

Der Luftreinhalteplan hat einen kurzen Planungshorizont bis 2020 und befasst sich in erster Linie mit noch vorhandenen Grenzwertüberschreitungen an viel befahrenen bewohnten Straßen. Für längerfristige Planungen und Vorhaben gibt es andere Planinstrumente wie den Verkehrsentwicklungsplan 2025+, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Zukunft Dresden 2025+ und den Landschaftsplan. Anregungen, die nicht im Rahmen des Luftreinhalteplanes umgesetzt werden können (inhaltlich oder zeitlich) werden zur Kenntnis genommen und an entsprechende Ämter und Stellen zur Prüfung weitergeleitet.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
1.1	<p>Immer wieder ärgere ich mich, dass die "Fahrradstadt" Dresden so wenig für Fahrradfahrer übrig hat.</p> <p>Jeder einzelne Mensch fährt mit seinem Auto zur Arbeit, zum Einkauf usw. Das kann ja nicht gut gehen.</p> <p>Meine Anregungen:</p> <p>1) Ich würde mir wünschen, dass es für weitere Radwege schnelle und unbürokratische Lösungen gibt (sie müssen nicht extrem aufwändig und damit teuer sein !)</p>	wird zur Kenntnis genommen	Auch für den Bau von Radwegen müssen gesetzliche Bestimmungen eingehalten werden. Damit in Zukunft die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes schneller geht, hat der Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften (GB6) neue Stellen für den Radverkehr geschaffen.
1.2	<p>2) Ich würde mir wünschen, dass Fuss- und Radwege nicht ersatzlos abgesperrt werden können (z.B. in Bühlau die Eschdorfer Str. oder der Verbindungsweg zwischen Wilthener Str. und Rodelweg- zwei Wege, die zum Spazieren oder Radeln einladen), so wie es ja bei Autostraßen auch nicht denkbar wäre.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Der spezielle Fall wird an GB6 zur Information weitergereicht. Im Baufall werden in der Regel für alle Verkehrsteilnehmer/-innen Angebote gemacht. Diese genannten Einzelfälle haben jedoch keinen Einfluss auf die Luftreinhalteplanung.
1.3	<p>3) Ein echtes Entgegenkommen für Radfahrer wäre die kostenlose Mitnahmemöglichkeit des Rades (auch für Gelegenheitsfahrer) in Bus und Bahn oder sogar im Zug, so wie es in anderen Städten und Bundesländern praktiziert wird.</p>	wird nicht berücksichtigt	Die kostenlose Möglichkeit der Fahrradmitnahme für alle Fahrscheininhaber/-innen würde die DVB überfordern und gleichzeitig bedeuten, dass dann Kinderwagen und Rollstühle nicht in jedem Fall mitgenommen werden können, was auf keinen Fall angestrebt werden soll.
1.4	<p>4) Insgesamt würde es extrem helfen, die öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Das heißt vor allem auch: preiswerter ! Eine Fahrkarte ist heute ja fast schon eine "kleine Investition". Und das hält eben viele Menschen ab, öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen, zumal ja aus anderen Gründen ohnehin ein Auto im Haushalt existiert. Das wird dann eben genommen - es fallen dann ja sozusagen für die zusätzliche Fahrt (zumindest auf den ersten Blick) nur Benzinkosten an.</p> <p>Beobachten Sie einmal die Situation in den Schulferien: eine (indirekt)</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Preisgestaltung ergibt sich aus den Beschlüssen der Zweckverbandsversammlung des Verkehrsverbundes Oberelbe, den Vorgaben des Stadtrates und den Betriebs- und Lohnkosten der DVB.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>dadurch bedingte, relativ geringe Verringerung der Verkehrsbelastung führt ganz nebenbei dazu, dass die Autofahrer, die dann noch unterwegs sind, flüssig durch die Stadt kommen. Das gleiche könnte erreicht werden, wenn die öffentlichen Verkehrsmittel durch bessere Preisgestaltung - immer - mehr Zulauf hätten. Also Vorteil für alle Beteiligten ! Denn: weniger, aber flüssigerer Verkehr (geringere Umweltbelastung, Zeitersparnis, verringerte Unfallwahrscheinlichkeiten).</p> <p>Aber woher das Geld nehmen ? Einfach: diese Vorteile sollten es einer Stadt einfach wert sein ! (zumal ja offenbar Restriktionen drohen).</p> <p>Und es gab / gibt gelegentlich Reserven: die Waldschlösschenbrücke z.B. kostete ca. 180 Mio Euro. Nimmt man ca. 5% Zin- und Tilgungslast für diese Investition an, sind das jährlich 9 Mio Euro. Diese hätten gut und gern in eine Verbesserung, auch hinsichtlich preislicher Gestaltung, der öffentlichen Verkehrsmittel fließen können. Dann wäre - siehe die o.a. Verkehrssituation in den Schulferien - die Brücke nebenbei gesagt sicher überflüssig gewesen (sie erreicht ja ohnehin auch jetzt nicht die prognostizierte Auslastung - aber diese war ja sicher so "zurechtgerechnet").</p> <p>Dresden ist eine sehr autofreundliche Stadt, gegen jede Vernunft.</p>		
2.1	<p>Mit viel Interesse verfolge ich die Diskussionen und Aktivitäten zum o.g. Thema.</p> <p>Vielleicht ist auch das ein Vorschlag, der zur Luftreinhaltung beiträgt: die Busse der Stadtrundfahrten sollten Elektrobusse sein! Kann man das nicht beschließen oder festschreiben? Ich sehe täglich vor dem Theater und am Italienischen Dörfchen vor sich hin tuckernde Dieselbusse stehen, die auf Kundschaft warten und dabei die Luft verpesten. Solche alten Fahrzeuge dürften für so etwas gar nicht mehr zugelassen werden. E-Busse wären da für DD sicher ein besseres Aushängeschild!</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Wer welches Auto bzw. Bus benutzt, können weder die Stadtverwaltung noch der Stadtrat beschließen. Solange die Fahrzeuge die gesetzlichen Anforderungen erfüllen, kann man sie nicht vom Verkehr ausschließen. Erst wenn entsprechende bundesgesetzliche Regelungen vorliegen, wäre so etwas möglich.</p> <p>Für die Buslinien (auch für die Stadtrundfahrten) werden Konzessionen von den Behörden des Freistaates Sachsen (Landesamt für Straßenbau und Verkehr) vergeben. Hier versucht die Stadtverwaltung Einfluss auf die Bedingungen der Vergabe zukünftiger Konzessionen zu nehmen. Darüber hinaus wird die Stadtverwaltung das Gespräch mit den angesprochenen Firmen suchen.</p>
3.1	<p>Aufmerksam habe ich die ambitionierten Vorschläge und geplanten Maßnahmen zum Luftreinhalteplan verfolgt und bin sehr froh, wie das Thema</p>	wird zur Kenntnis	<p>Der Vorschlag wird an die Verkehrsbehörden weitergereicht. Spezielle Sicherheitsaspekte können nicht innerhalb der</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>in der Politik Beachtung gefunden hat.                      Ich komme selbst ursprünglich aus einer grün-rot regierten schweizer Stadt und kenne die Vorteile einer umweltbewussten Verkehrspolitik, die allen Verkehrsteilnehmern zu Gute kommt. Sehr angenehm und insbesondere eine extreme Aufwertung der Fußgänger sind Zebrastreifen, die ich hier in Dresden absolut vermisste. Über die Vorteile brauche ich nicht viele Worte zu verlieren. Die Stärkung des Fußgängerverkehrs und die Beruhigung des PKW-Verkehrs sind nur einige davon. Dies als allgemeiner Vorschlag.                      Als konkreter Vorschlag, und diesbezüglich habe ich nach einer Podiumsdiskussion auch mit Frau Eva Jähnigen schon persönlich gesprochen, wäre eine Verbesserung der Situation für ÖPNV-Benutzer an der Haltestelle Wächterstraße, wo ich mit einem Kindergarten-Kind beim Aussteigen aus dem Bus jedes Mal unser Leben riskiere. Hier wäre ein Zebrastreifen oder eine Ampelanlage sinnvoll.                      In diesem Sinne sehe ich einige Verbesserungen, die die Verkehrspolitik und damit die Luftqualität betreffen in einer allgemeinen Verkehrsberuhigung mit Stärkung des Fußgängerverkehrs.</p>	<p>genom- men</p>	<p>Luftreinhalteplanung gelöst werden.                       Den Fußverkehr betreffend ist anzumerken, dass sich das laut Beschluss zum Verkehrsentwicklungsplan 2025+ zu erarbeitende Fußverkehrskonzept in Bearbeitung befindet.                      Das Thema Querungsstellen über Hauptverkehrsstraßen wird als Teilthema des Fußverkehrskonzeptes vertieft bearbeitet. Dabei sollen neben der Ermittlung von Stellen für die Ergänzung von Querungsstellen auch jeweils die in Frage kommenden Sicherungsmaßnahmen thematisiert werden.</p>
<p>4.1</p>	<p>Im o. g. Zusammenhang möchte ich Sie auf die Forschungen an der TU Dresden aufmerksam machen, insbesondere auf ein Interview mit Prof. Günther Prokop im Universitätsjournal 18/2017 vom 14.11.2017, Seite 4.  <a href="https://tu-dresden.de/tu-dresden/newsportal/ressourcen/dateien/universitaetsjournal/uj_pdfs/uj_2017/UJ18-17.pdf">https://tu-dresden.de/tu-dresden/newsportal/ressourcen/dateien/universitaetsjournal/uj_pdfs/uj_2017/UJ18-17.pdf</a></p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Im Interview geht Prof. Prokop auf Vor- und Nachteile von Antriebskonzepten ein. Technisch ist es möglich, alle Abgasgrenzwerte mit einem Dieselmotor zu erfüllen. Er wendet sich gegen eine politische Diskussion über die „richtige“ Antriebsart und fordert, dass Betrügereien den Herstellern angelastet werden. Die Ausführungen in dem genannten Artikel sind der Stadtverwaltung bekannt.</p>
<p>5.1</p>	<p>Zu zwei Maßnahmen in o.g. Entwurf habe ich folgende Anmerkungen zur freundlichen Berücksichtigung:  <b>M 1</b>                      Dies ist die wichtigste Maßnahme überhaupt. Alle anderen Maßnahmen helfen wenig, wenn nach wie vor jeder Autofahrer glaubt, problemlos im Stadtzentrum einen Parkplatz zu finden. Wichtiger als eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung ist deshalb m.E.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Maßnahmen in diesem Sinne sind im Luftreinhalteplan vorhanden. Privaten Parkhausbetreibern/-innen können von der Stadtverwaltung keine Vorgaben über die Höhe ihrer Preise gemacht werden. Wenn die Stadt aber ihre Preise erhöht (was geplant ist) und den Parkraum reduzieren will, dann wird der Spielraum für Preiserhöhungen privater Firmen größer.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>a) eine schrittweise geplante Verknappung der zentrumsnahen städtischen Parkflächen (also innerhalb des 26er Rings), nicht allein nur durch Bauvorhaben, sondern gezielt. Die frei werdenden Flächen können für einen Gewinn an Lebens- und Aufenthaltsqualität eingesetzt werden, z.B. für Grünflächen, Straßencafes, Spielplätze ...) - ein Zusatznutzen neben der saubereren Luft.</p> <p>b) eine Erhöhung der Parkgebühren, die mindestens die Steigerungen im Nahverkehr der letzten 10 Jahre widerspiegelt. Weitere Erhöhungen der Parkgebühren soll es bei künftigen Fahrpreisteigerungen im Nahverkehr automatisch geben. Private Parkraumbetreiber sollen mindestens die gleichen Parkgebühren wie die LH verlangen, damit es keinen Wettbewerb um billiges Parken gibt.</p>		<p>Das Hauptaugenmerk des jetzigen Planes liegt in der Erweiterung der Parkraumbewirtschaftung über das unmittelbare Stadtzentrum hinaus und in der Anpassung der Preisgestaltung. Die generelle Umnutzung von städtischen Parkplatzflächen muss mit stadtplanerischen Mitteln begleitet werden und kann deshalb nicht Bestandteil dieses Planes sein.</p> <p>Durch Baumaßnahmen in der Lingnerstadt und am Ferdinandplatz werden in den nächsten Jahren etwa 1 800 Pkw-Stellplätze entfallen. Dies wirkt im Sinne der Anregung unter Punkt a).</p>
5.2	<p><b>M 15</b> Auf der Loschwitzer Brücke sollen umgehend und dauerhaft je eine Fahrspur und ein Radweg pro Richtung eingerichtet werden. Die Radspuren sollen dabei nicht nur über die Brücke, sondern auch über den Schiller- und Körnerplatz führen und nicht vorher aufhören. Dies ist nicht nur aus Luftreinhaltegründen, sondern vor allem wegen der Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer wichtig. Derzeit behindern Radfahrer entweder die Fußgänger (falls rechtswidrig auf dem Gehweg gefahren wird) oder die Autofahrer auf der Fahrbahn. Mit Radweg wird der PKW-Verkehr auf der dann fahrradfreien Fahrbahn flüssiger und im Zusammenspiel mit einer veränderten Ampelsteuerung (länger grün für Autos, die von der Brücke kommen) bleiben die befürchteten Staus wahrscheinlich aus. Wahrscheinlich steigen auch einige PKW-Fahrer auf das Fahrrad um, wenn eine sichere und staufreie Überquerung der Brücke mit dem Rad gegeben ist.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Der Luftreinhalteplan beschreibt das Ziel der erforderlichen Maßnahmen rund um das „Blaue Wunder“: Bessere Möglichkeiten für den Radverkehr und weniger motorisierter Individualverkehr. An Lösungen wird im GB6 gearbeitet, die Forderungen werden dorthin weitergeleitet.
6.1	Ihr Schwerpunkt im o.g. Artikel im Amtsblatt vom 14.12.2017 "Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs" wird meinerseits voll unterstützt. Wie er aus meiner Sicht weiter verbessert werden könnte möchte ich anhand von zwei Vorschlägen zur darlegen.	Wird nicht berücksichtigt	Mit der Einführung einer Monatskarte für die Kurzstrecke wären zunächst Einnahmeverluste bei den Verkehrsunternehmen verbunden. Auch ist der verwaltungsorganisatorische Aufwand sowie die Kontrolle schwieriger, da hier genau eine Relation vorher

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Als Bürger dieser Stadt, der noch Zeiten kennt, wo man ca. 16 Jahre auf einen PKW warten mußte, demzufolge fast alles mit dem öffentlichen Nahverkehr bewältigt hat und der auch seinem PKW möglichst luftverschlechternde Kurz-(!)-fahrten ersparen möchte, würde sich über eine Monatskarte für Kurzfahrten (z.B. nur gültig im Ortsamtsbereich des konkreten Wohnortes), von mir aus auch werktags erst ab 9:00 Uhr freuen (würde auch die regionalen Händler unterstützen).</li> <li>• Ein anderer Vorschlag wäre die vor vielen Jahren gern genutzte Monatskarte, gültig "nur" für zwei Linien (z.B. Linie 3 und Linie 64).</li> <li>• Auch die Kombination beider Vorschläge könnte diskutiert werden. Mir als Trachauer nützt eine Monatskarte die auch im Schönfelder Hochland gültig ist sehr selten etwas.</li> </ul>		<p>festgelegt werden müsste. Das Gleiche trifft auch für Linienmonatskarten zu. In der Regel nutzen Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV innerhalb eines Monats auch für längere Wege. Mit einer Viererkarte liegt für dieses Tarifangebot bereits eine Rabattierung vor. Daher wird der Vorschlag nicht weiter verfolgt.</p>
7.1	<p>Ich habe mit großer Interesse den o.g. Artikel in der DAWO gelesen. Für mich gibt es andere Möglichkeiten für die Senkung der "Umweltgifte" statt Diesel- und Einfahrtverbote, denn der Diesel wird noch lange die Wirtschaft beherrschen (müssen) um Wirtschaftsunternehmen nicht in den Ruin zu treiben!</p> <p>Ich sehe andere Möglichkeiten :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- starke Senkung der Fahrpreise für den ÖPNV</li> <li>- Taktzeiten verringern</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Zu Fahrpreisen und Taktzeiten siehe auch Punkt 1 Nr.4 dieser Abwägung.</p> <p>Bezüglich der Taktzeiten ist festzustellen, dass Dresden im deutschlandweiten Vergleich ein sehr gutes Angebot mit dem 10-Minuten-Takt auf allen Straßenbahn- und den 60er Buslinien auf der Kernstrecke hat. Ausgehend von der weiter steigenden Nachfrage gibt es bereits Planungen sowohl neue Straßenbahnstrecken zu errichten als auch bestehende Linien zu verdichten.</p>
7.2	- Straßenbahnlinien verlängern	wird zur Kenntnis genommen	Dazu hat Dresden ein Programm: Stadtbahn Dresden 2020
7.3	- mehr umweltgerechte Busse (z.B. Elektrobusse - hatten wir schon mal, Linie C,61)	wird zur Kenntnis genommen	Die EURO VI Busse der DVB haben sehr niedrige Emissionen, die mit denen von PKW's vergleichbar sind. Die vorgeschlagen Elektrobusse sind noch deutlich zu teuer und bisher auch unwirtschaftlich (geringere Verfügbarkeit, eingeschränkte Einsatzzeiten – Zeit zum Laden der Akkumulatoren). Im Moment ist

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
			es daher sinnvoller, EURO III Fahrzeuge durch EURO VI Fahrzeuge zu ersetzen. Die Stadt hat gemeinsam mit den DVB dafür Fördergelder beantragt.  Anstelle von O-Bussen setzt Dresden auf Straßenbahnen.
7.3	- weg mit den "fetten" Dienstwagen auf allen Dienstebnen	wird zur Kenntnis genommen	Auf Dienstwagen hat die Stadtverwaltung nur innerhalb der Stadtverwaltung selbst Einfluss. In Dresden werden Dienstwagen durch kleinere Elektrofahrzeuge ersetzt, wo das möglich ist. Der Oberbürgermeister hat zum Beispiel seinen Phaeton gegen einen Elektrogolf getauscht.
7.4	- welche Autos fahren die Umweltschützer	Wird nicht berücksichtigt	Es ist nicht möglich eine spezielle Regelung für „Umweltschützer“ zu treffen und ihnen die Fahrzeuggröße vorzuschreiben.
7.5	- Lufteinzugsschneisen nicht weiter zubauen Das sind sicher nur einige Maßnahmen, aber diese sollten in Angriff genommen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Das Intakthalten der Belüftung der Stadt ist das Bestreben der Stadt. Dazu gibt es auch Beschlüsse des Stadtrates. Dem kann im Einzelfall individuelles Baurecht (gesetzlich geregelter Anspruch) entgegenstehen.
8.1	Als weitere zwingende Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität schlage ich die Sperrung des kompletten Dammweges für den Kraftfahrtverkehr vor. Der Dammweg kann dann als "Fahrrad-Autobahn" die Nord-Süd-Route darstellen und würde die Königsbrücker Str. massiv entlasten.	Kenntnisnahme	Der Dammweg ist als Ausweichstrecke beim Bau der Königsbrücker Straße vorgesehen. Über den Vorschlag kann also „erst danach“ entschieden werden. Er wird an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt weitergeleitet
9.1	In der Dresdner Innenstadt sind regelmäßig <u>Doppeldecker-Busse mit Stadtrundfahrten</u> unterwegs, die gesonderte Haltestellen benutzen. Diese Busse werden von dem Unternehmen „Dresdner Stadtrundfahrt – Die Roten Doppeldecker GmbH“ betrieben. Es handelt sich bei diesen Doppeldecker-Bussen um teilweise <u>stark emittierende Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren</u> . Dem Betreiber zufolge wird die Abgas-Norm Euro 5 eingehalten. Ob dies wirklich der Fall ist, ist durchaus fraglich, wenn man als Radfahrer in der Innenstadt in der Nähe	wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt entscheidet nicht über die Konzessionen, die für den Betrieb von Buslinien erforderlich sind. Die Bürgermeisterin für Umwelt und Kommunalwirtschaft wird aber in Zukunft versuchen, Umweltaspekte in diese Entscheidungen einzubringen (siehe Nr. 2 dieser Abwägung). Das wurde dem Einreicher in einem früheren Schreiben zum gleichen Problem bereits mitgeteilt.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>dieser Busse fährt. Inwieweit die Selbstdarstellung des Busunternehmens überhaupt Kontrollen unterliegt, ist ungewiss. Insbesondere beim Beschleunigen werden durch einige dieser Fahrzeuge Emissionen verursacht, die sichtbar sind und insbesondere bei Radfahrenden in die Atemwege gelangen können.</p> <p>Ich schlage vor, die Privilegierung dieser Stadtrundfahrt-Busse mit Verbrennungsmotoren zu beenden, welche mit der Nutzung gesonderter Haltestellen verbunden ist.</p> <p>Diverse deutsche Großstädte arbeiten intensiv an dem Ziel, beim Busbetrieb des öffentlichen Personennahverkehrs nur noch Elektromobilität oder Brennstoffzellenantrieb zu nutzen, um so bestmöglich Emissionen im Fahrzeugbetrieb in der Straße zu vermeiden.</p> <p>Es ist bekannt, dass auch die Bereitstellung der Infrastruktur für solche technischen Alternativen zu Verbrennungsmotoren mit ökologischen Belastungen verbunden ist. Wenn aber die Emissionen direkt in der Straße vermieden werden können, trägt dies erheblich zum Gesundheitsschutz für Radfahrende und Fußgänger bei.</p> <p>Deshalb sollte das gesonderte Haltestellensystem allenfalls für solche Busse praktiziert werden, welche Emissionen der Antriebsvorrichtungen in der Straße komplett vermeiden.</p>		
10.1	<p>Ich habe im Kontext zum sogenannten Luftreinhalteplan gelesen, dass die Parkplätze in der Innenstadt weiter reduziert werden sollen. Das finde ich als Anwohner ehrlich gesagt unmöglich. Vor allem jetzt, wo wieder Weihnachtsmarkt ist und alles um das Rathaus mit Bussen umstellt ist, die teilweise 20 min den Motor laufen lassen. Das hat ja auch nichts mit einer sauberen Luft zu tun.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Rund um das Rathaus dürfen Busse nicht parken. Sie dürfen hier nur zum Aus- und Einstieg der Passagiere halten. Ansonsten müssen spezielle Busparkplätze aufgesucht werden, die die Stadt ausgewiesen hat. Wird diese Regelung ignoriert, muss das entsprechend ordnungsrechtlich geahndet werden.</p>
10.2	<p>Warum können die Busse für den Weihnachtsmarkt nicht auswärts parken und die Leute mit einem Shuttle zum Markt gebracht werden ?</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Anstelle von Reisebussen Shuttle (das wären dann auch Busse) fahren zu lassen, bringt aus der Sicht der Luftreinhaltung keinen Vorteil.</p>
10.3	<p>Und wieso macht man die Parkplätze um das Rathaus nicht für Anwohner und Mitarbeiter? Dann wäre hier auch kein so hohes Aufkommen von Verkehr.</p>	wird zur Kenntnis	<p>Der Vorschlag wird an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergereicht.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
		genom- men	<p>Mitarbeiter des Rathauses haben die Möglichkeit Jobtickets zu erwerben.</p> <p>Das Bewohnerparken wird planmäßig schrittweise erweitert. Das Rathaus und die Innenstadt haben aber auch erheblichen Besucher- und Einkaufsverkehr - auch diesen Nachfragegruppen muss ausreichend Rechnung getragen werden.</p>
11.1	<p>Mit Interesse verfolgte ich den Bericht im Radio über den Luftreinhalteplan. Grundsätzlich befürworte ich die Maßnahmen unser Umfeld lebenswerter zumachen. Ich selber arbeite im Amt37 in der Feuerwache Übigau. Ich unterstütze Unternehmungen wie z.B. das Stadtradel und komm selber mit dem Fahrrad auf Arbeit. Einige Kollegen und ich selber haben in unmittelbarer Zeit vor sich ein Elektrofahrzeug anzuschaffen.</p> <p>Es gibt mehrere Mitarbeiter, die sich mit dem Gedanken tragen und die Vor- und Nachteile abwägen. Eine Anfrage an unser Amt ob es eine Möglichkeit gibt diese Fahrzeuge am Arbeitsplatz zu laden wurde leider sehr kategorisch verneint. Als Begründung wurde die Nichtmöglichkeit der Abrechnung vorgegeben. Die Stadt Dresden will bessere Luft haben und ist die Heimstadt eines der erfolgreichsten Elektrofahrzeuge Deutschlands. In den Medien und nicht zuletzt im Luftreinhalteplan wird dies ausgedrückt.</p> <p>Eine Möglichkeit die Elektromobilität in den eigenen Reihen voranzubringen wird hier leider vertan. Viele Kollegen kommen von weiter weg und müssten auf Arbeit laden. Unser 12 bzw 24 Std. Dienst lässt mehr als genügend Zeit ein Fahrzeug zu laden ohne teure leistungsstarke Ladesäulen.</p> <p>Zur jetzigen Zeit ist ein adäquate Zugangssteuerung und Abrechnung problemlos möglich. Es fehlt nicht an den Technischen Möglichkeiten höchsten am Willen Chancen konsequent zu nutzen. Ich hoffe das mein Anliegen eine Überlegung wert ist und objektiv in ihrer Zuständigkeit diskutiert wird. Schließlich würden wir alle davon profitieren und als Stadt vorbildlich vorangehen.</p>	Wird zur Kenntnis genom- men	<p>Das vorgebrachte Problem ist nicht im Rahmen der Luftreinhalteplanung zu lösen. Die Anregung wird an die entsprechenden Stellen der Stadtverwaltung weitergeleitet, um Lösungsmöglichkeiten zu prüfen.</p>



Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
12.1	<p>Machen Sie Dresden aktiv umweltfreundlicher! Bieten Sie den Bürgern der Stadt Dresden Ihre Fahrdienste mit Ihrem Auto an. Jede Fahrt kann auch eine gemeinsame Fahrt sein. Nutzen Sie dabei die Kennzeichnung des BRÜMMI Bärs. Der BRÜMMI Bär sollte erkenntlich in Großformat auf der Motorhaube und in Kleinformat im Heckbereich Ihres Fahrzeuges angebracht sein. Der BRÜMMI Bär ist dann das notwendige Zeichen, dass Mitfahrer willkommen sind. Durch eine einfache Handbewegung des Fußgängers hält das Fahrzeug an und die gemeinsame Fahrt kann beginnen. Jeder entscheidet natürlich selbst wann und wo er mitfährt bzw. mitgenommen wird.</p> <p>Jeder Personenkraftwagen ist mit mindestens zwei Sitzplätzen ausgerüstet. Dann nutzen Sie auch die vorhandenen Kapazitäten. Registrieren Sie sich einfach und bestellen Sie den BRUMMI-Kit hier im Shop. www.cardrive24.comFür die Bürger der Stadt kostenlos. Ein Gutscheincode ist vorbereitet.</p>	wird nicht berücksichtigt	Nach Auffassung der Stadtverwaltung läuft der Vorschlag auf die Etablierung privater Fahrdienste hinaus, die sich über den Markt durchsetzen müssen. Es soll vor allem der öffentliche Verkehr gestärkt werden.
13.1	<p>Wir alle wissen, dass das "Blaue Wunder" ein absolutes Nadelöhr für den Straßenverkehr ist. Alle Verkehrsarten sind davon betroffen. Als Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel spreche ich mich die gegen Sperrung der 2. Fahrspur auf der Brücke und geplante Nutzung für den Radverkehrs aus, denn diese Maßnahme wird für noch längere Stauzeiten während der Berufsverkehrszeiten sorgen. Vorschlag: Fußgänger nutzen regulär eine Seite der Brücke, Radfahrer die andere!</p> <p>Schon heute stehen wir z.B. in der Zeit von 6 Uhr 50 bis ca. 8 Uhr 30 in der Warteschlange, um die Brücke zu erreichen.</p> <p>Der Stau beginnt oft schon Wachwitzer Weinberg oder am Josef-Hegenbarth-Weg.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Der Luftreinhalteplan regt eine Lösung für den Bereich „Blaues Wunder“ an. Insbesondere für Radfahrer/-innen soll in diesem Zusammenhang eine Verbesserung erreicht werden. Der Vorschlag wird an den GB6 weitergereicht. Im Übrigen wird die Leistungsfähigkeit der Brücke nicht durch die Anzahl der Spuren direkt auf der Brücke bestimmt, sondern durch die Gestaltung der sich anschließenden Verkehrsknoten. Welche Lösung es für den gesamten Bereich des „Blauen Wunders“ geben wird, ist bisher offen. Die Einsparung einer Spur direkt auf der Brücke wird bisher im Zusammenhang mit notwendigen Brückenreparaturen genannt. Die Idee ist dabei, zu überprüfen, wie sich das auf die Verkehrsabwicklung auswirkt. Der ÖPNV soll dabei nicht benachteiligt werden.
14.1	<p>Drei Vorschläge mündlich: 1. Verbot Feuerwerkskörper außer Sylvester</p>	wird nicht berücksichtigt	Die Wirkung von Feuerwerken, außer Sylvester/Neujahr, ist nicht messbar. Die gesetzliche Grundlage für ein Verbot ist nicht vorhanden.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
14.2	2. Ganz Dresden Tempo 30	wird nicht berücksichtigt	Voraussetzung für die Einführung wäre eine Änderung der StVO. Hauptstraßen müssten dann als 50iger Strecken ausgewiesen werden, um den Verkehr durch Wohngebiete nicht attraktiv zu machen. Dresden verfügt über ein flächendeckendes System von Tempo-30-Zonen, das ständig erweitert wird. Eine grundsätzliche Änderung der Emissionsmenge wäre nicht zu erwarten.
14.3	3. Parkhäuser an Autobahnen + günstiges Arrangement für ÖPNV Fahrschein	wird nicht berücksichtigt	P+R Plätze sind dort sinnvoll, wo sie den in die Stadt einströmenden Kfz-Verkehr von überregional wirksamen Straßen (darunter Bundesautobahnen) mit dem System des öffentlichen Personenverkehrs (S-Bahn, Straßenbahn) verknüpfen können. Über ein solches System verfügt Dresden bereits; dieses wird aber stetig weiterentwickelt (vgl. auch Verkehrsentwicklungsplan 2025+, auf den der Luftreinhalteplan Bezug nimmt).
15.1	1 Vorschlag mündlich Parkverbot auf der Peschelstraße zwischen Rankestraße und Leipziger Straße. Dadurch würde der Verkehr flüssiger ablaufen. Lärm und Abgasbelästigung würden abnehmen. LKW und PKW und parkende Fahrzeuge behindern sich gegenseitig. Dadurch ginge manchmal nichts mehr.	wird zur Kenntnis genommen	Der Vorschlag wird an GB6 (Straßenverkehrsbehörde) weitergeleitet. Aus den Schilderungen geht hervor, dass es sich hier auch um ein Verkehrssicherheitsproblem handelt, das nicht im Rahmen der Luftreinhalteplanung gelöst werden kann.
16.1	Ich habe eine Rückmeldung zum Entwurf Luftreinhalteplan 2017, genau gesagt zu Kapitel 4.1.1 „Liste der wichtigsten Emissionsquellen, die für die Verschmutzung verantwortlich sind“.  Warum ist dort Pyrotechnik / Feuerwerkskörper zu Silvester nicht aufgeführt?	wird zur Kenntnis genommen	In der Liste der wichtigen Emissionsquellen sind alle die Anlagen genannt, die aufgrund ihrer Größe und Eigenart Emissionserklärungen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) abgeben müssen. Feuerwerke erzeugen, mit Ausnahme von Silvester und Neujahr, keine an den Messstationen in Dresden erkennbaren Auswirkungen. Zu Silvester und Neujahr steigen während weniger Stunden die Feinstaubwerte stark an. Die Stadtverwaltung kann aufgrund bundesgesetzlicher Regelungen Feuerwerke nicht generell verbieten.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
17.1	Einwand 1: An den Luftgütemessstationen Winkelmannstraße und Bergstraße werden die höchsten Werte in den Nachmittags- und Abendstunden registriert, also zu der Zeit in der die Pendler die Stadt wieder verlassen. Ein Lösungsansatz müsste demnach in der Emissionsreduktion des Pendelverkehrs gesucht werden. Ich schlage daher eine Temporeduzierung stadtauswärts auf der Fritz-Löffler-Straße sowie der Bergstraße auf 40 km/h vor, bzw. 30 km/h für Kraftfahrzeuge über 7,5 t.	wird nicht berücksichtigt	Auf der Bergstraße wird die zulässige Geschwindigkeit von einem großen Teil der Fahrer nicht eingehalten. Deswegen soll die Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit mittels Überwachung sichergestellt werden. Unterschiedliche Geschwindigkeiten für Schwerverkehr über 7,5 t und dem Verkehr unter 7,5 t machen eine Koordinierung der Ampelanlagen unmöglich. Deswegen wird dieser Vorschlag abgelehnt. Eine Reduzierung auf Tempo 40 soll für den Fall erprobt werden, falls sich eine Überwachung von Tempo 50 als nicht ausreichend erweist ( siehe Maßnahme M17).
17.2	Weiterhin schlage ich die Rücknahme der derzeit mit Tempo 60 versehenen Straßenabschnitte auf 50 km/h vor, um in diesen Straßenabschnitten einen ruhigeren Verkehrsfluss zu gewährleisten, so die Emissionen zu reduzieren und damit die städtische Hintergrundbelastung weiter zu senken.	wird zur Kenntnis genommen	Der Vorschlag wird an die Verkehrsbehörde weitergereicht. Bei ebenen Strecken werden bei Tempo 60 nicht mehr Schadstoffe emittiert als bei 50 km/h, wenn der Verkehr gleichmäßig abläuft.
17.3	Einwand 2: Weiterhin stellt die Autobahn, die in Hauptwindrichtung am Stadtgebiet vorbei bzw. hindurchführt eine erhebliche Emissionsquelle dar. Daher schlage ich eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h bzw. 80 km/h für Kraftfahrzeuge über 7,5 t in den betreffenden Streckenabschnitten der Autobahn vor.	wird zur Kenntnis genommen	Die Autobahn ist eine starke Emissionsquelle. Das wird schon im Plan festgestellt. Tempo 100 wird vorgeschlagen und soll im Rahmen eines Verkehrsversuches des Freistaates eingeführt werden. Fahrzeuge über 3,5 t (Ausnahme Busse) dürfen ohnehin nur 80 km/h (siehe StVO) fahren.
18.1	Sehr geehrte Damen und Herren, ich hätte noch ein paar Vorschläge zum Luftreinhalteplan. Es betrifft Punkt 6.4.3 Bergstraße. Beim lesen der Maßnahmen musste ich feststellen dass die Untersuchungen scheinbar an der Nöthnizer Str. aufgehört haben und der weitere Verlauf der Bergstr. nicht berücksichtigt wird. Gerade auf der Stecke bis mindestens zur Kohlenstr. wo 70 km/h gefahren werden darf dürfte sich der Schadstoffausstoß nochmals erheblich erhöhen. Deshalb schlage ich vor:1. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h von der Nöthnizer Str. bis mindestens zur Kohlenstr. besser noch bis zur 1. Autobahnauffahrt, da dadurch gleichzeitig die zu hohe Lärmbelastung des Wohngebietes oberhalb der Innsbrucker Str. reduziert würde.	wird zur Kenntnis genommen,	Der Eindruck, dass verschiedene Straßenabschnitte nicht betrachtet oder untersucht worden sind, ist nicht richtig. Betrachtet wurden alle Straßenabschnitte, die in den beiliegenden Karten abgebildet sind. Befassen muss sich der Plan aber in erster Linie mit bewohnten Abschnitten, an denen Grenzwertüberschreitungen ermittelt wurden. Die Reduzierung der Geschwindigkeit von der Nöthnitzer Straße bis zur Kohlenstraße wird der Verkehrsbehörde vorgeschlagen.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
18.2	2. Reduzierung der Geschwindigkeit von der 1. Autobahnauffahrt bis zur Kohlenstr. von 70 auf 50 km/h aus gleichem Grund und der Reduzierung der Schadstoffbelastung.	wird zur Kenntnis genommen	Der Vorschlag wird der Verkehrsbehörde zur Prüfung übergeben.
18.3	3. Anbringung von grünen Pfeilen an der Kreuzung Kohlenstr./Innsbrucker Str. in Richtung Innsbrucker Str. und Südhöhe/Bergstr. in Richtung Bergstraße um einen flüssigeren Verkehr zu gewährleisten.	wird zur Kenntnis genommen	Der Vorschlag wird an die Verkehrsbehörde weitergereicht. Es ist aber im Allgemeinen so, dass Verkehrssicherheitsgründe für den Verzicht auf Grüne Pfeile ausschlaggebend sind.
18.4	4. Installation einer Blitzanlage an der Innsbrucker Str. in Höhe Toyota Autohaus da jetzt schon die 70 km/h weit überschritten werden.	wird zur Kenntnis genommen	Aus Luftreinhaltegründen ist eine Geschwindigkeitskontrolle nicht zwingend erforderlich. Der Vorschlag wird an das Ordnungsamt weitergereicht.
18.5	5. Schaltung einer grünen Welle von der Kreuzung Reichenbachstr. bis mindestens Bannewitz und zurück da man meistens jetzt nicht durchfahren kann.	wird nicht berücksichtigt	An Grüne Wellen sind einige technische Voraussetzungen geknüpft. Unter anderem werden gleiche Knotenpunktabstände gebraucht, damit eine Grüne Welle in beide Richtungen funktioniert. Die vorhandenen LSA sind schon jetzt, soweit das möglich ist, koordiniert. Grüne Wellen allein sorgen nicht in jedem Fall für die Einhaltung der Geschwindigkeiten. Die LSA arbeiten immer mit Zeitfenstern für die Freigabe. Im Rahmen dieser Zeitfenster sind durchaus variable Geschwindigkeiten möglich (man kann auch eine Grüne Welle „einholen“). Weiterhin müssen auch die Ansprüche des Querverkehrs beachtet werden (Zellscher Weg mit wichtiger Buslinie). Fazit: Das zur Zeit technisch machbare ist bereits umgesetzt. Verbesserungen sind durch den Vorschlag nicht zu erwarten.
18.6	6. Mit der Einführung der grünen Welle würde sich auch die Blitzanlage zwischen Fritz Förster Platz und Nöthnitzer Str. erübrigen da es sich mit der Zeit herumspricht dass man bei zu schnellem fahren sowieso an der nächsten Ampel warten muss (siehe Dohnaer Str.)	wird nicht berücksichtigt	Die Ampelanlagen Mommsenstraße und Fritz-Förster-Platz sind jetzt schon koordiniert. Trotzdem kann auch zu schnell gefahren werden (siehe Absatz davor).

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
19.1	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,                      bezüglich Ihres Artikels vom 16/17.Dezember 2017 in der DAWO habe ich auch eine Anregung zur Verbesserung der Situation. Ich war mit meiner Frau im letzten Jahr mit dem Auto einige Tage in Prag. Dabei erfuhren wir, dass Personen über 70 Jahre kostenfrei alle öffentlichen Verkehrsmittel benutzen dürfen. Wir haben dies ausgiebig genutzt und das Auto natürlich im Quartier stehen lassen. Vielleicht könnte man in Dresden oder auch anderen Großstädten in Deutschland mit viel Autoverkehr einmal darüber nachdenken, ob dies auch für uns eine von vielen Möglichkeiten wäre, das Feinstaubproblem anzugehen. Es ist ja bekannt, dass der Anteil der Rentner in Deutschland ständig steigt, die Rentenhöhe meist nicht sehr üppig ist und die Ticketpreise auch nicht gerade sehr niedrig sind. Die kostenfreie Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel würde von den älteren Menschen sicher gern angenommen, damit könnte man die Parkplatzsituation besonders in den Innenstädten verbessern, vermutlich auch die Unfallhäufigkeit etwas verringern, den Straßenverkehr flüssiger gestalten und den Feinstaubanteil verringern. Natürlich würde das den Städten auch Geld kosten aber es wäre es wert, zumindest einmal darüber nachzudenken und sich vielleicht mit den entsprechenden Dienststellen in Prag über Vor- und Nachteile einmal auszutauschen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Die Kostendeckung der DVB wurde in dieser Abwägung bereits unter Punkt 1 erläutert. Änderungen im Preisgefüge müssen in der Zweckverbandsversammlung des ZVOE beschlossen werden und sind auch abhängig von Zuschüssen, die die DVB im Rahmen der Technischen Werke in Dresden erhalten. Voraussetzung für Änderungen der Finanzierung der DVB sind entsprechende Entscheidungen des Stadtrates.                      Bezüglich eines Seniorentickets gab es bereits Prüfaufträge an den VVO.</p>
20.1	<p>Bezugnehmend auf den Entwurf zum Luftreinhalteplan möchte ich für die Maßnahme M15 „Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Nahbereich des Blauen Wunders folgenden Hinweis geben:                      Durch die erwogene Verlagerung von Teilen des Durchgangsverkehres auf die Waldschlößchenbrücke kommt es auf der B6 als dem dann einzigen nutzbaren Zubringer aus dem Ortsteil Schönfeld-Weißig und dem sich anschließenden Umland zu einem noch größeren Verkehrs- und Stauaufkommen auf der B6 als bisher. Da der Verkehrsabfluss auf der B6 insbesondere an der Ecke zur Grundstraße, im gesamten Bereich des Weißen Hirsches und an der Kreuzung Radeberger Straße schon bisher nicht gegeben ist, verlagert sich durch die angedachte Maßnahme der Schadstoffausstoß nur vom Bereich Blaues Wunder auf den Bereich B6 an den drei genannten Punkten. Eine</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Durch eine bessere Lösung für alle Verkehrsarten im Bereich des „Blauen Wunders“, soll vor allem auch der Radverkehr in diesem Bereich gestärkt werden. Erwartet werden deswegen Veränderungen in der Verkehrszusammensetzung. Insgesamt geht es um weniger als 5 % des zukünftigen (<b>prognostizierten</b>) Verkehrs. Es ist zu erwarten, dass die B6 durch die Maßnahme nicht stärker belastet wird.                      Die Bedenken werden der Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung zur Kenntnis gegeben.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	Gesamtentlastung der Gesamtsituation wird dadurch nicht erreicht.		
20.2	Maßnahme M10: Durch die Verkürzung der LSA Anmeldezeiten für Fußgänger kommt es in Bereichen mit vielen Fußgängerampeln zu einer Erhöhung der Anzahl von Beschleunigungsvorgängen der Autofahrer, was wiederum den Ausstoß von Schadstoffen erhöht. Dies wäre z. Bsp. im Bereich des Weißen Hirsches der Fall. Dort sind zwei Fußgängerampeln auf einer Strecke von 150 m. Beide Ampeln sind ständig in Benutzung, aber unabhängig voneinander geschaltet. Dadurch staut sich der Verkehr in diesem Bereich insbesondere in den Stoßzeiten extrem und Anfahr- und Beschleunigungsvorgänge sorgen für hohen Schadstoffausstoß in diesem eng bebauten Gebiet. Gleiches ist im Bereich des Ullersdorfer Platzes zu verzeichnen.	wird zur Kenntnis genommen	Die Maßnahmen im Bereich der Fußgänger/-innenampeln bedeuten nicht, dass Fußgänger/-innen völlig unkoordiniert Vorrang bekommen, sondern, dass sie besser als bisher berücksichtigt werden und dass auch sie als Verkehrsteilnehmer/-innen bei neuen Planungen besser wahrgenommen werden. Jeder/jede der seine/ihre Wege zu Fuß erledigt, entlastet damit die anderen Verkehrsarten. Hinsichtlich einer Koordinierung ist zudem anzumerken, dass diese auf Grund unterschiedlicher Abstände meist nur in eine Richtung gut funktioniert. Das spezielle Beispiel wird an das Straßen- und Tiefbauamt zur Prüfung weitergeleitet.
20.3	Attraktivitätssteigerung der ÖPNV-Verbindungen würde auch gut funktionieren, wenn die Anschlussverkehrsmittel auf ankommende Fahrzeuge warten würden, wenn die Ankunft absehbar ist. Im Detail fahren die Busse der Linie 61 in Richtung Fernsehturm mit schöner Regelmäßigkeit bei Einfahrt der Bahn 11 am Ullersdorfer Platz ab, obwohl sie die Bahnankunft sehen und der Busfahrer sich bewusst ist, dass der nächste Bus in Richtung Fernsehturm erst in 20 Minuten kommt. Dass der Busfahrer pünktlich abfährt und die Bahn leicht verspätet an der Endhaltestelle ankommt ist dabei der Grund dieses Umstandes, allerdings ist es für die Fahrgäste in der Bahn zunächst ein Ärgernis, den Bus vor sich abfahren zu sehen und dann eine ungemütliche Angelegenheit, da die Haltestelle sehr zugig und mit wenig Unterstellmöglichkeiten versehen ist.	wird zur Kenntnis genommen	Die Anmerkungen zum Ullersdorfer Platz (u. a. Sicherung der Verbindung Bus-Bahn) werden an die zuständigen Stellen in der Stadt und an die DVB weitergeleitet.
20.4	Wichtig wäre auch ein neuer P&R Parkplatz im Bereich der B6 Endhaltestelle Linie 11 (Ullersdorfer Platz) um Fahrzeuge aus dem Innenstadtbereich herauszuhalten und Umsteigemöglichkeiten am Ullersdorfer Platz zu erreichen. Leider ist noch immer kein wirkliches, in naher Zeit realisierbares Konzept in Sicht. Die bisher vorgestellten Varianten entlasten zudem den Platz nicht wirklich, da weiterhin alle sich bisher dort treffenden Verkehrslinien am	wird zur Kenntnis genommen	Richtig ist, dass im Bereich Ullersdorfer Platz derzeit ein P+R Platz fehlt. Es gibt Planungen mit der Verlegung der Wendeschleife der Linie 11 Richtung Weißig Platz in Höhe Rossendorfer Straße, einen neuen P+R-Platz zu bauen. Dieses Vorhaben kann aber leider erst nach 2020 begonnen werden und konnte deswegen nicht im Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	oder auf dem Platz halten müssen und eine große Menge an Fußgängern die B6 ständig überqueren müssen.		
21.1	Begrüßenswert finden wir z. B. folgende Teilmaßnahme M10 aus dem LRP 2017: In diesem Zusammenhang ist auch der Einsatz von „schlafenden“ LSA zu prüfen. Fußgänger melden sich in Abhängigkeit ihres Sicherheitsempfindens nur bei Bedarf an (d.h. nur bei subjektiver Unsicherheit) und setzen die Anlage damit in Betrieb. Ansonsten erfolgt die Querung ungeregelt.	wird zur Kenntnis genommen	
21.2	Des Weiteren schlagen wir vor: Ergänzung zu M10 – Förderung Fuß- und Radverkehr: Zur Förderung des Fußgängerverkehrs sollten auch mehr Zebrastreifen errichtet werden.	wird zur Kenntnis genommen	Das Thema Querungsstellen über Hauptverkehrsstraßen wird als Teilthema im Fußverkehrskonzept vertieft einbezogen. Dabei sollen neben der Ermittlung von Stellen für die Ergänzung von Querungsstellen auch jeweils die in Frage kommenden Sicherheitsmaßnahmen thematisiert werden.  Der Hinweis wird an die Verkehrsbehörde und die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergereicht.
21.3	Ergänzung zu M11 – Verbesserung ÖPNV-Angebot: Attraktivität des Angebotes verbessern, z. B. durch: - Zeitkarteninhaber dürfen in der Woche zwischen 18 Uhr und 5 Uhr und zwischen Freitag 18 Uhr und Montag 5 Uhr bis zu 4 weitere Personen kostenlos mitnehmen.	wird zur Kenntnis genommen	Der Vorschlag wird an die DVB weitergereicht. Er muss innerhalb des VVO abgestimmt werden und finanzierbar sein. Zur Finanzierung siehe Punkt 1 dieser Abwägung.
21.4	Ergänzung zu M12 – Mobilitätskampagnen der LH Dresden: Ständige städtische Imagekampagne für bessere Luft an besonders belasteten Streckenabschnitten. • "Mehr Gesundheit für Dresdner Lungen! Besser mobil zu Fuß oder mit dem Rad". • "Jede Autofahrt stinkt und lärmt! Besser mobil zu Fuß oder mit dem Rad". • "Lass es fließen! Blockier hier nicht die Kreuzung." z. B. an Bautzner Straße/Ecke Pulsnitzer Straße bzw. Ecke Martin-Luther-Straße • "Sei entspannt - Cruisen ist besser als heizen." • "Augen zu im Straßenverkehr! Fahr mit Bus und Bahn."	wird zur Kenntnis genommen	Die Vorschläge werden für die nächste Kampagne an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergereicht.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• "Es gibt den sauberen Diesel. Fragen Ihrem Autohändler nach Fahrzeugen mit wirksamen SCR-Katalysatoren."</li> <li>• "Die DVB-Monatskarte kostet 56 EUR. Ein Auto kostet durchschnittlich 200 EUR pro Monat."</li> <li>• „Auch Husten? Vielleicht liegt es am NOx und nicht an der Erkältung.“</li> </ul>		
21.5	<p>Neue Maßnahme – Diskussion und Einführung einer City-Maut: Dadurch, dass die Stadt Dresden im Luftreinhalteplan die Einrichtung von "Umweltzonen" bisher immer ausschloss, fällt ein wichtiger Grund weg, abgasärmere Fahrzeuge einzusetzen. Es ist anzunehmen, dass durch Umweltzonen in anderen Städten dort Fahrzeuge abgemeldet werden, die in Dresden als preisgünstige Gebrauchtwagen neu zugelassen werden und in Dresden die Luft weiterhin verschlechtern. Eine City-Maut für Fahrzeuge mit relativ schlechter Abgasreinigung fördert die Umstellung der Fahrzeugflotte auf weniger luftverschmutzende Fahrzeuge.</p> <p>Im Falle der Einführung einer "blauen" Plakette durch den Gesetzgeber soll eine City-Maut für Fahrzeuge, die keine blaue Plakette erhalten, eingeführt werden. Diese City-Maut orientiert sich an den Preisen für die ÖPNV-Tages- bzw. Monatskarte für das Stadtgebiet von Dresden. Mit den Mehreinnahmen wird der Preis für die ÖPNV-Tages bzw. Monatskarte durch Quersubvention gesenkt. Durch dieses Vorgehen kann der MIV-Anteil verringert und gleichzeitig der ÖPNV gestärkt werden.</p> <p>Ein striktes Fahrverbot für Fahrzeuge mit schlechter Abgasreinigung wird durch die City-Maut vermieden, aber gleichzeitig wird ein Anreiz geschaffen, abgasärmere Fahrzeuge einzusetzen.</p> <p>Die Kosten für die Einführung einer City-Maut sollen durch Nutzung der DVB-Fahrkarten-Infrastruktur verringert werden. Der Nutzer eines betroffenen Fahrzeuges muss z. B. bei Kontrollen nur eine gültige Tages- bzw. Monatskarte vorweisen können (ggf. per DVB-App). Die Kontrollen erfolgen durch das DVB-Fahrkartenkontroll-Personal. Der Straftatbestand „Leistungserschleichung“ wird für City-Maut-Schwarzfahrer ebenfalls durch die DVB zur Anzeige gebracht.</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Die Einführung einer Citymaut bedarf einer gesetzlichen Grundlage, die es in Deutschland zur Zeit nicht gibt. Die Stadt könnte deswegen, selbst wenn sie das wollte, keine Citymaut einführen.</p> <p>Es gibt keine Anzeichen dafür, dass Dresden durch die Nichteinführung einer Umweltzonenregelung besondere Nachteile (viele umgesetzte alte Fahrzeuge aus anderen Städten) gehabt hätte. Auch in Dresden nimmt der Anteil der Fahrzeuge mit älteren Abgasnormen ab.</p>
22.1	Das Blaue Wunder mit den angrenzenden Plätzen ist stark frequentiert.	wird zur	Die Vorschläge (Aufteilung der zwei Gehwege in einen Radweg und



Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Verursacht ist das m. E. nicht dadurch, daß die Anwohner sich aus purem Vergnügen ins Auto setzen, um danach im Stau zu stehen. Vielmehr sind Elbüberquerungen im Dresdner Osten rar - elbabwärts ist nach der Elbbrücke in Pirna das Blaue Wunder die nächste Elbbrücke. Ein nennenswerter Anteil des Verkehrs stellen sicherlich Pendler dar, die auch die Waldschlößchenbrücke nutzen könnten. Allerdings stellt die Bautzner Landstraße im Berufsverkehr ebenfalls eine staubehaftete Strecke dar, ist daher für viele die Wahl zwischen Pest und Cholera. Für alle Verkehrsteilnehmer, die aus dem Dresdner Osten auf den Elbhang wollen, ist die Strecke über das Blaue Wunder die kürzere Strecke, die Fahrt über die Waldschlößchenbrücke dann deutlich weiter.</p> <p>Aus Veröffentlichungen in der Presse kann man entnehmen, daß die Vermeidung von Staus und die Förderung von fließendem Verkehr zur Verbesserung der Luftqualität beitragen kann. Die Förderung von Staus würde dem entgegen stehen.</p> <p>Die Verengung des Blauen Wunders auf 2 Spuren würde zu zusätzlichen Staus auf den Zugangsstraßen zu Körner- und Schillerplatz führen, damit eigentlich die Verbesserung der Luftqualität torpedieren, nämlich die Wohnqualität der umliegenden Gebiete und die Situation für die Geschäfte verschlechtern. Auch der Nahverkehr steht mit im Stau. Ich denke, daß dies auch im Rahmen der Bauarbeiten ab April deutlich werden wird.</p> <p>Daher ist mein Vorschlag, einen oder beide Gehweg(e) zu teilen und für Radfahrer und Fußgänger nutzbar zu machen. Die Fußwege sind breit genug, um dies zu ermöglichen (Vgl. Elberadweg). Die Anbindung der Radwege an Schiller- und Körnerplatz für die Fahrradfahrer könnte auch über die Fußwege mit erfolgen. Gerade aufgrund der Bushaltestellen am Körnerplatz und der Schienen am Schillerplatz wäre damit eine geringere Unfallgefahr für die Radfahrer gegeben.</p> <p>Ich arbeite in der Dresdner Neustadt, wo Fahrradfahrer und Fußgänger ohne größere Kritik in der Presse (und ohne polizeiliche Kontrollen wie am Blauen</p>	<p>Kenntnis genom- men</p>	<p>einen Fußweg) werden an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergereicht.</p> <p>Die gemeinsame Nutzung von vorhandenen Fußwegen im Bereich Schillerplatz ist aber aufgrund der geringen Breite dieser Fußwege keine rechtmäßige Option.</p> <p>Siehe auch Nr. 13 und Nr. 20 dieser Tabelle.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Wunder oder Schillerplatz) aufgrund schlechter Straßen und hohem Verkehrsaufkommen sogar gänzlich ohne Ausweis der Nutzungsoption durch Fahrradfahrer auf den vorhandenen Fußwegen miteinander auskommen. Auch der Elberadweg/Fußweg ist an vielen Stellen nicht breiter als die Fußwege auf dem Blauen Wunder. Warum sollte die gemeinsame Nutzung durch Fußgänger und Fahrradfahrer auf den relativ breiten Fußwegen am Blauen Wunder nicht möglich sein? Der Nahverkehr (Linien 61 und 63) würde davon auch profitieren.</p> <p>Ich votiere daher für unverändert 3 PKW-Fahrspuren und Einrichtung eines geteilten Fußgänger/Fahrradweges auf den bestehenden Fußwegen.</p>		
23.1	Freie Fahrt für freie Bürger. Die Stadt Dresden hat die Vorhersagen der TU, Anstieg der Motorisierung bis 2015 nicht wahrgenommen	wird zur Kenntnis genommen	Der Luftreinhalteplan basiert auf IST-Verkehrszahlen des Jahres 2015 und auf Prognosezahlen für 2018 und 2020.
23.2	Es gibt kein zukunftsweisendes Konzept.	wird zur Kenntnis genommen	Konzepte für die Zukunft sind durchaus vorhanden unter anderem der Verkehrsentwicklungsplan 2025+.
23.3	Der Ansiedlungswahnsinn, nur wegen Schlüsselzuweisungen, schafft „1000“ neue Probleme. Für Abgase sind nicht die Nutzer, sondern die Hersteller verantwortlich.	wird zur Kenntnis genommen	Die Stadt muss dem Bevölkerungswachstum durch angepasste Planungen Rechnung tragen. Das hat mit Schlüsselzuweisungen wenig zu tun. Der Freistaat schafft mit seinen Zuweisungen einen gewissen Ausgleich für den Aufwand den jede Stadt entsprechend ihrer Größe hat.
23.4	Die Verkehrsexperten“ machen einen Irrgarten aus dem städtischen Straßennetz.	wird nicht berücksichtigt	Die Bemerkung zum „Irrgarten“ trifft nicht zu. Die Stadtverwaltung plant mit Ihren Verkehrsexperten/-innen auf der Basis nachvollziehbarer Kriterien.
23.5	Ausbau der Hauptverkehrsadern (4-streifig) und denken Sie daran, auch E-Autos brauchen Platz. Sie hingegen planen breitere Gleisbette und beiderseits Radfahrwege, da bleibt dem Autofahrer, wohl nur der Fußweg?	wird zur Kenntnis genommen	Der Kfz-Verkehr ist in Dresden gleichberechtigt. Es gibt bisher keine Planungen, die dem Kfz-Verkehr den notwendigen Raum versagt hätten.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
		men	
23.6	Die Dresdner kaufen sich doch keine Autos, um freiwillig den ÖPNV zu nutzen.	wird zur Kenntnis genommen	Es ist nicht so, dass Autobesitzer/-innen grundsätzlich keinen ÖPNV nutzen. Verkehrsbefragungen zeigen da andere Ergebnisse. Der/die „moderne“ Bürger/-in nutzt das jeweils zweckmäßige Verkehrsmittel. Das kann auch das eigene Auto sein.
23.7	Gehen sie mit gutem Beispiel voran. Verpflichten Sie alle Angestellten öffentlicher und staatlicher Stellen zur Nutzung des ÖPNV	wird nicht berücksichtigt	Die Stadtverwaltung sieht Ihre Aufgabe darin für alle Bürger/-innen gute Verkehrsangebote zu machen. Ihren Beschäftigten stellt sie zum Beispiel Jobtickets zur Verfügung um ihnen den ÖPNV nahe zu bringen.
24.1	Ihre Initiative für den „Blitzer“ an der Bergstr. in allen Ehren, aber aus meiner Sicht nur der berühmte „Tropfen auf den heißen Stein“.	wird zur Kenntnis genommen	Der „Blitzer“ an der Bergstraße ist nicht die einzige Maßnahme im Luftreinhalteplan 2017. Es wird auf den kompletten Plan verwiesen.
24.2	So lange sie sich nicht im Stadtrat konsequent durchsetzen können (oder wollen), bleibt es immer ein Versuch, die Umwelt zu schützen. Oder ist der ökonomische Zwang grösser ??	wird zur Kenntnis genommen	
24.3	So hat es (in den letzten 100 Jahren) bisher keine Regierung /Verwaltung auch aus den unterschiedlichsten Gründen nicht geschafft, die Luftschleusen für Dresden zu ver-/bebauen — außer der Jetzigen.	wird zur Kenntnis genommen	Die Freihaltung von Luftleitbahnen ist Ziel der Stadtverwaltung. Dazu hat der Stadtrat entsprechende Entscheidungen getroffen.
24.4	Die Bauträger usw. werben für Wohnraum am Rande der Stadt bzw. dem ländl. Raum; die Infrastruktur/Umweltschutz dieser neuen/alten Standorte überlässt man aber anderen! Die Herausdrängung von (alt) Mietern (aus finanziellen Interessen der Vermieter) in den angestammten städtischen Wohngebieten zwingt teilweise dazu, auf den individual Verkehr zurück zu greifen; denn wer einmal im Auto sitzt um die Kinder in den entfernten Kiga / Schule zu bringen bzw. den Einkauf /Arztbesuch zu erledigen, wird nicht	wird zur Kenntnis genommen	Dieses Problem ist nicht durch den Luftreinhalteplan lösbar.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	wieder aus Umweltgründen umkehren um den stark beschnittenen Nahverkehr zu benutzen.		
24.5	So lange der städtische Nahverkehr zwar in seiner Taktung besser wird, aber die Fahrpreise ständig steigen (im Gegensatz zu den Einkommen) und der ländliche Raum immer mehr abgehängt wird, ist mit einer Verhaltensänderung nicht zu rechnen. Das es auch anders geht, zeigen doch viele Städte (spez im Ausland) !!	wird zur Kenntnis genommen	Die Preise im Dresdner ÖPNV hängen ebenfalls von Stadtratsentscheidungen ab. Der Stadtrat entscheidet über die Höhe des Zuschusses den die DVB im Rahmen der Technischen Werke Dresden bekommen. Trotz gestiegener Preise ist das Preis-Leistungsverhältnis als gut zu bezeichnen.
24.6	Der Ruf nach mehr und besseren Radwegen ist zwar schön und auch berechtigt (Zielgruppe) aber die Kontrolle über die Nutzung vorhandener (gut ausgebaut und beschildert) Radwege überlässt man (demokratisch/bürokratisch) den Anderen.	wird zur Kenntnis genommen	Die Kontrolle der Nutzung der Radwege obliegt der Polizei. Das ist in Sachsen so geregelt. Der ruhende Verkehr wird von der Stadtverwaltung (Ordnungsamt) kontrolliert, der fließende Verkehr von der Polizei.
24.7	Ein evtl. Fahrverbot für Dieselfahrzeuge wird (aus meiner Sicht) zu über 90% nur den „kleinen“ Mann treffen; alles Andere wird mit Sondergenehmigungen ect. aufgeweicht — Kontrollen?? -. Wie soll bzw. wird dann mit den sog. Privatfahrzeugen verfahren ? Als Beispiel sei genannt: In meinem Wohnbereich stehen auf ca. 200m Straßenlänge ungefähr 130 Stck.priv. Dieselfahrzeuge. Die Automobilindustrie und auch die Städte scheint das überhaupt nicht zu interessieren-wir setzen auf Elektro-	wird zur Kenntnis genommen	Ein Dieselfahrverbot ist im Luftreinhalteplan nicht vorgesehen.
24.8	Ein Hinweis sei mir noch ( zur evtl. Prüfung) gestattet: Die Kreuzung Lenee-/ Tiergartenstr. könnte doch durch eine Ampel welche das „rechts abbiegen“ ( aus der Tiergartenstr. kommend) in Richtung Straßburger Pl. /Leneestr. erlaubt, flüssiger gestaltet werden?? Die Ampelanlage an der Wiener Str./Gellertstr. ermöglicht es doch auch.	wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis zur Einmündung der Tiergartenstraße in den Lennèplatz wird zur Prüfung an das Straßen- und Tiefbauamt weitergereicht. Es gibt Gründe, warum in der Tiergartenstraße kein Grüner Pfeil montiert ist: 1. Der Lennèplatz würde öfter zugestellt bei Rot der folgenden Kreuzung. Damit würde die Leistungsfähigkeit des Knotens sinken und der Abfluss aus der S172 (Teplitzer Straße) würde mehr behindert.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
			2. Die Sicherheit für Fußgänger ist so besser gewährleistet
25.1	<p>Bezüglich des Luftreinhalteplans möchte ich folgende Idee einbringen. Hierbei geht es sicher nicht um eine Sofortlösung, aber es erscheint mir sehr anstrengenswert in diesen Zusammenhängen komplexer zu denken und auch visionär heranzugehen:</p> <p>„Erste deutsche Großstadt bietet kostenfreien ÖPNV“ ... könnte DIE Werbe-Idee für Dresden sein! Ein frei benutzbarer ÖPNV klingt illusorisch — wobei es realisierte Beispiele in kleineren Städten gibt. Das Thema hat sehr viel mit Lebenskultur in einer Stadt zu tun, und auch mit dem Stadtklima. Dresden könnte als erste deutsche Großstadt allen, auch Touristen, freie Nutzung seiner Bahnen und Busse bieten. Folglich wäre weniger Individualverkehr in der Innenstadt, somit bessere Luft, mehr Platz für Radfahrer auf den Straßen und mehr urbane Lebensqualität.</p>	wird nicht berücksichtigt	Wenn so in Dresden verfahren werden soll, dann muss der Stadtrat entsprechende Entscheidungen treffen. Für das alleinige Einhalten der gesetzlichen Grenzwerte der Luft ist so eine weitreichende Entscheidung nicht notwendig. Die DVB befördern aktuell (2017) 160 Millionen Passagiere. Unter den gegenwärtigen Bedingungen ist noch eine Steigerung auf 170 bis 175 Millionen möglich. Weitere Steigerungen erfordern deutliche Investitionen in die Kapazitätserhöhung bei steigenden Betriebskosten. Bei einer kostenfreien Nutzungsmöglichkeit wird mit einer deutlichen Zunahme der Nutzung zu rechnen sein. Es müssen also weitreichende Finanzierungs- und Investitionsentscheidungen getroffen werden (Gegenwärtiger Kostendeckungsgrad liegt bei 80 %).
25.2	<p>Öffentlicher Personennahverkehr ist nicht kostendeckend und muss subventioniert werden. Autoverkehr arbeitet jedoch auch nicht kostendeckend, sondern wird durch Infrastruktur und Umweltverbrauch in Größenordnungen öffentlich gefördert. Dresden könnte — probeweise im Kulturhauptstadt-Jahr — jede Autozulassung mit einem verbindlichen Zuschlag zur KFZ-Steuer belegen oder eine andere Abgabenart einführen. Das drohende Thema Umweltzone in der Innenstadt bietet in diesem Zusammenhang eine Argumentationshilfe. Damit trägt jeder, der das Stadtklima belastet etwas bei und hat gleichzeitig selbst die Möglichkeit umzusteigen, ohne an Kosten zu denken. Weitere Kosteneinsparung entstünden langfristig bei überflüssigen Fahrkartenautomaten und Kontrolleuren. Die Attraktivität der Innenstadt und die Umsätze des innerstädtischen Einzelhandels würden steigen.</p>	wird nicht berücksichtigt	Die Kfz-Steuer wird nicht von der Stadt erhoben und steht dieser auch nicht zu. Erhöhungen oder Zuschläge bedürfen einer gesetzlichen Grundlage. Die Stadt Dresden kann nicht „einfach so“ Steuern erheben.
25.3	<p>Die äußerst attraktive Infrastruktur im ÖPNV haben wir bereits, quasi perfekt. „Die Zeit“ im Februar 2017: Dresden hat die besten Öffentlichen Verkehrsmittel von Deutschland, und dazu noch verhältnismäßig preiswert! (<a href="http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/bus-bahn-oeffentlicher-nahverkehr-">http://www.zeit.de/mobilitaet/2017-02/bus-bahn-oeffentlicher-nahverkehr-</a></p>	wird zur Kenntnis genommen	...

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>studie-grafiken). Vielleicht kann auch VW zu Sponsoring motiviert werden, deren Autofabrik im Großen Garten nun passend für die neue Strategie mit der e-Mobilität wirbt?</p> <p>Warum sollte nicht einmal öffentlich darüber debattiert werden? Hier könnte Dresden positive Schlagzeilen machen und Vorreiter in der modernen Stadtentwicklung werden!</p>		
26.1	<p>Feinstaubbelastung und NO2 Emmission werden durch Erzeugung von Staus im Individualverkehr positiv beeinflusst.... Zu dieser Schlussfolgerung könnte man gelangen, wenn man sich die Maßnahmen der Stadt Dresden der letzten Jahre ansieht.</p> <p>Folgende Beispiele</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegfall der Fahrbahn auf der Wehler Straße- Stop &amp; Go hinter jeder Straßenbahn flüssiger Verkehr- Fehlanzeige</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Alle Hinweise werden an die Verkehrsbehörde zur Prüfung weitergereicht.</p> <p>Die Straßenbahn erreicht mit dieser Lösung ein besseres Geschwindigkeitsniveau und für Radfahrer/-innen gibt es erstmals überhaupt eine Lösung.</p>
26.2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung Ampelanlage Winterbergstr. / Liebstädter Str. — Nebenstraßenverkehr wird vorrangig geschaltet, Hauptstraßenverkehr trotz wesentlich höherem Verkehrsaufkommen ausgebremst- heute Stau, wo vor 2 Jahren der Verkehr noch flüssig rollte</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	Das beschriebene Problem am Knotenpunkt Winterbergstraße/Liebstädter Straße wird dem Straßen- und Tiefbauamt zur Prüfung vorgelegt.
26.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Im weiteren Verlauf Reduzierung der Winterbergstraße auf eine Spur (eine Sanierung der Fußwege, die als solche eher kaum genutzt werden und Verbesserung der Qualität des gemeinsamen Fuß-Radweges hätte hier auch eine Lösung sein können). Aufstellung unnützer Bauampeln( Beispiel die Interimsampel an der Kreuzung Pirnaer Landstr. / Lassallestr.) hier wurde der Verkehr wochenlang nutzlos gestaut, selbst die DVB wurden hier permanent und ohne Sinn ausgebremst).</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	Die Leistungsfähigkeit der Winterbergstraße wird an den Knotenpunkten entschieden. An den Knotenpunkte sind aber keine Spuren weggefallen. Gute Lösungen für Radfahrer/-innen führen auch zu weniger Kfz-Nutzung, was dem verbleibenden Autoverkehr zu Gute kommt. Zu Bauampeln kann im Rahmen dieses Planes nichts gesagt werden. Hier nützt im konkreten Fall immer nur eine Anfrage oder Beschwerde beim Straßen- und Tiefbauamt der Stadt.
26.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ampelschaltungen, die nicht auf Verkehrssituationen abgestimmt sind, Staus produzieren, bzw. ein permanentes Stop &amp; Go zur Folge haben... Seit ein paar Jahren ist deutlich zu beobachten, dass der</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	Es gehört zu den ständigen Aufgaben des Straßen- und Tiefbauamtes für einen flüssigen und reibungslosen Verkehrsablauf zu sorgen. Das Überfahren „Roter Ampeln“ ist ein Gesetzesverstoß.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	„Trend“ zum Rotfahren immer mehr zunimmt. Grund: manch ein genervter Autofahrer möchte eben nicht mehr an der 5. oder 8. Ampel hintereinander bei Rot ausgebremsst werden.	men	
26.5	Seit Jahren fallen in Dresden viele alte, gesunde Straßenbäume Baumaßnahmen zum Opfer. Neuanpflanzungen brauchen Jahrzehnte, bis sie so effektiv „arbeiten“, wie ihre Vorgänger. Oftmals werden Ersatzpflanzungen an anderer Stelle durchgeführt, oder Beispiel Hepkestraße, extrem langsam wachsende Ginkkobäume gepflanzt. Weitere Bäume und Grünflächen fallen durch Wohnungsbau weg, der in den nächsten Jahren weiter forciert werden soll. Bäume und Grünflächen haben einen großen Anteil an der Senkung der Feinstaub- und Schadstoffbelastung der Luft. Dieser Aspekt spielt im LRP überhaupt keine Rolle	wird zur Kenntnis genommen	Straßenbäume sollen grundsätzlich erhalten werden. Bei Straßenausbauvorhaben ist das nicht immer möglich. In solchen Fällen ist Ausgleich zu schaffen. Das kann im Einzelfall an anderer Stelle sein.
26.6	Schillerplatz: Sollten am Schillerplatz zugunsten des Radverkehrs Fahrspuren abgeschafft werden, wird es in Zukunft zu jeder Tageszeit riesige Staus geben, die nicht nur die Feinstaubbelastung erhöhen, sondern auch die Anwohner von Schillerplatz, Körnerplatz bis weit hinauf zur Grundstraße in ihrem Lebensraum stärker denn je beeinträchtigen.	wird zur Kenntnis genommen	An den Planungen für den Bereich um die Loschwitzer Brücke wird gegenwärtig gearbeitet.  Siehe auch Punkt 13 in dieser Tabelle.
26.7	Wie schon bei Planung und Bau der W- Brücke, werden bei der Planung für die Zukunft der Loschwitzer Brücke die Anwohner des Dresdner Ostens, des Südostens und Teilen von Striesen komplett ausgeschlossen. Als Hauptnutzer dieser einzigen Elbquerung zwischen Pirna und Johannstadt sollen sie die ausgeschilderten weiträumigen Umleitungen in Kauf nehmen. Dies betrifft genauso Berufstätige, die aus dem Dresdner Umland auf Arbeit müssen. In Bezug auf den Luftreinhalteplan Dresdens muss man sich fragen, ob sich unsere Verkehrsplaner die Mühe gemacht haben, zu ermitteln, wie hoch die zusätzliche Umweltbelastung durch den Wegfall einer Fahrspur für Dresden ist?! Wieviel Millionen Kilometer im Jahr Kraftfahrer zusätzlich zurücklegen müssen, um über die Nadelöhre Weißer Adler, Weißer Hirsch zur nächsten Brücke, sicher auch im Stau und mit mehreren, meist roten, Ampeln, um letztlich im Stau auf der Fetscherstraße oder wieder zurück am Schillerplatz, zu landen? Oder man stellt sich von vornherein auf doppelt so lange Staus wie heute schon ein. Diese nicht durchdachte Lösung schneidet die Kraftfahrer	wird zur Kenntnis genommen	Für den Planungshorizont 2020 spielen Lösungen für einen möglichen Ersatz des Blauen Wunders keine Rolle. In diesem Plan geht es darum für alle Bürger/-innen, auch für die des Ostens und Südostens, für abnehmende Luftschadstoffbelastungen zu sorgen.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>der östlichen Stadtteile von einer halbwegs zügigen Elbquerung ab. Und unsere Umwelt wird durch diese Maßnahmen sicher nicht besser. Für Radfahrer muss eine Lösung gefunden werden. Diese könnte zum Beispiel in einer separaten Fahrradbrücke oder der in der Freigabe einer kompletten Fußwegseite für Radfahrer bestehen. Es fehlt an Platz auf dem Blauen Wunder, um alle Verkehrsteilnehmer zufrieden zu stellen. Aber es kann nicht der Weg sein, permanent Fahrspuren zu eliminieren und durch die so, künstlich produzierten Staus die Umweltbelastung in Dresden weiter zu erhöhen.</p>		
26.8	<p>Ist es wirklich das, was zur Verringerung der Feinstaubbelastung führen soll???</p> <p>Eine Stadt, die bekannt für Schneemangel ist, aber einen Ski- Weltcup organisiert, hat jegliches Umweltbewusstsein verloren. Die Produktion Tausender Tonnen Kunstschnee und das „Herankarren“ ans Elbufer stellen eine riesige Umweltsünde dar. Da diese aber nicht direkt messbar ist und finanzielle Interessen immer über dem Schutz unserer Umwelt stehen, werden immer die Autofahrer die „Schwarzen Schafe“ und größten Umweltsünder bleiben, die es zu bekämpfen heißt!!!</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die ökologische Bilanz des Weltcups soll in der Stadt noch genau betrachtet werden.
27.1	<p>In dem Entwurf des Luftreinhalteplanes 2017 ist nicht zu erkennen, dass die Autobahn durchgängig der größte Luftverpester von Dresden ist. In dem Entwurf sind benachbarte Autobahnabschnitte mit unterschiedlichen Belastungswerten ausgewiesen. Einige mit sehr geringer Belastung, andere, benachbarte mit sehr hoher. Das ist nicht zu erklären.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Autobahnabschnitte sind tatsächlich unterschiedlich belastet. Neben unterschiedlichen Verkehrsmengen und Steigungen gibt es auch unterschiedliche Muster im Verkehrsablauf. Das führt zu unterschiedlichen Emissionen auf einzelnen Teilabschnitten. Dazu kommt noch, dass die Autobahnen gegenüber anderen Straßen sehr breit sind. Dadurch werden die Immissionen mit größeren Abständen von der Fahrbahnachse als bei „normalen“ Straßen berechnet. Außerdem gibt es sehr große Änderungen der Immissionsbelastungen auf Dämmen, Brücken und wenn sich an dem Abschnitt eine Lärmschutzwand befindet. Alles zusammen führt zu den beschriebenen Ergebnissen.</p> <p>Dem Text unter Punkt 6.3.5 des Planes ist zu entnehmen, dass auf der Autobahn ungefähr ein Drittel aller NOx-Verkehrsemissionen</p>



Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
			der Stadt erzeugt werden. Dadurch wird deutlich, dass die Autobahnen zu den großen Luftschadstoffemittenten gehören.
27.2	<p>Ich möchte Ihnen gerne die Situation in unserem Wohngebiet auf der Neuländer Straße darlegen. Wir sind unmittelbar durch Lärm und Emission von der Autobahn betroffen. Hinzu kommt, dass sich die Einflugschneise des Dresdner Flughafens unmittelbar über unser Haus befindet, die Eisenbahntrasse, die in den letzten Jahren mehrspurig ausgebaut wurde, verursacht ebenfalls, vor allem nachts, einen enormen Lärmpegel. Die Neuländer Straße ist eine Straße mit Doppelhaushälften und Einfamilienhäusern. Diese Straße, war aufgrund ihres sehr schlechten baulichen Zustandes und der unzureichenden verkehrstechnischen Infrastruktur, bis vor 3 Jahren für den Durchgangsverkehr gesperrt. Vor 3 Jahren wurde diese Straße durch das Straßen- und Tiefbauamt Dresden, ohne vorherige Ankündigung und ohne Sicherstellung der baulichen und verkehrstechnischen Voraussetzungen, für den öffentlichen Durchgangsverkehr freigegeben. Sie wird nun als schleichender Autobahnzubringer von der Abfahrt Dresden Wilder Mann nach Radebeul sehr frequentiert. Begrenzungen z.Bsp. für große LKW's gibt es keine. Seit dieser Zeit sind die Anwohner durch ein ständig steigendes Verkehrsaufkommen einer zusätzlichen gesundheitlichen Belastung durch Lärm und Emission sowie Gefahren (durch Bordsteine abgegrenzte Fußwege gibt es keine) ausgesetzt. Die Gesamtsituation ist für die Anwohner unzumutbar. Die Menschen der Stadt scheinen bei Entscheidungen zum Straßenwegenetz keine Rolle zu spielen.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise und Belange zur Neuländer Straße werden an den Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften weitergereicht.
27.3	<p>Ich möchte noch einmal auf die stadtnahe Autobahn zurückkommen. Die Neuländer Straße führt parallel zur Autobahn entlang und befindet sich im unteren Bereich ca. 100 Meter von der Autobahn entfernt. Die Lärmbelastung von der Autobahn für die Anwohner auf der Neuländer Straße ist enorm. Unsere Gesundheit wird nicht nur durch den Lärm und die Schadstoffemission beeinflusst sondern in der letzten Zeit machen sich immer deutlicher Vibrationen, die sich von der Autobahn auf unser Haus und die Wohnungseinrichtung übertragen, bemerkbar. Dieses Problem gibt es seit dem Ausbau der Bundesautobahn auf 6 Spuren. Es wird deutlich, dass diese</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Zur Autobahn Tempo 100: Die hier zuständigen Landesbehörden haben bisher dem Wunsch der Stadt, Tempo 100 aus Luftreinhaltegründen einzuführen, nicht entsprochen. Aktuell wird aber ein Verkehrsversuch zu Tempo 100 durch die Landesbehörden durchgeführt. Dieser Versuch ist bis 2020 begrenzt. Verkehrssicherheitsaspekte sollen zu diesem Versuch geführt haben.</p> <p>(weitere Informationen dazu in der Abwägungstabelle zu den</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Vibrationen in Abhängigkeit der Verkehrsdichte und somit der gefahrenen Geschwindigkeiten auftreten. Die Vibrationen und der Lärm werden vor allem nachts stärker, was mit den gefahrenen Geschwindigkeiten zusammenhängt. Meine Frau wacht nachts auf und muß die Schranktüren zuschließen, da unverschlossene Türen gegen die Schränke schlagen.</p> <p>Während der umfangreichen Bauarbeiten im vergangenen Jahr und der damit verbundenen Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote waren die Lärmbeeinträchtigungen geringer und die Vibrationen nicht spürbar. Die Autobahn ist der größte Luftverpester, so steht es in der Sächsischen Zeitung vom 9./10. Dezember 2017.</p> <p>Mehrfach habe ich mich in der Vergangenheit an das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr gewandt und das Ministerium aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die die Menschen, die unmittelbar von dem Lärm und der Schadstoffemission der Autobahn betroffen sind und Angst um ihre Gesundheit haben, zu schützen. Nichts ist passiert.</p> <p>Warum muß die Geschwindigkeit auf den ortsnahen Autobahnabschnitten auf 130 km/h heraufgesetzt werden?</p> <p>Es gibt genügend Beispiele in Deutschland, dass durch Drosselung der Geschwindigkeit auf stadtnahen Autobahnen (Beispiele sind u.a.: Regensburg, Reduzierung auf 80km/h; Berlin Stadtautobahn, Reduzierung bis auf 80km/h und niedriger; es gibt Autobahnabschnitte (u.a. in Birkenwerder), auf denen nachts die Geschwindigkeit für PKW bis auf 80km und für LKW bis auf 60km! herabgesetzt wird!) und durch Überholverbote der Verkehrsstrom weit flüssiger gestaltet und vor allem für die anwohnende Bevölkerung die Lärmbelastigung und Emission reduziert werden kann.</p> <p>Warum ist das in Dresden nicht möglich?</p> <p>Warum wird gerade am Wilder-Mann-Berg auf der Autobahn eine Geschwindigkeit von 130km/h erlaubt? Bei den hohen Geschwindigkeiten, steigen der Lärmpegel und die Emission gerade am Berg noch einmal enorm an. Der Lärmpegel ist nicht nur von der Autobahn auf unserer Höhe wahrnehmbar, sondern verstärkt sich insbesondere bei Westwind aus dem Elbtal kommend. Es ist auch nicht zu erklären, dass es zwar bis zum Stadtgebiet von Dresden ein Überholverbot für LKW gibt, dieses aber im</p>		<p>Trägern Öffentlicher Belange unter Punkt 12.1 und 8.2)</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Stadtgebiet aufgehoben wird.                      Warum ist dies im Luftreinhalteplan nicht zu erkennen? Oder habe ich die ausgelegten Pläne nur nicht verstanden?                      Kein Wohngebiet der Stadt Dresden ist stärker mit den in den letzten Jahren dramatisch zugenommen Verkehrslärm der Autobahn belastet, als unser. Nachts können wir aufgrund der Lärmbelästigung kein Fenster öffnen. Die dauerhafte Lärmbelästigung am Tag und in der Nacht belastet uns sehr und macht uns krank.                      Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit würde neben dem Lärm auch die Schadstoffemissionen reduzieren. Das wäre für die Stadt und vor allem für seine unmittelbar betroffenen Anwohner ein Segen. Leider hat das Landesamt für Straßenbau und Verkehr nicht die Menschen in ihrem Fokus.</p>		
28.1	<p>Ich fahre quasi mit allen Verkehrsmitteln Auto, Fahrrad, ÖPNV und muss feststellen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sichere Radfahrwege sind in Dresden-Löbtau immer noch Mangelware sind, sodass die Motivation besonders für Wenigfahrer nicht sehr hoch ist, das Fahrrad als ökologischste Verkehrsvariante häufiger einzusetzen. Ich hätte z.B. keine ruhige Minute, mein Kind mit dem Fahrrad in Löbtau bis hoch nach Gorbitz allein fahren zu lassen, da es keine geeigneten Fahrradwege gibt.</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	Zu den Radwegen: Es ist richtig, dass es in Dresden an vielen Stellen Verbesserungsbedarf gibt. Der Geschäftsbereich Stadtentwicklung und Bau hat darauf reagiert, indem er neue Mitarbeiter/-innen für Planungen im Bereich Radverkehr eingestellt hat. Damit sollte das Radverkehrskonzept jetzt schneller abgearbeitet werden können.
28.2.	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Außerdem sollte die Kombination Fahrrad+Bahn gefördert werden, da dies die ideale Mobilitätsvariante wäre und die Attraktivität von Fahrrädern merklich erhöhen würde. Folg. Ideen hätte ich:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kostenlose Fahrradmitnahme in S-Bahn bzw. Regionalbahnen -&gt; evtl. Erhöhung der Fahrradstellplätze in den Bahnen nötig</li> <li>▪ evtl. auch kostenlose Fahrradmitnahme in Straßenbahnen, wobei da die Abstellmöglichkeiten momentan eigentlich unzureichend wären, ggf.</li> </ul> </li> </ul>	wird nicht berücksichtigt	<p>Zur Kombination Rad und Schienenverkehr: Im Bereich DVB ist das schon jetzt für Abokarteninhaber/-innen möglich. Mehr wäre da im Moment nur möglich zulasten von Kinderwagen und Rollstühlen, was ebenfalls keine Lösung ist. Spezielle Fahrradanhänger sind im Kostenrahmen der DVB, der vom Stadtrat gesetzt wurde, nicht möglich. Außerdem wären längere Züge auch nur dann möglich, wenn Haltestellen entsprechend geändert würden.</p> <p>Es wird nicht angestrebt, dass jeder/jede sein/ihr Fahrrad in den Nahverkehrszügen mitnimmt. Dafür sollen in Dresden</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	gäbe es ja Möglichkeiten, spez. Fahrradabteile/-Anhänger in/an Straßenbahnen hinzuzufügen?		Mobililitätspunkte ausgebaut werden, an denen dann auch Fahrräder ausgeliehen und eingestellt werden können.
28.3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• flüssiges Autofahren trotz enormen tech. Fortschritt bzgl. Elektronik/IT noch lange nicht die Realität in Dresden (-West) ist. Ich kann keine koordinierte Ampelschaltungen rundum Löbtau wahrnehmen, welche flüssiges Fahren über mehr als ein paar hundert Meter ermöglicht.</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	In die Ampelsteuerungen ist in den letzten Jahren viel investiert worden. Der Ausbau der verkehrsabhängigen Steuerungen (Ampelprogramme werden anhand des Verkehrsaufkommens geschaltet) kann nur schrittweise erfolgen. Wenn eine Straße kapazitätsmäßig überlastet ist, was zu den Spitzenbelastungszeiten morgens und abends der Fall sein kann, dann nimmt die Leistungsfähigkeit des jeweiligen Verkehrszuges ab. Das kann auch nicht immer durch Ampelsteuerungen aufgefangen werden.
28.4	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Die Anzahl der Ampeln, welche den Verkehr ausbremsen und somit durch Anhalten u. Losfahren die Abgasbelastung unnötig erhöhen, steigt seit Jahren kontinuierlich ohne erkennbare Vorteile weiterer Ampeln. <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bsp.: Ampel Tharandter Str./Würzburger Str.: diese Ampel scheint nun seit kurzem ohne Nachtpause aktiv zu sein, d.h. sie bremst den Verkehr sogar nachts unnötig aus, obwohl die Kreuzung leicht einsehbar u. in der Nacht nur gering frequentiert ist. Aus welchen Gründen werden solche Maßnahmen zugelassen ohne erkennbaren Mehrwert aber mit negativen Folgen (mehr Abgase, Stromverschwendung für Ampelanlage) ?</li> </ul> </li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Im Einzelfall zählen auch Verkehrssicherheitserwägungen für die Installation von Ampeln und für den nächtlichen Einsatz von LSA. In Dresden wird genau abgewogen, ob es notwendig ist, nachts LSA laufen zu lassen. Für den Einzelfall ist aber sinnvoll sich an das Straßen- und Tiefbauamt zu wenden</p> <p>Die konkreten Hinweise werden an das Straßen- und Tiefbauamt weitergereicht.</p>
28.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ viel zu selten auf die bevorteilten Kreisverkehre gesetzt wird, wo offensichtlich keine langen Staus entstehen, sondern quasi fast immer mit flüssiger Fahrt zu rechnen ist.</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	Es gibt in Dresden noch wenig Kreisverkehre, aber in den letzten Jahren wurden auch in Dresden mehr Kreisverkehre eingeführt. Nicht an jeder Stelle ist ein Kreisverkehr möglich. Beachtet werden muss der notwendige Bauraum (auch abhängig von der Verkehrsbelegung), zum Teil die Schwerverkehrseignung, die Straßenbahnführung und Fußgängerströme, um nur einige Aspekte zu nennen. Es ist nicht möglich über den Luftreinhalteplan

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
			vorschreiben, wo im Einzelfall Verkehrsknoten entsprechend geändert werden sollen.
28.6	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ die Verkehrsbelastung für die durch Wohngebiete führenden Hauptfrequentierungsstraßen wie Reisewitzer Str. oder Wernerstr. konstant hoch und an der Grenze des Erträglichen ist und wohl durch den Umbau der Kesselsdorfer Str. - Haltestelle noch höher werden wird Was spricht dagegen, z.B. auf diesen Durchgangsstraßen durch Wohngebiete das Tempo auf 30 Km/h zu reduzieren, was Lärm- und Abgasbelastung senken sollte? Dadurch wird die Attraktivität für die Nutzung solcher Wohngebiets-Straßen verringert, sodass bei wohldurchdachten, alternativen Straßen, die die Wohngebiete umfahren, die Belastung in den Wohngebieten merklich sinken sollte.</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zur Reisewitzer Straße und zur Wernerstraße werden an das Straßen- und Tiefbauamt zur Prüfung weitergereicht.
29.1	<p>Folgende Hinweise zum LRP möchte ich als Einwohner der Stadt Dresden geben:</p> <p>Das Thema "Feinstaubbelastung aus dem Abbrennen von Feuerwerk" taucht im Plan überhaupt nicht auf, obgleich nach Presseberichten das zum Jahreswechsel gezündete Feuerwerk ca. 15% des durch den Straßenverkehr verursachten Jahresaufkommens an Feinstaub ausmacht und darüber hinaus in der Stadt Dresden in der wärmeren Jahreszeit an jedem Wochenende ein oder mehrere private Feuerwerke veranstaltet werden. Eine Reduzierung des Feuerwerks zum Jahreswechsel durch Ausweisung großflächiger Verbotszonen im Stadtgebiet (insbesondere an ohnehin durch Feinstaub belasteten Bereichen) und eine deutliche Beschränkung der privaten Feuerwerke im übrigen Jahr durch eine restriktive Genehmigungspraxis halte ich für zwingend notwendig.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Zu Feuerwerken wird auf Punkt Nr. 14 und Nr. 16 dieser Tabelle verwiesen.
29.2	Ebenso wenig ist eine Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung im Straßennetz der Stadt Dresden als Maßnahme ausgewiesen. Wie jedoch die LHD selbst in einer Pressemitteilung vom 15. Januar 2018 mitteilt und feststellt, belasten Geschwindigkeitsüberschreitungen massiv die Atemluft	wird zur Kenntnis genommen	Aus Luftreinhaltegründen ist eine flächendeckende Überwachung der Fahrzeuggeschwindigkeiten nicht notwendig. Außerdem wäre weder die Landespolizei (in erster Linie für den fließenden Verkehr zuständig) noch das Ordnungsamt personell und materiell in der

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>(hier am Beispiel der Bergstraße). Ich halte die Aufnahme auch dieser Maßnahme für erforderlich.</p>		<p>Lage Geschwindigkeitskontrollen wesentlich zu intensivieren.“</p>
29.3	<p>Folgende Einwände zum LRP möchte ich als Einwohner der Stadt Dresden geltend machen:</p> <p>Die Forderung nach einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf den stadtnahen Autobahnabschnitten ist nicht konsequent genug. Da auch angesichts der begrenzten polizeilichen Ressourcen hierfür eine hinreichende Überwachung der Limitierung nicht zu erwarten wäre, kann man durch diese Maßnahme kaum von einer Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus und daraus folgend der Schadstoffbelastung ausgehen. Wegen der damit verbundenen großen Beiträge zur Luftschadstoffverminderung bei einem gleichzeitig sehr geringen Eingriff in Rechte Dritter ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h auf allen stadtnahen Abschnitten der Dresden umschließenden Autobahnen erforderlich und sinnvoll. Dies sollte durch fest installierte Geschwindigkeitsmeseinrichtungen flankiert werden.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Zur Autobahn Tempo 100: Die hier zuständigen Landesbehörden haben bisher dem Wunsch der Stadt, Tempo 100 aus Luftreinhaltegründen einzuführen, nicht entsprochen. Aktuell wird aber ein Verkehrsversuch zu Tempo 100 durch die Landesbehörden durchgeführt. Dieser Versuch ist bis 2020 begrenzt. Verkehrssicherheitsaspekte sollen zu diesem Versuch geführt haben.</p> <p>(weitere Informationen dazu in der Abwägungstabelle zu den Trägern Öffentlicher Belange unter 12.1 und 8.2)</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen an den Autobahnen fallen nicht in den Zuständigkeitsbereich der Stadtverwaltung. Maßnahmen an Autobahnen, auch Geschwindigkeitsmessungen, müssen durch Landesbehörden durchgeführt werden. Der Hinweis zu fest installierten Kontrolleinrichtungen wird an das Landesamt für Straßenbau und Verkehr weitergereicht.</p>
30.1	<p>Das Herz der Neustadt soll für die Menschen gestaltet werden, durch eine autofreie Zone soll die Lebensqualität in der Neustadt steigen.</p> <p>Die grün markierten Straßen (Görlitzer Straße, Rothenburger Straße, Alaunstraße und Teile von Louisenstraße, Sebnitzer und Böhmischer Straße) sollen für den Durchfahrtsverkehr von Autos durch versenkbare Poller gesperrt werden. Der Verkehr der Straßenbahn wird nicht behindert, Konflikte zwischen Autofahrern und Fußgängern werden vermieden. Die Alaunstraße wird wieder zur Fahrradstraße, wie sie es bis 2004 war. Lieferverkehr ist von 10-11 Uhr eines jeden Tages möglich Anwohner, Carsharing-Anbieter, Inhaber von Sondergenehmigungen und öffentliche Dienstleister erhalten eine Fernbedienung für die Poller, so dass diese keine Einschränkungen erleiden, sondern von der verkehrsberuhigten Zone profitieren. Die Zufahrt zum</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Der Vorschlag wird an das Stadtplanungsamt weitergereicht. Der Luftreinhalteplan muss sich mit den Straßen auseinandersetzen, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind.</p> <p>Die Äußere Neustadt hat ein erhebliches Parkraumdefizit insbesondere bei Stellplätzen für Anwohner. Ein Rückbau von Stellplätzen in der Alaunstraße oder anderen Straßen würde das Problem weiter verschärfen und zu Lasten anderer Anwohner in der Neustadt gehen.</p> <p>Für einen Stadtteil mit etwa 14 000 Einwohnern mit etwa 800 Gewerbebetrieben darunter etwa 140 Gaststätten (Kerngebiet der Äußeren Neustadt) ist es nicht praktikabel, versenkbare Poller</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Parkhaus am Scheunenvorplatz wird über die Katharinenstraße gewährleistet. Das Modellprojekt mindert den Lärm- und Luftbelastung in der Neustadt und verbessert die Situation nachhaltiger Verkehrsmittel im Einvernehmen mit den Zielen des Lärminderungsplans und des Luftreinhalteplans der Stadt Dresden. Öffentliche Parkplätze werden zurückgebaut und bieten somit Platz für Cafés, Fahrradbügel und Straßenkultur, der öffentliche Raum wird für die Menschen zugänglich. Das angenehmere Aufenthaltsambiente sowie neue Freiräume stärken die lokale Wirtschaft und verbessern die Lebensqualität der Anwohner.</p>		<p>einzubauen und dafür Fernbedienungen zu vergeben.</p>
31.1	<p><b>Anmerkungen zum Entwurf des Luftreinhalteplans 2017</b>                  Sehr geehrte Damen und Herren,                  Anlässlich des öffentlichen Entwurfes zum Luftreinhalteplan mochten wir zu einigen Punkten Hinweise geben und Stellung beziehen.  <b>1. Aufrechnung der von der Schadstoffemission betroffenen Menschen:</b>  <i>Im Entwurf zum Luftreinhalteplan heißt es:</i>  <i>"Im Jahr 2018 wären ohne Gegenmaßnahmen rund 4.700 Bürger von zu hohen NO<sub>2</sub> Immissionsbelastungen betroffen (2015: 1725 Bürger). Da viele Straßenabschnitte im Prognosefall 2018 nur sehr knapp über dem zulässigen Grenzwert der NO<sub>2</sub>-Belastung liegen, führt die Reduzierung der berechneten Immissionen entsprechend des sächsischen Trends bis 2020 zu einer deutlichen Abnahme bei der betroffenen Bevölkerung auf ca. 800 Personen." (S.53, Entwurf)</i>  <b>Anmerkung dazu:</b>                  Die Aufrechnung der betroffenen Bevölkerung sieht derzeit nur Betroffene an Wohn- und Arbeitsort vor. Sie sollte jedoch auf die Menschen erweitert werden, welche sich zu Fuß oder auf dem Fahrrad im Straßenverkehr bewegen. Es ist nicht nachvollziehbar warum diese Menschen von der Immissionsbelastung ausgenommen sind. Ein_e Fahrradfahrer_in teilt sich den Straßenraum unmittelbar mit dem motorisierten Verkehr und hat ein 2.5 mal höheren Luftbedarf als ein Mensch zu Fuß. Mediziner gehen davon aus, dass ein Radfahrer bis zu 40l Luft pro Minute einatmet, ein Spaziergänger dagegen 14L. Auf Grund der geringeren Geschwindigkeit verbringen Radfahrer_innen deutlich mehr Zeit im Straßenraum, im Vergleich zu einem Autofahrer bei der</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Der Luftreinhalteplan setzt gesetzliche Vorgaben um, bzw. sorgt für deren Einhaltung. Er hat zum Ziel, die Zahl der Betroffenen deutlich zu reduzieren, davon profitieren alle.</p> <p>800 Personen die von zu hohen NO<sub>2</sub>-Werten im Jahr 2020 betroffen wären, sind diejenigen Bürger/-innen, die „übrigbleiben“ würden, wenn die Stadt nichts tun würde. Wenn die geplanten Maßnahmen umgesetzt werden, verbleiben 29 Personen mit berechneten Grenzwertüberschreitungen von unter 10 % bei einer stark konservativen Berechnung.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>gleichen Wegstrecke. Zudem ist der Autofahrende durch mögliche Filter den Abgasen weniger direkt ausgesetzt. Internationale Studien bestätigen eine bis zu 40 % höhere PM10-Exposition direkt auf der Straße, in Gegensatz zu einem von Bäumen, Sträuchern oder parkenden Autos abgegrenzten Rad-/Gehweg. [WoodrowPattinson, et. Al, Potential pollution exposure reductions from small-distance bicycle lane separations, (2016) <i>Journal of Transport &amp; Health, Volume 4</i>, March 2017, Pages 40-52,] In dem Entwurf zum Luftreinhalteplan wird dargelegt, dass die NOx-Überschreitung zu 72% aus dem Straßenverkehr resultiert. Eine Überschreitung der NO2 Werte führt laut Entwurf des Luftreinhalteplan S.13 zu „Atemwegsbeschwerden, chronischer Bronchitis und einer Empfindlichkeit gegenüber Atemwegsinfektionen“.</p> <p>Außerdem: Der Zusammenhang zwischen erhöhten Feinstaubkonzentrationen und Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislaufbeschwerden, Lungenkrebserkrankungen und erhöhter Sterblichkeit ist durch verschiedene epidemiologische Studien belegt. Für PM 10 kann nach aktuellem Kenntnisstand kein Schwellenwert benannt werden, bei dessen Unterschreitung langfristige Wirkungen auf den Menschen ausgeschlossen werden können. (UMWELTBUNDESAMT , 2009). Laut der Weltgesundheitsbehörde (WHO) werden Dieselabgase als krebserregend eingestuft, Benzinabgase gelten als potentiell krebserregend. Radfahrer und Fußgänger sind diesen Abgasen direkt ausgesetzt, wenn sie sich am Straßenverkehr beteiligen.</p> <p>Die gesetzlichen Grenzwerte sollten zum Schutz aller Menschen der Stadt eingehalten werden. Wie plant die LH Dresden den Schutz der Gesundheit aller VerkehrsteilnehmerInnen zu gewährleisten? Hat die LH Dresden bei dem Entwurf des Luftreinhalteplanes die Wirkung der Abgas Schadstoffe auf RadfahrerInnen und FußgängerInnen berücksichtigt?</p>		
31.2	<p><b>2.) Wichtung der Emittenten:</b>                  Auf Seite 30 heißt es: "Ein wesentlicher Ausgangspunkt für die Ursachenanalyse sind die Emissionsdaten.                  Die wichtigsten Emittenten für die Emission von PM 10 und NOx im Stadtgebiet von Dresden wurden dem Emissionskataster des LfULG entnommen. Es sind:</p>	wird nicht berücksichtigt	Im Abschnitt 4 des Planes „Ursprung der Verschmutzung“ werden alle Emissionsgruppen dargestellt. Im Abschnitt 4.2.2 werden die Anteile der Hauptverursacher dargestellt. Deutlich erkennbar ist dabei, dass der Verkehr der größte Emittent ist.



Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Industrie (Grosfeuerungsanlagen, sonstige Emissionserklärungspflichtige Anlagen),</li> <li>■ Feuerungen in Haushalten (Hausbrand) und bei Kleinverbrauchern (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und übrige Verbraucher),</li> <li>■ Verkehr (Strassen-, Luft-, Schiffs- und Schienenverkehr) und</li> <li>■ Landwirtschaft (Pflanzenbau, Tierhaltung).</li> </ul> <p>Durch Bautätigkeit kann die lokale PM 10 -Konzentration [...] (s.30)</p> <p><b>Anmerkung dazu:</b> Da 73% der Emissionen durch den Verkehr verursacht werden sollte die Auflistung lauten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verkehr (Strassen-, Luft-, Schiffs- und Schienenverkehr) und</li> <li>■ Industrie (Grosfeuerungsanlagen, sonstige Emissionserklärungspflichtige Anlagen),</li> <li>■ Feuerungen in Haushalten (Hausbrand) und bei Kleinverbrauchern (Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und übrige Verbraucher),</li> <li>■ Landwirtschaft (Pflanzenbau, Tierhaltung).</li> </ul>		
31.3	<p><b>3.) Vorgehen gegen die Hauptbelastung</b></p> <p>"Die unmittelbar an der Messstation vorbeifahrenden Kfz verursachen durch ihre Emissionen mit 82 % den größten Beitrag zur NOx Belastung. Insbesondere die bekannt gewordenen hohen NOx -Emissionen der Dieselfahrzeuge im realen Fahrbetrieb tragen dazu bei [...]"</p> <p><b>Anmerkung:</b> Da der motorisierte Individualverkehr der Hauptemittent von gesundheitsschädlichen Abgasen, insbesondere von NO x ist, sollte dessen Reduktion angestrebt werden. Insbesondere an Tagen, an denen die Schadstoffbelastung durch eine Bodeninversionswetterlage besonders gefährdend ist, sollte die Verkehrslast in der Stadt durch kostenlosen ÖPNV oder Fahrverbote reduziert werden. Zusätzliche Messstationen und Studien können die tatsächliche NOx Belastung für RadfahrerInnen direkt auf der</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Der motorisierte Kfz-Verkehr ist Hauptverursacher in Dresden, der vorliegende Plan ist genau darauf ausgelegt.</p> <p>Der in Dresden kritische Grenzwert ist der Jahresmittelwert, also die Dauerbelastung. Der Grenzwert für das Stundenmittel (Kurzzeitbelastung) wird in ganz Sachsen sicher eingehalten. , Kurzzeitmaßnahmen sind folglich nicht notwendig.</p> <p>Hinweis: Sie wären auch schwierig umzusetzen und werden – wie das Beispiel "Feinstaubalarm Stuttgart" zeigt, nur von einem geringen Anteil der Einwohner befolgt.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	Straße ermitteln, um Gefährdungshinweise und gegebenenfalls verkehrsberuhigte Alternativrouten zu ermitteln.		
31.4	<p><b>4.) Zu den geplanten Maßnahmen:</b></p> <p><b>a.) Parkplatzausweitung für Autos</b> führt zu einem Rebound-Effekt, da die Motivation größer wird, mit dem Auto in die Stadt zu fahren. <b>Deshalb:</b> Mehr Parks statt Parkplätze. Denn Parks können auch effektiv Feinstaub aus der Atmosphäre raus filtern und können zu einer Reduktion an NO2 um 40% und PM_10 um 60% führen.</p> <p>PUGH, Thomas AM, et al. Effectiveness of green infrastructure for improvement of air quality in urban street canyons. <i>Environmental science &amp; technology</i>, 2012, 46. Jg., Nr. 14, S. 7692-7699.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Zu mehr Parkplätzen: Der Text wurde falsch verstanden. Es sollen mehr Parkplätze bewirtschaftet werden (es werden keine Parkplätze geschaffen). Es steht auch im Plan, dass Parkgebühren steigen sollen und das auf die Neuausweisung im Stadtzentrum verzichtet werden soll. Über die Änderung der Stellplatzsatzung sollen überhaupt weniger Plätze bei neu gebauten Häusern geschaffen werden. Am Ferdinandplatz sollen die Parkplätze wegfallen.
31.5	<p>b.)"Die entsprechenden Finanzmittel zur Umsetzung der Maßnahmen sind in die Haushaltsplanung einzubinden. Ggf. ist eine Erhöhung der finanziellen Mittel unter Berücksichtigung der jeweiligen Haushaltslage der LH Dresden zu prüfen."</p> <p>-&gt; <b>Anmerkung:</b> Sollte die Umsetzung nicht allerhöchste Priorität haben? Es geht hier um einen erheblichen Einschnitt in unsere Lebensqualität und unsere Gesundheit!</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Formulierung macht deutlich, dass Ausgaben im städtischen Haushalt eingeplant werden müssen. Letztlich entscheidet der Stadtrat über die Finanzmittel der Stadt.
31.6	<p>-&gt; <b>Anmerkung:</b> Sollte die Umsetzung nicht allerhöchste Priorität haben? Es geht hier um einen erheblichen Einschnitt in unsere Lebensqualität und unsere Gesundheit!</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Umsetzung des Luftreinhalteplanes hat eine hohe Priorität.
32.1	<p><b>Einwendung zum Luftreinhalteplan 2017 (Teil: Maßnahme 20) ← ausweiten</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit erhalten Sie meine Einwendung zum Luftreinhalteplan 2017. Die Einwendung bezieht sich auf die Maßnahme M 20.</p> <p>Die Einwendung besteht aus einem Textvorschlag, der im Anhang zu sehen ist. Die konkreten Texterweiterung ist mit folgenden Argumenten begründbar:</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Grenzwertüberschreitungen sind in der Größenordnung von 10 %. Deswegen würde eine geringe Verbesserungen im Verkehrsablauf genügen, hier ausreichende Luftschadstoffsenkungen zu erreichen. Da für das Projekt Fördermittel vorgesehen sind, kann davon ausgegangen werden, dass hier noch Verbesserungsmöglichkeiten gesehen werden. Die

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>1. Wieso sind allein LSA-Änderungen ausreichend?</p> <p>2. Für Wirkung für den Radverkehr nicht nur punktuelle Maßnahme ausreichend.</p> <p>3. Im RVK nur Priorität 2 → zusätzliche Impulse zur Umsetzung nötig</p> <p><b>Zu 1. (Wieso sind allein LSA-Änderungen ausreichend?)</b>                      Gemäß dem ausliegenden Entwurf reichen wohl schon Verkehrssteuerungs-Anpassungen aus, um die Immissionen zu verbessern. Nach meinem Kenntnisstand war die LSA-Steuerung im Bereich des Bahnhofs Mitte zum Installationszeitpunkt sehr fortschrittlich und deswegen ist es fraglich, ob mit einer weiteren Erneuerung überhaupt noch Verbesserungen im Emissionsverhalten zu erwarten sind.</p> <p><b>Zu 2. (Für Wirkung für den Radverkehr nicht nur punktuelle Maßnahme ausreichend.)</b>                      In der Maßnahme M 20 wird nur der Abschnitt des 26er-Rings genannt, nicht aber die außen liegenden Verkehrsanlagen. Es reicht aber nicht, die Bedingungen für den Radverkehr innen zu verbessern, denn viel Verkehr ist auch ein den 26er-Ring querender Verkehr.                      Für den Radverkehr ist ein queren aber sicherheitlich ungünstig; kürzlich gab es sogar einen Unfall auf der Schweriner Straße unter der Brücke. Somit die Anbindung der Friedrichstadt (und von Löbtau) wird stark von der Situation am Koreanischen Platz beeinträchtigt. Um Autoverkehr auf das Rad verlagern zu können, sollte also auch die Verbindung zum Koreanischen Platz mitgedacht werden. Wie dies aussehen könnte, ist im Bild dargestellt, das im Anhang zu finden ist.</p> <p><b>Zu 3. (Im RVK nur Priorität 2 → zusätzliche Impulse zur Umsetzung nötig.)</b>                      Bei Maßnahme M 9 wird auf das Radverkehrskonzept (RVK) verwiesen, dass ja einen Umbau der Schäferstraße (Kreuzung Weißeritzstraße) fordert (Maßnahme 503 RVK; allerdings ist die Schäferstraße der tatsächliche Verhinderungsgrund für die auslaufenden Schutzstreifen und damit Umbaugegenstand. Zusätzlich gilt Maßnahme 501 RVK). Der generelle</p>		<p>konkrete Ausgestaltung muss dann dem Projekt vorbehalten bleiben.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Verweis auf das RVK reicht aber nicht, denn die Maßnahmen 503 und 501 haben nur die Priorität 2 bei gleichzeitig hohen Kosten. Deswegen ist ein Impuls aus dem Luftreinhalteplan hilfreich, der mit dem vorliegenden Änderungsvorschlag gegeben werden kann.</p> <p>Textvorschlag (<b>Änderungen =Fett</b>)</p> <p>6.4.7 Könnerritzstraße / Ammonstraße          Maßnahme M 20: Anpassungen der Verkehrssteuerung / intelligente LSA-Steuerungen <b>sowie zusätzliche Radverkehrsanlagen</b></p> <p>Die hohen Schadstoffbelastungen im Bereich vom Könnerritz-, Ammon- und Weißeritzstraße sind auf die mangelhafte Verkehrsqualität mit Überlastungen der Knoten und häufigem Stop-and-Go- Verkehr zurückzuführen. Gemäß VEP 2025plus handelt es sich um einen „Stadtgebiet mit besonderem Handlungsbedarf aufgrund verkehrlich-stadträumlicher Konflikte“.</p> <p>Mit einer verbesserten Verkehrssteuerung können die Durchflusskapazitäten für alle Verkehrsteilnehmenden erhöht und die Verkehrsqualität entsprechend verbessert werden. Die Abnahme der Rückstauhäufigkeiten und die Verstetigung des Verkehrsablaufes führen zu einer Minderung der Schadstoffbelastungen. Das EFRE-Projekt einer intelligenten LSA-Steuerung entlang des 26er Ringes und der Ost-West-Verbindungen der Dresdner Stadtbahn (vgl. Kapitel 6.3.2) umfasst u. a. den gesamten Abschnitt Ammonstraße–Könnerritzstraße und kann dort zu einer Verkehrsverstetigung und Verbesserung der Luftqualität beitragen. Eine Optimierung der LSA-Kapazitäten und die Verbesserung des Verkehrsflusses wird dabei nicht nur auf der Hauptrelation 26er Ring, sondern auch auf den querenden Straßen erreicht. Die Maßnahme wirkt somit auf den folgenden, derzeit und gemäß der Immissionsprognosen auch künftig hoch belasteten Straßenabschnitten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Könnerritzstraße zwischen Friedrichstr. und Schweriner Straße,</li> <li>■ Ammonstraße zwischen Rosenstraße und Freiburger Straße,</li> <li>■ Weißeritzstraße zwischen Magdeburger und Friedrichstraße,</li> <li>■ Magdeburger Straße im Bereich Weißeritz-/Könnerritzstraße,</li> <li>■ Schweriner Straße im Bereich Roßthaler/Könnerritzstraße.</li> </ul> <p>Um eine Reduktion des motorgetriebenen Verkehrs zu erreichen,</p>		<p>Die Textvorschläge werden dem GB6 zur Prüfung vorgelegt.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Zu den Maßnahmen im Bereich Könneritzstraße/Ammonstraße gehört auch die geplante Verbesserung für den Radverkehr im Bereich Bahnhof-Mitte (schrittweise Verbesserung der Radverkehrsanlagen zwischen Schweriner Straße und Maxstraße). <b>Außerdem wäre sowie der Umbau des nördlichen Haltestellenteils vom „Koreanischer Platz“ und daraus folgend Radverkehrsanlagen über die Kreuzung beim Koreanischen Platz sinnvoll. Zusätzlich ist eine Spurreduktion des Südteils der Weißeritzstraße und des Nordteils der Löbtauer Straße zu erwägen, sodass der Radverkehr nicht mehr bedrängt wird und mittelfristig der Autoverkehr verringert wird).</b></p> <p>Der VEP 2025plus enthält in diesem Stadtgebiet einige Infrastrukturgänzungen zur Entlastung kritischer Streckenabschnitte und Knoten (z. B. Ausbau Magdeburger Straße). Diese sind – wenn überhaupt – nur langfristig realisierbar; eine vertiefte Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen steht noch aus. Sie sind deshalb nicht Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes im LRP 2017.</p>		
33.1	<p>Zum Luftreinhalteplan habe ich ein paar Anregungen aus meiner speziellen Sicht als Anwohner der Borsbergstr. 12 - das ist zwischen Anton-Graff- und Krenkelstr., schräg gegenüber der Herz-Jesu-Kirche.</p> <p>In diesem Strassenabschnitt ist es seit der Sanierung der Borsbergstrasse nicht(!) zu einer Verbesserung der Luftqualität gekommen (man hatte im Zuge dieser Arbeiten auch alte große Bäume gefällt).</p> <p>Im Sommer kann man die Fenster nicht offenlassen, so sehr stinkt es nach Abgasen. Vermutlich in Verbindung mit Reifenabrieb lagert sich ein schwarzer Film auf dem Fenstersims innen(!) ab.</p> <p>Seit der Sanierung der Borsbergstrasse ist folgende Situation:                      Stadtauswärts beginnen am Fetscherplatz 2 Fahrstreifen, dessen linker Fahrstreifen auf Höhe Krenkelstrasse zu einer Linksabbiegerspur wird, nur der rechte führt weiter geradeaus. Daraus resultiert folgendes Fahrverhalten der Dresdner Autofahrer:                      Am Fetscherplatz beginnend werden sich Rennen geliefert (2-spurig) bis kurz</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden an das Stadtplanungsamt und das Straßen- und Tiefbauamt weitergeben.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>vor der Krenkelstrasse, um sich dann dort wieder rechts einzufädeln, nachdem man möglichst viele Fahrzeuge überholt hat - denn das ist der Sinn dieser Aktion.</p> <p>Außerdem wurden uns im Zuge der Sanierung der Borsbergstrasse die Parkplätze vor der Haustür genommen, um dort einen Fahrradstreifen zu schaffen. Mir ist nicht klar, warum das nötig war. M.E. hätte man einen Fahrradweg auf dem hier wirklich extrem breiten Fußweg schaffen können, so wie auch im weiteren Verlauf, am Beginn der Schandauer Str., geschehen.</p> <p>Das führt zu Viererlei:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. zu den besagten Autorennen.</li> <li>2. wird ein enormer Parkplatzsuchverkehr produziert.</li> </ol> <p>Es gibt zum einen zwischen Fetscherplatz und Krenkelstrasse viele Arztpraxen, Kanzleien etc. (allein in unserem Haus gibt es 3 Arztpraxen und 1 Physiotherapie), im weiteren Verlauf ist der Abschnitt zwischen Krenkelstrasse und Spenerstrasse eine beliebte Einkaufsmeile, zum anderen versuchen die Anwohner, so weit überhaupt irgend möglich, hausnah zu parken und fahren daher lieber mehrfach um's Karree, um einen möglichst nahe gelegenen Parkplatz zu erwischen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. führt es zu ständigem Umparken, da man nach dem Ein- und Ausladen sich einen dauerhaften Parkplatz suchen muß.</li> <li>4. kann man als Fußgänger inzwischen nur unter größten Schwierigkeiten die Fahrbahn Borsbergstrasse überqueren, durch die oben beschriebene Raserei der Autos sowie dadurch, daß eine Größenordnung von fünf Fahrstreifen zu queren ist (4 Fahrspuren plus 2 Fahrradstreifen).</li> </ol> <p>Aus meiner Sicht wären folgende Dinge notwendig, die zu einer Verbesserung der Luftqualität führen würden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Abschaffung der zweiten stadtauswärtigen Fahrspur ab Fetscherplatz. Das hätte zur Folge, daß die Autorennen verhindert werden, die Straßenbahn ungehinderter fahren könnte und man wieder einen Parkstreifen einrichten könnte wenn man den Fahrradweg auf den Fußweg verlegen würde.</li> <li>2. Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.</li> <li>3. Einrichten einer stationären Radaranlage in beide Richtungen, damit diese</li> </ol>		

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	Höchstgeschwindigkeit auch eingehalten wird.		
33.2	Zum Schluß habe ich noch einen allgemeinen Verbesserungsvorschlag zur Luftreinhaltung in Dresden: Umstellung der doppelstöckigen roten Stadtrundfahrt/Sightseeing-Busse auf Elektroantrieb bzw. Anschaffung solcher alternativer Fahrzeuge, denn diese Busse sind wirklich die allerschlimmsten Dreckschleudern in Dresden!		Siehe Nr. 2 und Nr. 9 dieser Tabelle.
34.1	<p>Mit großem Interesse habe ich den Entwurf zum Luftreinhalteplan gelesen und bin darüber äußerst erstaunt, dass so gut wie keine konkreten Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV vorgeschlagen werden. Mit Ausnahme des bereits beschlossenen teilweisen Ersatzes der Buslinie 61 durch eine Straßenbahnlinie sind keine Maßnahmen genannt mit denen sich eine relevante Zahl von Pendlern vom Auto zum Umstieg auf den ÖPNV bewegen ließe. Jobticket und öffentliche Kampagnen gibt es bereits. Stattdessen müssen Fahrzeiten und vor allem die Anschlüsse im ÖPNV verbessert werden. Insbesondere Umsteigezeiten in Randlagen von Dresden schlagen jeden Stau auf Bergstraße, Staufenbergallee oder Königsbrückerstraße. So sind z.B. die Buslinien 70 und 80 am Bahnhof-Klotzsche nicht an S-Bahn und Regionalbahnen angepasst. Seit Jahren weigert sich die DVB hier Verbesserungen vorzunehmen und begnügt sich damit diese Busse fast leer herumfahren zu lassen. Selbst in den wenigen Fällen in denen die Ankunft der Regionalbahn mit Abfahrt eines Busses laut Fahrplan zusammenpasst, lässt sich der Bus meist nicht erreichen, wenn es zu geringsten Verspätungen der Bahn kommt. Die DVB begründet dies damit, dass es für die Busfahrer nicht möglich sei, die Ankunftszeiten der Züge zu kennen. Wer dies einige Male erlebt und nicht fit genug oder Willens ist mit dem Fahrrad vom Zentrum bergauf nach Klotzsche zu fahren, bleibt beim Auto.</p> <p>Im Übrigen ist eine Taktzeit von 20 Minuten im Berufsverkehr für eine Großstadt lächerlich. Dies gilt auch für die halbstündige Taktung der S2. Meines Wissens wurde bereits vor einigen Jahren ein 15 Minuten Takt für die S2 geplant. Wieso wird dies nicht realisiert bzw. ist nicht in den Luftreinhalteplan aufgenommen?</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise werden an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung, die DVB und den VVO weitergegeben.

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	Die S2 verfügt mit dem Bahnhof Grenzstraße über eine Haltestelle im „Nichts“. Dies schreckt weitere meiner Kollegen ab die S-Bahn zu benutzen. Vorverlegung der Haltestelle auf Höhe Maria-Reiche-Straße würde für ca. Tausend Beschäftigte von Solarwatt, X-Fab, Fraunhofer usw. eine deutliche Verkürzung des Arbeitsweges bedeuten. Mit einem Rad/Fußweg zur Wetterwarte wären dann Beispielsweise auch die dortigen Landesämter und weitere Firmen an die S-Bahn angeschlossen.		
35.1	Es ist sehr kritisch zu überprüfen, ob alle Zonen mit Tempo 30 km/h wirklich notwendig sind. Es ist ein großer Irrtum zu glauben, dass es bei niedrigen Geschwindigkeiten auch weniger Kraftstoff verbraucht wird. Im Gegenteil, es ist technisch bewiesen, dass bei 30 km/h der Kraftstoffverbrauch höher, bei einigen Kfz enorm höher ist. Da Minimum des Kraftstoffverbrauches liegt bei den meisten Kfz zwischen 40 und 50 km/h.	wird zur Kenntnis genommen	Die Tempo-30-Zonen in der Stadt wurden nicht in erster Linie aus Luftreinhaltegründen eingerichtet, sondern aus Gründen des Lärmschutzes und des Schutzes der Bewohner vor Durchgangsverkehr. Es geht um die Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Tempo 30 aus Luftreinhaltegründen wird nur da angeordnet (als Streckengebot), wo der Verkehr sehr ungleichmäßig läuft und man damit Beschleunigungsvorgänge einschränken kann.
35.2	Weiterhin ist der Stop- and-go-Verkehr zu minimieren.	wird zur Kenntnis genommen	Auf die Einschränkung von Stop-and-Go-Vorgängen sind die Maßnahmen des Straßen- und Tiefbauamtes schon immer gerichtet.
35.3	Es wäre total falsch, auf dem Blauen Wunder in Zukunft (außer Bauphase) eine Fahrspur wegfallen zu lassen. Für Fahrradfahrer ist auf den seitlichen Fußwegen ausreichend Platz.	wird zur Kenntnis genommen	Zum „Blauen Wunder“ wird auf Text Nr. 13 verwiesen.
35.4	Denn Bremsen, Anhalten, Warten bedingt unnötigerweise viel Kraftstoffverbrauch. So hat man auf dem Alberplatz die Fußgängerbrücke gegen den Willen der Bevölkerung entfernt, eine Ampelkreuzung soll hin. Hier ist Stop-and-go Verkehr angesagt, 100m zuvor und dahinter sind auch schon Ampeln. Eine Fußgängerbrücke sollte wieder errichtet werden. Weiterhin hat man gegen den Willen der Bevölkerung die Fußgängertunnel	wird zur Kenntnis genommen	Die Tunnellösung am Pirnaischen Platz war nicht geeignet für Kinderwagen und Rollstühle. Gleiches gilt für die Brücke auf der Albertstraße. Für die Schließung des Tunnels an der Großen Meißner Straße waren Hochwassergründe ausschlaggebend.  Es gehört zu einer modernen Verkehrspolitik, dass auch Fußgänger/-innen gleichberechtigt behandelt werden. Die



Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>am Neustädter Markt und am Pirnaischen Platz zugeschüttet. Diese hatte man zu DDR-Zeiten errichtet, da hat man noch weiter gedacht. Meiner bzw. unserer Meinung nach sollte die Fußgängertunnel wieder errichtet werden. An anderen frequentierten Stellen sollte auch überprüft werden, ob Fußgängertunnel zweckmäßig sind.</p>		<p>Lösungen, die jetzt angedacht werden bzw. die schon vorhanden sind, entsprechen dem wesentlich besser. Am Pirnaischen Platz werden die Fußgängerampeln mit der jeweiligen Kfz-Verkehrsrichtung freigegeben. Autos werden überhaupt nicht behindert. Auch an der Großen Meißner Straße sind die Fußgänger/-innen „eingetaktet“ und an der Albertstraße wird das so sein. Diese neuen Übergänge sind für mehr Bürger/-innen nutzbar ohne dass Kraftfahrzeuge behindert werden.</p>
35.5	<p>Generell ist in der ganzen Stadt zu prüfen, wo auf Hauptstraßen grüne Wellen eingeführt werden kann.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Grüne Wellen sind schon jetzt an vielen Stellen eingerichtet. Überall ist das nicht technisch möglich. An der Verbesserung der Verkehrssteuerungen wird laufend gearbeitet (siehe auch Text unter Nr.18).</p>
36.1	<p>Natürlich interessieren mich als ehemaligen Mitarbeiter Ihres zuständigen Dezernats alle Aktivitäten zum Umweltschutz in unserer Stadt. Vor Ende des alten Jahres stellten Sie nun ein neues Maßnahmenpaket zum Luftreinhalteplan vor. Aber da muss ich sagen — soweit ich das aus Veröffentlichungen entnehmen konnte —, außer der geplanten Temporeduzierung auf einem Teil der Bautzner Straße steht nichts radikal Neues drin. „Grüne Welle“ im Straßenverkehr, Ausbau der Königsbrücker Straße usw. —das sind doch alte Latschen, die kein Gericht von einem bestimmten Kfz-Fahrverbot zurückhalten lässt.</p> <p>Ja, individuellen Verkehr reduzieren, ihn flüssiger und mit weniger Staus gestalten — das ist eins der A und O! Aber dazu reichen meiner Ansicht nach in Dresden die Maßnahmen bei weitem nicht aus bzw. werden sogar behindert. — Als umweltbewusster Mitbürger nutze ich seit Jahren bei den üblichen Erledigungen vorzugsweise Bus und Bahn; den Pkw in der Stadt nur, wenn ich mehrere Dinge zeitlich kombinieren muss oder mal schwerlastige Einkäufe tätige. Doch dann stehe ich als disziplinierter Fahrer nahezu vor jeder rot zeigenden Ampel (nur die Raser schaffen es 'rüber).</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Es ist richtig, dass keine radikal neuen Maßnahmen im Plan stehen. Bewährtes wird beibehalten und ausgebaut. Wichtig ist dabei, was erreicht werden kann.</p> <p>Zu Grünen Wellen wird auf Punkt Nr. 18 verwiesen.</p> <p>Zum ÖPNV wird auf Punkt Nr.1 verwiesen.</p> <p>Zu P+R-Plätzen wird auf den Internetauftritt der Stadt verwiesen. Unter folgendem Link ist eine Übersichtskarte zu finden.  <a href="https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/P_R___B_R_Uebersichtslageplan_Dresden.pdf">https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/P_R___B_R_Uebersichtslageplan_Dresden.pdf</a></p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Lässt sich die „Grüne Welle“ beim heutigen Stand der Technik nicht wirklich optimal steuern?</p> <p>A propos Bus und Bahn. Unsere Verkehrsbetriebe kündigten noch vor Jahresende eine nächste Tarifierhöhung an. Wie lange geht denn das so weiter? — na ja, wenn man durch Planungsfehler bei Investitionen oder verzögerten Bauabläufen Geld millionenhaft verschludert, muss man eben die Bürger schröpfen... In der Millionenstadt Wien, kostet u.a. eine Tageskarte (für ein größeres Verkehrsnetz als in Dresden) nur etwa zwei Drittel im Vergleich zu unserem Tarif. Das überzeugt wohl mehr, die privaten Fahrzeuge auf P+R-Plätzen stehen zu lassen. Wo haben wir solche Plätze?</p> <p>Ich jedenfalls überlege, ob ich ab August nicht meine Abo-Karte bei den Verkehrsbetrieben kündige; denn für 50,- € bekomme ich eine Pkw-Tankfüllung, mit der ich einen Monat lang alle meine Erledigungen in Dresden ohne Bus und Bahn machen kann — keine umweltgerechte Schlussfolgerung.</p>		
37.1	<p>Es ist ganz einfach ein paar Schilder mit der Beschränkung auf 30 km/h auf der Bautzener Straße und anderen aufzustellen und wieder einmal den Autofahrer ärgern, statt sich Gedanken zum Autoverkehr in Dresden zu machen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>30 km/h werden nur dort angeordnet, wo es erforderlich ist.</p>
37.2	<p>Frau Jähnigen denkt es lassen mehr Leute das Auto stehen, wenn Bus — Bahn -, Rad- und Fußverkehr besser werden. Wir haben einen guten Bus — und Tramverkehr. Der Radverkehr sollte auf den Hauptausfallstraßen, wie z. B. der Bautzener Str., Bautzener Landstr., Königsbrücker Str., Radeberger Str., Bergstr., Kesselsdorfer Str., Großenhainer Str., Hansastr. eingeschränkt werden. Die Radfahrer, besonders auf den Bergstrecken atmen, durch erhöhte Pumpleistung</p>	<p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Der Radverkehr soll auch zunehmen. Deswegen wäre eine Sperrung der vorgeschlagenen Straßen für den Radverkehr kontraproduktiv. Gute Radverkehrsanlagen sind natürlich ebenfalls Voraussetzung für ein Anwachsen des Radverkehrs.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	so viel gesundheitliche Schadstoffe direkt ein, wie z. B. Dieselruß, Asbest-, heute Bremsabrieb, Stickoxyde, also Feinstaub im Allgemeinen ein, was bei Autoinsassen etwas weniger durch Microfilter gemäßigt wird.		
37.3	Warum wird der Autoverkehr z. B. auf der Bautzener Str. nicht weniger ? Dresden ist eine Hauptstadt, am Morgen kommen die Handwerker, Lieferer und Berufstätige nach Dresden. Ca. ab 15.00 Uhr fahren diese wieder in den Osten von Dresden. Wenn diese Strecke 30 km/h beschränkt ist verlängert sich der jeweilige Stau gesetzmäßig, dadurch wird die Frequenz von Stopp und GO größer als bei 50 — 60 km/h. Die Ampeln, Neustädter Bahnhof, Albertplatz, Rothenburger/Bautzener Str. bis Diakonissen Krankenhaus müssen sehr intelligent ausgestattet sein. Dazu gibt es eine TU mit jungen, schlauen Studenten, z. B. für Doktorarbeiten, wo nicht nur vorhandene Literatur mit Quellenangaben abgegeben werden sollten. Es kann nicht sein, dass ein Fußgänger oder eine Straßenbahn von der Rothenburger-oder Hoyerswerdaer Str. den fließenden Verkehr auf der Bautzener Str. unterbricht, diese muss dann auch einmal bis zu einer Minute warten, deshalb total intelligente Ampelanlagen die sich dem Verkehr, bei Tag und Nacht anpassen. Natürlich kostet das Geld, aber den steigenden Verkehr kann man sich nicht gewünschen und einfach sagen alle auf die Bahn und Bus.	wird zur Kenntnis genommen	Die entsprechenden Lehrstühle der TU Dresden sind an den Untersuchungen zur Verkehrssteuerung beteiligt. Der ÖPNV hat in Dresden eine geringere Reisegeschwindigkeit als der Kfz-Verkehr. Sollte er noch langsamer werden, dann könnten viele Fahrgäste versucht sein, ebenfalls auf das Kfz umzusteigen mit weitreichenden Folgen für den Verkehrsablauf. Eine Straßenbahn mit 100 Fahrgästen ersetzt ungefähr 70 PKW.  Deswegen werden die Verkehrssteuerungen Schritt für Schritt so ausgebaut, dass der ÖPNV seinen Fahrplan besser einhält.
37.4	Kontrollen und Bußgelder der stinkenden Dieselfahrzeuge wären angebracht. Ich fahre öfters hinter schwarzen Rußwolken her.	Wird nicht berücksichtigt	Dieselfahrzeuge können erst vom Verkehr ausgeschlossen werden und mit Bußgeldern belegt werden, wenn es dafür gesetzliche Voraussetzungen gibt. Im Übrigen müssen Wirtschaftsfahrzeuge jährlich zur TÜV-Überprüfung, alle Sonstigen im 2- Jahresrythmus. Das Abgasverhalten wird ab 2018 wieder direkt gemessen.
37.5	Im Sommer besonders an langen trockenen Tagen sollten Wasserfahrzeuge die Straßen besprühen (kein Trinkwasser, z. B. Wasser aus Kiesgruben) den Staub beseitigen und in die Schleusen spülen, so wie es in südlichen Ländern praktiziert wird. Straßen sauberer gleich weniger Feinstaub !	wird zur Kenntnis genommen	Das Bewässern von Straßen führt nicht zu einer Feinstaubverringerung. Feinstaub mit Teilchen unterhalb eines Durchmessers von 10 µm (=10 <sup>-6</sup> m=0,00001m) verhält sich eben anders als Gesamtstaub, den man auch sehen kann. Entsprechende Versuche in Wien und Berlin haben keine positiven Resultate gebracht. In heißen Ländern werden die Straßen auch

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
			zum Zweck der Abkühlung im Sommer besprüht.
37.6	Ein weiteres Problem der Hauptstraßenreinigung mit der Kehrmaschine der Stadtreinigung sind die ständig parkenden Autos. Wir bezahlen die Reinigung auch und gesäubert wird der Straßenrand höchstens zu 1/4 der Fläche. Kommt man hier nicht endlich einmal zu einer Regelung die Straßenzüge an dem Tag und Stunde der Pflege frei zu räumen z. B. durch Schilder, öffentliche Bekanntmachung und unter Androhung von Bußgeld.	wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis wird an das Ordnungsamt, die Verkehrsbehörde und das Abfallamt weitergegeben.
37.7	Warum greift das Ordnungsamt in den Außenbezirken nicht durch, das Laub vom Herbst 2017 liegt heute noch auf Gehwegen und in den Schnittgerinnen herum , es wird von den Autos usw. zermahlen zu Staub und der Wind trägt den Staub mit den Luftschneisen in das Zentrum der Stadt. In Altnaußlitz — Ecke Burgwartst, Am Kaiserpark (Anlieger ist die Stadt Dresden), oder die Hohle, eine Verbindung von der Kölner Str. zur Lange Str. in Löbtau-Naußlitz ist dies bis heute noch der Fall.	wird zur Kenntnis genommen	Der Hinweis wird an das Ordnungsamt, das für Hochbau und Immobilienverwaltung sowie den Regiebetrieb weitergegeben
38.1	hier meine Anmerkungen zum Entwurf des Luftreinhalteplanes 2017 mit der Bitte um Beachtung in stichpunktartigen Anmerkungen:  Viel Aufwand mit fragwürdigen Berechnungen um fragwürdige Grenzwerte nicht zu oft zu überschreiten oder gar mal zu unterschreiten. (Zitat: „An allen städtischen Messstationen sanken die mittleren Überschreitungszahlen.“)  Falls sich das Gesetz des Vorranges des flüssigen Verkehrs wirklich nur auf den motorisierten Kraftverkehr bezieht, ist es antiquiert und verdient keine weitere Beachtung. Schließlich geht es um Gesundheit und Lebensqualität von Menschen.  MIF und Lastentransporte mit Verbrennungsmotoren als Hauptverursacher der Luftbelastungen können und dürfen nicht gleichbehandelt werden wie Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV-Nutzer!!!  Von Lärm- und Flächenbelastung ist leider kaum die Rede. Lärmbelastung	wird zur Kenntnis genommen	Die Berechnungen werden von Landesbehörden vorgenommen. Die Stadtverwaltung muss das fachliche Einvernehmen mit dem Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie herstellen.  Der Luftreinhalteplan ist kein Plan mit einer langfristigen Strategie sondern ein eher kurz- bis mittelfristiger Plan, der die Beseitigung/Verminderung bisher noch verbleibender Überschreitungen von Grenzwerten zum Ziel hat. Die Stadtverwaltung muss sich darüber hinaus an Gesetze halten. Nirgends im Plan ist vom Vorrang des „flüssigen Verkehrs“ die Rede. Es kann aber für die Luftschadstoffbelastung hilfreich sein, wenn der KFZ-Verkehr an einigen hochbelasteten Stellen gleichmäßiger abläuft. Es werden in Dresden alle Verkehrsarten berücksichtigt. Die Fokussierung einseitig auf den Autoverkehr gibt es nicht.  Die Flächenbelastung stellt in Dresden kein Problem dar. Es geht

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>tauch nur im Zusammenhang mit ungewollten „Ausweichstrecken“ in Wohngebieten auf. An allen anderen normal bewohnten Straßen dieser Stadt scheint es keinen Lärm zu geben. Also fahren alle dort weiter ungebremst. Und die vielen Autos am Straßenrand, auf großen Parkplätzen und in vielen missbrauchten Grünflächen dürfen weiter das Stadtbild prägen...</p> <p>Der „Schutz von kleinen und mittelständischen Unternehmen“ dient leider wieder zur Verhinderung größerer Veränderungen. Das ist völliger Unsinn. Schauen Sie nach Kopenhagen oder anderen Städten.</p> <p>Sätze wie: „Aufgrund der geringen Anzahl Betroffener sind deshalb keine weiteren, punktuell ergänzenden Maßnahmen erforderlich.“ Sind ja wohl der blanke Hohn für die Betroffenen. Was kümmern uns ein paar Opfer, solange wir zügig Auto fahren können?</p> <p>Gute Ansätze gibt es aber doch, nur leider in der Prioritätenliste nicht ganz vorn, sondern ziemlich am Rande erwähnt. Gemeint sind der Verzicht auf Anforderungstaster für die Fußgängersignale mit Ausnahme reiner Fußgängerquerungen und der Verzicht auf Anforderungstaster für Radfahrende an Lichtsignalanlagen</p>		<p>nur um Abschnitte an viel befahrenen Hauptstraßen.</p>
38.2	<p>Meine Vorschläge:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Schluss mit Aufwendigen Berechnungen und Analysen.</li> <li>2. Tempolimit 30 (max. 40) auf allen Straßenabschnitten mit Wohnbebauung (z.B. auch Schäferstr., Berliner Str., Löbtauer Str., Könnertstr., Schweriner Str., Kesselsdorfer Str., Tharandter u.u.u.. Wenigstens jedoch Tempolimit 30 von 22 bis 6 Uhr und an Wochenenden in diesen Bereichen. Besser gleich 30-Zonen, das spart Schilder – oder nur eine 30-Zone = Stadtgebiet.</li> <li>3. Generelle und schnelle Abschaffung aller Anforderungstaster für Radfahrer und Fußgänger mit Ausnahme reiner Fußgängerquerungen.</li> <li>4. An Fußgängerquerungen kein Gehverbot im Normalbetrieb. Die</li> </ol>	<p>Wird nicht berücksichtigt: 1., 2., 6., 7., 8., 9.</p> <p>Ist berücksichtigt: 3., 4., 6., 10.</p>	<p>Zu 1.: Die Berechnungen gehören zu den gesetzlich vorgegebenen Möglichkeiten, um die Luftschadstoffbelastungen festzustellen. Sie sind Voraussetzung für eine gezielte Planung, die nicht nur die Gebiete um die Messstellen umfasst.</p> <p>Zu 2.: Die Regelgeschwindigkeit beträgt nach StVO 50 km/h. Die Stadtverwaltung hat inzwischen rund 300 Tempo 30 Zonen zum Schutz von Wohngebieten ausgewiesen.</p> <p>Zu 3.: Siehe Maßnahme M10</p> <p>Zu 4.: Siehe Maßnahme M10 – „Schlafende“ Fußgängerampeln</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Fußgängerampel sollte erst bei Anforderung in Betrieb gehen, denn das Stehen an leeren Straßen bei roter Fußgängerampel ist albern und frustrierend.</p> <p>5. Drastische Senkung der ÖPNV-Preise (besser kostenlos für alle) bei drastischer Erhöhung der Parkgebühren und drastischer Einschränkung der Parkmöglichkeiten (MI).</p> <p>6. Wenn ÖPNV nicht kostenlos, dann Studententickets rauf auf 2 Stunden und ohne Richtungsvorgabe (Hin- und Rückfahrt möglich), damit man wirklich mal schnell was erledigen kann.</p> <p>7. Wenn möglich, Einführung einer Stadtmaut.</p> <p>8. Dieserverbot für alle KFZ, die die vorgeschriebenen Grenzwerte nicht einhalten, egal ob Neuwagen mit Betrügersoftware oder Altauto.</p> <p>9. Streckenblitzer für realistische Messwerte bei Geschwindigkeitskontrollen. Sonst wird weiterhin nur im unmittelbaren Erfassungsbereich des punktuellen Blitzers gebremst.</p> <p>10. Gleichbehandlung aller Menschen, egal ob sie in schicken Wohngebieten, in Häuserzeilen oder auch nur vereinzelt wohnen.</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen: 5.</p>	<p>Zu 5.: Die Preisgestaltung der DVB ist von den Zuschüssen der DVB abhängig. Darüber entscheidet der Stadtrat.</p> <p>Zu 6.: Zu Preisen siehe unter 5. Eine Richtungsvorgabe gibt es auch jetzt schon nicht.</p> <p>Zu 7.: Für eine Maut fehlt die bundesgesetzliche Grundlage</p> <p>Zu 8.: Auch für eine Auswahl von Dieselfahrzeugen fehlt eine gesetzliche Grundlage.</p> <p>Zu 9.: „Streckenblitzer“ sind eine gute Maßnahme für Autobahnen Für den Stadtverkehr sind sie nicht geeignet.</p> <p>Zu 10.: Die Landeshauptstadt hält immer alle gesetzlichen Regelungen ein.</p>
39.1	<p>Meine Ausführungen beziehen sich nur auf den Personenverkehr. Im Entwurf werden die Begriffe S-Bahn und Pendler nur kurz erwähnt, sie sollten aber eine größere Rolle spielen. Ich verwende den S-Bahnbegriff im erweiterten Sinne (wie die Leipziger) und denke bei meinen Betrachtungen nicht nur an die Berufspendler sondern auch an die Flughafen- und Theaterpendler. Beim Verkehr beziehen sich viele Maßnahmen des LRHP auf die Reduzierung des PKW-Verkehrs. Daher halte ich es für sehr informativ, wenn in den Bildern 4.6 und 4.7 auf den Seiten 38 und 39 der Anteil der PKWs an der Luftverschmutzung ausgewiesen würde (die roten Kreisauschnitte sollten unterteilt werden).</p> <p><b>1. Nord-Süd-Verbindungen sind kritisch</b> Für Pendler in Richtung Dresden und umgekehrt gibt es folgende Daten: Ostwest-Pendeln: 25981 versicherungspflichtige Arbeitnehmer (VA) Nordsüd-Pendeln: 20160 VA (z.B. ohne Freiberg und Kamenz!) Entsprechend von Daten, die über das Pendlerverhalten im Kreis Meißen veröffentlicht wurden, benutzen etwa 20% der VA wegen des guten Angebots auf ihrem Weg von oder nach Dresden die</p>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Die Ausführungen werden an die DVB, VVO, und die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung der Stadt zur Prüfung weitergereicht.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>S-Bahn. Das Pendeln in Nord-Südrichtung mit der Eisenbahn ist wegen des Umsteigens am Hauptbahnhof umständlich und schreckt Betroffene davon ab, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen! Dass Verbesserungen im Nord-Südverkehr gerne angenommen werden, zeigen zwei Beispiele: Einrichtung der Haltestelle Bischofsplatz der S-Bahn und durchgehende Busverbindung von Dresden Hbf. über Coschütz nach Freital (Linie 66/B). Das S-Bahn-Angebot zur Fahrt nach Dresden-Plauen hingegen verschmähen viele Pendler, die aus Richtung Norden in die Technologiemeile Nöthnitzer Straße wollen (zweimal umsteigen: am Hbf. und in Plauen in den Bus 85). Betrachtet man die Lage der drei kritischen Zonen – Umgebung Bahnhof Mitte, Umgebung Bahnhof Neustadt und Bergstraße, dann fällt auf, dass diese Gebiete ziemlich genau auf einer Linie in Nord-Südrichtung liegen. Es ist klar, dass das Verkehrsaufkommen an den Bahnhöfen Mitte und Neustadt von Nord-Süd-Pendlern beeinflusst wird. Auch die Problemzone Bergstraße wird davon berührt. Zusammengefasst: Um den PKW-Verkehr in den drei obengenannten Problemzonen zu entlasten, muss man die Nord-Süd-Verbindung der S-Bahn attraktiver gestalten. Hierzu fehlen Ansätze und Aussagen im LRHP. Von der Straßenbahn wird hingegen ausführlich berichtet. Die Stadtverwaltung - anlässlich des Planfeststellungsverfahrens für den Haltepunkt Plauen darauf hin angesprochen - argumentierte in folgender Weise (sinngemäß): Die S-Bahn kann man nicht beeinflussen (Jähnigen), die Dresdener sind mit der S-Bahn zufrieden, der Hauptbahnhof ist der schönste im (ganzen) Land (!) und Leipzig ist für uns kein Vorbild (Verkehrsplaner). <b>Wenn die Stadt keinen Bedarf</b> (für eine bessere Organisation und beim bevorstehenden Umbau der Gleisanlagen im Hauptbahnhof für eine bessere Infrastruktur) <b>anmeldet, ändert sich nichts</b>. Zuständig ist die VVO, die vor langer Zeit auf das Problem aufmerksam gemacht wurde und im LRHP nicht gefordert wird. <b>Daher wird vorgeschlagen, den Gewinn für die Luftreinhaltung abzuschätzen, wenn der Nord-Südverkehr der Eisenbahn verbessert wird.</b></p> <p><b>2. Bushaltestellen an der Kreuzung Bergstraße/Nöthnitzer Straße</b> Seit Langem habe ich vorgeschlagen, für den 85er Bus (provisorische) Haltestellen einzurichten, die DVB plant das ohnehin an dieser Kreuzung. Da aber der</p>		

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Umbau (im vorliegenden LRHP nicht erwähnt!) aus finanziellen Gründen gegenwärtig nicht aktuell ist, wird obiger Vorschlag gemacht. Begründung: Studenten, die von Zschertnitz und Plauen in die 5 Minuten entfernt liegenden großen Hörsäle der TUD wollen, müssen sonst, wenn sie an den beiden benachbarten Haltestellen (Helmholtz-, Stadtgutstraße) aussteigen, lange Wege in Kauf nehmen. Auch den 66er Bus halten zu lassen, könnte an der Bergstraße die Luftverschmutzung bergauf möglicherweise erhöhen, deswegen wird dieses Provisorium nicht gefordert.</p> <p><b>3. Tramhaltestelle an der Gleisschleife Passauer Straße</b> Im Zusammenhang mit der Planung des Südparks haben wir vorgeschlagen am Kindergarten Passauer Straße eine Haltestelle der Straßenbahn einzurichten und damit den Zugang zum Park und zu den beiden Kindergärten zu verbessern. Man braucht sich nur einmal die gefüllten Parkplätze vor den Kindergärten anzuschauen, um die Sinnfälligkeit dieser Maßnahme zu erkennen. Künftige Parkbesucher aus dem Norden werden dann den Zugang zum Erholungsgebiet nicht von der Bergstraße aus wählen.</p> <p><b>4. Ergänzung des Verbundtarifs durch sozial förderliche ABO-Angebote</b> Seit mehreren Jahren habe ich an die VVO die Bitte gerichtet, das ABO-Angebot in Anlehnung an die Leipziger Tarife zu ergänzen. Ich selbst nutze ein solches MDV-ABO, mit dem ich meine Enkel ohne zusätzliche Fahrkarten zu jeder Zeit mitnehmen kann. Es gibt in Leipzig (MDV) auch das preiswerte ABO „Light“ für anhanglose Singles und solche für Rentner mit Vergünstigung für den Partner. Vorschlag: Die VVO muss angesprochen werden.</p> <p><b>5. Bessere Information durch VVO-Fahrpläne</b> Einführend ein Beispiel: Die beste Direktverbindung von Dresden nach Schmilka mit dem Zug (Regionalexpress) erfordert sonnabends im Sommer 36 Minuten. Für das Auto ermittelt man eine Fahrtzeit von 58 Minuten. Angeboten werden aber im VVO-Fahrplanbuch Verbindungen mit der S-Bahn, die 54 Minuten erfordern. Obengenannte schnelle Verbindung erscheint nur in der Abfahrtstafel für den Hbf., wo sie niemand sucht! Den Nutzer interessieren nicht die S-Bahnfahrpläne sondern Fahrpläne von A nach B. Beispiel: In den Fahrplänen der S-Bahnlinie 1 fehlen die ergänzenden Fahrten von Bad Schandau nach Schöna, die nach Decin weiterführen.</p> <p><b>6. Nord-Südverbindung generell</b> Im neuen Fahrplan (gültig ab 10.12.)</p>		



Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>verringert sich die Fahrzeit von Dresden nach Berlin um 10 Minuten. Diese Verbesserung wird aber im Verkehr an die Ostsee nicht weitergegeben, im Gegenteil, diese Verbindungen verschlechtern sich sogar: Fahrzeiten von Dresden-Plauen an die Ostsee Ziel alter Fahrplan neuer Fahrplan Verlängerung</p> <p>Lübeck-Travemünde 5:53 Stunden 6:07 14 Minuten Wismar 5:20 5:34 14 Prora 7:04 7:28 24 Warnemünde 6:52 7:06 14 Zinnowitz 7:13 6:45 Verbesserung: 28 Min.</p> <p>Die Verkürzung der Fahrzeit nach Zinnowitz: ein Zufallsergebnis! – Die Eisenbahn-Verbindung Dresden Hbf. – Kipsdorf ist so beschaffen, dass man lieber den Bus benutzt. Hier sollte man langfristig über Verbesserungen nachdenken, denn die Weißeritztalbahn ist gegenwärtig – auch wegen des ausgedünnten Angebots - nur für den Erholungsverkehr zu nutzen. - Es gibt Fernbahnpläne von Dresden nach Prag parallel zu Autobahn. Es sollte darauf gedrungen werden, dass ein Teilstück auch für den Nahverkehr genutzt werden kann. Eine wesentliche Verringerung der Luftverschmutzung auf der Bergstraße würde die Verlängerung der Straßenbahn auf der Bergstraße bis Kreuzung Nöthnitzer Straße bedeuten. Der Bau ist freilich aufwendig.</p> <p><b>Schlussbemerkung</b></p> <p>Anlass für den Luftreinhalteplan sind die Überschreitungen der gesetzlichen Grenzen für NOx. Die Probleme mit dem Feinstaub sind weniger groß, aber langfristig die wichtigeren, weil mit der zunehmenden Benutzung von Elektro-PKWs eine spürbare Entlastung bei NOx eintreten wird. Stärkere Beachtung werden in Zukunft die Lärmprobleme haben müssen. Dass die DB-AG hier entschiedenen Nachholebedarf hat, zeigte sich beim Planfeststellungsverfahren für die Verkehrsstation Dresden-Plauen. Die DB-AG muss in Deutschland über Tausend Brücken erneuern und plant keine Brücken mit integriertem (niedrigem) Schallschutz! Die drei neuen Brücken in Plauen müssen bei Bedarf mit hässlichen zusätzlichen Schallschutzwänden ausgerüstet werden.</p>		

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
40.1	<p>Hallo das StadtökologieTeam,</p> <p>mit Interesse habe ich mir die Maßnahmen im Luftreinhalteplan angeschaut. Als direkter Anwohner der Wilhelm-Franke-Str. 76 habe ich leider keine geplanten Aktivitäten oder Inhalte für dieses "Leubnitzer Problemkind" gefunden. Da der Bürger gern in den Dialog geht, hier meine Anliegen.</p> <p>Warum geht's im konkreten:</p> <p>Problem 1: die Stadtrundfahrtbusse (Doppelstockbusse) sind meiner Meinung nach komplette "Dreckschleudern". Durch das Depot auf der Goppelner Str. 44 kommen hier MEHRFACH (!! ) die Busse am Tag hoch und runtergefahren. Selbst am Wochenende! Gerade beim Hochfahren am Berg sieht man rein optisch bereits welche UNMENGEN an Abgasen hier in die Luft geblasen werden. Ich bezweifle, dass diese Busse mit Partikelfiltern nachgerüstet wurden!?!?!? Warum dürfen diese uralten Busse überhaupt noch fahren? Ich fahre TÄGLICH mit dem Rad auf Arbeit und werde somit sehr häufig von einem oder gar gleich mehreren dieser Uralt-Fahrzeuge überholt - nicht gerade angenehm dahinter fahren zu MÜSSEN -erst recht nicht bergauf. Auf unseren Fensterbrettern können Sie wöchentlich eine schwarze Dreckschicht wegwischen - ein Großteil ist mit Sicherheit von diesen Bussen.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Solange die Busse zugelassen sind, können sie nicht vom Verkehr ausgeschlossen werden.</p> <p>Siehe auch Nr. 9 dieser Tabelle.</p>
40.2	<p>Problem 2: durch den Ausbau der A17 hat er Verkehr in den letzten 9 Jahren, seit dem wir hier wohnen, STETIG zugenommen. Unsere Kinder gehen hier täglich mit den Nachbarskindern zur Schule. Gerade zum Berufsverkehr ist ein Überqueren der Strasse für die Nachbarskinder ein Unding und man benötigt manchmal mehr als 2 Minuten! Warum, weil laut manueller Zählung rund 74% der nach Dresden reinfahrenden Fahrzeuge mit Kennzeichen PIR und DW oder FTL reinkommen. Ich könnte wetten, dass ein Großteil der Pendler auf der Abfahrt Prohlis NICHT den ausgeschilderten Weg über den Kaufpark Nickern nach Dresden nimmt, sondern anderherum über die Goppelner Str./Wilhelm-Franke-Str. abkürzt! Dies ist KEINE subjektive Meinung meinerseits sondern ist auch in der "alteingesessenen" Nachbarschaft die</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Folgende Verkehrszählungen liegen vor:</p> <p>2008 ==&gt; 5000 Fahrzeuge am Tag, Schwerverkehrsanteil 9%</p> <p>2014 ==&gt;7100 Fahrzeuge am Tag, Schwerverkehrsanteil 5%</p> <p>Die Straße gehört damit aus Sicht der Luftreinhaltung nicht zu den hoch belasteten Straßen.</p> <p>Das gesamte Problem wird dem GB6 zur Prüfung vorgelegt.</p> <p>Das Problem möglicher Geschwindigkeitsbegrenzungen wird an die</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>einhellige Aussage! Die Autobahn hat das Wohnen hier unerträglich gemacht.</p> <p>Die Goppelner und Gaustritzer sind ja in den letzten Jahren ohnehin schon immer mehr geworden!</p> <p>Warum wird dieser Pendlerverkehr nicht über mehr Ampeln oder Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Wilhelm-Franke-Str. ausgebremst, so dass er den vorgesehenen Weg über den Kaufpark Nickern und nicht durch's Wohngebiet nimmt???? Bis hinunter zur Dohnaer Str. quälen sich jeden Morgen Unmengen von PKWs, Transportern und gar LKWs kürzen regelmäßig hier ab! Und entlang der gesamten Strecke befinden sich ausschließlich Wohneinheiten! (nehmen wir den Friedhof mal außen vor, aber selbst die wollen ihre (letzte) Ruhe haben!)</p> <p>Gern höre ich von Ihnen, wenn es an den Kosten für die 30 km/h Schilder scheitert, dann bitte die Bankverbindung angeben- ich würde es sofort bezuschussen - ich denke, die gesamte Nachbarschaft auch!</p> <p>in dem Sinne, danke im Voraus für's Lesen + in der Hoffnung etwas bewegen zu können</p>		<p>Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.</p>
40.3	<p>Und da sind wir auch schon beim Problem 3:</p> <p>Warum ist die Geschwindigkeitsbegrenzung stadtauswärts von 30 km/h nach der Kurve in Höhe Ricarda-Huch-Str. nicht bis zum Ende der doch nicht unerheblichen Steigung bergaufwärts durchgezogen? Man kann an dieser Stelle sehr schön beobachten wie JEDES Fahrzeug ordentlich am Berg schlagartig beschleunigt - nicht nur auf 50 km/h - es gibt regelmäßige sportliche Überholmanöver, weil es manch einem nicht schnell genug beschleunigt wird- ähnlich wie auf der Bergstraße entstehen somit VERSTÄRKT Abgase und der Lärm steigt schlagartig an. Ein durchgängiges 30 km/h bis zum Ende der Wilhelm-Franke-Str. welche in den letzten Jahren doch zu einem stattlichen Wohngebiet ausgeweitet wurde wäre für alle Anwohner ein deutliche Steigerung der Lebensqualität - ganz zu Schweigen von den mit</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Das Problem wird der Straßenverkehrsbehörde zur Prüfung übergeben.</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Sicherheit niedrigeren Abgasen.</p> <p>Was man hier gleichzeitig wunderbar beobachten kann, ist die sinnlose Beschleunigung des Stadtbusses 75 zwischen Haltestelle Kauschaer Str. und Thomas-Mann-Str. - aller 10 Minuten beschleunigt der Bus unnötig auf 50 km/h, um bereits auf der Hälfte der Strecke (was knapp 120m wären)... nämlich direkt bei uns unterm Schlafzimmerfenster einen niedrigeren Gang reinzudrücken um dann mit geballter &amp; somit lauter Motorbremse den Bus an der nächsten Haltestelle rechtzeitig wieder zum Stehen zu bringen. Und selbst wenn dort keiner aus- oder einsteigen will, beginnt ja hier ohnehin wegen der Kurve eine 30er Abschnitt - wodurch er IMMER unnötig beschleunigt um sofort wieder abzubremesen.</p> <p>Ein sanftes Anrollen durch eine 30 km/h Einschränkung ab Hotel Wyndham Garden auch stadteinwärts, wäre hier für alle Anwohner der Wilhelm-Franke-Str. 70 - 82 eine wesentliche Steigerung der Wohnqualität - da der Drehzahl damit nicht solch unnötige Sprünge verrichten müsste. Selbst bei geschlossenem Fenstern wird man davon regelmäßig wach. Oder wer bezahlt mir extra Schallschutzfenster?</p> <p>Wenn Sie sich selbst von der Situation überzeugen wollen, lade ich Sie natürlich gern zu einem Vor Ort Termin ein - natürlich werkstags zwischen 07:00 und 08:00 im Berufsverkehr. Und NICHT in den Ferien!</p>		
41.1	<p><b>Zu Maßnahme M10.</b></p> <p><b>Anregung:</b> Einrichtung einer 30er-Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen Albertplatz und Fritz-Förster-Platz (Albertstraße, St.-Petersburger-Straße, Fritz-Löffler-Straße) und eine entsprechende Änderung der Grünen Welle. Gleiche Maßnahme zwischen Bahnhof Neustadt und Hauptbahnhof über Antonstraße und Ammonstraße.</p> <p><b>Begründung:</b></p>	Wird nicht berücksichtigt	<p>Es ist richtig, dass grüne Wellen nur bis zu einem Auslastungsgrad von 80 % der Kapazität der jeweiligen Straße gut funktionieren. Bei Tempo 30 ist das genauso. Für Radfahrer ist aufgrund sehr unterschiedlicher Geschwindigkeiten die Schaffung von Grünen Wellen sehr schwierig. Die Maßnahme (30 km/h) würde auch dem Verkehrsentwicklungsplan widersprechen.</p> <p>Da es sich bei dem Vorschlag zudem um Bundesstraßen handelt, wäre hier die Zustimmung des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr einzuholen. Eine Zustimmung zu dieser Maßnahme ist nicht zu erwarten. Außerdem wäre auch der ÖPNV negativ</p>

Nr	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
	<p>Grüne Wellen der aktuellen Lichtsignalanlagen funktionieren in der Regel bei einer Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h. Während der verkehrstarken Zeiten am Morgen und Nachmittag/Abend ist zu beobachten, dass der MIV Stoßstange an Stoßstange steht und bei weitem nicht in Grüner Welle fahren kann. Fahrradfahrenden hingegen ist es unmöglich die Grüne Welle zu erreichen und sie sind so gezwungen an nahezu jeder zweiten LSA stehen zu bleiben. Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h würden die Strecken für Fahrradfahrende enorm an Attraktivität gewinnen, was in der Folge auch mehr Teilnehmende am MIV dazu bewegen würde, auf ebendieses Verkehrsmittel umzusteigen. Auch würde die Frustration bei den Fahrradfahrenden abnehmen und die Anzahl der Rotlichtverstöße deutlich abnehmen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Martin Leonhardt</p>		betroffen.
41.2	<p><b>Zu Maßnahme M10.</b></p> <p><b>Anregung:</b> Ergänzung der Stellplatz- und Garagenordnung des LH Dresden. Auch das Schaffen von Fahrradstellplätzen soll verpflichtend bzw. mit einer Ausgleichsabgabe belegt werden.</p> <p><b>Begründung:</b> Der motorisierte Verkehr ließe sich verringern, wenn mehr Menschen für ihre alltäglichen Wege auf das Fahrrad umsteigen. Also muss es Ziel der Stadt sein, das Radfahren so attraktiv wie möglich zu machen. Dies kann unter anderem dadurch erreicht werden, dass Radfahrenden sichere - nach Möglichkeit überdachte - Fahrradstellplätze zur Verfügung stehen. Ein guter Weg dahin würde über eine Ergänzung der Stellplatz- und Garagenordnung führen.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Das Anliegen wird in der neuen Stellplatzsatzung geregelt. Dort wird auch vorgeschrieben, wie viel Fahrradstellplätze geschaffen werden müssen. Es ist auch möglich Autostellplätze durch mehr Fahrradstellplätze abzulösen.