierefreie Bordsteinabsenkungen Beleuchtung von Fußwegen Bau von neuen Fußwegen Fußgängerlenkung am Hbf verbessern Stärkung des Fußverkehrs Hindernisse auf Gehwegen entfernen gegen Fußwegparker vorgehen	Quohrener Straße, Robotron Areal, Neubühlaer-Wettror-Hegereiter Straße, Hauptbahnhof, rechtselbisch, Striesen,	Es sollten deutlich mehr Fußgängerüberwege gebaut werden. Sie sorgen dafür, dass es zu mehr Austausch/Abstimmung zwischen dem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr kommt. Sie erfordern mehr Aufmerksamkeit aller und vermindern die Gefahr von Unfällen, die auf blindes Vertrauen auf die Regelkonformität verursacht werden. In Zeiten knapper Kassen ist es auch von Vorteil, dass sie billiger sind.“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Verkehrssicherheit	28	26	1083,1162,1181,1183,1189,1201,1220,1255,1266,1267,1269,1293,1300,1324,1332,1334,1353,1363,1372,1392,1533,1626,1674,1697,1705,1708,1729,1733	6.9.4	Hinweise auf gefährliche Orte und Stellen mehr Verkehrskontrollen aller Verkehrsteilnehmer (stationäre Blitzer, Bußgeldkatalog für Radfahrer, Kontrolle bestimmter Bereiche, Kontrolle Parkverbot) Ideen der Gestaltung, um Verkehrsraum sicherer zu machen: Vergrößerung und Sanierung von Fuß- und Radwegen, Art der Beleuchtung, Geschwindigkeitsreduzierung, Ampelschaltung, Schulwegpläne für radfahrende Schulkinder, Zebrastreifen, Fußgängerquerungshilfen, Ausbau von Haltestellenbereichen, keine Hindernisse auf Radwegen (z.B. Verkehrsschilder), freie Eingangsbereiche in S-Bahnen, bessere Beschilderung, verkehrsberuhigte Bereiche Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärungsarbeit zu Verkehrsrücksicht		„Wenn Straßenschilder und ähnliches mitten auf Radwege gestellt (im Fall von Baustellen) oder sogar fest installiert werden [...] bergen diese ein ernsthaftes Unfallrisiko für radelnden Verkehrsteilnehmer. [...] Deshalb sollte bei Planungen und deren Umsetzung die Straßenverkehrsordnung beachtet werden, welche ausdrücklich verbietet Radwege mit Schildern, Mülleimern, Ampeln usw. zuzustellen. In einem solchen Fall erlischt die Radwegebenutzungspflicht sogar.“
Stadtbus/ Regionalbus/ Fernbus	27	42	1080,1095,1111,1115,1119,1120,1146,1149,1187,1192,1193,1195,1205,1208,1215,1227,1245,1289,1303,1560,1569,1681,1699,1709,1710,1720,1725	6.6.5;	mehr Busspuren Diskussion um Einsatz von Bus oder Bahn Busverbindungen Vorrangschaltung zentraler Busbahnhof Buslinien Verlängerung und Führung Erneuerung Stadtrundfahrbusse Werbung Kapazitäten der Busse	Bus 62, Bus 63, Hauptbahnhof, Weißig, Bus 75,	„bus 62 durch strassenbahn ersetzen“  „Ich finde der Einsatz von Bussen ist preisgünstiger und flexibler. Randgebiete der Stadt die nicht so gut erschlossen sind, sind besser mit einem Bus zu bedienen und das Tag und Nacht.“
Haltestellen	25	33	1093,1107,1187,1190,1200,1202,1205,1213,1216,1217,1220,1237,1255,1262,1289,1303,1308,1309	6.6.1; 6.8; 6.6.5; 6.6.7; 6.7.4, 6.9.7	Bau von neuen Haltestellen Umsetzung von Haltestellen Abstand von Haltestellen barrierefreie Haltestellen Gestaltung von Haltestellen Umbau von Haltestellen	Prohlis Center, Waldschlößchenbrücke Süden, Schillerplatz, Pirnaischer Platz, Strehlen, Franz-Liszt Straße,	„Ich schlage vor, dass die DVB am Pirnaischen Platz – wie am Postplatz- eine Tafel installiert. an der die Abfahrtszeiten an der jeweils anderen Haltestelle angezeigt werden.“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
			1329,1339,1353,1363,1464,1679,1692		Doppelhaltestellen Werbung an Haltestellen	Hauptbahnhof, Johannstadt, Straßburger Platz, Pulsnitzer Str., Diakonissenkrankenhaus, Obstplantage	
Netzausbau	24	54	1126,1146,1170,1184,1185,1206,1234,1235,1251,1258,1283,1343,1361,1369,1370,1402,1406,1560,1621,1687,1691,1718,1725,1726	6.9.8	leistungsstarkes ÖPNV Netz engmaschiges Haltestellennetz Ausbau Fußwege, Fahrradwege, S-Bahn und Buslinien	Buslinie 63 generell bis zum Pillnitzer Platz, Brückenverbindung von Pleschen zum Ostragelände	„Zügige Durchführung zum Bau eines S-Bahn-Haltepunktes „Stauffenbergallee“. -> viele Berufstätige in unmittelbar naheliegenden Fachgerichtszentren, Bundeswehrstandorte, Militärhistorisches Museum, mdr, und Verwaltungen der Ärztlichen Selbstverwaltungen (KVS, KZV, SLÄK, LZKS, ...), Polizeidirektion, Zoll u. v. w. m. -> bessere S-Bahn-Anbindung für Touristen und Gäste der umliegenden Hotels“
Parken, Parkplätze	23	30	1088,1094,1103,1110,1117,1126,1137,1143,1163,1185,1222,1285,1299,1391,1426,1456,1608,1609,1619,1620,1627,1696,1698	6.4.4; 6.9.3; 6.9.8;	Parkplatzkonzept Parkplätze mit Lademöglichkeit für Elektroautos Befreiung der Elektroautos von Parkgebühren Verbesserung des Park and Ride-Angebotes Verringerung der Parkplätze nur Kurzzeitparken auf der Straßen Abschaffung der Stellplatzpflicht bei Neubauten Einnahmen aus Parkgebühren in ÖPNV investieren Umgestaltung von Parkplätzen Errichtung von Parkplätzen Park and Ride-Ticket als ÖPNV Ticket gegen Parker auf Fußwegen vorgehen Parkhäuser Kurzparken	Ferdinandplatz, Zinzendorferstraße, 26er Ring, Freiberger Straße, Dresdner Süden (B170),	„Könnte man nicht die (städtischen!) Verkehrsbetriebe mit der „Bewirtschaftung“ aller städtischen Parkplätze und Bezahlonen beauftragen? Dann könnte EIN Planer überlegen, welche Preise wo für das Parken gelten sollten und die Preise von Parktickets und Fahrkarten besser aufeinander abstimmen. Wahrscheinlich könnte auch das Defizit der DVB dadurch gesenkt werden. Private Parkplätze bleiben davon natürlich ausgenommen.“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Kreuzungen	22	30	1100,1105,1128,1172,1191,1225,1229,1262,1267,1268,1281,1284,1297,1300,1319,1325,1328,1334,1565,1678,1680,1697		Rückstau durch Kreuzungen bessere Ampelschaltung an Kreuzungen Kreisverkehre Kleinstmögliche Abbiegeradien und geradlinige Gehlinien an Kreuzungen Bau von Kreuzungen Situation Autofahrer/Radfahrer Tunnel Autospurengestaltung Querung: Diagonallösungen Zebrastreifen	Kreuzungen: Olbrichtplatz; Tharandter Straße/ Kesselsdorfer Straße; KönigsbrückerStraße/ Stauffenbergallee; Budapester Straße/Josephinenstraße, Neustädter Markt; Fetscherplatz/ Striesener Straße; Stübelaallee/Karscherallee; Kleingartenpark/Hansastraße, Spenerstraße/Borsbergstraße, Pimaischer Platz	Kreisverkehre ermöglichen einen flüssigen Verkehr statt Wartezeiten durch Ampelschaltphasen. [...] In Melbourne, Australien, habe ich tolle Kreisverkehre gesehen, die auch von den Straßenbahnen befahren werden. Die Bahn fährt dabei mittig durch den Kreis. Der Kfz-Verkehr wird für diesen Moment durch Ampeln gestoppt.“
Preis-/ Ticketgestaltung des ÖPNV	20	38	1079,1087,1094,1104,1134,1147,1158,1177,1203,1212,1230,1231,1233,1375,1388,1397,1704,1721,1722,1726	6.6.2; 6.9.5; 6.9.7	günstige Preise überall flexible Tickets (Anpassung an Nutzer, Jahreszeit etc.) Ideen zu Ticketgestaltung Tarifzonen überdenken		„[...] Vorschlag: Es wäre gut wenn es ein 30-aus-365-Ticket gäbe, welches mich in die Lage versetzt, in einem Jahr flexibel an beliebigen 30 Tagen den ÖPNV zu benutzen. Der Preis sollte sich an einer normalen Monatskarte orientieren. Organisatorisch ließe sich dies einfach einrichten. Man kauft zum Preis einer Monatskarte, ein Set aus 30 Tageskarten (gültig innerhalb des Zeitraumes) die man dann flexibel einsetzen könnte.“
Anbindungen, ÖPNV-Schnittstelle	19	36	1075,1092,1097,1107,1126,1151,1166,1173,1184,1192,1193,1208,1241,1283,1288,1464,1682,1699,1718	6.6; 6.6.7; 6.7.4; 6.9.7; 6.9.8	Carsharing an Haltestellen bessere Abstimmung der Straßenbahnanschlüsse und Bus- und Bahnanschlüsse Diskussion um bessere Anbindung der Randgebiete (Bus oder Straßenbahn) Einrichtung von neuen Haltepunkten Umsteigezeiten anpassen Ausbau des Fahrradnetzes	Elberadweg Stauffenbergallee Weißig	„Es sollten auch in Dresden bessere Anschlussmöglichkeiten im ÖPNV entstehen. Die Haltestellen der Busse und Bahnen sollten besser gebaut werden, sodass ein direkter Umstieg möglich ist und man nicht 3 oder mehr separate Haltestellen wie z.B. am Hbf oder Straßburger Platz.[...]“
Brücken	19	37	1076,1077,1082,1086,1092,1123,1199,1210,1232,1249,1297,1302,1306,1390,1424	6.9.6;	Sanierung von Brücken Brücken auf Verkehrsteilnehmer spezifizieren Elberadweg besser an Brücken anbinden neue Elbrücke bauen	Augustusbrücke, Albertbrücke, Brücke von Leipziger Str./Pleschen zum Ostragehege, Blaues Wunder,	„Ich möchte das auf der Augustusbrücke nur die Straßenbahn und Radfahrer fahren. Aber die Radfahrer sollen nur auf der Straße fahren und nicht auf dem Fußweg. Die Augustusbrücke soll grundsätzlich eine Fußgängerbrücke sein, die die



Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
			1440,1687,1712,1732,		Entlastungsbrücken bauen Fußgängerbrücken Bau einer 3. Marienbrücke für Straßenbahnverkehr	Waldschlösschenbrücke, Pieschener Hafen	Dresdner und die Besucher der Stadt zum flanieren einlädt.“
Verkehrsführung	17	40	1081,1082,1114,1133,1210,1232,1241,1261,1343,1386,1389,1402,1464,1621,1708,1712,1732	5.7;	Veranstaltungen S-Bahnstrecken erweitern, Ausbau eines Schnellbahnnetzes Diskussionen um Stadtautobahnen/Hauptverkehrsstraßen Diskussion äußerer Umgehungswege Entlastung bestimmter Straßen Sperrung von bestimmten Straßen Bau Nord-Süd Radverkehrsführung Verlagerung des Straßenbahnverkehrs	St. Petersburger Straße Blaues Wunder Prager Straße Fröbelstraße bis Freiburger Straße Neustädter Markt	„Am blauen Wunder sollte die Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von der rechtselbischen Seite zum Schillerplatz geändert werden, da der Bereich völlig überlastet ist: [...] Vorschlag: - Rechtsabbiegen für den MIV verbieten, da diese Fahrzeuge dann meist linkselbisch die Innenstadt zum Ziel haben. Dieser Verkehr sollte aber rechtselbisch und elbabwärts dann über die neue Waldschlösschenbrücke abgewickelt werden.“
Beziehung Fuß- und Fahrradwege	17	22	1091,1127,1132,1141,1168,1171,1219,1258,1264,1267,1284,1286,1323,1387,1624,1675,1694	4.3.3	Konfliktsituationen Trennung Fuß- und Radwege Diskussion um „Fahrrad frei“ Schilder Radweg auf Fußweg für ältere Menschen und Kinder	Albertbrücke, Elberadweg	„Radfahrer gehören auf die Straße. Fußwege mit der Kennzeichnung „Frei für Radfahrer“ sind keine Lösung, verunsichern die Fußgänger und erlauben auch kein „richtiges“ Radfahren (Schrittgeschwindigkeit). Sie Verlangern alles Risiko auf die Seite der Radfahrer. Außerdem suggerieren sie dem Autoverkehr, dass der Radfahrer ja auf den Fußweg ausweichen kann (unangemessenes Überholen der Radfahrer ohne genügend Sicherheitsabstand). Wo kein Platz für Radwege ist, schaffen die Angelsportstreifen für Radfahrer zusätzliche Sicherheit. Diese Kennzeichnung lässt sich auf viele Straßen ohne großen Investitionsbedarf ausweiten.“
Tunnel	15	45	1082,1140,1145,1210,1234,1297,1298,1315,1319,1343,1402,1565,1596,1601,1732		Orte für Tunnel Tunnel für Radfahrer freigeben Bau von Tunneln Stadtbahn an bestimmten Stellen untertunneln Hauptverkehrsstraßen untertunneln	Waldschlösschenbrücke, Wiener Tunnel, Hamburger Straße/Flügelweg, Elberbrücke, Neustädter Markt,	„Es ist völlig unverständlich, dass der Tunnel an der Waldschlösschenbrücke nicht von Radfahrern genutzt werden darf. [...]“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
					Fußgängertunnel	Stauffenbergallee/Königsbrücker Straße, Köpckestraße, Olbrichtplatz	„Zeitnaher Ersatz des Tunnels Neustädter Markt durch eine zweite oberirdische Querung, um so für Fußgänger und Radfahrer eine attraktive Verbindung zwischen Neustadt und Altstadt zu schaffen. [...]“
Bedienungszeitraum/-häufigkeit ÖPNV/Beförderungsgeschwindigkeit	15	30	1094,1108,1183,1206,1207,1208,1237,1278,1287,1288,1343,1361,1369,1392,1718	6.6.1; 6.6.3; 6.9.8;	Fahrzeitverringerung kürzere Taktzeiten Doppelbelegung der Strecken.	S 1, S 2, S 3	„[...] Verlängerung der S3 bis mind. Pirna im 30 min-Takt. Damit ergibt sich zwischen Pirna und HBF ein 10min-Takt und eine bessere Anbindung des Südwestens“ „[...] Um effektiv zu sein, müßte aber der NV ab 05:00 auf Berufsverkehr umstellen. Wenn man die Menschen in den NV bringen will, muss man auch weichen anbieten.“
Barrierefreiheit	14	17	1190,1250,1262,1308,1309,1361,1454,1464,1596,1619,1675,1692,1708,1729	6.6.1; 6.8;	Straßenbahn, Bus, Haltestellen, Gehwege, Radwege barrierefrei gestalten Hinweise auf nicht barrierefreie Orte Barrierefreiheit bei Umbaumaßnahmen mit berücksichtigen Tunnel sind nicht barrierefrei	Haltestelle Uniklinikum Haltestelle Pulsnitzer Str, Haltestelle Diakonissenkrankenhaus,	„Die Gehwege - früher „Bürgersteige“ genannt und eine Errungenschaft - sind keine Servicestreifen für die Straße. Baustellenschilder, Baugerüste, Bauzäune, temporäre Ampelanlagen etc. gehören dort nicht hin! Hier wollen Menschen gehen können und auch mal mit einem Kinderwagen oder Rollator durchkommen. Verkehrsschilder, Straßenleuchten, Bäume, Werbeschilder, Aufsteller, Warenauslagen und Fahrradstände der anliegenden Geschäfte - und auch Wahlplakate - sind so einzuordnen, dass eine ausreichende - gerne auch mal eine großzügige! - Gehwegbreite zur Verfügung steht.“
autofreie Bereiche	12	29	1076,1126,1129,1133,1166,1199,1211,1254,1390,1612,1613,1732		autofreie Innenstadt Sperrung von bestimmten Gebieten für MIV	Innenstadt, Augustusbrücke, Sophienstraße, Nebenstraßen in der Altstadt	„Schlossstraße: Umwandlung in eine autofreie Touristenstraße. Für das Stadtzentrum ist eine gute Aufenthaltsqualität für Bürger und Touristen wichtig. [...]“
Verknüpfung der Verkehrssysteme,	11	3	1075,1093,1130,1185,1218,1233,	5.4.6; 6.4.4;	Carsharing Park and Ride ausbauen	Bahnhofstr., Dresdner Süden B170	„Ich möchte in der Stadt an Bahnhöfen und Straßenbahnhalteknospunkte die Möglichkeit haben

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>2</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Integrierte Verkehrsansätze			1351,1391,1641,1689,1718	6.6.8; 6.7.4; 6.9.7; 6.10;	Park and Bike		in ein Auto umzusteigen. Ich möchte es aber an meinem Zielort sthen lassen können, ohne es wieder zurückschaffen zu müssen. Diese Autos sollten dann alles Elektromobile sein.“
Finanzen	6	8	1110,1150,1157,1218,1249,1723	5.3; 5.5; 6.9.7;	Aussagen zu Investitionen oder Schulden		„[...] Wie sehen die kommunalen Finanzen im Jahr 2050 aus? - Wie hoch ist die Zahl der Einwohner, der Arbeitsplätze, der Verkaufsfläche im Einzelhandel in der Mitte dieses Jahrhunderts? - Wie kann die Anpassung der Stadt und des Umlandes an den Klimawandel erfolgen? - ... Jeder neue gebaute Meter Straße, Schiene, Radweg, Gehweg muss unterhalten werden und belastet den Haushalt. Aus diesem Grund sollten die o. g. Fragen und weitere im Rahmen der Entscheidungen zur Verkehrsinfrastruktur nicht ausgeblendet werden. [...]“
Fahrradmitnahme	5	7	1195,1215,1246,1274,1724	6.7.4	Fahrradmitnahme in ÖPNV erleichtern		„Außerhalb des S-Bahn-Netzes sind die Fahrradmitnahmekapazitäten im Sommer überlastet. Das simple anhängen von Fahrradanhängern (siehe Schweiz) kann da viel verbessern. Noch besser sind natürlich Fahrzeuge deren Innenraum dem zu Fuß gehenden und dem Rad fahrenden Fahrgast angemessen sind.“
Besondere Verkehrsmittel	4	0	1138,1182,1687,1730	6.6.9	weiter Betreiben von Schwebebahn und Standseilbahn Kutschfahrten-Verbot auf Trassen des ÖPNV Einrichtung von Wasserbussen mit Elektromotoren auf der Elbe		„Schwebebahn und Standseilbahn länger betreiben. Für Anwohner und Touristen wichtig, nicht nur nach fiskalischen Dingen entscheiden.“

Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung  
Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Infrastruktur“:

Der besonders stark debattierte Themenschwerpunkt Infrastruktur ist im VEP-Entwurf ausführlich betrachtet. Die planerisch-strategischen Grundsätze sind in der Mobilitätsstrategie 2025plus verankert. Die detaillierteren planerischen Vorstellungen und Maßnahmen enthält das Handlungskonzept 2025 in den vorwiegend verkehrsträgerspezifischen Kapiteln 6.4 bis 6.9 (S. 114 bis 163) sowie eine Maßnahmenliste (Anlage 6).

Zu einem großen Teil decken sich die Bürgermeinungen und Anregungen zur Verkehrsentwicklung in Dresden mit den inhaltlichen Aussagen im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans. Es werden jedoch einzelne Maßnahmen von den Teilnehmenden der Debatte kontrovers diskutiert, wie z. B. Verkehrsberuhigung/autofreie Innenstadt vs. Individualverkehr nicht behindern/kein Rückbau von Straßen.

Auf Grund der subjektiven Erfahrungen im Mobilitätsalltag gibt es neben einer Vielzahl von Anregungen mit Bezug zum Gesamtverkehrssystem auch viele kleinteilig ortsbezogene Beiträge und Infrastrukturvorschläge.

Mit Abstand die meisten Beiträge wurden zum Fahrradverkehr und zum ÖPNV abgegeben. Schwerpunkte sind Forderungen nach Ausbau und Verbesserung des Radwegenetzes sowie nach einer klaren Trennung und Kennzeichnung der Wege für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Häufig geäußert wurde der Wunsch nach weiterem Ausbau – bis an den Stadtrand und ins Umland – und weiterer Beschleunigung des ÖPNV.

Weitere Schwerpunkte der Diskussion waren: mehr Park and Ride und Bike and Ride; lokale „Brennpunkte“ wie z. B. Elbbrücken, Cossebau- und innerstädtische Plätze.

Wichtig und mehrfach angesprochen ist das Thema Barrierefreiheit. Hinterfragt wurde die Finanzierung der VEP-Maßnahmen und gefordert, erst den Bestand zu sanieren und dann Neues zu bauen.

Viele der infrastrukturbezogenen Vorschläge und Anregungen entsprechen weitgehend den in der Planung relevanten Themen und Maßnahmen. Abweichend davon wurde z. B. das Thema kostenfreier ÖPNV von Teilnehmenden debattiert. Dies ist kein Thema im VEP-Entwurf.

### 3.1.2 Umwelt

Abbildung 14: Ausschnitt der Informieren- Seite zu dem Thema Umwelt

Vorkommen und Stellenwert des Themas Umwelt in der Debatte:

Dem Thema Umwelt wurden während des Dialogs von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern vergleichsweise zu den anderen vorgegebenen Themenschwerpunkten weniger Beiträge zugeordnet. Auch bei der späteren Überprüfung und Zuordnung der Beiträge zu den Schlagworten (Codierung) ist erkennbar, dass das Thema Umwelt keines der Hauptthemen der Diskussion war. Jedoch spielte es bei den jeweiligen Beiträgen zu Infrastruktur oder Innovation immer wieder indirekt eine Rolle. So sind Forderungen, die die Nutzung des ÖPNV erleichtern und dessen Attraktivität steigern sollen, innerhalb der Auswertung anderen Hauptthemen zugeordnet. Gleichwohl sind sie oftmals Ausdruck eines umweltbewussten Mobilitätsdenkens der Debattenteilnehmer.

Zum Thema wurden insgesamt nur vier Schlagworte zugeordnet, die alle Beiträge (28 insgesamt) mit den jeweiligen Kommentaren (21) bündeln.

Zu den inhaltlichen Schwerpunkten im Einzelnen:

Die Teilnehmenden sprechen sich für die Einführung von Elektroautos im öffentlichen Verkehr aus und wünschen sich in diesem Zusammenhang Serviceleistungen wie Stromtankstellen oder Freistellung von

Parkgebühren von Elektroautos. Das Thema Elektroautos wird häufig im Zusammenhang mit dem Schlagwort Emissionsminderung genannt. Die Ideen der Bevölkerung zu Emissionsminderung sind vielfältig und reichen von Bewässerung der Straßen über Förderung des Verkehrsflusses durch Vorrangschaltung bis zu Forderungen nach einer autofreien Innenstadt.

Auch wurde in den Beiträgen mehrfach der Wunsch nach einer stärkeren Begrünung von Flächen wie zum Beispiel Straßenbahn-Gleisbetten, Haltestellen oder Verkehrsinseln geäußert.

Die Teilnehmenden sind der Meinung, dass außerdem noch ein größeres Bewusstsein für das Thema Umwelt geschaffen werden muss.

Den Ideen wurde von anderen Teilnehmern durch Kommentare zugestimmt, sie wurden ergänzt oder auch teils abgelehnt. Jedoch gab es bei dem Thema Umwelt insgesamt wenige ablehnende Kommentare.

## Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)

Tabelle 2: Umwelt

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>3</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Emissionsminderung	11	7	1093, 1129, 1144, 1218, 1265, 1557, 1676, 1685, 1709, 1726, 1727	5.2; 6.9.5; 6.9.7	Stärkung des ÖPNV, Verkehrsfluss fördern, Straßenbewässerung		„Mehr Lebensqualität durch weniger Schadstoff- und Lärmbelastung sollte im Vordergrund stehen. Dies könnte erreicht werden durch: - weitreichende Umsetzung von Tempo 30 oder Tempo 40 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit - ÖPNV-Busse mit Elektro- oder wenigstens Hybrid-Antrieb“
Elektromobilität	7	5	1075, 1094, 1106, 1143, 1265, 1687, 1727	5.4.6; 6.4.4; 6.9.7	Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs und des Verwaltungsfuhrparks auf Elektroautos Serviceangebote für Elektroautos ausweiten		„[...] attraktivere Infrastruktur für Elektrofahrzeuge (separate Parkplätze für Elektrofahrzeuge mit Lademöglichkeit und eventuell sogar Befreiung von der Parkgebühr; Auflademöglichkeiten an Straßenlaternen); [...]“
Begrünung	5	9	1094, 1216, 1259, 1276, 1393	6.9.1	mehr Begrünung von Plätzen, Haltestellen, Bahngleisen	Carolaplatz, Pirnaischer Platz, St. Petersburger zwischen Georgplatz und Hauptbahnhof, Postplatz, Neumarkt, Bautzner Straße	„Der plakative Leitsatz „Global denken - lokal handeln“ sollte auch in Dresden die Leitlinie für kommunale Verkehrspolitik sein. Das Wissen um die klimatischen Auswirkungen unseres tagtäglichen Handelns sollte Kriterium für die Beurteilung der Entscheidungen bei den politisch Verantwortlichen sein: [...]“

<sup>3</sup> Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/> beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

## Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Umwelt“:

Das Thema Umwelt ist integraler Bestandteil des VEP-Entwurfs. Die europäische Umweltgesetzgebung gibt auch für den Verkehrsbereich „Leitplanken“ vor, die sowohl in der Szenarienbetrachtung als auch in der Mobilitätsstrategie 2025plus und im Handlungskonzept 2025 berücksichtigt sind.

Die eher geringe Anzahl von Beiträgen unter dem Schwerpunkt Umwelt deutet eine relativ hohe Zufriedenheit mit der Berücksichtigung von Umweltaspekten im VEP-Entwurf an. Die Teilnehmenden debattierten Themen, die bereits im VEP-Entwurf enthalten sind, wie z. B. weniger Durchgangsverkehr in der Innenstadt, Parkraumbewirtschaftung, mehr Park and Ride, bessere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV/ÖPV, ÖPNV preislich attraktiver machen, mehr grüne Energien bei der DVB AG, günstige P & R-Fahrscheine, Förderung von Elektromobilität.

Aus den Beiträgen wird ein hohes Systemverständnis deutlich.

### 3.1.3 Gestaltung

Abbildung 15: Ausschnitt der Informieren- Seite zu dem Thema Gestaltung

Vorkommen und Stellenwert des Themas Gestaltung in der Debatte:

An das Thema Gestaltung wurden neun Schlagwörter vergeben. Diesen neun Schlagwörtern wurden bei der Codierung insgesamt 204 Beiträge mit 314 Kommentaren zugeordnet. Diese Zahlen zeigen, dass dem Thema Gestaltung von den Teilnehmenden inhaltlich in den Beiträgen wesentlich mehr Bedeutung zugemessen wurde, als den Themen Umwelt und Innovation. Den Schlagworten Stadtteilgestaltung und Historischer Wiederaufbau wurden häufig die gleichen Beiträge zugeordnet.

Zu den inhaltlichen Schwerpunkten im Einzelnen:

Ein viel diskutiertes Thema im Bereich der Gestaltung war die Stadtteilgestaltung der historischen Innenstadt. Es gab einige Beiträge, die sich für den historischen Wiederaufbau mit dichter und enger Bebauung und historischen Elementen wie Gasbeleuchtung aussprachen. Jedoch gab es dazu ebenfalls Kommentare von Beteiligten, die sich gegen den klassischen Wiederaufbau und für eine zeitgenössische Lösung mit moderner Architektur, die Altes und Neues verbindet, äußerten. Es wurde u.a. darauf hingewiesen, dass niemand in der Altstadt wohne und dass eine Funktionsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel sinnvoll wäre.

Außerdem wurde in den Beiträgen zu Plätzen über den Bodenbelag von zentralen Plätzen diskutiert. Welche Plätze sollten Kopfsteinpflaster erhalten und welche asphaltiert werden?

Bezüglich der Gestaltung von Straßen wurde ein Rückbau bestimmter Straßen sowie kein mehrspuriger Ausbau z.B. der Königsbrücker Straße gefordert.

Viele Teilnehmenden sprachen sich für den Bau von Radstreifen auf den Straßen aus. Das Thema Radstreifen bezieht sich auf das Verhältnis der Verkehrsteilnehmer zueinander. Dieses wurde direkt oder indirekt in den Beiträgen immer wieder angesprochen. Dabei wurde hervorgehoben, dass eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer in Bezug auf finanzielle Berücksichtigung der Verkehrsträger im Haushalt der Stadt aber auch eine räumliche Gleichbehandlung notwendig ist. Außerdem wurden Situationen und Orte beschrieben, in denen es zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern kommt. Ein häufig erwähntes Problem ist dabei die Gestaltung der Fahrradwege auf Fuß-

wegen oder Straßen.

Mehrfach wurde bei dem Thema Bebauung der Vorschlag gemacht, einen zentralen Busbahnhof u.a. für Fernbusse, zu bauen. Diskutiert wurde ebenfalls der Bau eines Einkaufszentrums am Pirnaischen Platz. Dem Thema Verkehrsberuhigung konnten viele Beiträge mit Forderungen zu Geschwindigkeitsreduzierung sowie Ideen zur Gestaltung von verkehrsberuhigten Zonen zugeordnet werden. Dabei nannten die Teilnehmenden explizite Orte und Stellen an denen beispielsweise Tempo 30-Zonen eingeführt werden sollten.

Das letzte Schlagwort, was dem Thema Gestaltung angehört, sind die Stadträumlichen Defizite. Bei der Kodierung im Bereich Gestaltung konnten diesem Schlagwort die meisten Vorschläge zugeordnet werden, da die Bürgerinnen und Bürger Dresdens viele defizitäre Bereiche nennen konnten. In diesen Vorschlägen ging es vor allem um Orte, die saniert, umgestaltet oder ausgebaut werden müssten. Beispiele sind die Königsbrücker Straße, die Albertbrücke, das Blaue Wunder oder die Augustusbrücke.

Es wurden Hinweise auf Stellen mit hohem Verkehrsaufkommen gegeben und Ideen zur Reduzierung des Verkehrs geäußert.

## Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)

Tabelle 3: Gestaltung

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>4</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Stadträumliche Defizite	47	71	1077,1081,1084, 1086,1096,1100, 1105,1108,1124, 1127,1174,1175, 1186,1198,1200, 1214,1220,1223, 1226,1227,1232, 1248,1249,1250, 1252,1262,1275, 1279,1283,1302, 1303,1312,1313, 1315,1333,1335, 1339,1341,1357, 1358,1359,1441, 1456,1677,1689, 1720,1725	2.3; 6.9.2	Sanierung bestimmter Bereiche, Straßen, Plätze und Fahrradwege o.ä. unterbrochene Fahrradstraßen	Albertbrücke, St. Petersburger Straße, Königsbrücker Str., Kreuzung Tharandter Str./Kesselsdorfer Str. , - Fußgänger Str., Olbrichtplatz, Blaues Wunder, Waldschlößchenbrücke, Schillerplatz, Körnerplatz, Seminarstraße, Menageriestr., Ullersdorfer Platz, Fritz Löffler Str., Carolabrücke, Pirnaischer Platz	„Fahrradfreundlichere Stadtgestaltung Bislang viele Bruchstücke ohne Gesamtkonzept viele Hindernisse für Fahrradfahrer wenig Schutzanlagen“ „[...] für Radfahrer ist die Strecke zwischen Fetscherstraße und Schillerplatz unzumutbar. - Fußgänger Bei Regen haben Fußgänger kaum eine Chance, nicht von den Fahrzeugen nassgespritzt zu werden, wegen der Schlaglöcher und dem darin gesammelten Regenwasser.[...]“
Verhältnis Verkehrsteilnehmer	32	63	1088,1090,1102, 1113,1115,1120, 1124,1131,1132, 1140,1146,1148, 1158,1178,1191, 1195,1200,1217, 1247,1255,1268, 1387,1415,1454, 1557,1694,1696, 1697,1698,1702, 1703,1717	6.9.4;	Diskussion räumliche Trennung oder nicht der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Trennung Fuß- und Radwege, Entkopplung Auto- und Radweg) Hinweis auf Konfliktstellen und –situationen zwischen Verkehrsteilnehmern (z.B. Problem parkender Autos auf Fuß- und Radwegen) Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer (räumlich, finanziell) zwei Radfahrstreifen (schnelle und langsame Fahrer) Abstimmung der Verkehrsarten aufeinander Diskussion um Vorrangschaltung	Schillerplatz, Blaues Wunder, Laubegaster Ufer, Fetscher Str., Cossebaude, Rudolf-Leonhard-Str., Hansastr.,	„[...]Fahrradfahrer werden nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer anerkannt, sondern sind dem motorisierten Verkehr untergeordnet, sowohl in den Köpfen der Autofahrer, als auch in der derzeit sichtbaren Gestaltung des Radwegenetzes. Dabei sollten Radfahrer gemeinsam mit dem ÖPNV Verkehrsteilnehmer erster Ordnung sein.[...]“

<sup>4</sup> Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>4</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Gestaltung der Straßen	27	43	1103,1164,1239,1240,1247,1250,1252,1272,1273,1276,1279,1298,1300,1315,1318,1324,1325,1328,1341,1440,1441,1452,1533,1619,1677,1689,1708	6.9.1;	Rückbau bestimmter Straßen Barrierefreiheit (Bordsteinsenkungen) mehr Radfahrstreifen auf Straßen verkehrsbeschränkte Straßen planen und Gestalten Verringerung der Parkplätze Fußgängerüberquerungshilfen (Zebra- streifen, Mittelinseln) Bau von Rechts- und Linksabbieger-Spu- ren Sanierung bestimmter Straßen verkehrsberuhigte Bereiche gestalten Fußwege verbreitern Pflasterung fahrradfreundlich	Königsbrücker Str., Augustusbrücke, Blasewitzer Str., Karchallee, Albertstr., Münchner Str., „Karlsbrücke“, Köpckerstr.,	„Ausbau der Königsbrücker: 1. bald 2. zweispurig 3. Platz für Fußgänger + Radler schaffen!!! 4.keinesfalls eine 4spurige Stadtautobahn!!!“ „ Wenn es die Stadt mit der Förderung des Rad- verkehrs wirklich ernst meint, dann müssen auf Albertstraße und Hainstraße endlich Radverkehrs- streifen markiert werden. Auch die Radfahrer ha- ben ein Recht auf schnelle Verbindungen!“
Verkehrsberuhi- gung	21	28	1078,1079,1090, 1091,1132,1142, 1146,1178,1224, 1279,1291,1307, 1313,1324,1333, 1334,1363,1533, 1692,1712,1727	6.4.5	Herabsetzung der Höchstgeschwindig- keiten mehr Zonen als 30 er Zonen ausweisen (Hinweis auf bestimmte Orte) bauliche Maßnahmen (Poller, Verengun- gen, Verkehrsinseln) zur Verkehrsberu- higung Reduzierung des Verkehrs	Schillerplatz, Blaues Wunder, Fetscher Straße, Rudolf- Leonhard-Str., Hansastr.	„Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im ge- samten Stadtgebiet eingeführt werden. Für weite- re Wege im Stadtgebiet sollte ein Hauptstraßen- netz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingerrichtet werden. [...]“
Platzgestaltung	16	30	1117,1122,1216, 1247,1250,1259, 1280,1289,1303, 1312,1319,1323, 1340,1357,1393, 1609	6.9.1;	Begrünung von Plätzen schönere Gestaltung von Umsteigeplät- zen, wobei schön Definitionssache ist ungenutzte Flächen und Plätze zu Parks umgestalten Kinderspielfeld ausbessern Art des Bodenbelages	Ferdinandplatz, Parkplatz Zinzendorfer Str., Georgplatz, Pirnaischer Platz, Bürgerwiese, historischer Altmarkt, Großer Garten, Hainstr., Theriesenstr., Nieritzstr. Neumarkt, Theaterplatz,	„Der Ferdinandplatz ist eines der größten Plätze im Zentrum von Dresden, auf dem sich ein riesi- ger Parkplatz befindet, schön sieht es dort nicht aus. Zur Verschönerung der Geländes und zur Ver- besserung der Lebensqualität in der Stadt, sowie der Luftreinhaltung schlage ich vor, den Parkplatz zu schließen, und auf dem Gelände ein Park anzu- legen.[...]“



Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>4</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Bebauung	13	22	1081,1110,1122, 1133,1174,1222, 1277,1312,1315, 1319,1359,1682, 1720		Bau von Wohnraum und Sozialwohnraum bessere Planung bei Baumaßnahmen es fehlen Freiflächen für städtische Bebauung Bau eines zentralen Busbahnhofes	Bischofsplatz, Königspavilion, Prager Spitze  es fehlen konkrete Ansätze für Lösungen des Defizitbereich Landstraße/Ullersdorfer Platz im VEP 2025 plus (Seite 19, Anlage 3, Anlage 9 und Abbildung 3), Pirnaischer Platz, St. Petersburger Str., Schäferstr., Schweriner Str., Innenstadt, Borsbergstr., Ullersdorfer Platz, Bahnhof, Freiberger Str.	„Einkauszentren die aus Parkplatz mit angeschlossener Fertigteilhalle bestehen sollten nicht mehr genehmigt werden. Die Gestaltung sollte sich an der städtischen Umgebung orientieren. Die Lage sollte so gewählt werden, dass die Erreichbarkeit vor allem auch für Fußgänger gewährleistet ist.“
Stadtteilgestaltung	10	13	1095,1117,1122, 1295,1317,1320, 1359,1419,1627, 1688	6.9.1	Ausbau der Infrastruktur in unterschiedlichen Stadtteilen Gestaltung der Innenstadt (pro und contra historischer Wiederaufbau, Verdichtung) Shared Space in der äußeren Neustadt Nahräumliche Versorgung in den Stadtteilen ausbauen	Innenstadt, äußere Neustadt	„Shared Space in der Äußeren Neustadt. Dieses Viertel ist eine Katastrophe für ALLE Verkehrsteilnehmer. Man kann weder sinnvoll Auto fahren, noch Parken, noch Flanieren, noch Fahrrad fahren. Mein Vorschlag * Generelles Parkverbot in den Nebenstraßen (also nicht Rothenburger, Bischofsweg etc.), Parkhäuser an der Peripherie, lediglich Kurzparken (1/2 Stunde) zum Be- und Entladen von Auto, Geschäften etc. [...]“
Historischer Wiederaufbau	9	18	1159,1174,1175, 1317,1319,1320, 1335,1445,1688		für und gegen Gasbeleuchtung historischer Wiederaufbau der Innenstadt (ortstypische Stadtsanierung) moderne, nutzungsorientierte Architektur	Pirnaischer Platz, Innenstadt, Altmarkt	„Das die Gasbeleuchtung überall verschwindet, trotz Denkmalschutz, finde ich einen Skandal.“ “[...] Damit die Stadt Dresden heilen kann, und das im Sinne des Empfindens der Bürger und Besucher, sollte verstärkt, ausgehend von den historischen Stadtteilen, die Stadt wieder zusammenwachsen [...]“

## Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Gestaltung“:

Die Komplexität der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung äußert sich in der Verzahnung von stadträumlichen und -gestalterischen Themen und der Verkehrsinfrastrukturplanung. Dieser methodische Ansatz liegt dem VEP-Entwurf zu Grunde. So wurden bereits in der Analyse stadträumliche Defizitbereiche betrachtet (Kapitel 2.3, S. 31) und daraus planerische Vorschläge in der Mobilitätsstrategie und Maßnahmen im Handlungskonzept entwickelt.

Die Teilnehmenden der Dresdner Debatte äußern sich zu gestalterischen Aspekten in der Verkehrsentwicklungsplanung, wie zur Stadt- und Verkehrsgestaltung, Attraktivität öffentlicher Räume und Aufenthaltsqualitäten. Hauptsächlich wurden debattiert: Stärkung des ÖPNV, Radverkehrs und Fußgängerverkehrs, zentraler Busbahnhof am Hauptbahnhof, Augustusbrücke ohne oder „mit gebremstem MIV“, Verkehrsberuhigung, mehr Barrierefreiheit, einzelne Fußwege besser beleuchten, mehr Verweilqualität in der Stadt, Verdichtung der Bebauung und kleinteiligere Strukturen mit kleinen Plätzen, mehr Spielplätzen, mehr Sitzgelegenheiten.; Architektur verdichten; St. Petersburger Straße aufgeben.

Diese Schwerpunkte sind im VEP-Entwurf weitgehend enthalten. Einzelanregungen fließen in die Umsetzung des VEP ein und werden sowohl bei der Verkehrsentwicklungsplanung als auch der Stadtplanung generell die Arbeit der zuständigen Ämter bereichern.

dien zu verknüpfen. Jedoch wurde hier auch auf die Notwendigkeit der Barrierefreiheit hingewiesen. Eine weitere Idee war eine elektronische Haltestellenanzeige, die die Abfahrtszeiten an benachbarten Haltestellen ankündigt. Bezüglich der organisationalen Innovation wurde vor allem die Stärkung des ÖPNV genannt und eine Kritik an der momentanen Amtsleitung geäußert. Beim Thema Bauvorhaben wurde von den Teilnehmenden empfohlen, mehr Radständer oder gar Radparkhäuser zu bauen. Viel Zustimmung erhielten die Ideen von Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten an zentralen Haltestellen im öffentlichen Raum sowie die Idee, die ÖPNV-Haltestellen am Hauptbahnhof benutzerfreundlicher zu gestalten (bspw. durch ein übergreifendes Anzeigesystem an einem zentralen Ort). Mit Für- und Wider-Argumenten wurde ein eigenes Fernsehprogramm mit Informationen zu Verkehrseinschränkungen und Umleitungen diskutiert.

Einführung von Park and Ride Tickets, kostenloser ÖPNV, Kombitickets bei Veranstaltungen oder eine Verbesserung des Internetauftritts sowie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten sind einige Beispiele von Vorschlägen, die dem Schlagwort Marketing zugeordnet wurden.

### 3.1.4 Innovation

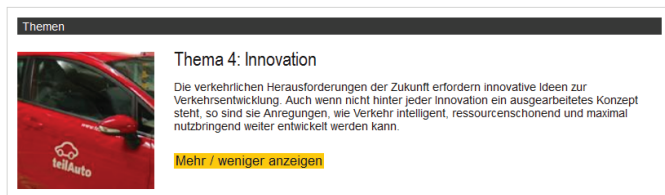


Abbildung 16: Ausschnitt der Informieren- Seite zu dem Thema Innovation

### Vorkommen und Stellenwert des Themas Innovation in der Debatte:

Zu dem Thema Innovation kamen von den Beteiligten viele wegweisende Ideen. Insgesamt 66 Vorschläge mit 108 zugehörige Kommentare wurden den sieben Schlagworten im Bereich Innovation zugeordnet. Damit wurde das Thema nach den Themen Infrastruktur und Gestaltung am drittstärksten angesprochen und diskutiert.

### Zu den inhaltlichen Schwerpunkten im Einzelnen:

Die meisten Vorschläge in diesem Themenbereich betrafen den Bereich „Innovation Verkehrsmodelle, Verkehrsmöglichkeiten“. Dabei gab es einige Beiträge, die sich für den Ausbau der intermodalen Angebote aussprachen. Innovative Konzepte wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme und Park and Ride sollten gefördert und ausgebaut werden.

Bei den Ideen der Nutzung von Transrapidtechnologien und der Bau einer U-Bahn gab es Für und Wider-Stimmen.

Weitere Vorschläge waren beispielsweise die Einführung von Citymaut und Shared Spaces.

Als technische Innovation wurde beispielsweise vorgeschlagen, ein ganzheitliches Mobilsystem mit einer Zahlungsmethode über neue Me-

Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)  
Tabelle 4: Innovation

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>5</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Innovation Verkehrsmodelle, Verkehrsmöglichkeiten	27	45	1085, 1094, 1098, 1101, 1111, 1142, 1149, 1160, 1161, 1194, 1196, 1203, 1212, 1218, 1236, 1253, 1316, 1343, 1452, 1569, 1615, 1625, 1627, 1687, 1705, 1719, 1728	5.4.6; 6.4.4; 6.4.5; 6.9.4; 6.9.5; 6.9.7; 6.10;	bessere Infrastruktur für Elektroautos bessere intermodale Angebote (Bus, Car-sharing, Fahrradverleihsystem, Park and Ride, Kooperation Taxi und ÖPNV, finanzielle Unterstützung solcher Modelle) Park and Ride ausbauen (z.B. kostenloser Shuttlebus in die Innenstadt, ausreichen Parkplätze) Errichtung eines Schnellbahnnetzes mehr Mut zu Verkehrsversuchen Diskussion Transrapidtechnologie Diskussion um Einführung einer U-Bahn Einführung von Citymaut Shared Space	Äußere Neustadt, Königsbrücker Str.	„Die Stadtverwaltung Dresden sollte mehr Mut und Engagement zu Verkehrsversuchen zeigen. Durch vorläufige, vorübergehende Verkehrsregelungen - z. B. die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Albertstraße oder z. B. die Sperrung der Sophienstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr - lassen sich Erfahrungen mit einer neuen, veränderten Verkehrsorganisation sammeln, ohne dass damit eine endgültige Entscheidung verbunden ist. Die Stadt Dresden hat das Privileg, dass hier Verkehrsexperten der Technischen Universität und von freien Ingenieurbüros leben und arbeiten, die die Stadt aus eigener Erfahrungen kennen und in der Lage sind, solche Verkehrsversuche wissenschaftlich zu begleiten.“
Innovation Serviceleistungen	11	15	1094, 1143, 1246, 1259, 1269, 1271, 1285, 1293, 1309, 1342, 1351	6.9.7;	Gepäckaufbewahrung an Umsteigepunkten Einrichtung eines eigenen Fernsehprogramms mit Informationen zum ÖPNV Fahrradservice am Hbf Diskussion um Fahrradmitnahme in Bahn ganzheitliches Konzept für ÖPNV- Haltestelle am Hbf	Hbf, Postplatz	„Gepäckaufbewahrung an Umsteigepunkten im öffentlichen Raum: Dadurch lassen sich z. B. Einkäufe nach der Arbeit mit sonstigen Aktivitäten wie Kinder von der Schule abholen per Bus und Straßenbahn leichter kombinieren >> Motto „Ein Kofferraum für Bus und Bahn“

<sup>5</sup> Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>5</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Organisationale Innovation	10	23	1080, 1142, 1144, 1197, 1236, 1251, 1275, 1292, 1612, 1623		Stärkung und ÖPNV (z.B. Vorrangschaltung, Attraktivität steigern) Radverkehrspolitik = kommunale Sozialpolitik autofreier Sonntag		„Radverkehrspolitik sollte auch in Dresden noch viel mehr als Teil der kommunalen Sozialpolitik verstanden werden. Die Motive für die Benutzung des Fahrrades sind vielfältig.[...]“
Innovation Marketing	7	13	1079, 1087, 1134, 1144, 1167, 1342, 1372		Park and Ride Tickets kostenloser ÖPNV besserer DVB Internetauftritt spezifische Ticketgestaltung Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten		„Die Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsrarten kann einerseits durch die Bereitstellung attraktiver Infrastruktur geschehen. Andererseits leistet eine gute Öffentlichkeitsarbeit zum Thema auch einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Anteil- lean Modal Split. Ich erwarte in Dresden keine so groß angelegte Kampagne wie in München, aber man könnte sich hier und dort gute Marketingstrategien vor allem für das Radfahren anschauen (z.B. auch Kopf an - Motor aus.) Es sollte ein einheitliches Design, eine einheitliche Marke entwickelt werden, unter der Verbesserungen der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer öffentlichkeitswirksam beworben werden. Hinzu kommen unabhängig davon z.B. Plakatkampagnen für mehr Rad- und Fußverkehr.“
Innovation Bauvorhaben	6	6	1102 1180 1209 1213 1315 1341	6.7.4; 6.9.5; 6.9.7; 6.10;	Fahrradabstellanlagen, Fahrradparkhäuser Errichtung einer Hochstraße	Hbf, Bahnhof Neustadt, Pirnaische Vorstadt,„	„Jedes öffentliches Gebäude, jeder Supermarkt sollte sichere Fahrradabstellanlagen bereitstellen müssen (genauso wie PKW-Parkplätze) sicher = mind. im Boden verankerte Bügel [...]“
Technische Innovation	5	6	1196 1202 1265 1296 1316	6.9.3; 6.9.5;	ganzheitliches Mobilsystem verknüpft mit Zahlung über neue Medien Haltestellenanzeige mit Abfahrtsanzeigen der anderen Haltestellen Elektromobilität	Pirnaischer Platz, Hbf, Straßburger Platz	„Man sollte ein Verkehrsmittel übergreifendes Mobilsystem einführen. Z.B. fährt man mit Leihfahrrad von A zum Bahnhof, dann mit der S-Bahn, steigt um in den Bus, und nutzt zum Zielort ein Sharing Car. Diese nach meinen Präferenzen günstigste Verbindung in Echtzeit war zuvor das Ergebnis auf dem Smartphone. Mit diesem zahle ich auch nur für die zurückgelegte Strecke und Zeit (ähnlich wie bei vielen Car-Sharing oder Fahrradleihkonzepten). Die Präferenzen könnten - wie bei Routenplanern - kürzeste, schnellste, kostengünstigste oder umweltfreundlichste Verbindung heißen.“

## **Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung**

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Innovation“:

Das Thema Innovation ist im VEP-Entwurf im Kapitel 6.9.7 Innovationsansätze im Verkehrsbereich verankert.

Die meisten konkreten Innovationsvorschläge wurden zum ÖPNV abgegeben, danach folgen Auto- und Radverkehr. Die Vorschläge zum ÖPNV umfassen zum Beispiel die Erweiterung der Flotte der DVB AG um neue Verkehrsmittel wie z. B. einen „Wasserbus“ sowie die bessere Verknüpfung von ÖPNV, Zug, Taxi und Fahrrad. Radschnellwege, Schulradwegpläne und ein Fahrradverleihsystem waren Schwerpunkte beim Radverkehr. Zum Thema Autoverkehr wird die Einführung verschiedener Instrumente zur Beruhigung des MIV vorgeschlagen, wie etwa Citymaut, autofreier Sonntag, mehr Carsharing, etc. Weitere Innovationsvorschläge waren z. B. Dresden als autofreie Stadt, eine Werbekampagne für die Nutzung von Fuß-/Rad- und öffentlichen Nahverkehr, Optimierung der Ampelschaltungen sowie mehr Verkehrsversuche in Zusammenarbeit mit der TU Dresden. Ein weiterer Innovationsvorschlag ist die Einführung eines verkehrsmittelübergreifenden mobilen Ticketingsystems.

Alle Vorschläge werden geprüft und bei Eignung in die Umsetzung bzw. Evaluierung/Fortschreibung des VEP aufgenommen.

### **3.1.5 Sonstiges**

Die meisten Beiträge konnten den vier Themenfeldern zugeordnet werden. Einige wenige Beiträge wurden den beiden Schlagwörtern Tourismus und ‚nicht einzuordnen‘ zugeteilt. In den Beiträgen zum Tourismus werden verschiedene Vorschläge gemacht wie der touristische Wert Dresdens erhöht werden kann (bspw. durch Sperrung der Augustusbrücke für den Autoverkehr). Auch werden kritische Aspekte des Tourismus genannt und Lösungsansätze angeboten, wie bspw. eine Citymaut für Touristen oder Umleitungen während Veranstaltungen. Bei den Beiträgen zu Tourismus gab es nur Zustimmung und Ergänzungen. Dem Schlagwort „nicht einzuordnen“ wurden die Themen zugeordnet, die keine konkreten Vorschläge waren oder in keines der Themengebiete passten.

Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)

Tabelle 5: Sonstiges

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>6</sup>	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Tourismus	13	22	1090, 1098, 1114, 1182, 1211, 1217, 1242,1303, 1319, 1340,1390, 1566, 1613		Kritik gegen Brückenbustourismus Umleitungen bei Veranstaltungen in der Innenstadt einrichten Kutschfahrten behindern Verkehr Sanierung von Orten erhöht Tourismus- City-Maut für Tagestouristen Veranstaltungsangebot erhöhen Sophien- und Augustusbrücke sperren Stadtrundfahrten per Straßenbahn	Schillerplatz, Blaues Wunder, ophienstr., Augustusbrücke, Hauptbahnhof	„Sophienstraße und Augustusbrücke für den MIV sperren Durchgehender Verkehr schränkt die Bewegungsfreiheit der zumelft zu Fuß gehenden Touristen ein. Er ist eine störende Lärm- und Gefahrenquelle. Abgestellte Fahrzeuge stören Fotomotive.“
nicht einzuordnen'	13	12	1152, 1154, 1155, 1156, 1169, 1204, 1257, 1292, 1599, 1684, 1701, 1706, 1707				„Im neuen Verkehrsentwicklungsplan ist meiner Meinung nach viel zu wenig vom ÖPNV die Rede. [...] Der ÖPNV sollte verbessert und vergrößert werden! Dresden braucht eine klare Linien! Entweder ja zu Fahrrad und ÖPNV, dann müssen wir dort auch viel tun. Oder ja zum Auto und zur Umweltverschmutzung.“

<sup>6</sup> Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

## Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Sonstiges“:

Zum Thema Sonstiges wurden Beiträge geschrieben, die einerseits in verschiedenen Maßnahmen und planerischen Grundsätzen im VEP-Entwurf bereits enthalten sind, andererseits darüber hinausgehen.

So sind von den in der Debatte besonders breit diskutierten Themen auch mehrere unter Sonstiges debattiert worden, wie z. B.: Elberadweg verbreitern, Augustusbrücke ohne MIV, Albertbrücke sanieren, keine Betelampeln, ÖPNV beschleunigen, mehr Lebensqualität durch weniger Schadstoff- und Lärmbelastung. Hierzu enthält der VEP-Entwurf zahlreiche Maßnahmen. Kontrovers diskutierte Themen wie z. B. zur Parkraum-

bewirtschaftung werden im VEP-Entwurf entsprechend den Zielen der Verkehrsentwicklung betrachtet.

### 3.2 Die bestbewerteten Beiträge

Während der dritten Dresdner Debatte hatten die Bürgerinnen und Bürger auf der Online Plattform neben den Möglichkeiten Vorschläge zu machen und andere Vorschläge zu kommentieren auch die Möglichkeit andere Beiträge zu bewerten. Durch das Klicken auf ein Daumen Hoch-Symbol konnten sie signalisieren, dass sie dem Vorschlag zustimmen. In der folgenden Tabelle werden die 14 meist bewerteten Beiträge aufgeführt. Ein Beitrag zu der Instandhaltung von Fahrradwegen im Sommer wie im Winter erhielt mit 23 die meisten Bewertungen.

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>7</sup>	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion
Stadträumliche Defizite, Fahrradwege/ Radverkehr	23	4	1214	„Radverkehr hat eine Sommer UND eine Wintersaison Es gibt eine Menge Radfahrer die auch im Winter mit dem Rad fahren würden aber keine nutzbare Infrastruktur mehr vorfinden und so saisonal Straßen und den ÖPNV zusätzlich belasten.“
Beziehung Fuß- und Fahrradwege, Fahrradwege/Radverkehr, Straßen	22	7	1171	Radfahrer gehören auf die Straße. Fußwege mit der Kennzeichnung „Frei für Radfahrer“ sind keine Lösung, verunsichern die Fußgänger und erlauben auch kein „richtiges“ Radfahren (Schrittgeschwindigkeit). Sie verlagern alles Risiko auf die Seite der Radfahrer. Außerdem suggerieren sie dem Autoverkehr, dass der Radfahrer ja auf den Fußweg ausweichen kann (unangemessenes Überholen der Radfahrer ohne genügend Sicherheitsabstand). Wo kein Platz für Radwege ist, schaffen die Angebotsstreifen für Radfahrer zusätzliche Sicherheit. Diese Kennzeichnung lässt sich auf viele Straßen ohne großen Investitionsbedarf ausweiten.“
autofreie Bereiche, Besondere Orte, Brücken	21	8	1076	„Ich möchte das auf der Augustusbrücke nur die Straßenbahn und Radfahrer fahren. Aber die Radfahrer sollen nur auf der Straße fahren und nicht auf dem Fußweg. Die Augustusbrücke soll grundsätzlich eine Fußgängerbrücke sein, die die Dresdner und die Besucher der Stadt zum flanieren einlädt.“
Fahrradwege/Radverkehr	19	0	1263	„Im März 2005, vor mehr als acht Jahren also, hat der Stadtrat in Dresden beschlossen, „dass Radverkehrsanlagen im Regelfall mit maschinengefertigtem 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.“ In den acht Jahren danach sind zahlreiche Radwege gebaut worden, bei denen aus den unterschiedlichsten Gründen dieser Stadtratsbeschluss ignoriert wurde. Angefangen bei der Leipziger Straße, der Könnertitzstraße oder der Schweiner Straße, bis hin zur Waldschlößchenbrücke. Insofern ist mein Vorschlag, dass Planer und Entscheidungsträger die Beschlüsse der demokratisch legitimierten Gremien einhalten und sie nicht ständig unter fadenscheinigen Gründen ignorieren würden. Auf einer solchen Grundlage lohnt es sich dann auch, sich über den Verkehrsplan 2025

<sup>7</sup> Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>7</sup>	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion
				auszutauschen. Siehe zum Beschlusstext auch: <a href="http://www.adfc-dresden.de/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=146&amp;Itemid=91">http://www.adfc-dresden.de/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=146&amp;Itemid=91</a> “
Gestaltung der Straßen, Besondere Orte, Straßen	18	2	1240	1. bald 2. zweispurig 3. Platz für Fußgänger + Radler schaffen!!! 4.keinesfalls eine 4spurige Stadtautobahn!!!“
Besondere Orte, Fahrradwege/Radverkehr, Tunnel	17	4	1145	„Es ist völlig unverständlich, dass der Tunnel an der Waldschlößchenbrücke nicht von Radfahrern genutzt werden darf. Genauso gut könnte man Vögeln verbieten, dort zu fliegen. Künftig sollen Radfahrer den Tunnel nutzen können.“
Stadtteilgestaltung, Fahrradwege/Radverkehr, Stadtbus/Regionalbus/Fernbus, Straßenbahn/Stadtbahn	15	1	1095	„Die Aufgabe besteht darin, Fahrrad und ÖPNV zum zeit- und kostenoptimalen Verkehrsmittel für alle Wege des Alltags, also zur Arbeit, zum Einkauf oder zu Freizeitaktivitäten, zu machen. Das bedeutet „Grüne Welle“ bei Fahrradgeschwindigkeit und Tempolimit auf allen Hauptverkehrsadern, absolute Priorität für Straßenbahn und Bus sowie Parkgebühren deutlich über dem ÖPNV-Preis. Bessere Parkmöglichkeiten und gut ausgebaute Einfallstraßen steigern dagegen die Bequemlichkeit für den Autonutzer und werden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen induzieren. Ein verbessertes Sicherheitskonzept für Radfahrer an Unfallschwerpunkten, richtiger Winterdienst auch auf Radwegen, bessere Anbindung des Dresdner Umlandes per Bahn mit hoher Taktfrequenz, extra Fahrradabteile in neuen S- und Straßenbahnen, um bei schlechtem Wetter oder steilen Anstiegen aus dem Elbtal heraus kombinieren zu können, gehören zur Mobilität der Zukunft. Wichtig ist auch die Wiederbelebung der Stadtteile und der Ausbau deren Infrastruktur. Wenn es um die Ecke ansprechende Einkaufs-, Freizeit- und Kulturangebote gibt, muss nicht immer die gesamte Stadt durchquert werden. Bei der Planung von Wohnvierteln muss stärker auf Erdgeschossladenzeilen statt eines zentralen Einkaufszentrums an nur einem Punkt im Stadtteil gesetzt werden. Die Wege werden deutlich verkürzt. Die Bereitschaft das Auto stehen zu lassen steigt. Über Partnerschaften mit Vorreitern wie Kopenhagen oder Münster kann ein Wissensaustausch erfolgen.“
Verkehrsberuhigung, Innovation Verkehrsmodelle, Verkehrsmöglichkeiten, Organisationale Innovation	15	3	1142	„Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Stadtgebiet eingeführt werden. Für weitere Wege im Stadtgebiet sollte ein Hauptstraßennetz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingerichtet werden. In Verbindung mit der Einführung von Tempo 30 sollte ebenfalls eine flächendeckende, absolute Vorrangschaltung für den ÖPNV an allen betroffenen Lichtsignalanlagen eingerichtet werden, um somit die Reisezeit mit dem ÖPNV anzuheben.“
Ampeln, Besondere Orte, Innovation Marketing, Organisationale Innovation, Emissionsminderung	15	3	1144	„Die Stadt Zürich macht es vor: Nur wenn der öffentliche Nahverkehr die Geschwindigkeit der Autos in einer Stadt mithält, wird sie als attraktiver Ersatz für die Nutzung eines PKW wahrgenommen und genutzt. Es kann bisher keine Rede davon sein, dass Straßenbahnen/ Busse und Autos in Dresden gleichberechtigt sind, denn bei vielen Relationen ist man mit dem Auto immer noch schneller unterwegs als mit dem ÖPNV. Dieser Nachteil für Busse und Straßenbahnen muss aus dem Weg geräumt werden. Gleichberechtigung nicht für die Ampelschaltung sondern für die durchschnittliche Fahrzeit für jedes Fortbewegungsmittel! Diese Forderung geht einher mit der Forderung nach weniger Feinstaubbelastungen und CO2-Emissionen in Dresden. Wer will, dass Dresden umweltfreundlicher wird, der muss den ÖPNV attraktiv machen.“



Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern <sup>7</sup>	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion
Ampeln, Fußwege/Fußgängerwege	15	3	1165	„Viele Ampeln werden nur dann für Fußgänger grün, wenn man auf den gelben Kasten drückt. Das heißt, man hat nie sofort grün, sondern muss erst drücken und dann lange warten. Beispiele für solche Ampeln sind z.B. in der Neustadt auf der Hansastraße (Höhe Fritz-Hoffmann-Straße) oder in der Südvorstadt auf der Budapester Straße (Höhe Schweizer Straße) - an beiden Stellen habe ich schon mehrfach mehr als 60 Sekunden (!!!) warten müssen, und das NACHDEM ich gedrückt hatte. Ich finde, wenn die Ampel schon nur auf Knopfdruck grün wird, dann sollte das wenigstens sofort geschehen, ohne zusätzliche Wartezeit. In anderen Städten funktionieren solche Ampeln auch. Und wenn das nicht möglich ist weil die Autos dann keine grüne Welle hätten, dann kann man doch die Ampel auch automatisch mit grün werden lassen, regelmäßig. So hätte man wenigstens manchmal die Chance, sofort bei Grün rüberzukommen. Das kostet doch auf Dauer nicht mehr, wenn die grüne und nicht die rote Glühbirne in der Ampel brennt.“
Fahrradwege/Radverkehr, Innovation Bauvorhaben	15	2	1180	„Es sind weitaus mehr Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof und Bahnhof DD-Neustadt nötig.“
Stadträumliche Defizite, Fahrradwege/Radverkehr	15	2	1186	„Bislang viele Bruchstücke ohne Gesamtkonzept viele Hindernisse für Fahrradfahrer wenig Schutzanlagen“
Ampeln, Kreuzungen	15	1	1281	„An vielen Kreuzungen im Stadtgebiet sind für Fußgänger und zum Teil auch für Radfahrer Bettelampeln installiert, bei denen man erst auf Anforderung Grün erhält. Da passiert es dann häufig, dass die Autos bei Grün losfahren, aber die Fußgänger weiterhin Rot haben, obwohl sie in dieselbe Richtung wollen. Entweder weil sie zu spät oder gar nicht gedrückt oder gerade erst die Kreuzung erreicht haben. Fußgänger und Radfahrer sollten bei jeder Grünphase für Autos automatisch auch Grün erhalten. Der VEP 2025plus verspricht auf Seite 26 umfassende Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr). Dabei würde mit der Abschaffung der Bettelampeln erst einmal eine Gleichberechtigung von Fußgängern/Radfahrern gegenüber Autofahrern erreicht und noch keine Förderung.“
Gestaltung der Straßen, Brücken, Fahrradwege/Radverkehr	15	8	1440	„Reduzierung der Alberstr. von 4 auf 2 KFZ Spuren, Schaffung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn. Nach der Freigabe der WSB und der Ableitung des KFZ Verkehrs über die Stauffenbergallee - WBS - Fetscherstr. kann die Albertstraße entsprechend auf „Normalmaß“ geschrumpft werden. Dies war ursprünglich auch so geplant, ist aber bisher nicht erfolgt. Wie so viele Dinge in Dresden, dauert auch dies sicher etwas länger. Liebe Stadtverwaltung: Bitte umsetzen !“

### 3.3 Ergebnisse aus der Infobox

Während der dritten Dresdner Debatte gab es für die Dresdner Bürgerinnen und Bürger erneut auch die Möglichkeit, die rote Infobox zu besuchen, die am Dr.-Külz-Ring aufgestellt war. Hier konnten sich die Dresdnerinnen und Dresdner über das Thema der dritten Debatte und den VEP informieren und direkt am Computer ihre Ideen und Kommentare eingeben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung standen für Gespräche,

Fragen, Anregungen und auch für technische Hilfestellungen bereit. Außerdem konnten die Besucher vor Ort ebenfalls anhand des Balloplits die Frage beantworten, wie der Verkehrswegemix (Modal Split) im Jahr 2025 aussehen soll.

Die Anzahl der Besucher sowie die Inhalte der mit ihnen geführten Gespräche in der Info-Box wurden in einem Tagebuch stichpunktartig dokumentiert. Aus den Tagebucheinträgen lässt sich ablesen, dass ca. 570 Besucher an 19 Tagen die Infobox besuchten (vergleiche hierzu ausführlicher Kapitel 5.2.5).

Die Gespräche mit den Bürgerinnen und Bürgern waren konstruktiv und teils sehr ausführlich. Der Onlinedialog sowie die direkte Ansprachemöglichkeit in der Infobox wurden positiv aufgenommen. Es wurde deutlich, dass die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben möchten, grundlegend an Planungen aller Art mitzuwirken, bzw. informiert zu werden. Den Besuchern war es wichtig zu wissen, wofür die Ergebnisse der Debatte verwendet werden und dass die Planungsvorhaben und Ziele transparent gemacht und erläutert werden. Es wurde mehrfach daraufhin gewiesen, dass fachliche Einschätzungen bei politischen Entscheidungen (Beispiel Albertbrücke) stärker berücksichtigt werden sollten. Inhaltlich waren besonders die Rahmenbedingungen für die eigene Mobilität ein Thema. Eigene Wege mit den jeweiligen genutzten Verkehrsmitteln und Zwängen bei der Verkehrsmittelwahl wurden von den Bürgerinnen und Bürgern reflektiert. Interessant war, dass vor allem die jüngere Bevölkerung Dresden auf einem guten Weg sieht.

Vergleicht man die Vorschläge aus der Infobox mit denen des Online-Dialogs kann festgestellt werden, dass häufig dieselben Aussagen getroffen wurden.

Auch hier war das Thema Infrastruktur am stärksten präsent. Hierbei begrüßen die Besucher den Ausbau des ÖPNV, des Straßenbahnnetzes und des Radwegenetzes. Wie auf der Website gab es auch hier Aussagen zur Ampelschaltung, Barrierefreiheit und zur Verlängerung der Stadtbahn, beispielsweise nach Weißig, sowie den Hinweis zum Bau einer U-Bahn und die Herstellung des 26er Ringes. Ebenfalls wurde der Wunsch geäußert, die Alterbrücke sowie die Stauffenbergallee zu sanieren und die Augustusbrücke für den MIV zu sperren. Mehrheitlich stimmten die Bürgerinnen und Bürger für einen zweispurigen Ausbau der Königsbrücker Straße. Auch dies stimmt mit den Aussagen auf der Online-Plattform überein. Großes Interesse bestand an den Planungen bezüglich neuer Brücken und Straßenbahnen. Neue Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger in der Box waren u.a. den Busverkehr Freital - Dresden zu verbessern, Straßenbahn in Johannstadt (Pfortenhauer Straße), eine Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße, Brücke über Gleisanlage Umfeld Fröbelstraße, Straßenbahn behutsamer ausbauen, Busnetz gleichrangig behandeln. Touristen, die ebenfalls in die Infobox kamen, äußerten sich positiv über den ÖPNV und die Geschwindigkeit der Straßenbahn.

Bei dem Thema Umwelt wurden ebenfalls ähnliche Vorschläge wie online eingebracht. Eine starke Belastung der Umwelt sahen die Besucher durch den Autoverkehr. Als Idee wurde in einem Gespräch in der Infobox genannt, verstärkt Produkte aus der Region zu konsumieren, damit Transportwege gespart würden. Ähnliche Vorschläge wie im Online-Dialog ergaben sich auch bei dem Thema Gestaltung. Es wurde über die Gestaltung von bestimmten Plätzen im Stadtzentrum gesprochen oder Unfallorte genannt. Auch wurde die Preise des ÖPNV als zu hoch empfunden und sich eine Tarifgestaltung zu Gunsten bestimmter Gruppen wie Senioren gewünscht. Als neue Idee wurde eingebracht, verstärkt Flüsterasphalt einzusetzen.

Die Besucher in der roten Box merkten im Gespräch mit den Verwaltungsmitarbeitern bezüglich der Thematik Innovation an, dass bisher zu wenig Steckdosen für Elektroautos vorhanden seien. Eine Vision für die Zukunft sei, nur noch wenig private Autos in den Städten zu haben. Außerdem wurde der Wunsch nach einem Internetportal für Barrierefreiheit geäußert.

### 3.4 Umfrage „Modal Split“ (Online und vor Ort)

In der Umfrage konnten die Teilnehmer vergleichende Angaben zu ihrem Mobilitätsverhalten bzw. ihrem Wunsch nach einem zukünftigen Ver-

kehrsmix (Modal Split) für das Jahr 2025 machen. Die Frage lautete:

„Welche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden? Für Wege in der Stadt nutzen Bürgerinnen und Bürger in der Regel vier Verkehrsmittel: Sie gehen zu Fuß, fahren Fahrrad, nutzen öffentliche Verkehrsmittel oder Pkw und motorisierte Zweiräder. Welche Verkehrsmittelnutzung wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden?“

Prozentual konnte hier eingetragen werden, wie oft welches Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Auto) subjektiv genutzt wird bzw. werden soll.

Aktuelles Ergebnis der Umfrage

Hier sehen Sie den Durchschnitt aller bisher abgegebenen Antworten auf die Frage: Wie soll der Verkehrsmix (Modal Split) im Jahr 2025 aussehen?

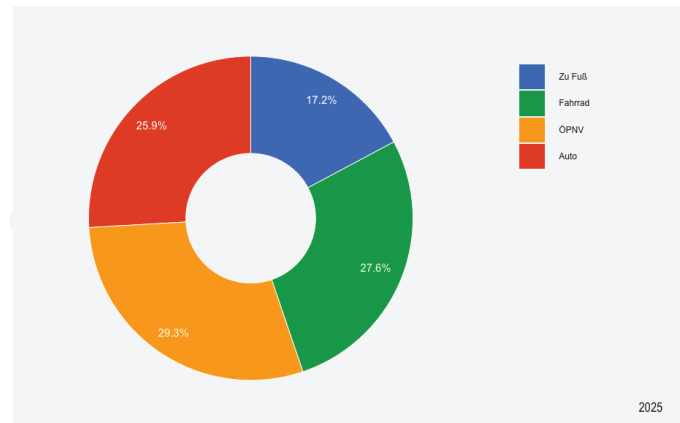


Abbildung 17: Ergebnis der Umfrage zum Modalsplit Online

Insgesamt 279 Stimmen wurden während der Online-Phase abgegeben. Der Durchschnitt aus allen eingegangenen Daten während der Debatte zeichnet folgendes Bild: Der ÖPNV wird von allen an der Umfrage Beteiligten als das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel beschrieben (29,3%). Knapp dahinter rangieren das Fahrrad und das Auto mit 27,6% und 25,9%. Der Fußverkehr bleibt mit 17,2% dahinter zurück.

### Vertiefende Ergänzung zur Einordnung des Ergebnisses:

Während diese Art der Auswertung in Form von Durchschnittswerten recht unkompliziert und nachvollziehbar ist, hat sie jedoch auch rechnerische Schwächen und kann letztlich zu falschen Annahmen führen. Wenn in den einzelnen Ergebnissen der Umfrage mehrere oder auch nur wenige Menschen mit vollen 100% für ein einziges Verkehrsmittel gestimmt haben, verzerrt dies den Durchschnitt und erhöht ihn somit künstlich. Bei der Sichtung der Daten wurden z.B. vermehrt Beiträge mit einem Verkehrsmix von 100% „Auto“ bemerkt. Unverkennbar manipulierende bzw. doppelte Beiträge, die innerhalb einer Minute vielfach für 100% „Auto“ wählten, wurden im Vorhinein daher aus dem Datensatz entfernt.

Damit jedoch gültige Aussagen über die Ergebnisse der Umfrage gemacht werden können, ist es nötig, noch andere Auswertungsverfahren heranzuziehen. In diesem Fall wurde zur Veranschaulichung ein „Boxplot“ benutzt. Die „Box“ in den Abbildungen steht für die Verteilung der Umfrageergebnisse. Der mittlere Wert in der Box, der Median, zeigt an, welcher Wert des Verkehrsmix genau in der Mitte liegt. Die Hälfte der Abstimmungsergebnisse ist größer als dieser Wert, die andere Hälfte kleiner. Die Werte links und rechts an der Box, die sogenannten Quartile, teilen die Ergebnisse noch mal in Viertel auf.

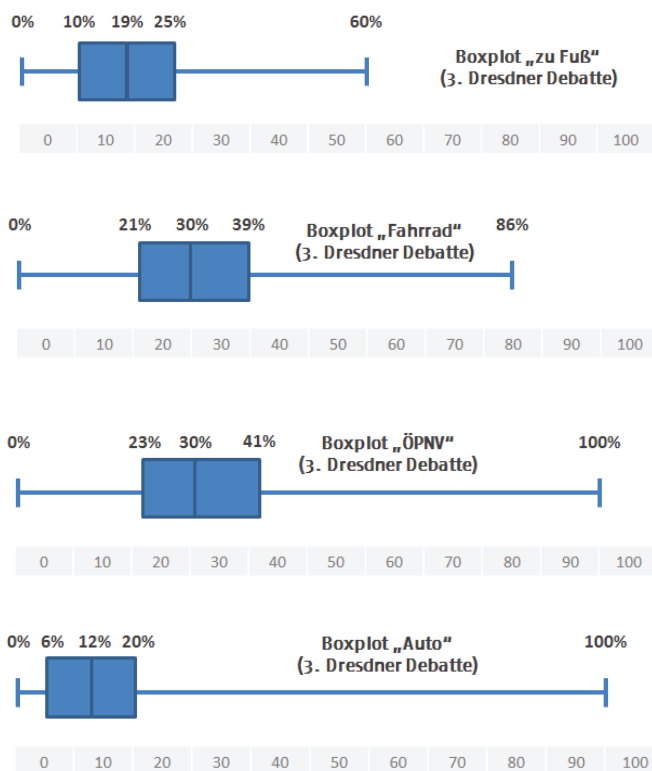


Abbildung 18- 21: Boxplot der verschiedenen Verkehrsmittel

Beim Beispiel „Auto“ liegen ein Viertel der Werte unter 6% und insgesamt drei Viertel unter 20%. Der Strahl zeigt den Minimal- bzw. Maximalwert an, der bei der Umfrage von Teilnehmern gewählt wurde.

Beim Fußverkehr und ÖPNV entspricht der Median (19% und 30%) ungefähr dem Mittelwert (17,2% und 29,3%). Auch das Verkehrsmittel Fahrrad liegt noch in einem Toleranzbereich (27,6% und 30%). Dies deutet daraufhin, dass hier der Durchschnitt als zuverlässige Auswertungsgröße benutzt werden kann und nicht verzerrt wurde. Auffällig ist beim Boxplot „zu Fuß“, dass der Maximalwert lediglich bei 60% liegt. Keiner der Beteiligten hat sich für einen höheren Anteil des Fußverkehrs im Verkehrsmix 2025 ausgesprochen. Dies kann die Interpretation nahelegen, dass weiterhin bzw. zukünftig ein großer Teil der Mobilität über andere Verkehrsmittel gewünscht ist.

Eine deutliche Abweichung von Mittelwert ist beim Boxplot „Auto“ zu beobachten. Während der Durchschnittswert beim Auto 25,9% beträgt, liegt der Median lediglich bei 12%. Auch ist eine deutlich geringere Streuung (zwischen 6% und 20%) als bei den anderen Boxplots zu erkennen. Dies zeigt, dass die oben genannten „Ausreißer“, also Werte mit 100% „Auto“ den Durchschnitt künstlich erhöht haben. Aus diesem Vergleich wird deutlich, dass das Votum für das Verkehrsmittel „Auto“ deutlich zurückhalten-der ausfällt als zunächst angenommen.

### Begründungen zur abgegebenen Wertung

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, ihre Wahl zu begründen. Viele nahmen diese Möglichkeit wahr. Nachfolgend ein kurzer Auszug aus den begleitend zur Umfrage online abgegebenen Kommentaren. Die vollständige Liste aller begründenden Kommentare finden Sie unter: <http://dresdner-debatte.de/node/1051/umfrage-ergebnis>

### Kommentare (Auszug)

Wir haben eines der besten ÖPNV-Netze in Deutschland. Dies zu pflegen und weiter auszubauen sollte oberste Priorität haben.

Aus meiner Sicht sollen Autos weniger Raum in der Stadt einnehmen dürfen, fahrend und parkend. Ich bin für Geschwindigkeitsbegrenzung 30 in allen Wohngebieten. Bei allen neuen Strassenausbauten sollten Fußgänger und Radfahrer gleichrangig behandelt werden mit Autos. (Breite der Wege, Fußgängerüberwege, Ampelschaltungen) Beim öffentl. Nahverkehr halte ich die immer größeren Busse für belastend, Lärm, Zerstörung der Straßen. Öffentl. Nahverkehr sollte bezahlbarer werden, Kosten für Autos hoch.

In einer zukunftsfähigen Stadt sollte der Schwerpunkt auf dem Ausbau und der Beschleunigung des ÖPNV und der Fahrradwege liegen. Der MIV nimmt seit Jahren ab in unserer Stadt, man sollte dieser Entwicklung Rechnung tragen und sie ggf. beschleunigen.

Der zukünftige Verkehrs-Mix sollte eine Reduzierung des Verkehrslärms und von Abgasen zum Ziel haben. Außerdem wäre eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel wünschenswert, z.B. die kostenlose Fahrradmitnahme in Bussen, Straßenbahnen oder S-Bahnen sowie der Aufbau von Fahrradstationen an Bahnhöfen/Übergangspunkten.

Der Umweltverbund in Dresden sollte auch zukünftig gestärkt werden. Der Anteil des Fahrradverkehrs muss erhöht werden! In Dresden sind locker 20% möglich, wenn eine Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur gegeben wäre. Der Ausbau der Radverkehrsanlagen in Dresden ist an vielen Verkehrsknotenpunkten katastrophal – eine „Gleichberechtigung der unterschiedlichen Verkehrssysteme“ gibt es gegenwärtig nicht. Zudem heißt „Verbund“, dass Fuß, Rad und ÖPNV miteinander „verträglich gestaltet“ werden!

Eine (zugegeben) symbolische Gleichstellung aller Verkehrsarten ermöglicht es je für jeden Zweck und Entfernung auf das passende Verkehrsmittel zurückzugreifen und ausreichend komfortable und dimensionierte Verkehrswege zur Verfügung zu haben.

Fahrradfahren und zu Fuß gehen müssen deutlich attraktiver werden als heute!

ÖPNV sollte so ausgebaut werden, dass dessen Benutzung auch im Alltag zeitlich effektiv möglich (z.B. inklusive Weg zu Kindergrippe/-garten). Für weitere Strecken muss ÖPNV besser mit Fahrradnutzung kombinierbar sein (mehr Platz für Räder, kostenlose Mitnahme). MIV sollte innerstädtisch die Ausnahme werden.

die konzepte und strategien seitens der planungsämter sind klar und weitgehend gut so. es hakt eher an der politischen umsetzung. auch ein weiterer cdu-dominiertes stadtrat nach 2014 (annahme) muss mehr gelder (prioritäten) für radwege, öpnv und fußwegsanierungen freigeben. netzstrukturen sind zu vervollständigen. das VEP-szenario B ist tatsächlich in der alltagspolitik umzusetzen, sogar offiziell mit etwas szenario c dabei.

Es muss sich einiges ändern, noch mehr Vorangampelschaltung für Bus/Bahn sowie Ampelschaltungen die Radfahrer nicht dauernd bei rot stehen lassen! Bessere Vernetzung Fahrrad-Öpnv, mehr Fahrradwege, gerne auch gut sichtbar auf der Fahrbahn (am Rand, gleicher Belag wie „Autostraße“), schnelle Räumung von Schnee auch auf Radwegen! weniger breite PKW Straßen (1 Sur), Höhere Kosten für PKW Nutzung in der Stadt, evtl. Citymaut, dafür mehr P&R Plätze am Stadtrand, gute Bahnverbindung in das Umland!

Bei den Verkehrsmitteln wurde der Rollator bzw. der Rollstuhl vergessen! Eines dieser Verkehrsmittel werde ich wohl 2015 oder ein wenig später nutzen müssen ;-)

Ich würde gern auch mehr zu Fuß gehen, das setzt aber voraus, dass

die Angebote von Handel, Dienstleistung usw. in meinem Wohnumfeld zu finden sind. Also, ich wünsche mir eine Stadt der kurzen Wege, in der sich auch Kinder gefahrlos bewegen und das Umfeld erkunden können.

Die Lebensqualität in der Stadt würde enorm zunehmen, wenn der Mensch wieder im Mittelpunkt steht und nicht das Auto. Das bedeutet für mich: Plätze und Wege mit hoher Aufenthaltsqualität, effiziente Wegeverläufe für Fußgänger und Radfahrer und natürlich konsequente Förderung des ÖPNV. Dem Autoverkehr muss dafür Platz entzogen werden, aber das kommt letztlich allen zugute.

Ich kann mir gut vorstellen, wenn die Nutzung des Autos in den Hintergrund im Stadtverkehr tritt und Carsharing immer attraktiver wird, dann wirkt sich das auch auf den ruhenden Verkehr aus. Möglicherweise entspannt sich die Parkraumsituation und die Straßenzüge in der Innenstadt sind durch weniger parkende Autos besser erlebbar. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen allen Verkehrsmitteln wäre für eine Stadt sehr wünschenswert. Nicht jeder kann Radfahren oder nur ÖPNV benutzen. Mobilitätseingeschränkte Menschen sollten auch stärker durch wesentlich verbesserte Bedingungen sich fortbewegen können. Da zählt für mich dazu dass die Fußwege besser abgesenkt werden, die Einstiege in die Bahnen u. Busse besser möglich sind und dass die Holperpisten in der Stadt verschwinden. Auch mehr gefahrlosere Parkmöglichkeiten wären gut.

Schade, dass Sie Auto und motorisiertes Zweirad nicht unterscheiden. Zweiräder sind grundsätzlich in Ordnung. Autos sind nicht in Ordnung im städtischen Bereich. Sie sind Platzfresser. Sie machen Ampeln nötig. Ampeln behindern aber Radfahrer. Generell ungehindertes Radfahren sollte ermöglicht werden. Das Radfahren muss auch nebeneinander möglich sein. Es muss ein Klima der Scham für Autonutzer im urbanen Bereich erzeugt werden. Jede Straßenbahn muss ausreichend Platz für Fahrräder bieten.

A: bei 2 Vollzeitbeschäftigten hat niemand Lust/Zeit/Interesse wegen jedem Mist in den Edeka zu latschen, nein da fahr ich 1 mal die Woche hin (meistens am Wochenende mangels Zeit) knall den Kofferraum randvoll und gut B: alle regelmäßigen Strecken (Arbeit etc) fahren wir beide mit dem Radl, das ist bedeutend schneller + günstiger als mit ÖPNV C: für die Innenstadt wünsche ich mir kostenpflichtige abschließbare Fahrradplätze (es gibt auch Fahrräder jenseits 3000€)

Umsteigen durch Anzeige von Ankunftszeiten anderer Bahnen/Busse an der nächsten Haltestelle in der aktuell genutzten Bahn (Bus) erleichtern. Mehr Platz für Rad+Kinderwagen+Rollstuhl etc im ÖPNV. Wo möglich sollte die Fußgängerquerung der Straßen vor/hinter haltenden Bahnen/Bussen zur Erreichung des ÖPNV von der anderen Straßenseite gesichert werden.

Ich liebe Fahrradfahren!

Fühle mich auf Fußwegen unsicher, wegen rüpelhafter Fahrradfahrer!

Der Dresdner ÖPNV ist gut ausgebaut. Ich brauche kein Auto.

Als Rollifahrer wünsche ich mir mehr Rücksichtnahme auf Belange der Mobilitätseingeschränkten bei Planungen und Ausführungen der Bauleistungen. Wir brauchen in Dresden kein Mittelalter mehr bei der Straßen-, Platz- und Fußweggestaltung (Katzenkopfpflaster) und wenn schon unbedingt dann doch bitte mit einem Streifen geschnittener Pflastersteine für Rollis Rollatoren und Kinderwagen, denn es ist kein Vergnügen ständig Schüttelgymnastik zu machen. Es sollte wieder zu einem Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zurückgefunden werden. Das heißt, Bau von ZUSÄTZLICHEN Radwegen und keine Verdrängung des PkW von der Straße durch Schmalstspuren, die gemeinsam mit Bahn und Radfahrern genutzt werden

müssen. Dies schafft nur mehr Abgase, Lärm und Aggressionen.

Um den Verkehr flüssiger zu machen müsste man auf überflüssige Ampeln wie z.B. am Knotenpunkt List-Großenhainer Str. verzichten. An dieser Stelle würde eine Fußgängerampel völlig ausreichen und die Autos müssten im Berufsverkehr nicht so lange Zeit im Stand die Luft verpesten. Die Straßenbahn könnte sich ihren Weg über ansonsten schlafende Ampeln frei schalten. Radwege die nur auf den Straßenbelag gemalt sind würde ich verbieten denn die Radfahrer sind sich der Gefahren nicht bewußt!

So pauschal klingt die Frage etwas einfach. Es wäre sinnvoll, die Bürgerinnen und Bürger ergänzend zu fragen, wie sie individuell gegenwärtig die verschiedenen Verkehrsmittel - übers Jahr gesehen - nutzen, und ob sich dies ändern könnte. Auch wäre die Unterscheidung zwischen Arbeitswegen und Freizeitwegen sinnvoll. Eine umfangreiche Befragung zum Verkehrsverhalten könnte erfragen: Auto im Haushalt ? Wieviele Fahrräder im Haushalt ? Besitz einer DVB-Monatskarte ? Besitz einer DB-Bahncard ? etc.

Für ein konfliktarmes Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer

Wenn es um den Transport von Gütern liegt, sieht dies anders aus, Einkaufswege und Arbeitswege für Pendler müssen weiterhin mit dem Auto bestritten werden.

Für manche Transporte ist ein KFZ unentbehrlich. Mietauto oder Carsharing statt eigenem Auto für solche Fälle. Ansonsten wünsche ich mir in einer autoarmen Stadt entspannt mit Rad unterwegs zu sein, auch bei schlechtem Wetter!

2025 werde ich 68 Jahre alt sein. Ich hoffe, dass ich dann noch so fit bin, dass ich viele Wege mit dem Rad auf guten und sicheren (!) Radwegen erledigen kann. Außerdem hoffe ich, dass Dresden daran denkt, dass zunehmend ältere Mitbürger hier leben, die nicht mehr selbst Auto fahren können und auf den ÖPNV angewiesen sind - also auch hier weiterer Ausbau, Abstimmung der Linien und Fahrpläne, Ausbau der Haltestellen und größere Beteiligung der Stadt an den Kosten, um Fahrpreise „zu deckeln“.

Dresden hat einen sehr guten ÖPNV. Viele Wege kann man auch sehr schön zu Fuß zurücklegen. Kritisch sehe ich Ausbaupläne die dem Auto überproportional viel Raum geben. Die Rush-Hour könnte auch gut abgemildert werden mit flexibleren Arbeitszeitmodellen bei Infineon und Global Foundries. Die Königsbrücker sollte saniert werden. Eine Verbreiterung halte ich allerdings für unnötige Steuergeldverschwendung. Wichtiger wären mehr Parkplätze für Gäste, Anwohner und für Car-Sharing-Anbieter.

Natürlich ist das Utopie. Aber so könnte es sein in einer Stadt der kurzen Wege, wo Arbeiten und Wohnen vermischt sind, wo es regionale Zentren gibt, wo die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt stehen und nicht der benötigte Parkraum.

Da ich nicht weiß, auf welcher Basis das prozentuale Verhältnis der Verkehrsmittel errechnet wird (km, Zeit, Anzahl, ...), habe ich folgende Überlegung angestellt: Ich wohne am Stadtrand und fahre etwa 6x pro Woche in die Stadt - 180km. Denkbar wäre z.B. 2x Rad, 2xPKW, 2xÖPNV. Dazu kommen pro Woche etwa 50 km in meiner näheren Umgebung.

Es gibt viel Grün und gut ausgebaute Radwege, der ÖPNV ist fast kostenlos und gut erreichbar und mit kurzen Taktzeiten. Besonders in den Sommermonaten nutze ich gern das Rad...

Mehr Lebensqualität durch weniger Schadstoff- und Lärmbelastung sollte im Vordergrund stehen. Dies könnte erreicht werden durch: - weitreichende Umsetzung von Tempo 30 oder Tempo 40 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit - ÖPNV-Busse mit Elektro- oder wenigstens Hybrid-Antrieb

Ich denke eine bewusste Senkung der Kapazität des MIV und ein



weiterer Ausbau des ÖPNV und Radverkehrs würde mittelfristig zu einer höheren Aufenthaltsqualität in der Stadt, mehr Gesundheit (bei geringeren Kosten zur Behandlung typischer Zivilisationskrankheiten) und zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen führen.

### Ergebnisse aus der Infobox (Ballosplit)

Parallel zu der oben beschriebenen Umfrage fand auch vor der Infobox eine ähnlich angelegte Umfrage (Ballosplit) zum Verkehrsmix 2025 statt. Bürgerinnen und Bürger konnten in vier Glaszylinder jeweils einen farbigen Ball, repräsentativ für ihr favorisiertes Verkehrsmittel, einwerfen.



Abbildungen 22– 23: Ballosplit vor der Infobox



Das Ergebnis dieser Abstimmung von rund 2 600 geworfenen Bällen ist das folgende: 36,4% der Bälle standen stellvertretend für den ÖPNV, 33,7% für das Fahrrad, 18,3% für das Auto und 11,6% für das „Zu-Fuß-Gehen“. Dies deckt sich in der Staffelung im Groben mit den Ergebnissen der Online-Umfrage. Jedoch wird deutlich, dass das Fahrrad und der ÖPNV mehr Zuspruch erhalten, als in den oben geschilderten Ergebnissen.

Womöglich ist dies darauf zurückzuführen, dass sich die Beteiligten hier lediglich für ein Verkehrsmittel aussprechen konnten, welches von ihnen subjektiv bevorzugt wird. Eventuell steht hier auch der Wunsch nach zukünftiger Förderung des gewählten Verkehrsmittels im Vordergrund und weniger der Vergleich zu der Nutzung anderer Beförderungsmöglichkeiten.

## 4 Quantitative Auswertung – der Dialog in Zahlen

An der Dresdner Debatte kann jeder Interessierte teilnehmen. Eine Registrierung ist für die Teilnahme nicht nötig, kann aber vorgenommen werden. Alle Teilnehmenden, sowohl Gäste als auch registrierte Nutzerinnen und Nutzer, konnten Vorschläge einstellen und die Vorschläge der anderen Teilnehmenden kommentieren. Registrierten Teilnehmenden war es zusätzlich möglich, Beiträge unter einem selbst gewählten Namen zu veröffentlichen und die Beiträge anderer zu unterstützen. Gleichzeitig können Registrierte freiwillig Angaben zu Geschlecht, Alter, Wohnort und Hintergrund der Beteiligung machen. Dies erlaubt eine Einordnung der Diskutierenden hinsichtlich dieser Kriterien und entsprechende Schlussfolgerungen, wie zum Beispiel, ob es bestimmte Zielgruppen gibt, die in Zukunft gezielt für eine Teilnahme angesprochen werden sollten.

Ein – gemessen an der Zahl der Beiträge – vergleichsweise geringer Teil der Diskutierenden hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

### 4.1 Beteiligungs- und Beitragszahlen

Bei Online-Beteiligungsangeboten unterscheidet man gemeinhin zwischen aktiv und passiv Teilnehmenden. Passiv Teilnehmende („Lurker“) interessieren sich für das Angebot, lesen beispielsweise die zugehörigen Newsletter oder Beiträge von anderen Teilnehmenden, äußern sich jedoch selber nicht aktiv.

Zur groben Eingrenzung dieser ‚stillen‘ Teilnehmenden mag die Nennung der Seitenaufrufe dienen: Die Internetseiten des Beteiligungsangebotes wurden während der Debattenlaufzeit von insgesamt fast 4.500 Besuchenden aufgerufen. Die Anzahl der Seitenaufrufe während der aktiven Laufzeit der Debatte lag bei 42.293.

Die Zahl der aktiven Teilnehmer lässt sich ebenfalls annähern: Sie besteht aus der Menge derjenigen, die sich für die Teilnahme registriert haben und derjenigen, die als Gast sich durch Beiträge oder Kommentare beteiligt haben. Für ersteres gilt: Seit dem Start der 1. Dresdner Debatte haben sich bis heute insgesamt 494 Personen registriert. Mit Hinblick auf die aktuelle Debatte kamen seit dem 21. September 2013, an dem die Diskussionsplattform freigeschaltet wurde, 126 Neu-Registrierungen dazu. Bezieht man die Neu-Registrierten seit Ende der 2. Dresdner Debatte (14. Oktober 2011) mit ein, sind es insgesamt 180 Personen. Dazu kommt die – gemessen an der Zahl der Beiträge – weitaus größere Anzahl der Gastschreiber. Zur Annäherung sei die Zahl der Diskussionsbeiträge genannt: Insgesamt wurden innerhalb der dritten Dresdner Debatte zum VEP von allen Teilnehmenden beinahe 1200 Beiträge (364 Beiträge, 549 Kommentare, 279 ausgefüllte Umfragen, dazu 1459 Bewertungen) verfasst. Über 400 Mal wurden weiterführende Informationsmaterialien heruntergeladen.

Zur Einordnung dieser Zahlen: Die Zahl der Besuchenden ist etwas geringer als in der vorangegangenen Debatte, die Zahl der Beiträge ist aber dennoch höher. Damit setzt sich ein Trend Debatte fort: Im Vergleich zur ersten Debatte gibt es zwar weniger Besuchende, diese diskutieren dabei aber umso intensiver.

### 4.2 Soziodemographische Auswertung

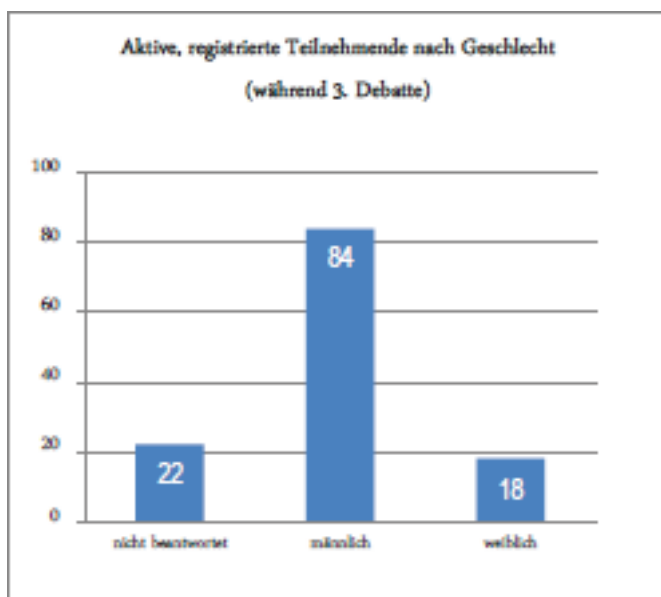
Bei der Registrierung konnten die Teilnehmenden freiwillige Angaben zu Ihrem Geschlecht, Wohnort, Alter und Ihrem Hintergrund, z.B. im Sinne einer Vereinsmitgliedschaft oder politischen Aktivität, machen. In der folgenden Auswertung werden nur registrierte Teilnehmer berücksichtigt, die ab dem Start der dritten Dresdner Debatte am 21. September 2013 aktiv auf die Diskussionsplattform zugegriffen haben. Diese Zahl umschließt 124 Personen. Mit dieser Einschränkung soll sichergestellt wer-

den, dass nur diejenigen Personen in die Analyse der Beteiligten mit einfließen, welche sich auch an der aktuellen Diskussion beteiligt haben.

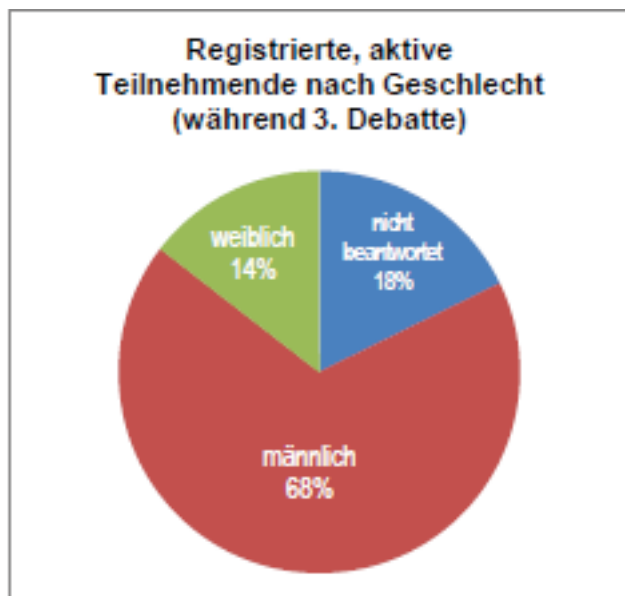
#### 4.2.1 Teilnehmende nach Geschlecht

Von den aktiven, registrierten Teilnehmenden machten 102 Personen Angaben zu ihrem Geschlecht. Weit mehr als die Hälfte der Registrierten gaben an, männlich zu sein (68%). Aus den 124 Personen beantworteten 22 die Frage nach dem Geschlecht nicht (18%). Rund 14% der aktiven, registrierten Teilnehmer wählten die Kategorie „weiblich“.

Im Vergleich zu den vorangegangenen Dresdner Debatten blieb das Geschlechterverhältnis weitestgehend unverändert. Es besteht eine starke Asymmetrie zwischen männlichen und weiblichen Teilnehmenden an der Online-Diskussion. Hier sollten sich die zukünftigen Debatten um einen Ausgleich bemühen.



Abbildungen 24 und 25: aktive, registrierte Teilnehmende nach Geschlecht (absolute Zahlen, Zahlen in Prozent)



#### 4.2.2 Teilnehmende nach Herkunft

101 der 124 Teilnehmenden machten Angaben zu ihrem Wohnort (indem

sie ihre Postleitzahl nannten). Fast achtzig Prozent der Beteiligten wohnt diesen Angaben zufolge im unmittelbaren Stadtgebiet Dresdens. Lediglich zwei Prozent der aktiven, registrierten Teilnehmenden stammt aus einem anderen Teil Deutschlands. Aufgrund der geringen Anzahl kann hierzu keine aussagekräftige, räumliche Verteilung genannt werden. 23 Teilnehmende (19%) machten bei dieser Kategorie keine Angabe.

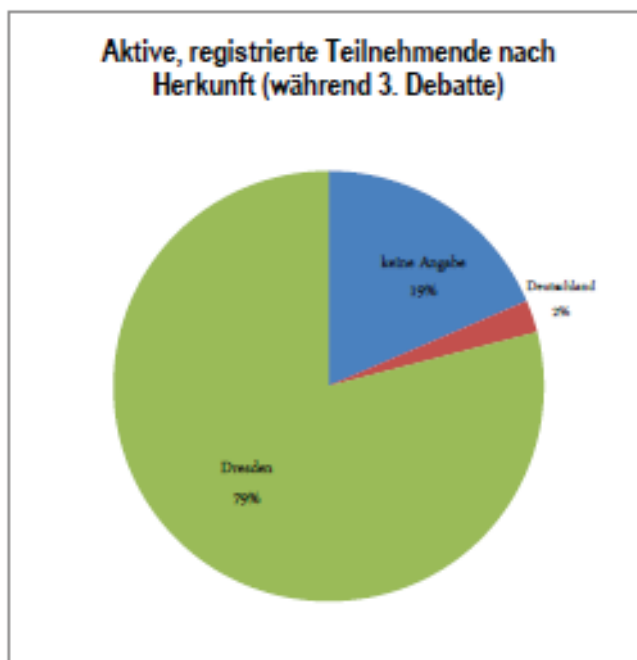


Abbildung 26: aktive, registrierte Teilnehmende nach Herkunft (in Prozent)

Schlüsselt man die Angaben von Dresdner Postleitzahlen weiter auf, wird erkennbar, dass die meisten der Teilnehmenden, die eine Angabe machten, aus den Stadtteilen Altstadt und Pieschen kommen. Neustadt, Blasewitz, Plauen und Loschwitz sind die nachfolgenden Herkunftsschwerpunkte.

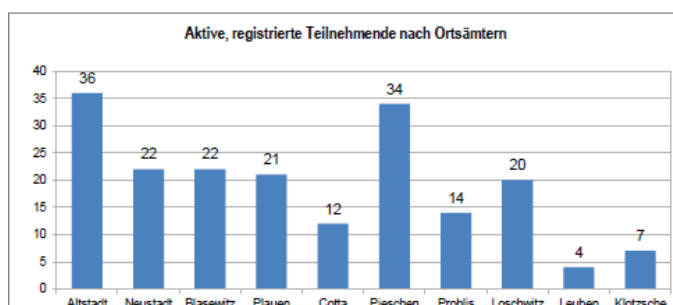
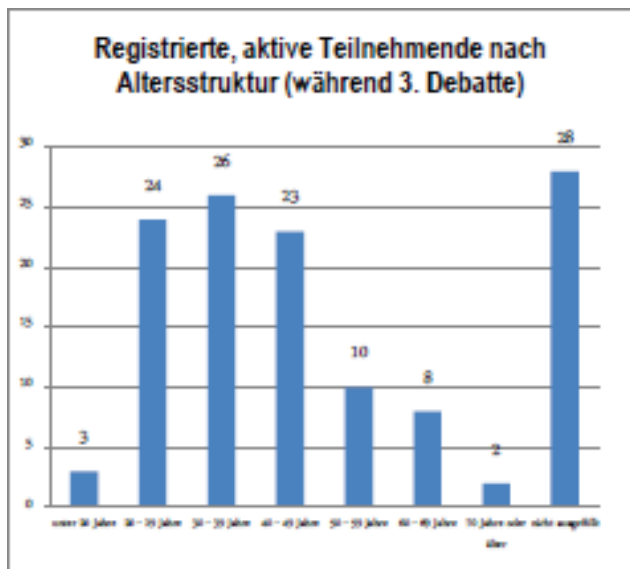


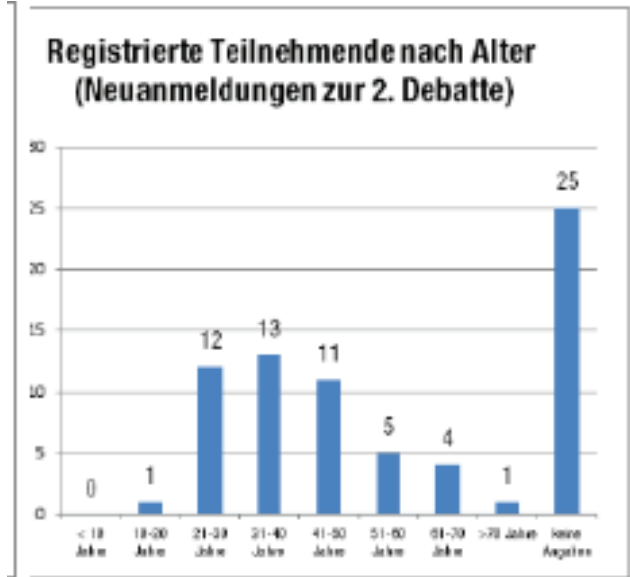
Abbildung 27: aktive, registrierte Teilnehmende nach Ortsämtern (absolute Zahlen)

#### 4.2.3 Teilnehmende nach Altersstufen

Insgesamt haben im Online-Dialog 96 Personen Angaben zu ihrem Alter gemacht. Nur 28 füllten dieses Formular nicht aus. In der dritten Dresdner Debatte zeigt sich eine Normalverteilung der Altersklassen, die für Online-Beteiligungen typisch ist. Besonders Personen zwischen 20 und 59 Jahren machen den größten Teil der Teilnehmenden aus. Im Gegensatz zur 2. Dresdner Debatte hat sich das Beteiligungsprofil nach Alter wenig verändert.



Abbildungen 28 und 29: Registrierte, aktive Teilnehmende nach Altersstruktur bei der 3. und 2. Debatte (absolute Zahlen)



#### 4.2.4 Teilnehmende nach Hintergrund

Aus der Auswertung der Daten ergibt sich ein deutliches Bild: Von den 124 aktiven, registrierten Teilnehmern gaben ca. drei Viertel Bürgerinnen und Bürger. Der Rest verteilt sich gleichmäßig auf Mitglieder von Organisationen, Mitarbeiter der Verwaltung oder eines Unternehmens bzw. politisch aktive Personen und Personen aus der Wissenschaft. Lediglich 16 Benutzer machten keine Angabe zu dieser Kategorie.

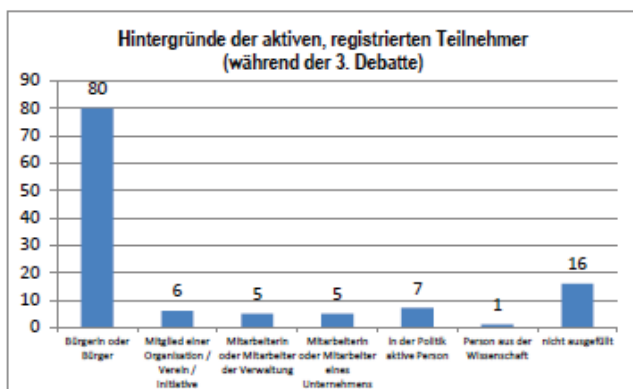


Abbildung 30: Hintergründe der aktiven, registrierten Teilnehmer (absolute Zahlen)

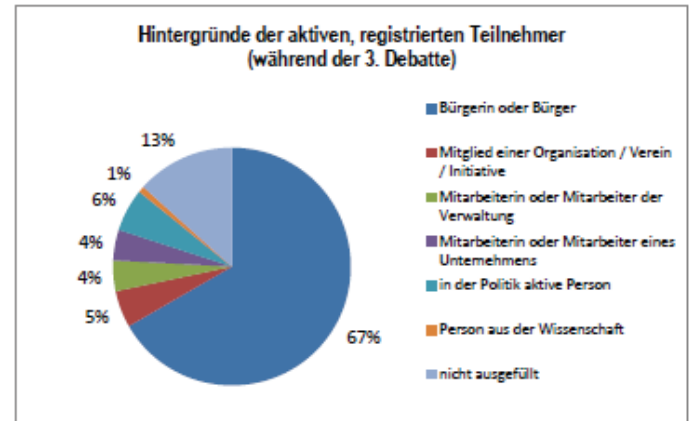


Abbildung 31: Hintergründe der aktiven, registrierten Teilnehmer (in Prozent)

#### 4.2.5 Exkurs: Besucherinnen und Besucher der Infobox

Zum ersten Mal wurden auch für die Besucher der Box ausschnittsweise an drei Tagen Statistiken erstellt.<sup>8</sup> Eine Praktikantin des Stadtplanungsamtes hat dafür die Verweildauer vor und in der Box, das Geschlecht, die geschätzte Altersgruppe und die Tatsache, ob die Box allein oder in Begleitung aufgesucht wurde, festgehalten. Die Ergebnisse in Kurzform: Verweildauer:

Von den 234 Menschen, die sich in dem Beobachtungszeitraum für die Infobox interessiert haben, beteiligten sich drei Viertel draußen an der Ballomat-Umfrage (186 Personen, vgl. hierzu Kapitel 3.4). Die Beschäftigung mit der Umfrage dauerte zumeist nicht lang, daher sind die meisten Personen insgesamt weniger als eine Minute geblieben. Ein weiteres Viertel besuchte darüber hinaus auch das Innere der Infobox (48 Personen, ca. 26 Prozent). Fast alle Bürger, die das Boxinnere besuchten, haben sich auch mit einem Verwaltungsmitarbeiter unterhalten.

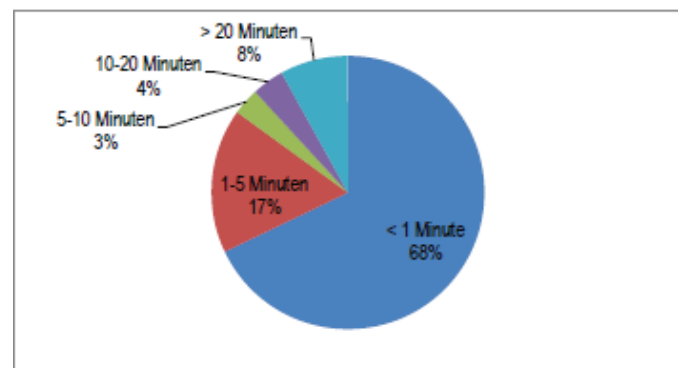


Abbildung 32: Durchschnittliche Verweildauer bei der Infobox

Geschlecht: Genauso wie im Onlinedialog zeigte sich auch vor Ort in dieser Debatte ein deutlicher Unterschied zwischen den Geschlechtern: Von den 186 protokollierten Personen waren 106 Männer und 79 Frauen (vgl. Abbildung 33). Noch höher zeigt sich dieser Männeranteil bei den Besuchenden, die die Infobox auch betreten haben: Von den 48 Besuchenden in dem Beobachtungszeitraum waren 37 Männer (vgl. Abbildung 34).

<sup>8</sup> Dies geschah im Rahmen eines Praktikums. Die Beobachtungszeiten waren: Dienstag, 15. Oktober 2013 (15 bis 18 Uhr), Mittwoch, 16. Oktober 2013 (15 bis 18 Uhr) und Freitag, 18. Oktober 2013 (15 bis 16:30 Uhr).

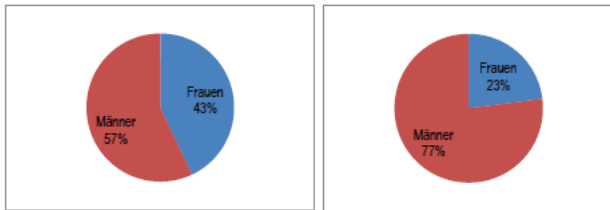


Abbildung 33 und 34: Besuchende der Infobox nach Geschlecht (Insgesamt und Boxinneres)

#### Alter:

Insgesamt gab es im Beobachtungszeitraum folgende Besucherinnen und Besucher nach Alter: Drei Kinder (unter 12 Jahren), 59 Jugendliche (zwischen 13 und 18 Jahren), 31 junge Erwachsene (zwischen 19 und 30 Jahren), 46 Menschen mittleren Alters (zwischen 31 und 60 Jahren) und 38 ältere Menschen (über 60 Jahre alt).<sup>9</sup> Bei den Besuchern, die in die Infobox hineingingen, waren nur wenige jüngeren Alters (vgl. Abb.4). Positiv überraschend war dennoch der hohe Anteil von Jugendlichen, die sich überhaupt für die Infobox interessierten (30 Prozent).

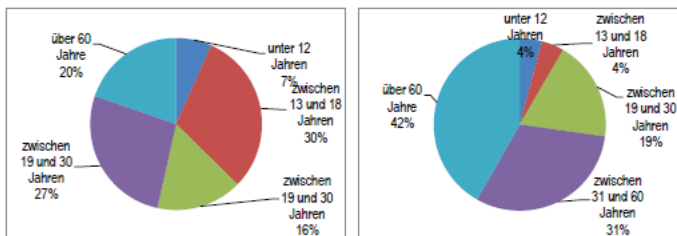


Abbildung 35: Besuchende der Infobox (Insgesamt) nach Alter

Abbildung 36: Besuchende der Infobox (Boxinneres) nach Alter

## 5 Fazit und Erkenntnisse

### 5.1 Übergreifende Erkenntnisse

#### Gefestigte Qualitätsstandards

Mit der dritten Dresdner Debatte hat sich die Dresdner Debatte als Formate der Bürgerbeteiligung in Dresden etabliert: Wesentliche Elemente und Abläufe der Debatte sind nun eingeübt und standardisiert, die technische Grundlage für zukünftige Debatten gelegt.

Eine Dresdner Debatte – das ist eine vierwöchige Diskussion zu Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsthemen, die sowohl vor Ort in und um die Infobox und mit verschiedenen Veranstaltungen stattfindet als auch innerhalb einer strukturierten und moderierten Onlinediskussion. Alle Beiträge der Debatte werden sowohl quantitativ als auch qualitativ ausgewertet und bei den weiteren Planungen berücksichtigt. Eine Auftakt- und eine Abschlussveranstaltung, bei der Politik und Verwaltung die Ergebnisse vorstellen und Rückmeldung über den konkreten weiteren Umgang mit den Ergebnissen geben, runden die Debatte ab. Die Rückmeldungen der Teilnehmenden zum Format (zum Beispiel über den Lob & Kritik-Bereich der Onlineplattform) geben wichtige Impulse für die nächsten Debatten. Über gezielte Öffentlichkeitsarbeit wird jede Debatte bekannt gemacht. Themen, die für eine Dresdner Debatte in Frage kommen, sind Planungen oder Leitlinien, bei denen es Entscheidungsspielraum gibt und wo die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger wertvolle Hinweise geben können. Diese Kriterien für eine qualitätvolle Beteiligung haben sich über die vergangenen drei Debatten gefestigt.

Auch von Seiten der Teilnehmenden hat sich ein sehr konstruktiver Diskussionsstil etabliert. Ein Eingreifen der Moderation innerhalb der Online-Diskussion war in der dritten Debatte nur selten nötig, die Beiträge sind in aller Regel inhaltlich fundiert und von sachlicher Argumentation.

#### Skalierbarkeit

Eine neue, auf kontinuierliche Debatten und deren transparente Dokumentation ausgerichtete Diskussionsplattform ermöglicht es, die Debatte in einer standardisierten – und damit effizienten – Form durchzuführen und dennoch Raum zu lassen für kleinere Anpassungen, die für jede Debatte und ihre Themen wichtig sind. Es hat sich gezeigt, dass dieses standardisierte Konzept offen genug ist, um für unterschiedliche Planungen zu funktionieren: Von der kleinräumlichen Planung um den Neumarkt in der ersten Debatte bis hin zur stadtweiten Strategie beim Verkehrsentwicklungsplan. Auch bei weiteren Debatten ist sichergestellt, dass alle Verfahren transparent und übersichtlich auf der Plattform dokumentiert und damit auch nach längerer Zeit nachvollziehbar sind. Damit ist die Dresdner Debatte konzeptionell für weitere Debatten gut gerüstet.

#### Wissensaufbau in der Verwaltung

Zweierlei Arten von Wissenszuwachs bedeutet die Dresdner Debatte für die Verwaltung: Beim konkreten Thema Verkehrsentwicklungsplan gilt dies zum einen für die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger zum VEP direkt (vgl. hierzu die folgenden Kapitel). Zum anderen gehen die Hinweise aber auch schon über die Ebene der strategischen Planung hinaus und enthalten oftmals bereits wertvolles Vor-Ort-Wissen, das – gerade im Fall des VEP – für die konkrete Umsetzung im Nachgang der Festschreibung des VEP sehr nützlich sein kann. Die Beiträge sind insofern ein Wissensschatz, den die Verwaltung auch in Zukunft noch nutzen kann. Kapitel 5.3 beschreibt den 5. Fazit und Erkenntnisse

### 5.1 Übergreifende Erkenntnisse

#### Gefestigte Qualitätsstandards

Mit der dritten Dresdner Debatte hat sich die Dresdner Debatte als Formate der Bürgerbeteiligung in Dresden etabliert: Wesentliche Elemente und Abläufe der Debatte sind nun eingeübt und standardisiert, die technische Grundlage für zukünftige Debatten gelegt.

Eine Dresdner Debatte – das ist eine vierwöchige Diskussion zu Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsthemen, die sowohl vor Ort in und um die Infobox und mit verschiedenen Veranstaltungen stattfindet als auch innerhalb einer strukturierten und moderierten Onlinediskussion. Alle Beiträge der Debatte werden sowohl quantitativ als auch qualitativ ausgewertet und bei den weiteren Planungen berücksichtigt. Eine Auftakt- und eine Abschlussveranstaltung, bei der Politik und Verwaltung die Ergebnisse vorstellen und Rückmeldung über den konkreten weiteren Umgang mit den Ergebnissen geben, runden die Debatte ab. Die Rückmeldungen der Teilnehmenden zum Format (zum Beispiel über den Lob & Kritik-Bereich der Onlineplattform) geben wichtige Impulse für die nächsten Debatten. Über gezielte Öffentlichkeitsarbeit wird jede Debatte bekannt gemacht. Themen, die für eine Dresdner Debatte in Frage kommen, sind Planungen oder Leitlinien, bei denen es Entscheidungsspielraum gibt und wo die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger wertvolle Hinweise geben können. Diese Kriterien für eine qualitätvolle Beteiligung haben sich über die vergangenen drei Debatten gefestigt.

Auch von Seiten der Teilnehmenden hat sich ein sehr konstruktiver Diskussionsstil etabliert. Ein Eingreifen der Moderation innerhalb der Online-Diskussion war in der dritten Debatte nur selten nötig, die Beiträge sind in aller Regel inhaltlich fundiert und von sachlicher Argumentation.

#### Skalierbarkeit

Eine neue, auf kontinuierliche Debatten und deren transparente Dokumentation ausgerichtete Diskussionsplattform ermöglicht es, die Debatte in einer standardisierten – und damit effizienten – Form durchzuführen und dennoch Raum zu lassen für kleinere Anpassungen, die für jede Debatte und ihre Themen wichtig sind. Es hat sich gezeigt, dass dieses standardisierte Konzept offen genug ist, um für unterschiedliche Planungen zu

<sup>9</sup> Die Alterszuordnungen erfolgten nach Schätzung. Die verwendeten Altersspannen weichen von den in der Analyse der Onlinenutzer verwendeten Spannen ab.



funktionieren: Von der kleinräumlichen Planung um den Neumarkt in der ersten Debatte bis hin zur stadtweiten Strategie beim Verkehrsentwicklungsplan. Auch bei weiteren Debatten ist sichergestellt, dass alle Verfahren transparent und übersichtlich auf der Plattform dokumentiert und damit auch nach längerer Zeit nachvollziehbar sind. Damit ist die Dresdner Debatte konzeptionell für weitere Debatten gut gerüstet.

#### Wissensaufbau in der Verwaltung

Zweierlei Arten von Wissenszuwachs bedeutet die Dresdner Debatte für die Verwaltung: Beim konkreten Thema Verkehrsentwicklungsplan gilt dies zum einen für die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger zum VEP direkt (vgl. hierzu die folgenden Kapitel). Zum anderen gehen die Hinweise aber auch schon über die Ebene der strategischen Planung hinaus und enthalten oftmals bereits wertvolles Vor-Ort-Wissen, das – gerade im Fall des VEP – für die konkrete Umsetzung im Nachgang der Festschreibung des VEP sehr nützlich sein kann. Die Beiträge sind insofern ein Wissensschatz, den die Verwaltung auch in Zukunft noch nutzen kann. Kapitel 5.3 beschreibt den



Abbildungen 37 - 38: Teilnehmende der Expertenrunde

Die Diskussion der Experten ergibt folgende, mehrheitlich getragene Einschätzung zu Methodik und eingegangenen Beiträgen:

#### Format/Methodik

- Je abstrakter der zu diskutierende Planungsansatz, umso schwieriger ist es, das Interesse der Bevölkerung zu wecken. Das Instrument Internet ist dafür geeignet, muss aber durch andere Medien begleitet werden. Dieser Ansatz wird bei der aktuellen Dresdner Debatte umgesetzt mit der Infobox vor Ort und Medienbegleitung.

- Die Zahl der zur Halbzeit eingegangenen Beiträge liegt bei 130 plus 142 Kommentaren zu den Beiträgen. In der ersten Halbzeit waren ca. 600 Besucher auf der Seite [www.dresdner-debatte.de](http://www.dresdner-debatte.de). Die durchschnittliche Verweildauer betrug 8,5 Minuten beim Erstbesuch und 10 Minuten beim

wiederkehrenden Besuch. Circa ein Viertel aller Besucher registrieren sich mit einem Namen und einer E-Mail-Adresse. Drei Viertel beteiligen sich ohne Anmeldung als Gast. Die Zahl 130 wird als nicht sehr hoch, aber dennoch zufriedenstellend eingeschätzt, insbesondere vor dem Hintergrund der fachlichen Qualität der Beiträge.

- Die Dresdner Debatte ist keine repräsentative Bürgerbeteiligung. Ein wesentliches Ziel dieses Instruments besteht darin, eine neue Diskussions- und Beteiligungskultur zu etablieren. Die aktuelle Debatte ist durch sachliche inhaltliche Beiträge gekennzeichnet. Vorangegangene Debatten verliefen viel emotionaler.

#### Beiträge insgesamt

- Die eingegangenen Bürgerbeiträge werden als sachlich, inhaltlich wertvoll, stark argumentierend aber nicht pauschalierend eingeschätzt. Die Sorgen und Nöte des täglichen Erlebens spielen nur eine geringe Rolle. Die eher erwartete größere Breite wird zur Halbzeit der Debatte durch einen doch eher engen Korridor abgebildet. Die Beteiligung wird als heterogen eingeschätzt. Die Beiträge lassen auf ein informiertes Fachpublikum (Hochschulstandort mit verkehrswissenschaftlicher Fakultät) und Bürger schließen, die sich eher in diesem Forum äußern als in öffentlichen Bürgerversammlungen. Die Breite der Beiträge ist gut geeignet, um in der Politik und Verwaltung fachlich weiterbehandelt zu werden („keine Schimpfkanonaden“).

- Die Beiträge spiegeln immer die subjektive Sicht und Erfahrungen des eigenen Erlebens der Bürgerinnen und Bürger wieder. Es ist Anspruch der Dresdner Debatte, diese individuellen Sichtweisen aufzunehmen und ernst zu nehmen. Es geht eine Vielzahl von Beiträgen ein, die nicht VEP-relevant sind, aber in den Arbeitsalltag der Stadtverwaltung und ihrer Fachpartner aufgenommen werden sollten. So sind diese Bürgerbeiträge ein Fundus für die Verwaltung, um das Verkehrssystem in seinem Gebrauchswert zu verbessern.

- Die online-Debatte gibt vier Kategorien „Infrastruktur“, „Umwelt“, „Gestaltung“, „Innovation“ und darüber hinaus noch „Sonstiges“ für die Beiträge vor. Es zeigt sich, dass eine Zuordnung nicht immer eindeutig möglich ist, bedingt durch die Komplexität des Themas. Dies erschwert die Auswertung. Ggf. ist bei kommenden Debatten zu solchen komplexen gesamtstädtischen Planungen eine feingliedrigere Strukturierung anzuwenden.

- Es wird eingeschätzt, dass die Beiträge eine relativ hohe Zufriedenheit mit dem Dresdner Verkehrssystem widerspiegeln.

#### Fachliche Schwerpunkte der Beiträge

- Bei den ÖPNV-bezogenen Beiträgen wird eingeschätzt, dass die von den an der Debatte Teilnehmenden geäußerten Vorschläge und Anregungen weitgehend den in der Planung relevanten Themen entsprechen. Zudem wird von den Bürgerinnen und Bürgern auch ein kostenfreier ÖPNV debattiert.

- Zur Verkehrssteuerung per LSA gibt es mehrere Beiträge. Hier bedarf es wohl einer noch stärkeren Kommunikation, dass die Stadtverwaltung kontinuierlich daran arbeitet. Es wird herausgestellt, dass der VEP 2025plus kein Qualitätsmanagement für LSA leisten kann. In der Diskussion wird angemerkt, dass eine Flexibilisierung der LSA-Schaltungen Potenziale zu bergen scheint, die Umlaufzeiten zu optimieren. Vor dem Hintergrund wäre für die Umsetzung des VEP ggf. eine entsprechende Arbeitsgruppe sinnvoll.

- Die Schwerpunkte Verkehrssicherheit, Geschwindigkeit und Straßenraumgestaltung werden in Beiträgen angesprochen. Dabei bestehen Expertensichten, dass Verkehrssicherheit künftig noch stärker thematisiert werden sollte.

- Die Diskussion zum Ruhenden Verkehr in der Innenstadt und zur Notwendigkeit von Park and Ride zeigt, dass von den Bürgerinnen und Bürgern Veränderungsbedarf gesehen wird. In vielen Beiträgen wird ein

Systemverständnis deutlich, woraus abgeleitet deutlich das Instrument Parkraumbewirtschaftung thematisiert wird.

- Die vielen Beiträge zum Radverkehr zeigen eine Unzufriedenheit mit dem Dresdner Radverkehrssystem auf.

Empfehlungen zur Auswertung und Kommentierung des Bürgerdialogs, Erkenntnisse und Schlussfolgerungen für die Planung

Bei der Auswertung und dem weiteren Umgang mit den Anregungen wird empfohlen, die eingegangenen Beiträge zu differenzieren in:

- VEP-relevante Anregungen und Vorschläge,
- Anregungen zur Gebrauchswert- bzw. Qualitätsverbesserung des Dresdner Verkehrssystems,
- Anregungen für Verkehrs- und Mobilitätspartner.

Zudem sollte nach Abschluss der Debatte der Öffentlichkeit mitgeteilt werden, welche Beiträge sich bereits im VEP wiederfinden und wie mit den einzelnen Anregungen umgegangen wird.

Es ergeht die Empfehlung, alle Anregungen „mitzunehmen“, auch vermeintlich kleine Sachen. Die Verwaltung sollte sich bei der Auswertung und Weiterbearbeitung der Bürgeranregungen nicht auf einige große Themen wie z. B. das E-Ticketing fokussieren. So eröffnet diese Debatte im Vergleich zu den vorangegangenen die Chance, viel umzusetzen.

Dabei sind die Leistungen sowohl der Bürger als auch der Verwaltung der Politik zu kommunizieren, damit sie entsprechend von der Kommunalpolitik wahrgenommen werden.

Die erforderlichen Kapazitäten für den Bürgerdialog und die daraus entstehenden Aufgaben müssen bereitgestellt bzw. ermöglicht werden, um den nicht unbeträchtlichen Aufwand bewältigen zu können. Ressourcengpässe bzw. -grenzen sollten der Politik ebenso vermittelt werden.

Fazit:

Es wird eingeschätzt, dass die VEP-Arbeit von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert wird. Die Beiträge in der Debatte werden als Bestätigung des VEP gesehen. Insofern wird die Arbeit der an der Erarbeitung beteiligten Gremien, insbesondere die des Runden Tisches, als sehr erfolgreich gesehen. Aber, so zeigt es die Debatte, es gibt ein paar Punkte, um die sich noch stärker gekümmert werden muss, wie Ruhender Verkehr, LSA, Radverkehr.

Die Beiträge der Dresdner Debatte enthalten viele Anregungen für die Fachämter, die Fachpartner und die Stadträte der Landeshauptstadt.

Generell wird aus den eingegangenen Beiträgen eine hohe Zufriedenheit mit dem Dresdner Verkehrssystem gesehen.

Der Umgang mit den einzelnen Bürgeranregungen sollte nach außen reflektiert werden.

Wichtig erscheint, den Beteiligten dafür zu danken und zur Mitarbeit bei kommenden Bürgerbeteiligungen zu ermutigen.

Exkurs: Statement im Nachgang von Erhart Pfotenhauer / planungsgruppe proUrban (Moderator des Runden Tisches):

#### 1. Allgemeine Anmerkungen zur Dresdner Debatte

Dieses Format stellt eine wichtige Bereicherung des bisherigen Prozesses und der Prozess-Bausteine da (Runder Tisch, öffentliche Debatte, Wissenschaftlicher Beirat, kommunalpolitischer Lenkungskreis).

Die Dresdner Debatte unterstützt damit den demokratischen Willensbildungsprozess in Sachen Verkehrsentwicklungsplan. Ihre Ergebnisse können als wertvolles Pfund in den Händen der Stadträte nicht hoch genug eingeschätzt werden.

#### 2. Was kennzeichnet diese dritte Dresdner Debatte?

Die Dresdner Debatte erweist sich auch in ihrer dritten Auflage – nach den erfolgreichen Debatten zum Neumarkt und zur Inneren Neustadt – als ein wichtiges Element praktizierter Demokratie und zugleich als hervorragender Beleg für die Transparenz des bisherigen und gegenwärtigen Planungsprozesses. Signifikant ist die Sachlichkeit, Fairness und Ausgewogenheit fast aller Beiträge.

#### 3. Was lernen wir aus der Vielzahl der vorliegenden Beiträge?

Offensichtlich besteht eine generelle Zufriedenheit mit dem Dresdner Verkehrssystem. Dies bedeutet aber nicht, dass es nicht unzählige wichtige Anmerkungen zu dessen „Gebrauchswert-Verbesserung“ gibt.

Wir lernen aber auch, dass sich die überwiegende Kritik auf den gegenwärtigen Zustand und die Lücken des Verkehrswege-Netzes, die Sicherheit und die Nutzbarkeit der Straßen vor allem für den Fuß- und Radverkehr und die Verbesserungswürdigkeit des ruhenden Verkehrs beziehen.

#### 4. Sind die Ergebnisse dieser Dresdner Debatte 1:1 in den weiteren Planungsprozess übertragbar?

Das gilt nur zum Teil, einfach deshalb, weil sich viele Beiträge unterhalb der Ebene des VEP bewegen; sie sind – wie schon erwähnt – ganz praktische und im Verwaltungsalltag für die „Gebrauchswert-Verbesserung“ des Verkehrssystems von großer Wichtigkeit. Jedoch auch für die Feinjustierung des Verkehrsentwicklungsplans finden sich gute und verwertbare Hinweise.

#### 5. Wie sollte mit den Beiträgen weiter verfahren werden?

Wie gesagt: Nahezu alle Beiträge enthalten nicht nur einen, sondern oft jeweils zahlreiche, praktische und zum guten Teil auch praktisch umsetzbare Hinweise. Sie sind damit ein Fundus, mit dem die Fachverwaltung arbeiten und den sie nutzen kann. Im Übrigen erweist sich hier abermals die Einsicht als wichtig, dass Bürgerbeteiligung im richtigen Format und zum richtigen Zeitpunkt dazu beitragen kann, Zeit und Arbeit zu sparen. Viele unnötige Konflikte und Friktionen im Planungsalltag können so vermieden werden.

### 5.3 Schlussfolgerungen für die Planung und nächste Schritte

Die Vielzahl der eingegangenen Beiträge, Kommentare ergibt eine Fülle von konstruktiven Ideen und Anregungen zum Dresdner Stadtverkehr.

Die fachliche Qualität der Beiträge ist insbesondere im Vergleich zu den vorangegangenen beiden Debatten gut und hoch. Insgesamt lassen die Inhalte der Beiträge eine relativ hohe Zufriedenheit mit dem Dresdner Verkehrssystem vermuten.

Zudem kann aus den Beiträgen in der Debatte auch die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die geleistete Arbeit im VEP-Planungsprozess von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert wird. Insofern werden die Beiträge als Bestätigung des VEP-Entwurfs gesehen. Dies ist indirekt eine Würdigung der Arbeit der am VEP beteiligten Gremien, insbesondere des Runden Tisches, die als generell erfolgreich gesehen werden kann.

Die Debatte der Bürgerinnen und Bürger zur Verkehrsentwicklung in Dresden zeigt aber auch, dass es ein paar Bereiche gibt, bei denen eine stärkere Einflussnahme erwartet wird, wie insbesondere der Ruhende Verkehr, Lichtsignalanlagen, der Fahrradverkehr.

Alle eingebrachten 364 konkreten Vorschläge und 549 Kommentare werden von der Stadtverwaltung in den nächsten Wochen und Monaten einzeln gesichtet, bewertet und auf Umsetzbarkeit und Weiterbehandlung geprüft.

Die Beiträge und Anregungen spiegeln die subjektive Sicht und Erfahrungen des eigenen Erlebens der Bürgerinnen und Bürger wieder. Diese individuellen Sichtweisen sind in den Kontext einer gesamtstädtischen Planung zu setzen und entsprechend zu differenzieren in

- VEP-relevante Anregungen und Vorschläge,
- Anregungen zur Qualitätsverbesserung des Dresdner Verkehrssystems,
- Anregungen für Verkehrs- und Mobilitätspartner (DVB AG, VVO GmbH u. a.).

Anregungen sind VEP-relevant wenn sie den Entwicklungszielen entsprechen, gesamtstädtische Relevanz aufweisen und die strategische

Planungsebene des Verkehrsentwicklungsplanes betreffen.

So erfolgt eine erste Sichtung aller Beiträge und Kommentare zu ihrem Bezug zum VEP-Entwurf. Bei allen Beiträge, die VEP-relevant sind, wird geprüft, ob sie bereits im VEP-Entwurf enthalten sind. Alle darüber hinaus gehenden Anregungen werden auf ihre Integration in den VEP und ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Es gibt eine Vielzahl von Beiträgen, die sehr detailliert und somit nicht VEP-relevant sind. Diese werden nicht im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus weiterverfolgt, sondern in den Arbeitsalltag der Stadtverwaltung und ihrer Fachpartner aufgenommen. Dies erfolgt über die etablierten Gremien des VEP-Planungsprozesses – die städtische Projektgruppe und die Verkehrsträger.

Alle Bürgerbeiträge sind ein enormer Fundus für die Verwaltung und ihre Partner, um das Dresdner Verkehrssystem zu verbessern und zu qualifizieren.

Die vielen konkreten und teilweise auch sehr detaillierten Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sind eine Chance, möglichst viel aufzunehmen und umzusetzen, sowohl für die politische Diskussion als auch für die Verkehrsentwicklungsplanung und auch für das laufende „Tagesgeschäft“ der Verwaltung.

Dafür erfolgt eine Prüfung, Bewertung und Weiterbehandlung entsprechend der nachfolgenden Struktur:

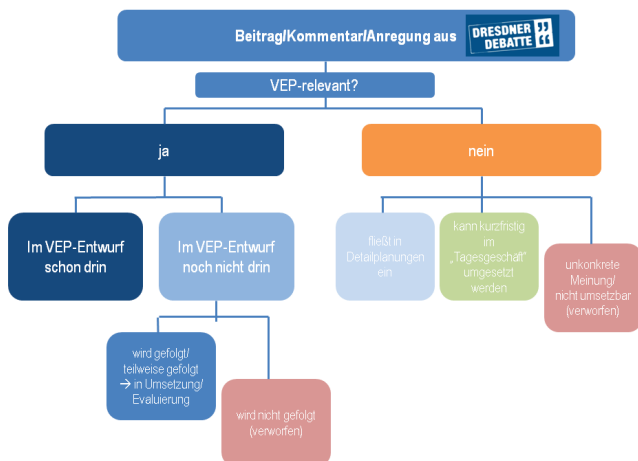


Abbildung 39: Umgang mit den Diskussionsbeiträge / Ablauf der Prüfung

Dafür werden alle Beiträge und Kommentare in einer Tabelle aufgelistet und geprüft, bewertet und wenn geeignet, weiterbehandelt. Nachfolgende Tabelle zeigt dies beispielhaft und noch unvollständig.







