

VEP 2025plus - Stellungnahmen Runder Tisch zum Vorentwurf vom 15.03.2013 - Dissens (26.07.2013)

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugsstelle/n im Vorentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
IHK Dresden	27 Bestand Schienenverkehrsnetze	Kapitel 2.2.1, S. 11, 12	Die Aussage zum Schienenregionalverkehrsnetz ist beispielhaft aufgezählt, darauf kann man verzichten und den Hinweis auf das Kartenmaterial anfügen. Diese Verbindungen als Verknüpfungspunkte zum Fernverkehr aufzuzählen macht keinen Sinn.			Regionalverkehr ist Zubringer zum Fernverkehr		Anregung wird nicht gefolgt
IHK	29 Fragen von Stadtentwicklung und Verkehr	Kapitel 2.2.4, S. 25 ff.	S. 28: Wirtschaftsentwicklung und Verkehr: Auf die Entwicklung der Produktions- und Wirtschaftsstandorte, Anbindung an die Gewerbegebiete im Einzugsbereich der Stadt Dresden kann man mit Kartenmaterial hinweisen.			Gewerbestandorte im Umland im VEP zu thematisieren führt u. E. zu weit, grundsätzliche Anbindung über Verkehrsnetz ist gegeben, Siehe Abb. 10 für LHD, Vgl. auch Lkw-Stadtplan		Anregung wird nicht gefolgt
IHK Dresden	30 Entwicklungen, Szenarien und Bewertungen	Teil B	Der VEP bezieht sich auf insgesamt 150 Maßnahmen, von denen 7 Maßnahmen sich in Umsetzung befinden. Bei einem Zeitraum bis 2025 und darüber hinaus ist die Umsetzung der Mehrzahl der Projekte sehr fragwürdig und ein Überdenken alter Stadtratsbeschlüsse dringend notwendig. (Neue Strukturen (Ansiedlungen, Wohnbereiche mit unmittelbaren Einkaufsmöglichkeiten, Kultureinrichtungen) sollten vorrangig mit direktem ÖPNV-Zugang berücksichtigt werden.) Das Szenarium muss sich auf vorhandene und zukünftige Gewerbe- und Wohn-, -Schul-, -und Freizeiteinrichtungen, Hochschulen, Verwaltungseinrichtungen usw. konzentrieren. (31 Seiten – zur Methode?)	Ing.-kammer 39, EFO 235, VCD 247		VEP stellt SR-Beschlüsse nicht in Frage, er ist kein „Gegendokument“, selbst wenn es Fehlentwicklungen gegeben haben sollte scheinbar ein Verständnisproblem: Szenarienbetrachtung ist noch nicht der VEP Aktuelle Strukturdaten Prognose wurden berücksichtigt		Anregung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
IHK Dres- den	31 Mobili- täts- strategie	Teil C	<p>Die Mobilitätsstrategie 2025plus stellt die strategischen Entwicklungsprinzipien für die Stadt Dresden dar. Die Ausführungen zu den wichtigen Prinzipien des Verwaltungshandelns, zu den vertiefenden Planungsansätzen sowie Flächenfreihaltungen und Entwicklungsoptionen der Infrastruktur – sind Voraussetzungen für den VEP und müssen nicht seitenweise aufgenommen werden. Die Aufgaben der Verwaltung sind nicht Grundlage eines VEP.</p> <p>Wir äußern außerdem Kritik zu der seitenweisen Ausführung zur Dresdner Mobilitätsstrategie ohne konkrete Maßnahmen – entweder konkrete Angaben dazu, was es gilt zu ändern – oder streichen!</p>		Stadt- ver- waltun- g	<p>Die Strategien sollen im VEP zusammengeführt werden - integrierter Anspruch – diese Aussagen sind Grundlage für die Maßnahmen, die seitens des Stellungnehmers dann wiederum tlw. abgelehnt werden</p> <p>Mobilitätsstrategie sollte mit allen Belangen wie im Vorentwurf aufgeführt Bestandteil des VEP sein - dies hat der Wiss. Beirat in Beratung am 3. Juni 2013 ebenfalls empfohlen – als Planung und Option</p>		<p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p>
IHK Dres- den	34 ÖPNV- Priorisie- rung	Kapitel 6.6.2, S. 114	Optimierung von Lichtsignalanlagen nicht um jeden Preis, besser: entsprechend der Verkehrsströme – eine LSA sollte für den optimalen Abfluss des Verkehrs sorgen, eine Vorrangschaltung für einzelne Ereignisse stoppt eine „grünen Welle“.	ADAC 90, DVB 70		<p>Dabei sind nicht die Fahrzeuge, sondern die beförderten Menschen relevant. Das ist neben den wirtschaftlichen und modal split-seitigen Gründen ein weiterer für die Bevorzugung des ÖPNV.</p> <p>Grüne Wellen werden dort, wo sie umsetzbar sind (nur 1 Hauptstrom, gleiche Teilpunktabstände) auch genutzt und der ÖPNV eingebunden – es ist der-</p>		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
						zeit nicht die Regel, dass der ÖPNV grüne Wellen unterbricht – es ist vielmehr andersrum, was aber eigentlich den Leitzieleen sogar entgegen steht (Förderung Umweltverbund)		
IHK	36 Handlungskonzept Radverkehr	Kapitel 6.7, S. 122 ff.	Auf die Ausführungen zu Standards für Radschnellwege sollte verzichtet werden.			Radverkehrskonzept wird detailliertere Aussagen bringen, VEP ist strategischer Rahmen dafür Radschnellwege sollen beschrieben werden, da der Begriff noch nicht Bestandteil von Regelwerken etc. ist		Anregung wird nicht gefolgt
ADAC	61 Verstetigung des Kfz-Verkehrs	Kapitel 2.1, S. 11	Letzter Absatz Kapitel 2.1: Es wird nicht aufgeführt, welche „Effekte aus dem Bereich Kfz-Verkehr“ mit welchen „Verstetigungen im Ablauf“ im Energie- und Klimaschutzkonzept tatsächlich quantifiziert wurden. Eine Verstetigung des Kfz-Verkehrs geht stets mit einer Verbesserung der Abgasemission einher, die Beschleunigung des ÖPNV zu Lasten der Durchlassfähigkeit von PKW und LKW führt hingegen generell zu höheren Verbräuchen und Emissionen im Kfz-Verkehr.			Wenn die Verstetigung des Kfz-Verkehrs zu Lasten der Beschleunigung (Geschwindigkeit) des ÖPNV geht und damit der modal split zu Ungunsten des ÖV beeinflusst wird, sind gegensätzliche Wirkungen zu verzeichnen. Verbesserungen im ÖPNV führen auch zu modalen Verlagerungen und damit zur Emissionsverringerung (Ansatz LRP)		Kenntnisnahme
ADAC	63 Reisezeitentwicklung	Kapitel 2.2.1, S.	Die Darstellung in Grafik 2 verwendet Datenmaterial bis zum Jahr 2009. Da die Reisezeitmessungen jähr-			Die Daten zu den Reisezeitmessungen bis 2009		Anregung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
		13 + Grafik 2	lich durchgeführt werden, stehen aktuellere Daten zur Verfügung, die auch genutzt werden müssen, um die tatsächliche Situation korrekt abzubilden. Mit Hinblick auf die dem ADAC Sachsen zur Verfügung gestellten Daten bis zum Jahr 2011 ergibt sich, dass in den Jahren seit 2006 die Reisegeschwindigkeiten (nicht Reisezeiten - bitte berichtigen) sowohl im Kfz-Verkehr als auch bei der Straßen-/Stadtbahn stagnieren. Von einer sukzessiven Steigerung im Kfz-Verkehr kann keinesfalls gesprochen werden.	DVB 185		wurden in der Analyse berücksichtigt. Mittlerweile liegen Daten für 2010, 2011 und 2012 vor, die in den Entwurf eingearbeitet werden; der Abstand IV/ÖV bleibt gleich.		wird ge- folgt
ADAC	64 ÖPNV- Priorisierung	Kapitel 2.2.1, S. 13 + An- lagen 5 und 6	<p>Die allein aus den Reisegeschwindigkeiten abgeleitete Notwendigkeit, den ÖPNV noch häufiger und prioritärer als bisher Freigabezeiten einzuräumen, wird bestritten. Für beide Verkehrsarten wird im Tagesmittel Stufe C gem. Qualitätsstufen im Verkehrsablauf (HBS) erreicht. Ursächlich für die gegenüber dem Kfz-Verkehr geringeren Geschwindigkeiten ist nicht die fehlende Priorisierung, sondern systemimmanente Verlustzeiten des ÖPNV durch Haltestellenaufenthalte. Durch wachsende Fahrgastzahlen werden bei gleicher Bedienungsfrequenz diese Verlustzeiten weiter erhöht.</p> <p>Die Auswirkungen einer weiteren ÖPNV- Beschleunigung auf den innerstädtischen Verkehrsablauf im Kfz-Verkehr insgesamt werden nicht berücksichtigt, sondern nur einseitig ein Reisezeitgewinn im ÖPNV angestrebt.</p> <p>Die Aufnahme von Maßnahme 57 (Anlage 5) bzw. Maßnahme 101 (Anlage 6) wird dementsprechend nicht befürwortet.</p>	ADAC 0&0		Das grundsätzliche Ziel einer weiteren ÖPNV- Beschleunigung ergibt sich aus den Reisegeschwindigkeiten. Die bisher tendenziell steigenden bzw. auf hohem Niveau verharrenden IV- Reisegeschwindigkeiten lassen keine negativen Auswirkungen auf den innerstädtischen Verkehrsablauf insgesamt erkennen. Somit kann die ÖV- Beschleunigung fortgesetzt werden, zumal die Umsetzung durch Einzelprojekte erfolgt, bei denen auch die anderen Verkehrsarten einbezogen werden. Eine QSV im Tagesmittel ist nicht bekannt – es geht		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
						vor allem um das Ziel einer Verbesserung im ÖPNV, um in einer dichten (und dichter werdenden) Stadt Mobilität zu sichern – prinzipiell sollen die bestehenden Nachteile des ÖPNV (eine Verbesserung der Reisezeiten wurde ja bisher nicht erreicht – im Gegensatz im IV) ausgeglichen werden, um dem Ziel der Gleichberechtigung nachzukommen		
ADAC	71 Schwer- punkte der Verkehrsent- wicklungspla- nung	Kapitel 2.2.3, S. 24	<p>Das postulierte Ziel einer Anhebung der Reisegeschwindigkeiten auf der Stadtbahn auf 21 km/h (entspricht Qualitätsstufe B) kann nur unterstützt werden, wenn es hierdurch nicht zu Verschlechterungen im Verkehrsablauf für den Kfz- Verkehr kommt. Ansonsten stünde dieses infolge zunehmender Umweltbelastungen im Widerspruch zum definierten Leitziel 3.1 („Verringerung der verkehrsbedingten Belastung“).</p> <p>Weiterhin würde dies zu Verdrängungseffekten im Nebennetz führen, die im Widerspruch zum definierten Leitziel 3.5 stehen (Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf das qualitativ hochwertige Hauptstraßennetz).</p>			Die bisher tendenziell steigenden bzw. auf hohem Niveau verharrenden Reisegeschwindigkeiten des Individualverkehrs lassen keine negativen Auswirkungen der ÖV-Beschleunigung erkennen. Das Ziel höherer ÖV-Reisegeschwindigkeiten dient auch der Veränderung des modal split zu Gunsten des ÖV und damit der Verringerung der verkehrsbedingten Belastung - Siehe Anmerkungen zu Punkten 34, 61 und 64. Quelle ist Nahverkehrsplan		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
						+ StR-Beschluss ÖPNV- Beschleunigung = polit. Beschlüsse. Es sind auch Verlage- rungswirkungen als Ziel definiert – ohne Priorisierung ist dies pra- xisfern – hier muss mit der gebotenen Umsicht agiert werden – verkehrstechni- sche Optimierungen ist der Vorzug zu geben		
ADAC	76 Verkehr auf dem 26er Ring	Kapitel 3.4.2, S. 44, 45	In den Ausführungen zum 26er Ring muss klarer ge- trennt werden zwischen Verkehr, der den Ring durchschneidet und Verkehr, der auf dem Ring selbst unterwegs ist. Eine Entlastung innerhalb des Ringes ist neben großräumig wirkenden Maßnah- men insbesondere auch durch einen leistungsfähigen 26er Ring selbst zu erreichen.			Nein, es kann nicht Ziel sein, den Verkehr der St.- Petersburger-Straße auf den 26er-Ring zu verla- gern		Kennt- nisnah me
ADAC	81 ÖPNV- Priorisierung	Kapitel 5.6, S. 85	Wie in den Anmerkungen zu Kapitel 2.2.1 bereits dargestellt, muss bereits die Aufgabenstellung eines „Konzeptes zur Kapazitätserhöhung und Beschleu- nigung im Dresdner ÖPNV“ die Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Kfz- Verkehr beinhalten. An vielen Stellen im Entwurf wird zu Recht auf das dringende Erfordernis eines leistungsfähigen, den Kfz-Verkehr bündelnden Haupt- verkehrsstraßennetzes eingegangen. Ein einseitig auf Beschleunigung des ÖPNV ausgerichtetes Kon- zept wirkt diesem Ziel deutlich entgegen.	ADAC 0&0		siehe Anmerkungen zu Punkt 0. Der Vorentwurf ist ausge- wogen – bisher bestehen deutliche Vorteile des Kfz- Verkehrs gegenüber dem ÖPNV – Kfz-Verkehr ist das bei weitem dominie- rende Kriterium bei Priori- tätenvergaben gegenüber dem ÖPNV aber auch Fuß- und Radverkehr		Anre- gung wird nicht gefolgt
ADAC	83	Kapitel	Die Aussage, dass es sich bei der bisher in			besser „Ergänzung“ – so		Anre-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
	Loschwitzer Brücke / Brü- cke in Niederpoyritz	5.8.2, S. 92 + Kapitel 6.9.2, S. 140	Niederpoyritz geplanten Brücke um einen Ersatz- standort für die Loschwitzer Brücke handelt, ist falsch. Diese Elbbrücke war immer als zusätzliche Brücke geplant und sollte in erster Linie zur Entlas- tung der Loschwitzer Brücke und zur wesentlichen Fahrtwegverkürzung für beiderseits der Elbe in die- sem Bereich liegende Stadtgebiete dienen (siehe sogen. Mehrbrückenkonzept). Diese Elbebrücke in Niederpoyritz sollte mindestens in der Flächenvor- haltung nach 2025 Berücksichtigung finden.			wurde sie auch geprüft aber als unverträglich ein- gestuft. s. geänderte Ausführungen zum Blauen Wunder im Entwurf s. Stn. SV (STA). Niederpoyritzer Brücke wird nicht mehr weiterver- folgt. Es wird ein Kapitel Brü- cken geben.		gung wird teilwei- se ge- folgt
ADAC	90 ÖPNV- Priorisierung	Kapitel 6.6.2, S. 114 + Kapitel 6.6.5, S. 116	Wie oben mehrfach ausgeführt, kann eine weitere Beschleunigung des ÖPNV nicht einseitig zu Lasten des Kfz-Verkehrs durchgeführt werden, um insbe- sondere die Ziele der Emissionsminderung nicht zu gefährden. Auch vor dem Hintergrund einer ebenfalls diskutierten Taktverdichtung (5 min auf vier Hauptli- nien) ist hier in jedem Falle eines Eingriffs in beste- hende Signalisierungen ein quantitativer Nachweis erforderlich, wie dadurch die Verkehrsqualität und nachfolgend die Schadstoffbelastung beeinflusst wird.	IHK 34, DVB 170		Niemand hat ein Interesse an schlechter Verkehrs- qualität – es sind allerdings die intermodalen Wirkun- gen aus Angebot und Nachfrage zu berücksichti- gen – ohne attraktiven ÖPNV wäre die Verkehrs- qualität im innerstädti- schen Straßenverkehr vorr. deutlich schlechter. Siehe Anmerkungen zu Punkt 71, aber: anstatt 5-Minuten-Takt: Taktverdichtung auf aus- gewählten Linien		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
ADAC	101 Maß- nahmen für zentrale, stadträumli- che Defizitbe-	Kapitel 6.9.2, S. 133 ff.	Mit Bezug auf Kapitel 6.9.2 (... zentrale, stadträumli- che Defizitbereiche) ist festzustellen, dass es be- treffs der erheblichen trennenden Wirkung der flä- chenintensiven Nord-Süd-Verbindung keine zu- kunftsorientierten Aussagen gibt. Selbstverständlich			Ein vierstreifiger Ausbau des östlichen 26er-Ringes wäre ohne massive städ- tebauliche Eingriffe nicht möglich, welche aus unter-		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
	reiche		ist die leistungsfähige Verkehrsanlage auf lange Sicht noch erforderlich, aber Ziel sollte es trotzdem bleiben, entweder die derzeitige Funktion auf den östlichen 26er-Ring zu verlagern (mit einem durchgängigen 4-streifigem Ausbau desselben) oder in einem ersten Schritt die Dimensionierung der Nord-Süd-Verbindung auf ein für die Innenstadt verträgliches Maß zu reduzieren (ohne Leistungsverlust).			schiedlichen Gründen (Denkmalschutz, Abriss ganzer Straßenzeilen) auch langfristig nicht durchsetzbar ist. Aber Vorschlag: Petersburger/ Albertstraße als städtebaulichen Defizitbereich benennen, aber ohne verkehrliche Maßnahmen und daher weiterer Untersuchungsbedarf (Schwerpunkt Reduzierung der Trennungswirkung)		
ADFC	107 Defizite der Verkehrssicherheit	Kapitel 2.2.2, S. 18, 19	Die Betrachtung der subjektiven Sicherheit fehlt. Sie ist in unseren Augen sehr wichtig für die Verkehrsmittelwahl sowie die Teilhabe vor allem von Kindern und Älteren und muss ergänzt werden.			wir konzentrieren uns auf objektive Sicherheit, mit dem Ziel, dass diese dann auch subjektiv so empfunden werden kann. Nachweise bzw. Daten existieren nur für registrierte Unfälle		Anregung wird nicht gefolgt
ADFC	110 Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung	Kapitel 2.2.3, S. 23, 24	Den Punkt „Weiterführung der Konsolidierung des Straßennetzes mit Beseitigung lokaler Problemstellungen und punktueller Erreichbarkeitsdefizite auch durch den Bau neuer Netzelemente“ (S. 24, 6. Anstrich) halten wir für zu unbestimmt und nicht den Leitzielen entsprechend. Die meisten Defizite bestehen im Radverkehrsnetz Dresdens und es ist zur Verbesserung des Radverkehrs i. d. R. nicht notwendig, das Straßennetz zu erweitern. Da mit „Konsolidierung“ sicher auch der Rückbau von überdi-			i. S. der Gleichberechtigung der Verkehrsträger (Kfz bei 41%) müssen auch punktuelle Defizite im Kfz-Verkehr angegangen werden – Rückbau von Straßen ist derzeit nicht vorgesehen		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
			mensionierten Verkehrsanlagen gemeint ist, halten wir es für sinnvoll, um Missverständnisse bei der Interpretation auszuschließen, dies auch so darzustellen.					
ADFC	112 Kriterien zur Bewertung der Leitzieldarstellung	Kapitel 3.4, S. 43 ff.	In der Szenarienbetrachtung sollten auch weitere positive oder negative Effekte zumindest mit pauschalen Kosten/Gewinnen benannt werden. So wirkt sich ein höherer Radverkehrsanteil auf die allgemeinen Gesundheitskosten positiv (mindernd) aus. Ein Effekt, der für Dresden als Mitglied beim WHO-Projekt „Gesunde Städte“ durchaus relevant ist.			Auf Grund der schwierigen Datenlage ist die Gesundheitsvorsorge kein explizites Kriterium (Die Szenarienbetrachtung ist mit dem ASB-Beschluss im Sept. 2012 abgeschlossen. Zudem sind solche externen Kosten schwierig ermittel- und bezifferbar (da volkswirtschaftliche Kosten))		Anregung wird nicht gefolgt
ADFC	113 Maßnahmen im Vorzugsszenario	Kapitel 3.4.6, S. 54	<p>Es verwundert, dass obwohl der Stadtrat ein eindeutiges Votum für das Szenario B abgegeben hat, im vorliegenden Entwurf Maßnahmen des Szenarios A aufgenommen wurden. Dies ist nicht nachvollziehbar, da selbst das Szenario B nicht ausreicht, alle Leitziele zu erfüllen.</p> <p>Der ADFC fordert keine Maßnahmen aus Szenario A nachträglich in das beschlossene Szenario B aufzunehmen. Die im vorliegenden Entwurf aufgenommenen Maßnahmen aus A sind zu streichen! Sie führen im Wesentlichen zu einer Attraktivierung des motorisierten Verkehrs, erfordern hohe Investitionen und widersprechen somit den Leitziele.</p>			<p>Wenn Maßnahmen bei der Bewertung auf Basis der Leitziele diese erfüllen, können diese als Maßnahme des VEP überführt werden – das betrifft auch Ansätze aus Szenario C – Die Szenarien sollen gesamtstädtische Wirkungsmechanismen zeigen und noch nicht die Maßnahmen des VEP vollständig abbilden</p> <p>Hier besteht ein Verständnisproblem in der Methodik der Szenarienbetrachtung.</p>		Anregung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
						Szenario B ist nicht gleich VEP. siehe Szenarienbeschluss des ASB vom 12.09.2012		
ADFC	114 Bewertungsindikatoren	Kapitel 4.1, S. 55	3. Anstrich: Ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz ist in den Leitzielein nicht gefordert. Da unklar ist, was damit im Speziellen gemeint ist, sollte die Formulierung entfallen. Zumal mit den Leitzielein festgelegt wurde, dass Verkehr nicht als Selbstzweck zu betrachten ist.			s. Leitziel 3.5: Anmerkung ist aus Zusammenhang gelöst. „...Verlagerung auf das qualitativ hochwertige Hauptstraßennetz...“ es heißt hier „Bündelung des Kfz-Verkehrs auf einem ... und damit Verkehrsentslastung und -beruhigung in verkehrlich und städtebaulich sensiblen Bereichen“.		Anregung wird nicht gefolgt
ADFC	115 Umgang mit sensiblen und kritischen Maßnahmenansätzen	Kapitel 4.3.3, S. 62	<u>Maßnahmen als konzeptioneller Ansatz:</u> Es sollte unbedingt ein Kostenansatz für die Verdichtung der Anbindungen an den Elbradweg ergänzt werden. Diese Maßnahme halten wir für sehr wichtig. <u>Maßnahmen als Langfristoption:</u> Warum sind die Querung Westseite Hauptbahnhof und die Umweltbrücke nicht kurzfristig realisierbar? Wir fordern die Aufnahme in das Maßnahmenprogramm! Die positiven Effekte liegen klar auf der Hand.		EFO 0	dafür sind die Maßnahmen zu unkonkret Querung Hbf nur Flächenverhaltung, da Priorität C, Umgang mit Umweltbrücke wird in neuen Elbrückenskapitel erläutert		Anregung wird nicht gefolgt Anregung wird nicht gefolgt
ADFC	117 Radverkehrskonzept	Kapitel 5.6, S.	Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass nicht nachvollziehbar ist, dass acht Jahre nach Beschluss			Sachzwänge aus Haushalt liegen vor, inzwischen fi-		Kenntnis-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
		85	durch den Dresdner Stadtrat immer noch kein qualifiziertes Radverkehrskonzept vorliegt. Den Verweis des VEP lediglich auf das nun fertig zu stellende Radverkehrskonzept halten wir für nicht ausreichend. Hier muss eine konkrete zeitliche Zielvorgabe definiert werden. Wichtige Maßnahmen für den Radverkehr gehören schon in den VEP. Das Radverkehrskonzept sollte diese dann weiter differenzieren und ergänzen. Für besonders wichtig halten wir, dass im VEP ein bestimmter Teil der Investitionen für den Radverkehr festgeschrieben wird. Der ADFC- Dresden hält einen Betrag von 10 €/je Einwohner und Jahr für angemessen.			nanziell gesichert und planerisch vorbereitet kein Verkehrsträger hat eine Kostenquote im VEP – VEP ist Rahmenkonzept, kein Haushaltsplan/ Investitionsplan, Haushaltsentscheidungen obliegen dem Stadtrat		nahme Anre- gung wird nicht gefolgt
ADFC	118 Flächen- vorhaltung	Kapitel 5.8, S. 89 ff.	Die Flächenvorhaltung für den ruhenden und den motorisierten Verkehr ist keine Aufgabe der Verwaltung und widerspricht den Leitzielen. Hingegen fehlt jegliche Flächenvorhaltung für den Radverkehr. Insbesondere für Radschnellwege sollten mögliche Trassen freigehalten werden.	VCD 298		Trassen für Radverkehr sind in Trassenfreihaltung integriert (siehe S. 90), für Radschnellwege sind die Planungen und eine politische Entscheidung noch nicht getroffen		Kennt- nis- nahme
ADFC	119 Sowieso- Maßnahmen	Kapitel 6.2, S. 101	Hier sollte unter "Beschlossene Maßnahmen im Radverkehr" zusätzlich aufgenommen werden: Radstationen am Hauptbahnhof und am Bahnhof Neustadt (Prüfaufträge des Stadtrates).			kein entsprechender Beschluss		Anre- gung wird nicht gefolgt
ADFC	120 Tempo 30	Kapitel 6.4.5, S. 108 + Kapitel 6.9.4, S.	Die Stadt sollte Initiativen zur Einführung von Tempo 30 als Reisegeschwindigkeit in Städten ergreifen bzw. solche unterstützen, um das Leitziel Verkehrssicherheit zu erfüllen.	EFO 243, VCD 253&2 90	ADAC 88, DVB 180	erwähnt in Kap. 6.4, s. Stn. Stadtverwaltung		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
		146						
ADFC	121 Hand- lungskonzept	Teil D	<p>Positiv ist, dass im vorliegenden Entwurf ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr Berücksichtigung finden.</p> <p>Um die Leitziele sowie die anderen Ziele aus Luftreinhaltung, Lärminderung, usw., zu denen sich Dresden teils freiwillig, teils gesetzlich verpflichtet hat, zu erreichen, sind unserer Meinung nach stärker ambitionierte Maßnahmen notwendig. Wir fordern, weitere Maßnahmen, die den Leitzielen entsprechen, aufzunehmen. Dabei sind Maßnahmen, die Rad- und Fußverkehr fördern zu bevorzugen. Die bisher aufgeführten Maßnahmen sollten unbedingt in der Menge und Qualität ausgeweitet werden.</p>			Kommentar		Kennt- nis- nahme
ADFC	122 Hand- lungskonzept ÖPNV	Kapitel 6.6, S. 110 ff.	Hier sollte die Ausstattung aller ÖPNV-Haltestellen mit Fahrradstellplätzen entsprechend dem Bedarf ergänzt werden.			Die Ausstattung aller ÖPNV-Haltestellen mit B+R ist nicht zielführend. Aber: B+R sollte vorrangig an Schienenverkehrshaltestellen und ggf. an einzelnen Bushaltestellen vorgesehen werden. ABER: Hinweis auf Kapitel 6.7.4 in Radverkehrskapitel einbauen		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
ADFC	123 Hand- lungskonzept Radverkehr	Kapitel 6.7, S. 122 ff.	<p>Zur Verbesserung der Radverkehrssituation an Schulen schlagen wir folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einrichtung von Kiss-Ride-Zonen mit einem Mindestabstand von 100 m zum jeweiligen Eingang, um die erhöhte Gefahr durch den Verkehr der sog. Elterntaxis zu minimieren und die Eingangs- 			für VEP ggf. zu konkret und baulich schwer umsetzbar – z.B. aber am Bhf. Neustadt realisiert		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
			<p>bereiche sicher umgestalten zu können</p> <p>Wir weisen auch nochmals darauf hin, dass der Radverkehrsanteil seit Jahren stark ansteigt und inzwischen davon auszugehen ist, dass bereits im Jahr 2012 der Anteil bei 20 % der zurückgelegten Wege lag. Da der modale Anteil weiter wachsen wird, vermissen wir angemessene Lösungen zur Bewältigung auch größerer Radverkehrsströme. An einigen Stellen im Stadtgebiet sind bereits jetzt die Kapazitätsgrenzen für den Radverkehr erreicht bzw. überschritten.</p>			<p>Aufgabe für Radverkehrskonzept Aber: Erwähnung von Kapazitätsgrenzen bei steigendem Radverkehr im VEP vornehmen</p>		<p>Anregung wird teilweise gefolgt</p>
ADFC	124 Handlungskonzept Radverkehr - Radabstellanlagen	Kapitel 6.7.4, S. 126, 127	<p>Bezüglich der Betrachtung des ruhenden Verkehrs sollte die Einrichtung von Fahrradbügeln in ausreichender Zahl als Ausbaustandard für alle Neubau- und Sanierungsmaßnahmen vorgeschrieben werden. Hierbei kann bei richtiger Gestaltung, wie dem Aufstellen an Gehwegnasen, Falschparken von Kfz verhindert und somit ein Sicherheitsgewinn erreicht werden.</p> <p>Besonders dringend ist die Schaffung von sicheren Abstellmöglichkeiten für Räder am Hauptbahnhof und am Bahnhof Dresden-Neustadt. Hier sollten als Maßnahmen die Einrichtung von Fahrradparkhäusern bzw. Fahrradstationen in den VEP aufgenommen werden.</p>	VCD 300		<p>ist in VEP S. 127, 3. Anstrich enthalten, regelt m. W. das Sächs. BauGB und die Nutzungsverordnung</p> <p>siehe Kap. 6.7.4, S. 127, 5. Anstrich</p>		Kenntnisnahme
ADFC	125 Winterdienst Radwege	Kapitel 6.7.2, S. 125	Wir stimmen zu, dass der Winterdienst Radverkehr aus Kostengründen nicht im gesamten Nebenstraßennetz durchgeführt werden sollte. Stattdessen		ADAC 92	s. Stn. Stadtverwaltung und Beschluss ASB zum Antrag A0700/13, „Besse-		Anregung wird

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
			muss das auch im Winter zu befahrende Hauptnetz des Radverkehrs definiert werden. Durch den wachsenden Anteil des Radverkehrs auch im Winter ist hier dringender Handlungsbedarf geboten. Wir verweisen auch darauf, dass eine Radwegbenutzungspflicht nur dann besteht, wenn Radwege beräumt werden.			rer Winterräumdienst auf Radewegen“		nicht gefolgt
ADFC	127 Hand- lungskonzept Fußgänger- verkehr	Kapitel 6.8, S. 127 ff.	Wir schlagen vor, deutlich mehr Fußgängerüberwege zu realisieren. Gänzlich fehlt die Schaffung weiterer Fußgängerzonen und verkehrsberuhigter Bereiche. Hier müssen unbedingt entsprechende Maßnahmen ergänzt werden.			der VEP auch (s. 6.8, S. 129 1. Anstrich) siehe 6.8 zu Begegnungszonen sowie Verkehrsfreiheit Augustusbrücke u.v.a.m.		Kennt- nisnah- me
ADFC	135 Ver- kehrstechnik und - management	Kapitel 6.9.3, S. 144, 145	Hier müssen auch zusätzlich Anwendungen für Radverkehr entwickelt werden (relevante Informationen: Wetter, Baumaßnahmen, Zählung)			Wetterinfos sind nicht VEP-relevant. Baustelleninformationen liefert bereits der Baustellenkalender der LHD, Aber: Zählwerte s. Stn. SV (Anzeige auf EBIS)		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
ADFC	137 Innovati- onsansätze	Kapitel 6.9.6, S. 150	Auch Lastenräder ohne Elektroantrieb wirken positiv und können, wie Erfahrungen aus anderen Städten zeigen, einen relativ großen Anteil am Verkehr einnehmen. Unabhängig von E-Mobilität sollten auch diese gefördert werden.			Nicht VEP-relevant, ggf. in Radverkehrskonzept thematisieren		Kennt- nis- nahme
ADFC	138 Regiona- le und inter- kommunale Maßnahmen	Kapitel 6.9.7, S. 152	Radverbindungen müssen in alle relevanten Umlandgemeinden sicher und bedarfsgerecht geschaffen werden. Auch von und zu Gemeinden oberhalb des Elbtals hat der Radverkehr eine relevante Größe erreicht.			Dies ist für die Plandarstellungen zu kleinteilig Aber: Anregung wird bei Umsetzung im Radverkehrskonzept berücksichtigt, im Text erwähnen		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
DVB	140 Leitziele	Kapitel 1.2, S. 6 + Kapitel 3.4.6, S. 53	Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist ein unverzichtbares Werkzeug um kommunale verkehrsstrategische Ziele und entsprechende Aktivitäten zur Zielerfüllung zu definieren. Insofern würden wir uns wünschen, dass konkret messbare, operable Ziele den Leit- und Unterzielen folgen. Für den ÖPNV können das u.a. der Modal Split (Ziel >23%), die Pünktlichkeit (Ziel >85%) und die Reisegeschwindigkeit (Ziel >21 km/h bei der Straßenbahn, >23 km/h beim Bus) sein.	DVB 153		Messbare Ziele sind hilfreich, aber vom Stadtrat gemäß Beschluss zu den Leitzielen als strategischer Rahmen nicht gewollt.		Anregung wird nicht gefolgt
Seniorenbeirat	196 Defizite im Fußgängerverkehr	Kapitel 2.2.2, S. 22	Die Mängel und Probleme für den Fußgängerverkehr sind nicht ausreichend dargestellt und müssen vor allem wegen der durch die demografische Entwicklung stark wachsenden Anteile an Senioren und damit Behinderter, in Dresden aber auch wegen der steigenden Geburtenrate, umfassender ausgeführt werden. Unbedingt sollte auf die stark zunehmende „Fahrzeugflotte“ verwiesen werden, wozu neben Rollstühlen und Rollatoren verstärkt Elektromobile diverser Varianten und Shopper zählen, da diese Platzbedarf benötigt, der oft mehr als Mindestgehwegbreiten erfordert. Keinesfalls sollten Gehwege zugunsten anderer Verkehrsarten eingeengt werden.			Textanpassung s. auch Stn. ADFC Richtlinien berücksichtigen entsprechende Gehwegbreiten		Anregung wird teilweise gefolgt Kenntnisnahme
Seniorenbeirat	197 Umgang mit sensiblen und kritischen Maßnahmenansätzen	Kapitel 4.3.3, S. 62 - 64	Nachdem die nicht unumstrittene Straßenbahntrasse realisiert wurde, sollte die Option einer Durchbindung der Passauer Straße zwischen Nöthnitzer Straße und Westendring bestehen bleiben. Begründung: - Die Entwicklungen auf dem „Hochland“ - auch außerhalb der Stadtgrenze - sind nicht			Ist netzstrategisch keine spürbare Entlastung der genannten Straßen.		Anregung wird nicht gefolgt.

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
			<p>abgeschlossen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die belastete Coschützer Straße ist auch Schulweg von 3 Schulen. - Die Verkehre über die Münchner Straße von und nach Coschütz und weiter sind am Plauener Hang Schleichverkehre im Wohngebiet, worüber Anwohner klagen. - Statt Südpark ist der Hang oberhalb der Nöthnitzer Straße nun TU- Entwicklungsfläche, die auch ein bisher nicht vorgesehenes Erschließungssystem braucht - Auch hier gilt: Weitsichtige komplexe Stadt- und Verkehrsentwicklung sollte nie ohne Not künftige Entwicklungsmöglichkeiten verhindern, auch wenn diese vielleicht erst von folgenden Generationen anvisiert werden 					
Senio- renbei- rat	198 Maß- nahmen der Stadt- und Bauleitpla- nung	Kapitel 5.4.1, S.76, 77	Beim 9. Stichpunkt „Stärkung der/des Radverkehrsverantwortlichen (...)“ sollte die Stärkung des Verantwortlichen für Barrierefreiheit und Fußverkehr hinzugefügt werden.	Senio- renbei- rat 213		beide Verantwortliche sollten nicht benannt werden, da verwaltungsinterne Entscheidung		Anre- gung wird nicht gefolgt
Senio- renbei- rat	203 Flächen- vorhaltung Kfz-Verkehr	Kapitel 5.8.2, S. 90, 91	<p><u>Flächenvorhaltung aus weiteren Maßnahmen des VEP:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Bahnquerung Liebstädter Straße zwischen Winterbergstraße, Reicker Straße und Dohnaer Straße ist eine unsichere Position mit möglicherweise später Realisierung, deshalb in jedem Fall die Option einer Verbindung von Rayskistraße ostwärts entlang der Bahn und rechtwinklig zur Cäcilienstr. / H.-Bürckner-Str.-Straße sichern. Die nördliche 			Weder eine Erschließungs- noch eine Entlastungsfunktion sichtbar (Verbindung zur Teplitzer zwischen ab Lockwitzer Str. nicht möglich)		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
			Rayskistraße ist ein nicht erweiterbarer Eng- pass mit kritischer Andienungsfunktion.					
Ent- wick- lungsfo- rum	220 Allge- meines zu den Leitziele		<p>Hinsichtlich der Leitziele ist anzumerken, dass diese die entscheidende Grundlage bei der Planung bzw. Maßnahmenerstellung/-bewertung sein sollten und sich als klarer roter Faden durch die Planung ziehen müssten. Dazu müssten Sie innerhalb der Gliederung eine andere Einordnung und Würdigung erfahren. Gemeint ist damit u. a. auch, dass die Unterziele voll im Text erscheinen und nicht als Anlage abgetan werden. Zudem bedarf es dabei näheren Interpretationen, verbunden mit vorgezogenen Hinweisen, Aussagen, Erläuterungen, etc., die sich auf die Maßnahmen bzw. deren Priorisierung beziehen (quasi von allein darauf hinführen).</p> <p>Um eine offene und vor allem allgemeinverständliche Diskussion des VEP zu sichern ist es notwendig, Sachverhalte klar zu beschreiben und hinsichtlich ihrer Wechselbeziehungen zu Zielerreichungen einzuschätzen. In den Texten, gerade in der Bestandsanalyse tauchen neben sehr positiven Aussagen pro Leitziele häufig Formulierungen auf, die eher Verklausulierungen sind, um vielleicht das notwendige Abschneiden von Zöpfen, wie das langjährige zu starke Orientieren auf einen großzügigen Straßenaus- und Neubau zu Lasten einer besseren Förderung des Umweltverbundes zu verschleiern. Soll das etwa einer vorgezogenen Konsensstiftung gegenüber denen dienen, die z. B. nicht bereit waren, konkrete Zielwerte für die anzustrebende Änderung des Modal Split in die Leitziele aufzunehmen? Wir den-</p>	DD Erben 0		<p>Ziele wurden wegen der kompakten Darstellung in die Anlage verwiesen – alles andere ist machbar, aber es ist aus Nachvollziehbarkeitsgründen nicht sinnvoll.</p> <p>Subjektive Auffassung, die fachlich nicht begründet erscheint.</p>		<p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
			ken, dass dieser Weg sich von allein als nicht ziel- führend erweisen wird.					
Ent- wick- lungsfo- rum	222 Be- standsanalys e	Kapitel 2.1, S. 11	Formulierung im letzten Absatz, Satz 2 ändern: „(...) Verbesserungen im Modal Split zu Gunsten des Umweltverbundes mit ÖPNV, Fuß- und (auch elektrifiziertem) Radverkehr. “			passt hier nicht – Radver- kehr subsummiert die E- Mobilität		Anre- gung wird nicht gefolgt
Ent- wick- lungsfo- rum	224 Überlas- tungen im Straßennetz	Kapitel 2.2.1, S. 13	2. Absatz, 4. Satz: „Auch das bestehende S-Bahn- Netz muss in seiner Wirksamkeit im ÖPNV gestärkt werden (...)“. 2. Absatz: Welche punktuellen Überlastungen im Straßennetz sind gemeint bzw. wie ist Überlastung konkret definiert? Die Formulierung, dass die Überlastungen durch in- termodale Ansätze aufgelöst werden sollten , ist nicht gut. Es muss klar gesagt werden, dass die Probleme ingenieurmäßig, d.h. problem- und auf- wandsreduziert und nicht unbedingt richtlinienge- recht beseitigt werden können. Das „sollte“ wäre auch davon abhängig, welches Verkehrsmittel bzw. welche Fortbewegungsart von den Überlastungen betroffen ist. Eine bewusste Engpassplanung (z.B. Pfortnerung des Kfz-Verkehrs) wäre u. U. sogar ziel- führend (Pendler).			wir verzichten wenn es geht auf „zwangsorientier- te“ Formulierungen Überlastungen sind im Stadtverkehr nicht als Ganzes definierbar, son- dern von lokalen Gege- benheiten und Gewohnhei- ten abhängig – Kriterium Reisezeit wird gezeigt Widerspruch nicht erkenn- bar, Postulierung von Eng- passplanung nicht akzep- tabel		Anre- gung wird nicht gefolgt
Ent- wick- lungsfo- rum	225 Reise- zeitentwick- lung	Kapitel 2.2.1, S. 13	Die Problematik der Reisezeitentwicklung benötigt u. E. nach einen eigenen Gliederungspunkt und eine klare Stellungnahme zur Situation (z.B. Ursache / Wirkung der Ausbaumaßnahmen der letzten Jahre, die ja als Erfolg dargestellt werden) und zu den Wechselbeziehungen zum „Anstreben“ gemäß			Wesentliche Zusammen- fassung ist ausreichend, kein eigener Gliederungs- punkt sinnvoll,		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
			Leitziel 3.8 etc.					
Ent- wick- lungsfo- rum	238 Durchbindung Fröbelstraße	Kapitel 4.3.2, S. 61 + Kapitel 5.7, S. 87, 88	Die zweistreifige Durchbindung der Fröbelstraße ist überhaupt nicht prioritär und wäre zudem wie zuvor mit einer Förderung des MIV verbunden. Falls in diesem Gebiet ein höheres Personenverkehrsaufkommen durch Baumaßnahmen entstünde, stände dafür die hochleistungsfähige Straßenbahntrasse im Zuge der Freiburger Str., wie auch die S-Bahn zur Verfügung.	ADFC 128, VCD 268, DD Erben 334	Senio- renbei- rat 201	Hauptargument ist Anbin- dung Gewerbe/ Wirtschaftsverkehr		Anre- gung wird nicht gefolgt
Ent- wick- lungsfo- rum	239 Umgang mit sensiblen und kritischen Maßnahmen- ansätzen	Kapitel 4.3.3, S. 62, 63	<p><u>Maßnahmen mit geringerem baulichen Aufwand:</u> Der ZOB bzw. sein Bau in der jetzigen Form und insbesondere Lage muss grundsätzlich hinterfragt werden und sollte im Rahmen eines neuen integrierten ÖV-Konzepts neu gelöst werden.</p> <p><u>Maßnahmen als Langfristoption:</u> Die Umweltbrücke Ostragehege wird mit der Entlastung der Leipziger Straße vom ÖV zu Gunsten des MIV (schnellere Verbindung zu Autobahn) begründet und ist daher abzulehnen</p> <p>Was soll konkret für den Ausbau des Straßenzuges Zwickauer Straße gemacht werden? Der Verkehr ist hier sehr gering, so dass (wenn überhaupt) nur eine Ausbesserung extremer Unebenheiten nötig ist. Und was bedeutet Durchbindung Bayerische Straße bis Rosenstraße? Soll hier eine Unterführung der Budapester Str. etc. gedacht sein? Dies wäre völlig abzu-</p>	VCD EFO 0 VCD		<p>Beschlusslage hier sehr klar Bedeutung nimmt wg. steigenden Busfernverkehr zu, s. Stn. SV</p> <p>Die Umweltbrücke soll im Umweltverbund ein weiteres attraktives Angebot schaffen – die Darstellung widerspricht dem Duktus der vorliegenden Stellungnahme</p> <p>ja, das ist so gedacht, soll aber geprüft werden Ausbau heißt bestandsnahe Sanierung zur Verlagerung von Verkehrsströmen von der Budapester Str. und auch Chemnitzer Str.</p>		<p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
			lehnen.					
Ent- wick- lungsfo- rum	242 Fragen von Stadtent- wicklung und Verkehr	z.B. Ka- pitel 2.2.4 + 6.9.1	Entgegen den anfänglichen Absichten wird die Thematik der Straßenraumgestaltung nicht ausreichend behandelt. Obwohl der Begriff der „verkehrlichen Überformung“ im Text auftaucht, fehlen klare Aussagen zum leider meist negativen Einfluss der Verkehrsanlagendimensionierung auf eine zukünftig bessere, d. h. städtebaulich orientierte Gestaltung bedeutender und für das Stadtimage wichtiger Räume und Achsen des Dresdner Straßennetzes. Dabei wäre es auch erforderlich, Lösungsvorschläge bzw. Empfehlungen für gut proportionierte und komplex ausgestattete Straßenräume, ggf. mit typisierten Varianten, zu unterbreiten.			im VEP sind klare, qualifizierte und umfassende Aussagen zur Gestaltung vorhanden – der VEP erreicht hier eine neue Qualität (siehe z.B. Themenbereiche zu Magistralen, stadträumlich-verkehrliche Defizitbereichen usw.), Umsetzung des VEP über kleinräumige, detaillierte Konzepte		Anre- gung wird nicht gefolgt
VCD	252 Bestand Ruhender Verkehr	Kapitel 2.2.1, S. 14	Strategie für die Zukunft: Kein weiterer Bau von großzügigen Parkhäusern; Rücknahme der Stellplatzverordnung für die Innenstadt – Kompensation bei guter ÖV-Anbindung ermöglichen; dafür Verpflichtung zur Schaffung von Ausgleichsmaßnahmen wie das Entsiegeln von Flächen an anderen Stellen im Stadtgebiet	EFO 231		Keine Stellplatzverordnung für Innenstadt, aber Garagen- und Stellplatzsatzung für Gesamtstadt mit differenzierten Ablösegebühren vorhanden, Maßnahmen Mobilitätsmanagement geeigneter		Kennt- nis- nahme
VCD	253 Ver- kehrsberuhigung	Kapitel 2.2.1, S. 14	2. Absatz: Aussage wichtig, dass 94% des Neben-netzes zwar Tempo 30 sind, jedoch baulich Defizite bestehen. Ziel muss sein, Tempo 30 als stadtweit gültige Geschwindigkeit einzuführen und lediglich im Hauptstraßennetz Tempo 50 statt Tempo 60.	ADFC 120, EFO 243, VCD 290	ADAC 88, DVB 180	Konflikte zu anderen Stellungnahmen – wurde aber beschrieben (S. 108) s. Stn. SV zu T 30, T60 nur in Ausnahmefällen		Anre- gung wird nicht gefolgt
VCD	257 Defizite im ÖPNV	Kapitel 2.2.2, S. 21	Barrierefreiheit ÖV: Hier ist explizit auch die Haltestelle Friedensstraße zu nennen, da diese Haltestelle nicht barrierefrei ausgebaut worden ist, obwohl die Straße saniert worden ist.			Haltestelle Friedensstraße hat keine netzweite Bedeutung; hier handelte es sich um		Anre- gung wird nicht

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
						einen Deckentausch und nicht um eine Straßensanierung nach KP2 und der Planungsvorlauf dazu fehlte		gefolgt
VCD	259 Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung	Kapitel 2.2.3, S. 24	1. Anstrich: städtebaulich-verkehrliche Handlungsschwerpunkte: Hier ist als weiteres Beispiel die Königsbrücker Straße ebenso aufzunehmen			Es ist richtig, dass mehrere Beispiele erwähnt werden könnten, es soll bei diesem einen bleiben.		Anregung wird nicht gefolgt
VCD	268 Durchbindung Fröbelstraße	Kapitel 4.3.2, S. 61 + Kapitel 5.7, S. 87 + Kapitel 6.9.2, S. 134	Diese Maßnahme ist abzulehnen, das in diesem Bereich vorhandene Straßennetz ist leistungsfähig genug. Alle genannten Stadtquartiere sind mit Verkehrswegen erschlossen. Eine Durchbindung würde den gerade sich entwickelnden Grünzug an der Weißeritz wieder zunichte machen, der ein hohes Potenzial zur Aufnahme an weiteren Radverkehrsströmen Dresden-West – Innenstadt hat.	ADFC 128, EFO 238, DD Erben 334	Seniorenbeirat 201	siehe Kapitel 4.3 s. Anmerkungen zu anderen Stellungnahmen		Anregung wird nicht gefolgt
VCD	269 Umgang mit sensiblen und kritischen Maßnahmenansätzen	Kapitel 4.3.3, S. 62 - 64	<u>Maßnahmen als Langfristoption:</u> - Flächenvorhaltung Durchbindung Spenerstraße wird nicht als erforderlich angesehen, da hier ein sensibler stadträumlicher Bereich besteht		Seniorenbeirat 0	s. Stn. SV		Anregung wird nicht gefolgt
VCD	270 Dresdner Mobilitätsstrategie	Kapitel 5.2, S. 69 ff.	<u>Baustein 2: Verkehrsinfrastruktur:</u> Im 2. Absatz das Wort „Straßen“ streichen, klar ist, dass neu erschlossene Gebiete auch eine Straßen-			wenn ein neues Gebiet entwickelt wird, dann ins-		Anregung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
			anbindung erhalten müssen, die braucht jedoch nicht explizit erwähnt zu werden. Vielmehr ist deutlich hervorzuheben, dass der Bestandserhalt Vorrang hat.			besondere an vorhandener Infrastruktur (klares Ziel im VEP)		wird nicht gefolgt
VCD	272 Erforderliches Verwaltungshandeln	Kapitel 5.4, S. 76 ff.	S. 77, Vorletzter Stichpunkt: Ersetzen von „Anstreben...“ durch „Beauftragen von Veranstaltern...“			gegenwärtig keine Rechtsgrundlage vorhanden		Anregung wird nicht gefolgt
VCD	273 Netzkategorisierung	Kapitel 5.4.2, S. 78	Ausbaustandards lt. Rast06 und RIN wohlwollend hinterfragen und einen etwas niedrigeren Dresdner Standard festlegen. Diesen konsequent anwenden, damit nicht jedes Mal wieder neu entschieden werden muss.			RIN bietet Flexibilität, die hier bereits genutzt wurde – Anlage 7 ist ein Dresdner Standard		Anregung wird nicht gefolgt
VCD	274 Kostenstrategie	Kapitel 5.5, S. 83, Grafik 32	Grafik 32: 13 Maßnahmen >6 Mio.; in dieser Grafik sind die Sowieso-Maßnahmen in der Finanzierungs-betrachtung nicht enthalten. Dies ist irreführend, wenn die Sowieso-Maßnahmen nicht in Frage gestellt werden. Beschlüsse zu Sowieso-Maßnahmen sind umkehrbar, zumal wenn sich im Diskussionsprozess herausstellt, dass sie nicht sinnvoll sind. Empfehlung des VCD ist, die Finanzierungsströme der kommenden 10 Jahre anschauen, was steht realistisch in den kommenden Jahren zur Verfügung? Was ist realistisch zu bauen?			dazu dient Grafik 31 – Grafik 32 zeigt, dass es viele Maßnahmen gibt, für die keine Investitionskosten erforderlich sind; verfügbare Finanzmittel in den nächsten 10 Jahren sind nicht abschätzbar		Anregung wird nicht gefolgt
VCD	285 Grundannahmen Handlungskonzept	Kapitel 6.1, S. 98	6. Anstrich: Finanzierungsstruktur SPNV: Ob diese stabil bleibt, kann unter der Regie der derzeitigen Staatsregierung bezweifelt werden. Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln drohen, was sich auf den Dresdner SPNV auswirken würde, da Angebotsausweitungen Richtung Ottendorf-Okrilla oder die Taktverdichtung auf der S1 Dresden-Meißen nicht finanzierbar sind.			verfügbare Finanzmittel in den nächsten 10 Jahren sind nicht abschätzbar		Anregung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
VCD	286 Sowieso- Maßnahmen	Kapitel 6.2, S. 99 - 101 + Kapitel 6.4.2, S. 103	<u>Maßnahmen im Straßennetz und Verkehrsmanage- ment:</u> - Knotenausbau Magdeburger Str.- Weißeritzstraße: verkehrlicher Nutzen muss hinterfragt werden, ob sinnvoll; Bestandslö- sung wird für tragbar angesehen			Sowieso-Maßnahme		Anre- gung wird nicht gefolgt
VCD	289 Hand- lungskonzept Ruhender Verkehr	Kapitel 6.4.4, S. 105 - 107	Die flächendeckende Parkraumbewirtschaftung ist als wichtige Maßnahme zu unterstreichen und umzusetzen. Die Parkraumbewirtschaftung ist auf das gesamte Stadtgebiet ausdehnen (Ausweisen von Bewohnerparkzonen).			Bewohnerparken ist mit Verwaltungsaufwand und Kosten für Beschilderung verbunden – nur dort ein- richten, wo dies planerisch nötig ist (Effizienzgebot)		Anre- gung wird nicht gefolgt
VCD	290 Hand- lungskonzept Verkehrsbe- ruhigung	Kapitel 6.4.5, S. 107, 108	Ergänzen: Mehr Personal beim Ordnungsamt vorse- hen, um Tempo 30 und ruhenden Verkehr zu über- wachen Tempo 30 flächendeckend, um Sicherheit und Ab- nutzung zu unterbinden Diagonal Kreuzungen sperren; Pfähle in die Straße	ADFC 120, EFO 243, VCD 253	ADAC 88, DVB 180	Nicht VEP-relevant T30 in 94% des Nebennet- zes, s. Stn. SV Nicht VEP-relevant, Um- setzung in Einzelfällen denkbar		Anre- gung wird nicht gefolgt Kennt- nisnah me
VCD	296 ZOB	Kapitel 6.6.5, S. 118	Standort des ZOB: besser Bayrische Str. – einfacher Baustandard inkl. Wartemöglichkeiten und Anzeige- tafeln im Hbf Südseite			Gemäß bisheriger Planung Kapazität und Verknüpfung mit ÖPNV an Bayrischer Straße nicht ausreichend.		Anre- gung wird nicht

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
						Soll im VEP thematisiert bleiben.		gefolgt
VCD	297 Park + Ride	Kapitel 6.6.7, S. 120	Das Thema Park + Ride wird vom VCD innerhalb der Stadtgrenzen kritisch gesehen, da Umsteigewiderstand auf der letzten Meile recht groß ist; besser P&R-Plätze an den Bahnstationen mit gutem Angebot im Umland einrichten im Zulauf auf Dresden.			P+R möglichst wohnortnah wird im Text ergänzt		Anregung wird teilweise gefolgt
VCD	299 Handlungskonzept Radverkehr - baulich - organisatorische Maßnahmen	Kapitel 6.7.2, S. 123 - 125	Bitte folgende Straßen dringend in die Liste der Straßen mit Radverkehrsdefiziten (S. 124, 1. Anstrich) mit aufnehmen: Albertstraße, Bayrische Straße, Bischofsweg, Cossebauder Straße, Fetscherstraße, Freiburger Straße, Fritz-Reuter-Straße, Hamburger Straße, Karlsruher Straße, Könnertitzstraße, Kohlenstraße, Lübecker Straße, Münchener Straße, Nöthnitzer Straße, Ostra-Allee, Reisewitzer Straße, Rudolf-Renner-Straße, Strehleener Straße, Tiergartenstraße, Warthaer Straße, Winterbergstraße			Fritz-Reuter-Straße ist sehr gut ausgebaut, Könnertitzstraße ist saniert usw. – ist im VEP nur eine Auswahl, d. h. nur beispielhafte Aufzählung, ist Bestandteil Radverkehrskonzept		Anregung wird nicht gefolgt
VCD	301 Handlungskonzept Fußgängerverkehr - Konzeptionelle Maßnahmen	Kapitel 6.8 S. 129	- Keine Einführung von Dunkel-Dunkel-LSA: diese verringern die Verkehrssicherheit, da schwächere Verkehrsteilnehmer (Kinder, Ältere) dieses Konzept nicht intuitiv verstehen; Sicherheitsfördernd ist die konsequente Wiedereinführung von Zebrastreifen, die denselben Zweck erfüllen und auch von Autofahrern gekannt und streng beachtet werden (vgl. auch Kapitel 6.9.6, S. 150)			zu Dunkel-Dunkel-Anlagen müssen Erfahrungen gesammelt werden – sie haben gegenüber FGÜ auch klare Vorteile Erhöhung Anzahl Zebrastreifen (FGÜ) auf S. 129 enthalten, Dunkel-Dunkel-Anlagen überall als Pilotprojekt kennzeichnen		Anregung wird teilweise gefolgt
VCD	302 Handlungskonzept Fußgänger-	Kapitel 6.8, S. 129, 130	"Prüfung von uneingeschränkten Halteverboten" ersetzen durch "Konsequente Einrichtung" - Insbesondere bei Sichtachsen geht es hier auch um Sicher-			Sichtachsen sind vor allem ein Sicherheitsaspekt		Anregung wird

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkommentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
	verkehr - bau- lich - organi- satorische Maßnahmen		heit der Fußgänger, vor allem von Kindern und in ih- rer Mobilität eingeschränkten Personen.					nicht gefolgt
VCD	303 Maß- nahmen für Stadtqualität und Verkehr	Kapitel 6.9.1, S. 132	3. Anstrich „Berücksichtigung von ruhendem Ver- kehr, Liefern und Laden“ bitte ändern in "Unmittelbar vor Gewerbestandorten und anderen Punkten mit Besuchersfrequenz sind das Liefern und Laden zu be- rücksichtigen".			ruhender Verkehr soll auch berücksichtigt werden		Kennt- nis- nahme
VCD	308 Ver- kehrstechnik und - management	Kapitel 6.9.3, S. 144	Keine Meldung „Flüssiger Verkehr Richtung City“ mehr anzeigen lassen; Anzeige lieber schwarz las- sen in diesen Situationen oder für andere Infos nut- zen (z. B. „jede Stunde mit dem Zug nach Dres- den...“)			Soll für Kfz beibehalten werden, aber prüfen weite- rer Infos, z. B. Fahrrad		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
VCD	309 Ver- kehrssicher- heit	Kapitel 6.9.4, S. 145, 146	- Wiedereinführung von Zebrastreifen an Schu- len und entlang der Haupttrouten der Schul- wege (klarer Verzicht auf Dunkel-Dunkel- LSA!)	VCD 0		Siehe Anmerkung zu 301, 2. Anstrich FGÜ werden empfohlen - Dunkel/ Dunkel nur als Prüfung		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
VCD	310 Mobili- tätsmanagem- ent	Kapitel 6.9.5, S. 148	Letzter Anstrich Mobilitätsmanagement: Aufnahme der Pflicht der Abgabe eines Mobilitätskonzeptes für Veranstaltungen sowie das Angebot eines Kombiti- ckets im Rahmen einer Satzung			keine Satzung, Aber: Formulierung anpassen: Erarbeitung von Mobilitäts- konzepten für Veranstal- tungsorte und deren Um- setzung gemeinsam mit den Veranstaltern		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
VCD	312 Anlage 6	Anlage 6	Maßnahme 111: Einrichten von Kurzzeitparkzonen vor Schulen/Kitas widerspricht dem Abschaffen von Mamataxis in vorausgegangenen Ausführungen.	ADFC 0, VCD 0		diese können nicht „abge- schafft“ werden (Maßnah- me 111 bezieht sich auf		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- scheidungs- zeit- punkt/ -ebene
			Besser aussprechen von Halteverboten vor Schulen/Kitas!			Radverkehr!)		
Dres- dens Erben	323 Bürger- beteiligung		<p>Die Bürgerbeteiligung ist im derzeitigen Vorentwurf ein Nebenaspekt des Planungsprozesses und ist als ein Hauptaspekt und ein Schwerpunkt der weiteren – auch zukünftigen - Planung herauszuarbeiten und sowohl zu konkretisieren, als auch zu qualifizieren.</p> <p>Die Bürger sind in jeder Planungsphase als aktiver Beteiligungspartner einzubeziehen. Dazu gehören zu jeder Beteiligungsphase (Zielfindung – standortübergreifende Planung – standortbezogene Planung – Monitoring / Evaluation - Zielfindung) folgende Elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mitlaufende Information der Öffentlichkeit (auf Basis von aufbereiteten, inhaltlichen Übersichtsinformationen in den Medien und Foren sowie von Detailinformation per Internet) - Bildung von offenen Diskussionskreisen aus interessierten Bürgern - Fachliche Detailinformation und Qualifizierung der beteiligten Bürger - Erarbeitung von Vorschlägen für die Planungsziele und Stellungnahmen zu vorhandenen Planungsansätzen durch die teilneh- 			<p>wünschenswert aber vom VEP nicht leistbar bei Planung Einzelvorhaben Bürgerbeteiligung gegenwärtig verstärkt (Stadtbahn 2020 als „Muster“ für Dresden) Grundsätze sind drin</p> <p>Die Intention einer umfassenden Bürgerbeteiligung wird positiv reflektiert, ist <u>aber</u> in der geforderten Form nicht durchzuhalten. Der VEP-Prozess soll hier Erfahrungen sammeln und Auswerten, um effiziente Formen künftiger Bürgerbeteiligung zu entwickeln.</p>		<p>Kenntnis- nahme</p> <p>Kenntnis- nahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
			<p>menden Bürger (Ein positives Beispiel eines solchen Beteiligungsprozesses ist die Bürgerbeteiligung zum Hochwasserschutz im Dresdner Osten.)</p> <p>Hinweis zum weiteren VEP- Prozess bzgl. Bürgerbeteiligung: Ungeachtet der positiv hervorzuhebenden Breite der bisherigen Arbeitsphasen der Verkehrsentwicklungsplanung 2025+ ist der Beteiligungsprozess institutionalisiert abgelaufen. Insbesondere fungierte der Runde Tisch ‚nur‘ als fachorientierter Interessenvertreter und als geschlossener Beraterkreis. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte lediglich durch singuläre Veranstaltungen auf Drängen aus dem Kreis des RT.</p> <p>Die sog. Dresdner Debatte setzt damit erst in der Abschlussphase ein. Sie sollte aber dennoch die o. a. Elemente unbedingt soweit wie möglich nachholen. Entscheidend ist nicht, ein öffentliches Diskussionsforum ‚als Alibi-Veranstaltung‘ durchzuführen, sondern Formen der aktiven Beteiligung durch ein Werkstattverfahren zu initiieren.</p> <p>Vorstehende Erwägungen sind als Vorschläge der Bürgerbeteiligung unter Kapitel 1.1. geeignet einzubinden.</p> <p>Bezug nehmend auf die Diskussion am Runden Tisch am 29.05.2013 und auf die Hinweise und Änderungsvorschläge zur Bürgerbeteiligung in der Stellungnahme von Dresdens Erben e.V. vom</p>					

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
			<p>08.05.2013 stellen wir fest, dass die bisherigen Beteiligungsformen der Öffentlichkeit sowie auch die vorgesehene Dresdner Debatte nicht als aktiv beeinflussende Beteiligung der Bürger am Planungsprozess angesehen werden kann.</p> <p>Es wird vorgeschlagen für die weitere kontinuierliche Fortsetzung der Verkehrsentwicklungsplanung ein Verfahren zu konzipieren, bei welchem die Bürger bereits in der Anfangsphase bei der Zielfindung beteiligt werden. Das heißt, Bürgerteilhabe ist in den kontinuierlich weiterführenden Planungsprozess als integrierter Bestandteil vorzusehen. Das bedarf auch einer Aufbereitung der fachlichen Komplexität in ein Gefüge von Teilfragestellungen und der Vermittlung von Expertenwissen an die teilnehmenden Bürger. Dieser Gedanke ist im Teil A auszuführen. Darüber hinaus ist auch in Anlage 6 eine entsprechende Maßnahme aufzunehmen.</p>					Kenntnisnahme
Dresdens Erben	325 Leitziele		<p>Der VEP lässt nicht ausreichend die den gesamten Plan bestimmende und durchdringende Rolle der beschlossenen Leitziele erkennen. Insofern bedarf es unbedingt der Heraushebung der Leitziele als Richtschnur der zukünftigen Verkehrsplanung. Die Verlagerung der Unterziele in den Anlagenteil ist deshalb unakzeptabel; diese sind in den Textteil ungekürzt zu übernehmen</p> <p>Insbesondere wird folgendes empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Jedem Leitziel ist mit seinen Unterzielen ein gesonderter Unterabschnitt zu widmen, der 	EFO 0		bringt eine Vielzahl von Mehrfachnennungen,		Anregung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort	Bezugs- stelle/n im Vo- rentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Quer- ver- weis zu Stel- lung- nah- men	Diffe- renzen zu Stel- lung- nah- men	Kurzkomentar zum fach- lichen Abwägungsvor- schlag SPA/IVV/IVAS	Beste- hende Konfliktsi- tuation	Vor- schlag Ent- schei- dungs- zeit- punkt/ -ebene
			den Zusammenhang zum Gesamtplan her- stellt und auf die Untersetzung der Leitziele sowohl bei der Defizitanalyse als auch bei der Auswahl und Bewertung der Maßnahmepakete verweist.			grundlegende Überarbei- tung ohne neuen Erkennt- nisgewinn erforderlich		wird nicht gefolgt
Dres- dens Erben	326 Entwick- lungen, Sze- narien und Bewertungen	Teil B	<p>Andererseits ist es problematisch, mit dieser (immer noch groben) Prioritätengruppierung die späteren konkreten Planungsschritte und Entscheidungspro- zesse zu steuern. Die Vielzahl der Maßnahmen ver- wischt die Übersicht für politische und finanzielle Entscheidungen „und bietet für Jeden Etwas“.</p> <p>Die Maßnahmen sollten in Pakete gegliedert werden, die sich aus den Leitziele ergeben. Einen Vorschlag zur Neugliederung der Maßnahmen inkl. objektiver Bewertungskriterien enthält Anlage 2.</p>			<p>ausgewogene Berücksich- tigung aller Verkehrsarten – dabei aber auch die Leit- ziele zu berücksichtigen ein anderes – ein Ver- kehrssystem kann nicht mit Brüchen arbeiten, sondern erfordert Kontinuität aber auch Steuerungsimpulse, die hier der VEP setzt</p> <p>Führt zur Aufhebung jegli- cher Prioritätensetzung!</p>		Anre- gung wird nicht gefolgt Anre- gung wird nicht gefolgt
Dres- dens Erben	332 Sowieso- Maßnahmen	Kapitel 6.2, S. 99 - 101	<p>Unter den Sowieso-Maßnahmen sind die Maßnah- men, die nach dem Maßstab der Leitziele als kritisch oder nicht prioritär zu bewerten sind, unter Vorbehalt zu stellen, insbesondere soweit sie beträchtliche fi- nanzielle Mittel binden, die weitere prioritäre Maß- nahmen finanziell gefährden können. Das betrifft insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den 4streifigen Ausbau der Hamburger Stra- ße 			<p>ist erfolgt</p> <p>ist als positiv befunden worden, da auch mit ÖV- Schnittstelle</p>		Anre- gungen wird nicht gefolgt