

VEP 2025plus - Stellungnahmen Runder Tisch zum Vorentwurf vom 15.03.2013 (finale Version: 25.07.2013)

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
Wissen- schaft- licher Beirat	1 Carshar- ing	u. a. Kapitel 6.4.4, S. 106						
Wissen- schaft- licher Beirat	2 Netzbil- dung, Tempo 30	Kapitel 5.4.2, S. 78 + Kapitel 6.4.5, S. 107, 108						
Wissen- schaft- licher Beirat	3 Netzkate- gorisier- ung	Kapitel 5.4.2, S. 78 + Kapitel 6.4.3, S. 105						
Wissen- schaft- licher Beirat	4 Hand- lungskon- zept Ru- hender Verkehr	Kapitel 6.4.4, S. 105 - 107						
Wissen- schaft- licher Beirat	5 Weiter- entwick- lung VEP- Prozess							
Wis-	6 Ver-	Kapitel						

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
sen- schaft- licher Beirat	kehrssi- cherheit	6.9.4, S. 145, 146						
Wissen- schaft- licher Beirat	7 Mitwir- kung bei EU- Projekten	Kapitel 5.4.4, S. 79						
Wissen- schaft- licher Beirat	8 Kosten- strategie für Be- stands- erhalt und In- vestitio- nen im Verkehrs- system	Kapitel 5.5, S. 82, 84						
Wissen- schaft- licher Beirat	9 Fort- schrei- bung u. Vertie- fung von Konzepten	Kapitel 5.6, S. 85						
Wissen- schaft- licher Beirat	10 Aufgaben der kommun- alen Bauleit-	Kapitel 5.7, S. 87						

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	planung							
Wissen- schaft- licher Beirat	11 Monito- ring	Kapitel 5.9, S. 95						
Wissen- schaft- licher Beirat	12 Grund- annah- men Hand- lungskon- zept	Kapitel 6.1, S. 98						
Wissen- schaft- licher Beirat	13 Königs- brücker Straße	Kapitel 6.2, S. 100						
Wissen- schaft- licher Beirat	14 Netzkate- gorisier- ung	Kapitel 6.4.3, S. 105						
Wissen- schaft- licher Beirat	15 Hand- lungskon- zept Ver- kehrsbe- ruhigung	Kapitel 6.4.5, S. 107						
Wissen- schaft- licher Beirat	16 Nutzerfi- nanzie- rung	Kapitel 6.6.1, S. 111						

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkommentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
Wissenschaftlicher Beirat	17 Handlungskonzept ÖPNV	Kapitel 6.6.1, S. 113						
Wissenschaftlicher Beirat	18 ÖPNV-Priorisierung	Kapitel 6.6.2, S. 114						
Wissenschaftlicher Beirat	19 Konzeptionelle Maßnahmen ÖPNV	Kapitel 6.6.3, S. 115						
Wissenschaftlicher Beirat	20 Verbesserungen bei Straßen-/Stadtbahnen und Bus	Kapitel 6.6.5, S. 116, 117						
Wissenschaftlicher Beirat	21 ZOB	Kapitel 6.6.5, S. 118						
Wissenschaftlicher Beirat	22 Park + Ride	Kapitel 6.6.7, S. 120						

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
Wissen- schaft- licher Beirat	23 Hand- lungskon- zept Radver- kehr	Kapitel 6.7, S. 122						
Wissen- schaft- licher Beirat	24 Maß- nahmen für Stadt- qualität und Ver- kehr	Kapitel 6.9.1, S. 131						
Wissen- schaft- licher Beirat	25 Zentrale, stadt- räumli- che Defi- zitberei- che	Kapitel 6.9.2						
IHK Dres- den	26 Allge- meines		<p>Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan Dresden 2025plus stellt ein umfangreiches Handlungskonzept der Stadt Dresden und eine enorme Fleißarbeit dar.</p> <p>Bisherige Verkehrskonzepte umfassten rund 50 Seiten plus Anlagen, das vorliegende Konzept verdreifacht den Umfang und verlangt den Beteiligten und Bürgern einiges ab. Der umfangreiche Textumfang birgt die Gefahr der Wiederholung von Textpassagen und die Verwischung von Aussagen auf das Wesentliche.</p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan umfasst theoretische Ansätze zur Gestaltung eines zukünftigen Stadtver-</p>			<p>Kommentar</p> <p>Karlsruhe: 240 Seiten, VK Dresden 2003: 98 Seiten aber ohne Methodik, Methodik und Analyse machen im VEP 20525+ 65 Seiten aus – ansonsten nur 90 Seiten</p>		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>kehrts mit allen unmittelbar Beteiligten. Die Betrachtungen sind dabei vielfältig und stehen nicht unmittelbar im Zusammenhang einer praktischen Umsetzung oder finanziellen Untersetzung. Die notwendigen finanziellen Mittel stehen dabei nicht zur Debatte.</p> <p>Praktisch gesehen muss die Stadt Dresden Prioritäten festlegen und den Mut für politische Strategien haben. Bei der stringenten Einhaltung von Umweltauflagen einerseits, einer lebenswerten Stadt andererseits und der Vereinbarkeit von Wirtschafts- und Individualverkehr sind die insbesondere die Umweltverbände zu fördern.</p>			zu Prioritäten siehe Punkt 5, Anlage 6 beinhaltet Prioritätenklassen		
IHK Dres- den	27 Bestand Schienenver- kehrs- netze	Kapitel 2.2.1, S. 11, 12	<p>Weder die Verbindung nach Breslau noch die Anbindung der Oberzentren Görlitz und Bautzen sind Fernverkehrsangebote. Ein Schienenfernverkehrsnetz mit direkter Anbindung von Freiberg und Pirna – diese Aussage ist falsch.</p> <p>Wir verfügen über ein gutes Nahverkehrsangebot im Ballungsgebiet der Stadt Dresden.</p> <p>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.</p> <p>Die Forderungen nach Fernverkehrsverbindungen/ transeuropäischen Verkehrskorridoren sollten kon-</p>	VVO 191 IHK 32		<p>Angebote sind als Fernverkehrsangebote denkbar – wurde als Defizit benannt Anpassung erfolgt gemäß Stn. SV</p> <p>Regionalverkehr ist Zubringer zum Fernverkehr</p> <p>Forderungen bleiben unverändert erhalten</p>		<p>Anre- gung wird ge- folgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Kennt- nis-</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			kret einmal aufgenommen werden, ohne umfangreiche Ausführungen zur gegenwärtigen Einflussnahme.					nahme
IHK Dres- den	28 Schwer- punkte der Ver- kehr- sentwick- lungspla- nung	Kapitel 2.2.3, S. 23, 24	Die Schwerpunktaufgaben der Verkehrsentwicklungsplanung sind allgemein und unverbindlich, ohne jegliche Konkretisierung – Schlagwörter ohne Bedeutung.			hier handelt es sich um strategische Anmerkungen, die die verkehrliche Richtung vorgeben – ohne diese werden Maßnahmen beliebig, ist Kommentar		Kennt- nis- nahme
IHK Dres- den	29 Fragen von Stadt- entwick- lung und Verkehr	Kapitel 2.2.4, S. 25 ff.	<p>Warum hat die Stadt nicht vehement das Stadtentwicklungskonzept für eine attraktive Innenstadt umgesetzt?</p> <p>S. 25, 2. Absatz: Hohe Kfz-Verkehrsmengen in der Innenstadt infolge Parkmöglichkeiten – welche Fehlentwicklungen gibt es konkret?</p> <p>Die Bestandsanalyse zur Stadtqualität sollte konkreter auf die vorhandenen Gegebenheiten eingehen.</p> <p>S. 27: Effektive Nutzung verkehrlich integrierter Lagen: In diesem Absatz sollte man sich auf die Bestandsanalyse konzentrieren.</p> <p>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.</p>			<p>Fragen und Kommentar</p> <p>Siehe Analysepapier, dort dargestellt</p> <p>IVAS bitte prüfen!</p> <p>2. Absatz ist Klammer zu Teil D</p> <p>Gewerbestandorte im Umland im VEP zu thematisieren führt u. E. zu weit, grundsätzliche Anbindung über Verkehrsnetz ist gegeben, Siehe Abb. 10 für</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>...</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						LHD, Vgl. auch Lkw- Stadtplan		
IHK Dres- den	30 Entwick- lungen, Szena- rien und Bewer- tungen	Teil B	<p>Die Erstellung von unterschiedlichen Szenarien nach wissenschaftlichen Methoden wird im Teil B ausführlich erklärt und dargestellt. Dabei werden sehr optimistisch die zu lösenden Projekte als umgesetzt betrachtet, obwohl man die seit Jahren geführten Diskussionen kennt. Eine kritische Prüfung der einzelnen Projekte auf Wirksamkeit-Notwendigkeit und prioritäre Einordnung wurde den Szenarien nicht unterstellt, und das wird kritisch bewertet.</p> <p>Der VEP bezieht sich auf insgesamt 150 Maßnahmen, von denen 7 Maßnahmen sich in Umsetzung befinden. Bei einem Zeitraum bis 2025 und darüberhinaus 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?)</p>	Ing.ka mmer 39, EFO 235, VCD 247		<p>Diese Verfahrensweise ist üblich für die Szenarientechnik.</p> <p>VEP stellt SR-Beschlüsse nicht in Frage, er ist kein „Gegendokument“, selbst wenn es Fehlentwicklungen gegeben haben sollte</p> <p>scheinbar ein Verständnisproblem: Szenarienbe- trachtung ist noch nicht der VEP Aktuelle Strukturdaten Prognose wurden berücksichtig</p>		Kennt- nis- nahme Anre- gung wird nicht gefolgt
IHK Dres- den	31 Mobili- tätsstra- tegie	Teil C	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		Stadt- verwal- tung	Die Strategien sollen im VEP zusammengeführt werden - integrierter Anspruch – diese Aussagen sind Grundlage für die		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			<p>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> <p>Erläuterungen zu den Nutzerfinanzierungsmodellen? VEP ist kein Finanzierungsplan!</p> <p>Die einzelnen Passagen zu den Flächenfreihaltungen sollten der Übersichtlichkeit geschuldet, im Kartenmaterial sichtbar gemacht werden.</p> <p>Die Ausführungen wirken insgesamt zu umfangreich. (27 Seiten Text)</p>			<p>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</p> <p>Mobilitätsstrategie ist der strategische Rahmen 2025plus, die Maßnahmen bis 2025 enthält das Handlungskonzept - offensichtlich ein Zuordnungsproblem; Die einzelnen Passagen zu den Flächenfreihaltungen sind zu detailliert für eine separate Darstellung. Flächenfreihaltungen sind in Abb. 22 und 23 dargestellt – als Planung und Option</p>		<p>Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
IHK Dres- den	32 Hand- lungskon- zept Fernver- kehr	Kapitel 6.3, S. 102	Die Aussage im 1. Satz ist falsch, da bis dato keine Verbesserung im Bezug auf Erreichbarkeit im Fernverkehr eingetreten ist. Allein die Aussage zur Autobahnanbindung ist korrekt. Die Ausführungen zu den transeuropäischen Korridoren / Fernverkehrsverbindungen usw. werden mehrfach wiederholt. Der VEP kann das inhaltlich aufnehmen und die Forderungen grundsätzlich im VEP voranstellen!	IHK 27		Siehe Stn. SV, Formu- lierungsänderung Ist gewählter Methodik ge- schuldet		Anre- gung wird ge- folgt Kennt- nis- nahme
IHK Dres- den	33 Hand- lungskon- zept Ru- hender Verkehr	Kapitel 6.4.4, S. 106	4. Stichpunkt: Wenn verschiedene Standorte für den P+R vorgeschlagen werden, sind auch die Verknüpfungen zum ÖPNV und die Nähe zum Zentrum zu prüfen. Ein minderwertiges Angebot wird ein Umsteigen nicht nach sich ziehen. (betr. Hansastr., Hamburger Str., Cotta, Kemnitz)			Sowohl Hamburger Straße als auch Großenhainer Straße weisen eine Stra- ßenbahn und damit kein minderwertiges Angebot auf. Aber: Vorschlag Bereich Hansastraße entfällt. Es werden keine Standor- te, sondern Untersu- chungsräume betrachtet. Evaluierung zu P+R im VEP verankern.		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
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 170		Dabei sind nicht die Fahr- zeuge, sondern die beför- derten Menschen relevant. Das ist neben den wirt- schaftlichen und modal split-seitigen Gründen ein		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/ -ebene
						weiterer für die Bevorrechtigung des ÖPNV. Grüne Wellen werden dort, wo sie umsetzbar sind (nur 1 Hauptstrom, gleiche Teilpunktabstände) auch genutzt und der ÖPNV eingebunden – es ist derzeit nicht die Regel, dass der ÖPNV grüne Wellen unterbricht – es ist vielmehr andersrum, was aber eigentlich den Leitzielen sogar entgegen steht (Förderung Umweltverbund)		
IHK Dresden	35 Bauliche Maßnahmen im Bereich S-Bahn und SPNV	Kapitel 6.6.4, S. 116	Die Vorgaben im S-Bahn und Regionalverkehr können sich nur auf gewünschte Taktzeiten und auf die Infrastruktur der Stationen beziehen. Die Nennung der städtebaulichen/verkehrlichen Konzepte würde genügen.			Anregung unverständlich, Konzepte des VVO sind berücksichtigt worden		Kenntnisnahme
IHK Dresden	36 Handlungskonzept Radverkehr	Kapitel 6.7, S. 122 ff.	Kritisiert werden die nur oberflächlichen Aussagen zum Radverkehrsnetz. Auf die Ausführungen zu Standards für Radschnellwege sollte verzichtet werden.			Radverkehrskonzept wird detailliertere Aussagen bringen, VEP ist strategischer Rahmen dafür Radschnellwege sollen		Kenntnisnahme Anregung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						beschrieben werden, da der Begriff noch nicht Bestandteil von Regelwerken etc. ist		
Ingenieurkammer Sachsen	37 Allgemeines		<p>Die vorliegende Unterlage ist sehr umfangreich und teilweise sehr detailliert verfasst. Ziel des VEP 2025plus soll es sein, einen real verkehrsplanerischen Leitfaden für die Landeshauptstadt Dresden zu erstellen. Dabei ist für alle späteren Nutzer wie Politik, Verwaltung, fachlich beteiligte Verkehrsträger und Verbände und vor allem aber auch für die Bürgerbeteiligung an der Stadtplanung wichtig, einen gut lesbaren und verständlichen Leitfaden zu haben.</p> <p>Dieser vorliegende Vorentwurf ist dafür zu umfangreich, oftmals mit theoretisch-methodischer Herangehensweise durchsetzt, die nicht mehr allgemein verständlich wirkt.</p> <p>Wenn die vorliegende Unterlage in dem Umfang erhalten bleiben sollte, so wäre unser Vorschlag, unter Beibehaltung der Gliederung einen Extrakt als Leitfaden (ohne theoretische Abhandlung der Herangehensweise) in gekürzter Form aufzustellen.</p>			<p>Nach Beschluss durch den Stadtrat wird es eine handhabbare Kurzfassung geben.</p> <p>der Vorentwurf ist ein Fachpapier</p>		<p>Anregung wird gefolgt</p> <p>Kenntnisnahme</p>
Ingenieurkammer Sachsen	38 Bestandsanalyse	Teil A	Es ist empfehlenswert die Bestandsanalyse kürzer und nach klarer Priorität zu gliedern. Diese Gliederung könnte dann auch in die Weiterführung der Entwicklung der Szenarien wie auch in der Maßnahmenaufstellung und Bewertung wieder aufgenommen werden. Daraus kann sich abschließend eine Prioritätenbildung und Maßnahmenliste an-	ADFC 126, VCD 247		Ausführlichkeit war Wunsch des RT und des LK, Ist eine Empfehlung, der aus oben genannten Gründen nicht gefolgt werden kann.		Anregung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			schließen.					
Ingenieurkammer Sachsen	39 Sowieso- Maß- nahmen	Teil B	In die Bestandsanalyse gehören auch bestehende Stadtratsbeschlüsse. Diese sollten auf Umsetzung bzw. Fortschreibung (als Empfehlung) geprüft werden bzw. sollte auf die Widersprüchlichkeit verwiesen werden.	IHK 30, EFO 235, VCD 247		Eine Prüfung aller Stadtratsbeschlüsse war so lt. Festlegung im Lenkungs- kreis nicht vorgesehen. Scheinbar besteht ein Ver- ständnisproblem: Sowieso- Maßnahmen sind Stadtratsbeschlüsse.		Kenntnis- nahme
Ingenieurkammer Sachsen	40 Szenarien	Teil B	Die Szenarienauswahl ist praxisorientiert, Visionen fehlen zur Gänze. Hier sind Chancen, die ein Verkehrsentwicklungsplan bietet, nicht ausgeschöpft. Die Grundlagen der Bewertungen sind unzureichend dokumentiert (Einzelergebnisse zu Verkehrsprognosen, Schadstoffberechnungen, etc.).	Ing.kammer 41&52		Visionen und Innovationen wurden umfassend (auch in den Szenarien) berücksichtigt Die vom Stadtrat beschlossenen Ziele geben den Rahmen bzw. die Leitplanken für den VEP vor. Einzelergebnisse sind nicht Gegenstand einer Szenarienbetrachtung und im Modell nicht einzeln ausweisbar (Verständnisproblem zur Methodik)		Kenntnis- nahme Kenntnis- nahme
Ingenieurkammer Sachsen	41 Verkehrsmodell und Verkehrsprognose	Teil A + Teil B	Nichtinnehmbar ist die Vorenthaltung von Untersuchungsergebnissen zur Verkehrsprognose (Belegungen im Straßenhauptnetz) sowie entsprechende Nachweise zu den Wirkungen hinsichtlich Luftreinhaltung und Verkehrslärm. Entsprechende Instru-	Ing.kammer 40		es werden zu den Kernpunkten VPU empfohlen, die noch nicht vorliegen - Untersuchungen im Zuge des VEP erfolgten auf		Anregung wird teilweise ge-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
sen	gnose		<p>mente wurden angewendet und sind nachvollziehbar darzustellen.</p> <p>Die Umlegungsergebnisse zu den Verkehrsprognosen als wesentlicher Bestandteil der Bewertung, sind weder für den Individualverkehr (IV) noch für den öffentlichen Verkehr (ÖV) dokumentiert.</p> <p>Welches Verkehrsmodell wurde verwendet? Auf Seite 33 befindet sich der Hinweis auf das „Kommunale Verkehrsmodell“, aber nähere Ausführungen hierzu sucht man vergebens. Insbesondere werden auch Aussagen zum Fahrgastaufkommen im ÖPNV getroffen. Insofern ist von Interesse, ob es sich um ein IV-ÖV-gekoppeltes Modell handelt.</p>	DVB 150		<p>Grundlage eines projekt-spezifischen, überschläglichen und integrierten Verkehrsmodell. s. Pkt. 40, Dieses ist nicht für Aussagen zu einzelnen Straßen geeignet, jedoch für die Bewertung von Szenarien. Aber: Nach Bestätigung VEP wird detailliertere Prognose erarbeitet.</p> <p>Verkehrsmodell sowie Fortschreibung detailliertes Modell im Szenarienkapitel genauer beschreiben.</p>		folgt
Ingenieurkam- mer Sach- sen	42 Defizite im Ver- kehrs- system	Kapitel 2.2.2, S. 17 ff.	Maßnahmen, die bereits in Realisierung sind, wie z. B. Borsbergstraße / Schandauer Straße oder anteilige Borsbergstraße sind anders zu bewerten, nicht als offenes Defizit auszuweisen.			Dokument wird vor Abschluss aktualisiert. Zum Zeitpunkt der Analyse 2011 waren die Straßen noch nicht in Realisierung - eine Aktualisierung des Textes zum Umsetzungsstand erfolgt mit dem Entwurf		Anre- gung wird ge- folgt
Ingenieurkam- mer Sach- sen	43 Erklärung und Defi- nition von Begriffen	Kapitel 2.2.4, S. 27	Es werden viele Schlagwörter wie z. B. „Pilotprojekte für eine Kfz-arme Mobilität“ (S. 27) aufgerufen, es fehlt aber der Nachweis, ob dies für Dresden passend und geplant bzw. schon in Ansätzen umgesetzt ist.			Pilotprojekte betreten Neuland – sie sind noch nicht umgesetzt, Vorschläge sind für Dresden erarbeitet worden – Erfahrungen liegen wiederum nicht vor -		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Es fehlt außerdem eine klare Begriffsbestimmung/ - erklärung für z. B. den Begriff „innovative Kfz-arme Mobilität“.			deshalb ja Pilotprojekte		
Ingeni- eurkam- mer Sach- sen	44 Zentrale, stadt- räumli- che Defi- zitberei- che	Kapitel 2.3, S. 28	Voraussetzung zur Übernahme als Defizit: 10.000 Kfz/d. Ist dies sinnvoll oder willkürlich gewählt? Was ist z. B. mit Unfallschwerpunkten an Straßen, die nicht diesen Wert aufweisen?			Verkehrssicherheit ist von Kfz-Verkehrsmengen un- abhängig, kann auch an- dere Verkehrsträger betref- fen und wird auch so be- trachtet, relevant ist das Zusammenfallen mehrerer Defizite		Anre- gung wird nicht gefolgt
Ingeni- eurkam- mer Sach- sen	45 Augustusbrü- cke	Kapitel 6.4.5, S. 107 + Kapitel 6.9.2, S. 136	Die Sperrung der Augustusbrücke taucht an mehre- ren Stellen des VEP auf, es finden sich aber keine Aussagen, welche verkehrliche Wirkung dies haben würde.			die prinzipielle Verträglich- keit wurde beschrieben und nachgewiesen die verkehrliche Wirkung ist in der Szenarienbewer- tung enthalten, Auswirkun- gen dieser Maßnahme auf das Gesamtsystem wurde bereits im Mai 2007 vom SPA untersucht		Kennt- nis- nahme
Ingeni- eurkam- mer Sach- sen	46 Struktur- prognosen und Stadt- entwick- lung	Kapitel 2.4, S. 32, 33 + Grafik 10	Die Darstellung der Veränderung von 2010 nach 2025 wäre sinnvoller (S. 32, Grafik 10). S.33: Was ist der „übrige Verflechtungsraum“?			wird angepasst		Anre- gung wird ge- folgt
Ingeni- eur-	47 Entwick- lungen	Kapitel 3.2, S.	2. Absatz: Der Begriff / das Verfahren „Gender- Mainstreaming“ sollte erklärt werden.			für ein Glossar sinnvoll - Definition: bezeichnet die		Anre- gung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
kam- mer Sach- sen	und An- nahmen der Sze- narien	36				Initiative, die <u>Gleichstel- lung</u> der Geschlechter auf allen gesellschaftlichen Ebenen durchzusetzen (Wikipedia)		wird ge- folgt
Ingeni- eurkam- mer Sach- sen	48 Sze- narien	Kapitel 3.3, S. 38, 39	Die Szenarienabgrenzung ist für Außenstehende missverständlich.			noch weitere Erläuterungen verlängern den Text – Fachwissen ist hier sicherlich erforderlich; detailliertere Informationen enthält die Vorlage 1630/12, ASB-Beschluss vom 12. September 2012		Kennt- nis- nahme
Ingeni- eurkam- mer Sach- sen	49 Maß- nahmen	Kapitel 3.3, S. 40, 41	<p>Maßnahme „Verlegung aller Bundesstraßen aus dem 26er-Ring“ (Szenario A und B): Eine Erläuterung, wohin diese verlegt werden sollten, fehlt.</p> <p>Maßnahme: „Entlastung Dr.-Külz-Ring durch Ableitung des Kfz-Verkehrs über den 26er Ring“ (Szenario A und B): Welche Folgen hat das für den 26er Ring?</p> <p>Maßnahme: „Deutliche Verkehrsberuhigung im Stadtzentrum sowie in den Wohnquartieren“ (Szenario B): Hier fehlt eine klare Definition bzgl. Der Abgrenzung „Stadtzentrum“. Welche Folgen und Konsequenzen hat dies?</p>			<p>ist in Abbildungen vorhanden, ist Grundsatzbeschluss aus LRP, Erläuterung siehe Handlungskonzept</p> <p>würde Rahmen der Szenarienbetrachtung sprengen, keine Detailuntersuchungen, nur Gesamtaussagen</p> <p>Annahmen zu Szenarien wurden für das Gesamtnetz tlw. pauschal berücksichtigt Aber: Stadtzentrum = 26er-Ring - wird im Text ergänzt,</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						Wirkungen sind in Szenarienwirkungen enthalten (aber nicht für Einzelmaßnahmen ermittelt)		
Ingenieurkammer Sachsen	50 Entwicklung Verkehrsaufkommen und Modal Split	Kapitel 3.4.2, S. 44, Grafik 14	Wo sind die Ansätze für die Veränderung der Verkehrsmittelwahl beschrieben? Wie wurden die Folgen quantifiziert - mit dem Verkehrsmodell?			in den Verhaltensannahmen wird die Verkehrswahl beschrieben, finden ihren Niederschlag in den verhaltenshomogenen Gruppen des Verkehrsmodells siehe Szenarienschreibung ja		Kenntnisnahme
Ingenieurkammer Sachsen	51 Entwicklung Verkehrsleistung und Streckenbelastungen	Kapitel 3.4.3, S. 47, Grafik 18	Das durchschnittliche Verkehrsaufkommen im Hauptstraßennetz und dessen Veränderung in den Szenarien ist zur Beschreibung zukünftiger Verkehrsverhältnisse eine Kenngröße mit wenig Aussagekraft.			Das ist eher subjektive Sichtweise bzw. Einschätzung. Wenn nicht das Verkehrsaufkommen, was dann? Für Bewertung von Änderungen zwischen Szenarien ausreichend, Unter- setzung durch Detaillierung/Überarbeitung Prognose 2025		Kenntnisnahme
Ingenieurkammer	52 Entwicklung Kraftstoff	Kapitel 3.4.4, S. 48	Es erfolgt keine Ergebnisdokumentation der mit HBEFA berechneten CO ₂ -Emissionen.	Ing.kammer 40		doch, grafisch ist das aufgeführt, Grafik 20		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
Sachsen	verbrauch und CO ₂ -Emissionen							
Ingenieurkammer Sachsen	53 Große Meißner Straße	Kapitel 4.3.3, S. 64	Für die Tieferlegung der Großen Meißner Straße wurde das Facharbeitspapier vom 20.10.2011 zitiert. Die Quellenangabe ist unvollständig bzw. nicht nachvollziehbar.			Wurde am Runden Tisch im Oktober 2011 verteilt.		Kenntnisnahme
Ingenieurkammer Sachsen	54 Elektromobilität	u. a. Kapitel 2.2.1, S. 17	Der Verkehrsentwicklungsplan 2025 setzt auf wichtige Impulse wie z. B. die Elektromobilität. Die Umsetzbarkeit bedingt aber entsprechende Voraussetzungen wie Ladestationen als Dienstleistungen. Wie realistisch ist diese Form der Mobilität?			schwieriges Thema – hier nur Annahmen denkbar - Einschätzung: vor allem im Radverkehr relevant, aber ohne Infrastruktur kann auch eine Umsetzung im Kfz-Verkehr nicht erfolgen Fachdiskussion läuft derzeit in Deutschland und Europa. Die Rahmenbedingungen werden nicht durch die LHD allein gesetzt. Es erfolgt eine deutliche Positionierung zu E-Mobilität Kfz und ÖV/Rad im VEP, S. 149.		Kenntnisnahme
Ingenieurkammer Sachsen	55 Netzkategorisierung	Kapitel 5.4.2, S. 78 + Kapitel 6.4.3, S.	Die Ausweisung eines klaren Verkehrsnetzes nach Klassifikation der Straßen ist zu gering dargestellt.			ist in zwei Abbildungen dargestellt. Es geht nicht hervor, was mehr gewünscht wird.		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
sen	105	105						
Ingenieurkammer Sachsen	56 Verkehrssicherheit	Kapitel 6.9.4, S. 145, 146	Die Erhaltung und Gewährleistung der Verkehrssicherheit wird zu wenig bewertet.			Sicherheit ist dominierendes Thema in allen wichtigen Kapiteln Aber: Kap. 6.9.4 Verkehrssicherheit ist „Programm“, Verweis auf Leitziele Verkehrssicherheit sowie Evaluierungskapitel, betont statt bewertet		Anregung wird teilweise gefolgt
Ingenieurkammer Sachsen	57 Offene Fragen		<p>Wie sieht das künftige Hauptverkehrsstraßennetz der Stadt Dresden lt. VEP 2025 aus? Wie soll die LKW-Führung erfolgen? Vorhandene Netzprognosen sind aufzunehmen!</p> <p>Die Bewertung und Entwicklung des Hauptstraßennetzes unter Erhaltung / Umgestaltung mit neuer Straßenraumgestaltung und Realisierbarkeit (begrenzt zur Verfügung stehender Stadtraum) fehlt.</p> <p>Die Brückenstandortuntersuchungen sind zu wenig dargestellt. Diese sind aber erforderlich, denn Dresden ist eine Stadt am Fluss.</p>			<p>siehe Abb. 6, 7 und 10 LKW-Führungskonzept ist nicht Bestandteil des VEP, wird in Umsetzung VEP fortgeschrieben, s. Mob.-strategie</p> <p>Die zugrundeliegenden Netzprognosen basieren auf den aktuellen prognostizierten Strukturdaten und dem Verkehrsverhalten.</p> <p>Im Entwurf wird es ein extra Kapitel zu Brücken geben, s. Stn. SV</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Anregung wird gefolgt</p>
Ingenieurkammer Sachsen	58 Redaktionelle Anmerkungen		Entscheidungen des Runden Tisches zum VEP Dresden 2025 sollten dokumentarisch-nachweislich ausgewiesen werden bzw. sollte es einen Verweis zu den Ergebnisprotokollen geben.			alle Protokolle würden Material unverhältnismäßig aufblähen. Die Protokolle stehen im passwortgeschützten Internetbereich. Sie können ins www ge-		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						stellt werden, wenn der Runde Tisch zustimmt.		
Ingeni- eurkam- mer Sach- sen	59 Redakti- onelle Anmer- kungen		Der Bericht hat ein umfassendes Quellenverzeichnis, aber im Text finden sich wenige Quellenzitate. Dies entspricht u. E. nicht einer wissenschaftlichen Ar- beitsweise.			nur Zitate wurden gekenn- zeichnet, aggregierte In- formationsnutzung kann nicht gekennzeichnet wer- den - die Arbeit wurde wis- senschaftlich evaluiert und nicht beanstandet (wiss. Beirat mit 8 Professoren) VEP ist keine wissen- schaftliche Ausarbeitung, in dem Zitate verwendet werden. Der VEP basiert auf zahlreichen Quellen und Dokumenten, die im Quellenverzeichnis auf- gelistet sind.		Kennt- nis- nahme
ADAC	60 Allge- meines		Grundsätzlich ist festzustellen, dass die Gesamtaus- arbeitung ein sehr umfangreiches und sehr breit an- gelegtes Material mit teilweisen Wiederholungen - jedoch unter verschiedenen Aspekten - darstellt. In- sofern ist die vorliegende Fassung relativ schwierig zu handhaben und setzt ein nicht unerhebliches Maß an einschlägigem Fachwissen voraus. Text, Tabellen und Lagepläne lassen infolge ihrer Kleinteiligkeit und teilweisen Überfrachtung mit Ein- zelaussagen Mängel in der Übersichtlichkeit zu tage treten. Es bedarf einer sehr gewissenhaften Durchdringung	ADFC		Es wird eine Kurzfassung geben.		Anre- gung wird ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			der Textpassagen im Vergleich mit den Anlagen und Tabellen/Plänen, um den konzeptionellen Ansätzen und Zielstellungen zu folgen. Es stellt sich insofern die Frage, ob mit dieser außerordentlich umfangreichen Ausarbeitung nicht manch ein politischer Entscheidungsträger überfordert ist? Eine Kurzfassung wäre zweckdienlich und auch für Nichtfachleute hilfreich.	104, EFO 218				
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	62 Kapazitätsgrenzen	Kapitel 2.2.1, S. 13	Die Kapazitätsgrenzen im Straßen-/Stadtbahnsystem werden nach Auffassung des ADAC Sachsen nur in den Spitzenzeiten und in ausgewählten Relationen im Netz erreicht.			Kapazitätsgrenzen sind abhängig von der (erwarteten) Beförderungsqualität. So ist im Berufsverkehr ein Stehplatz durchaus akzeptabel, im Freizeitverkehr eher nicht. Diese Probleme werden aufgrund der EW-		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						Entwicklung wachsen. ist Kommentar (aus ADAC- Sicht)		
ADAC	63 Reise- zeitent- wicklung	Kapitel 2.2.1, S. 13 + Grafik 2	Die Darstellung in Grafik 2 verwendet Datenmaterial bis zum Jahr 2009. Da die Reisezeitmessungen jährlich 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		Die Daten zu den Reise- zeitmessungen bis 2009 wurden in der Analyse be- rücksichtigt. Mittlerweile liegen Daten für 2010, 2011 und 2012 vor, die in den Entwurf eingearbeitet werden; der Abstand IV/ÖV bleibt gleich.		Anre- gung wird ge- folgt
ADAC	64 ÖPNV- Priorisie- rung	Kapitel 2.2.1, S. 13 + An- lagen 5 und 6	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. Die Auswirkungen einer weiteren ÖPNV- Beschleunigung auf den innerstädtischen Verkehrsablauf im	ADAC 81&90		Das grundsätzliche Ziel ei- ner weiteren ÖPNV- Beschleunigung ergibt sich aus den Reisegeschwin- digkeiten. Die bisher ten- denziell steigenden bzw. auf hohem Niveau verhar- renden IV- Reisege- schwindigkeiten lassen keine negativen Auswir- kungen auf den innerstäd- tischen Verkehrsablauf insgesamt erkennen. So- mit kann die ÖV- Be- schleunigung fortgesetzt		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkommentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
			<p>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>			<p>werden, zumal die Umsetzung durch Einzelprojekte erfolgt, bei denen auch die anderen Verkehrsarten einbezogen werden. Eine QSV im Tagesmittel ist nicht bekannt – es geht 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</p>		
ADAC	65 Carsharing	Kapitel 2.2.1, S. 16	<p>Die grundsätzliche Nutzung von Carsharing ist zu begrüßen. Dem relativen Wachstum beim Carsharing (20 %) muss jedoch eine absolute Größe (z. B. Anzahl der Carsharing- Fahrzeuge in Dresden) hinzugefügt werden, um falsche Eindrücke zu vermeiden. Verlagerungswirkungen durch Carsharing in spürbaren Größenordnungen sind derzeit nicht zu erzielen.</p>			<p>ohne Angebot keine Nutzer – Vorteile Carsharing: weniger Stellplätze belegt, mehr Radnutzung, verbesserte Energiebilanz, verbesserter Verkehrsfluss durch weniger Kfz-Verkehr IVAS bitte absolute Größe ergänzen</p>		Anregung wird gefolgt
ADAC	66 Elektro-	Kapitel	Unabhängig vom Standpunkt zum Ziel der Bundes-		VCD	derzeit sieht es so aus, als		Kennt-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	mobilität	2.2.1, S. 17	regierung, bis 2020 eine Million und bis 2030 sechs Millionen Elektrofahrzeuge auf die Straße zu bringen, können bei einem Zeithorizont des VEP von ca. 2025 die Ausführungen zur individuellen elektrischen Mobilität nicht auf Pedelecs beschränkt bleiben. Zudem ist die unterstellte Gleichverteilung der Elektrofahrzeuge auf den Gesamt-Kfz-Bestand zu hinterfragen, da aufgrund der Reichweitenproblematik urbane Räume ein Haupteinsatzgebiet von Elektrofahrzeugen sein werden.		254	ob das Ziel hinsichtlich der Elektro-Kfz nicht ansatzweise erreicht wird (Herstellerpolitik) – Relevanz nur im Radverkehr. Aussagen auf S. 17 erfolgen zur E-Mobilität in Deutschland und zeigen die äußerst geringe Wirkung von Kfz-E-Mobilität auf. Eine konstruktive Zusammenarbeit des ADAC wäre hilfreich, um die getroffenen Aussagen ggf. zu ergänzen		nis- nahme
ADAC	67 Defizite im Kfz-Verkehr und Straßennetz	Kapitel 2.2.2, S. 18	Beim angeführten Schleichverkehr in der Marienallee bis Bischofsweg handelt es sich nach unseren Betrachtungen eher um verstärkten ruhenden Verkehr infolge der Bautätigkeit im Gebiet. Ein weiteres Erschließungsdefizit wird für den Bahnhof Dresden-Neustadt aus Richtung Marienbrücke gesehen.			„Marienallee bis Bischofsweg“ streichen, da als Schleichverkehr nicht nachvollziehbar Zustimmung: in VEP aufnehmen		Anre- gung wird ge- folgt Anre- gung wird ge- folgt
ADAC	68 Defizite im ÖPNV	Kapitel 2.2.2, S. 20,21	Die Grundlagen für bestehende Erschließungsdefizite im ÖPNV werden nicht dargelegt. Für das Gebiet der Äußeren Neustadt sind diese nicht ersichtlich.			Grundlage für Erschließungsdefizite sind Einzugsradien der Haltestellen und die Flächennutzung. Aber: siehe Nahverkehrs-		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Die derzeit laufende Baumaßnahme auf der Bautzner Straße steht im Widerspruch zum festgestellten Defizit zwischen Weintraubenstraße und Radeberger Straße.			plan, Probleme bestehen, werden aber teilweise gelöst – Verweis auf Nahverkehrsplan wird eingearbeitet Baumaßnahme orientiert sich an Planungen und Beschlussfassungen		Kenntnisnahme
ADAC	69 Defizite im Fußgängerverkehr	Kapitel 2.2.2, S. 22	Als ursächlich für das Problem illegal auf dem Gehweg fahrender Radfahrer sollte der ungeeignete Fahrbahnbelag auf der Augustusbrücke genannt werden.			Planung für Sanierung Augustusbrücke läuft.		Kenntnisnahme
ADAC	70 Defizite in Verkehr und Umwelt	Kapitel 2.2.2, S. 22	Aufgrund gesteigerter Nutzungsintensität müsste unseres Erachtens die Stauffenbergallee bei den Straßen mit hoher Lärmbetroffenheit mit aufgeführt werden. Außerdem sollte bezüglich Lärmreduzierung auf dem Terrassenufer in den beiden Einmündungsbereichen an der Brühlschen Terrasse (Brühlsche Gasse und Münzgasse) das Großpflaster als erheblich störende Lärmquelle für den Personen- Besucherverkehr durch Asphalt ersetzt werden.			Lärmbetroffenheiten wurden aus der Lärmkartierung übernommen Aspekte Denkmalschutz und Geschwindigkeit sind prioritär zu berücksichtigen Einzelne Ursachen für Lärmbetroffenheiten werden in der Analyse nicht benannt, Lärmbetroffenheitsindex gemäß Lärm-minderungsplanung wird dort nicht erreicht		Kenntnisnahme
ADAC	71 Schwer-	Kapitel	Das postulierte Ziel einer Anhebung der Reisege-			Die bisher tendenziell stei-		Kennt-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	punkte der Ver- kehrsent- wicklung splanung	2.2.3, S. 24	<p>schwindigkeiten 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>			<p>genden bzw. auf hohem Niveau verharrenden Reisesegeschwindigkeiten 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 + StR-Beschluss ÖPNV-Beschleunigung = polit. Beschlüsse.</p> <p>Es sind auch Verlagerungswirkungen als Ziel definiert – ohne Priorisierung ist dies praxisfern – hier muss mit der gebotenen Umsicht agiert werden – verkehrstechnische Optimierungen ist der Vorzug zu geben</p>		nis- nahme
ADAC	72 Fragen von Stadt-	Kapitel 2.2.4, S. 25	Die Tiefgarage Altmarkt erschließt neben den Handeleinrichtungen auch wichtige kulturelle Bereiche der Stadt für den ruhenden Verkehr. Über eine ur-			Ist Kommentar, nicht VEP-relevant		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	entwick- lung und Verkehr		sächliche Senkung der Wohnattraktivität müsste anhand von Mietbelegungen und Mietpreisspiegel befunden werden. Von Bedeutung für diese Tiefgarage ist die seit Jahren fehlende direkte Anbindung an den Kulturpalast.					
ADAC	73 Struktur- prognosen	Kapitel 2.4, S. 31	Für die stark wachsende Gruppe der sog. Hochbetagten wird stark auf die nicht-Kfz-bezogene Mobilität abgehoben. Trend-Untersuchungen, wie die Shell-Szenarien, sprechen jedoch von einem starken Trend zur längeren Nutzung des eigenen Kfz, insbesondere durch eine im Vergleich zu heute stark anwachsende Zahl älterer Frauen im Führerscheinbesitz. Insofern sind die hier getroffenen Annahmen kritisch zu überprüfen. Zu berücksichtigen ist, dass die sog. Familienarbeit zu großen Teilen mit dem privaten Pkw durchgeführt wird.			die steigende Kfz-Verfügbarkeit Älterer wurde betrachtet – sie wächst nicht so stark wie bisher angenommen (siehe SrV) - insbesondere nicht bei den Hochbetagten (75+). Grundlage des VEP sind die Dresden-spezifischen Ergebnisse der Haushaltbefragung „Mobilität in Städten - SrV“, nicht die Shell-Szenarien. Familienarbeit mit Pkw wird über SrV repräsentativ abgebildet.		Anre- gung wird nicht gefolgt
ADAC	74 Maß- nahmen im Sze- nario B 2025	Kapitel 3.3, S. 41	Vor dem Hintergrund sinkender Einwohnerzahlen im Umland und damit einhergehenden sinkenden Pendlerströmen erscheint der Bedarf einer Investition in eine Stadtbahn nach Ottendorf-Okrilla als Ersatz (!) einer bestehenden S-Bahn-Verbindung höchst fragwürdig.	VVO 192, VCD 275		Ottendorf-Okrilla ist und bleibt ein wichtiges Aufkommens- und Zielgebiet. Die gegenwärtige ÖPNV-Anbindung ist unzureichend. Eine Umstellung auf Straßenbahn hat verkehrliche Vorteile. Ob das		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwal- tung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markie- rung: Dissens bleibt, Grüne Markie- rung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						wirtschaftlich sinnvoll ist, muss noch geprüft werden. Hier muss eine entspre- chende VPU erfolgen – aber auch wenn die Strö- me sinken besteht durch den bisherigen hohen Kfz- Anteil Potenzial für den ÖPNV		
ADAC	75 Darstellung der Entwick- lung Ver- kehrsauf- kommen und Mo- dal Split	Kapitel 3.4.2, S. 44, 45 + Grafiken 14, 15	Die verwendeten Grafiken 14 und 15 sollten für eine bessere Verständlichkeit einheitlich entweder nur auf den Binnenverkehr oder den Binnen- und Quellver- kehr umgestellt werden, da ansonsten die aus Grafik 14 errechenbaren Anteile des Modal Split im Wider- spruch zu Grafik 15 stehen. Zudem sollte eine weitere Grafik zur Beförderungs- leistung (Personenkilometer) ergänzt werden, um zu verdeutlichen, wie die Zunahme der Anzahl der We- ge (Grafik 14) zu erklären ist.			ist unüblich, aber wenn, dann Binnen- & Quellver- kehr für alle IVAS bitte entsprechend aufnehmen bzw. begrün- den Anregung unverständlich, da kein Zusammenhang zwischen Beförderungs- leistung und Anzahl der Wege besteht Personenkilometer sind schwer darstellbar durch Besetzungsgrade – zudem sind diese nicht relevant für Emissionen		Anre- gung wird ge- folgt Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
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			Nein, es kann nicht Ziel sein, den Verkehr der St.- Petersburger-Straße auf den 26er-Ring zu verla-		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Ringes ist neben großräumig wirkenden Maßnahmen insbesondere auch durch einen leistungsfähigen 26er Ring selbst zu erreichen.			gern		
ADAC	77 Entwick- lung Kraftstoff verbrauch und CO ₂ - Emissionen	Kapitel 3.4.4 (S. 48, 49)	Die Veränderungen bei Kraftstoffverbrauch und CO ₂ -Emissionen ausschließlich anhand der veränderten Verkehrsleistungen abzuschätzen, greift zu kurz. Positive Effekte durch Verflüssigung bzw. negative Effekte durch steigende Behinderungen im Kfz-Verkehr sind ebenfalls angemessen zu berücksichtigen.			dies ist in einem Modell so nicht ausweisbar		Kennt- nis- nahme
ADAC	78 Bewer- tungsindikatoren	Kapitel 4.1, S. 55	Die „Sicherung der erforderlichen Verkehrsqualität“ kann nicht auf „geeignete Strecken im Hauptnetz“ beschränkt werden. Ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz kann nur dann positiv hinsichtlich einer Bündelung des Kfz-Verkehrs wirksam werden, wenn es keine fehlenden Teilstücke aufweist. Die Gewährleistung der erforderlichen Verkehrsflussqualität muss demnach als Anspruch für das gesamte Hauptstraßennetz definiert werden.			ja, Lückenschlüsse sind berücksichtigt		Kennt- nis- nahme
ADAC	79 Nutzerfi- nanzie- rung Kfz- Verkehr	Kapitel 5.3, S. 75 + Kapitel 5.5, S. 84	Neue, nutzerfinanzierte Systeme im Kfz-Verkehr, namentlich eine City Maut oder ähnliche Konzepte, werden vom ADAC Sachsen abgelehnt. Es kann nicht das Ziel sein, die bereits heute großen Einnahmen aus Steuern und Abgaben aus dem Kfz-Bereich weiter zu vergrößern, wenn diese Einnahmen gleichzeitig im überwiegenden Maße anderen Zwecken zugeführt werden. In diesem Zusammenhang im Kapitel 5.5 im Kfz-Verkehr von „nur indirek-			Es laufen derzeit Diskussionen auf EU- und Bundesebene. Es werden dazu neue Bundesregelungen erwartet, die von der LHD nicht zu beeinflussen, jedoch umzusetzen sind. Der VEP berücksichtigt diese Entwicklungen auf		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorentwurf	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
			ten Kostenübernahmen“ zu sprechen, erscheint unangebracht.			Bundesebene, kann sie aber nicht regeln. S. Stn. SV		
ADAC	80 Maß- nahmen der Stadt- und Bau- leitpla- nung so- wie der Geneh- migung und Beaufla- gung	Kapitel 5.4.1, S. 77	Die Auflage der Investoren für Parkgaragen etc. zur Einrichtung und zum Betrieb von Ladestationen für Elektro-Kfz und vor allem Pedelecs ist zu hinterfragen. Nach derzeitigem Kenntnisstand findet im Kfz-Bereich der weit überwiegende Anteil der Aufladungen „zu Hause“ statt. Bei Pedelecs dürfte dies aufgrund der unkritischen Reichweitenbilanz in noch stärkerem Maße zutreffen. Eine zwingende Vorgabe für Investoren insbesondere zum Bau und Betrieb solcher Ladeeinrichtungen erscheint vor diesem Hintergrund nicht verhältnismäßig.		66	wenn Kfz- Mobilität gefördert werden soll, sind auch andere Wegeketten als die zum Wohnort maßgeblich - ohne Infrastruktur ist das nicht möglich – die Kosten sind zudem relativ gering – Zukunft der E-Mobilität hängt stark davon ab. Aussage steht teilweise im Widerspruch zu wachsender Kfz-E-Mobilität. Wenn diese thematisiert werden soll, müssen zwangsläufig auch die Voraussetzungen bzgl. der Ladeinfrastruktur mitgedacht, diskutiert und geregelt werden. Nicht jeder künftige Elektroauto- besitzer in Dresden ist automatisch „Eigenheimbesitzer“ mit eigener Steckdose zu Hause.		Anre- gung wird nicht gefolgt
ADAC	81 ÖPNV- Priorisie- rung	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 Beschleunigung im Dresdner ÖPNV“ die Aufrechterhaltung bzw. Verbesserung der Leistungsfähigkeit im Kfz-Verkehr beinhalten. An vielen Stellen im Entwurf wird	ADAC 64&90		siehe Anmerkungen zu Punkt 71. Der Vorentwurf ist ausge- wogen – bisher bestehen deutliche Vorteile des Kfz- Verkehrs gegenüber dem		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			zu Recht auf das dringende Erfordernis eines leistungsfähigen, den Kfz-Verkehr bündelnden Hauptverkehrsstraßennetzes eingegangen. Ein einseitig auf Beschleunigung des ÖPNV ausgerichtetes Konzept wirkt diesem Ziel deutlich entgegen.			ÖPNV – Kfz-Verkehr ist das bei weitem dominierende Kriterium bei Prioritätenvergaben gegenüber dem ÖPNV aber auch Fuß- und Radverkehr		
ADAC	82 Carsharing-Stellplätze	Kapitel 5.6, S. 86 + Kapitel 6.4.4, S. 106	Die vorgeschlagene Privilegierung für Carsharing-Fahrzeuge beim Parken im öffentlichen Straßenraum und die diskutierte Einführung eines neuen Verkehrszeichens lehnt der ADAC Sachsen ab. Der öffentliche Straßenraum ist für den gesamten Verkehr zur Nutzung gewidmet. Durch die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen würde Parkraum der Allgemeinheit - und zwar zugunsten einer Minderheit - entzogen werden. Dies widerspricht auch dem Grundsatz des „Gemeingebrauchs“ der Straße, wonach mit der Entrichtung der Kfz-Steuer auch ein Nutzungsrecht der Straße verbunden ist.		VCD 277	CS-Fahrzeuge entsprechen dem Gemeingebrauch und dürfen auch jetzt schon im Straßenraum abgestellt werden. Durch CS kann z.B. auf einen Zweitwagen verzichten – Dies kommt letztlich entweder dem Straßenraum zu Gute oder schafft mehr freie Stellplätze. CarSharing-Regelungen sind Bundesrecht, StVO, und somit bindend für die LHD.		Kenntnisnahme
ADAC	83 Loschwitzer Brücke / Brücke in Niederpoyritz	Kapitel 5.8.2, S. 92 + Kapitel 6.9.2, S. 140	Die Aussage, dass es sich bei der bisher in Niederpoyritz geplanten Brücke um einen Ersatzstandort für die Loschwitzer Brücke handelt, ist falsch. Diese Elbbrücke war immer als zusätzliche Brücke geplant und sollte in erster Linie zur Entlastung der Loschwitzer Brücke und zur wesentlichen Fahrtwegverkürzung für beiderseits der Elbe in diesem Bereich liegende Stadtgebiete dienen (siehe sogen. Mehrbrückenkonzept). Diese Elbbrücke in Niederpoyritz sollte mindestens in der Flächenvorhaltung			besser „Ergänzung“ – so wurde sie auch geprüft aber als unverträglich eingestuft. s. geänderte Ausführungen zum Blauen Wunder im Entwurf s. Stn. SV (STA). Niederpoyritz Brücke wird nicht mehr weiterverfolgt.		Anregung wird teilweise gefolgt

Akteur/Gruppe/Verwaltung	Lfd. Nr./Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
			nach 2025 Berücksichtigung finden.			Es wird ein Kapitel Brücken geben.		
ADAC	84 Umweltbrücke Ostragehege	Kapitel 5.8.3, S. 92 + Kapitel 6.9.2, S. 135	<p>Eine zwangsläufig kostenintensive Elbebrücke lediglich als „Umweltbrücke“ nur für den ÖPNV/Rad- und Fußgängerverkehr in der Relation Ostragehege - Kaditz / Mickten in Erwägung zu ziehen, ist insofern fraglich, als damit in Verbindung mit einer zusätzlichen Kfz-Querungsmöglichkeit über die Elbe insbesondere Entlastungseffekte für den sensiblen Bereich Leipziger Str. - Dreyßigplatz erreicht werden können. Eine solche nur unwesentlich teurere Elbquerung sollte nicht von vorn herein ausgeschlossen werden.</p> <p>Mit Bezug auf Seite 135 wird der Verlagerungseffekt von 3000 Kfz/d angezweifelt (wohin soll verlagert werden?). Vermutlich ist eine andere Verkehrsmittelwahl erwartet, was zu beweisen wäre.</p>	VCD 305		<p>Neben der problematischen Einbindung in das IV-Netz spricht die problematische Anbindung an den 26er Ring sowie nach Kaditz, die erhaltenswerte Qualität des Ostrageheges (ruhige „Inselage“) und die Anordnung der Besucherstellplätze Ostragehege gegen eine zusätzliche IV-Anbindung.</p> <p>s. aktueller Stadtratsbeschluss</p> <p>Die Verlagerung erfolgt durch den Ausbau der Kfz-Infrastruktur linkselbisch, Vor allem B6neu</p>		<p>Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Kenntnisnahme</p>
ADAC	85 Durchbindung Zschertnitzer Straße	Kapitel 5.8.3, S. 92 + Kapitel 6.6.5, S. 117	Die Durchbindung der Zschertnitzer Straße sollte auch für den allgemeinen Kfz-Verkehr verfügbar sein, da damit eine Entlastung der Kreuzung Teplitzer Str. / Zellescher Weg / Caspar-David-Friedrich-Str. verbunden wäre, bei der infolge der geplanten Straßenbahngleise Löbtau - Strehlen zwangsläufig durchlassfähigkeitsbestimmende Kfz- Verkehrsflächen durch Gleisbereiche in Anspruch genommen werden. Darüber hinaus trägt diese neue Straßenverbindung dazu bei, die sensible Caspar-David-			Die Planungen für die Straßenbahn Löbtau - Strehlen sind noch nicht so weit, dass eine Aussage hinsichtlich der Gleislage Zellescher Weg möglich ist. Selbst wenn die Straßenbahn auf Kfz- Fahrspuren geführt würde, muss das noch keine Ver-		Anregung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Friedrich-Str. und die zu enge Kreuzung Teplitzer Str. / Caspar-David-Friedrich-Str. / H.-Zille-Str. zu entlasten und unnötige Abbiegeströme zu vermeiden.			schlechterung zu heute (Busführung mit sehr dichtem Takt im Straßenraum) sein. Hier liegt ein SR-Beschluss vor - zudem wird dann Verkehr in Wohngebiete verlagert und dem Ziel einer Bündelung im Hauptnetz widersprochen		
ADAC	86 Stadt- bahnpro- gramm 2020	Kapitel 6.2, S. 100	Nach unserem Kenntnisstand wurden zwei der drei bekannten Strecken durch den Freistaat Sachsen zur Förderung angemeldet. Eine gesicherte Förderung ist insofern auch für die beiden angemeldeten Strecken derzeit nicht gegeben. Dies sollte im VEP benannt werden.					Anre- gung wird ge- folgt
ADAC	87 Hand- lungskon- zept Netzsys- tematik und Straßen- katego- rien	Kapitel 6.4.3, S. 105 + Abbil- dungen 6, 7	Die Bundesstraße B172 ist in den Abbildungen 6 und 7 nicht mehr enthalten. Abgesehen davon, dass der 4-streifige Ausbau der B172 bis AS Heidenau nur im Szenario A integriert ist und im Szenario B entfiel, kann sie deswegen nicht gänzlich aus dem Kfz-Hauptnetz entfallen. Der Hinweis auf Plan 21 des Verkehrskonzeptes von 2003 (aktualisiert 2009) ist nicht hilfreich, da nicht unmittelbar einsehbar bzw. verfügbar.			Die Umklassifizierung von B-Str. auf Staatsstraße ist vorgesehen lt. Landesverkehrsplan. Diese Planung ist nachrichtlich in den VEP übernommen worden. In VEP-Maßnahmenliste ist vierspuriger Ausbau drin (Nr. 135) IVAS bitte Plannummer 21 streichen		Kennt- nis- nahme Anre- gung wird

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
								teilwei- se ge- folgt
ADAC	88 Hand- lungskon- zept Ver- kehrsbe- ruhigung	Kapitel 6.4.5, S.108 + Kapitel 6.9.4, S. 146	<p>Der ADAC Sachsen lehnt 30 km/h als städtische Reisegeschwindigkeit ab und schlägt stattdessen für geeignete Wohnstraßen den Einsatz von Tempo 30-Zonen vor. Diese sollten überall dort errichtet werden, wo ein „Zonenbewusstsein“ entstehen kann. Dazu gehören eine überschaubare Gebietsgröße, gleichwertige Straßen und im Einzelfall unterstützende bauliche Maßnahmen. Im Übrigen wird die geltenden Regelungen der § 1 und § 3(1) StVO verwiesen.</p> <p>Das Hauptnetz sollte zur Vermeidung von Schleichverkehren ertüchtigt werden. Zur Verstetigung des Verkehrsflusses sollten dort vermehrt Grüne Wellen zum Einsatz kommen. Hierbei ist auf eine Koordinierungsgeschwindigkeit von 50 km/h abzustellen, da hierdurch bessere Emissions- und Kraftstoffverbrauchssituationen als bei 30 km/h erreicht werden können (vgl. Studie der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg LUBW, Mai 2012).</p>	DVB 180	ADFC 120, EFO 243, VCD 253& 290	<p>Übereinstimmung mit der fachlichen Sicht der SV, wird nicht im Entwurf thematisiert.</p> <p>Grüne Wellen im Verkehrsmanagement werden stärker betont</p>		<p>Anre- gung wird ge- folgt.</p> <p>Anre- gung wird ge- folgt.</p>
ADAC	89 Nutzerfi- nanzie- rung	Kapitel 6.6.1, S.111	Anderen Verkehrsträgern außer dem ÖPNV eine Nutzerfinanzierung abzusprechen ist falsch. Auch wenn es keine geschlossenen Kreisläufe sind, werden insbesondere im Kfz-Verkehr hohe Steuern und Abgaben durch die Nutzer erbracht.	DVB 166, VCD 292		Der Kostendeckungsgrad im Dresdner ÖPNV liegt bei über 70 % und ist aufwandsorientiert angelegt – auch von den ÖPNV-Nutzern werden Steuern		Anre- gung wird ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						und Abgaben bezahlt, auch verfügt ein großer Teil der ÖPNV-Nutzer über ein Kfz. Anpassung unter Beachtung anderer Stn.		
ADAC	90 ÖPNV- Priorisie- rung	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 insbesondere die Ziele der Emissionsminderung nicht zu gefährden. Auch vor dem Hintergrund einer ebenfalls diskutierten Taktverdichtung (5 min auf vier Hauptlinien) ist hier in jedem Falle eines Eingriffs in bestehende 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 Verkehrsqualität – es sind allerdings die intermodalen Wirkungen aus Angebot und Nachfrage zu berücksichtigen – ohne attraktiven ÖPNV wäre die Verkehrsqualität im innerstädtischen Straßenverkehr vorr. deutlich schlechter. Siehe Anmerkungen zu Punkt 71, aber: anstatt 5-Minuten-Takt: Taktverdichtung auf ausgewählten Linien		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
ADAC	91 ZOB	Kapitel 6.6.5, S. 118	Vermisst wird in der Begründung zum dringlichen Ausbau des ZOB der wichtige Bezug zum Hauptbahnhof als maßgeblicher Zubringer für Bus-Fahrgäste und die damit enge Verknüpfung durch einen in bisherigen Planungen vorgesehenen niveaufreien Bahnsteigzugang im westlichen Bereich der Bahnsteighalle in Verbindung mit dem „Königspavillon“.			ist sehr konkret aber prinzipiell denkbar; Textergänzung aufnehmen		Anre- gung wird ge- folgt

Akteur/Gruppe/Verwaltung	Lfd. Nr./Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkommentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
ADAC	92 Handlungskonzept Radverkehr	Kapitel 6.7.2, S. 123 - 125	<p>Die Einrichtung von Radverkehrsanlagen im Zuge von Hauptverkehrsstraßen ist stets mit Kapazitätsbetrachtungen zu verknüpfen, um Verdrängungseffekte (bei Kapazitätseinschränkungen) oder Sicherheitsdefizite (bei geringer Flächenverfügbarkeit) zu vermeiden. Aussagen wie die „überwiegende Beibehaltung der bestehenden Kapazitäten im Kfz-Verkehr“ greifen hier zu kurz.</p> <p>Die Forderung nach einer Öffnung von Einbahnstraßen darf explizit nur für geeignete Einbahnstraßen erhoben werden. Die Aspekte der Verkehrssicherheit sind den Ansprüchen nach Komfort und kurzen Wegen überzuordnen.</p> <p>In Anbetracht der Leistungsfähigkeit des Winterdienstes (bereits heute können in adäquater Zeit nur ausgewählte Strecken bedient werden), erscheint eine Ausweitung auf das Radhauptnetz nicht angemessen. In der Regel sinkt der Radverkehrsanteil bei Schnee ohnehin auf ein sehr geringes Maß, so dass hier Aufwand und Nutzen offenbar in einem Missverständnis stehen würden.</p>		VCD 299 ADFC 125	<p>hier liegt eine klare Zielstellung aus den Leitzielen vor - zudem ist die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen – wenn Radverkehrsanlagen an Hauptstraßen fehlen, findet Radverkehr dennoch statt nur mit hohen Defiziten, - vor Umgestaltungen sind stets verkehrstechnische und verkehrsrechtliche Prüfungen erforderlich und werden auch durchgeführt. Konkrete Aussagen zu Radverkehrsanlagen an einzelnen Straßen bleiben dem Radverkehrskonzept vorbehalten</p> <p>Radverkehr findet verstärkt auch im Winter statt – Aber: der Winterdienst auf Radwegen wird im VEP nicht als umfassende Maßnahme enthalten sein, s. Stn. SV. Beschluss ASB zum Antrag A0700/13, Besserer Winterräumdienst auf Radwegen.</p>		Kenntnisnahme Anregung wird gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
ADAC	93 Rad- schnell- wege	Kapitel 6.7.3, S. 126 + Kapitel 6.9.3, S. 145	Bei der vorgeschlagenen Einrichtung von Rad- schnellwegen stellt sich insbesondere hinsichtlich der „grünen Wellen für Radverkehr“ die Frage, wie diese verkehrstechnisch in bestehende LSA- Schaltungen integriert werden sollen. Vor allem die Inhomogenität des Radverkehrs bei den Fahrge- schwindigkeiten lässt dieses Ziel fragwürdig erschei- nen.			Thema Radschnellwege ist nur als Ansatz beschrieben und seine Eignung muss im Radverkehrskonzept vertieft werden		Kennt- nis- nahme
ADAC	94 Hand- lungskon- zept Bar- rierefrei- heit und Fußgän- gerver- kehr	Kapitel 6.8, S. 129 + Kapitel 6.9.6, S. 150	Der Vorschlag der Einrichtung von Diagonalquerun- gen entspricht den aus der RiLSA bekannten sog. Rundum-GRÜN-Schaltungen für Fußgänger, deren Einsatzgebiet jedoch gem. Richtlinie auf Knoten- punkten mit starkem Fußgängerverkehr und gering- em Kraftfahrzeugverkehr beschränkt sind.			ist Kommentar		Kennt- nis- nahme
ADAC	95 Neustäd- ter Markt / Augus- tusbrü- cke	Kapitel 6.9.2, S. 136	Die Zielstellung, den Kfz-Verkehr auf flankierende Elbebrücken zu verlagern, kann nicht gleichzeitig dazu dienen, den Verkehrszug Köpckestr. - Große Meißner Str. auf eine Zweistreifigkeit zu reduzieren. (Verdrängte Verkehre bedingen Umwege und erzeugen damit Mehrbelastungen anderenorts). Gedankengänge über eine mögliche Zweistreifigkeit passen auch nicht zu den Überlegungen von Sper- rungen des Terrassenufers infolge Hochwasser oder Veranstaltungen. Überlegungen zur vollständigen Sperrung der Augustusbrücke für den Kfz-Verkehr können daher nur im Kontext mit einem schlüssigen Hochwasser-Verkehrskonzept erfolgen. Vor diesem			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausge- nommen werden.		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Hintergrund scheint auch der voreilige Rückbau der Fußgänger-Unterführung fragwürdig. Die für Stadtrundfahrt, Kutschen und Taxen angemahnte angepasste Geschwindigkeit muss auch für die Straßenbahn gelten.					
ADAC	96 So- phienstr. / Thea- terplatz / Altmarkt	Kapitel 6.9.2, S. 137	Durch die direkte Verknüpfung der Tiefgarage Altmarkt mit dem Kulturpalast können Konflikte im Bereich der Haltestelle Altmarkt reduziert werden.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kennt- nis- nahme
ADAC	97 Terras- senufer zwischen Stein- straße und Landtag	Kapitel 6.9.2, S. 138	In die zur Diskussion gestellte streckenhafte Tempo-30-Regelung sollten Überlegungen einfließen, diese Regelung auf „touristenstarke“ Zeiten (z. B. 9 - 20 Uhr) zu begrenzen, da das Terrassenufer vor allem in der Frühspitze ein wichtige Funktion als städtische Hauptverkehrsstraße besitzt.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden. Hinweis: Tempo 30 auf Terrassenufer wird von SV abgelehnt		Kennt- nis- nahme
ADAC	98 Schiller- platz / Körner- platz / Blaues Wunder	Kapitel 6.9.2, S. 139	Das vorgegebene Ziel, Veränderungen ohne „gravierende Nachteile im Kfz-Verkehr“ herbeizuführen, kann so nicht akzeptiert werden. Bereits heute bestehen diese Nachteile insbesondere durch die ÖPNV-Bevorrechtigung in der Signalisierung des Schillerplatzes. Insofern ist im Lösungsansatz auch von der „Herstellung“ anstelle der „Sicherung“ der Kfz-Verkehrsqualität zu sprechen. Positive Effekte durch die Öffnung der Waldschlösschenbrücke können hier, wie richtig dargestellt, jedoch eine Entlastung bringen. Widersprüchlich sind aufgrund des vorhandenen			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Querschnitts die Aussagen zur Zweistreifigkeit zwischen Grundstraße und Schillerplatz in der Spitzenstunde und der Prüfung der Markierung überbreiter Fahrspuren in stadtwärtiger Richtung.					
ADAC	99 Waisenhausstr. / Dr.-Külz-Ring / Prager Straße	Kapitel 6.9.2, S. 141	Grundlage für die Akzeptanz des Ansatzes ist eine verbesserte Leistungsfähigkeit des 26er Rings, weil nur dann Reisezeitvorteile (beispielsweise bei einer Fahrt zum Straßburger Platz) erreicht werden können. Für Verkehr in Richtung Carolaplatz (wahrscheinlich der dominierende Verkehrsstrom) ist der Vorschlag hingegen kaum wirksam, wenn nicht der westliche 26er Ring entsprechend ertüchtigt wird. Infolge der vorgeschlagenen Einstreifigkeit in der Zufahrt zum Dippoldiswalder Platz könnte es somit mangels Alternativen zu vermehrten Stauerscheinungen als zu einer verkehrlichen Entlastung kommen.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kenntnisnahme
ADAC	100 Verkehrstechnik und -management	Kapitel 6.9.3, S. 144	Vermisst wird an dieser Stelle ein Verweis auf das VAMOS-Teilsystem EBIS, welches dynamisch über die Verkehrszustände der Elbbrücken informiert. Bei erfolgreicher Implementierung der ersten Ausbaustufe mit vier Standorten sollte hier über weitere geeignete Standorte bzw. über andere geeignete Verbreitungswege (Internet, Smartphone-Anwendung etc.) befunden werden.			VAMOS 2. Ausbaustufe mit EBIS wird ergänzt, s. Stn. SV		Anregung wird gefolgt
ADAC	101 Maßnahmen für zentrale,	Kapitel 6.9.2, S. 133 ff.	Mit Bezug auf Kapitel 6.9.2 (... zentrale, stadträumliche Defizitbereiche) ist festzustellen, dass es betreffs der erheblichen trennenden Wirkung der flächenintensiven Nord-Süd-Verbindung keine zu-			Ein vierstreifiger Ausbau des östlichen 26er-Ringes wäre ohne massive städtebauliche Eingriffe nicht		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	stadt- räumli- che Defi- zitberei- che		kunftsorientierten Aussagen gibt. Selbstverständlich 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).			möglich, welche aus unterschiedlichen 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)		
ADAC	102 Allgemeines		Abschließend kann konstatiert werden, dass der VEP2025plus entsprechend des allgemeinen Trends den sog. umweltschonenden Verkehr priorisiert. Eine Gleichbehandlung aller Mobilitätsformen wird vermisst, insbesondere des Kfz-Verkehrs als maßgebliches städtisches Verkehrsmittel für alle Bevölkerungsschichten.		26 IHK	Der Kfz-Verkehr hat derzeit einen Anteil von 41% des Verkehrsaufkommens. Dies wird dennoch durch eine Vielzahl an hochpreisigen Maßnahmen (Brücken, Tunnel, Straßen) gewürdigt – die Stärkung des Umweltverbundes ist aber Ziel der Stadt Dresden (siehe Szenarienbeschluss), weil nur so die städtischen Funktionen bei einer wachsenden und sich verdichtenden Stadt sowie steigenden Energiepreisen nachhaltig gesi-		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>Man kann den Eindruck gewinnen, dass mit den vielfältigen Hinweisen auf weiterführende und vertiefende Untersuchungen die Auftragsvergaben an Ingenieurbüros für das nächste Jahrzehnt als gesichert angesehen werden können. Was den Erhalt von Arbeitsplätzen anbelangt, ist das selbstverständlich auch in Ordnung.</p>			<p>chert werden können Dies ist eine aus Kfz- verkehrs-fachlicher Sicht verständliche Einschät- zung. VEP ist gesamtstäd- tischer Rahmenplan und unterliegt gesetzlichen Maßgaben (insbesondere LRP, LMP). Ist bzgl. der Zielerreichung ein ausge- wogenes Konzept. VEP ist Rahmenplan, die Umsetzung erfolgt über Teilkonzepte. Alles im VEP zu regeln, würde das Ma- terial überfrachten und ist viel zu kleinteilig</p>		Kennt- nis- nahme
ADFC	103 Allge- meines		<p>Wir stellen fest, dass der vorliegende Entwurf in weiten Teilen positive Ansätze für die gleichberechtigte, nachhaltige und bedarfsgerechte Mobilität darlegt. Einzelne Maßnahmen konterkarieren unserer Meinung nach jedoch diese Ausrichtung und widersprechen deutlich den beschlossenen Leitzielen. Auf die-</p>			Kommentar		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			se wird im Rahmen der Stellungnahme näher eingegangen.					
ADFC	104 Redakti- onelle Anmer- kungen		<p>Redaktionell schlagen wir vor, den Teil A „Grundlagen und Bestand“ zu nennen. Die wesentliche Grundlage der Planung, die „Leitziele und Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung“, also 1.2 und 2.2.3 sowie Detaillierung der Leitziele, Anlage 1 (Leitziele 1 bis 4) und gegebenenfalls weitere Aussagen, die die Ziele betreffen, schlagen wir vor in einem eigenen Kapitel „Ziele“ als Teil B aufzunehmen. Dieses wäre einzuschieben nach Teil A, Grundlagen und Bestandsanalyse mit Folgebenebenennung der anschließenden Teile C, D, ...</p> <p>Ebenso halten wir es für notwendig, eine Kurzfassung des VEP2025 zu erstellen.</p>	ADAC 60, EFO 218		Nach dem Stadtratsbeschluss wird es eine Kurzfassung geben, s. andere Stn. – ABER: übrige Änderungen derzeit nur Kenntnisnahme		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
ADFC	105 Bestand des Ver- kehrs- systems	Kapitel 2.2.1, S. 13	2. Absatz: Dresden verfügt nur bei ausschließlicher Betrachtung des ÖPNV und des Kraftverkehrs über ein leistungsfähiges Verkehrssystem. Das Radverkehrssystem dagegen ist auch 23 Jahre nach der Wende durch mehrere Defizite geprägt (siehe Stellungnahme 108). Auch für den Fußverkehr kann nicht von einem leistungsfähigen Verkehrssystem gesprochen werden.			Formulierung wird differenzierter gestaltet		Anre- gung wird ge- folgt
ADFC	106 Defizite im Kfz- Verkehr und	Kapitel 2.2.2, S. 17, 18	Für den Kraftverkehr sind für uns keine der ausgewiesenen Staustrecken erkennbar. Einige stauartige Erscheinungen gibt es im Wesentlichen nur zur sogenannten Rush-Hour an wenigen Punkten. Dresden			Auf welcher Quelle beruht die Aussage zur Reisegeschwindigkeit? Kommentar		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	Straßen- netz		verfügt seit Jahren über eine der höchsten Durchschnittsgeschwindigkeiten für den Kraftfahrzeugverkehr vergleichbarer Städte. Durch den prognostizierten Rückgang des MIV ist auch zukünftig nicht mit einer Verschlechterung des Zustandes zu rechnen.					
ADFC	107 Defizite der Ver- kehrssi- cherheit	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		Anre- gung wird nicht gefolgt
ADFC	108 Defizite im Rad- verkehr	Kapitel 2.2.2, S. 21, 22	Der Radverkehr ist durch eine große Anzahl von Lücken, die schlechte Erreichbarkeit wichtiger Ziele, deutliche Defizite bei der Verkehrssicherheit und demzufolge einer sehr hohen Zahl an Unfällen mit Radfahrerbeteiligung geprägt. Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr sind für den Radverkehr schon an einigen Stellen bereits die Kapazitätsgrenzen erreicht oder überschritten und es sind Lösungen notwendig, um den reibungslosen, sicheren und komfortablen Verkehr zu sichern. Insbesondere sind hier Anlagen, auf denen Radfahrer und Fußgänger gemeinsam geführt werden, dringend zu überprüfen und Lösungen zu finden. Auch sind die vielfach installierten Anforderungssampeln (sogenannte Bettelampeln) zurückzubauen; sie behindern den Radfahrer in besonderem Maße, da er zum Stoppen gezwungen wird.			Der VEP berücksichtigt die angesprochenen Punkte. Im VEP soll als Grundsatz und Planungsprinzip verankert werden, dass Radfahrer nicht die Möglichkeit eingeräumt wird, auf Gehwegen zu fahren. Aber: im Einzelnen prüfen sowie im Fahrradkonzept betrachten		Kennt- nis- nahme Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>Für wichtig halten wir auch, Verkehrsanlagen zu betrachten, die für den gegenwärtigen und zukünftigen Verkehr überdimensioniert sind, und Lösungen für eine sinnvolle Umgestaltung dieser zu finden.</p> <p>Als wichtige Stelle im Verkehrssystem mit starken Defiziten für den Rad- und Fußverkehr möchten wir beispielhaft den Albertplatz nennen. Kapazitätsgrenzen werden hier überschritten, lange und mehrmalige Wartezeiten an LSA sorgen für eine hohe Nichtakzeptanz der LSA, wichtige Wegebeziehungen sind nur über große Umwege erreichbar. Die Wegequalität für Fuß- und Radverkehr ist schlecht.</p> <p>Als besonders wichtiges Defizit betrachten wir auch die äußerst schleppende Umsetzung von aktuellen Richtlinien, von Änderungen der StVO und VwV sowie des aktuellen Standes der Technik. Hier könnte eine verbindliche Einführung der ERA und anderer relevanter Richtlinien zu einem positiven Schub in Richtung Verkehrssicherheit und auch einer besseren Darstellbarkeit bestimmter Lösungen gegenüber Politik und Allgemeinheit dienen.</p> <p>Als ein weiteres wesentliches Defizit sind auch die teilweise unterdimensionierten bzw. nicht nach Richtlinien geplanten Sanierungsmaßnahmen der letzten Jahre zu nennen. Diese entsprechen bereits jetzt teilweise nicht mehr den vorgeschriebenen Ansprüchen an Radverkehrsanlagen. Auch bei Neuplanungen, wie z. B. der Sanierung der der Albertbrücke,</p>			<p>Ja, wenn dies absehbar wird, hier noch nicht, da Stadt noch expandiert.</p> <p>Wird im Fahrradkonzept betrachtet</p> <p>Planungsrichtlinien und -empfehlungen werden von allen Beteiligten am Planungsprozess berücksichtigt.</p> <p>Eine solche Regelung ist durch den VEP nicht leistbar. Planung ist immer Abwägungsprozess zwischen den einzelnen Verkehrsarten und den konkreten Örtlichkeiten.</p>		<p>Anregung wird gefolgt</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			wurden unterdimensionierte und nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechende Radverkehrsanlagen geplant. Es sollte durch Vorgaben im VEP sichergestellt werden, dass soll solche Fehlplanungen zukünftig verhindert werden.					
ADFC	109 Defizite im Fußgängerverkehr	Kapitel 2.2.2, S. 22	<p>Hier sind unserer Meinung nach mehrere Hauptstraßen mit hohen Querungswiderständen zu nennen (Albertstraße, Alberplatz, Köpckestraße, St. Petersburger Straße), für die Lösungen in den VEP aufgenommen werden müssen.</p> <p>Auch die langen Wartezeiten für Fußgänger an einigen LSA-Knotenpunkten halten wir für ein relevantes Defizit, da es zum Missachten der LSA führt.</p>	Senio- ren- beirat 196		Im Fußgängerverkehr werden generelle Lösungen und Zielgrößen aufgezeigt, die hinsichtlich eines Verteilungskompromisses konkret am Objekt und außerhalb des VEP diskutiert werden müssen Aber: Ergänzung unter Beachtung Stn SV (vertiefendes Fußverkehrskonzept fortschreiben)		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
ADFC	110 Schwerpunkte der Verkehrsentwicklungsplanung	Kapitel 2.2.3, S. 23, 24	<p>Die genannten Schwerpunkte finden im Wesentlichen unsere Zustimmung.</p> <p>Der Begriff „Magistralen“ (S. 24, 1. Anstrich) sollte unbedingt durch Hauptgeschäfts-/Geschäftsstraße ersetzt werden, da der Begriff Magistrale nicht eindeutig definiert ist und sehr unterschiedlich interpretiert werden könnte.</p> <p>Den Punkt „Weiterführung der Konsolidierung des Straßennetzes mit Beseitigung lokaler Problemstellungen und punktueller Erreichbarkeitsdefizite auch durch den Bau neuer Netzelemente“ (S. 24, 6. An-</p>			<p>Zustimmender Kommentar</p> <p>Begriff wird beibehalten, Aber: Begriffserklärung erfolgt in Kap. 6.9.1, S. 131, spezifische Definition vorhanden</p> <p>i. S. der Gleichberechtigung der Verkehrsträger (Kfz bei 41%) müssen auch punktuelle Defizite im</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vor- entwurf	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
			strich) 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 überdimensionierten Verkehrsanlagen gemeint ist, halten wir es für sinnvoll, um Missverständnisse bei der Interpretation auszuschließen, dies auch so darzustellen.			Kfz-Verkehr angegangen werden – Rückbau von Straßen ist derzeit nicht vorgesehen		
ADFC	111 Ableitung zentraler stadträumlicher Defizitbereiche	Kapitel 2.3, S. 28, 29	<p>Bei der Betrachtung möglicher/bestehender Konflikte als Voraussetzung zur Übernahme als Defizit werden Rad- und Fußverkehr gemeinsam betrachtet, was ihren unterschiedlichen Ansprüchen in keiner Weise entspricht. Insbesondere auch das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr sollte mit betrachtet werden. Bereits jetzt haben wir verkehrliche Lösungen, bei denen sehr starker Radverkehr (Albertbrücke 10.000 Radfahrer/Tag) gemeinsam mit dem Fußverkehr geführt werden. Der VEP muss die Beachtung zutreffend bestehender Regelwerke als bindend vorgeben.</p> <p>Wir erwarten, dass auch die Relation Hauptstraße / Schloßstraße mit aufgenommen wird, da auch sie über eine sehr große Bedeutung und ein hohes Konfliktpotenzial verfügt.</p>			<p>die verkehrlich-städtebaulichen Konfliktbereiche wurden am RT vorgestellt – der Konfliktpunkt Albertbrücke entfällt nach Sanierung – für den Bereich Georgentor ist kaum eine sinnvolle Alternative zum Mischverkehr denkbar – angepasste Geschwindigkeit im Radverkehr ist hier erforderlich Im VEP werden keine Bauzustände betrachtet (Albertbrücke).</p> <p>Hier besteht offensichtlich ein Verständnisproblem zur Methodik. Für die gewählten Kriterien sind die Vorschläge/Anregungen zu</p>		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
ADFC	112 Kriterien zur Bewertung der Leitzieleerreichung	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.			kleinteilig. 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 Leitzielen.</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. Szenario B ist nicht gleich VEP. siehe Szenarienbeschluss des ASB vom</p>		Anregung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						12.09.2012		
ADFC	114 Bewertungsindikatoren	Kapitel 4.1, S. 55	3. Anstrich: Ein leistungsfähiges Hauptstraßennetz ist in den Leitzieleen nicht gefordert. Da unklar ist, was damit im Speziellen gemeint ist, sollte die Formulierung entfallen. Zumal mit den Leitzieleen 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 Verkehrsentlastung 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.			dafür sind die Maßnahmen zu unkonkret EFO 239 Querung Hbf nur Flächenvorhaltung, da Priorität C, Umgang mit Umweltbrücke wird in neuen Elbrückenkapitel erläutert		Anregung wird nicht gefolgt Anregung wird nicht gefolgt
ADFC	116 Gestaltungs-	Kapitel 5.4.2, S.	Der VEP sollte Vorgaben für die grundsätzliche Gestaltung des Straßenraums machen. Insbesondere im			30 km/h Regelgeschwindigkeit können derzeit		Kenntnis-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	merkma- le Stra- ßenkate- gorien	78	Sinne der künftig zu erwartenden Regelgeschwindigkeit von 30 km/h in Städten sollten nur für Hauptstraßen mit entsprechendem Ausbaustandard höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h vorgesehen werden. Da Mischverkehr von Rad- und motorisiertem Verkehr in diesen Zonen der Standard ist, ist im Gegensatz zur Formulierung „Eignung für Radverkehr im Mischverkehr“ (Anstrich 12) die „Notwendigkeit der Separierung“ zu prüfen.			nicht erwartet werden - Mischverkehr im Radverkehr ist auch in Dresden die Regellösung – Separierung betrifft großteils nur das Hauptnetz, auf das sich auch die Maßnahmen beziehen (siehe Anlage 7). Regelgeschwindigkeit T 30 in Städten wäre Bundesregelung, die es nicht gibt. VEP kann dieser nicht vorgehen. Unter Berücksichtigung der gegenwärtig gültigen Regelgeschwindigkeit T 50 ist die Anregung des ADFC im VEP berücksichtigt.		nahme
ADFC	117 Radver- kehrskon- zept	Kapitel 5.6, S. 85	Wir weisen an dieser Stelle darauf hin, dass nicht nachvollziehbar ist, dass acht Jahre nach Beschluss 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			Sachzwänge aus Haushalt liegen vor, inzwischen finanziell gesichert und planerisch vorbereitet kein Verkehrsträger hat eine Kostenquote im VEP – VEP ist Rahmenkonzept, kein Haushaltsplan/ Investitionsplan, Haushaltsent-		Kennt- nis- nahme Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			festgeschrieben wird. Der ADFC- Dresden hält einen Betrag von 10 € je Einwohner und Jahr für angemessen.			scheidungen obliegen dem Stadtrat		
ADFC	118 Flächen- vorhal- tung	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- Maß- nahmen	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. 146	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& 290	ADAC 88, DVB 180	erwähnt in Kap. 6.4, s. Stn. Stadtverwaltung		Anre- gung wird nicht gefolgt
ADFC	121 Hand- lungskon- zept	Teil D	Positiv ist, dass im vorliegenden Entwurf ÖPNV, Radverkehr und Fußverkehr Berücksichtigung finden. 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,			Kommentar		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			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.					
ADFC	122 Handlungskonzept ÖPNV	Kapitel 6.6, S. 110 ff.	<p>Hier sollte die Ausstattung aller ÖPNV-Haltestellen mit Fahrradstellplätzen entsprechend dem Bedarf ergänzt werden.</p> <p>Auch im Kapitel 6.6.7 sollte Bike + Ride ergänzt werden.</p>			<p>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</p> <p>Nein, das wäre eine Dopp lung</p>		<p>Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p>
ADFC	123 Handlungskonzept Radverkehr	Kapitel 6.7, S. 122 ff.	Wir möchten darauf hinweisen, dass der Anstieg des Radverkehrs in der Regel nicht aus Umweltgründen erfolgt. Untersuchungen in erfolgreichen Radfahrstädten zeigen, dass die Menschen Rad fahren, weil es bequem und schnell ist. Erst dann folgen Kostengründe mit großem Abstand. Aus Umweltgründen nutzt nur eine geringe Zahl der Menschen das Fahrrad. Die Menschen wollen Radfahren und es ist die Aufgabe der Verwaltung, es ihnen durch ent-			Ist Kommentar		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>sprechende Infrastruktur zu ermöglichen.</p> <p>Zusätzliche Maßnahmen, die die Erfüllung der beschlossenen Leitziele sichern, sind zu ergänzen! Unter anderem nennen wir dabei Maßnahmen, die wir bereits in unserer Analyse von 2010 vorgeschlagen haben und die leider ohne Begründung nicht mit aufgenommen wurden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - komfortable und sichere Anbindung aller Elbbrücken - Nutzung weiterer Grünzüge für Radverkehrsverbindungen - Radschnellweg entlang der Bahnstrecke Dresden-Neustadt - Hauptbahnhof - Strehlen - Prüfung von Querungsmöglichkeiten verschiedener Seitentäler (Plauenscher Grund) - Bildung tangentialer Radrouten (wie Augustusweg) - zusätzliche Elbquerungen für den Rad- und Fußverkehr - Einrichtung von Grünen Wellen für den Radverkehr 			<p>siehe S. 124</p> <p>siehe Abb. zu Radkorridoren</p> <p>siehe S. 126</p> <p>planerisch bisher nicht darstellbar</p> <p>aus VEP Radebeul übernommen und koordiniert – siehe Abb. 22 – Nr. 10 (Übigauer Güterbahn)</p> <p>Umweltbrücke und Fähre</p> <p>Maßnahmen in Radschnellwegen integriert Ist drin, S. 126</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkommentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
			<p>Zur Verbesserung der Radverkehrssituation an Schulen schlagen wir folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufstellen von Schulradwegplänen und Bereitstellung von ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Schulen - 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 Eingangsbereiche sicher umgestalten zu können <p>Für den Radverkehr ist eine Netzplanung nach Quelle und Ziel (RIN), auch für Tangentialverbindungen, dringend notwendig.</p> <p>Die Benutzungspflicht für Radverkehrsanlagen sollte entsprechend der aktuellen Rechtsprechung nur bei absoluter Notwendigkeit angeordnet werden. Sichere Radverkehrsanlagen werden auch ohne Nutzungspflicht genutzt.</p> <p>Aufgrund der deutlichen Erhöhung des Radverkehrsanteils bei gleichzeitigem Sinken des MIV sollten auch Vorgaben für die Neuaufteilung des Straßenraums im VEP gemacht werden. Hier sind zum Beispiel überbreite Fahrspuren mit Radfahrstreifen als Ersatz für zweispurige Richtungsfahrbahnen ohne Radverkehrsanlagen vorzusehen (u .a. Carola-Brücke).</p>	VCD 309& 312		<p>bereits integriert</p> <p>für VEP ggf. zu konkret und baulich schwer umsetzbar – z.B. aber am Bhf. Neustadt realisiert</p> <p>Radkorridore sind so geplant worden (Kap. 6.7.3)</p> <p>Richtlinien sind Grundlage der Arbeit der SVB</p> <p>siehe Kap. 6.7.2 sowie 6.9.2</p>		<p>Fehler! Keine gültige Verknüpfung.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			<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 Winter-	Kapitel	Wir stimmen zu, dass der Winterdienst Radverkehr		ADAC	s. Stn. Stadtverwaltung		Anre-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	dienst Radwege	6.7.2, S. 125	aus Kostengründen nicht im gesamten Nebenstra- ßennetz durchgeführt werden sollte. Stattdessen muss das auch im Winter zu befahrende Hauptnetz des Radverkehrs definiert werden. Durch den wach- senden Anteil des Radverkehrs auch im Winter ist hier dringender Handlungsbedarf geboten. Wir ver- weisen auch darauf, dass eine Radwegbenutzungs- pflicht nur dann besteht, wenn Radwege beräumt werden.		92	und Beschluss ASB zum Antrag A0700/13, „Besse- rer Winterräumdienst auf Radewegen“		gung wird nicht gefolgt
ADFC	126 Priorisie- rung von Maß- nahmen	Kapitel 6.7, S. 122 ff. + Anlage 6	Um sicherzustellen, dass die Maßnahmen des Rad- verkehrs auch realisiert werden, sollte eine deutliche Priorisierung der Maßnahmen festgelegt werden und diese im Monitoring des Radverkehrs öffentlich dar- gestellt werden.	Ing.ka mmer 38, VCD 247		Radmaßnahmen sind größtenteils die am stärksten priorisierten. Die fachliche Priorisierung ist nach einer einheitlichen Methodik erfolgt. Politisch können andere Prioritäten gesetzt werden. Monitoring und Evaluierung sind vor- gesehen.		Kennt- nis- nahme
ADFC	127 Hand- lungskon- zept Fußgän- gerver- kehr	Kapitel 6.8, S. 127 ff.	Wir schlagen vor, deutlich mehr Fußgängerüberwe- ge zu realisieren. Gänzlich fehlt die Schaffung weiterer Fußgängerzo- nen und verkehrsberuhigter Bereiche. Hier müssen unbedingt entsprechende Maßnahmen ergänzt wer- den.			der VEP auch (s. 6.8, S. 129 1. Anstrich) siehe 6.8 zu Begegnungs- zonen sowie Verkehrsfrei- heit Augustusbrücke u.v.a.m.		Kennt- nis- nahme
ADFC	128 Durch- bindung Fröbel-	Kapitel 6.9.2, S. 134	Die Maßnahme Fröbelstraße führt zur Zerschnei- dung des Weißeritzgrünzugs und des dort entlang führenden Radwegs und wird von uns deshalb abge-	EFO 238, VCD	Senio- ren- beirat	Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgliedert und soll von Beschlussfassung ausge-		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	straße		lehnt. Der Bedarf ist äußerst fraglich und die Realisierung führt zu einer den Leitzielen völlig im Widerspruch stehenden Verkehrsinduktion.	268, DD Erben 334	201	nommen werden.		
ADFC	129 Drey- ßigplatz / Leipziger Straße	Kapitel 6.9.2, S. 135	Die Verkehrsachse Dreyßigplatz / Leipziger Straße sehen wir als ein Musterbeispiel für schlecht geplante Ausbauten der vergangenen Jahre. Hier steht eine Lösung für den Radverkehr weiterhin aus. Sie muss im VEP ergänzt werden.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kennt- nis- nahme
ADFC	130 Maß- nahmen für zent- rale, stadt- räumli- che Defi- zitberei- che	Kapitel 6.9.2, S. 136 - 138	Die Maßnahme Augustusbrücke begrüßen wir ausdrücklich, ebenso die Maßnahmen Sophienstraße, Theaterplatz, Terrassenufer. Wir weisen darauf hin, dass bei den Maßnahmen auf eine deutliche Führung des Radverkehrs geachtet werden muss.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kennt- nis- nahme
ADFC	131 Schiller- platz/ Körner- platz/ Blaues Wunder	Kapitel 6.9.2, S. 139	Bezüglich Blaues Wunder weisen wir darauf hin, dass die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer vor die (einseitige) Leistungsfähigkeit des MIV gehen muss.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kennt- nis- nahme
ADFC	132 Wa- saplatz/ Krei- schaer Straße/ Rayskistr aße	Kapitel 6.9.2, S. 142	Die Maßnahme Wasaplatz / Anbindung Wissenschaftsstandort widerspricht den Leitzielen, negative Wirkungen überwiegen deutlich. Der zur Begründung genannte Schwerverkehr ist für einen Wissenschaftsstandort eher nicht zu erwarten. Aufgrund der hohen Anzahl von Mitarbeitern in wissenschaftsbasierten Unternehmen sind für diesen Standort Lösungen für			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			ÖPNV und Radverkehr notwendig.					
ADFC	133 Albert- straße	Kapitel 6.9.2, S. 143	Die Maßnahme Albertstraße ist unbedingt notwen- dig. Hier sollte auch an die Querungsmöglichkeit für den Radverkehr gedacht werden.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausge- nommen werden.		Kennt- nis- nahme
ADFC	134 Hansa- straße	Kapitel 6.9.2, S. 143, 144	Bei der Hansastrasse halten wir es für sinnvoll die Durchlassfähigkeit für den MIV zu senken.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausge- nommen werden.		Kennt- nis- nahme
ADFC	135 Ver- kehrstec- hnik und mana- gement	Kapitel 6.9.3, S. 144, 145	Hier müssen auch zusätzlich Anwendungen für Rad- verkehr entwickelt werden (relevante Informationen: Wetter, Baumaßnahmen, Zählung)			Wetterinfos sind nicht VEP-relevant. Baustellen- informationen liefert bereits der Baustellenkalender der LHD, Aber: Zählwerte s. Stn. SV (Anzeige auf E- BIS)		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
ADFC	136 Hand- lungskon- zept Ver- kehrssi- cherheit	Kapitel 6.9.4, S. 146	Hier sollte unbedingt die aktive Zusammenarbeit der verschiedenen Akteure bei der Sicherheit (Polizei, ADAC, ADFC, Verwaltung, Schulen) gefordert wer- den und institutionelle Grundlagen dafür geschaffen werden.			Anregung wird in VEP auf- genommen!		Anre- gung wird ge- folgt
ADFC	137 Innovati- onsan- sätze	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 ein- nehmen. Unabhängig von E-Mobilität sollten auch diese gefördert werden. An dieser Stelle schlagen wir auch vor, mobile Rad-			Nicht VEP-relevant, ggf. in Radverkehrskonzept the- matisieren Als Innovativlösung auf-		Kennt- nis- nahme Anre-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			abstellanlagen als Service der Stadt anzubieten.			nehmen.		gung wird ge- folgt
ADFC	138 Regionale und interkommunale 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
ADFC	139 Pilotprojekte	Kapitel 6.10, S. 152, 153	Die Ideen finden unsere Zustimmung.			Zustimmender Kommentar		Kennt- nis- nahme
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, Quer- ver- weise ergän- zen!		Messbare Ziele sind hilfreich, aber vom Stadtrat gemäß Beschluss zu den Leitziele als strategischer Rahmen nicht gewollt.		Anre- gung wird nicht gefolgt
DVB	141 Handlungsstrategie ÖPNV	Teil C + D	Inhaltlich vermissen wir vor allem nutzer- und verhaltensgerechte Strategien, die signifikant die Nachfrage im ÖPNV und damit den Modal Split beeinflussen. So wissen wir beispielsweise aus verschiedenen Kundenzufriedenheitsanalysen (z.B. das jährlich von einem unabhängigen Institut erhobene Kundenbarometer), was sogenannte Schlüsselfaktoren, also			Für den ÖPNV sollen keine detaillierten Vorgaben gemacht werden, die eher im Nahverkehrsplan aufzunehmen sind. Aber: Eine stärkere Differenzierung zwischen dem		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>entscheidende Kriterien des Verkehrsmittelwahlverhaltens sind. Hier stehen Zeit- und Qualitätsfaktoren wie die Gesamtreisezeit, Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit ganz vorn. Leider geht der VEP darauf nur unzureichend ein und benennt vordergründig Handlungsbedarf aus, z.T. formalen, Bedienungsdefiziten aus Sicht der Daseinsvorsorge (siehe Seite 20 des Entwurfs). Nennenswerte Steigerungen der Verkehrsnachfrage im ÖPNV und folglich eine Stärkung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV sind damit kaum zu erreichen. Im Gegenteil stehen hier meist einer geringen Nachfragesteigerung hohe Betriebskosten gegenüber.</p> <p>Die mittel- und langfristigen Notwendigkeiten zur Steigerung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV sind im VEP bislang unzureichend beschrieben. Es sind nicht diverse Einzelmaßnahmen mit zum Teil fragwürdigem Nutzen-Kosten-Effekt und verkehrspolitischem Polarisierungspotenzial, sondern es sind notwendige Qualitäten und Quantitäten, die benannt werden müssen, weil sie o. g. Verkehrsmittelwahlverhalten der Dresdner pro Umweltverbund beeinflussen. U. E. sollten folgende ÖPNV-Strategien benannt werden, die verfolgt werden müssen, wenn Nachfrage und Modal Split im ÖPNV tatsächlich verbessert werden soll:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Zuverlässigkeit (und Pünktlichkeit – das wichtigste Kriterium der Dresdner ÖPNV-Kunden) <ul style="list-style-type: none"> ○ durch leistungsfähige und behinderungs- 			<p>ÖPNV als Daseinsvorsorge und dem ÖPNV als Alternative zum IV einschließlich der sich daraus ergebenden Strategien ist aufzunehmen.</p> <p>Dabei werden die unten aufgeführten Hauptpunkte einbezogen. Verweis auf den Nahverkehrsplan</p>		

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>freie Fahrtwege für Tram und Bus</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ durch qualitätsgerechte Verkehrssteuerungen (siehe NSV-Projekt) <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung der Verbindungsfunktionen <ul style="list-style-type: none"> ○ durch Schaffung neuer (vor allem tangentialer) Stadtteilverbindungen ○ durch verbesserte Pendler(Quelle-/Ziel)-Strategien ○ durch Ausbau des ÖPNV-Streckennetzes (Bahn & Bus) ○ durch Schaffung barrierefreier Haltestelle und Umsteigeknoten mit kurzen Wegen ○ durch verbesserte Anschluss- und Kommunikationsstrategien (Kundeninformation von der Quelle bis zum Ziel) • Erhöhung der ÖPNV-Kapazitäten <ul style="list-style-type: none"> ○ durch den zukünftigen Einsatz 2,65 m breiter Stadtbahnwagen und hoch kapazitiver Busse einschl. der dafür erforderlichen Infrastruktur ○ durch die Umstellung nachfragestarker Busstrecken (61, 62) auf Straßenbahnbetrieb (im VEP enthalten) ○ durch gezielte, nachfragegerechte Taktverdichtungen relevanter Relationen • Sicherung der Finanzierung <ul style="list-style-type: none"> ○ Beibehaltung der Nutzerfinanzierung (Sicherung Kostendeckungsgrad) über ausgewogenes, dynamisiertes Preis-Leistungs-Verhältnis (gemäß Kundenba- 					

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkommentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
			<p>rometer)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Entwicklung einer Strategie zur (stärkeren) Nutznießerfinanzierung ○ Finanzierung notwendiger Investitionen unter konsequenter Ausnutzung der Förderprogramme von Bund und Land ○ Absicherung des verbleibenden Zuschussbedarfs im Wirtschaftsplan der TWD 					
DVB	142 Verkehrsmengenentwicklung Elbbrücken	Kapitel 2.2.1, S. 15	Im Gegensatz zum stagnierenden Kfz-Aufkommen auf den Elbbrücken sind die Fahrgastzahlen über die Elbbrücken von 2004 bis 2011 um 39% gestiegen (nur DVB, ohne SPNV mit ebenfalls Zuwachsraten).			Aufnahme dieser Zahl ist empfehlenswert. Gleiches gilt für die Aussage, dass auch der SPNV Zuwachsraten aufweist (Zahlen bei Bedarf beim VVO abfragen)		Anregung wird gefolgt, Zuarbeit DVB!
DVB	143 Defizite im ÖPNV	Kapitel 2.2.2, S. 20, 21	S. 20, 2. Anstrich unter ÖPNV: Bedienungsdefizite: Auf welcher Grundlage werden diese Defizite festgestellt? Abgesehen von der dringend gebotenen Striesen-Erschließung über Augsburger/ Tittmannstraße und nach Umsetzung des Buskonzepts Waldschlösschenbrücke (Linie 74 zum Jägerpark) sind die hier aufgeführten, u.E. rein formalen, Defizite unbedeutend für die Verkehrsnachfrage und den Modal Split.			Grundlage für Erschließungsdefizite sind Einzugsradien der Haltestellen und die Flächennutzung. Aber: Einige benannte Defizite sind nicht eindeutig nachvollziehbar (siehe Stn. SV), Überarbeitung notwendig. Eine Trennung in Daseinsvorsorge und Alternative zum IV (siehe Punkt 141) ist zu beachten.		Anregungen werden teilweise gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkommentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
			<p>S. 21, 1. Anstrich: Unter „Konfliktbereiche mit Behinderungen...“ ist die Schäferstraße (stadtwärts) zu ergänzen. Im Zuge der Königsbrücker Straße wird die Straßenbahn heute aufgrund des ungenügenden Querschnitts im gesamten Abschnitt Albertplatz – Stauffenbergallee in beiden Richtungen massiv behindert. Neu sind Behinderungen auf der (ausgebauten!) Fritz-Reuter-Straße im Zulauf auf den Knoten Hansastrasse.</p> <p>S.21, 3. Anstrich: Entsprechend der seit 1.1.2013 geltenden Novelle des Personenbeförderungsgesetzes ist die Barrierefreiheit des ÖPNV ab 2022 verpflichtend. Insofern muss der VEP Antworten darauf geben, wie das Ziel einer „vollständigen Barrierefreiheit“ (§ 8 (3) PBefG) erreicht werden soll. Zu einer barrierefreien Haltestelle gehört eine abgestimmte Fahrzeug- und Infrastrukturtechnik. Wie definieren sich Anforderungen an Einstiegshöhen der Fahrzeuge und Bauformen einer barrierefreien Haltestelle in der LH Dresden? Wir empfehlen die notwendige Anpassung des Standardhaltestellenprojektes der LH Dresden (insbesondere für Bushaltestellen) in den VEP aufzunehmen. Die Aufzählung der Haltestellen mit baulichen Defiziten umfasst nur eine kleine Auswahl. Darauf sollte deutlicher hingewiesen werden.</p>			<p>Erweiterung erfolgt in VEP</p> <p>Detaillierte Vorgaben zur Erreichung der Barrierefreiheit gemäß PBefG-Novelle sind nicht Gegenstand des VEP Aber: PBefG-Novelle ist seit Ende 2012 in Kraft und sollte hinsichtlich der daraus resultierenden Aufgaben (v. a. Barrierefreiheit, Vergabe und Finanzierung von ÖPNV-Leistungen) erwähnt werden (ggf. auch als Auftrag zur weiteren Ausformung bei der Fortschreibung Nahverkehrsplan), s. auch Stn. SV</p>		<p>Anregungen wird gefolgt</p> <p>Anregung wird teilweise gefolgt</p>
DVB	144 Schwerpunkte der Verkehrs-	Kapitel 2.2.3, S. 23, 24	Stabile Mobilitätskosten einerseits und Steigerung der ÖPNV-Leistungsfähigkeit, Attraktivität und Verdichtung der Takte andererseits stehen im Widerspruch, solange die Mehraufwendungen sowie zu-	DVB 163		Vorschlag: Ergänzung im Text, dass bei unveränderten Rahmenbedingungen die Kosten für die Nutzer		Anregung wird gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	wick- lungspla- nung		nehmender Kostendruck (hier alleine das Stichwort Entwicklung der Energiekosten) in zunehmendem Maße (Fahrgast-) nutzerfinanziert bleiben. Allein das prognostizierte Wachstum der Einwohner und die damit verbundene Kapazitätserweiterung im ÖPNV führt rein mathematisch zu einer Erhöhung der Mobilitätskosten auf die der Verkehrsentwicklungsplan nicht eingeht.			(Fahrpreise) steigen werden Z. B. wegen die Energiepreisentwicklung, notwendige Kapazitätserweiterung.		
DVB	145 Struktur- prognosen	Kapitel 2.4, S. 31, 32 + Grafik 9	Aufgrund deutlich verschiedener Mobilitätsverhalten wird empfohlen, die Altersgruppe 18 bis 65 Jahre in Grafik 9 weiter zu unterteilen. S. 32, 1. Absatz: Im Text ist Pieschen zu ergänzen			Da auf das Mobilitätsverhalten in weiter differenzierte Altersgruppen im Folgenden nicht explizit eingegangen wird, bringt eine Differenzierung in Grafik 9 keinen Mehrwert. DVB AG arbeitet Formulierung zu.		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt Anre- gung wird ge- folgt
DVB	146 Entwick- lungen und An- nahmen der Sze- narien	Kapitel 3.2, S. 36	„Zudem wird davon ausgegangen, dass der ÖPNV seine Leistungen weiterhin in der heutigen Qualität nachfragegerecht erbringt und dabei eine sichere Infrastruktur und geeignete Fahrzeuge nutzt.“ → Diese Annahme ist problematisch, da sie in zwei Richtungen gedeutet werden kann: 1.) Die heutigen Qualitäten und Bedingungen gelten als gesichert und erfordern keine Reaktionen („Selbstläufer“) oder 2.) Alle Akteure unternehmen zumindest das Not-			Weitere Verbesserungen bzw. Weiterentwicklung sowohl wegen steigender Mobilitätsbedürfnisse (wachsende Stadt) als auch Verbesserung der Alternative zum IV bei zunehmender Wahlfreiheit notwendig. Aber: Aufwand/ Herausfor-		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>wendige, um mindestens die heutige Qualität zu sichern – allein dies erfordert Handeln (Erneuerung Infrastruktur, Fahrzeugfinanzierung, steigender Kostendruck, Energiekosten, Wachstum der Stadt, ...). Die Annahme sollte deutlicher im Sinne von Interpretation 2 formuliert werden und die notwendigen Handlungsstrategien aufzeigen.</p> <p>Die Annahme ist zudem inhaltlich kritisch, weil die Einwohnerzahlen und damit die Gesamtnachfrage wachsen und der Verkehrsentwicklungsplan u. E. eine Antwort auf die Frage liefern sollte, welche Verkehrsstrategien in einer soziodemografisch wachsenden Region notwendig sind.</p> <p>Zudem wird unterstellt, dass die Kapazitäten im ÖPNV steigen, ohne dass die Handlungsstrategien der letzten Jahre bzw. Jahrzehnte aufgegriffen und fortgeschrieben werden. Naheliegende Strategien sind beispielsweise:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schaffung des 3-Meter-Gleisabstandes für den Einsatz von 2,65 m breiten Stadtbahnen mit einer nutzerfreundlichen 2+2-Bestuhlung und zusätzlichen Kapazitäten im Vergleich bestehender Fahrzeugtypen. - Umsetzung und ggf. Fortschreibung der Straßenbahnneubauprioritäten gemäß SR-Beschluss aus dem Jahre 2010 - Umsetzung und ggf. Fortschreibung der Busstrecken gemäß SR-Beschluss aus dem Jahre 2009 	VCD 294		<p>derung zur Erhaltung der heutigen hohen ÖV-Qualität aufnehmen in Strategie/ Handlungskonzept</p> <p>Wachsende Einwohnerzahlen sind in der Prognose berücksichtigt</p> <p>Vorschlag: Thema Kapazitätsengpässe ÖPNV bei steigenden Fahrgastzahlen im VEP benennen und als Aufgabe bei Fortschreibung Nahverkehrsplan untersetzen.</p> <p>3-Meter-Gleisachsabstand zur Kapazitätserhöhung wird im VEP als Ziel benannt.</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Anregung wird teilweise gefolgt</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			<p>Stattdessen fordert der VEP zum Teil völlig neue Maßnahmen (u. a. 3-Seil-Schwebebahn) und neue Prioritäten (u. a. Umweltbrücke).</p> <p>Im Busbereich fordert der VEP den Ausbau der Hybrid-Technik (Seite 149) was angesichts der gegebenen Förderpraxis von Bussen, der Investitionskostenunterschiede zwischen Diesel- und Hybrid-Fahrzeugen und der vergleichsweise geringen DK-Einsparungen kritisch ist. Nach unserer Einschätzung stellt der Hybridbus eine Migrationsstufe auf dem Weg zum vollelektrischen ÖPNV dar und ist für sich allein eher keine Zukunftsoption.</p> <p>Zudem ist der Ansatz, der ÖPNV wächst sowieso, aber verbleibt beim heutigen Defizit und Zuschussbedarf, kritisch. Damit wird suggeriert, im ÖPNV-Angebot gibt es, außer ein paar Defiziten der Daseinsvorsorgeverantwortung (siehe Seite 20 und einem Fährproblem im Ostragehege etc.) keinen Handlungsbedarf.</p>			<p>Neue Seilbahn wird gestrichen</p> <p>Anpassung VEP-Text wird erfolgen</p> <p>Ist eine notwendige Annahme im Rahmen der Szenarienbetrachtung - Mit der im ersten Unterpunkt dieses Punktes vorgesehenen Ergänzung wird dieser Anregung teilweise entsprochen</p>		<p>Anre- gung wird ge- folgt</p> <p>Anre- gung wird ge- folgt</p> <p>Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt</p>
DVB	147 Carsharing	Kapitel 3.2, S. 37	1. Absatz: Carsharing ist keine neue Mobilitätsoption sondern wird seit Jahren in Dresden angeboten und genutzt.			Hinweis auf neue Mob.-option erfolgt durch die verstärkte Wahrnehmung durch Nutzer		Kenntnisnahme
DVB	148 Verkehrsprognosen	Kapitel 3.3, S. 37	Mit dem Satz, dass den dargestellten Szenarioberechnungen noch etwas ältere Prognosen aus dem Jahr 2010 hinterlegt sind, zweifeln die Autoren selbst an deren Glaubwürdigkeit.			Auf die nach Szenarioberechnung bekannt gewordene neue Bevölkerungsprognose wurde mit der		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						Sensitivitätsbetrachtung reagiert		
DVB	149 Sowieso-Fall 2025	Kapitel 3.3, S. 38 + Kapitel 3.4.2, S. 45, Grafik 15 + Abbildung 4	<p>Grundsätzlich akzeptieren wir die Sowieso- Maßnahmen, allerdings sind damit nicht alle wirtschaftlichen und verkehrlichen Probleme gelöst. Ob der ÖPNV bis zum Jahr 2025 die Verkehrsanteile gemäß Sowieso - Szenario tatsächlich auf 22,1% erhöhen kann, hängt auch stark davon ab, inwieweit die verkehrlichen Prognosen mit den nicht im VEP dargestellten Konsequenzen in Einklang gebracht werden können. Das sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - notwendige kapazitive und betriebliche Leistungsfähigkeiten und Angebotsfortschreibungen - die wirtschaftlichen Konsequenzen (Entwicklung Betriebskosten und Zuschussbedarf) <p>Wir empfehlen eine ÖPNV-Strategie als Handlungsbedarf zu benennen, die konkrete verkehrliche und wirtschaftliche Ziele, ggf. auch als Untersuchungsauftrag, beinhaltet.</p>			<p>siehe Anmerkungen zu 141 und 146</p> <p>Wird im Handlungskonzept in geeigneter Weise thematisiert, s. auch 141 und 146</p>		Anregung wird teilweise ge- folgt
DVB	150 Verkehrsmodell	Kapitel 3.4, S. 43	Die LH Dresden hat ein integriertes Verkehrsmodell ÖV-IV, auf Basis dessen seit Jahren Verkehrsprognosen für Genehmigungsplanungen und Verkehrskonzeptionen erstellt werden. Warum jetzt ein anderes Verkehrsmodell benutzt wird, sollte erläutert werden.	Ing.kammer 41		Bestandteil Angebot und Beauftragung		Kenntnisnahme
DVB	151 Entwick-	Grafik	Üblicherweise werden Verkehrsanteile relativ darge-			IVV bringt Abwägungsvor-		Noch

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	lung Ver- kehr- saufkom- men und Modal Split	14, S. 44	stellt. Darüber hinaus sind die Abweichungen zum SrV groß, was unkommentiert diese Aussagen in ihrer Plausibilität gefährdet. Allein die DVB hat über 400.000 Fahrgäste (Unternehmensbeförderungsfälle) pro Tag, dies passt nicht zu den ausgewiesenen ca. 200.000 ÖV-Fahrten (Ein- und Auspendler, Touristen etc. erklären nicht 50% der Nachfrage)			schlag Relative Darstellung in Grafik 15. Relative Grafik 15 weist keine großen Unterschiede zu SrV auf.		offen
DVB	152 Entwick- lung Stre- ckenbe- lastun- gen und Kraftstoff verbrauch h	Grafiken 18, 19, S. 47, 48	Die Streckenbelastung im MIV steigt vom Sowieso-Szenario 2025 zum Szenario B 2025, obwohl zahlreiche ÖPNV-Maßnahmen im letzteren Szenario vorhanden sind. In Grafik 19 sinkt aber der Kraftstoffverbrauch im selben Szenarien-Vergleich. Damit erscheint das Szenario B, also das Vorzugszenario, dem Leser nicht plausibel bzw. erklärungsbedürftig.			Grafik 18 zeigt Strecken- belastung in der Spitzen- stunde, Grafik 10 den Kraftstoffverbrauch gemäß Tagesmittel und ist damit mit Grafik 17 vergleichbar, Plausibilität der Darstel- lung wird erhöht.		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
DVB	153 Auswahl Vorzugs- szenario	Kapitel 3.4.6, S. 53	Die Zielwerte sind nicht nachvollziehbar und zum Großteil bereits erfüllt: - Der Anteil des Umweltverbundes soll 2025 größer als 59% sein, was bereits im Status quo erfüllt ist. - Die Kfz-Leistung soll im Jahre 2025 unterhalb des Prognose-Nullfalles liegen, was aber bereits das Sowieso-Szenario erfüllt. - Die CO ₂ -Emissionen des Kfz-Verkehrs sollen bis zum Jahr 2025 um 30% zurückgehen, was aber nur das Szenario C leistet.	DVB 140, VCD 265		So weit wie möglich wur- den hier die vom StR be- schlossenen Leitziele quantifiziert, Erläuterung siehe Text		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
DVB	154 Kosten- klassen	Kapitel 4.1, S. 56	<p>Wir haben ein Problem mit der Kosten-Wirkungs-Matrix, weil die Kostenklassen nicht der kommunalwirtschaftlichen Realität, bestenfalls, wenn überhaupt, dem zuordenbaren Haushaltsbudget der LH Dresden entsprechen.</p> <p>Beispiel: Der 5-Minutentakt wird in der Kostenklasse 1 „kein Investitionsbedarf“ geführt, obwohl 45 Straßenbahnzüge (Anschaffungskosten ca. 135 - 160 Mio. €), entsprechende Werkstatt- und Abstellflächen investiv zu beschaffen sind. Zusammen mit den laufenden Betriebskosten handelt es sich hier um eine äußerst kostenintensive Maßnahme, die wir in dieser Pauschalität deutlich ablehnen müssen.</p>	DVB 159, 173		<p>Nicht verständlich, Basis ist Grobkostenschätzung, die mit DVB u. a. gemeinsam erarbeitet wurde</p> <p>Abstimmung erwähnen – Maßnahme 5-Min.-Takt wird angepasst</p>		Kennt- nis- nahme Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
DVB	155 Haltestel- le Ar- chivplatz	Kapitel 4.3.3, S. 62	<p>Letzter Absatz: Die Erwähnung, dass die Straßenbahnhaltestelle Archivplatz wichtig ist, ist fachlich nicht korrekt, eben weil die ÖPNV-Erreichbarkeit voll gegeben ist, aber Aufwand und Nutzen für die Nutzer insbesondere hinsichtlich weiterer Reisezeitnachteile zum MIV diesen Haltestellenstandort in Frage stellt.</p> <p>In der Anlage 5 wird zum Archivplatz dann, anders als im Text der Seite 62, der Neubau der Haltestelle Archivplatz im Vorzugsszenario gefordert, obwohl wir wiederholt darauf hingewiesen haben, dass die Kosten durch mindestens zwei Minuten Mehrfahrzeit im Umlauf und entsprechenden Mehrbedarf im Fahrdienst bei den Linien 7 und 8, nicht im Verhältnis zum Nutzen und zur Erschließungswirkung steht.</p>			Vorschlag: Erneute Prüfung nach Vorlage Rahmenplan Innere Neustadt – nicht Teil des VEP		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
DVB	156 Sicherung der Finanzierung des Verkehrsystems	Kapitel 5.3, S. 75	<p>Wir begrüßen ausdrücklich diesen Absatz, wünschen uns aber die konkrete Erarbeitung von Tarif- und Finanzierungsstrategien, insbesondere der Nutznießerfinanzierung.</p> <p>Bislang ist der defizitäre ÖPNV eher ein gern benutzter Wirtschaftsstandortförderer. Der kommunale Nutzen wird bestenfalls unterstellt, nicht aber tatsächlich bewertet. Die anfallenden Verkehrskosten, so hat es jedenfalls den Anschein, werden weder im Budget des Straßenbulasträgers noch bei den Verkehrskosten des Verkehrsunternehmers durch entsprechende Budgetierungen berücksichtigt.</p>			Konkrete Erarbeitung von Tarif- und Finanzierungsstrategien ist nicht VEP-Inhalt, zudem sind Bundesregelungen erforderlich		Kenntnisnahme
DVB	157 Kombitickets	Kapitel 5.4.1, S. 77	Vorletzter Absatz: Kombitickets sind heute ausschließlich privatwirtschaftliche Verträge der Verkehrsunternehmer mit (Groß)Kunden auf freiwilliger Basis. Das Ziel einer stadtverträglichen Mobilität bei Großveranstaltungen kann in der Praxis nur erreicht werden, wenn innerhalb der Genehmigungsverfahren für Großveranstaltungen die Kommune ab einer bestimmten Verkehrsbelastung entsprechende Auflagen erteilt. Je weniger der aus einer Veranstaltung resultierende Mobilitätsbedarf im MIV realisiert werden kann bzw. darf, umso verpflichtender muss die Mobilitätssicherung durch den ÖPNV vorgeschrieben werden.			Daher gab es mit der jährlichen Betrauung der DVB den Vorschlag, ein gewisses „Grundangebot“ für Veranstaltungsverkehre vorzusehen, verbunden mit der Maßgabe einer entsprechenden Info durch Veranstalter sowie einem Kombiticket --> Textergänzung, die dieses Problem benennt		Anregung wird teilweise gefolgt
DVB	158 Verwaltungshandeln	Kapitel 5.4.4, S. 79	1. Absatz: Zweifellos laufen bei der LH Dresden derzeit Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement, allerdings sollte abschwächend formuliert werden hin-			Die Formulierung wird in zwei der drei Nennungen angepasst:		Anregung wird ge-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			sichtlich: <ul style="list-style-type: none"> - diese als umfassend zu bezeichnen - einem konstruktiven Wechselspiel mit der Kommunalpolitik - der suggerierten Unterstützung der Verwaltung zur Sicherung des Semestertickets 			<ul style="list-style-type: none"> - Streichung des Wortes „umfassend“, - Die zweite Nennung „... konstruktives Wechselspiel ...“ wird seitens der Stadtverwaltung anders eingeschätzt und verbleibt im Text. - Auf den dritten Beispielpunkt „... Semester-Ticket“ wird verzichtet. 		folgt
DVB	159 Kostenstrategie	Kapitel 5.5, S. 82 - 84 + Anlage 6	<p>Hier sind Maßnahmen mit „1“ bewertet, die Kosten verursachen, z. B. die 5-Minutentakt-Verdichtung u. a. mit Investitionskosten für Fahrzeuge, Betriebshof- und Werkstattkapazitäten.</p> <p>Kostenaspekte sind im VEP vorrangig im Blick auf kommunale Investitionskosten betrachtet. Zumindest im Abschnitt „Strategische Kostenfragen“ (S. 84) sollten auch die betriebswirtschaftlichen Grundüberlegungen hinsichtlich Folgekosten (Unterhalt von Infrastruktur, Betriebskosten z.B. für Fähren) einerseits bzw. Refinanzierung durch vermiedene künftige Kosten (z.B. sinkende Unterhaltskosten, reduzierte Betriebskosten durch Fahrzeugeinsparungen bei LSA-Optimierung, etc.) diskutiert werden.</p>	DVB 154 & 173		<p>siehe Punkt 154 Der 5-Minuten-Takt ist durch „Taktverdichtung auf ausgewählten Linien“ zu ersetzen.</p> <p>Die Grafik 31 weist höhere Kosten für den ÖPNV in der LH Dresden aus als heute. Aber: Sofern dabei wesentliche Aspekte nicht berücksichtigt wurden, ist eine Erwähnung bei strategischen Kostenfragen sinnvoll.</p>		Anregung wird teilweise gefolgt
DVB	160 Kostenstrategie	Kapitel 5.5, S. 84	Letzter Absatz: Investitionen sind auch notwendig, um laufende (konsumtive) Kosten zu senken, z. B. Betriebskosten im ÖPNV für die Infrastrukturerhaltung.			Hinweis wird aufgenommen		Anregung wird gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
DVB	161 Kultur- kraftwerk Mitte	Kapitel 5.7, S. 88	Mikrostandorte von Verkehrserzeugern, hier das Kulturkraftwerk, sollten u. E. kein Gegenstand für einen VEP sein, wenn diese sich nicht wesentlich von anderen Verkehrserzeugern unterscheiden und/oder ein vergleichbar hohes Erschließungsdefizit haben. Der hier genannte Prüfauftrag ist vor dem Hintergrund bestehender Stadtratsbeschlüsse zu Bus- (2009) und Straßenbahnprioritäten (2010) hinsichtlich der ÖPNV-Erschließung irrelevant.			Ist Hinweis. Untersuchungsbedarf ergibt sich aus den aktuellen Stadtentwicklungsprioritäten. Bus- und Straßenbahnprojekte werden schrittweise in der weiteren Bearbeitung der Stadtverwaltung berücksichtigt.		Kenntnis- nahme
DVB	162 Monitoring	Kapitel 5.9, S. 95	Das Monitoring und konkret die Kriterien der Tabelle 1 auf S. 95 haben u. E. zwei Schwachstellen: <ul style="list-style-type: none"> - es fehlt eine überschaubare Anzahl strategisch wichtiger Zielkenngrößen (siehe Stellungnahme 140) - es fehlen definierte Ziele, wo die LH DD im Jahre 2025 stehen will 			vgl. Stellungnahme Stadtverwaltung		Kenntnis- nahme
DVB	163 Grund- annahmen Hand- lungskon- zept	Kapitel 6.1, S. 98	1. Anstrich: Die Aussage: „Mobilität bleibt (...) bezahlbar“ ist so formuliert eher eine These, weil: <ul style="list-style-type: none"> - die Bezahlbarkeit im VEP nicht definiert ist - sie ggf. im Widerspruch zu steigenden Einwohnerzahlen, ÖPNV-Maßnahmen gemäß VEP und dementsprechenden Mobilitätskosten steht - sie im nachfolgenden zweiten Anstrich mit dem Erhalt der Nutzerfinanzierung eindeutig relativiert wird. 	DVB 144		Bezahlbarkeit heißt hier, dass für den benannten Großteil der Bevölkerung wegen der Kosten keine signifikante Verringerung der Mobilität eintritt.		Kenntnis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>5. und 6. Anstrich: Die Aussage: „Die Finanzierungsstruktur des Dresdner Nahverkehrs ist stabil und das bestehende Stadtbahn- und Busangebot bleibt erhalten“, ist eine verkehrspolitische These, die bestenfalls für die Laufzeit der aktuellen Mittelfristpläne der TWD GmbH und DVB AG untersetzt ist, nicht aber für die Laufzeit des VEP bis 2025.</p> <p>Daher kann u. E. eine Citymaut nicht für die Gesamtlaufzeit des VEP 2025+ kategorisch ausgeschlossen werden, da sie je nach Haushaltsslage bei Bund, Land und Stadt evtl. einmal ein zwingend erforderliches Finanzierungsinstrument für den Stadtverkehr werden könnte (siehe weltweite Entwicklung).</p> <p>7. und 8. Anstrich: Die Fahrzeugbeschaffung der DVB AG, sowohl für Ersatzbeschaffungen als auch für notwendige Angebotsausweitungen, kann nur dann im Rahmen einer im heutigen Umfang gesicherten Mittelfristplanung der TWD GmbH und DVB AG erfolgen, wenn gleichzeitig eine Förderung durch den Freistaat Sachsen im bisherigen Umfang gewährt wird. Gleiches gilt für „Investitionen in den Substanzerhalt des städtischen ÖPNV“ und erst recht für Ausbau- und Neubauvorhaben.</p>			Eine „gesicherte“ Finanzierung im Sinne von Haushalts- oder Wirtschaftsplänen dürfte für alle Grundannahmen/Maßnahmen des VEP bis 2025 nicht vorhanden sein.		
DVB	164 Königsbrücker Straße	Kapitel 6.2, S. 100	Drittletzter Anstrich: Der zitierte SR-Beschluss zur Königsbrücker Straße ist formal gültig, allerdings gibt es seitens der Verwaltung und der DVB erhebliche fachliche Zweifel an der Genehmigungsfähigkeit der beschlossenen Ausbauvariante allein schon aus Gründen der Verkehrssicherheit. Nach unserer	VCD 286		Beschlusslage wird bei Bedarf aktualisiert		Anregung wird teilweise gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Kenntnis befindet sich daher eine neue Beschlussvorlage in konkreter Vorbereitung.					
DVB	165 Maß- nahmen im Stra- ßennetz	Kapitel 6.4, S. 103 ff. + Abbil- dung 5	Wir vermissen Maßnahmen im Straßennetz, die dem Busverkehr dienen (vgl. auch SR-Beschluss zum Busnetz 2010 und Handlungsbedarf im Busstreckennetz gemäß STA-Angaben – Handlungsbedarf liegt der DVB AG bei Bedarf auch vor - siehe Anlage 2 zur Stellungnahme DVB).			Der größte Teil der Maßnahmen betrifft Straßensanierungen zur (dauerhaften) Aufrechterhaltung des Busverkehrs. Die neue Strecke Augsburg Str. - Tittmannstraße ist ebenso enthalten wie die Zschertnitzer Straße.		Kennt- nis- nahme
DVB	166 Nutzerfi- nanzie- rung	Kapitel 6.6.1, S. 111	<p>2. Absatz: Wiederholt wird dargestellt, die Nutzerfinanzierung in Dresden sei mit über 70 % sehr hoch. Tatsächlich liegt die DVB im bundesweiten Vergleich der sogenannten Kostendeckungsgrade vergleichbarer Verkehrsunternehmen im durchschnittlichen Bereich. Ursächlich hierfür ist eine unterdurchschnittliche Ertragskraft infolge günstiger Fahrpreise bei einer überdurchschnittlichen Marktausschöpfung (Fahrten je Einwohner). Diese wiederum resultiert (unter anderem) aus einer sehr hohen Angebotsdichte in Dresden mit zugleich deutlich unterdurchschnittlicher Kapazitätsauslastung. Zusammengefasst: Dresden leistet sich einen quantitativ (und qualitativ) hochwertigen ÖPNV. Die Dresdner nutzen diesen überdurchschnittlich stark und zahlen dafür einen unterdurchschnittlichen Preis.</p> <p>Die Aussage, der ÖPNV ist als einziger Verkehrsträger auch nutzerfinanziert, ist falsch, denn tatsächlich</p>	ADAC 89,		Verkehrspolitisch und verkehrsplanerisch ist das genau richtig und entspricht den beschlossenen Leitzielen. Bisher ist es auch wirtschaftlich vertretbar und finanzierbar. Die dargestellte überdurchschnittliche Nutzung ist auch von dem guten Angebot und dem vergleichsweise günstigen Preis abhängig.		Kennt- nis- nahme Anre- gung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			ist der ÖPNV als einziger Verkehrsträger auch auf Zuschüsse angewiesen.	VCD 292				wird ge- folgt
DVB	167 Hand- lungskon- zept ÖPNV	Kapitel 6.6.1, S. 111	4. Anstrich: Wichtig wäre eine noch stärkere Betonung der Bedeutung der Verknüpfung S-Bahn/ Stadtbahn am Haltepunkt Strehlen zur Erschließung der TUD und als essentieller Bestandteil der Neubaustrecke Löbtau - Strehlen sowie der geplanten Verlängerung nach Striesen/Blasewitz.			Dann müsste aber auch ein entsprechendes Linienkonzept mit direkter Strab-Verbindung von der TUD zum HP Strehlen vorliegen, was bisher nicht der Fall ist		Kennt- nis- nahme
DVB	168 Sowieso- Maß- nahmen	Kapitel 6.6.1, S. 111	S. 111, 1. Anstrich: Anpassungen im Busnetz durch die Inbetriebnahme der WSB erfolgen bereits 2013 vor Verabschiedung des VEP, müssten also statt im Sowieso-Szenario im Ohnefall-Szenario enthalten sein (aber veränderte Führung der 64 in Striesen über Augsburgener Str. / Tittmannstraße weiterhin als Sowieso-Maßnahme).			Vorschlag: Aktuelle Anpassung für VEP-Entwurf erfolgt. Aber: Szenarien wurden zum damaligen Kenntnisstand gerechnet, in Szenarien wird es nicht mehr geändert (Beschlusslage 09/2012)		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
DVB	169 Hand- lungskon- zept ÖPNV - Grundla- gen	Kapitel 6.6.1, S. 112	1. Satz: „Damit wird gleichzeitig ein wesentlicher Beitrag zu einem günstigen Reisezeitverhältnis im Vergleich zu konkurrierenden Verkehrsmitteln wie etwa dem Pkw geleistet.“ → Dieser Satz ist stark verkürzt dargestellt und damit in seiner Grundaussage falsch: - Die Wegezeit zur Haltestelle ist nur ein Kriterium der Reisezeit, wesentlicher sind aber dichter Takt und kurze Wartezeiten sowie schnelle, geradlinige Verbindungen. Eine sehr hohe Erschließungsdichte steht meist konträr zu den Größen Takt und Schnelligkeit, welche von den Fahrgästen (gemäß			Umformulierung („Damit kann Beitrag ...geleistet werden“)		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	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>Kundenbarometer) als wichtiger angesehen werden als eine flächendeckend dichte Erschließung. Eine hohe Erschließungsdichte (siehe Seite 111) hat geringe Reisegeschwindigkeiten auch durch vergleichsweise hohe Haltestellenaufenthaltszeiten zur Folge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - In der Praxis hat der ÖPNV nicht nur keine günstigen Reisezeitverhältnisse zum MIV sondern in den letzten 10 Jahren stetig steigende Reisezeitnachteile 					
DVB	170 ÖPNV Priorisierung	Kapitel 6.6.2, S. 114	<p>Außer der Aufzählung diverser Knoten mit Handlungsbedarf aus Sicht des ÖPNV sollte auch klar benannt werden, was im Sinne des ÖPNV unter einer optimierten LSA-Steuerung zu verstehen ist. Neben dem Abbau von LSA-Verlustzeiten ist heute eine Verbesserung der ÖPNV-Qualität immer wichtiger. Wir sehen folgenden zusätzlichen Handlungsbedarf an LSA:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV-Priorisierung nach Fahrplanlage <ul style="list-style-type: none"> o Priorisierung nach der Pünktlichkeit o Priorisierung nach der Zugreihenfolge an Knotenzuläufen - zeitgerechte LSA-Freigabe <ul style="list-style-type: none"> o Kein Halt außerhalb von Haltestellen o Geringe LSA-Verlustzeiten, Ziel: Verkehrsqualität LOS A/B o Zeitgerechtes Freifenster / Zeitlich minimale Eingriffe zur Erhöhung der 			Ergänzung um die 3 benannten Hauptpunkte wird vorgenommen		Anregung wird gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>Verkehrssicherheit (Rotlichtakzeptanz) und zur Minimierung etwaiger IV-Behinderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - LSA Berücksichtigung von <ul style="list-style-type: none"> o Fußgängerzuläufen (Fahrgast erreicht ÖPNV bei Grün) o ÖPNV-Anschlüssen <p>Insgesamt zielt die LSA-Optimierung auf eine Verbesserung der Gesamtverkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer. Zeitgemäße, voll verkehrsabhängige Steuerungsstrategien statt „Grüner Wellen“ und „First-in-first-out-Priorisierung“ bieten heute diese Möglichkeit.</p> <p>Die letzten 3 Anstriche auf S. 114 sind alles keine Maßnahmen, die einen Beitrag zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten leisten.</p>	IHK 34, ADAC 90		Nicht für Fahrzeuge, aber für Nutzer!		Kenntnisnahme
DVB	171 Konzeptionelle und budgetierende Maßnahmen ÖPNV	Kapitel 6.6.3, S. 115	Der zweite Absatz ist fachlich korrekt, nur steht er leider im Widerspruch zu vielen o. g. Anmerkungen, Grundannahmen und Thesen des VEP (siehe u. a. Stellungnahmen 144, 163). Bis zur Seite 115 macht der VEP leider keine Aussagen zu Kapazitäten und finanziellen Konsequenzen im ÖPNV bzw. negiert diese auf den vorherigen Seiten.			siehe Anmerkung zu Punkten 146 und 159 Anpassung im Text gemäß Pkt. 146 und 159 (Herausforderung nicht nur durch Schülerverkehr)		Anregung wird gefolgt
DVB	172 Bauliche Maßnahmen S-Bahn,	Kapitel 6.6.4, S. 116	Der Bau des Verknüpfungspunktes HP Cotta hat gemäß VVO auch in der Verkehrsprognose keine nennenswerte Verkehrsnachfrage zu erwarten. Weshalb steht diese Maßnahme im VEP?			Der Bau der Strab- Haltestelle am HP Cotta ermöglicht eine neue Verknüpfung von zwei bestehen-		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			stellung des 3-Meter-Gleisachsabstandesm welcher hier aber im VEP fehlt. Außerdem Busverbindung Wölfnitz - Naußlitz - Plauen mit aufnehmen.					
DVB	174 Park + Ride	Kapitel 6.6.7, S. 120	<p>Von herausragender Bedeutung ist aus unserer Sicht ein P+R im Bereich der AS Altstadt bzw. im Verlauf der B6 bis Hamburger/Bremer Straße. Über die A4 und A14 nach Dresden einfahrende Kraftfahrer nutzen weit überwiegend diese AS, finden im Bereich Cotta einen durchaus attraktiven und zugleich kapazitiv aufnahmefähigen ÖPNV vor, jedoch keine geordnete Abstellmöglichkeit für ihr Fahrzeug. Dies gilt umso mehr für Veranstaltungsverkehre, die regelmäßig zu einem temporären Zusammenbruch des Verkehrsflusses inkl. erheblicher Behinderungen der Linien 1 und 94 führen.</p> <p>Dringend zu klären ist die Organisation temporärer, hochleistungsfähiger P+R - Standorte für Großveranstaltungen wie Openair-Konzerte oder Stadtfeste. Mobilitätskonzepte solcher Veranstaltungen mit einer sehr großen Zahl z. T. von weitem mit dem Pkw anreisender Besucher sind zwingend auf die unkomplizierte Verfügbarkeit großer Flächen für P+R angewiesen. Festzulegen ist auch, wer bei der LHD für die Aktivierung und den Betrieb solcher P+R verantwortlich ist.</p>			<p>Ist als Untersuchungsbedarf ausgewiesen</p> <p>Notwendigkeit wird im VEP thematisiert, Umsetzung durch nachgeordnete Konzepte</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
DVB	175 Park + Ride	Kapitel 6.6.7, S. 120	Als besonderer Lagevorteil von P+R in Klotzsche wird die tarifliche Situation benannt – dies erschließt sich nicht, da alle aufgezeigten Standorte im Stadtgebiet liegen und somit die Tarifzone Dresden gilt.			Text „und aus der tariflichen Situation (...)“ ist zu streichen		Anregung wird gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
DVB	176 Fähre Ostrage- hege	Kapitel 6.6.8, S. 121f	Der hier genannte Prüfbedarf ändert nichts an der seit 2011 bekannten Tatsache, dass Fährboot, Anleger und Zuwendungen erhebliche Betriebs- und Investitionskosten bei durchschnittlich geringer Verkehrsnachfrage erfordern und zum Teil aus kommunalen Mitteln zu finanzieren wären. Eine Doppelseite an Aufmerksamkeit im VEP und die wiederholte Erwähnung auf den Seiten 124 und 135 sind vor dem Hintergrund anderer, weit wirkungsvollerer ÖPNV-Maßnahmen, nicht nachvollziehbar. Die erhobene Nachfrage während des Testbetriebs nach dem Kirchentag 2011 mit zahlreichen Sondereffekten (Pfungsten, „Attraktionsverkehr“, erhöhtes Interesse an Ostrainsel durch Berichte Kirchentag und verlängerte Straßenbahn, ...) als Beleg für ein vorhandenes nachhaltiges Verkehrspotenzial zu sehen, erscheint uns fachlich fragwürdig.			Es ist zwischen Verkehrs- und Stadtplanung einerseits und Finanzierungsmöglichkeiten andererseits abzuwägen, ob eine neue Fußgänger- und Radfahrerquerung an dieser Stelle vorgesehen/erneut geprüft werden soll.		Kennt- nis- nahme
DVB	177 Radab- stellanla- gen	Kapitel 6.7.4, S. 127	Bike & Ride-Anlagen gehören auch an wichtige, insbesondere topografisch und nachfragerrelevante Buslinien. Warum macht hier der VEP Unterschiede zu Straßenbahnhaltestellen?			Ist im Text enthalten		Kennt- nis- nahme
DVB	178 Umwelt- brücke Ostrage- hege	Kapitel 6.9.2, S. 135	Bevor in der LH Dresden neue Brückenstandorte mittelfristig in Erwägung gezogen und im VEP erwähnt werden, sollten diese mit allen Infrastrukturnotwendigkeiten der LH Dresden und speziell mit anderen Brückenstandorten (Sanierung Albertbrücke, Augustusbrücke, Nossener Brücke, Carolabrücke, Wiederbeschaffung „Blaues Wunder“) abgewogen werden. Die Führung einer Straßenbahnlinie			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			über die erwähnte Umweltbrücke setzt zudem eine erhebliche Nutzungsverdichtung im Raum Kaditz-Mickten voraus.					
DVB	179 Blaues Wunder	Kapitel 6.9.2, S. 139, 140	<p>S. 139, 4. Anstrich: Verkehrsverringerungen wird es zwar auf dem Blauen Wunder selbst geben, der Schillerplatz wird jedoch Mehrverkehr verkraften müssen: wie geht man damit um?</p> <p>S. 139, 6. Anstrich: Beibehaltung der zweistreifigen Befahrbarkeit für Kfz und ÖPNV zwischen Grundstraße und Schillerplatz in der Spitzenstunde... und dann, gibt es hier nur noch eine Stunde ÖPNV am Tag?</p> <p>S. 140: Letzter Anstrich: Wenn die LH Dresden Untersuchungsbedarf in einer Relation sieht, sollte sie diesen definieren, nicht aber konkrete Maßnahmen wie eine 3-Seil-Umlaufbahn versprechen, deren Zweckmäßigkeit und Machbarkeit bislang nicht untersucht wurden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass die Elbbrücke „Blaues Wunder“ heute einen Nachfragequerschnitt von 10.000 Fahrgästen/d hat. Ein Umsteigevorgang würde die Nachfrage um 25% und ein doppelter Umsteigevorgang (der ggf. bei einer Seilbahn notwendig wäre) könnte überschlägig bis zu 50% Nachfrageverluste für den ÖPNV bedeuten. Für den ÖPNV ist die (Stadtteil-) Verbindungsfunktion von Bühlau/Pillnitz über Loschwitz/Blasewitz bis Gruna usw. zu sichern.</p>			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
DVB	180 Tempo 30	Kapitel 6.4.5, S.108 + Kapitel 6.9.4, S. 146	<p>Regelgeschwindigkeit in Städten Tempo 30: Da der ÖPNV mit der Straßenbahn zu 56% und mit dem Bus zu > 95% straßenbündige Trassen benutzt, sind u. U. weitere Wettbewerbsnachteile in der Reisezeit ÖV vs. IV aber insbesondere höhere Fahrzeug- und Personalkosten im ÖPNV zu erwarten.</p> <p>Bestenfalls ist hier Untersuchungsbedarf zu definieren, allerdings auch mit der Zielstellung, weitere Wettbewerbsnachteile des ÖPNV im Vergleich zum IV in der Reisezeit zu vermeiden. Grundsätzlich sind Straßen im Verlauf von Straßenbahn- und Buslinien unabhängig von der Regelgeschwindigkeit mit 50 km/h auszuweisen.</p>	ADAC 88	ADFC 120, EFO 243, VCD 253 & 290	s. Stn. SV		Anre- gung wird gefolgt
DVB	181 Ver- kehrstec- hnik und - mana- gement	Kapitel 6.9.3, S. 145	2. Anstrich „verlässliche Halteplatzprognose“: Doppelhaltestellen haben eine Anschlussfunktion und/oder dienen der Leistungsfähigkeit des Knotens. Doppelhaltestellen werden heute mit einer eindeutigen Technologie für Kunden und Personal bedient und sind u. a. für blinde und sehgeschwache Bürger entsprechend statisch ausgerüstet. Wenn eine „verlässliche Halteplatzprognose“, u. E. also eine dynamische Fahrzeugpositionierung an Doppelhaltestellen gewünscht wird, sollten auch entsprechende Nutzerqualitäten definiert werden, was beispielsweise die Vorhersagezeit und die Konsequenzen für ältere, sehbehinderte oder Nichtstammkunden und deren Systembegreifbarkeit des ÖPNV betrifft.			Doppelhaltestellen sind immer wieder Grund für Beschwerden. Daher ist eine Benennung dieses Themas richtig. Die Umsetzung ist nicht Bestandteil des VEP.		Kennt- nis- nahme
DVB	182 Mobili- tätsma-	Kapitel 6.9.5, S.	4.,5.,6. Anstrich: Heute können nennenswerte Verkehrserzeuger innerhalb der LH Dresden ohne Auf-			Die Prüfung rechtlich verbindlicherer Regelungen		Anre- gung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	nagement	147, 148	<p>lagen Verkehr erzeugen, d. h. Job-, Kombi- oder sonstige stadtverträgliche Mobilitätslösungen sind privatrechtliche Vereinbarungen zwischen den Verkehrsunternehmen und jenen Verkehrserzeugern.</p> <p>Das empfohlene Hinwirken auf die Veranstalter von Großereignissen (siehe Seite 148) ist heute gängige Praxis der DVB AG mit begrenztem Erfolg und ersetzt nicht das eigentliche Handlungsthema der Kommune, konkrete Auflagen für Verkehrserzeuger zu prüfen und zu entscheiden.</p> <p>Die Maßnahme des Luftreinhalteplans aus dem Jahr 2010 (?), 8.000 neue Jobtickets zu akquirieren, ist bereits weitgehend erreicht und kann nicht beliebig erneut veranschlagt werden, da das Potenzial geeigneter Arbeitgeber nicht unendlich ist.</p>			<p>bei Großveranstaltungen wird aufgenommen.</p> <p>Darf keine Einzelaufgabe der DVB sein.</p> <p>Im VEP werden weitere 8000 neue Jobicket-Nutzer vorgeschlagen (von Beschlussfassung bis 2025)</p>		<p>wird gefolgt</p> <p>Anregung wird gefolgt</p>
DVB	183 Regionale Maßnahmen	Kapitel 6.9.7, S. 151	Neubau der Stadtbahnstrecke Bühlau – Weißig: Das ist eine Sowieso-Maßnahme und daher hier nicht nochmal zu erwähnen.			Ist in Zusammenfassung der für die Region relevanten Maßnahmen mit aufgeführt.		Kenntnisnahme
DVB	184 Maßnahmen des VEP	Anlage 6	Es verwundert uns sehr, dass bei keiner einzigen Maßnahme des VEP 2025+ eine Verantwortlichkeit der DVB AG gesehen wird. Sowohl aus rechtlichen Gründen (Verantwortung des Unternehmers lt. PBefG) als auch entsprechend guter Übung in der Stadt Dresden seit über 20 Jahren gibt es Maßnahmen, deren Verantwortlichkeit mit oder allein bei der DVB AG und ggf. weiteren Verkehrsunternehmen liegt. Aus unserer Sicht sind das die Maßnahmen Nr. 1, 11, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 24, 65, 68, 78, 79, 81,			Es ist richtig, dass bei einigen Maßnahmen die DVB als Verantwortliche mit benannt werden sollten. Das betrifft die aufgelisteten Punkte, wobei für die Maßnahmen 65, 119, 140 und 143 dann auch der VVO zu erwähnen ist. Text entsprechend ergän-		Anregung wird teilweise gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>93, 99, 101, 118, 119, 120, 140, 142, 143, 149 (gemeinsame Verantwortung Stadt Dresden / DVB AG) und Nr. 7, 37, 40 (alleinige Verantwortung DVB AG bzw. mit VVO).</p> <p>Die Maßnahmen 41 und 44 werden von uns abgelehnt. Die Kostenklasse 1 ist bei beiden Maßnahmen absolut falsch. Allein die Fahrzeuginvestition für Maßnahme 41 ist mit 135 bis 160 Mio. € zu bewerten. Hinzu kommen Aufwendungen für Werkstatt- und Abstellkapazitäten - in dieser Größenordnung letztlich ein neuer Betriebshof - die mindestens auch im hohen zweistelligen Mio.-Bereich liegen. Die Gestaltung der Fahrpreise (Maßnahme 44) ist ganz klar eine unternehmerische Aufgabe, die im Rahmen der Tarifkooperation im VVO abzustimmen ist. Für (zusätzliche) pauschale Vergünstigungen zugunsten der hier genannten Nutzergruppen gibt es weder eine Veranlassung noch den erheblichen finanziellen Spielraum, der dafür erforderlich wäre.</p> <p>Die Maßnahme 144 bitten wir entsprechend der technischen Entwicklung wie folgt umzuformulieren: „Stärkung der Elektromobilität bei Bussen des ÖPNV entsprechend dem technischen Fortschritt, insbesondere auch bei der inneren Erschließung von Wohngebieten.“ Selbstverständlich ist auch dies eine Maßnahme in gemeinsamer Verantwortung von DVB AG (hier federführend) und Stadt Dresden. Die Kostenklasse 1 dürfte hier aber gleichfalls nicht zutreffend sein.</p>			<p>zen! Aber: nicht DVB AG alleine.</p> <p>Tarifentwicklung ist nicht nur eine unternehmerische Entscheidung. Die Kostenklassen für beide Maßnahmen sollten angepasst werden</p> <p>Anlage 6: Für diese Maßnahme Anmerkung zu Kostenklasse ergänzen</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Anregung wird gefolgt</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
DVB	185 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 2.2.1, S. 11 ff.	S. 12, 7. Absatz: Balkan statt Baltikum S. 13, 3. Absatz: Reisegeschwindigkeit statt Reise- zeit, ebenso bei Tabellenunterschrift S. 14, Grafik 3 + S. 16, Grafik 5: Empfehlung nach Verwendung derselben Farben wie in Grafik 5, 14, 16 (In Publikationen z.B. zum SrV hat sich folgende Farbcodierung bewährt: PKW rot, ÖV gelb, Rad grün, Fuß blau) S. 15, Grafik 4: Empfehlung nach zusätzlicher Dar- stellung der ÖPNV-Verkehrsnachfrage über die Elb- brücken	VCD 249 ADAC 63		Redaktionelle Empfehlun- gen aufnehmen		Anre- gung wird ge- folgt, tlw. Zu- arbeiten erfor- derlich
DVB	186 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 6.3, S. 102	1. Anstrich: Die Begrifflichkeit „Hinwirken auf“ hat eher resignierenden Charakter und sollte durch eine konsequenter Formulierungen ersetzt werden.					Kennt- nis- nahme
DVB	187 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 6.6.1, S. 110 ff.	S. 110: statt von einer „Transportkette“ spricht man im Personenverkehr von einer Personenbeförderung oder einer Quelle-Ziel-Verbindung. S. 112: Einzugsbereich der Haltestellen: Statt „die Erreichbarkeit des SPNV sollte 600 m nicht überstei- gen“ sollte es eher heißen: „...innerhalb von 600m gelten Einwohner als erschlossen.“	VCD 293		Formulierung anpassen		Anre- gung wird ge- folgt
DVB	188 Redakti- onelle Anmer-	Kapitel 6.6.2, S. 114	Statt „Verbesserungen der Reisegeschwindigkeiten“ sollte das Kapitel eher „Erhöhung der Reisege- schwindigkeiten“ heißen.			Formulierung anpassen		Anre- gung wird ge-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	kungen							folgt
DVB	189 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 6.7.4, S. 126	Fahrradabstellanlagen „an allen Stadtbahnhaltestellen ... sowie an Stadtbahnendhaltestellen“ – letztere sind Teilmenge			Ist korrekt, keine Änderung		Kennt- nis- nahme
VVO	190 Allge- meines		Grundsätzlich wird der vorliegende Entwurf als Ergebnis eines fundierten und ausgewogenen fachlichen Planungsprozesses mit einer enormen Daten- und Informationsfülle bewertet, der dem Anspruch, einen Masterplan für die weitere Entwicklung der LH Dresden als prosperierende Metropole mit einem modernen, stadt- und umweltgerechten zukunftssicheren Verkehrssystem zu erstellen, in jeder Hinsicht gerecht wird.			Zustimmender Kommentar		Kennt- nis- nahme
VVO	191 Bestand Schie- nenver- kehrs- netze	Kapitel 2.2.1, S. 11, 12 + Kapitel 5.6, S. 86	Aufgrund des unbefriedigenden Schienenfernverkehrsangebots (das Dresdner Anbindungsdefizit wird auf Seite 12 global benannt) sind auch die Oberzentren Görlitz / Bautzen sowie Chemnitz bahnseitig derzeit nur durch Nahverkehrsangebote an Dresden angebunden. Daher sollten im Kapitel 5.6 auf Seite 86 im Punkt „Forderungen aus dem VEP Dresden, die in die Zuständigkeit von Land und Bund fallen“ im ersten Anstrich auch die Strecken nach Görlitz / Breslau und Chemnitz / Nürnberg (Sachsen-Franken-Magistrale) genannt werden (in der Anlage 5 sind diese unter Punkt 56 aufgeführt).	IHK 27		s. Stn. SV wird aufgenommen		Anre- gung wird ge- folgt Anre- gung wird ge- folgt
VVO	192 Umwid- mung	Kapitel 5.6, S.	Die Umwidmung der Bahntrasse nach Ottendorf-Okrilla für die Stadtbahn befindet sich derzeit noch in	ADAC 74,		In VEP-Entwurf erwähnen		Anre- gung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	Bahn- trasse Otten- dorf- Okrilla	86	der Prüfung.	VCD 275				wird ge- folgt
VVO	193 Konzep- tionelle Maß- nahmen ÖPNV	Kapitel 6.6.3, S. 115	Hier ist formuliert, dass attraktive ÖPNV-Tickets für Besucher, Touristen, (...), Familien eingeführt werden sollen. Diese existieren bereits und sie weisen im Vergleich zu anderen Städten und Regionen sehr hohe Rabattierung gegenüber normalen Tickets auf. Die Einführung attraktiver ÖPNV-Tickets für P+R - Nutzer ist in der Praxis nicht prüfbar. Das P+R - Konzept des VVO geht davon aus, dass die Nutzung von P+R generell kostenfrei ist.			Attraktive Angebote aus- bauen als Formulierungs- vorschlag Ist Kommentar		Anre- gung wird ge- folgt Kennt- nis- nahme
VVO	194 Ange- botsver- besse- rungen im Be- reich S- Bahn / SPNV und Bus	Kapitel 6.6.4, S. 116, Kapitel 6.6.5, S. 117	Die Bedienung der linkselbischen Eisenbahntrasse im 30 min-Takt und parallel dazu die Verdichtung der Busangebote auf der Linie 94 wäre nur im Fall einer starken Nachfrageerhöhung dieser Achse zu begründen, dies steht jedoch im Widerspruch zu einer vorliegenden Potenzialuntersuchung.			Verdichtung nur bei Ein- kürzung der 94, damit kein Parallelverkehr mehr zur Eisenbahn		Kennt- nis- nahme
Senio- renbei- rat	195 Defizite der Ver- kehrssi- cherheit	Kapitel 2.2.2, S. 18, 19	Die alleinige Orientierung auf Unfallhäufungsstellen wird den Bedürfnissen von Senioren und Behinderten nicht gerecht. Es ist dem Seniorenbeirat bekannt, dass aus der Sicht der Betroffenen viel mehr Mängel „erlebt“ werden, als hier benannt und dass deshalb z. T. Wege gemieden und Umwege sicherheitshalber			die Mobilitätsstrategie be- schreibt genau solche An- sätze, wird als Kommentar verstanden.		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			<p>gemacht werden müssen oder nur mit fremder Hilfe realisiert werden können, weil diese selbst nicht mehr erledigt werden können.</p> <p>Planung muss vorausschauend und vorsorgend sein. Deshalb bedarf es eines zweiten generalisierten Handlungsansatzes der flächendeckenden Erhöhung der Verkehrssicherheit. Das ergibt sich zwingend aus den Zielen der Sozialpolitik.</p> <p>Um zu ermöglichen, dass alte Menschen solange wie möglich in der eigenen Wohnung bleiben können, ist es erforderlich, das Wohnumfeld im gesamten Stadtgebiet entsprechend zu qualifizieren.</p>					
Senio- renbei- rat	196 Defizite im Fuß- gänger- verkehr	Kapitel 2.2.2, S. 22	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Wichtig wäre auch für die politischen Entscheidungs-</p>			<p>Textanpassung s. auch Stn. ADCFC</p> <p>Richtlinien berücksichtigen entsprechende Gehwegbreiten</p>		<p>Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt-</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>träger der Hinweis, dass über die Aussagen des Modal Splits hinaus auch bei allen anderen Verkehrsmitteln ein Anteil Fußverkehr auftritt, z. B. zur Haltestelle, zum Parkplatz (Prof. Ahrens sprach in diesem Zusammenhang von „Etappenwegen“ o. ä.), d.h. 100 % Fußgänger (wichtig für Investitionsanteile).</p> <p>Folgende weitere Defizite sollten aufgeführt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - massenhaft fehlende Querungshilfen (Gehwegvorstreckungen, Mittelinseln, Bordabsenkungen,...), fehlende Fußgängerquerungen, Fußgängerampeln, Fahrbahneinengungen bei überbreiten Fahrbahnen, fehlende Abpollerungen oder Geländer gegen wildes Parken - fehlende oder nicht funktionstüchtige Gehwege - Elbweg: <ul style="list-style-type: none"> o hohe Verunsicherung bei Fußgängern (vor allem Ältere) wegen Mischverkehr mit Radfahrern o Mischnutzung muss in Wegebezeichnung ausgedrückt werden, dies ist auch psychologisch entscheidend, dass für alle die gleichrangige Nutzung deutlich wird o Im gesamten VEP sollte überall ein einheitlicher Begriff gewählt werden, mehrfach verwendet wurde der Begriff „Elbrad- und Gehweg“, wenn auch andere Namen sinnfälliger wären, könnte dies die einfachste Lösung sein, allerdings ist wohl im Land- 	<p>ADFC 109</p> <p>VCD 299</p>		<p>VEP-Relevanz berücksichtigen; Fehlende Querungshilfen und Gehwege sind grundsätzlich thematisiert</p> <p>Maßnahmen dazu vorhanden</p> <p>Begriff für Elberad- und Gehweg sollte einheitlich sein Genauere Bezeichnung wird eingearbeitet = redaktionell</p>		<p>nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird ge- folgt (redak- tionell)</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwal- tung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markie- rung: Dissens bleibt, Grüne Markie- rung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>schaftsraum eher der Begriff Fußweg passend</p> <ul style="list-style-type: none"> - Baustellenersatzwege sind häufig mangelhaft und nicht barrierefrei 			<p>könnte man auch stärker benennen nicht VEP-relevant</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p>
<p>Senio- renbei- rat</p>	<p>197 Umgang mit sen- siblen und kriti- schen Maß- nahme- ansät- zen</p>	<p>Kapitel 4.3.3, S. 62 - 64</p>	<p>Bei den Maßnahmen mit konzeptionellem Ansatz fehlt die mehrfach angesprochene Verantwortung für den Fußverkehr und die Barrierefreiheit in der Verwaltung.</p> <p>Die Fußgängerquerung Alberstraße Höhe Archivplatz / Ritterstraße sollte schnellstmöglich realisiert werden inkl. Da derzeitige Zugängigkeit zur Hauptstraße unattraktiv ist.</p> <p>Der ZOB ist überfällig.</p> <p>Nachdem die nicht unumstrittene Straßenbahntrasse realisiert wurde, sollte die Option einer Durchbindung der Passauer Straße zwischen Nöthnitzer Straße und Westending bestehen bleiben.</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Entwicklungen auf dem „Hochland“ - auch außerhalb der Stadtgrenze - sind nicht abgeschlossen. - Die belastete Coschützer Straße ist auch Schulweg von 3 Schulen. - Die Verkehre über die Münchner Straße von und nach Coschütz und weiter sind am Plauer Hang Schleichverkehre im Wohngebiet, 			<p>keine Einzelperson als Verantwortlichen benennen, sondern Grundsatz regelgerechter Planung</p> <p>Ist enthalten</p> <p>Ist netzstrategisch keine spürbare Entlastung der genannten Straßen.</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt.</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwal- tung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markie- rung: Dissens bleibt, Grüne Markie- rung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>worüber Anwohner klagen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Statt Südpark ist der Hang oberhalb der Nöthnitzer Straße nun TU- Entwicklungsfläche, die auch ein bisher nicht vorgesehene 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 Bau- leitpla- nung	Kapitel 5.4.1, S.76, 77	<p>Beim 9. Stichpunkt „Stärkung der/des Radverkehrsverantwortlichen (...)“ sollte die Stärkung des Verantwortlichen für Barrierefreiheit und Fußverkehr hinzugefügt werden.</p> <p>Ergänzt werden könnte, dass bei neuen Siedlungsstrukturen keine „Sackgassenerschließungen“, sondern immer eine Vernetzung des Fuß- und Radverkehrs für kurze Wegebeziehungen erfolgen sollte.</p>	Senio- ren- beirat 213		<p>beide Verantwortliche sollten nicht benannt werden, da verwaltungsinterne Entscheidung</p> <p>Wichtiger Hinweis, wird aufgenommen.</p>		Anre- gung wird nicht gefolgt Anre- gung wird ge- folgt
Senio- renbei- rat	199 Hoch- wasser- vorsorge	Kapitel 5.4.5, S. 80	Die Durchbindung der Bayrischen Straße ist nach früherer Erkenntnis eine Frage des technischen Aufwandes - hier unbedingt Machbarkeit einfordern!			Ist als Prüfauftrag im VEP formuliert		Kennt- nis- nahme
Senio- renbei- rat	200 Fort- schrei- bung u. Vertie- fung von Konzept-	Kapitel 5.6, S. 85	Zu den zeitnah zu erstellenden Ergänzungskonzepten gehört unbedingt auch ein Fußgängerkonzept für alle Stadtteile. Diese Forderung wurde der Oberbürgermeisterin am 18.03.2013 übergeben - hoher Handlungsbedarf! Zurzeit erfolgt dies mehr „auf Zuruf“ (d.h.: wer beschwert sich), es gibt keine konkrete			bisher in teilräumlichen Verkehrskonzepten verankert s. Stn. SV Konzept Fußverkehr wird in VEP aufgenommen		Anre- gung wird ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	ten		Gesamtschau und keine systematische Arbeitsweise, weswegen dringend eine effektivere Strategie erforderlich ist!					
Senio- renbei- rat	201 Durch- bindung Fröbel- straße	Kapitel 5.7, S. 87	Die Durchbindung der Fröbelstraße ist wichtig für die Aufwertung der „Hinterhofbereiche“ außerhalb des Bahn Bogens. Eine Anbindung an die Budapester Straße wurde früher für möglich erachtet, was zur wünschenswerten Entlastung des 26er Ringes führen sollte.		ADFC 128, EFO 238, VCD 268, DD Erben 334	Ist als Prüfauftrag im VEP formuliert		Kennt- nis- nahme
Senio- renbei- rat	202 Anbin- dung Wissen- schafts- standort Dresden- Ost	Kapitel 5.7, S. 88	Die Stadtbahnlinie 61 sollte über die östliche Tiergartenstraße und den nördlichen Grunaer Weg geführt werden mit Haltestelle im Gebiet.			Für den konkreten Trassenverlauf einer Straßenbahnverlängerung von Strehlen nach Blasewitz (Schillerplatz) gibt es noch keine Planungen. Eine Abweichung von der bisher im Verlauf der Linie 61 dargestellten Führung ist möglich, wird als Untersuchungskorridor ausgewiesen. Aber: s. Stn. SV zu Abb. 12		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
Senio- renbei- rat	203 Flächen- vorhal- tung Kfz- Verkehr	Kapitel 5.8.2, S. 90, 91	<u>Flächenvorhaltung aus weiteren Maßnahmen des VEP:</u> - Die Bahnquerung Liebstädter Straße zwischen Winterbergstraße, Reicker Straße und			Weder eine Erschließungs- noch eine Entlastungsfunk-		Anre- gung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>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 Rayskistraße ist ein nicht erweiterbarer Engpass mit kritischer Andienungsfunktion.</p> <p><u>Flächenvorhaltung als Langfristoption:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - 5. Punkt ergänzen: Durchbindung der Fabrikstraße (siehe auch Kapitel 6.5, S. 110) zur Rosenstraße oder Freiburger Straße zur Entlastung des Knotens Tharandter Straße und zur verbesserten Anbindung und Aufwertung des Gewerbegebietes Fabrikstraße / Hofmühlenstraße - 9. Punkt: Die Durchbindung der Spenerstraße ist auch wichtig für gebietsinterne Verkehre, z.B. Ziel- und Quellverkehr Kaufland - z. Zt. unnötige Fahrwege und Belastung Tittmannstraße (im einzigen Abschnitt mit geschlossener Bebauung) 		VCD 269	<p>tion sichtbar (Verbindung zur Teplitzer zwischen ab Lockwitzer Str. nicht möglich)</p> <p>Die Entlastung des Knotens Tharandter Straße wird perspektivisch mit der Führung der S 194 über Zwickauer Straße und Budapestter Straße gelöst. Die Anbindung des Gewerbegebietes erfolgt über Oederaner Straße an Nosener Brücke. Eine Durchbindung Fabrikstraße schränkt Entwicklungsmöglichkeiten der ansässigen Unternehmen ein</p> <p>Im VEP als Prüfauftrag drin.</p>		<p>wird nicht gefolgt</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>- 12. Punkt: Radtunnel - Was ist mit Fußgängern???</p> <p>Im letzten Absatz auf Seite 91 sollte formuliert werden, welche historisch gewachsene Flächenvorhaltung die Stadtentwicklung behindert.</p>			<p>Tunnel soll für Fußgänger nutzbar sein</p> <p>s. FNP</p>		<p>Anre- gung wird ge- folgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>
Senio- renbei- rat	204 Flächen- vorhal- tung ÖPNV	Kapitel 5.8.3, S. 93	Flächenvorhaltung für den Zeitbereich nach 2025: Stadtbahnstrecke Briesnitz – Cossebaude: Ist eine schlaufenförmige Buserschließung in die Tiefe der Siedlungsflächen (kann Stadtbahn nicht leisten) mit jeweiliger Anbindung an die Bahnstationen (schnelle Bahnverbindungen) langfristig nicht effektiver?			Bei keiner der dargestellten Optionen gibt es eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung, zumal die Flächen- vorhaltung für langfristige Entwicklungsmöglichkeiten gedacht ist. Beschluss SR dazu		Kennt- nis- nahme
Senio- renbei- rat	205 Monito- ring	Kapitel 5.9 , S. 95	<p>Monitoring - Kriterien ergänzen um:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Streckenlänge (vorhandener, funktionsfähiger) Gehwege differenziert nach Qualitätskriterien - Streckenlänge fehlender, noch zu bauender Gehwege - Straßen- und Wohnwegenetz ohne Gehwege aufgrund zu geringen Querschnittsbreiten <p>Sind im 5. Kriterium „Zustandsbewertung des Straßennetzes mit Nebenanlagen“ auch die Gehwege enthalten? Wenn nicht, ist eine separate Zustandsbewertung erforderlich.</p>			Monitoring soll auf vorhandenen Datenerfassungen aufbauen, vorgeschlagene Erfassung nicht leistbar Aber: Für vorhandene Gehwege ist dies durch DOPIK ansatzweise abbildbar		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
Senio- renbei- rat	206 Sowieso Maß- nahmen	Kapitel 6.2, S. 101	Beschlossene Maßnahmen im Radverkehr: Hier wäre eine Bezeichnung des Elberad- und Gehweges als Elberad- und Fußweg sinnvoller. Außerdem bezieht sich diese Maßnahme auch auf den Fußgängerverkehr, also könnte der Punkt als „Beschlossene Maßnahmen im Radverkehr und im Fußverkehr“ bezeichnet werden, was eine positive Botschaft für die Fußgänger ist!			offizielle Bezeichnung wird verwendet		Kennt- nis- nahme
Senio- renbei- rat	207 Hand- lungskon- zept Ru- hender Verkehr	Kapitel 6.4.4, S. 106	Die Sicherung des Kurzzeitparkens (Punkt 7) ist eine außerordentlich wichtige Position für Senioren und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Eine verstärkte Ausweisung ist erforderlich. Bei den in Klammern genannten Einrichtungen sollten Seniorenbegegnungsstätten ergänzt werden. Ein offenes Problem besteht bei den Pflegediensten (zunehmender Bedarf), die in allen Stadtteilen unterwegs sein müssen und gegenwärtig häufig unerlaubt parken (müssen). Wäre ein Lösungsansatz, in dicht belegten Gebieten mehr Kurzzeitstellplätze verteilt anzubieten?	Senio- ren- beirat 213		Ergänzung nach Seniorenheimen: -begegnungsstätten diese wären keine Lösung, da sie nicht überall direkt vor der Tür ausgewiesen werden können – Pflegedienste wären ggf. eine Zielgruppe für Pedelecs nicht VEP-relevant		Anre- gung wird ge- folgt Kennt- nis- nahme
Senio- renbei- rat	208 Hand- lungskon- zept Ver- kehrsbe- ruhigung	Kapitel 6.4.5, S. 107, 108	Augustusbrücke: In einer ersten Stufe sollte dringend eine separate Radbahn auf der Fahrfläche angeordnet werden. Für die Übergangszeit bietet sich eine kombinierte Fahrspur je Richtung für Strab / Bus / MIV an (die große Breite der Brücke will erstmal mit „Leben“ gefüllt sein, Leere ist öde und auch ein Sicherheitsproblem - kein Vergleich zur Prager Karlsbrücke und ihrer hochfrequentierten urbanen Lage).			Entflechtung des Radverkehrs ist Ziel		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Verkehrsberuhigung auch in Dorfkernen vorsehen. Verkehrsberuhigte Bereiche gibt es z. B. in Dorfkernen ohne Durchgangsverkehr wie Alt-Coschütz, Alt-Kaitz und Alt-Mickten.			genaue Abgrenzung einzelner verkehrsberuhigter Bereiche ist nicht VEP-relevant		
Senio- renbei- rat	209 Hand- lungskon- zept ÖPNV	Kapitel 6.6.1, S. 111 + Kapitel 6.6.3, S. 115	S. 111, 2. Absatz, 4. Satz: „Besondere Nutznießer sind (...) Senioren (...)“. Dies wird von vielen Senioren kritisch gesehen, da die 9-Uhr-Monatskarte nur bedingt verwendbar ist (Aktivitäten vor oder um 9 Uhr wie akute Arztbesuche, Labor, Gesundheits-sport, diverse Veranstaltungen von Vereinen u. a.). Eine relativierende Formulierung wäre angebracht. Ein entsprechender Antrag aus 2012 von Rentnern für die Einführung attraktiver ÖPNV-Tickets für Senioren liegt dem VVO vor.			Aussage bezieht sich auf den ÖPNV im Allgemeinen; Ausgestaltung einzelner Tarifbedingungen ist nicht VEP-relevant		Kennt- nis- nahme
Senio- renbei- rat	210 Verbes- serungen bei Stra- ßen- /Stadtbah- n und Bus	Kapitel 6.6.5, S. 116, 117 + Abbil- dung 11	Neue Straßen-/Stadtbahnlinie Tiergartenstraße - Gruna als Ersatz für Buslinie 61: Die Führung durch die Karcherallee zwischen Tiergartenstraße und Winterbergstraße würde einen starken Eingriff in den historischen Straßenraum bedeuten und einen enormen stadträumlichen Qualitätsverlust zur Folge haben. Der größte Schaden entstünde an der Pikardie durch die abbiegende Trasse, weshalb solch eine Trassierung abzulehnen ist. Diese Linienführung erscheint nicht zwingend, da hier keine Haltestelle ist. Alternativ bietet sich die Linienführung über östliche Tiergartenstraße (Mittelstreifen) und über den nördli-			siehe Anmerkung Punkt 202 Nur Korridor darstellen, alles weitere nicht VEP-relevant		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>chen Grunaer Weg (Einbeziehung des unbebauten breiten östlichen Seitenstreifens) in Verlängerung der Zwinglistraße an. Die nun mögliche Anordnung einer Haltestelle an der Abbiegung schafft eine direkte ÖPNV-Erschließung des Wissenschaftsstandortes Ost mit der Linie 61. Vorteil wäre auch der Entfall von zwei rechtwinkligen Abbiegungen, was Effekte in der Fahrzeit und im Schienenverschleiß mit sich brächte.</p> <p>Sollte die Trasse zwingend über die Karcherallee verlaufen müssen, ist nur eine einheitliche Querschnittsgestaltung ohne Beeinträchtigungen der Pikkardie und damit Linienführung bis zur Stübelallee vertretbar. Durch die im Eckbereich zurückliegenden Plattenbauten ist die Abbiegung dort ohne Beeinträchtigung des historischen Straßenraumes eher möglich. Die Haltestellen an der Zwinglistraße lassen sich dann nicht in einer Zentralhaltestelle einordnen, was aber auch an vielen anderen Umsteigepunkten der Stadt der Fall ist. Natürlich ist die Zentralhaltestelle die fahrgastfreundlichste Variante und zu präferieren. Dies spricht für die o.g. Alternativroute.</p> <p>Im Bereich zwischen Gruna und Schillerplatz ist eine Führung über die Heynathsstraße - Bergmannstraße (südlicher Teil Mittelstreifen) - Hüblerstraße die kürzeste und in der stadträumlichen Einordnung auf Grund der Straßenbreiten und der geringen Anzahl rechtwinkliger Abbiegungen die günstigste Lösung. Der Bereich Dornblüthstraße müsste dann weiterhin von der Buslinie (63?) bedient werden. Im Nahbe-</p>					

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>reich Schillerplatz ist jede Trassierung problematisch, da sie Wohnareale und geschützte Stadtstrukturen betrifft. Zu prüfen ist eine Einrichtungsführung über die Justinenstraße und die südliche Regerstraße mit je einer gemeinsamen Fahrspur für Kfz und Strab sowie einer Spur für Anlieferung und Parken. Die getrennte Linienführung relativiert die Verkehrsbelastung, erhält die Funktionsfähigkeit der Straße und vermeidet Eingriffe in die Vorgärten, die dem Blasewitzer Charakter entsprechen (Schutzstatus). Durch die stumpfwinkligen Abzweigungen von der Blasewitzer Straße und der Hüblerstraße wird dem ebenfalls entsprochen.</p> <p>Bei einer Linienführung über Pohlandplatz / Ermelstraße / Dornblüthstraße führt der Ost-West-Versatz der Trasse auf der Augsburgener Straße zu einer stadträumlich schwierigen Einordnung der Gleisbögen in die intakte historische städtebauliche Struktur mit gebietstypischer Bebauung. Es sollte geprüft werden, ob nicht direkt über die Schandauer Straße bis zur Dornblüthstraße gefahren werden kann und ob damit nicht eine gemeinsame Umsteigemöglichkeit realisiert werden kann. Nebeneffekt: Verknüpfung der beiden Trassen für Umleitungen, Havariefälle, ...</p> <p>Unabhängig davon bleiben folgende Probleme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - stadträumlicher Konflikt an der Abbiegung Kretschmerstraße / Berggartenstraße aufgrund der geringen Straßenbreiten und minimalen Radien der Borde (Bus 61 wird des- 			Trassierung an Schulen bei regelgerechter Ausführung unproblematisch		

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>halb vermutlich über Niederwaldstraße geführt)</p> <ul style="list-style-type: none"> - regelkonforme Andienung der Grundstücke wird unmöglich - Trassierung zwischen zwei Schulen 					
Senio- renbei- rat	211 Hand- lungskon- zept Radver- kehr	Kapitel 6.7, S. 122 ff.	In diesem Kapitel sind einige Vermischungen mit dem Fußverkehr, die in jedem Fall auch unter Kapitel 6.8 darzustellen sind.			Rad- und Fußverkehr haben systembedingt Gemeinsamkeiten - Trennung wegen Vermeidung von Dopplungen —Verweise einarbeiten!		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
Senio- renbei- rat	212 Hand- lungskon- zept Bar- rierefrei- heit und Fußgän- gerver- kehr	Kapitel 6.8, S. 127 ff.	<p>Die Darlegungen werden prinzipiell begrüßt. Es fällt jedoch auf, dass die Verkehrsart, die alle betrifft, die kürzeste Darstellung hat. Hier stellt sich die Frage, ob alle Aspekte schon erfasst sind? Im Vergleich ist hier einiges verkürzt und unterbewertet.</p> <p>Da die Systematik im Teil D auf Verkehrsarten be- ruht, ist der Fußgängerverkehr voran zu stellen, durchaus gekoppelt mit Barrierefreiheit, da diese hö- here Ansprüche stellt.</p> <p>Im ersten Absatz des Kapitel 6.8 ist der Satz „Die Fragen des Fußgängerverkehrs sind oft verbunden mit Anforderungen an die Barrierefreiheit (...)“ zu ändern in „Die Fragen des Fußgängerverkehrs sind stets verbunden mit Anforderungen an die Barrierefreiheit (...)“</p> <p>In diesem Kapitel sollte außerdem das Gestaltungs-</p>	EFO 232		<p>Kommentar</p> <p>Widersprüche der Systematik seit der Analyse</p> <p>Text entsprechend anpassen</p> <p>2013er Ausgabe Ist noch</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Anre- gung wird ge- folgt</p> <p>Anre-</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			handbuch für den öffentlichen Raum genannt werden.			in verwaltungsinterner Abstimmung Aktionsplan zur Umsetzung UN-Behindertenrechtskonvention enthält dies (StR-Sitzung Juli 2013)		gung wird ge- folgt
Senio- renbei- rat	213 Hand- lungskon- zept Bar- rierefrei- heit und Fußgän- gerver- kehr - konzepti- onelle Maß- nahmen	Kapitel 6.8, S. 128, 129	Die konzeptionellen Maßnahmen sind um folgende Punkte zu ergänzen: <ul style="list-style-type: none"> - Es muss analog zum Radverkehr auch der Verantwortliche für Fußverkehr und Barrierefreiheit genannt werden. Die Stärkung und Nutzung dieser Position ist von größter Bedeutung, da sie selbst von der OBin genannt wurde. - Bei Punkt 3 sind als wichtige Zieleinrichtung ebenfalls Seniorenbegegnungsstätten zu nennen, die ein Hauptziel vieler Senioren darstellen. - Ergänzung im letzten Stichpunkt: Berücksichtigung der Belange von Fußgängern und behinderter Menschen bei Baustelleneinrichtungen und temporären Sperrungen 	Senio- ren- beirat 198 Senio- ren- beirat 207		Ist Dopplung Nein, Einzelverantwortliche werden nicht benannt redaktionell übernehmen redaktionell übernehmen		Anre- gung wird ge- folgt Anre- gung wird ge- folgt
Senio- renbei- rat	214 Hand- lungskon- zept Bar- rierefrei- heit und	Kapitel 6.8, S. 129, 130	Die baulich-organisatorischen Maßnahmen sind um folgende Punkte zu ergänzen: <ul style="list-style-type: none"> - Ein weiterer kritischer Bereich ist die Kreuzung Hauptstraße / Metzger Straße / An der 			geringe MIV-Frequenz, v.a. Erschließung, nicht		Kennt- nis-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	Fußgänger- verkehr - baulich - organisa- torische Maß- nahmen		<p>Dreikönigskirche, wo möglichst die kreuzende Straßenverbindung wegfallen sollte und Verkehrsberuhigung und Bevorrechtigung des Fußverkehrs mit entsprechender baulicher Ausformung vorzusehen ist</p> <p>- Aufgrund der Bedeutung des Elbraumes als Naherholungszone für alle Generationen zu Fuß oder mit Rad, mit Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl, als Jogger... Der Elbweg ist das wesentliche Element des gesamtstädtischen Fußwegenetzes und gehört unbedingt auch in diesen Abschnitt (neben Kapitel 6.7). Explizit sollte hier auf die Notwendigkeit getrennter Wege für den Fuß- und Radverkehr hingewiesen werden bzw. bei nur einem Weg auf eine ausreichende Breite.</p> <p>- Ein weiteres wichtiges fertig zu stellendes Netzelement ist der „Königsweg“ zwischen Körnerplatz und Pillnitz am Elbhang. Nach Fertigstellung ist er eine Alternative zum Elbweg und würde diesen entlasten.</p>			<p>VEP-relevant</p> <p>Probleme sind zu benennen</p> <p>neuer Aspekt – die beschriebene Wirkung wird wegen der Topografie angezweifelt; ist vorwiegend touristisch bzw. Naherholungsfunktion</p>		<p>nahme</p> <p>Anregung wird teilweise gefolgt</p> <p>Kenntnis- nahme</p>
Senio- renbei- rat	215 Maß- nahmen für Stadt- qualität und Ver- kehr	Kapitel 6.9.1, S. 132	<p>Bemerkungen zur Aufzählung der Magistralen:</p> <p>- Nach der städtebaulichen Qualität gehört die Blasewitzer Straße nicht so ganz in diese Kategorie, trotz allem Handlungsbedarf.</p> <p>- Mit niedrigeren Belegungszahlen und geringerer Streckenlänge treffen die Anforderun-</p>			<p>Definition ist im VEP beschrieben</p> <p>ja, aber eine Grenze wurde definiert, um die Auswahl</p>		<p>Kenntnis- nahme</p> <p>Kenntnis-</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>gen z.B. auch auf Teil der Warthaer Straße zu.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Benennung der Straßenabschnitte sollte sinnfälligerweise und einheitlich von innen nach außen erfolgen. <p>Wegen der besonderen Wertigkeit von „Magistralen“ in Villengebieten mit ähnlichen Problemen wie bei o. g. Magistralen sollten die sinnvollerweise auch ausgewiesen werden. Dies betrifft vor allem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bautzner Straße zwischen Radeberger Straße und Waldschlößchenstraße - Loschwitzer Straße zwischen Königsheimplatz und Berggartenstraße - Karcherallee - Tiergartenstraße - Goetheallee (ab Käthe-Kollwitz-Ufer) - Naumannstraße - Bautzner Landstraße zwischen Kurparkstraße und Neubühlauer Straße 			<p>nicht überborden zu lassen</p> <p>redaktionell übernehmen</p> <p>dies sind lt. Definition keine Magistralen, da keine geschlossene Bebauung</p>		<p>nahme</p> <p>Anre- gung wird ge- folgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>
Senio- renbei- rat	216 Maß- nahmen für zent- rale, stadt- räumli- che Defi- zitberei- che	Kapitel 6.9.2, S. 133 ff.	<p>Meines Erachtens haben auch folgende Straßen eine schlechte Verkehrsführung bzw. unbefriedigende Straßenraumgestaltung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lommatzscher Straße: mangelhafte Andienungsmöglichkeiten, Lösung: 2-bahniger Ausbau (jede Fahrbahn mit je einer Fahrspur und einer Parkspur für Wohnbebauung) 			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			<ul style="list-style-type: none"> - Kötschenbroder Str.: Lösung: 2-bahniger Ausbau (jede Fahrbahn mit je einer Fahrspur und einer Parkspur für Wohnbebauung) - Bodenbacher Str.: nach Ende der Sperrfrist wegen Fördermitteln Überfahrbarkeit und z. T. Mitnutzung des Gleiskörpers herstellen - Westliche Stauffenbergallee: zu kurvige Trasse - Boxdorfer Str.: ungefasster Straßenraum 					
Entwicklungsforum	217 Allgemeines		<p>Das Entwicklungsforum hat in den Anfangsphasen der Bearbeitung, insbesondere im Rahmen der Erarbeitung der Leitziele, gemeinsam mit den anderen Vertretern der AG Stadtqualität, versucht darauf Einfluss zu nehmen, dass der VEP 2025plus vom Streben der Stadt nach höchster Stadt- und Erlebnisqualität, für Nachhaltigkeit und nach Einhaltung gesetzlicher Regelungen zum besseren Gesundheitsschutz, insbesondere hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffminderung usw. geprägt ist und mit hoher Bürgerbeteiligung erarbeitet wird. Obwohl in der Konsensvariante der Leitziele die wesentlichen Vorstellungen des EFD eingegangen sind, wirft der vorliegende Vorentwurf Fragen auf, deren positive Beantwortung ggf. zu einer deutlichen Qualifizierung des VEP beitragen könnte.</p> <p>Davon abgesehen, dass der Vorentwurf ein sehr umfangreiches Werk ist, für dessen Erstellung den Bear-</p>			Kommentar		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>beitern Lob, gerade auch im Zusammenhang mit dem intensiven Beteiligungsprozess bei Vorhandensein nicht einfacher verkehrspolitischer Interessenlagen in der Stadt, ausgesprochen wird, erfolgt nachfolgend keine besondere Benennung dessen, was als positiv eingeschätzt wird. Vielmehr werden aus Sicht des Entwicklungsforums ausgewählte kritische Aspekte angesprochen und Hinweise für Verbesserungen gegeben.</p>					
Entwicklungsforum	218 Aufbau VEP		<p>Der Aufbau des Vorentwurfs ist teilweise schwer verständlich, was offenbar auch den vielen Anregungen und Wünschen geschuldet ist, die von außen auf die Planer einwirken. Daher entsteht auch der Eindruck, dass eher der abgelaufene Prozess dokumentiert wird, als das die Planer ihr fachliches Wissen bzw. die gewonnenen Erkenntnisse unabhängig darlegen. Die Mischung von harten und weichen Maßnahmen ist zwar zielführend, erschwert aber die Gewinnung des Überblicks. Dabei kommt erschwerend hinzu, dass manche Maßnahmen doppelt bis mehrfach unter verschiedenen Kapiteln erläutert werden sowie, dass für gleiche Maßnahmen z. T. unterschiedliche Nummerierungen vergeben worden sind (vergl. Anl. 4 und 6).</p> <p>Ebenso methodisch ungünstig und verwirrend ist, dass für unterschiedliche Sachverhalte gleiche Bezeichnungen vergeben worden sind (A, B und C sowohl für die Szenarien, als auch für die Prioritäten).</p>			<p>Wird in Kurzfassung berücksichtigt.</p> <p>bei einem solchen Dokument sind graphologische Typen begrenzt – deshalb wird immer zum Buchstaben das Wort „Szenario“ oder „Priorität“ mit ge-</p>		Anregung wird teilweise gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>Insbesondere auch im Hinblick auf die Bürgerbeteiligung sollte versucht werden, Text und Gliederung zu straffen, verwirrende Formulierungen zu vermeiden und wichtige Sachverhalte, gerade wenn diese der Herleitung von Maßnahmen, Strategien usw. dienen, offen und eindeutiger zu beschreiben.</p> <p>Zudem sollte eine Kurzfassung erstellt werden, bei der jedoch nicht zu stark auf die Maßnahmenkonzepte abgehoben, sondern besonders auch auf die als Grundlage dienenden Problem- und Zielstellungen eingegangen wird, die letztlich in den Leitzielen verankert, den Planungsprozess bestimmend begleiten sollten.</p>	ADAC 60, ADFC 104		<p>nannt, um Verwechslungen zu vermeiden</p> <p>s. o.</p>		
Entwicklungsforum	219 VEP - Prozess	Kapitel 1.1, S. 2	<p>Im 2. Absatz bitte ergänzen: „Im Herbst startete die Arbeit am VEP 2025plus und schreibt damit den verkehrskonzeptionellen Prozess in der LH DD fort, der im Jahr 1990 auf Basis vorheriger Generalverkehrspläne neu begonnen wurde.“ Das verlangt alleine die Tatsache, dass es auch vorher eine Verkehrsplanungsinstitution gegeben hat und zudem vieles von dem, worauf aufgebaut werden konnte, bereits 1990 vorhanden war.</p>			Die Aussage stellt einen historisch wichtigen Bezug her.		Anregung wird gefolgt
Entwicklungsforum	220 Allgemeines zu den Leitzielen		<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</p>	DD Erben 325		Ziele wurden wegen der kompakten Darstellung in die Anlage verwiesen – alles andere ist machbar, aber es ist aus Nachvollziehbarkeitsgründen nicht sinnvoll.		Anregung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>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 denken, dass dieser Weg sich von allein als nicht zielführend erweisen wird.</p>			Subjektive Auffassung, die fachlich nicht begründet erscheint.		Kenntnisnahme
Entwicklungsforum	221 Leitziele	Kapitel 1.2, S. 6, 7 + Anlage 1	Hinsichtlich der kritischen Aspekte muss nochmals auch auf die entscheidende Schwäche in den Leitzielen, hier 3.8, hingewiesen werden, wonach eine „weitere Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes ...“ nur angestrebt wird, anstatt richtigerweise konkrete und damit be- sowie abrechen-			die beschlossenen Leitziele sind die Grundlage – „dirigistischer Verzicht“ ist auch Bestandteil		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>bare Zielzahlen bzw. Anteilswerte zu benennen.</p> <p>Was bedeutet „weitestgehender Verzicht auf dirigistische Maßnahmen“ im 2. Stichpunkt der Präambel (S. 6)? Sicher sind eine Fußgänger- oder Tempo-30-Zone, eine LKW-Maut etc. dirigistische Maßnahmen, warum dann also nicht konsequent auch andere erforderliche Maßnahmen, wie z.B. zur Verbesserung der Lärmsituation, der Einhaltung gesetzlicher Luftschadstoffgrenzwerte, zur Beschleunigung des ÖPNV, zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs usw. nennen?</p>			Bezug auf Leitziele		
Ent- wick- lungs- forum	222 Bestands analyse	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 – Radverkehr subsummiert die E-Mobilität		Anre- gung wird nicht gefolgt
Ent- wick- lungs- forum	223 Bestand und Ent- wicklung des Ver- kehrs- systems	Kapitel 2.2.1, S. 11, 12	<p>In diesem Kapitel wird eigentlich die überörtliche Verkehrsinfrastruktur erläutert, weswegen dieser Begriff auch in der Kapitelüberschrift enthalten sein sollte.</p> <p>Auf Seite 12 wird mitten in den Ausführungen zur überörtlichen Verkehrsinfrastruktur etwas zur städtischen Verkehrsinfrastruktur gesagt (Satz: „Die Stadtstruktur mit dem bestehenden Straßennetz (...).“). Abgesehen davon, dass dies ohnehin schon ein eigener Gliederungspunkt sein sollte, reicht zur Erläuterung auch nicht nur der Verweis auf die Anlagen. Hier sollte ein eigener bewertender Text einge-</p>			<p>dies gehört inhaltlich zusammen Überschrift ist dem allgemeinen Inhalt des Kapitels angepasst</p> <p>redaktionelle Prüfung des Textzusammenhanges durch IVV/IVAS</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			fügt werden, der dann ja auch unvermittelt auf S. 13 oben kommt.					
Ent- wick- lungs- forum	224 Überlas- tungen im Stra- ßennetz	Kapitel 2.2.1, S. 13	<p>2. Absatz, 4. Satz: „Auch das bestehende S-Bahn-Netz muss in seiner Wirksamkeit im ÖPNV gestärkt werden (...)“.</p> <p>2. Absatz: Welche punktuellen Überlastungen im Straßennetz sind gemeint bzw. wie ist Überlastung konkret definiert?</p> <p>Die Formulierung, dass die Überlastungen durch intermodale Ansätze aufgelöst werden sollten, ist nicht gut. Es muss klar gesagt werden, dass die Probleme ingenieurmäßig, d.h. problem- und aufwandsreduziert und nicht unbedingt richtliniengerecht 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 zielführend (Pendler).</p>			<p>wir verzichten wenn es geht auf „zwangsorientierte“ Formulierungen</p> <p>Überlastungen sind im Stadtverkehr nicht als Ganzes definierbar, sondern von lokalen Gegebenheiten und Gewohnheiten abhängig – Kriterium Reisezeit wird gezeigt</p> <p>Widerspruch nicht erkennbar, Postulierung von Engpassplanung nicht akzeptabel</p>		Anre- gung wird nicht gefolgt
Ent- wick- lungs- forum	225 Reise- zeitent- wicklung	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 Leitziel 3.8 etc.			Wesentliche Zusammenfassung ist ausreichend, kein eigener Gliederungspunkt sinnvoll,		Anre- gung wird nicht gefolgt
Ent-	226 Entkopp-	Kapitel	„Die angestrebte Entkopplung einer positiven Wirt-			dieses Ziel wird entspre-		Kennt-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
wick- lungs- forum	lung Wirt- schafts- / Bevölke- rungs- wachs- tum von Kfz- Verkehr	2.2.1, S. 14	<p>schaftsentwicklung und des Bevölkerungswachstums von der Zunahme des Kfz-Verkehrs wurde in Dresden bereits erreicht“ → Dieser Satz ist symptomatisch für - auch an anderen Stellen fehlende - umständliche, schwer verstehbare Formulierungen oder offenbar bewusste Verklausulierungen von Sachverhalten etc. Gemeint ist doch, dass es offenbar ein Ziel gab (gibt?), den Kfz-Verkehr trotz positiver Wirtschaftsentwicklung und Bevölkerungszunahme nicht zunehmen zu lassen?</p> <p>Absatz 4: Um zusätzliche Verkehrsleistungen zu belegen, müssen sowohl Beförderungszahlen des ÖPNV, als auch Belegungszahlen von Straßen dargestellt werden, der Modal Split kann das nur begleitend belegen. Später erfolgt das auch indirekt formuliert den Kfz-Verkehr betreffend, indem auf die Brückenbelegungen eingegangen wird (S.15 oben). Hinzukommen muss aber unbedingt eine umfassende Einschätzung für das gesamte Straßennetz usw.</p>			<p>chend der Leitziele unterstellt – hohe Erreichbarkeit, starke Wirtschaft, möglichst wenige negative Verkehrswirkungen, an denen Kfz-Verkehr nun mal häufiger beteiligt ist</p> <p>die Ausweisung von Belastungsplots sind nicht möglich ausführliche Darstellungen enthält der öffentlich einsehbare (www.dresden.de/vep) Analysebericht, dort auch Verkehrsleistung und ÖV-Beförderungszahlen enthalten --> Verweis auf Analysebericht</p>		nis- nahme Kennt- nis- nahme
Ent- wick- lungs- forum	227 Luftrein- halteplan	Kapitel 2.2.1, S. 15	„Zur Vermeidung einer Umweltzone muss Dresden deshalb einen Luftreinhalteplan umsetzen“ → auch hier wieder das Verklausulierte: Der Luftreinhalteplan muss nicht wegen einer Umweltzone umgesetzt werden, sondern weil Grenzwerte einzuhalten sind (die Umweltzone ist dabei ja nur ein ganz kleines und nicht das wesentliche Minderungsmittel). Es muss klar gesagt werden, dass die Kfz-Nutzung in			der LRP geht nicht von einer erzwungen Reduktion des Kfz-Verkehrs sondern eher von Verteilung, Verstetigung und weiteren Angeboten (also Pull-Faktoren) wie Radförderung und ÖPNV aus		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Dresden reduziert werden muss, um die Grenzwerte einhalten zu können. Das Wesentliche und überhaupt einzig nutzbare Mittel dafür ist die Stärkung und Priorisierung des Umweltverbundes!			Aber: Anpassung der Formulierungen s. Stn. SV		
Ent- wick- lungs- forum	228 Motori- sierung- sent- wicklung	Kapitel 2.2.1, S. 16	Die Aussagen zur Motorisierungsentwicklung als Trend in Bezug auf Carsharing zu treffen ist verwirrend. Die Thematik der Motorisierungsentwicklung sollte eigenständig erläutert werden (einschließlich einem Bezug zu Werten aus Deutschland und Vergleichsstädten) und dabei auch konkreter auf die angeführten Unterschiede gemäß Stadtlage eingegangen werden sowie Schlussfolgerungen zum Straßennetzausbau getroffen werden.			Formulierung S. 16, 2. Absatz 1. Satz anpassen, Aber: Ausführliche Darstellungen sollten dem Analysepapier vorbehalten bleiben		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
Ent- wick- lungs- forum	229 Elektro- mobilität	Kapitel 2.2.1, S. 17	In den Ausführungen zur Elektromobilität fehlt die Aussage, dass der Ersatz von fossil betriebenen Autos zwar die Luftproblematik verbessern kann, aber nicht die sonstigen Aspekte wie Verkehrssicherheit, Konkurrenz zum ÖPNV, zu Fuß- und Radverkehr, löst. Auch Elektroautos benötigen Straßen und Parkplätze.			das wurde erwähnt		Kennt- nis- nahme
Ent- wick- lungs- forum	230 Defizite im Kfz- Verkehr und Straßen- netz	Kapitel 2.2.2, S. 18	2. Stichpunkt: Was ist mit unverträglichen, verkehrlichen Überformungen gemeint? Eigentlich ist eine verkehrliche Überformung, wenn der Straßenraum zu stark zu Gunsten des Kfz-Verkehrs bzw. zu Lasten der anderen Verkehrsarten sowie der Aufenthaltsqualität ausgebaut wurde; das ist bei den genannten Beispielen wohl nicht gemeint?			so ist das gemeint, Aber: redaktionell präzisieren „Überformung durch Kfz-Verkehr“		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
Ent-	231 Defizite	Kapitel	Wieso wird hier nicht kritisch das sehr hohe Angebot	VCD		weil viele Stellplätze zwar		Kennt-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
wick- lungs- forum	im ru- henden Verkehr	2.2.2, S. 18	von Stellplätzen und dessen Kfz-Verkehr erzeugende Wirkung im Zentrum benannt (Stadtverträglichkeit, Konkurrenz zum ÖV, etc.)?	252		problematische Wirkungen haben können, aber nicht ein Defizit im Sinne des ruhenden Verkehrs sind		nis- nahme
Ent- wick- lungs- forum	232 Bedeu- tung Fußver- kehr	Kapitel 2.2.2, S.22 + Kapitel 6.8, S. 127 ff.	Obwohl anfangs viel von Nahmobilität und vom demografischen Wandel (Altersstruktur) etc. geredet wurde, kommt die Thematik der Förderung des Fußverkehrs insgesamt schwach daher. <i>Auch wenn es sich um nicht unbedingt VEP-relevante Planungen handelt, sollte etwas mehr Raum eingeräumt und insbesondere die wichtige Rolle des Fußverkehrs im Verbund mit dem ÖPNV sowie dem Radverkehr stärker betrachtet werden.</i> Dabei ist auch herauszuarbeiten, dass der Fußverkehr Hauptleidtragender eines gut ausgebauten und entsprechend belegten Kfz-Straßen-Systems ist. Und das nicht nur bezüglich der Unfallfolgen, sondern auch wegen der zwar kaum erfassten, aber stark vorkommenden Behinderungen hinsichtlich einer freien und sicheren sowie möglichst umwegfreien Wegewahl einschließlich der Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität in wichtigen Straßenräumen des Hauptnetzes.	Senio- ren- beirat 212		kann man ausbauen ... siehe aber auch Forderung nach kompaktem Dokument Aber: Anregung übernehmen unter Beachtung anderer Stellungnahmen (z. B. Seniorenbeirat, SV)		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt
Ent- wick- lungs- forum	233 Schwer- punkte der Ver- kehr- sentwick- lungspla- nung	Kapitel 2.2.3, S. 23, 24	1. Stichpunkt: Gute Erreichbarkeit durch alle Verkehrsträger heißt auch gute Erreichbarkeit durch den MIV. Dabei kann aber nicht die gleiche stadt- und umweltverträgliche Mobilität erreicht werden, wie bei einer nur für den ÖPNV verbesserten Erreichbarkeit. Soll die „vorwiegende Nutzung bestehender Infra-					Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>strukturen“ den Straßenbaubefürwortern die Angst nehmen, dass zu Gunsten des Umweltverbundes zu wenig für die Straßen gemacht wird?</p> <p>8. Stichpunkt:</p> <p>Dieser Stichpunkt wirkt wie ein Gruß an die Straßenbaulobby nach dem Motto „Wie werden schon weiter bauen und für einen flüssigen Kfz-Verkehr sorgen, sind wir doch mit unseren 27 km/h so schlecht (dafür haben wir ja der Strab zuvor eine Erhöhung auf 21 km/h versprochen).</p> <p>9. Stichpunkt:</p> <p>Fördern wir den nichtmotorisierten Verkehr nur, weil seine Bedeutung stark zunimmt oder sollten wir nicht fördern, damit er zunehmen kann?</p> <p>11. Stichpunkt:</p> <p>„Verbesserung der Verkehrssicherheit, besonders im nichtmotorisierten Verkehr (...)“ → das „im“ könnte suggerieren, dass es um die Unfälle zwischen Rad und Fuß geht, daher muss klar „für“ den nichtmotorisierten Verkehr geschrieben werden</p>			<p>beides ist sinnvoll</p> <p>das kann man so sehen und auch ändern, deshalb übernehmen</p>		<p>Anre- gung wird ge- folgt</p>
Ent- wick- lungs- forum	234 Fragen von Stadt- entwick- lung und	Kapitel 2.2.4, S. 25	Hier wird wieder verschwiegen, bzw. nicht klar benannt, dass die Stadtverträglichkeit durch den Kfz-Verkehr beeinträchtigt wird. Das Wachsen der Quell- und Zielverkehre ist doch positiv, es kann und muss aber wesentlich stärker durch den Umweltverbund			Problem ist im VEP aus- reichend thematisiert		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	Verkehr		stadtverträglich abgewickelt werden. Zudem steigt damit nicht nur die Stadtverträglichkeit, sondern auch die Leistungsfähigkeit, Verkehrsqualität sowie Verkehrssicherheit der Verkehrsanlagen.					
Ent- wick- lungs- forum	235 Entwick- lungen, Szena- rien und Bewer- tungen	Kapitel 3, S. 35 ff.	<p>Der Aspekt, dass keine konkreten und damit berechenbare Zielzahlen bzw. Anteilswerte benannt werden, wirkt sich auch auf den Umgang mit den Szenarien aus. Gäbe es zahlenmäßig untersetzte Mengenorientierungen, wäre auch die notwendige Orientierung der Maßnahmenkonzepte auf Szenario C eine noch logischere Folgerung gewesen.</p> <p>Dabei wäre auch unsere nicht durchsetzbar gewesene Forderung nach einem Auf-den-Prüfstandstellen der Sowieso-Maßnahmen von selbst zum Tragen gekommen. Die relativ unkritische Übernahme dieser Maßnahmen ist ein wesentliches Defizit bei der Bestandsanalyse und letztlich der Maßnahmenentwicklung. Bei einer zielführenden Bestandsanalyse hätten auch alte, vorhandene, aktuelle Planungen, Konzepte und eben auch Beschlüsse etc. auf den Prüfstand gestellt und ggf. für eine Modifizierung bis hin zu einer Von-Vorn-Herein-Aussonderung vorgeschlagen werden müssen. Dies insbesondere auf Grundlage der neuen, zumal beschlossenen Leitziele, sowie angesichts nachweislich fehlender Finanzen für eine volle Umsetzung der Sowieso-Maßnahmen. Da dieser Schritt fehlt, wurde der Planungsprozess bis hin zum Konzept unnötig mit Maßnahmen belastet, die nicht effektiv zur Zielerreichung beitragen, vielmehr sogar dagegen wirken</p>	IHK 30, Ing.ka mmer 39, VCD 247		<p>Zahlen sind nicht benennbar (überschlägiges Modell der Gesamtwirkungen) Leitziele ohne Quantifizierung durch StR beschlosssem, Problematik von C sind nicht die belastbaren Zahlen sondern die Steuerbarkeit der Prozesse</p> <p>Beschlusslagen wurden übernommen – sie wurden aber nach den aktuellen VEP-Kriterien bewertet</p>		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>und wie bereits gesagt, ggf. ohnehin nicht umsetzbar sein werden.</p> <p>Zudem, wären der Lärmaktionsplan und insbesondere der Luftreinhalteplan ebenso als heilige Kuh behandelt worden, wie die Sowieso-Maßnahmen, wäre die Szenarienentwicklung von allein in Richtung „C“ gegangen. Denn z. B. bezüglich der Einhaltung der gesetzlichen Luftschadstoffgrenzwerte ist es eben gemäß Minderungsmaßnahmenkonzept des LAP hauptsächlich die deutliche Reduktion der Kfz-Fahrten und nicht allein die Umweltzone, wie z. T. suggeriert wird.</p>			<p>Sz. B und C unterscheiden sich im Verhaltensansatz – das Machbare aus C (Maßnahmen der Nahmobilität) wurde zudem in den Maßnahmenanteil übernommen Luftreinhalteplan ist Pflichtaufgabe</p>		
Entwicklungsforum	236 Auswahl Vorzugsszenario	Kapitel 3.4.6, S. 53, 54	<p>Da bereits zuvor verschiedene Aspekte diskutiert wurden, wird auf die Entwicklung und Bewertung der Szenarien nicht weiter eingegangen. Dennoch wird die frühere Forderung erneuert, das Szenario C als vollwertiges Szenario mit eigenen Maßnahmenkonzepten zu entwickeln und als Vorzugsszenario einzuordnen. Die Begründung, dass ja das „Szenario B“ eigentlich das gleiche sei und „C“ nur nicht gehen würde, weil die Stadt kaum einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten seiner Bürgerschaft habe, kann vom Entwicklungsforum nicht nachvollzogen werden. Es wäre ein Armutszeugnis für die Stadt Dresden, wenn der Verhaltenswandel nicht durch die Stadt mit entsprechenden Maßnahmen beflügelt werden könnte. Selbstverständlich wird es neben einer notwendigen Push&Pull-Strategie zu Gunsten von „C“ eine Hauptaufgabe der Stadt sein, bei der schrittweisen Umsetzung des VEP 2025plus inten-</p>	VCD 263 & 265, DD Erben 328		<p>dies ist bekannt – die Beschlusslage auch – der Verhaltenswandel wird durch die Maßnahmen des VEP bestärkt (Machbares aus C)</p>		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			sivste Öffentlichkeitsarbeit für dessen Popularisierung und Darstellung seiner zukunftsweisenden Progressivität - wenn in diese Richtung weiterentwickelt - zu betreiben. Daher ist es nicht versteh- und einsehbar, von einer angeblich eingeschränkten Umsetzbarkeit von C zu sprechen.					
Ent- wick- lungs- forum	237 Durch- bindung Liebstäd- ter Stra- ße	Kapitel 4.3.2, S. 61 + Kapitel 5.7, S. 88	Die Durchbindung der Liebstädter Straße und die Anbindung der Tiergartenstraße sind keinesfalls prioritär und davon abgesehen auch nicht erforderlich. Sie würden zudem den MIV fördern und zumindest im damit erschlossenen Gebiet den Kfz-Verkehrsanteil wesentlich erhöhen.			Ziel ist die Anbindung des neuen Standorts sowie die Entlastung von Altstrehlen/Wasaplatz - Bewertungen liegen vor – Maßnahme ist integriert betrachtet legitim. Detaillierte Prüfung erfolgt in weiterer Planung		Kennt- nis- nahme
Ent- wick- lungs- forum	238 Durch- bindung Fröbel- straße	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. Das Kulturkraftwerk als Mitbegründung für teuren Straßenbau heranzuziehen ist unangebracht und unsinnig.	ADFC 128, VCD 268, DD Erben 334	Senio- ren- beirat 201	Hauptargument ist Anbin- dung Gewerbe/ Wirtschaftsverkehr auch das KK Mitte wird durch Kfz-Verkehr ange- fahren und ist trotz integ- rierter Lage auch Erzeuger im Kfz-Verkehr positive Effekte für den Be- reich KK Mitte durch Frö- belstraße, diese ist aber		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
						keine Voraussetzung		
Ent- wick- lungs- forum	239 Umgang mit sen- siblen und kriti- schen Maß- nahme- ansät- zen	Kapitel 4.3.3, S. 62, 63	<p><u>Maßnahmen als Bestandserhalt:</u></p> <p>Der zweistreifige Ausbau der B 172 ist nicht erforderlich. Die vorhandene Straße bewältigt das Verkehrsaufkommen, wenn auch mit nicht so guter Flüssigkeit wie bei Ausbau, was akzeptierbar ist. Ein Ausbau würde zur Erhöhung des Kfz-Verkehrs führen.</p> <p>Ein zweistreifiger Ausbau der Bautzner Straße zwischen Martin-Luther-Straße und Radeberger Straße ist abzulehnen, wenn damit die Kapazität und Flüssigkeit für den Kfz-Verkehr erhöht werden soll. Haben wir nicht die Waldschlösschenbrücke, um hier zu entlasten oder erhöht die Brücke die Belegung auf der Bautzner Straße? Wenn das so wäre, müsste erst recht eine Verbreiterung verhindert werden.</p> <p><u>Maßnahmen als konzeptionellen Ansatz:</u></p> <p>Welche Kfz-Belegungsanforderungen liegen für die Flächenvorhaltung für die Anbindung der Fabrikstraße an die Rampen der Nossener Brücke vor? Der Ausbau der Hofmühlenstraße ist nicht erforderlich.</p>			<p>Wird hier Zwei- mit Vierstreifigkeit verwechselt? Ausbau wird klarer definiert (s. auch Anlage 6, Nr. 135), Zweistreifigkeit im Querschnitt als Bestandssanierung mit regelkonformer Ausbildung, Vierstreifigkeit der B 172 zw. Erich-Kästner-Str. und Anschlussstelle Heidenau als Flächenvorhaltung (Prio C) vorgesehen</p> <p>Bei Bautzner Str. ist Zweistreifigkeit im Querschnitt zu Grunde gelegt bzw. gemeint.</p> <p>Die Anbindung der Fabrikstraße soll die Gewerbegebiete direkt ans Hauptnetz anbinden. Ausbau Hofmühlenstr. ist nicht er-</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>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 abzulehnen.</p> <p>Der zweistreifige Ausbau der B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau wird nicht befürwortet.</p> <p>Ist ein niveaufreier Knotenpunkt Stauffenbergallee / Königsbrücker Straße wirklich erforderlich oder entspringt dies nur der überzogenen Prognosebelegungen der Waldschlösschenbrücke?</p> <p>Die verbesserte Anbindung Radebeuls an die A 4 ist nicht erforderlich, zumal Radebeul mit den großzügigen Neubauten der S 81 und 84 wesentlich von Durchgangsverkehren entlastet wurde bzw. werden wird. Dem Trugschluss, dass der hohe Eigenverkehr der Stadt, hier Binnen-, Quer- und Zielverkehr, mehr Durchgangsverkehr sei, kann nicht gefolgt werden. Zudem würde ein Autobahnanschluss (an die Meiß-</p>			<p>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>s. o.</p> <p>hier ja derzeit nur Trassenfreihaltung</p> <p>hier verfolgt Radebeul eigene Pläne Maßnahme wird gestrichen</p>		<p>wird nicht gefolgt</p> <p>Anregung wird nicht gefolgt</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Anregung wird gefolgt</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			ner Str.?) keine Entlastung für den auf Dresden ausgerichteten Verkehr bringen, abgesehen davon dass die KP-Abstände auf der A 4 kaum einen weiteren Anschluss ermöglichen.					
Ent- wick- lungs- forum	240 Mobili- tätsstra- tegie	Teil C und D	<p>Obwohl die Leitziele eigentlich klare Vorgaben für eine „Dresdner Mobilitätsstrategie“ definieren, welche sich eindeutig auf die Priorisierung der Maßnahmen zu Gunsten der Förderung des Umweltverbundes orientieren müssten, wird nicht klar und offen ausgesprochen, dass dies im Grunde zu Lasten des MIV gehen muss. Dabei sollten auch Aspekte wie Rückbau, bewusste Engpassplanung zur Steuerung und Verminderung des Kfz-Verkehrs (auch Umsteigeanimation auf Umweltverbund) und weitere, moderner Verkehrsentwicklungsplanung entsprechende Strategien bzw. Maßnahmen entwickelt und diskutiert werden. Nur mit weniger Autofahrten können die ÖV-Fahrgast-, Radfahrer- und Geherzahlen eine Erhöhung erfahren. Da nützt es auch nichts, wenn neben den diversen Vorschlägen zum Um- und Ausbau des Straßennetzes auch allerhand gute Vorschläge für den NMV gemacht werden.</p> <p>In diesem Sinne ist der Vorentwurf auch nicht frei von dem Eindruck, dass dieser VEP weiterhin ein Verkehrsinfrastrukturausbauplan werden könnte, anstatt eindeutig auf eine Intensivierung im Bestand zu orientieren und im Wesentlichen nur für den Umweltverbund, vorrangig die Straßenbahn Netzerweiterungen möglich sein sollten. Der VEP wäre somit zu einem Plan für wirklich zukunftsfähige, nachhaltige</p>			<p>nach Leitziel 1 sollen alle Verkehrsträger berücksichtigt und weitgehend auf dirigistische Maßnahmen (Präambel) verzichtet werden.</p> <p>Grundlage sind die beschlossenen Leitziele</p> <p>die Bestandsorientierung wird gegenüber allen Vorgängerdokumenten mehr als deutlich</p>		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			und umweltgerechte Mobilität weiter zu entwickeln. Das dürfte aber eine Neustrukturierung nach sich ziehen.					
Ent- wick- lungs- forum	241 Neustäd- ter Markt	Kapitel 5.7, S. 89	Eine Untertunnelung im Bereich des Neustädter Marktes wird abgelehnt, gerade auch aus städtebaulichen sowie Kostengründen. Zudem: Wozu wurde denn dann die Waldschlösschenbrücke gebaut?			am Neustädter Markt ist lt. VEP zu prüfen, wie Kfz-Verkehrsmengen verringert, der Knoten kompakter gestaltet und der Verkehr geführt werden kann – Tunnel sind nicht konkreter Bestandteil des VEP		Kennt- nis- nahme
Ent- wick- lungs- forum	242 Fragen von Stadt- entwicklung 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
Ent- wick- lungs- forum	243 Hand- lungskon- zept Ver- kehrsber- uhigung	Kapitel 6.4.5	Wenngleich verkehrspolitische, verkehrsorganisatorische und Verkehrssicherheitsaspekte im VEP enthalten sind, wird das Thema Geschwindigkeit nur am Rande behandelt. Vom Einfluss der Geschwindigkeitsbeeinflussung im Hauptnetz auf die Lärm- und Luftschadstoffminderung abgesehen, muss von den	ADFC 120, VCD 253 & 290	ADAC 88, DVB 180	die benannte Empfehlung, ist auf S. 108 klar benannt s. Stn. SV zu T 30		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Fachgutachtern im Rahmen einer VEP-Bearbeitung erwartet werden, hierzu näheres auszusagen. Zumal im Vorentwurf ausgewiesen wird, dass rund 94 % des Straßennetzes verkehrsberuhigt sind, fehlt diesbezüglich die klare Empfehlung an die Stadt, die Städtetagsinitiative für eine zulässige Stadtregelgeschwindigkeit von 30 km/h voll zu unterstützen.					
Entwicklungsforum	244 Weiteres Vorgehen, Öffentlichkeitsarbeit		Das Entwicklungsforum bietet für die Bürgerbeteiligung bzw. Öffentlichkeitsarbeit in bewährter Weise seine umfassende Unterstützung zum Durchführen von Informations- und Diskussionsveranstaltungen etc. an.					Kenntnisnahme
VCD	245 Vorwort zur Stellungnahme des VCD		<p>Um zukünftig die Bedürfnisse der Bürger und der Wirtschaft in der Landeshauptstadt Dresden nachhaltig und ökonomisch sinnvoll zu befriedigen, gilt es den dafür erforderlichen Verkehr in den kommenden Jahren bis 2025 und darüber hinaus verantwortungsbewusst zu gestalten. Der VCD Dresden nimmt den Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung sehr ernst: So geht diese Stellungnahme – wie auch der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanung – über die klassische Verkehrsplanung hinaus und behandelt ebenso die Sicherung der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans.</p> <p>Gerade in diesen Monaten ist es besonders wichtig, dass die treibenden Kräfte aus Politik, Verwaltung, Verbänden und Wirtschaft, die Mobilität – und eben nicht den Verkehr – in Dresden insgesamt voranbringen wollen, zusammen stehen und sich mit einer</p>			Kommentar		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vor- entwurf	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>Stimme in die Diskussion einbringen.</p> <p>Wir – das sind alle Beteiligten im Verfahren – müssen darauf hinarbeiten, dass eine breite Stadtratsmehrheit am Ende den Verkehrsentwicklungsplan trägt und für eine breite Verankerung der Inhalte in der Bevölkerung sorgt.</p> <p>Für die Zukunftsfähigkeit der Landeshauptstadt Dresden sowie ihres Umlandes ist ein funktionierendes Verkehrssystem erforderlich. Berücksichtigt werden muss dabei jedoch, dass viele andere Politikbereiche wie die Sicherung der Bildung, Kinderbetreuung, Kultur, Gesundheit, Ver- und Entsorgung ebenfalls große Investitionen erfordern.</p> <p>Die Landeshauptstadt Dresden tut gut daran, die Chancen aus der positiven Bevölkerungsentwicklung sowie der annähernden Schuldenfreiheit aktiv zu nutzen und in der nächsten Dekade eine Verkehrsentwicklung in Richtung des Umweltverbundes voranzutreiben. Weitsicht ist gefragt.</p> <p>Die Fahrgastzahlenentwicklung der Vergangenheit – v.a. in Dresden durch die zahlreichen Verbesserungen im Linienangebot – zeigt, dass guter Nahverkehr von Einwohnern und Besuchern der Region geschätzt, genutzt und auch bezahlt wird. An dieser Entwicklung sollte auch die öffentliche Hand weiterhin ein Interesse haben und ihren Beitrag dazu leisten. Ebenso kann Dresden mit einer überaus positiven Entwicklung des Radverkehrs aufwarten.</p>					

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>Der VCD fordert den Stadtrat auf, mit dem zu verabschiedenden Verkehrsentwicklungsplan deutlich Position zu beziehen!</p> <p>Damit werden die Grundlagen für die Weiterentwicklung und (Er-)Lebbarkeit der Stadt gelegt. Weiterentwicklung heißt: Mehr Mobilität für alle – weniger Belastung durch Verkehr, Schadstoffen, Lärm, Landverbrauch!</p> <p>Der VCD beteiligt sich als Interessenvertreter des Umweltverbundes am Anhörungsverfahren. Aus diesem Grund erfolgen die Aussagen aus Fahrgast, Radfahrer- und Einwohnersicht. Der VCD verkennt dabei nicht, dass ein gewisses Maß an privatem Pkw-Verkehr sowie Wirtschaftsverkehr für eine funktionierende Stadt erforderlich ist. Der Stadt als Ganzes ist darüber hinaus geboten, mit Weitsicht die Grundlagen des Verkehrsgeschehens für die Zukunft zu legen.</p>					

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
VCD	246 Allge- meines		<p>Zunächst muss den am Entwurf beteiligten Ingenieurbüros ein großes Lob ausgesprochen werden. Die Menge der zu verarbeitenden Informationen in einem Dokument zu bündeln, welches die relevanten Themen exakt aufgreift ist sehr wichtig und im Grunde nach gut gelungen. Die Anmerkungen des VCD sollen als konstruktive Kritik angesehen werden, da wir gerne eine ehrliche Diskussion führen wollen. Nur in begrenztem Maße werden vom VCD unverrückbare Maximalforderungen formuliert.</p> <p>Der vorgelegte Entwurf ist sehr umfangreich. Bedenken hat der VCD, dass die wirklich relevanten Textpassagen von den im Anhörungsverfahren Beteiligten umfassend überblickt und die Konsequenzen daraus gezogen werden können. Dabei nimmt sich der VCD selbst nicht aus. Die umfassende Beschreibung des Ist-Zustandes hätte kürzer ausfallen können.</p>			<p>Kommentar</p> <p>Kurzfassung entsprechend anderer Stn. vorgesehen</p>		<p>Kenntnis- nahme</p> <p>Anre- gung wird ge- folgt</p>
VCD	247 Allge- meines		<p>Folgende Punkte liegen uns vorab besonders am Herzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der VCD vermisst einen Zeitplan, aus dem hervorgeht, welche Maßnahmen bis wann umgesetzt werden sollen. - Auffallend ist, dass viele Aussagen Ziele formulieren und oftmals Aussagen „unter Finanzierungsvorbehalt“ getroffen werden. Dies lässt den Entwurf teilweise „beliebig“ erschei- 			<p>hier sind Zeithorizonte in Anlage 6 dargestellt – mehr kann der VEP nicht leisten</p> <p>dieses Dilemma ist derzeit kaum zu lösen</p> <p>Finanzierungsaussagen</p>		<p>Kenntnis- nahme</p> <p>Kenntnis- nahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>nen und macht die Verkehrspolitik „zum Spielball“ der jeweils herrschenden Haushaltssituation.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Insgesamt wünscht sich der VCD vom weiteren Prozess, dass im Rahmen der Überarbeitung des Entwurfs noch klarere Akzente in der Gestaltung des Umweltverbundes setzt - Offen bleibt auch die Frage, welche Maßnahmen in zeitlicher Reihenfolge mit welcher Priorität umgesetzt werden sollen. Wie wird mit der Liste der Anlage 6 künftig umgegangen? Wird diese von Anfang bis Ende abgearbeitet? Welche Verbindlichkeit hat diese? Wie kann sichergestellt werden, dass nicht die Tagespolitik um andere Themen als die vereinbarten kümmert? - Der VCD hat lange diskutiert, ob das Bündel der Sowieso-Maßnahmen in Frage gestellt werden und wieder aufgeschnürt werden sollte. Nach reiflicher Überlegung kommen wir zum Schluss, dass die Sowieso-Maßnahmen sich in die Prioritätenliste genauso wie alle neuen Projekte einreihen müssen. Hier wird die Haushaltsslage und die Nutzen-Kosten-Untersuchungen zeigen, welche Projekte wann umgesetzt werden. 	<p>Ing.ka mmer 38, ADFC 126</p> <p>IHK 30, Ing.ka mmer 39, EFO 235</p>		<p>sind primäre Aufgaben der Politik</p> <p>Dies ist ein Kommentar vom VCD.</p> <p>Ziel ist es, dem VEP durch Beschluss die erforderliche Bindungskraft zu geben Umgang wird letztlich von der Politik festgelegt, Monitoring und Evaluierung im VEP vorgesehen - können zu veränderten Prioritäten führen</p> <p>Die Sowieso-Maßnahmen sind mit Ausnahme einer vierspurigen Köbrü-Straße alle positiv bewertet worden – sie wären also so oder so Maßnahmen des VEP geworden Sowieso-Maßn. sind mit Prio-Stufen versehen, dies ist zustimmender Kommentar zur gewählten Methodik</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
VCD	248 Be-	Kapitel	Dresden ist mittlerweile aus der Metropolregion Mit-			Formulierung zur Metropol-		Anre-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	stands- analyse	2.2.1, S. 11	teldeutschland ausgetreten.			region wird aktualisiert, s. Stn. SV		gung wird ge- folgt
VCD	249 Bestand Schie- nenver- kehrs- netze	Kapitel 2.2.1, S. 11, 12	Im Schienenfernverkehrsnetz ist die Achse Dresden- Leipzig- Hannover ist genauso hervorzuheben. Auf S.12 im 2. Absatz nach den Anstrichen muss es statt „Baltikum“ wohl richtig „Balkan“ heißen.	DVB 185		wird angepasst ja, wird geändert		Anre- gung wird ge- folgt
VCD	250 Bestand Busver- kehrs- netz	Kapitel 2.2.1, S. 12	Beim Fernbusverkehrsnetz bitte Folgendes ergän- zen: „Aufgrund ordnungspolitischer Maßnahmen der Bundesregierung wird die Bedeutung des Fernbus- verkehrs kurzfristig deutlich steigen. Eine Auswei- tung des innerdeutschen Fahrtenangebots ab Dres- den ist zu erwarten.“ (vgl. Seite 63) Regionalbusverkehrsnetz: Unverständlich: Das Re- gionalbusnetz überspannt die gesamten genannten Landkreise; hervorzuheben sind im Text auch die Li- nien mit bestehendem Wochenendverkehr.			wird angepasst Wird angepasst		Anre- gung wird ge- folgt Anre- gung wird ge- folgt
VCD	251 ÖPNV- Priorisier- ung	Kapitel 2.2.1, S. 13	Gut! Erkenntnis ist wichtig, dass LSA Bevorrechtig- ung als die ÖV- Beschleunigungsmaßnahme un- ausweichlich ist, da sonst ÖV- Kapazitäten nicht ge- steigert werden können, dabei Verweis auf im Ver- gleich zu anderen Städten extrem hohe MIV Durch- schnittsgeschwindigkeit wichtig.			Vergleichswerte zu ande- ren Städten sind nicht vor- handen – hier fehlen be- lastbare vergleichbare Quellen		Kennt- nis- nahme
VCD	252 Bestand Ruhender Ver- kehr	Kapitel 2.2.1, S. 14	1. Absatz: Die Aussage über die Parkraumnutzung in der Innenstadt (MIV- Innenstadterschließung super: 6.800 Stellplätze zu 42 % belegt (Tagesmittel 8 – 20 Uhr), an Samstagen Auslastung von 66 %) ist eine			Kommentar		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			wichtige, herauszustreichende Aussage! Von Park- druck in der Innenstadt kann somit an keiner weite- ren Stelle des Dokuments die Rede sein. Strategie für die Zukunft: Kein weiterer Bau von großzügigen Parkhäusern; Rücknahme der Stell- platzverordnung für die Innenstadt – Kompensation bei guter ÖV-Anbindung ermöglichen; dafür Ver- pflichtung zur Schaffung von Ausgleichsmaßnahmen wie das Entsiegeln von Flächen an anderen Stellen im Stadtgebiet	EFO 231		Keine Stellplatzverordnung für Innenstadt, aber Gara- gen- und Stellplatzsatzung für Gesamtstadt mit diffe- renzierten Ablösegebühren vorhanden, Maßnahmen Mobilitätsmanagement ge- eigneter		Kennt- nis- nahme
VCD	253 Ver- kehrsb- ruhigung	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 stadtwweit 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 Stel- lungnahmen – wurde aber beschrieben (S. 108) s. Stn. SV zu T 30, T60 nur in Ausnahmefällen		Anre- gung wird nicht gefolgt
VCD	254 Elektro- mobilität	Kapitel 2.2.1, S. 17	Die Aussage wird voll unterstützt, dass Elektromobili- tät im Bereich des Pkw-Verkehrs keine besondere Rolle spielen wird. Infrastrukturentwicklungskosten sind voll der freien Wirtschaft zu überlassen.		ADAC 66	Vernetzung elektromobiler Angebote aber sinnvoll, in diesem Kontext auch E- Pkw sinnvoll		Kennt- nis- nahme
VCD	255 Defizite im ru- henden Verkehr	Kapitel 2.2.2, S. 19	1. Anstrich: besser formulieren: „In weiteren Berei- chen sollte Bewohnerparken eingeführt werden , z. B. in: (...)“ 2. Anstrich: Unklar ist, ob es sich um eine Aufzäh- lung handelt, bitte Text besser gliedern			Intention wird mitgegan- gen, aber: in Analyse nicht sinnvoll; Prüfen vor Einführung er- forderlich Redaktionell anpassen		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt Anre- gung

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
								wird ge- folgt
VCD	256 Carsha- ring	Kapitel 2.2.2, S. 20	Letzter Anstrich: Inhaltlich richtig ist, dass das Ange- bot an verfügbaren Stellplätzen an die Grenzen stößt; das Angebot an Kfz wird von den Betreibern des Carsharings sicherlich nach oben angepasst werden können. Die Kommune sollte sich somit v.a. auf das Ausweisen von Stellflächen im öffentlichen Raum kümmern.			ist bereits Bestandteil der Maßnahmen		Kennt- nis- nahme
VCD	257 Defizite im ÖPNV	Kapitel 2.2.2, S. 21	Barrierefreiheit ÖV: Hier ist explizit auch die Halte- stelle Friedensstraße zu nennen, da diese Haltestel- le nicht barrierefrei ausgebaut worden ist, obwohl die Straße saniert worden ist.			Haltestelle Friedensstraße hat keine netzweite Bedeu- tung; hier handelte es sich um einen Deckentausch und nicht um eine Straßensani- erung nach KP2 und der Planungsvorlauf dazu fehl- te		Anre- gung wird nicht gefolgt
VCD	258 Defizite im Rad- verkehr	Kapitel 2.2.2, S. 22	Den letzten Satz zum Punkt Radverkehr: „Nicht in jedem Fall werden planerische Lösungen entwickelt werden können“ bitte streichen, da es gilt die Mängel mittelfristig zu beheben. Was die Abwägung ergibt, ist ja Teil der Prioritätensetzung.			Satz streichen		Anre- gung wird ge- folgt
VCD	259 Schwer- punkte der Ver- kehr- sentwick- lungspla- nung	Kapitel 2.2.3, S. 24	1. Anstrich: städtebaulich-verkehrliche Handlungs- schwerpunkte: Hier ist als weiteres Beispiel die Kö- nigsbrücker Straße ebenso aufzunehmen			Es ist richtig, dass mehrere Beispiele erwähnt werden könnten, es soll bei diesem einen bleiben.		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
VCD	260 Groß- städti- sche Magistra- len	Kapitel 2.2.4, S. 27	Hier ist die Großenhainer Straße als weitere wichtige Magistrale mit geschlossener Bebauung in wichtigen Abschnitten aufzunehmen			Auflistung ist beispielhaft, in Abb. 20 ist Großenhainer Str. enthalten		Kennt- nis- nahme
VCD	261 Struktur- prognos- en und Stadt- entwick- lung	Kapitel 2.4, S. 32	2. Absatz: Die Aussage, dass der Umweltverbund für Einwohner in der Innenstadt nochmals deutlich zu nehmen wird, ist deutlich zu unterstreichen. Auch der Anspruch an die Aufenthaltsqualität wird zunehmen, d.h. auf die Stadtraumgestaltung ist ebenso acht zu geben.			Dies ist ein Kommentar vom VCD.		Kennt- nis- nahme
VCD	262 Entwick- lungen und An- nahmen der Sze- narien	Kapitel 3.2, S. 36	1. Absatz: Die Aussage, dass die Belastung im Straßennetz zurück geht, kann gar nicht deutlich genug unterstrichen werden. Letzter Absatz: Dies ist ein wichtiger Hinweis darauf, dass mit weichen und harten Maßnahmen sehr wohl das Verkehrsmittelwahlverhalten seitens der „Obrigkeit“ beeinflusst werden kann. Insofern sind die Planungen zu Szenario B oder C eben auch mit unterschiedlichen Maßnahmen zu sehen und anzusetzen. Aus Sicht des VCD hat der Gutachter hier methodisch nicht sauber gearbeitet bzw. sauber arbeiten dürfen bzw. sich an klassische Verkehrsprognosemodelle festgehalten, die die Verhaltensänderung eben nicht abbilden. Immerhin wird dieser Umstand dennoch berücksichtigt (siehe S. 37 1. Absatz)			Szenario C wurde mit den machbaren Maßnahmen (Nahmobilität) maßnahmenseitig unterstützt – siehe dazu Kapitel 3.4.6 bzw. 4.3ff Modellseitige Abbildung wegen fehlender Datengrundlage derzeit nur ansatzweise möglich		Kennt- nis- nahme
VCD	263 Szenario C	Kapitel 3.3, S. 42	Sehr wohl gibt es Maßnahmen seitens der Stadt, die auch die Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Z. B. ist dies das Mobilitätsmanagement: „In Betrieben und	EFO 236, VCD		Dies ist ein Kommentar. Weiche Maßnahmen sind		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			S. 52, 1. Absatz: Genauso wie bei den Investitionen sollte an dieser Stelle angegeben werden, wie viele Mittel im Stadthaushalt in der Vergangenheit aufgewendet worden ist. Der Wert dürfte wesentlich geringer als der Sanierungsbedarf sein.			wird ergänzt		Anre- gung wird gefolgt
VCD	265 Auswahl Vorzugs- szenario	Kapitel 3.4.6, S. 53	<p>Die Aussage „Ausgewogenheit zwischen den Verkehrsträgern gewährleisten“ ist unklar: heißt das eine Gleichbehandlung oder eben die konsequente Ausrichtung auf die Leitziele, um z.B. min 60% Umweltverbund am Modal Split zu erreichen?</p> <p>Positiv hervorzuheben ist, dass die Leitziele operationalisiert und damit messbar und abrechenbar werden. Es gibt jedoch folgende Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Anteil des Umweltverbundes mit >59% ist zu niedrig gegriffen, da dieses Ziel mit den Sowieso-Maßnahmen auch prognostiziert wird. Hier war der Runde Tisch mit min. 65% Anteil für den Umweltverbund wesentlich weiter. - Die Verkehrsreduktion innerhalb des 26er Rings ist mit lediglich 5% auch im Bereich der statistischen Unsicherheit angesiedelt. Hier sind 10% Verkehrsreduktion als spürbares Ziel zur Entlastung angemessen. - Die Reduktion der CO2-Emission wirkt ambitioniert aber machbar. 	DVB 153		<p>Kommentar, Leitziele vom StR be- schlossen</p> <p>die beschlossenen Leitzie- le sind hier der Maßstab</p> <p>hier sind im Monitoring ggf. Zielwerte definierbar – bis- her verzichtet das Monito- ring darauf bzw. bezieht</p>		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>- Ein Ziel zur Messbarkeit der Verbesserung der Verkehrssicherheit fehlt. Hier fordert der VCD das Ziel „Null Verkehrstote“ auszugeben (vgl. die VCD- Kampagnen zu „Vision Zero“)</p> <p>Natürlich ist Szenario C umsetzbar und natürlich ist das Verhalten – wenn auch nicht direkt – so aber immer indirekt beeinflussbar. Dies ist der richtige Weg und darf nicht klein geredet werden. Maßnahmen der Zukunft sind eben nicht in Beton und Stein gemeißelt – also keine klassischen Maßnahmen der Verkehrsinfrastruktur. Der vorliegende Entwurf enthält ja auch sehr viele weiche Maßnahmen mit mehr oder minder großem Investitionsbedarf in Hardware.</p>	EFO 236, VCD 263, DD Erben 328		sich auf die Szenarienwerte – hier muss generell geklärt werden, welche Zielwerte aus allen Bereichen benannt werden sollen, s. Anmerkung zu Stn. DVB und Stn. SV zu zusätzlichen Indikatoren Monitoring		
VCD	266 Bewer- tungsind- katoren	Kapitel 4.1, S. 55	Die Bewertungsindikatoren werden unterstützt!			Zustimmender Kommentar		Kennt- nis- nahme
VCD	267 AS Weixdorf	Kapitel 4.3.2, S. 61	AS Weixdorf an falsche Stelle geplant; muss direkt ans Gewerbegebiet gebaut werden, um nicht über Wohngebiete fahren zu müssen			Fehler, redaktionell ändern. Lage am GE, Straßenverbindung zur S58 gestrichelt einzeichnen (momentaner Stand)		Anre- gung wird ge- folgt
VCD	268 Durch- bindung Fröbel- straße	Kapitel 4.3.2, S. 61 + Kapitel 5.7, S. 87 + Kapitel	<p>Diese Maßnahme ist abzulehnen, das in diesem Bereich vorhandene Straßennetz ist leistungsfähig genug.</p> <p>Alle genannten Stadtquartiere sind mit Verkehrswegen erschlossen. Eine Durchbindung würde den gerade sich entwickelnden Grünzug an der Weißeritz</p>	ADFC 128, EFO 238, DD Erben 334	Senio- ren- beirat 201	siehe Kapitel 4.3 s. Anmerkungen zu anderen Stellungnahmen		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
		6.9.2, S. 134	wieder zunichte machen, der ein hohes Potenzial zur Aufnahme an weiteren Radverkehrsströmen Dresden-West – Innenstadt hat.					
VCD	269 Umgang mit sensiblen und kritischen Maßnahmensätzen	Kapitel 4.3.3, S. 62 - 64	<p><u>Maßnahmen als Bestandserhalt:</u></p> <p>„Zweistreifiger Ausbau B 172 zwischen Erich-Kästner-Straße und AS Heidenau“: Der Naturschutz an dieser Stelle fordert zwingend den max. zweistreifigen Ausbau.</p> <p><u>Maßnahmen als Langfristoption:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Flächenvorhaltung Durchbindung Spenerstraße wird nicht als erforderlich angesehen, da hier ein sensibler stadträumlicher Bereich besteht - Vierstreifiger Ausbau B172 Stadtgrenze Heidenau wird abgelehnt, da A17 parallel verläuft und Entlastungswirkung bringt. - Niveaufreier Knotenpunkt Stauffenbergallee / Königsbrücker Straße wird entschieden abgelehnt, da dies die stadträumliche Trennungswirkung der Verkehrsachsen immens vergrößern würde. Die Verwaltungsbetriebe links und rechts der beiden Achsen würden gefühlt nur noch mit dem Pkw erreichbar sein. Somit käme es zu massiven Verkehrsverlagerungen 	EFO 239	Senio- ren- beirat 203	<p>s. Anmerkungen zu Stn. Entwicklungsforum</p> <p>s. Stn. SV</p> <p>derzeit nur Flächenvorhaltung nur bis Anschlussstelle, nicht bis Stadtgrenze vorgesehen</p> <p>derzeit nur Flächenvorhaltung s. Anmerkung Stn. EFO</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			<p>in diesem Bereich. Der Knotenpunkt funktioniert auch mit LSA - Überdimensionierung der Kreuzung Flügelweg nicht wiederholen!</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die bessere Anbindung Radebeuls an die A4 ist kein Dresdner Straßenbauprojekt <p><u>Maßnahmen ohne Nutzen und mit hohem Konfliktpotenzial:</u></p> <p>Die Streichung dieser Maßnahmen wird begrüßt.</p>			<p>doch, da auf Dresdner Flur wird gestrichen</p> <p>Kommentar</p>		<p>Anre- gung wird ge- folgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>
VCD	270 Dresdner Mobili- tätsstra- tegie	Kapitel 5.2, S. 69 ff.	<p><u>Baustein 1: Stadtentwicklung und Verkehr:</u></p> <p>Diese Aussagen werden eindeutig begrüßt!</p> <p><u>Baustein 2: Verkehrsinfrastruktur:</u></p> <p>Im 2. Absatz das Wort „Straßen“ streichen, klar ist, dass neu erschlossene Gebiete auch eine Straßenanbindung erhalten müssen, die braucht jedoch nicht explizit erwähnt zu werden. Vielmehr ist deutlich hervorzuheben, dass der Bestandserhalt Vorrang hat.</p>			<p>Kommentar</p> <p>wenn ein neues Gebiet entwickelt wird, dann insbesondere an vorhandener Infrastruktur (klares Ziel im VEP)</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p>
VCD	271 Besonde- re Her- ausforde- rungen für den Verkehr der Zu-	Kapitel 5.3, S. 73 ff.	Die Aussagen in diesem Kapitel werden voll unterstützt!			Kommentar		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	kunft							
VCD	272 Erforderliches Verwaltungshandeln	Kapitel 5.4, S. 76 ff.	Die Aussagen werden unterstützt, insb. die Flexibilisierung der Stellplatzverordnung sei hier hervorgehoben. S. 77, Vorletzter Stichpunkt: Ersetzen von „Anstreben...“ durch „Beauftragen von Veranstaltern...“			Kommentar gegenwärtig keine Rechtsgrundlage vorhanden		Kenntnisnahme 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	275 Umwidmung Bahntrasse	Kapitel 5.6, S. 86	Die Umwidmung der Bahnstrecke nach Königsbrück in Stadtbahn wird kritisch bzgl. des Kosten-Nutzen-Verhältnisses gesehen: - gut für Nahmobilität (innerhalb Ottendorfs und	ADAC 74, VVO 192		dazu läuft eine entsprechende Untersuchung; Untersuchung liefert Detaillaussagen zu benannten		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	Otten- dorf- Okrilla		<p>nach Klotzsche)</p> <ul style="list-style-type: none"> - schlecht für Verbindung nach Dresden, weil bedeutend langsamer - Fahrgastströme müssen analysiert werden (wer will wohin?) - Potentiale auch für Entwicklung der RB untersuchen (Haltepunkte verlegen / neu) - besser: Verknüpfung Stadtbahn (7) mit RB verbessern, gesicherter 3-Minutenübergang für Ziele entlang der Linie 7 z. B. in Weixdorf-Bad oder Verlängerung der 7 bis Hp. Weixdorf <p>Die Bahnlinie kann auch ohne größere Infrastrukturaufwendungen auch jetzt schon durch höhere Geschwindigkeit attraktiver machen. Zudem ist die Betriebszeit und Taktdichte heute viel zu gering.</p>			Punkten		
VCD	276 Erhalt der Elbe als Wasserstraße 1. Ordnung	Kapitel 5.6, S. 86	Sofern der Schwerpunkt auf „Erhalt“ der Elbe als Wasserstraße 1. Ordnung liegt wird dies akzeptiert; ein „Ausbau“ wird indes abgelehnt und sollte vermerkt werden.			im Text steht „Erhalt“; Kommentar		Kenntnisnahme
VCD	277 Carsharing-Stellplätze	Kapitel 5.6, S. 86	Die rechtliche Sicherung und Vergabe von Stellplätzen für Carsharing im öffentlichen Straßenraum ist positiv und wird voll unterstützt!		ADAC 82	Dies ist ein Kommentar vom VCD.		Kenntnisnahme
VCD	278 Kulturkraftwerk Mitte	Kapitel 5.7, S. 88	Die Aussagen zur Anbindung des Kulturkraftwerks Mitte werden mit Ausnahme der Durchbindung Fröbelstraße unterstützt			Vgl. Anmerkung zu Stn. EFO		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
VCD	279 Anbin- dung Wissen- schafts- standort Dresden- Ost	Kapitel 5.7, S. 88	Die Erschließung der Flächen muss behutsam erfolgen; zu vermeiden sind Straßenzüge, die Durchgangsverkehr anziehen.			Kommentar		Kennt- nis- nahme
VCD	280 Leipziger Vorstadt – Neu- städter Hafen	Kapitel 5.7, S. 88	Solange kein tragbares Verkehrskonzept vorliegt, darf eine Genehmigung des geplanten Großmarktes GLOBUS nicht erfolgen. Abgesehen von der Fragestellung der Gefährdung der Einzelhandelstruktur in Pieschen und der Innenstadt muss an solch einer städtebaulich und verkehrshistorisch bedeutenden Lage ein städtebaulicher Wettbewerb stattfinden, der die verkehrlichen Belange an dieser Stelle insbesondere aufgreift.			hierzu empfiehlt der VEP eine entsprechende VPU; verkehrsplanerische Untersuchungen erfolgen derzeit im Rahmen des Bauantragsverfahrens		Kennt- nis- nahme
VCD	281 Große Meißner Straße	Kapitel 5.7, S. 89	Die Aussage wird unterstützt, dass bzgl. der städtebaulichen Exponiertheit des Neustädter Marktes vis-à-vis des Canalettoblicks die Sperrung der Augustusbrücke und der Rückbau der Großen Meißner Straße hin zum historischen Straßenquerschnitt unbedingt vorangetrieben werden sollte.			Kommentar		Kennt- nis- nahme
VCD	282 Flächen- vorhal- tung	Kapitel 5.8, S. 89 ff.	Die Aussagen in diesem Kapitel werden mitgetragen.			Kommentar		Kennt- nis- nahme
VCD	283 Monito- ring	Kapitel 5.9, S. 94	Gut: Die Bedeutung von Monitoring / Evaluation / Maßnahmenbewertung ist besonders hervorzuheben, da sich die Stadt in einem kontinuierlichen Wandel befindet und die Politik einen objektiven An-			Kommentar		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>ker zur Bewertung von Vorlagen benötigt.</p> <p>Das Monitoring selber sollte als VEP-Maßnahme des strategischen Verwaltungshandelns aufgenommen werden, da es zum Verfahren selbst einen politischen Willen erfordert.</p>			Gute Idee, wird unter Verwaltungshandeln aufgenommen		Anre- gung wird ge- folgt
VCD	284 Evaluati- on	Kapitel 5.9, S. 96	Prüfung neuer Maßnahmen: Die Anwendung der Exceltabelle muss seitens der Stadtverwaltung sichergestellt werden und das Know-how zu deren Bedienung zur Verfügung gestellt werden. Der VCD konnte die Exceltabelle keiner Prüfung unterziehen, um seinerseits vorgeschlagene und neue Maßnahmen zu prüfen.			Ist in Evaluation vorgesehen		Kennt- nis- nahme
VCD	285 Grund- annah- men Hand- lungskon- zept	Kapitel 6.1, S. 98	<p>5. Anstrich: Annahme zur Citymaut und Umweltzone streichen: Auch wenn diese Annahme besteht, kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine von beiden Maßnahmen aufgrund europäischer Vorgaben eingeführt werden muss.</p> <p>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.</p>			<p>das sind die Grundannahmen bis 2025 – das heißt nicht, das dies nicht passiert – aber so soll eine optionale Maßnahmenentwicklung vermieden werden</p> <p>verfügbare Finanzmittel in den nächsten 10 Jahren sind nicht abschätzbar</p>		Kennt- nis- nahme Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
VCD	286 Sowieso- Maß- nahmen	Kapitel 6.2, S. 99 - 101 + Kapitel 6.4.2, S. 103	<p><u>In Umsetzung befindliche Maßnahmen:</u></p> <p>Finanzierung des 15-min-Taktes der S-Bahn muss gesichert sein nach Ausbau. VVO muss Mittel zur Bestellung bekommen.</p> <p><u>Maßnahmen im Straßennetz und Verkehrsmanagement:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Neubau B 6n: Wenn überhaupt erforderlich, dann max. 2-streifiger Ausbau mit Minimalquerschnitt für Bundesstraßen - Ausbau Königsbrücker Straße: 4-spuriger Ausbau der Königsbrücker Str. wird nach wie vor abgelehnt. Ausbau im Bestand mit 2 Fahrstreifen für Pkw wie bisher! Auch im Nordbereich sind 2 Streifen ausreichend. - Lückenschluss Altcotta: verkehrlicher Nutzen wird in Frage gestellt und hängt stark von den Rückbauplänen im Bereich des Gymnasiums Cotta ab - Hamburger Straße im Bereich Cossebauder Straße: Ausbau im Bestand durchführen und keine Begradigung. Verschwenkung drosselt die Geschwindigkeit in diesem sensiblen Bereich, Einhalten des minimal möglichen Stra- 	DVB 164		<p>Kommentar</p> <p>ist derzeit zweistreifig geplant</p> <p>Empfehlung aus VEP ist eindeutig</p> <p>Element ist von hoher Bedeutung für das Ziel der Verlagerung der Bundesstraßen außerhalb des 26er Rings Gymnasium Altcotta nicht betroffen</p> <p>Anpassungen auch wegen Platz für die ÖPNV-Verknüpfungsstelle und zur Schaffung besserer Randbereiche im Bereich</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			<p>ßenquerschnitts</p> <p>- Knotenausbau Magdeburger Str.- Weißeritz- straße: verkehrlicher Nutzen muss hinterfragt werden, ob sinnvoll; Bestandslösung wird für tragbar angesehen</p> <p><u>Maßnahmen im ÖPNV:</u></p> <p>Alle drei Strecken sind voranzutreiben!</p>			<p>des Hotels Umplanung zur Flächenre- duzierung ist erfolgt und im Verfahren.</p> <p>Sowieso-Maßnahme</p>		Anre- gung wird nicht gefolgt
VCD	287 Hand- lungskon- zept Fernver- kehr	Kapitel 6.3, S. 102	Widerspruch! Forderung nach sehr guter Anbindung Flughafen BER und gleichzeitig Sicherung des Dresdner Flughafens? Von Dresden aus sollte es Direktverbindungen per Bahn direkt in die City von Berlin geben und beim Senat der Stadt Berlin sowie der Bundespolitik eindringlich der Wiederauf- bau der Dresdener Bahn auf Berliner Stadtgebiet ge- fordert werden. Dies verkürzt die Reisezeiten Dresden – Berlin deutlich.			beides ist möglich und sinnvoll, da die Flughäfen völlig verschiedene Profile aufweisen, der Wiederauf- bau der Dresdner Bahn beschleunigt die Erreich- barkeit von BER und nach Berlin Hbf		Kennt- nis- nahme
VCD	288 Netzk- tegorisie- rung	Kapitel 6.4.3, S. 105	Für die Einhaltung der Schadstoffgrenzen des Luft- reinhalteplans wird es nicht genügen, die Verlegung der Bundesstraßen aus dem 26er-Ring voranzutrei- ben. Insbesondere ist der Bau der Hamburger Stra- ße kein Lückenschluss, da die Verbindung schon vorhanden ist!			Ist eine von vielen Maß- nahmen, bei Lückenschluss Formu- lierung anpassen - Ham- burger Str. Ausbau		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt Kennt-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			auch Anlage 8) werden unterstützt!					nis- nahme
VCD	289 Hand- lungskon- zept Ru- hender 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 einrichten, wo dies planerisch nötig ist (Effizienzgebot)		Anre- gung wird nicht gefolgt
VCD	290 Hand- lungskon- zept Ver- kehrsbe- ruhigung	Kapitel 6.4.5, S. 107, 108	<p>Ergänzen: Mehr Personal beim Ordnungsamt vorsehen, um Tempo 30 und ruhenden Verkehr zu überwachen</p> <p>Deutlicher Hervorheben: Bauliche Veränderungen vornehmen, um 30er-Zone zu unterstützen und bauliche Defizite abzubauen.</p> <p>Tempo 30 flächendeckend, um Sicherheit und Abnutzung zu unterbinden</p> <p>Diagonal Kreuzungen sperren; Pfähle in die Straße</p> <p>Sperrung und bauliche Anpassung der Augustusbrü-</p>	ADFC 120, EFO 243, VCD 253	ADAC 88, DVB 180	<p>Nicht VEP-relevant</p> <p>Grundsätzlich mitzutragen, aber nur im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen umsetzbar</p> <p>T30 in 94% des Nebennetzes, s. Stn. SV</p> <p>Nicht VEP-relevant, Umsetzung in Einzelfällen denkbar</p>		<p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			<p>cke unbedingt umsetzen, da großer Gewinn für Aufenthaltsgüte auf der Brücke</p> <p>Erschließung Nebennetz für Buslinien: Empfohlen wird: Kleinmaßstäbliche Sanierung des Straßennetzes; Bsp. Altnaußlitz → Durchbindung Linie 85 Plauen Naußlitz nur möglich, wenn Tonnagebegrenzung im Abschnitt Pietzschstraße aufgehoben wird. Dieses Vorgehen kommt dem Kfz-Verkehr ebenfalls zu Gute, vermeidet Folgekosten und sichert die Durchlassfähigkeit für die DVB (Im angegebenen Abschnitt der Linie 85 erzeugt dies +1000 Fahrgäste. Schlussendlich werden keine Verkehrsarten behindert sowie der Radverkehr auch verbessert.</p> <p>S. 108, 2. Anstrich: Bitte "Prüfung" ersetzen durch "Konsequente Einrichtung und Durchsetzung" - Insbesondere bei Sichtachsen geht es hier auch um Sicherheit der Fußgänger, vor allem von Kindern und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen.</p>			<p>Kommentar</p> <p>Gemäß Busnetz 2010 Durchbindung Naußlitz als Option eingestuft.</p> <p>Wg. starker verkehrsrechtlicher Bedenken nur Prüfungsauftrag</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Anregung wird nicht gefolgt</p>
VCD	291 Handlungskonzept Wirtschaftsverkehr	Kapitel 6.5, S. 108 - 110	Neue Straßennetzelemente: LKW-taugl. Straßenverbindung Tiergartenstr. - Rennplatzstr. - Zellescher Weg wird in Frage gestellt! Erschließung des Quartiers hat Vorrang!			eine solche Relation existiert nicht		Kenntnisnahme
VCD	292 Nutzerfinanzierung	Kapitel 6.6.1, S. 111	Der Satz „Der ÖPNV ist als einziger Verkehrsträger auch nutzerfinanziert“ ist sachlich falsch. Korrekt wäre z.B. "Der ÖPNV ist der Verkehrsträger mit dem	ADAC 89, DVB		Formulierungsanpassung entsprechend anderer Stellungnahmen		Anregung wird ge-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>höchsten Anteil nutzerfinanzierter Infrastruktur."</p> <p>Wieso muss ÖPNV in Zukunft alleine nutzerfinanziert werden? Denkbar ist auch eine Form der ÖPNV-Grundsteuer für alle zur Finanzierung des Netzausbaus (vgl. U-Bahn-Steuer in Wien, Versement Transport in Frankreich oder Überlegungen zur Nahverkehrsabgabe im Main-Kinzig-Kreis).</p>	166		siehe S. 149 unten		<p>folgt</p> <p>Kenntnisnahme</p>
VCD	293 Handlungskonzept ÖPNV	Kapitel 6.6, S. 110 ff.	<p>S. 112, Einzugsbereich der Haltestellen: Der Satz „Die Erreichbarkeit des SPNV sollte 600 m nicht übersteigen“ ist irreführend, da dies niemals ohne Neubau von Schienenstrecken erfüllbar wäre. Gemeint ist: „Der Einzugsbereich des SPNV wird mit 600 m um die Bahnstationen angesetzt.“</p> <p>Die Aussagen zu Mindeststandards der Bedienungsqualität aus dem Nahverkehrsplan werden voll unterstützt! (S. 112, 113)</p> <p>Alle ÖPNV Maßnahmen (Kapitel 6.6.3 - 6.6.6) werden im Grunde nach unterstützt! Es gibt dazu nur kleine Anmerkungen (vgl. folgende Punkte)</p>	DVB 187		<p>Formulierungsänderung entsprechend anderer Stellungnahmen</p> <p>Kommentar</p>		<p>Anregung wird gefolgt</p> <p>Kenntnisnahme</p>
VCD	294 Bauliche Maßnahmen im Bereich S-Bahn und SPNV	Kapitel 6.6.4, S. 116	Der Gleismittenabstand ist als Planungs- und Bauziel festzuschreiben. Bisher kommt dieses Thema im VEP nicht vor.	DVB 146		Als Ziel in Verbindung mit dem Thema Erhöhung Kapazität und Qualität des ÖPNV sinnvoll. in VEP aufnehmen, s. Anmerkung Stn. DVB		Anregung wird gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	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
VCD	295 Verbesserungen bei Straßen-/Stadtbahnen und Bus	Kapitel 6.6.5, S. 116 - 118	<p>Alle Straßenbahnhaltestellen sind barrierefrei auszubauen, ebenso relevante Bushaltestellen. Hierzu ist ein gesonderter Fachplan zu erstellen und fortzuschreiben.</p> <p>S. 117, 1. Anstrich: Warum müssen die Verdichterleistungen nutzerfinanziert werden? Das ist nicht erwartbar?</p>			<p>Gemäß Vorgabe PBefG n. F. ist bis 2022 eine Barrierefreiheit zu ermöglichen (Konzept dafür i. V. m. Fortschreibung Nahverkehrsplan sinnvoll). Aufnahme allgemeiner Formulierung zum PBefG, s. Stn. SV</p> <p>Formulierungsanpassung zu Finanzierung Siehe DVB AG</p>		<p>Anregung wird gefolgt</p> <p>Anregung wird teilweise gefolgt</p>
VCD	296 ZOB	Kapitel 6.6.5, S. 118	<p>Den Teilsatz "insbesondere da er nach der Liberalisierung des Fernbusverkehrs an Bedeutung gewinnen wird." bitte ersetzen durch "insbesondere da er seit der Liberalisierung des Fernlinienbusverkehrs an Bedeutung gewinnt."</p> <p>Standort des ZOB: besser Bayrische Str. – einfacher Baustandard inkl. Wartemöglichkeiten und Anzeigetafeln im Hbf Südseite</p>			<p>Formulierung wird angepasst</p> <p>Gemäß bisheriger Planung Kapazität und Verknüpfung mit ÖPNV an Bayrischer Straße nicht ausreichend. Soll im VEP thematisiert bleiben.</p>		<p>Anregung wird gefolgt</p> <p>Anregung wird nicht gefolgt</p>
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 möglichst wohnortnah wird im Text ergänzt		Anregung wird

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>P&R-Plätze an den Bahnstationen mit gutem Angebot im Umland einrichten im Zulauf auf Dresden.</p> <p>Derzeit sind nicht alle P&R ausgelastet. Der Standort in Cotta ist denkbar ungünstig und würde nicht angenommen; siehe AS Neustadt.</p>					<p>teilweise ge- folgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>
VCD	298 Hand- lungskon- zept Radver- kehr - konzepti- onelle Maß- nahmen	Kapitel 6.7.1, S. 123	<p>Der VCD fordert, folgende Maßnahmen in den VEP aufzunehmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - schnelle Überprüfung aller Geh-/ Radwege auf Regeltauglichkeit - Flächenvorhaltung auch für Radschnellwege - Oberflächenverbesserung im Nebenstraßennetz zur Förderung des Radverkehrs wichtig 	ADFC 118		<p>Prüfung ist Bestandteil Radverkehrskonzept – Umbau im Bestand ist kaum zu erwarten</p> <p>Eignung Radschnellwege muss im RVK konkretisiert/geklärt werden</p> <p>Nicht VEP-relevant</p>		<p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>
VCD	299 Hand- lungskon- zept Radver- kehr - baulich - organisa- torische	Kapitel 6.7.2, S. 123 - 125	<p>Bitte folgende Straßen dringend in die Liste der Straßen mit Radverkehrsdefiziten (S. 124, 1. Anstrich) mit aufnehmen: Albertstraße, Bayrische Straße, Bischofsweg, Cossebauder Straße, Fettscherstraße, Freiburger Straße, Fritz-Reuter-Straße, Hamburger Straße, Karlsruher Straße, Könnertstraße, Kohlenstraße, Lübecker Straße, Münchener Straße, Nöthnitzer Straße, Ostra-Allee, Reisewitz</p>			<p>Fritz-Reuter-Straße ist sehr gut ausgebaut, Könnertstraße ist saniert usw. – ist im VEP nur eine Auswahl, d. h. nur beispielhafte Aufzählung, ist Bestandteil Radverkehrskonzept</p>		<p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	Maß- nahmen		<p>zer Straße, Rudolf-Renner-Straße, Strehleiner Straße, Tiergartenstraße, Warthaer Straße, Winterbergstraße</p> <p>Kapazitätserweiterung des linkselbischen Elberadwegs prüfen; Umbenennen in „Elbweg“, da hohe Belastung durch Radverkehr Fußgänger benachteiligt.</p> <p>S. 125, 1. Anstrich: Konsequente Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen wo immer es möglich ist!</p> <p>Ergänzen: Drastische Reduktion der Anforderungsampeln für Radfahrer: manuell zu betätigende, bedarfsgesteuerte LSA an Kreuzungen sind künftig nicht mehr einzurichten. Bestehende Anlagen an Kreuzungen sind abzubauen bzw. in nichtbedarfs-gesteuerte LSA umzuwandeln.</p>	Senio- ren- beirat 196	ADAC 92	<p>offizielle Bezeichnung „Elberad- und -wanderweg“ verwenden, siehe auch Seniorenbeirat</p> <p>wird bereits praktiziert</p> <p>allgemeiner Prüfauftrag für Radverkehrskonzept</p>		<p>Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>
VCD	300 Hand- lungskon- zept Radver- kehr - Radab- stellanla- gen	Kapitel 6.7.4, S. 126, 127	<p>Sofern nicht im VEP enthalten: massive Ausweitung der Abstellkapazitäten von Fahrrädern an den Knotenpunkten (nicht nur Fernbahnhöfe); Aufstellen von Fahrradbügeln, Umnutzung von Pkw-Stellplätzen am Straßenrand; Konsequente Entfernung von Schrottfahrrädern und Dauerparkern (Banderole mit Aufforderung wie in Münster)</p> <p>Für die Abstellanlagen sind vorrangig Flächen zu nutzen, die bereits heute für den ruhenden Verkehr</p>	ADFC 124		<p>Ist im VEP drin</p> <p>keine Gehwege zu Radab- stellanlagen; entsprechen-</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Anre- gung</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			vorgesehen sind. Die Umwandlung von Fußgängeranlagen in Abstellanlagen für den Radverkehr soll nur dort erfolgen, wo keine andere Lösung möglich ist.			de Textergänzung		wird teilweise gefolgt
VCD	301 Handlungskonzept Fußgängerverkehr - Konzeptionelle Maßnahmen	Kapitel 6.8 S. 129	<p>Forderung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abschaffung aller Anforderungsampeln an Kreuzungen bei reinen Querungsampeln max. Wartezeit 20 s; ggf. Anzeige der Wartezeit; - 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) 	VCD 309		<p>ist unrealistisch – Wartekriterium für Fußgänger ist durchs sinnvoll – auch im Sinne der Verkehrssicherheit</p> <p>Aber: an Kreuzungen sollten nur in Ausnahmefällen Anforderungssteuerungen für Fußgänger angewendet werden (parallel mit anderen Verkehrsströmen abwickelbar), Ergänzung bei Fußgängerverkehr gemäß anderer Stn., u. a. SV</p> <p>zu Dunkel-Dunkel-Anlagen müssen Erfahrungen gesammelt werden – sie haben gegenüber FGÜ auch klare Vorteile</p> <p>Erhöhung Anzahl Zebrastreifen (FGÜ) auf S. 129 enthalten, Dunkel-Dunkel-Anlagen überall als Pilotprojekt kennzeichnen</p>		<p>Anregung wird teilweise gefolgt</p> <p>Anregung wird teilweise gefolgt</p>
VCD	302 Hand-	Kapitel	Ergänzen: Massive Verbreiterung der Aufenthaltszo-			Besser im städtebaulichen		Anre-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	lungskonzept Fußgängerverkehr - baulich - organisatorische Maßnahmen	6.8, S. 129, 130	nen für Fußgänger in den wichtigen Stadtteilzentren zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Attraktivierung der Lagen (Kesselsdorfer Straße, Königsbrücker Straße, Wasaplatz, Fetscherplatz, Neustädter Markt, Bautzner Straße, etc.) "Prüfung von uneingeschränkten Halteverböten" ersetzen durch "Konsequente Einrichtung" - Insbesondere bei Sichtachsen geht es hier auch um Sicherheit der Fußgänger, vor allem von Kindern und in ihrer Mobilität eingeschränkten Personen. Bitte ergänzen: "Einrichtung von beidseitigen Gehwegen mit festem Untergrund an allen innerörtlichen Straßen mit Wohn- oder Geschäftsbebauung, konsequente Befestigung und richtliniengerechter Ausbau bestehender Anlagen. Insbesondere sind die Belange mobilitätseingeschränkter Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen."			Kontext zu formulieren Übernehmen unter Beachtung Stn. SV – Abbildung Fußverkehr um alle OTZ als wichtige Bereiche für Fußgängerverkehr ergänzen Text wird teilweise ergänzt (Kap. 6.8)		gung wird teilweise gefolgt Anregung wird nicht gefolgt Anregung wird teilweise gefolgt
VCD	303 Maß- nahmen für Stadt- qualität und Ver- kehr	Kapitel 6.9.1, S. 132	3. Anstrich „Berücksichtigung von ruhendem Verkehr, Liefern und Laden“ bitte ändern in "Unmittelbar vor Gewerbestandorten und anderen Punkten mit Besucherfrequenz sind das Liefern und Laden zu berücksichtigen".			ruhender Verkehr soll auch berücksichtigt werden		Kenntnis- nahme
VCD	304 26er Ring / Könne- ritzstraße	Kapitel 6.9.2, S. 134	Der Ausbau der Hahnebergstr. zwischen Zwickauer Str.- Würzburger Str. zur Hauptverkehrsstraße ist nicht erforderlich und wird kritisch gesehen.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kenntnis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	/ Weiße- ritzstraße							
VCD	305 Umwelt- brücke Ostrage- hege	Kapitel 6.9.2, S. 135	Die Entlastungswirkung durch den Bau der "Umwelt- brücke" in Pieschen mit 3000 KFZ /Tag ist nicht nachvollziehbar.	ADAC 84		Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausge- nommen werden.		Kennt- nis- nahme
VCD	306 Maß- nahmen für zent- rale, stadt- räumli- che Defi- zitberei- che	Kapitel 6.9.2, S. 136 - 141	Die Maßnahmen zum Neustädter Markt, Altmarkt, Terrassenufer, Blauem Wunder, Dr.-Külz-Ring wer- den voll unterstützt!			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausge- nommen werden.		Kennt- nis- nahme
VCD	307 Rayskistr aße	Kapitel 6.9.2, S. 142	Die Maßnahme bedarf einer tieferen Diskussion und wird so nicht unterstützt!			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausge- nommen werden.		Kennt- nis- nahme
VCD	308 Ver- kehrstec- hnik und mana- gement	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...“) Eine Verstetigung des Verkehrsflusses sorgt laut Studie der TU für 3 % weniger Abgase!			Soll für Kfz beibehalten werden, aber prüfen weite- rer Infos, z. B. Fahrrad		Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt Kennt- nis- nahme
VCD	309 Ver-	Kapitel	Forderungen des VCD:					

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
	terkom- munale Maß- nahmen	151	ternative zur reinen Straßenanbindung – Pendlerpotenzial ist vorhanden			Aber: Prüfauftrag i. V. m. Regionalverbindungsnetz und Nahverkehrsplan		wird teilwei- se ge- folgt
VCD	312 Anlage 6	Anlage 6	Maßnahme 42: Bedienungshäufigkeit SPNV-Strecke über Friedrichstadt - Cossebaude - Warum ist die zeitliche Einordnung langfristig? Maßnahme 101: ÖPNV-Beschleunigung: Warum erhält die ÖPNV-Beschleunigung nur B+? Nach Rechnung des VCD kommt hier min ein A+ zu Stande. Die Vorteile überwiegen die Nachteile immens. Maßnahme 111: Einrichten von Kurzzeitparkzonen vor Schulen/Kitas widerspricht dem Abschaffen von Mamataxis in vorausgegangenen Ausführungen. Besser aussprechen von Halteverbieten vor Schulen/Kitas!	ADFC 123, VCD 309		da Infrastruktur das noch nicht hergibt in der Bewertung gibt es einige Aspekte, wo dies keine Punkte bringt – zudem bei Knotenpunktausbau teuer diese können nicht „abgeschafft“ werden (Maßnahme 111 bezieht sich auf Radverkehr!)		Kennt- nis- nahme Kennt- nis- nahme Kennt- nis- nahme
VCD	313 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 2.2.1, S. 17	1. Absatz: Wortkorrektur: 1 Mio. statt „1 Milo.“			redaktioneller Hinweis		Anre- gung wird ge- folgt
VCD	314 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 2.2.2, S. 18-20	S. 18, 3. Anstrich: Silbentrennung „Sophienstraße“ korrigieren S. 19, 2. Anstrich: Silbentrennung „Hansastraße“ korrigieren S. 20, 2. Anstrich: „Etwa 70% der Carsharing- Teil-			redaktionelle Hinweise		Anre- gung wird ge- folgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			nehmer leihen sich ein Carsharing-Auto“					
VCD	315 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 2.2.4, S. 27	2. Absatz: „7“ durch „/“ ersetzen			redaktioneller Hinweis		Anre- gung wird ge- folgt
VCD	316 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 2.4, S. 31	1. Absatz: „wachsen“ statt „wächsen“			redaktioneller Hinweis		Anre- gung wird ge- folgt
VCD	317 Redakti- onelle Anmer- kungen	Kapitel 6.2, S. 99	1. Absatz: Silbentrennung „Infrastrukturmaßnahmen“ korrigieren			redaktioneller Hinweis		Anre- gung wird ge- folgt
LAG Selbst- hilfe Sachs- ne	318 Allge- meines		Der Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan 2025plus entspricht den Empfehlungen der Planungsgrundlagen für den öffentlichen Verkehrsraum und wird von der Koordinierungs- und Beratungsstelle für barrierefreies Planen und Bauen bestätigt. Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist als eine Aufgabe der grundgesetzlich verankerten Daseinsvorsorge vorgesehen. Das Leistungsangebot des Nahverkehrs ist mit dem Ziel der Nutzungsmöglichkeit für alle Bürger, wie auch für Menschen mit Mobilitätsbehinderung, Betagte, Blinde, Hörbehinderte sowie Menschen mit Gehhilfen, Rollator oder Rollstuhlnutzer vorgesehen			Zustimmende Kommentare		Kennt- nis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>und wird auch so umgesetzt.</p> <p>Alle konzeptionellen Maßnahmen berücksichtigen die Belange des Fußgängerverkehres, Planungsgrundlagen Verkehrsraum, derzeit DIN 18024-1 Barrierefreies Bauen Straßen, Öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen. Die Fußgängerverkehrsanlagen einschließlich der Geh- und Radwege sowie die Nahverkehrsanlagen mit Erschließung werden barrierefrei geplant.</p> <p>Das Öffentliche Verkehrsmittel selbst, der Verkehrshalt, die Erschließung des Haltes sowie der Wechsel sind barrierefrei nutzbar vorgesehen. Das Handlungskonzept VEP umfasst beispielsweise die barrierefreie Gestaltung und Erschließung von S-Bahnstationen im Zuge der S1 von Schöna bis Meißen.</p> <p>Im vorliegenden Vorentwurf Verkehrsentwicklungsplan 2025plus sind die gesetzlichen Forderungen zur Barrierefreiheit Bestandteil der Planungen. Die Entwicklungen, Szenarien und Bewertungen zur Verkehrsentwicklung und das Handlungskonzept basieren auf dem derzeitigen Stand der Technik und dem Gesetz.</p>					
Dresdens Erben	319 Allgemeines		Zunächst möchten wir als Verein Dresdens Erben e. V. die solide fachliche Arbeit bei der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes VEP2025+ und an den Vordokumenten und Analysen seitens der bearbeitenden Büros und die fachliche Begleitung durch die			Kommentar		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>Verwaltung dankend würdigen. Zugleich bedanken wir uns für die Möglichkeit, am Runden Tisch den Erarbeitungsprozess aktiv verfolgen zu können. Ungeachtet unserer nachfolgenden sachlichen Hinweise im Rahmen der Stellungnahme heben wir die hohe Aussagekraft des erreichten Arbeitsstandes hervor. Unsere Stellungnahme ist davon getragen, die Aussagefähigkeit und planerische Wirkung für die Zukunft zur Erreichung der Leitziele zu erhöhen. Insofern sind kritische Äußerungen zum derzeitigen Vorentwurf konstruktiv zu betrachten, um die Intentionen unserer Stellungnahme zu verdeutlichen.</p>					
Dres- dens Erben	320 Aufbau VEP		<p>Entsprechend den Hinweisen seitens Dresdens Erben e.V. in der Diskussion am RT (08.04.13) wird eine Umstellung der Struktur des Vorentwurfs ausgehend von folgenden Erwägungen empfohlen: Es ist von dem grundsätzlichen strategischen Ziel der Verkehrsentwicklung auszugehen, dass sich die Gestaltung von Mobilität in der Stadt und die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse immer stärker einordnen muss in die Gestaltung der Gesamtstadt und ihrer Ortsteile als gesamtstädtischer Organismus. Das Hauptziel ist dabei, die urbane Lebensqualität der Menschen in der Stadt nachhaltig zu verbessern und zu entwickeln. Es geht also zunächst um Integrierte Stadtentwicklung, die bei der gesamtstädtischen Raumplanung ansetzt und sich in der teilräumlichen Gestaltung der öffentlichen Strukturen und Räume fortsetzt.</p> <p>Der im derzeitigen Vorentwurf gewählte Ansatz kon-</p>			<p>Ist ein wesentlicher Inhalt der Mobilitätsstrategie (Teil C) In Kurzfassung dies aufnehmen</p> <p>das ist so nicht richtig – es</p>		<p>Anre- gung wird teilwei- se ge- folgt</p> <p>Kennt-</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>zentriert sich dagegen an der Vervollkommnung der verkehrlichen Infrastruktur und der Beseitigung von Defiziten und greift nicht grundlegend mobilitätsgestaltend in die Stadtstruktur, Raumplanung und Funktionsmischung ein.</p> <p>Der gestalterische Ansatz der sog. „Dresdner Mobilitätsstrategie“ ist zwar im Teil C ansatzweise erkennbar, sollte aber bereits im Zusammenhang mit den Leitziele als Leitidee im Teil A vorangestellt werden. Dies entspricht auch den Empfehlungen der EU (SUMP).</p>			<p>wird ein klar integrierter Ansatz genutzt, der Stadtqualität als Ziel hat und die dienende Funktion des Verkehrs betont die Leitziele sind durch den SR beschlossen der raumstrukturelle Ansatz ist mit dem FNP und INSEK zu leisten, Zusammenhang stärker erläutern</p> <p>Die beschlossenen Leitziele (im Teil A) enthalten sind der Mobilitätsstrategie übergeordnet und bilden den roten Faden, die Ausgestaltung der Mobilitätsstrategie muss sich danach richten</p>		nis- nahme
Dres- dens Erben	321 VEP - Prozess		<p>Entsprechend Leitziel 4 ist der Planungsprozess für die Zukunft als kontinuierlicher, iterativer Prozess zur Erreichung der Leitziele darzustellen. Er orientiert sich derzeit nur an der Darstellung der zurzeit gewählten Methodik und Arbeitsschritte. In diesem Sinne werden folgende Änderungen / Ergänzungen empfohlen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Auf S. 2 als vorletzten Anstrich einfügen: „Dresdner Mobilitätsstrategie und diesbzgl. Dokumente und Präsentationen für POLIS“ 			<p>Gedanke zu kontinuierlichem Planungsprozess aufnehmen und Verweis auf Kap. 5.9</p> <p>die Inhalte sind bereits anderweitig verarbeitet worden (z.B. 5.2 und 5.3 –</p>		Anre- gung wird

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorentwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkommentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
			<p>(s. Internet-Präsentation auf www.dresden.de)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grafik 1 auf S. 3: Die Darstellung der Organisationsstruktur ist zu ergänzen durch die Ablaufstruktur und mit den Empfehlungen der EU zu harmonisieren (einfügen der Präsentationsfolie 12 von Rupprecht Consult zur DVWG-Konferenz vom 15.10.12 in Dresden: „SUMP – Elemente und Aktivitäten“) 			<p>Schwerpunkte und Herausforderungen)</p> <p>Bei der von Rupprecht-Consult vorgestellten Präsentation handelt es sich um die Veranschaulichung eines EU-Projektes zur gegenseitigen Partizipation von VEP (SUMP)-Erarbeitungen, nicht aber um ein empfohlenes oder vorgegebenes Arbeitsschema. Dresden wird in diesem Prozess als eine vorbildliche Stadt gesehen, die maßgebende Erfahrungen in die SUMP-Erarbeitung einbringen kann und wird.</p>		teilweise erfolgt
Dresdens Erben	322 InSEK		<p>Im Abschnitt zum InSEK ist klarer herauszuarbeiten, dass das InSEK die übergreifende Rolle im Planungsprozess der Stadt spielt und durch Raumstruktur, urbane Funktionsmischung und kleinräumige Planung Ortsteilebene – (Nahmobilität) die maßgeblichen Einflüsse auf die Entwicklung der Mobilitätsbedürfnisse und der Mobilitätsstile aktiv gestalten muss. Die Planung der Verkehrsinfrastruktur ist in diesen Planungszusammenhang einzuordnen.</p>			<p>das InSEK wird stark betont – klare Querbezüge sind leider noch nicht möglich wegen Bearbeitungsstand, Querverweise vorhanden</p>		Kenntnisnahme
Dres-	323 Bürger-		Die Bürgerbeteiligung ist im derzeitigen Vorentwurf			wünschenswert aber vom		Kennt-

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
dens Erben	beteili- gung		<p>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 teilnehmenden Bürger (Ein positives Beispiel eines solchen Beteiligungsprozesses ist die Bürgerbeteiligung zum Hochwasserschutz im 			<p>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>nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>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 08.05.2013 stellen wir fest, dass die bisherigen Beteiligungsformen der Öffentlichkeit sowie auch die vorgesehene Dresdner Debatte nicht als aktiv beein-</p>					

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>flussende 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	324 Fortführung VEP-Prozess		<p>Die künftige Verkehrsentwicklungsplanung ist kontinuierlich zu gestalten. Dazu sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - überschaubare zeitliche Etappen für die zu realisierenden Schwerpunktmaßnahmen zu bilden; - eine Evaluierung sowohl des tatsächlichen Effekts von Maßnahmenpaketen, vor allem aber des Standes zur Erreichung der Leitziele durchzuführen (Monitoringprozess – orientierungsweise alle 3 Jahre); - die Maßnahmenpakete und Handlungs- 			<p>dies ist in Anlage 6 erfolgt</p> <p>das ist so vorgesehen</p> <p>dies kann erst nach dem</p>		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>schwerpunkte der nächsten Etappe zu präzisieren.</p> <p>Ein langfristig angelegter Planungsprozess setzt voraus, dass klare, langfristig gültige Kriterien und Parameter definiert werden, die die Bewertung der Leitzielerfüllung gestatten.</p>			jeweiligen Monitoring-durchlauf erfolgen		
Dres- dens 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 den Zusammenhang zum Gesamtplan herstellt und auf die Untersetzung der Leitziele sowohl bei der Defizitanalyse als auch bei der Auswahl und Bewertung der Maßnahmepakete verweist. - Dabei sind für die Leitziele Bewertungskriterien ihrer Erfüllung abzuleiten, anhand derer die Entwicklung der Mobilitätsqualität in regelmäßigen Zeitabständen bewertet wird. Die wichtigsten Hauptkriterien sind im Teil A im 	EFO 220		<p>bringt eine Vielzahl von Mehrfachnennungen, grundlegende Überarbeitung ohne neuen Erkenntnisgewinn erforderlich</p> <p>Die Ableitung der Bewertungskriterien ist in Kap. 4.1 dargestellt – eine solche Methodik ist im VEP bereits verankert (siehe</p>		<p>Anre- gung wird nicht gefolgt</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			Text zu ergänzen. Nach Möglichkeit sind Orientierungs-Zielwerte für ihre Leitziel-gerechte Entwicklung anzugeben. Inhaltlicher Maßstab der Bewertung können die auf S. 56 aufgeführten Bewertungskriterien für Einzelmaßnahmen sein. Diese sind aber nur auf Einzelmaßnahmen bezogen und an der gewählten Methode (Delphi) ausgerichtet. Es sind Kriterien heranzuziehen, die auch eine integrative Bewertung der Verkehrsentwicklung gestatten und nach Möglichkeit auf Daten beruhen, die ohnehin ständig oder zyklisch (evtl. in abgewandelter Form) erfasst werden. Vorschläge und Beispiele für solche Kriterien sind in Anlage 1 enthalten.			Monitoring Kap. 5.9)		
Dres- dens Erben	326 Entwick- lungen, Szena- rien und Bewer- tungen	Teil B	<p>Hinter den umfangreichen (153) Maßnahmen dieses Teiles steckt eine sehr solide und hoch zu würdigende, fachliche Detailarbeit, die es erlaubt eine Prioritätengruppierung der Maßnahmen vorzunehmen und eine Vorschau auf ihre kumulative Wirkung abzuschätzen.</p> <p>Andererseits ist es problematisch, mit dieser (immer noch groben) Prioritätengruppierung die späteren konkreten Planungsschritte und Entscheidungsprozesse zu steuern. Die Vielzahl der Maßnahmen verwischt die Übersicht für politische und finanzielle Entscheidungen „und bietet für Jeden Etwas“.</p>			ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsarten – dabei aber auch die Leitziele zu berücksichtigen ein anderes – ein Verkehrssystem kann nicht mit Brüchen arbeiten, sondern erfordert Kontinuität aber auch Steuerungsimpulse,		Anre- gung wird nicht gefolgt

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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>Die Auswahl der Maßnahmen und ihre inhaltliche Aufgliederung sind nicht ausreichend nachvollziehbar. Die Mischung von Handlungsgrundsätzen des Verwaltungshandelns und von investiven Maßnahmen schadet der Übersichtlichkeit und sollte in geeigneter Weise getrennt werden. Dabei sollte der inhaltliche Zusammenhang gewahrt bleiben.</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>die hier der VEP setzt</p> <p>mit der Zusammennennung der Verwaltungs- und investiven Maßnahmen soll gerade deren inhaltlicher Zusammenhang herausgestellt werden</p> <p>Führt zur Aufhebung jeglicher Prioritätensetzung!</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Anregung wird nicht gefolgt</p>
Dresdens Erben	327 Szenarien	Kapitel 3.3, S. 37 ff.	<p>Da die zugrunde liegenden Maßnahmen des Szenario B sich den Leitziele nach vorläufiger Bewertung nur annähern, diese aber nicht voll erreichen und da innerhalb 2025+ von den Maßnahmen nur ein bewältigbarer Anteil realisiert werden wird, ergibt sich, dass Szenario 2025+ die Erfüllung der Leitziele noch geringer leisten kann, also zugespitzt formuliert, die Leitziele nicht erreicht werden?!</p> <p>Deshalb bedarf es eines Verweises darauf, wie der weitere Prozess der Erreichung der Leitziele fortgeführt werden wird.</p>			<p>Evaluierung/Monitoring, bei Anpassung gemäß Stn. u. a. SV wird das deutlicher</p>		<p>Kenntnisnahme</p>
Dresdens	328 Vorzugs-szenario	Kapitel 3.4.6, S.	<p>Nach wie vor vertreten DD Erben die Ansicht, dass auch der Verhaltenswandel und die Mobilitätsstile</p>	EFO 236,		<p>ja, das wurde berücksichtigt - insbesondere durch</p>		<p>Kenntnis-</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
Erben		53, 54	<p>beeinflussbar sind, dass hierfür bereits im InSEK und Flächennutzungsplan (FNP) angesetzt werden muss und erst nachrangig (aber trotzdem Einfluss nehmend und gestaltend) in der Verkehrsinfrastruktur.</p> <p>Insofern sind im Planungsprozess alle diesbzgl. Möglichkeiten zu nutzen. Eine klare Orientierung an Szenario C würde dies befördern!!</p> <p>Im VEP sollte zumindest eine Auflistung der denkbaren Maßnahmen und Handlungsgrundsätze enthalten sein, die den Verhaltenswandel unterstützt. Dazu gehört neben der Vorrangförderung für die Fahrzeugarten des Umweltverbunds auch die Stadtgestaltung im Rahmen des InSEK und des FNP sowie die intensive und aktive Öffentlichkeitsarbeit und die ständige Bürgerbeteiligung.</p>	VCD 263 & 265		<p>strukturelle Entwicklungsvorgaben (Nahmobilität) – das Machbare aus C (siehe Kap. 3.4.6 und 4.3)</p> <p>alle diese Themen sind berücksichtigt – die Einzelwirkungen der Maßnahmen sind aber nicht in einer Form abgrenzbar,</p>		nahme Kenntnis- nahme
Dresdens Erben	329 Einordnung der Mobilitätsstrategie	Teil C	<p>Teil C wird als ein Kernbestandteil des VEP betrachtet und grundsätzlich sehr unterstützt.</p> <p>Jedoch wirkt die Einordnung als Teil C und die von den Leitzielen in Teil A losgelöste Darstellung als störend und nicht strategisch bestimmend. Deshalb wäre eine Umstellung an den Anfang des VEP und die Verbindung mit den Leitzielen die konsequente Lösung, die hiermit nachdrücklich vorgeschlagen wird.</p> <p>Die Maßnahmen des VEP wirken im Zusammenhang mit dieser Trennung als nicht logisch aus der Mobilitätsstrategie abgeleitet.</p>			das ist bei einer Kurzfassung möglich – nicht aber beim methodisch vollständigen Gesamtpapier; Kurzfassung vorgesehen		Kenntnis- nahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
Dres- dens Erben	330 Grund- satz der Mobili- tätsstra- tegie	Kapitel 5.2, S. 69	<p>Die Darstellung der Mobilitätsstrategie sollte den zentralen aktiven Grundsatz herausarbeiten: "Mobilität gestalten, nicht Verkehr bewältigen"</p> <p>Die derzeitige Darstellung im Vorentwurf ist mit dem Ansatz "Vermeiden - Verlagern - Verbessern" zu passiv angelegt, und ist vorrangig auf die Bewältigung des vorhandenen Verkehrs ausgelegt. Demgegenüber beinhaltet Mobilitätsgestaltung neben den Stadtstrukturaspekten auch die aktive Beeinflussung durch die Beteiligung der Verkehrserzeuger an der Problemlösung, die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV und Radverkehrs, die Kappung der Verkehrsspitzen, die Ressourcenschonung und Kostensenkung sowie die Öffentlichkeitsarbeit.</p> <p>Insbesondere spielt der Grundsatz der Innenentwicklung und der Nahmobilität eine herausgehobene Rolle und muss bereits in das InSEK und den FNP Eingang finden.</p> <p>Einflussfelder des Mobilitätsmanagements sind: Car-sharing, Mitfahrbörse, Park & Ride, Parkraumbewirtschaftung, Fahrpläne, Taktzeiten, Mobilitätsberatung, Jobticket, Öffentlichkeitsarbeit, Fahrradständer, Bike & Ride, Fahrradmitnahme, Fahrradreparaturservice, LSA- Schaltung</p>			<p>gerade der Punkt „vermeiden“ zeigt, dass mit Verkehr steuernd umgegangen wird und eben nicht nur reagiert werden soll.</p> <p>Ist dort Planungsgrundsatz</p> <p>aufgezählte Einflussfelder sind größtenteils im VEP enthalten</p>		<p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p> <p>Kennt- nis- nahme</p>
Dres- dens	331 Hand- lungskon	Teil D	Positiv hervorzuheben ist die konkrete Ausformung vieler Maßnahmen der Verkehrsentwicklung.					

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vor- entwurf	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
Erben	zept		<p>Andererseits orientiert sich das Handlungskonzept 2025 an Aspekten und Defiziten der Infrastruktur und lässt damit den Bezug zur Mobilitätsstrategie nur ansatzweise erkennen. Die Vorbemerkungen (Kapitel 6.1) sind nicht dazu geeignet diese Brücke herzustellen.</p> <p>Der Bezug zum Luftreinhalteplan wird nur punktuell hergestellt.</p> <p>Die Mischung von Grundsätzen des täglichen Verwaltungshandelns mit konkreten wirkungsbezogenen und standortbezogenen Maßnahmen erschwert die Übersicht des Handlungskonzepts.</p>			<p>ggf. 6.1 entsprechend anpassen – aber die einleitenden Kapitel sollen genau diese Brücke bauen – andererseits sollen die Kapitel auch für sich stehen können, Anpassung vornehmen</p> <p>Bezug zum LRP an allen Stellen erwähnt, an denen es Schnittmengen zwischen VEP und LRP gibt</p> <p>Siehe Punkt 326</p>		<p>Anregung wird gefolgt</p> <p>Kenntnisnahme</p>
Dresdens Erben	332 Sowieso-Maßnahmen	Kapitel 6.2, S. 99 - 101	<p>Unter den Sowieso-Maßnahmen sind die Maßnahmen, die nach dem Maßstab der Leitziele als kritisch oder nicht prioritär zu bewerten sind, unter Vorbehalt zu stellen, insbesondere soweit sie beträchtliche finanzielle Mittel binden, die weitere prioritäre Maßnahmen finanziell gefährden können. Das betrifft insbesondere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - den 4streifigen Ausbau der Königsbrücker Straße - den 4streifigen Ausbau der Hamburger Stra- 			<p>ist erfolgt</p> <p>auf kritische Bewertung verweisen</p> <p>ist als positiv befunden</p>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Anre-</p>

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugsstelle/n im Vorwurf	Inhalt der Stellungnahme	Querverweis zu Stellungnahmen	Differenzen zu Stellungnahmen	Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag SPA/IVV/IVAS	Bestehende Konfliktsituation	Vorschlag Entscheidungszeitpunkt/-ebene
			ße - den Lückenschluss Emmerich-Ambros-Ufer			worden, da auch mit ÖV-Schnittstelle Emerich-Ambros-Ufer ist enorm wichtig zur Gestaltung stadtgerechter Verkehrsräume (Verlagerung der B-Straßen)		gungen wird nicht gefolgt Anregungen wird nicht gefolgt
Dresdens Erben	333 Maßnahmen für Stadtqualität und Verkehr	Kapitel 6.9.1, S. 130 ff.	Es wird empfohlen, diese Maßnahmen im Sinne der Gesamtstrategie (Mobilitätsstrategie) an den Anfang des Handlungskonzepts einzuordnen.			bisher separater Teil C – damit auch vor dem Handlungskonzept		Kenntnisnahme
Dresdens Erben	334 Durchbindung Fröbelstraße	Kapitel 6.9.2, S. 134	Die Durchbindung Fröbelstraße sollte wegen der hohen Kosten und den relativ geringen Effekten für die Leitziele nur im Sinne der Flächenreservierung betrachtet werden.	ADFC 128, EFO 238, VCD 268	Seniorenbeirat 201	Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kenntnisnahme
Dresdens Erben	335 Neustädter Markt / Augustusbrücke	Kapitel 6.9.2, S. 136	Eine Rampenlösung für die Gr. Meißner Str. wird am Neustädter Markt sowohl aus Kostengründen, aber vor allem aus Gründen der Trennwirkung der Rampen abgelehnt.			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kenntnisnahme
Dresdens Erben	336 Durchbindung Liebstädter Str.	Kapitel 6.9.2, S. 142	Die Querung der Eisenbahn erscheint aus Sicht der Mobilitätsbedürfnisse zwischen den beidseitigen Bereichen nicht gerechtfertigt und eher störend, da die Hauptverkehrsflüsse in Ost-West-Richtung verlaufen			Kap. 6.9.2 wird als Anlage ausgegliedert und soll von Beschlussfassung ausgenommen werden.		Kenntnisnahme

Akteur/ Gruppe/ Verwaltung	Lfd. Nr./ Stichwort Rote Markierung: Dissens bleibt, Grüne Markierung: Dissens aufgehoben	Bezugs- stelle/n im Vor- entwurf	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
			und Querungen einen hemmenden Einfluss aus- üben. (nur Flächenvorhaltung)					
Prof. Pesch (WB)	337 Ver- kehrsent- wicklung und Stadt- qualität							