

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 Planungsinstrumente 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 entsprechend Ämter und Stellen zur Prüfung weitergeleitet.

Nr.	TÖB	Inhalt der Stellungnahme	Votum	Abwägung/Begründung
1.1	ADAC	Die <u>Modellierung der Immissionsprognose</u> (vgl. Kapitel 4.4) schreibt den bisherigen Trend der Abnahme der Immissionen in der Größenordnung von 2% fort. Dadurch werden insbesondere im Jahr 2017 eingetretene Effekte, wie verpflichtende und freiwillige Updates an Dieselfahrzeugen und der sinkende Dieselanteil bei Neuzulassungen unberücksichtigt. Im Ergebnis wird festgestellt, dass der gewählte Ansatz konservativer ausfällt, als die Neuberechnung mit den im Frühjahr 2017 eingeführten Emissionsfaktoren (HBEFA 3.3). Während die Trendmethode im Zeitraum 2015 - 2018 von einer Abnahme um rund 6% ausgeht, reduzieren sich die Emissionsfaktoren nach HBEFA im gleichen Zeitraum um rund 20% (Gesamtverkehr bei 5% LKW Anteil). Im Zeitraum 2015 - 2020 stehen Reduzierungen von rund 10% nach der Trendmethode rund 30% nach HBEFA gegenüber. Das bedeutet, dass in der Immissionsprognose höhere Überschreitungswerte und mehr betroffene Straßenabschnitte festgestellt werden. Viele im Prognosenullfall 2018 nur knapp über dem Grenzwert liegenden Straßenabschnitte liegen demnach voraussichtlich bereits unter dem Grenzwert. <b>Daher sollte eine Neuberechnung mit den gültigen Emissionsfaktoren erfolgen</b> , zumal der Luftreinhalteplan auch erst im Jahr 2018 in Kraft treten wird.	wird nicht berücksichtigt	Auf die Unterschiede zwischen dem Ansatz HBEFA 3.3 (bei der Erstellung der Prognosen noch nicht verfügbar) und der gewählten Trendprognose wird ausführlich eingegangen. Die Folge ist die beschriebene, eher konservative Entwicklung bei den Schadstoffbelastungen und die damit verbundene hohe Wahrscheinlichkeit, dass prognostizierte knappe Grenzwertüberschreitungen in der Realität nicht eintreten werden. Das Handbuch 3.3 stellt erst eine Teilüberarbeitung dar (vgl. Vortrag von M. Keller beim Statuskolloquium Luftqualität am 06.12.2017; <a href="https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/HBEFA33_MKeller_Dresden_20171206_Internet.pdf">https://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/download/HBEFA33_MKeller_Dresden_20171206_Internet.pdf</a> ). Noch immer ist nicht sicher bekannt, wie sich Diesel im realen Fahrbetrieb verhalten und was durch Updates erreicht werden kann. Es gibt dazu keine Informationen des Kraftfahrzeugbundesamtes oder der Hersteller. Auch das Problem der nicht in Deutschland typgeprüften Fahrzeuge ist vollkommen offen. Solange das so ist, liegt die Stadt mit der gewählten Methode auf der sicheren Seite.
1.2	ADAC	Die unter <b>Maßnahme M 1</b> zusammengefassten Teilvorhaben sehen die Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung vor. Das damit verbundene Ziel einer „spürbaren Veränderung der Verkehrsmittelwahl“ kann so nicht erkannt werden. Sowohl bislang erfolgte Ausweisungen neuer Bewohnerparkzonen, neu eingerichtete Parkbewirtschaftungszonen oder Preisanhebungen für Parkgebühren durch private Betreiber haben diesen Effekt nicht erbracht. Insofern ist durch derartige Maßnahmen vordergründig mit steigenden Einnahmen für den Stadthaushalt zu rechnen.	wird nicht berücksichtigt	Die Parkraumbewirtschaftung ist als modernes Stadtplanungsinstrument anerkannt. In Dresden wurde auch dadurch erreicht, dass Prognosen zur Verkehrsentwicklung unterschritten wurden. Wie stark sich die Preisgestaltung beim ruhenden Verkehr auf die Verkehrsmittelwahl tatsächlich auswirkt, ist von der konkreten Situation abhängig (z. B. Gebührenhöhe, vorhandene Alternativen im ÖPNV).

1.3	ADAC	Verbesserungen der Verkehrsorganisation ( <b>Maßnahme M 7</b> ) sind grundsätzlich geeignet, sofern sie auf eine Verflüssigung des Verkehrs oder die Vermeidung von Umwegen hinzielen. Bei erwarteten Verkehrsverlagerungseffekten, wie zum Beispiel durch die Sperrung der Rechtsabbiegespur der Großen Meißner Straße zum Palaisplatz, ist jedoch genau zu betrachten, in welche Bereiche der Verkehr dadurch verdrängt wird. Die ließe sich beispielsweise durch entsprechende Verkehrsversuche in Erfahrung bringen.	wird nicht berücksichtigt	Verkehrsuntersuchungen (z. B. Verkehrsmodell) erfolgen bei Bedarf durch das Stadtplanungsamt (SPA). Im konkreten Fall, soll nur die separate großzügige Abbiegespur entfallen. Das Rechtsabbiegen wird weiterhin möglich sein. Durch die jetzige Verkehrsorganisation nutzen viele Fahrzeuge, die nicht auf die Königsstraße wollen diese Verkehrsbeziehung, um die nächsten Kreuzung zu umfahren, wenn sie in Richtung Bahnhof Neustadt wollen. Das soll verhindert bzw. erschwert werden.
1.4	ADAC	Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf den stadtnahen Autobahnen ( <b>Maßnahme M 14</b> ) sollten nur temporär im Falle drohender Grenzwertüberschreitungen diskutiert werden, beispielsweise bei Wetterlagen, welche den Luftaustausch verhindern. Der angegebene Rückgang des Leistungsbedarfes um mindestens 40 % bei einer Reduzierung von 120 km/h auf 100 km/h spiegelt sich nicht in gleicher Weise bei der Reduktion der Schadstoffemissionen wider. Das Minderungspotenzial für die Schadstoffemissionen liegt deutlich niedriger.	wird nicht berücksichtigt	<p>Wenn es um Grenzwerteinhaltung geht, dann sind in Dresden Jahresmittewerte (NO<sub>2</sub>) betroffen. Insofern wirken“ Dauermaßnahmen“ immer besser. Die Anordnung von Tempo 100 führt zu einem 7 %igen Rückgang der städtischen Verkehrsemissionen bei NO<sub>x</sub>.</p> <p>Die Geschwindigkeitsreduzierung auf der A4 zwischen den Autobahndreiecken Dresden Nord und Dresden West wird vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr als Verkehrssicherheitsmaßnahme befristet bis 2020 eingeführt. Siehe Abwägung zu LASUV und SMUL:</p>
1.5	ADAC	Bei den Vorschlägen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Nahbereich der Loschwitzer Brücke ( <b>Maßnahme M 15</b> ) muss beachtet werden, dass diese Brücke mit ihrer derzeitigen Leistungsfähigkeit ein wichtiges Netzelement darstellt. Alle verkehrsorganisatorischen Maßnahmen, die eine Reduzierung der Leistungsfähigkeit zur Folge haben, sind daher hinsichtlich ihrer Auswirkungen zu überprüfen. Die im Jahr 2018 erforderliche Spureinziehung im Brückenbereich infolge der Baumaßnahmen sollte daher genutzt werden, Erkenntnisse über den Verkehrsablauf an den beiden Brückenköpfen, Rückstaulängen und -zeiten sowie Verlagerungen auf das umliegende Netz (insbesondere Waldschlösschenbrücke) zu erlangen.	wird zur Kenntnis genommen	Aktuelle Verkehrsuntersuchungen zu Schillerplatz/Loschwitzer Brücke liegen vor. Weitere komplexe Untersuchungen zur Bewertung der verkehrlichen Effekte im Rahmen der Sanierungsmaßnahmen sind in Arbeit (zu Mengen, Reisezeiten und Rückstaulängen). Diese bereiten das Stadtplanungsamt und das Straßen- und Tiefbauamt vor. Hauptprobleme in diesem Bereich sind in der Verkehrssicherheit zu sehen und hier besonders im Fuß- und Radverkehr. Zudem sind die Belange des ÖPNV und des Kfz-Verkehrs abzuwägen und die Funktionsfähigkeit des Gesamtverkehrszuges zwischen Körnerplatz und Schillerplatz zumindest nahe der aktuellen Qualität zu sichern. Aus den Erkenntnissen während der Sanierungsarbeiten werden planerische Empfehlungen auf Grundlage vorliegender Beschlüsse und Zielstellungen erfolgen, die auch den Schillerplatz/Körnerplatz einschließen.

				Der Vorschlag zur Prüfung der Spurreduzierung wird an das Straßen- und Tiefbauamt und das Stadtplanungsamt weitreichend.
1.6	ADAC	Die vorgeschlagene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Bautzner Straße ( <b>Maßnahme M 18</b> ) im Bereich zwischen Prießnitzstraße und Martin-Luther-Straße tragen nicht zu einer Verstärkung des Verkehrsablaufes im gesamten Straßenzug bei. Wechselnde Höchstgeschwindigkeiten erzeugen hier hingegen zusätzliche Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Daher wird diese Maßnahme nicht unterstützt (vgl. Prof. Prokop, TUD in Sächsische Zeitung vom 11.01.2018 „Tempo 30 macht Dresdens Luft nicht besser“).	wird teilweise berücksichtigt	Das Interview von Prof. Prokop geht nicht auf den speziellen Fall ein. Bei gleichmäßiger Geschwindigkeit verursacht Tempo 50 bei den meisten Fahrzeugen weniger Emissionen als Tempo 30. Wenn aber durch Tempo 30 viele Beschleunigungsvorgänge verhindert oder abgekürzt werden können, ändern sich diese Randbedingungen. In diesem Fall kann eine Vergleichsmäßigung des Verkehrsablaufes erreicht werden mit deutlich geringeren Emissionen. Tempo 30 ist im genannten Bereich durch den Stadtrat im Zuge der Lärminderungsplanung bereits beschlossen. Das wird im Text ergänzend beschrieben.
1.7	ADAC	Die im Kapitel 6.7 erwähnten Maßnahmen, die sich aus dem Mobilitätsfond der Bundesregierung ergeben, sollten präzisiert werden. Besonders die sich daraus ergebenden Möglichkeiten zur Erneuerung der Busflotte können hier quantifizierbare Beiträge zur Luftreinhaltung liefern.	wird zur Kenntnis genommen	Die durch den Bund geförderten Maßnahmen („Sofortprogramm saubere Luft“) sind Bestandteil des Green-City-Planes der Stadt Dresden, der außerhalb des Luftreinhalteplanes bearbeitet wird. Fertigstellung ist Ende Juli 2018. Danach entscheidet sich, für welche Projekte Dresden Fördermittel von der Bundesregierung erhält. Eine Präzisierung ist beim gegenwärtigen Stand nicht möglich.
1.8	ADAC	In Kapitel 7 wird erläutert, dass die Immissionsprognosen konservativ mit tendenziell schärferen Parametern gerechnet wurden. Daraus abgeleitet wird geschlussfolgert, dass bis zu einer 10%-igen Überschreitung der Grenzwerte diese letztendlich doch eingehalten werden. Dieses Verfahren erscheint wenig transparent und ist möglicherweise nicht gerichtsfest. Plausibler wäre hier eine Berechnung mit nichtverschärften Parametern.	wird nicht berücksichtigt	Siehe Punkt 1.1 ADAC

2.1	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 1: Ausweitung der Bewirtschaftung des Parkraumes im Stadtgebiet</b></p> <p>Bei Maßnahme M 1 schlagen wir folgende Ergänzung des letzten Punktes vor:  <i>„Auf den Bau von neuen Parkierungseinrichtungen innerhalb des 26er Ringes sowie in Ortsteilzentren und deren Umfeld wird unter Ausnutzung der Handlungsspielräume des Baurechtes verzichtet.“</i></p> <p><b>Begründung:</b> Beim Bau zahlreicher Einkaufszentren in den Ortsteilen in den letzten Jahren (Löbtau Passage, SP 1, Simmel Center u.v.m.) hat sich im Nachhinein herausgestellt, dass die dort angebotene Zahl an Parkplätzen für den MIV teils deutlich über dem tatsächlichen Bedarf liegt. Nach Untersuchungen des ADFC Dresden liegt die Auslastung der auf <a href="http://www.dresden.de/parken">www.dresden.de/parken</a> aufgeführten Parkhäuser ganz überwiegend unter 60%. Diese geringe Auslastung führt nicht zur vom LRP 2017 intendierten „Beeinflussung des motorisierten Individualverkehrs“ und der erwarteten „generellen Verkehrsvermeidung bzw. Verkehrsverlagerung auf die Verkehrsarten des Umweltverbundes“.</p> <p>Insbesondere in der Innenstadt sehen wir weitere Einsparpotentiale bei Parkplätzen im Straßenraum zugunsten attraktiverer Straßenräume oder sicherer Radverkehrsanlagen (z. B. Glacisstr., Kreuzstr., Reitbahnstr., Strehleener Str., Terrassenufer Ost, Schweriner Str.).</p>	wird berücksichtigt.	Die Ausweitung der Maßnahme unterstützt die Wirkung der Parkraumbewirtschaftung insgesamt.
2.2	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 4: Weiterentwicklung P+R, Optimierung der multimodalen Verknüpfung</b></p> <p>Folgender fünfter Punkt wird hinzugefügt: <i>„Im Rahmen der Einrichtung von P+R-Parkplätzen wird wissenschaftlich evaluiert, ob die gewünschten Verlagerungen vom MIV auf den ÖV tatsächlich auftreten, oder ob die Einrichtung von P+R-Plätzen womöglich zur unerwünschten Verlagerung von bisher mit Fahrrad und ÖV oder ausschließlich im ÖV zurückgelegten Wegen hin zu mit ÖV und MIV zurückgelegten Wegen führt.“</i></p> <p><b>Begründung:</b> Ziel der Einrichtung von P+R-Parkplätzen ist im Zusammenhang mit dem LRP die Reduktion der Emissionen durch Verringerung des innerstädtischen Kfz-Verkehrs. Grundgedanke ist dabei, dass bisher von der Quelle bis zum Ziel mit dem MIV zurückgelegte Wege durch die Einrichtung eines P+R-Angebotes zukünftig als intermodale Wegekette in Teilen mit dem ÖV zurückgelegt werden. Möglich ist allerdings auch der gegenteilige Effekt, dass bisher durchgängig mit</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Grundsätzlich tragen P+R-Plätze zur Vermeidung von MIV in der Innenstadt bei. Die Strategie der Stadtverwaltung ist es, solche Plätze immer dort einzurichten, wo eine ÖPNV-Anbindung gegeben ist. Das ÖPNV-Angebot in Dresden ist gut. Für viele Bürgerinnen und Bürger aus dem Umland ist das Angebot schlechter (geringe Taktzeiten, längere Reisezeiten, zum Teil schlechte örtliche Anbindung). Für diese Fälle sollen Angebote zum Umsteigen außerhalb des Stadtzentrums gemacht werden.</p> <p>Grundlage des aktuellen Planes sind der Verkehrsentwicklungsplan 2025+ und die P+R-Strategie des Verkehrsverbundes Oberelbe. Entsprechende externe Untersuchungen liegen vor (Erstellung einer P+R-Konzeption für den Bereich des VVO vom 22.9.2014).</p>

		<p>dem ÖV zurück gelegte Wege teilweise mit dem Kfz bewältigt werden. Bspw. sind viele seltener bediente Buslinien im ländlich geprägten Umland an Umsteigepunkten mit in dichtem Takt bedienten innerstädtischen Verkehrsmitteln verknüpft. Neue P+R-Parkplätze an solchen Verknüpfungspunkten können zu einem Umstieg von Busfahrern auf den MIV führen, so dass langfristig aufgrund sinkender Fahrgastzahlen der Erhalt der entsprechenden Linien gefährdet ist.</p> <p>Um dies beim künftigen Neubau von P+R-Parkplätzen zu vermeiden bzw. durch die Gestaltung der P+R-Möglichkeiten (z. B. Gebühren, Öffentlichkeitsarbeit) gegensteuern zu können, sollten die nächsten in Dresden und Umland realisierten P+R-Einrichtungen extern evaluiert werden. Langfristig trägt dies auch dazu bei, dass die verfügbaren Finanzmittel mit dem größtmöglichen gewünschten Effekt eingesetzt werden.</p>		<p>Eine zusätzliche wissenschaftliche Begleitung ist nicht erforderlich</p>
2.3	ADFC Dresden	<p><b>Zu M7: Verbesserte Verkehrsorganisation in „Stadträumlichen Defizitbereichen“</b></p> <p>Unter „Schlesischer Platz — Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Anpassung des Verkehrsregimes“ nennt der Entwurf des LRP keine konkrete Verbesserung für den Fuß- und Radverkehr. Die Signalsteuerung bzw. Wegeführung des Radverkehrs weist jedoch erhebliche Defizite auf (z. B. eine Grünzeit von lediglich 3 Sekunden für den Radverkehr in der Relation Albertplatz - Marienbrücke). Statt der genannten Maßnahme zur Attraktivierung des MIV sollten folgende Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr explizit genannt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zeitnahe Umsetzung der Maßnahme 749 des Radverkehrskonzeptes (Erreichbarkeit Friedrich-Wolf-Straße von der Antonstraße aus Richtung Südwest).</li> <li>• Zeitnahe Umsetzung der Maßnahme 743 des Radverkehrskonzeptes (Abbiegemöglichkeit aus Bahnunterführung in Antonstraße Richtung Albertplatz).</li> <li>• Anpassung der LSA-Schaltungen zugunsten des NMV sowie die Einrichtung einer direkten, auf Fahrbahnniveau befindlichen Führung für den Radverkehr aus der östlichen in die südwestliche Antonstraße.</li> <li>• Sichere Führung des Radverkehrs aus der Bahnunterführung Richtung Hainstraße und zügige Realisierung der bereits vorliegenden Planung für</li> </ul>	wird berücksichtigt	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind Bestandteil des beschlossenen Radverkehrskonzeptes und müssen bei der Gestaltung des Schlesischen Platzes berücksichtigt werden.</p>

		<p>Radverkehrsanlagen in der Hainstraße.</p> <p><b>Begründung:</b> Zwar sind bei Maßnahme M 7 „Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr“ genannt. Diese werden allerdings nicht durch Maßnahmen hinterlegt. Stattdessen kommt die genannte konkrete Maßnahme ausschließlich dem MIV zu Gute, gefährdet die reibungslose Abwicklung des Straßenbahnverkehrs Richtung Albertplatz (durch Blockade der Straßenbahn durch die dann vorhandenen Linksabbieger) und unterstützt damit Modal-Split-Verschiebungen zuungunsten des Umweltverbundes. Zudem führt diese Maßnahme aufgrund der Verkürzung der Reisezeit auf dieser Relation zu einer Zunahme des Kfz-Aufkommens in der (ebenfalls stark emissionsbelasteten) östlichen Antonstraße.</p>		
2.4	ADFC Dresden	<p><b>Abschnitt 6.3.2: Handlungsfeld intelligente Verkehrssteuerung</b></p> <p>Insgesamt ist nicht nachvollziehbar, warum im Entwurf des Luftreinhalteplans zwar einerseits davon ausgegangen wird, dass eine Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs durch die Anpassung von LSA-Steuerungen eine Erhöhung des Modal Split des ÖV zur Folge hat, andererseits bei einer entsprechenden Beschleunigung des MIV derartige Effekte auf die Verkehrsmittelwahl nicht eintreten sollen. Auch bei Maßnahmen zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs wird von einem Anstieg der jeweiligen Modal-Split-Anteile ausgegangen, bei Maßnahmen zugunsten des MIV sollen derartige Effekte dagegen scheinbar vollständig ausbleiben. Diese offensichtlich nicht haltbare Herangehensweise stellt aus unserer Sicht die Bevorrechtigung des MIV durch LSA-Steuerungen im Sinne der Luftreinhaltung generell infrage.</p> <p>Das Ziel, durch eine zugunsten der Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs verbesserte LSA-Steuerung den Luftschadstoffausstoß zu senken, ist grundsätzlich zu hinterfragen. Eine Verflüssigung des Kfz-Verkehrs geht i.d.R. mit Reisezeiteinsparungen einher, was die Position des MIV gegenüber dem Umweltverbund stärkt. Die Koordinierung von LSA führt damit im stadtweiten Zusammenhang zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrs und zu einer Zunahme der Emissionen. Dies widerspricht grundsätzlich dem Ziel des LRP, weshalb derartige Effekte unbedingt ausgeschlossen werden müssen. <b>Zudem widerspricht die genannte Koordinierung der „östlichen und westlichen Zufahrtsstraßen“ dem Ziel M 33 (alt), wonach die Zufahrtswiderstände in Richtung Innenstadt für den MIV erhöht werden sollen, und nicht — wie in der Maßnahme vorgesehen — verringert.</b></p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Bei der intelligenten Verkehrssteuerung geht es nicht um die „Bevorrechtigung des MIV“, sondern die effizientere Abwicklung <i>aller</i> Verkehrsarten.</p> <p>Es geht konkret um wenige belastete Straßenabschnitte, bei denen die Belastung aufgrund der besseren Steuerung zurückgehen könnte. Dass sich damit auch Vorteile für motorisierte Verkehrsteilnehmer ergeben können, sollte in Kauf genommen werden. Wichtig ist in diesem Zusammenhang vor allem der Gesundheitsaspekt.</p>

		<p>In der Praxis kommt die „intelligente“ Verkehrssteuerung zudem bisher ausschließlich dem motorisierten Verkehr zugute. Die bei bisherigen Projekten erzielten bzw. behaupteten Verbesserungen für den nichtmotorisierten Verkehr stellen überwiegend Abschwächungen der durch die Koordinierung entstehenden Nachteile dar. In keinem Fall wurden oder werden Attraktivitätssteigerungen erzielt, die sich in ähnlichen Größenordnungen bewegen wie die Verbesserungen für den (privaten) Kfz-Verkehr.</p> <p>Entsprechend ist am Ende des Ziels zu ergänzen:  <i>„Dabei sind Attraktivitätssteigerungen für den MIV unbedingt zu vermeiden, da diese zu einer Zunahme des MIV und damit im gesamtstädtischen Kontext zu einem Anstieg des Schadstoffausstoßes führen. Verbesserungen für den MIV infolge angepasster Verkehrssteuerung (z. B. Reisezeitgewinne) sind durch andere Maßnahmen im jeweiligen Umfeld — vorzugsweise zugunsten des Umweltverbundes (z. B. Reduktion der Umlaufzeiten zugunsten kurzer Wartezeiten des NMV) — auszugleichen. Insbesondere sind Effekte zu vermeiden, die dem Ziel der Maßnahme M 33 des LRP 2011 zuwiderlaufen.“</i> Alternativ zu letztem Satz: <i>Insbesondere ist die Verkehrssteuerung für die Erreichung des Ziels der <b>Maßnahme M 33 des LRP 2011</b> einzusetzen.</i></p>		<p>Die Aussage, dass bisherige intelligente Steuerungen ausschließlich dem MIV zugutekommen, ist falsch. Gerade auf der bereits umgesetzten Nord-Süd-Achse wurden erhebliche Verbesserungen (Reisezeiteinsparungen) für den ÖPNV erreicht.</p> <p>Die Maßnahme 33 des LRP 2011 (Differenzierte verkehrsmittelspezifische Zufahrtswiderstände in Richtung Innenstadt) ist im aktuellen LRP 2017 weiterhin als ständige Aufgabe enthalten. (vgl. Kap. 6.2).</p> <p>Ein entsprechender Koordinationshinweis wird im Kap. 6.3.2 ergänzt.</p>
2:5	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 8: Umsetzung eines intelligenten LSA-Managements</b></p> <p>Vor dem letzten Satz wird eingefügt: <i>"Dabei ist zu berücksichtigen, dass die LSA rund um den Bahnhof Mitte — wie auch andere im Projekt enthaltenen LSA — bereits Bestandteil Grüner Wellen sind und damit <b>die zu erwartenden Emissionsminderungen in Relation zum technischen Aufwand gering ausfallen</b>. Entsprechend sind begleitend zum Projekt Maßnahmen vorzusehen, die alle Teile des Umweltverbundes stärken."</i></p> <p>Am Ende der Maßnahme ist zu ergänzen: <i>„Um Modal-Split-Veränderungen vom nichtmotorisierten Verkehr zum MIV durch die zu erwartende Attraktivitätssteigerung zu vermeiden wird sichergestellt, dass sich die Bedingungen des nichtmotorisierten Verkehrs (durchschnittliche Wartezeit, Anzahl Halte beim Radverkehr usw.) stets mindestens im gleichen Maß verbessern wie die Bedingungen für den MIV.“</i></p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Bei der intelligenten Verkehrssteuerung bzw. dem intelligenten LSA-Management geht es um die effizientere Abwicklung <i>aller</i> Verkehrsarten.</p> <p>Die Befürchtung, dass in Dresden ausschließlich für den MIV geplant würde, ist nicht gerechtfertigt.</p> <p>Es ist richtig, dass der motorisierte Individualverkehr in Dresden sehr günstig abläuft, und dass er auf Teilstrecken durch ein besseres LSA-Management zum Teil noch günstiger ablaufen kann. Es wird davon ausgegangen, dass die mengenmäßige Begrenzung vor allem durch die Parkraumbewirtschaftung in Verbindung mit Preisanpassungen erreicht werden kann. Ein besserer Ablauf kann auf hochbelasteten Abschnitten immer zu weniger Emissionen führen, wenn die Verkehrsmenge nicht oder</p>

	<p><b>Begründung:</b> Die Koordinierung von LSA zugunsten eines flüssigeren Kfz-Verkehrs geht praktisch immer mit einer Reduktion von Reisezeiten, damit einer Steigerung der Attraktivität des MIV und hierdurch mit einer Verlagerung von Wegen vom Umweltverbund auf den MIV einher. Dies konterkariert die Ziele des Luftreinhalteplans und ist damit unbedingt zu vermeiden.</p> <p>Gemäß Stadtratsanfrage <b>AF1838_17</b> ist der genannte Bereich rund um den Bahnhof Mitte bereits mit sieben Grünen Wellen ausgestattet, ähnliches gilt für andere von der Maßnahme umfasste Bereiche (26er Ring, Zufahrtsstraßen).</p> <p>Da davon rund um den Bf. Mitte bisher der ÖV nur unzureichend profitiert können zwar ggf. Reisezeiteinsparungen für den ÖV erzielt werden, Emissionsminderungen seitens des MIV sind allerdings nur in geringem Umfang zu erwarten. Zu bedenken ist hierbei auch, dass Reisezeiteinsparungen für den ÖV nicht primär eine Verbesserung der Koordinierung, sondern vor allem eine höhere Priorisierung erfordern, bei der ÖV-Fahrzeuge zugunsten des MIV beschleunigt werden (z. B. Unterbrechung Grüne Wellen). So zeigen andere Städte, dass eine weitgehend behinderungsfreie Fahrt für Straßenbahnen auch ohne gleichzeitige Förderung des MIV und ohne derart aufwändige Projekte möglich ist, zumal die Straßenbahn im betreffenden Bereich überwiegend auf eigenem Gleiskörper verkehrt.</p> <p>An zahlreichen Punkten des 26er Ringes erzeugen die bereits vorhandenen Grünen Wellen des motorisierten Verkehrs lange Wartezeiten für den Radverkehr und verhindern sichere Abbiegebeziehungen und Wegeführungen (etwa an der Kreuzung mit der Schweriner Straße, Kreuzung Maxstraße, Kreuzung Magdeburger Straße). Auch Fußgänger werden bereits jetzt im Bereich des 26er Ringes behindert. So ist etwa das Queren des Ringes in einem Zug an vielen Punkten nicht möglich. Zahlreiche Rotläufer und unwirtliche Bedingungen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer sind die Folge. Die Ziele des LRP werden durch die einseitige Förderung des motorisierten Verkehrs konterkariert.</p>		<p>nur wenig steigt. Die Gesamtreisezeiten sind in den letzten Jahren in Dresden nicht gesunken, sondern sogar leicht gestiegen.</p> <p>Aufgrund von punktuell notwendigen Verbesserungen werden sicher keine Anreize für einen Anstieg bei der Verkehrsentwicklung gesetzt.</p> <p>Es ist daher nicht hilfreich, wenn für eine LSA-Optimierung viele Vorfestlegungen getroffen werden. Das engt sinnvolle Planüberlegungen von vorn herein ein.</p> <p>Die Frage muss sein, wer braucht welche Freigabezeiten unter welchen Bedingungen. Wie wird das erfasst, um das sinnvoll zu steuern.</p> <p>Weitere Ergänzungen sind in diesem Punkt nicht erforderlich. Die detaillierte Planung ist Gegenstand der entsprechenden Projekte (z. B. Koordination Ost-West-Achse über EFRE-Förderung).</p>
--	---	--	--



<p>2.6</p>	<p>ADFC Dresden</p>	<p><b>Zu M 10: Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch optimierte Verkehrssteuerung</b></p> <p>Den neuen Maßnahmenswerpunkt der Beseitigung von Nachteilen bei der Verkehrsorganisation begrüßen wir. Der Satz vor dem ersten Anstrich sollte ergänzt werden zu:</p> <p><i>„Diese Maßnahmen werden als Grundsatz bei künftigen LSA-Planungen, Anlagensanierungen sowie permanent bei Umprogrammierungen von ansonsten weiter bestehenden Anlagen berücksichtigt. Zudem werden separat alle bestehenden Anlagen so umgestellt, dass sie diese Grundsätze einhalten, wobei sich die Reihenfolge der Umstellung nach der Bedeutung der Anlagen für den nichtmotorisierten Verkehr (v.a. Aufkommen) richtet. wesentlich sind:“</i></p> <p><b>Begründung:</b> Die Einschränkung auf zukünftige LSA-Anlagenplanungen führt dazu, dass kein systematischer Ansatz verfolgt wird, im Rahmen des Luftreinhalteplans bestimmte für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer bedeutsame Straßenzüge anzupassen. Mit der o.g. Formulierung wird eine systematische Herangehensweise ermöglicht.</p> <p>Im zweiten Anstrich wird der Satz: <i>„In der für den Straßenverkehr freigegebenen Richtung erhalten auch die Fußgänger eine Freigabe ohne Anmeldung.“</i> ersetzt durch <i>„Auch bei der Querung einer übergeordneten Straße erhalten Fußgänger eine Freigabe ohne Anmeldung.“</i></p> <p><b>Begründung:</b> Die vorgesehene erläuternde Formulierung ist missverständlich. Sie suggeriert, es ginge nur darum, auf die Notwendigkeit einer Anforderung durch Fußgänger bei bereits vorliegender Anforderung durch ein Kfz zu verzichten. Nach mündlicher Auskunft des Geschäftsbereichs Umwelt und Kommunalwirtschaft ist allerdings ein vollständiger Verzicht auf die Notwendigkeit einer Anforderung gemeint; dies sollte durch eine Präzisierung des erklärenden Zusatzes klargestellt werden. Nur dies ermöglicht zudem den vollständigen Verzicht auf Anforderungstaster.</p> <p>Der dritte Anstrich wird wie folgt geändert: <i>„Abbau aller Anforderungstaster für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen und Ersatz durch automatische, periodische Freigabe oder eine frühzeitige, berührungslose Detektion von Radfahrenden</i></p>	<p>wird teilweise berücksichtigt</p>	<p>Die Forderungen sind sinngemäß alle enthalten. Um genügend Spielraum bei der Gestaltung von LSA zu behalten, werden keine zusätzlichen Festlegungen aufgenommen:</p> <p>Verwiesen wird auf folgende Textpassage im Planentwurf:  <i>„Optimierung der LSA-Steuerungen aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs sollten im Rahmen einer allgemeinen „LSA-Strategie“ verfolgt werden, welche die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden berücksichtigt.“</i></p> <p>Die Maßnahme soll nicht nur bei neuen LSA-Anlagen, sondern auch bei allen Anlagen, die saniert werden durchgeführt werden. Dieses Vorgehen ist wirtschaftlich durchaus sinnvoll. Die „Umprogrammierung“ wird ergänzt.</p> <p>Die Freigabe für den Fußverkehr ohne Anmeldung ist bereits als Teilmaßnahme enthalten – wörtlich: <i>„Der Verzicht auf Anforderungstaster für die Fußgängersignale mit Ausnahme reiner Fußgängerquerungen“.</i>          Auf die als missverständlich bezeichnete Zusatzerläuterung wird verzichtet.</p>
------------	-------------------------	---	--------------------------------------	--

		<p>vor dem Knotenpunkt oder Grüne Wellen (siehe Maßnahme M 8b)".</p> <p>Im vierten Anstrich werden folgende Sätze gestrichen: „Das heißt: Insbesondere bei geringen Verkehrsmengen, in der Randverkehrszeit, bei fehlender Koordination / Interaktion mit benachbarten Knoten und/oder bei einer generell untergeordneten Bedeutung für den fließenden Verkehr sind die Anmeldezeiten so kurz wie möglich zu halten. Mit dieser Maßnahme ist zudem eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreichbar, da der Anteil von „Rotquerungen“, die als Reaktion auf unzumutbare Wartezeiten erfolgen, zurückgeht. und durch folgenden ersetzt: „Ziel ist eine maximale Wartezeit von Fußgängern von 30 Sekunden.“</p> <p><b>Begründung:</b> Beide Änderungen dienen der Präzisierung und Vereinfachung der Maßnahme, so dass diese im Verwaltungshandeln einfacher umsetzbar sind und die Umsetzung überprüfbar wird.</p>		<p>Der Verzicht auf Anforderungstaster für Radfahrende ist als Teilmaßnahme ebenfalls enthalten. Die Formulierung „weitgehend“ wird gestrichen.</p> <p>Die Vorgabe einer max. Wartezeit für Fußgänger/-innen ist nicht hilfreich, da nicht nur die Bedürfnisse des Fußverkehrs, sondern zahlreiche weitere verkehrliche Randbedingungen (Bedürfnisse ÖPNV, Koordination benachbarter Knoten) den Spielraum bei der Bemessung der LSA-Phasen bestimmen.</p>
2.7	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 13: Betriebliches Mobilitätsmanagement in Verwaltung, öffentlichem Dienst und Tochterunternehmen der Stadt und des Freistaates</b></p> <p>Punkt 5 sollte ergänzt werden zu: „Bis 2023 Umstellung von 1/3 der Dienst-Pkw auf umweltfreundliche Antriebe und Elektromobilität bzw. elektrisch unterstützte Fahrräder oder Lastenräder.“</p> <p>Einfügen eines achten Punktes: „Qualitätssicherung städtischer Betriebe durch die Zertifizierung im Rahmen des Programms „fahrradfreundliche Arbeitgeber“ durch den ADFC.“</p> <p><b>Begründung:</b> Die reine Nennung von elektrischen Antrieben als Maßnahme im Luftreinhalteplan ist kein kontrollierbares Ziel im Sinne quantitativer Messbarkeit. Daher ist eine quantitative Angabe hier unverzichtbar. Auch elektrisch betriebene Pkw behalten viele der für den Kfz-Verkehr spezifischen Nachteile (Platzverbrauch, aber auch Feinstaub durch Aufwirbelungen und Abrieb). Dem gegenüber können viele Dienstfahrten ebenso — und im städtischen Gebiet oftmals auch schneller und flexibler — mit Fahrrädern durchgeführt werden. Dafür sollten Mitarbeitern entsprechende Möglichkeiten — (ggf. elektrisch unterstützte) Dienstfahrräder, für entsprechende Gruppen an Beschäftigten elektrisch unterstützte Lastenräder — zur Verfügung gestellt und für deren Nutzung geworben werden. Mittelfristig empfiehlt sich eine systematische Umsetzung durch ein entsprechendes Programm für alle Teile der Verwaltung</p>	wird teilweise berücksichtigt	<p>Quantitative Vorgaben zur Umstellung des Fuhrparks sind nicht hilfreich, da neben den Umweltaspekten noch weitere Bedingungen zu berücksichtigen sind (z. B. Alter und Restnutzungsdauer der vorhandenen Fahrzeuge, Finanzierungsmöglichkeiten...).</p> <p>Es ist auch aus Umweltgründen nicht sinnvoll funktionstüchtige Fahrzeuge nur deswegen auszusortieren und durch E-Fahrzeuge zu ersetzen, weil vorgeschriebene Quoten erfüllt werden sollen. Ähnliches gilt für Diensträder. Verwaltungseinheiten ohne Außendienst benötigen wahrscheinlich sehr wenige Diensträder. Dazu kommt, dass auch jetzt schon ein großer Teil der Dienstfahrten mit dem ÖPNV abgewickelt wird.</p> <p>Die Nutzung von Diensträdern ist als Teilmaßnahme bereits im Plan enthalten. Auch hier ist eine konkrete Zielvorgabe wenig sinnvoll, da das Nutzungspotenzial je nach Dienststelle und Standort aufgrund der unterschiedlichen Fahrtzwecke und Entfernungen sehr stark variiert.</p> <p>Der Vorschlag zur Zertifizierung wird als Prüfauftrag im Plan</p>

		mit einem konkreten Ziel, z. B. 30% aller Dienstfahrten innerhalb des Stadtgebietes mit Fahrrädern abzuwickeln.		unter M13 ergänzt.
2.8	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 15: Reduzierung des Kfz-Verkehrs im Nahbereich der Loschwitzer Brücke verbunden mit einer Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes</b></p> <p><i>Der Satz „Veränderungen im Verkehrsregime dürfen die Verkehrsqualität nicht beeinträchtigen und zu einer Verkehrsverdrängung in Wohngebietsstraßen führen und/oder zusätzliche Behinderungen für den ÖPNV verursachen.“ wird gestrichen und durch folgende ersetzt: „Durch die Anlage von Radfahrstreifen auf der Loschwitzer Brücke werden die Konflikte mit dem Fußverkehr auf der Brücke entschärft, das Zu-FußGehen wird attraktiver. Außerdem erzeugt die attraktivere Radverkehrsverbindung Verlagerungseffekte im nähräumlichen Verkehr zwischen Blasewitz und Loschwitz sowie im Schülerverkehr vom MIV zum Radverkehr. Hiervon sind Verbesserungen der Luftqualität im Umfeld der Brücke zu erwarten.“</i></p> <p>Der vorletzte Absatz wird wie folgt geändert: „Zur Zielerreichung wird der Durchgangsverkehr bereits auf wichtigen Zulaufstrecken zur Loschwitzer Brücke, wie der Schillerstraße und Grundstraße, begrenzt. Geeignete Maßnahmen hierfür sind „Pfortnerampeln“ an der Zufahrt zur Schillerstraße sowie die Abordnung des Grünpfeils an der Mündung der Schillerstraße am Körnerplatz.“</p> <p><b>Begründung:</b> Ohne zumindest temporäre Veränderungen hinsichtlich der Attraktivität der Verbindung für den MIV werden Verlagerungen auf die Waldschlößchenbrücke kaum erreicht werden können. Eine temporäre Verschlechterung der Verkehrsqualität für den MIV ist damit — sofern nur dadurch eine Umsetzung der Maßnahme möglich wird — akzeptabel und unterstützt (ggf. mit entsprechenden Begleitmaßnahmen) die Ziele des LRP.</p> <p>Die Formulierung im fünften Absatz von M 15 ist zu schwach und bleibt hinter den formulierten Zielen der nicht umgesetzten Maßnahme M46 / 47 des LRP 2011 zurück. <b>Wir</b></p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Das künftige Verkehrsregime rund um die Loschwitzer Brücke ist Gegenstand laufender Untersuchungen (inkl. geplanter Analyse und Beurteilung der Auswirkungen einer Querschnittsreduktion während der Sanierungsarbeiten).</p> <p>Ziel an der Loschwitzer Brücke ist ein Erhalt der verkehrlichen Funktion für alle Verkehrsträger sowie eine Verbesserung insbesondere für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen. Zudem muss es Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit insgesamt geben.</p> <p>Dass die Anlage von Radstreifen die Situation für den Radverkehr verbessert und Konflikte mit den Fußgängern/-innen reduziert, ist unstrittig. Die Verkehrsverdrängung in Wohngebietsstraßen und/oder zusätzliche Behinderungen für den ÖPNV zu vermeiden, sind aber ebenso wichtige Randbedingungen. Eine Entscheidung zu Verkehrsregime und flankierenden Maßnahmen steht noch aus.</p> <p>Die genannten Anregungen werden an die Projektverantwortlichen weitergegeben (SPA).</p> <p>Auch die Anregungen zur Schillerstraße und zur Grundstraße werden dem Stadtplanungsamt übergeben.</p>

		<p><b>fordern die Wiederaufnahme der M 45 aus dem Entwurf des LRP 2011:</b> Sperrung der Schillerstraße für den Durchgangsverkehr, mindestens jedoch wirksame Maßnahmen, die den Durchgangsverkehr stark reduzieren. Die sehr enge Schillerstraße wird hauptsächlich als Zubringer für den weiträumigeren Verkehr benutzt. Diese Funktion ist mit dem Bau der Waldschlösschenbrücke entbehrlich. Ähnliche Überlegungen gelten für die Grundstraße. Hier sind kurzfristig Radverkehrsanlagen im unteren Teil einzurichten. Die LSA an der Bautzner Landstraße, am Körnerplatz und an der Tännichtstraße sind als „Pfortnerampeln“ so zu schalten, dass der Busverkehr Vorrang bekommt. Überörtlicher Verkehr aus Richtung Nordost mit Querungsbedarf der Elbseite sollte über die S 177 zur Sachsenbrücke sowie über die Radeberger Landstraße bzw. Bautzner Landstraße — Bautzner Straße zur Waldschlösschenbrücke geleitet werden.</p>		
2.9	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 16: Umbau der Nürnberger Straße im Zuge der Realisierung der Stadtbahntrasse Löbtau-Südvorstadt-Strehlen.</b></p> <p>In Maßnahme M 16 wird der Satz <i>„Dazu zählt insbesondere die Verstetigung des Verkehrsflusses“</i> gestrichen.</p> <p>Stattdessen wird diese Stelle ergänzt zu: <i>„Dazu zählen insbesondere Maßnahmen, die die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gewährleisten sowie Maßnahmen, die den nichtmotorisierten Verkehr fördern. Die Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr mit der Neuanlage von komfortablen Radstreifen kann die Schadstoffbelastungen indirekt über Veränderungen der Verkehrsmittelwahl beeinflussen. Eine hohe Priorität hat zudem die Sicherstellung der Querbarkeit der Straße in einem Zug in beide Richtungen für den Fußverkehr sowie die Einhaltung der in den technischen Regelwerken vorgegebenen Regemaße für die Anlagen des Fußverkehrs im Rahmen des Bauvorhabens.“</i></p> <p><b>Begründung:</b> Das Ziel der Verflüssigung des Kfz-Verkehrs läuft aufgrund der dann steigenden Attraktivität für den Kfz-Verkehr den Zielen des LRP zuwider. Stattdessen ist primär der Umweltverbund zu stärken.</p> <p>Derzeit ist die Nürnberger Straße an der LSA am Nürnberger Ei für Fußgänger nur mit (längerem) Halt auf der Mittelinsel zu queren. Dies macht einerseits den Fußverkehr unattraktiver, andererseits sind sicherheitskritische Rotläufe die</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Die Verstetigung des Verkehrsflusses ist aufgrund der (heutigen und künftigen) Bedeutung als MIV-Hauptachse ein wichtiges Anliegen und kann zur Reduktion der lokalen Schadstoffbelastung beitragen.</p> <p>Bei einer kompletten Überplanung der Straße infolge der Einrichtung einer Straßenbahnlinie werden auch die Fußgängeranlagen in die Planungen einbezogen.</p> <p>Anlagen für den Radverkehr sind bei den Planungen der Nürnberger Straße vorgesehen.</p> <p>Die Stellungnahme wird dem Stadtplanungsamt zur Kenntnis gegeben.</p> <p>Technische Regelwerke werden in Dresden immer eingehalten. Insofern ist eine Planänderung nicht erforderlich.</p>

		<p>Folge. Zur Gewährleistung einer hohen Attraktivität der nahräumigen Mobilität ist die Querbarkeit der Nürnberger Straße zu verbessern (vgl. auch M 8 / M 10). Dies gilt auch für die weiteren im Zusammenhang mit dem Bauvorhaben einzu-richtenden Querungsanlagen.</p>		
2.10	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 17: Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf der Bergstraße bergwärts</b></p> <p>Der zweite Anstrich wird ergänzt: „Überwachung der Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Fritz-Förster: Platz - Nöthnitzer Straße <b>durch ortsfeste Anlagen an zwei Punkten bergauf</b>“</p> <p><b>Begründung:</b> Klarstellung der vermutlich gewollten und für eine durchgehende Wirkung erforderlichen Art der Geschwindigkeitsüberwachung.</p> <p>Der Satz „Gegebenenfalls ist die Ampelanlage Bergstraße/Mommsenstraße für den Verkehrsversuch abzuschalten.“ wird gestrichen.</p> <p><b>Begründung:</b> Angesichts des hohen Querungsbedarfs im Zusammenhang mit der anliegenden TU Dresden, den breiten Fahrbahnen sowie den — auch im Luftreinhalteplan dargelegten — überhöhten Geschwindigkeiten würde eine auch nur temporäre Abschaltung der LSA zu inakzeptablen Sicherheitsdefiziten, vor allem zulasten des nichtmotorisierten Verkehrs, führen. Der Knotenpunkt ist in keiner Hinsicht für einen Betrieb ohne LSA geeignet. Eine Abschaltung der LSA ohne Regelung des Knotens durch die Polizei hätte mit hoher Wahrscheinlichkeit schwere Unfälle zur Folge.</p>	wird teilweise berücksichtigt	<p>Die wünschenswerte Überwachung an zwei Punkten ist aus rechtlicher Sicht nicht umsetzbar. Statt derer werden folgende Varianten geprüft: Hinweis auf die Überwachung oder Aufstellung eines Dialogdisplays im Vorfeld der Kontrolle.</p> <p>Die ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachung ist seit Februar 2018 im Betrieb. Eine Auswertung der Wirkung erfordert einen längeren Zeitraum.</p> <p>Die Formulierung zu einem möglichen Verkehrsversuch wird geändert.</p>
2.11	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 18: Grundhafte Erneuerung der Bautzner Straße, Anpassungen des Verkehrsregimes</b> Am Ende der Maßnahme wird ergänzt: „Anzustreben ist zudem eine Verbesserung der Situation des Fußverkehrs, bspw. durch bessere Querungsmöglichkeiten. Auch dies kann die Schadstoffbelastungen indirekt über Veränderungen der Verkehrsmittelwahl und Stärkung der nahräumigen Mobilität beeinflussen.“</p> <p><b>Begründung:</b> Die Kfz-Belegung der Bautzner Straße resultiert in gewissem Umfang auch aus Quell- und Zielverkehr der Bewohner. Durch die Stärkung der nahräumigen</p>	wird berücksichtigt	<p>Hinweis zum Fußverkehr wird ergänzt.</p>

		Mobilität lassen sich Modal-Split-Veränderungen erzielen, die eine Senkung des Kfz-Aufkommens und damit der Emissionen zur Folge haben.		
2.12	ADFC Dresden	<p><b>Zu M 31 alt: Schaffung von Alternativangeboten bei Großveranstaltungen, Ausbildung, Freizeit, Sport</b></p> <p>Wird ergänzt durch: „sowie Werbung für die Anreise zu derartigen Veranstaltungen mit dem Fahrrad.“</p> <p><b>Begründung:</b> Für einen erheblichen Teil aller Besucher aus dem Dresdner Stadtgebiet sind die meist im Bereich der Innenstadt gelegenen Veranstaltungsorte gut mit dem Fahrrad zu erreichen. Der explizite Hinweis auf diese Möglichkeit der Anreise findet sich bei (auch städtischen) Veranstaltungen jedoch nicht oder erst nach der Anreise mit dem MIV. Dies ist durch entsprechende prominente Hinweise, incl. bspw. Hinweisen auf Radroutenplaner, nahe dem Veranstaltungsort gelegene Fahrradabstellmöglichkeiten sowie (v.a. für auswärtige Besucher) Verweise auf Leihradsysteme zu beheben. Damit kann nicht zuletzt auch eine Entlastung des bei größeren Veranstaltungen oftmals überlasteten ÖPNV erreicht werden.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Möglichkeit, Veranstaltungsorte mit dem Fahrrad zu erreichen, ist für städtische Besucher/-innen bekannt. Ob zusätzliche Hinweise oder Werbung die Verkehrsmittelwahl wesentlich beeinflussen, ist deshalb fraglich.</p> <p>Als wesentlich wichtiger für die Radverkehrsförderung ist der Ausbau der Infrastruktur anzusehen (vgl. M 9).</p> <p>Hinweis wird an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergereicht.</p>
2.13	ADFC Dresden	<p><b>neue Maßnahme M 7b: Vermeidung von Kfz-Schleichverkehr in Wohngebieten</b></p> <p><b>Textvorschlag:</b> Parallel zu Hauptverkehrsstraßen haben sich verschiedene Schleichverkehrsstrecken im Stadtgebiet etabliert. Diese belasten die Anwohner und führen zu erhöhten Abgasemissionen in Wohngebieten. Um das Ziel von Modal-Split-Veränderungen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen (Siehe Maßnahme M 33 des LRP 2011) ist es erforderlich, diese Routen von Durchgangsverkehr freizuhalten. Beispiele solcher Schleichverkehrsstrecken im Nebennetz mit Handlungsbedarf sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parallel zur Ammonstr. / Könnertstr.: Freiburger Pl. — Alfred-Althus-Straße — Kraftwerk Mitte — Schützengasse — An der Herzogin Garten:</li> </ul>	wird nicht berücksichtigt	<p>Die Vermeidung von Schleichverkehr in Wohngebieten ist ein wichtiges verkehrsplanerisches Anliegen. Schwerpunkte des LRP 2017 sind jedoch die hohen Schadstoffbelastungen im Umfeld der Hauptverkehrsstraßen (von Grenzwertüberschreitungen betroffene Einwohner).</p> <p>Maßnahmen im Nebennetz sind ständige Aufgabe der Verkehrsentwicklungsplanung (SPA). Es gibt in Dresden jetzt schon ein flächendeckendes Netz von ca. 300 Tempo-30-Zonen. Die beschriebenen Straßen sind zum Teil schon in Tempo-30-Zonen integriert oder sind Sammelstraßen für anliegende Wohngebiete. Als Schleichverkehrsstrecken, auf denen man schneller vorankommt, sind sie alle jetzt schon nicht geeignet.</p>

		<p>Einrichtung eines Fußgängerbereiches vor dem Kraftwerk Mitte sowie im Bereich des Umweltzentrums zur Unterbrechung der Durchfahrtsfunktion sowie der Aufwertung des öffentlichen Raums.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parallel zur Bautzner Straße die Route Stolpener Straße – Bischofsweg: Prüfung von Maßnahmen um den Durchgangsverkehr zwischen Bautzner- und Königsbrücker Straße aus den Wohngebieten herauszuhalten</li> <li>• Parallel zur Hansastrasse: Hechtstraße — Rudolf-Leonhard-Str. - Eschenstraße — Dammweg: Maßnahmen gegen den Schleichverkehr durch Wohngebiete könnten sein: Sperrung der Eschenstr. im Bereich Bischofsplatz - Dammweg für den motorisierten Verkehr, Widmung des Dammwegs zwischen Eschenstr. und Scheunenhofstr. als Fahrradstraße o.ä., bauliche Verkehrsberuhigung in der Rudolf-Leonhard-Str.</li> </ul> <p>Außerdem in Wohngebieten verstärkt der Einsatz von Schleifen-/Stichstraßen zur Vermeidung vor) Kfz-Schleichverkehr und systematische Umgestaltung entsprechender Quartiere.</p> <p>Zeitplan der Realisierung: Ab 2018</p> <p>Zuständigkeit: Straßenverkehrsbehörde, Straßen- und Tiefbauamt</p> <p><b>Begründung:</b> Um das bereits im LRP 2011 beschlossene Ziel von Modal-Split-Veränderungen zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu erreichen ist es erforderlich, die Führung des MIV klar nach Durchgangs- und Ziel-/Quellverkehr zu differenzieren. Dies gelingt derzeit an mehreren Punkten im Stadtgebiet noch nicht. Stattdessen werden zum Zweck der Reisezeitverkürzung Straßen in Wohngebieten vom Durchgangsverkehr genutzt, was neben Sicherheitsproblemen auch Emissionsbelastungen mit sich bringt. Dem sollte die Stadtverwaltung mit Maßnahmen der Verkehrsorganisation begegnen.</p>		<p>Die Hinweise werden zur Prüfung an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergereicht.</p>
2.14	ADFC Dresden	<p><b>Neue Maßnahme M 8b:</b> <b>Einrichtung Grüner Wellen für den Radverkehr</b></p> <p><b>Textvorschlag:</b> Einem stetigen Verkehrsfluss auf Radverkehrsverbindungen und damit verbundenen guten LOS-Werten stehen in einigen wichtigen Relationen lange Wartezeiten an LSA und teils sogar „rote Wellen“ im Weg. Durch</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Die genannten Qualitätskriterien (niedrige Anzahl Stopps) sind im Radverkehrskonzept, dessen Umsetzung im LRP 2017 als Maßnahme enthalten ist (M 9), bereits verankert.</p> <p>Intelligente LSA-Steuerungen berücksichtigen die Verkehrsqualität <i>aller</i> Verkehrsarten (M 8). Die optimierte Steuerung zugun-</p>

	<p>die Verminderung von oft wiederkehrenden Stopps auf wichtigen Relationen des Radverkehrs kann die Verkehrsqualität und damit verbunden die Fahrradnutzung signifikant erhöht werden. Die Steigerung der Verkehrsleistung des Radverkehrs auf alltäglichen Pendlerrelationen ist ein wichtiger Beitrag zur Luftreinhaltung. Auch können durch den Modal Shift an wichtigen Stellen Entlastungen im Bereich des MIV erreicht werden, die zur erwünschten Verkehrsverflüssigung und damit ebenfalls zu einer Senkung des Schadstoffausstoßes führen. In folgenden Bereichen sind Grüne Wellen für den Radverkehr zu untersuchen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relation Albertplatz - Schlesischer Platz - Marienbrücke - Bf Mitte</li> <li>• Relation Sachsenplatz - Albertbrücke - Hoyerswerdaer Str.</li> <li>• Relation Königsbrücker Straße - Carolabrücke - Pirnaischer Platz - Hauptbahnhof — Fritz-Foerster-Platz (u.U. zunächst im Kernbereich Rathenau-Platz - Hauptbahnhof)</li> </ul> <p>Zeitplan der Realisierung: Ab 2018</p> <p>Zuständigkeit: Radverkehrsplaner im GB 6, Straßen- und Tiefbauamt</p> <p><b>Begründung:</b> Ein entscheidender Indikator für die Attraktivität des Radverkehrs ist eine möglichst niedrige Anzahl von Stopps. In zahlreichen Befragungen schneidet Dresden schlecht bei der Bewertung der LSA-Steuerungen für den Radverkehr ab (vgl. Fahrradklima-Test 2016, ADAC Monitor 2017). Je mehr Knoten mit dem Fahrrad in einem Zug durchfahren werden können, umso geringer fällt der Kraftaufwand pro zurückgelegten Weg aus — das Fahrrad wird attraktiver.</p> <p>Die Wahrscheinlichkeit für den Umstieg vom motorisierten Verkehr auf das Fahrrad hängt daher im städtischen Bereich mit vielen LSA-geregelten Knoten unmittelbar an der Verkehrsqualität des Radverkehrs an Ampeln. Mehrere Städte haben daher an wichtigen Relationen des Radverkehrs Projekte zu Grünen Wellen mit dem Radverkehr gestartet, teils mit parallelem Straßenbahn- (Amsterdam) oder Busverkehr (Kopenhagen), teils auch über Nebenstraßen (Berlin). Derartige LSA-Koordinierungen müssen allen Radfahrern zugutekommen, die bisherigen Projekte in diese Richtung (z. B. an der TU Dresden) zielen lediglich auf die Anzeige</p>		<p>ten des Rad- und Fußverkehrs ist bereits Gegenstand der Maßnahme M 10.</p> <p>Grüne Wellen für Radfahrer/-innen sind besonders schwierig zu installieren, da die Geschwindigkeiten einzelner Radfahrer/-innen viel stärker differieren (10 bis 40 km/h) als im Kfz-Verkehr. Bei Tempo 50 für Kraftfahrzeuge ist das etwas einfacher, weil sich die gefahrenen Geschwindigkeiten zumindest an der „50“ orientieren. Die genannten Verkehrsrelationen sind wichtige Hauptverkehrsstraßen in Dresden. Grüne Wellen für Radfahrende wären in diese Zusammenhang kontraproduktiv für den motorisierten Verkehr und ebenfalls für den ÖPNV, die auf diese Weise zu wesentlich mehr Halten gezwungen wären.</p> <p>Wichtiger ist aus der Sicht der Stadtverwaltung, dass Radfahrende Freigaben ohne eigene Anforderungen bekommen. (siehe M10).</p> <p>Die Regelung entsprechend der Verwaltungsvorschrift, wonach dicht benachbarte Kreuzungen auch für Radfahrende bei Grün in einem Zug durchfahren werden können, ist auch jetzt schon bei vielen Kreuzungen möglich, gerade auch auf der Petersburger Straße. Fährt man hingegen am Ende der Freigabezeit ein, dann wird man an der nächsten Ampel warten müssen, was auch auf Autos zutrifft.</p>
--	--	--	---



		<p>von Geschwindigkeitsempfehlungen auf Smartphones. Dies ist für die Nutzer nicht praktikabel und auch nicht Erfolg versprechend, da es der beim Kfz-Verkehr erfolgreich angewandten Methode einer Koordinierung widerspricht, von der alle Nutzer des jeweiligen Verkehrsmittels profitieren.</p> <p>Die Einhaltung der in der ERA (Tabelle 2) genannten Reisezeitverluste durch Anhalten und Warten pro km in Abhängigkeit der Verkehrswegekategorie ist zu gewährleisten und in den zu Planungen gehörenden Veröffentlichungen der Verwaltung (Offenlagen, Stadtratsvorlagen) darzulegen (vgl. Radverkehrskonzept Dresden E 4.1.2).</p> <p>Anmerkung: Unabhängig von Grünen Wellen ist sicherzustellen, dass auch für den Radverkehr — wie in der VwV-StVO vorgesehen — gilt, dass „dafür gesorgt [wird], dass bei dicht benachbarten Kreuzungen der Verkehr, der eine Kreuzung noch bei „Grün“ durchfahren konnte, auch an der nächsten Kreuzung „Grün“ vorfindet“ (Rn. 12 zu § 37 VwV-StVO). Dies gilt bspw. für die 6 von Radfahrern zu durchfahrenden Signalquerschnitte in der St. Petersburger Straße zwischen Strehleener Straße und Mosczynskastraße sowie die LSA in der Umgebung des Bahnhof Mitte (Schäfer-, Weißeritz-, Könneritz-, Friedrich- und Schweriner Straße), bei deren Überarbeitung im Rahmen der Maßnahme M 8 besondere Aufmerksamkeit auf die Einhaltung des genannten Aspekts zu legen ist.</p>		
2.15	ADFC Dresden	<p>Unter Punkt 6.4 „Lokale Maßnahmen an Immissionshotspots“ schlagen wir folgende neue Maßnahme vor: <b>M 21 neu:</b>  <b>Umgestaltung der Schweriner Straße zugunsten des Umweltverbundes</b></p> <p>Komplexe Umgestaltung der Schweriner Straße im Bereich Wettiner Platz bis Hertha-Lindner-Str. zur Schaffung einer sicheren und attraktiven Radverkehrsverbindung und zur Verbesserung der Bedingungen für die Fußgänger. Auflöschung der bestehenden Straßenbahnhaltestelle in der Schweriner Straße zugunsten einer attraktiven und sicheren Radverkehrsführung, stattdessen Anordnung von Straßenbahnhaltestellen auf dem Wettiner Platz sowie im Bereich Herta-Lindner-Str.</p> <p>Zeitplan der Realisierung: Ab 2020  Zuständigkeit: Stadtplanungsamt</p>	wird zur Kenntnis genommen	Eine Realisierung ist im Zeitraum des LRP 2017 nicht möglich. Das Anliegen wird an die Verkehrsentwicklungsplanung (SPA) weitergeleitet.

		<p><b>Begründung:</b> Die aktuelle Verkehrsführung auf der Schweriner Straße ist durch Einordnung von Parkständen im Straßenraum für alle anderen Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer, beengt und entspricht nicht den Vorgaben für eine dicht bebaute städtische Hauptverkehrsstraße. Die Umwidmung der ca. 25 Pkw-Stellplätze im o.g. Bereich fördert die Autounabhängigkeit im Viertel (Push-Maßnahme) und schafft Platz für eine sichere Trennung von Fuß- und Radverkehr (Pull-Maßnahme). Mit der Verlegung der Straßenbahnhaltestelle wird außerdem die bisher schlechte Anbindung des Kulturzentrums Kraftwerk Mitte an den ÖPNV verbessert. Gleichzeitig wird Platz gewonnen zur Einordnung einer vom Fußgängerverkehr getrennten, attraktiven Führung des Radverkehrs. Eine weitere Straßenbahnhaltestelle im Bereich der Herta-Lindner-Straße erschließt die neuen Wohn- und Geschäftshäuser an der Schweriner Str. / Hertha-Lindner-Str.</p>		
3.1	Gemeinde Bannewitz	<p>Aus unserer Sicht sollten die Maßnahmen in folgenden Punkten überprüft und ergänzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Taktzeiten des ÖPNV auf der B 170 von Dresden Hauptbahnhof bis Bannewitz / Possendorf auf 20 Minuten zu den Hauptverkehrszeiten</li> <li>• Gleichzeitig Überprüfung der Anbindung an die Buslinien nach Freital und Kreischa</li> <li>• Prüfung, ob ein Park &amp; Ride Parkplatz im Bereich Nöthnitzgrund, Stadtgrenze zu Dresden, Autobahnanschluss Südvorstadt eingerichtet werden kann</li> <li>• Einsatz von Hybrid- bzw. Elektrobussen auf diesen Strecken</li> <li>•</li> </ul>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Vorschläge werden an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung, die DVB und den VVO weitergereicht.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Buslinie 360 wird im Rahmen des VVO zur PlusBus-Linie aufgestuft. Bereits jetzt verkehrt diese Linie in der Hauptverkehrszeit teilweise sogar schon im 10-Minuten-Takt.</li> <li>• Die Verbindungen nach Freital und Kreischa fallen in die Zuständigkeit des Landkreises Sächsische Schweiz-Osterzgebirge.</li> <li>• Die potenziellen Flächen liegen nicht auf Dresdner Gebiet.</li> <li>• Der Einsatz von schadstoffarmen Bussen erfolgt schrittweise im Rahmen des technischen Fortschritts und des systematischen Busersatzes.</li> </ul>
3.2	Gemeinde Bannewitz	<p>Insgesamt zielt der Luftreinhalteplan auf die Minimierung des motorisierten Individualverkehrs zugunsten von ÖPNV und Radverkehr ab. Das ist richtig und sinnvoll, lässt aber außer Betracht, dass diese Maßnahmen nur bis zu einem bestimmten Wirkungsgrad umsetzbar sind und die Planungen entsprechend lange dauern. Zur Luftverbesserung im innerstädtischen Bereich sollte darauf hingewirkt werden, dass Grünflächen erhalten bleiben und auch bei nichtöffent-</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Das wird bei allen Planungen bereits als Belang eingestellt. Die Wirkung von Stadtgrün ist bekannt. Stadtgrün ist auch für die Aufenthaltsqualität und das Stadtklima wichtig. Die Hinweise werden bei städtebaulichen Planungen und Bauvorhaben bereits berücksichtigt.</p>

		lichen Bauvorhaben die Investoren zur Anlage von Grünflächen und Anpflanzungen geeigneter Bäume / Sträucher verpflichtet werden. Diese leisten einen nicht unwesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität und verschönern darüber hinaus das Stadtbild. Sofern diese Belange bei der Aufstellung des Landschaftsplanes betrachtet werden sollte im Luftreinhalteplan explizit auf die ergänzenden Fachplanungen hingewiesen werden.		
4.1	BUND	<p>Die geplanten Maßnahmen sehen, unter der Annahme, dass die entsprechende Modellierung zutrifft, vor, dass bis 2020 nur noch zwischen 80 und 109 Dresdner Bürger*innen von Grenzwertüberschreitungen an ihrer Wohnstätte betroffen sind. Es ist für den BUND fraglich, warum die Planung nicht vorsieht, dass es im Stadtgebiet bis 2020 keinerlei von gesundheitsschädlichen Grenzwertüberschreitungen Betroffene mehr gibt. Da nun die Beteiligung der Öffentlichkeit schon in das Jahr 2018 fällt, möchten wir auf die Dringlichkeit der Umsetzung der Maßnahmen hinweisen, um die Zahl der von Grenzwertüberschreitungen Betroffenen möglichst gering zu halten. Des Weiteren möchten wir an dieser Stelle darauf aufmerksam machen, dass die EU-Grenzwerte für NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> als Minimalstandards dienen sollten. Insbesondere für NO<sub>2</sub> sollte aufgrund der Auswirkungen auf die Vegetation ein deutliches Unterschreiten des gesetzlichen Grenzwertes die Zielstellung sein. Ebenso gilt für den PM<sub>10</sub>-24-Stunden-Grenzwert, dass die WHO zwar ebenfalls 50 µg/m<sup>3</sup> als Tagesgrenzwert festsetzt, diesen aber für drei statt 35 Überschreitungstage pro Jahr als gesundheitlich unbedenklich berechnet hat.</p> <p>In der nächsten Modellierung der Luftschadstoffbelastungen möchten wir Sie bitten, <b>mit den aktuellen Werten aus der HBEFA 3.3 zu rechnen</b>. Die Versicherung, die jetzige Modellierung sei sehr konservativ gehalten und es hätte entsprechende Anpassungsmaßnahmen gegeben, glauben wir Ihnen selbstverständlich, ist aber für uns nicht nachvollziehbar.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Zu den Grenzwerten: Grundsätzlich muss die Landeshauptstadt Dresden die gesetzlichen Grenzwerte heranziehen.</p> <p>Die Einhaltung von Grenzwerten zum Schutz der Vegetation wird in städtischen Gebieten nicht beurteilt.</p> <p>Siehe dazu unter Punkt 1.1 und 1.2 dieser Tabelle</p>
4.2	BUND	Die Maßnahme M1 halten wir für sehr sinnvoll und unterstützen das Vorhaben die Parkgebühren in der Innenstadt anzuheben. Wir würden uns dabei wünschen, dass als untere Grenze für die Parkgebühren das beschriebene ehemalige Verhältnis zu den Tickets des ÖPNV angenommen wird.	wird zur Kenntnis genommen	<p>Der Hinweis an den Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften weitergegeben.</p> <p>Der Hinweis auf Verhältnis von Parkgebühren zu ÖPNV-Kosten ist bereits im Plan enthalten</p>

4.3	BUND	Die <b>Maßnahmen M2, M3, M4, M5 und M6</b> halten wir ebenfalls für angebracht, möchten jedoch darauf hinweisen, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen einen ungewissen zeitlichen Horizont hat. Vor diesem Hintergrund möchten wir auf die turnusmäßige Überprüfung verweisen und vorschlagen, Zieltermine für diese und auch andere Maßnahmen festzusetzen.	wird zur Kenntnis genommen	Ein Monitoring- und Controllingkonzept ist Bestandteil des Luftreinhalteplanes 2017.
4.4	BUND	Eine Verstetigung des Verkehrs durch ein entsprechendes LSA-Management halten wir für einen prinzipiell guten Ansatz. Jedoch sollte die Maßnahme M8 in Relation zum Handlungsfeld Förderung des Fuß- und Radverkehrs betrachtet werden. Ebenso sehen wir in schnelleren PKW Reisezeiten einen Zielkonflikt zur Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes. Dies soll nicht bedeuten, dass allgemein schnellere Reisezeiten von uns nicht gewünscht seien, jedoch sollten diese im Sinne einer Reduzierung des MIV nicht in einem komparativen Vorteil desselben münden. Wir schlagen deshalb vor, eine intelligente Verkehrssteuerung unter dem Paradigma der Reduzierung des MIV umzusetzen, sodass im Abwägungsfall Verkehrsteilnehmer*innen des Umweltverbundes bevorzugt werden. Insbesondere sei hier auf Maßnahme M10 verwiesen, die wie M8 und M9 dem Straßen- und Tiefbauamt zur Umsetzung aufgegeben ist. Eine Abwägung an dieser Stelle wird diesen Zielkonflikt sicherlich berücksichtigen müssen und in Einzelfällen zugunsten einer Verkehrsform entscheiden müssen. Eine Priorisierung der Maßnahme M10 gegenüber M8 würde daher Klarheit schaffen.	wird zur Kenntnis genommen	Bei der intelligenten Verkehrssteuerung bzw. dem intelligenten LSA-Management (M 8) geht es um die effizientere Abwicklung <i>aller</i> Verkehrsarten. Maßnahme M 10 fokussiert auf die bedürfnisgerechte Steuerung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs.  Welche Verkehrsart unter welchen Bedingungen im Einzelfall zu bevorzugen ist bzw. bevorzugt werden kann, muss eine Abwägung im Rahmen des konkreten Projektes ergeben. Eine pauschale Vorgabe ist nicht sinnvoll.
4.5	BUND	<b>Handlungsfeld Förderung des Fuß- und Radverkehrs</b> Dieses Handlungsfeld halten wir für besonders wichtig. Wir unterstützen die hier vorgeschlagenen Maßnahmen, würden aber auch eine genauere zeitliche Zielsetzung und, aufgrund der oben beschriebenen entgegenstehenden Maßnahmen, einer Ausgestaltung dieses Handlungsfeldes als verkehrsplanerisches Paradigma begrüßen (im Sinne der letzten beiden Absätze von Maßnahme M10).	wird zur Kenntnis genommen	Genauere zeitliche Vorgaben sind nicht möglich, da es sich um laufende, schrittweise umzusetzende Aufgaben handelt (während und nach der Laufzeit des LRP 2017). Anstelle eines „verkehrsplanerischen Paradigmas“ enthält der LRP 2017 die Erarbeitung einer allgemeinen „LSA-Strategie“, welche die Bedürfnisse <i>aller</i> Verkehrsteilnehmenden situationsbezogen berücksichtigt (M10).

4.6	BUND	<p><b>Handlungsfeld Geschwindigkeitsreduzierung auf stadtnahen Autobahnen</b> Die Maßnahmen dieses Handlungsfeldes werden vom BUND inhaltlich unterstützt. Wir bitten allerdings, sicherzustellen, dass die Maßnahme M14 auch über 2020 hinaus Anwendung findet.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Geschwindigkeitsreduzierung auf der A4 zwischen DD Nord und DD West wird vom Landesamt für Straßenbau und Verkehr als Verkehrssicherheitsmaßnahme befristet bis 2020 eingeführt. 2021 wechselt die Autobahnverwaltung direkt in die Zuständigkeit des Bundes.</p> <p>Die Stadtverwaltung verfügt bei der Autobahn über keine Zuständigkeiten wird sich aber weiter in diesem Sinne einsetzen.</p>
4.7	BUND	<p><b>Lokale Maßnahmen</b> Besonders deshalb, weil viele der allgemeinen Maßnahmen erst verzögert wirken, sollte die Umsetzung der lokalen Maßnahmen schnell vorangebracht werden. Vor diesem Hintergrund sollte kritisch hinterfragt werden, in welchem Zeitraum die Maßnahme <b>M15</b> umgesetzt werden kann, da sie schon in den letzten sechs Jahren nicht umgesetzt werden konnte. Die Maßnahme <b>M16</b> ist zwar sehr geeignet, um langfristig positive Auswirkungen auf die Feinstaub- und Stickoxidbelastung Dresdens zu haben, wird jedoch am Nürnberger-Ei im Planzeitraum kaum zum Tragen kommen.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die Maßnahme M15 wurde erst für 2020 berücksichtigt, ebenso die Nürnberger Straße (siehe Tabelle 6.2 – Berechnungsgrundlage für die Prognosefälle). Derzeit stehen keine anderen Ersatzmaßnahmen zur Verfügung. Die Entwicklung wird aber anhand von gezählten DTV-Werten jährlich überwacht.</p>
4.8	BUND	<p>Maßnahme <b>M17</b> bewerten wir sehr positiv und hoffen, dass sie möglichst schnell umgesetzt werden kann. Es wäre wünschenswert, den Verkehrsversuch in jedem Fall, auch trotz einer modellierten Einhaltung der Grenzwerte im Jahr 2020, durchzuführen, da, wie im Laufe des Textes dargelegt, seitens des BUND Skepsis besteht, dass alle Maßnahmen im Planzeitraum umgesetzt werden können. Besonders sinnvoll wäre es womöglich, die damit einhergehende Emissionsreduktion für den Winter 2018 zu nutzen, da bis dahin andere Maßnahmen wohl noch nicht zu Genüge greifen werden, um Grenzwertüberschreitungen an der Messstation Bergstraße zu vermeiden.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung an der Bergstraße ist bereits umgesetzt. Weitere Maßnahmen sind nur zu prüfen, wenn sich die Geschwindigkeitsüberwachung als nicht ausreichend erweisen sollte. Für eine Erfolgskontrolle ist ein längerer Zeitraum erforderlich, weil auf die Schadstoffhöhe viele Faktoren Einfluss haben (u. a. Wetter).</p>

5.1	DVB AG	<p><u>Maßnahme 4 (P+R)</u>                  Bei der Weiterentwicklung des P+R-Angebots sind aus unserer Sicht vordringlich neue Standorte an den Hauptzufahrtsstraßen zu entwickeln:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Im Raum Cotta/Friedrichstadt: B6, Autobahnabfahrt Dresden-Altstadt</li> <li>• Im Raum Bühlau: B6</li> <li>• Im Raum Hellersiedlung/Industriegelände: B97</li> <li>• Im Raum Hansastrasse/Großenhainer Straße: B170, Autobahnabfahrten Dresden-Hellerau und Dresden Wilder Mann</li> <li>• Im Raum Räcknitz/Zscherntitz/Coschütz: B170, Autobahnabfahrt Dresden-Südvorstadt</li> </ul> <p>Diese Standorte sind ebenfalls Voraussetzung für wirkungsvolle P+R-Maßnahmen bei Großveranstaltungen, wie im Punkt 3 gefordert. Die beschriebenen Standorte S-Bf. Niedersedlitz und S-Bf. Zschachwitz sowie Niederwartha und Heidenau sind eher ein Angebot für regelmäßige Pendler. Am Autobahnanschluss Dresden-Neustadt existiert bereits heute eine leistungsfähige P+R-Anlage.</p> <p>Zu Punkt 3 der Maßnahme: Vorrang vor temporären Anlagen sollten dauerhafte P+R-Plätze haben, da temporäre Anlagen einen hohen Vorbereitungs- und Koordinierungsaufwand verursachen. Die o. g. Standortvorschläge sind sowohl für Pendler als auch für Großveranstaltungen bei entsprechender Dimensionierung geeignet.</p>	wird berücksichtigt	<p>Die Standorte Bühlau/Rosendorfer Straße und Hellersiedlung sind als geeignete Standorte bereits enthalten.</p> <p>Die Einrichtung neuer Standorte im Raum Cotta, Autobahnabfahrt DD-Altstadt, Hansa-/Großenhainer Str. und Räcknitz/Zscherntitz/Coschütz ist im Zeitraum des LRP 2017 nicht realistisch. Die Vorschläge werden an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung übergeben.</p> <p>Der bereits bestehende Standort DD-Neustadt wird aus der LRP-Maßnahmenliste entfernt.</p> <p>Temporäre Anlagen sind lediglich als „weitere Maßnahme“ zur P+R-Förderung enthalten.</p>
5.2	DVB AG	<p><u>Maßnahme 5 (Mobilitätspunkte)</u>                  Mittelfristig ist die Umsetzung von 30 Standorten gemäß dem Standortkonzept der Stadt geplant. Pilotstandorte sind am Pirnaischen Platz, Bahnhof Mitte, Wasaplatz, in Altpieschen, am P+R Prohlis und Fetscherplatz vorgesehen. Hauptbahnhof, Schillerplatz, Kesselsdorfer Straße, Postplatz sind aufgrund der hohen Umsetzungshürden nicht als Pilotstandorte geeignet.</p> <p>Wir empfehlen den ersten Satz der Maßnahmenbeschreibung zu streichen. Wichtig für die Einrichtung von Mobilitätspunkten ist die Nähe zum ÖPNV. Ein hohes Verkehrsaufkommen ist hingegen kein Kriterium für die im aktuellen Standortkonzept der LHD vorgesehenen Mobilitätspunkte. Insbesondere die wohnortnah liegenden Standorte entsprechen nicht dieser Kategorisierung, versprechen aber einen hohen Nutzwert.</p>	wird berücksichtigt	Standorte und Beschreibung werden angepasst.

		Das Ziel der Einrichtung von Mobilitätspunkten ist nicht die „Vernetzung zwischen den alternativen Verkehrsmitteln zum MIV“, sondern vor allem die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes und der Sharing-Angebote als Alternative zum MIV sowie deren Vernetzung untereinander. In Bezug auf die Zielsetzung, dem Abbau von Zugangshürden, empfehlen wir den Hinweis auf eine „Mobilitätskarte“ zu streichen. Hier entspricht die Formulierung, einen einfachen, nutzerfreundlichen und komfortablen Zugang zu den Mobilitätsangeboten über eine Plattform zu erreichen, eher der absehbaren Entwicklung.		
5.3	DVB AG	<u>Maßnahme 11 (Kombitickets)</u> Die DVB verhandelt bisher individuell mit den jeweiligen Partnern über den Abschluss eines Kombitickets. In Hinblick auf Dynamo Dresden gibt es von der Stadt eine Auflage zum Abschluss eines Kombitickets. Bei Großveranstaltungen ist es notwendig, dass seitens der Stadt eine Auflage zum Abschluss eines Kombiticket-Vertrages erfolgt und dieser Voraussetzung für die Genehmigung einer Veranstaltung ist. Die Definition eines einheitlichen Konzeptes bzw. eines einheitlichen Preises ist nicht möglich, da die Anforderungen je nach Location, Teilnehmerzahl und Ablauf unterschiedlich ausfallen. Hier ist jeweils ein individuelles Angebot erforderlich.	wird berücksichtigt	Text wird präzisiert
5.4	DVB AG	<u>Maßnahme 12 (Mobilitätskampagnen)</u> Abstimmungen zu Mobilitätskampagnen analog „Multimobil“ sind bisher noch nicht erfolgt. Begrüßenswert ist aus unserer Sicht das Vorhaben, die Verkehrsinformationstafeln mit dem Ziel zu beschriften, eine Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes und damit einer Reduktion der Luftschadstoffbelastungen aus dem motorisierten Verkehr zu erreichen. Die gegenwärtigen Botschaften wie „Flüssiger Verkehr in Richtung Innenstadt“ sind da kontraproduktiv.	wird zur Kenntnis genommen	
5.5	DVB AG	<u>Maßnahme 15 (Schillerplatz)</u> Derzeit leidet der Schillerplatz unter einer besonders schlechten Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer. Verbesserungen für den ÖPNV sind nur dann möglich, wenn, wie in der Maßnahmenbeschreibung aufgeführt, mindestens einer der am Schillerplatz starken MIV-Ströme deutlich reduziert oder weggenommen wird. Dieser Ansatz ist in einer komplexen und auch großräumigeren	wird zur Kenntnis genommen	Hinweise werden an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung übergeben.  Die Hinweise sind bereits bekannt und durch die Zielstellungen und Planungsprämissen insbesondere bei der Planung des Schillerplatzes bereits berücksichtigt. Auch alle weiteren Optionen

		Verkehrsuntersuchung zu prüfen. Ziel der Maßnahme sollte es sein, die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV (und auch des Fahrrads) gegenüber dem MIV so zu verbessern, dass Verlagerungen vom MIV zum Umweltverbund zu erwarten sind.		wurden und werden geprüft.
5.6	DVB AG	<u>Maßnahme 17 (Bergstraße)</u> Bei der LSA-Koordinierung sind die Belange des ÖPNV so zu berücksichtigen, dass sich die Verkehrsqualität nicht verschlechtert. Generell sind aus unserer Sicht neben den verkehrsorganisatorischen Maßnahmen auch die Umland-Stadt-Verkehrsbeziehungen zu untersuchen und zu bewerten. Die zentrale Fragestellung ist, ob durch Verbesserung des ÖPNV in diesen Verkehrsbeziehungen Verlagerungen vom MIV weg auf den Umweltverbund ÖPNV möglich sind. Gleichzeitig sollte die Schnittstelle zum Thema P+R (Maßnahme 4) hergestellt werden.	wird zur Kenntnis genommen	Die Belange des ÖPNV sind bei jeder LSA-Maßnahme zu berücksichtigen.  Hinweise werden an GB6/Stadtplanungsamt weitergereicht.
5.7	DVB AG	<u>Maßnahme 18 (Bautzner Straße)</u> Am Ende der Maßnahmenbeschreibung verweisen Sie richtiger Weise auf einen notwendigen Abbau von ÖPNV-Behinderungen durch Verlustzeitreduktion. Daher sehen wir die in dieser Maßnahme angedachte Geschwindigkeitsreduktion, die ggf. ebenfalls den ÖPNV betreffen würde, kritisch und lehnen dies ab.	wird zur Kenntnis genommen	Im Luftreinhalteplan wird die bereits durch den Stadtrat im Rahmen der Lärminderungsplanung beschlossene Begrenzung auf Tempo 30 von der Prießnitzstraße bis zur Rothenburger Straße um 350 m bis zum Alberplatz verlängert. (vorbehaltlich der Zustimmung durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr). Relativ kurze Verlustzeiten von ca. 10 Sekunden pro Richtung wären auf diesem Teilstück die Folge (2 Haltestellen auf diesem Teilstück). Dem Schutz der menschlichen Gesundheit muss Vorrang eingeräumt werden.
5.8	DVB AG	zu 6.4.8 Antonstraße (zwischen Eisenbahnstraße und Schlesischer Platz) Wir weisen darauf hin, dass der Linksabbiegestreifen nicht mehr Bestandteil der aktuellen Planungen ist.	wird berücksichtigt	Der Text wird angepasst.
6.1	FUSS e.V.	<u>Grundsätzliches</u> <b>1</b> Der LRP geht nicht auf die Frage ein, wie die Luftqualität deutlich verbessert werden kann. Der Fokus liegt nahezu ausschließlich auf dem Erreichen des	wird zur Kenntnis genommen	Hauptgrund für die Notwendigkeit der Aufstellung eines LRP sind Grenzwertüberschreitungen. Ziel des LRP sind Maßnahmen, die dazu beitragen diese Grenzwerte künftig einzuhalten. Ziel der Stadt sind niedrige Schadstoffbelastungen.



		<p>aktuellen Grenzwertes. Den Grenzwert gerade so zu erreichen, heißt aber nicht, dass die Menschen in Dresden, vor allem an den Straßen und auf den Plätzen, nicht mehr krankmachende Schadstoffe einatmen. Wir fordern, dass die Landeshauptstadt sich das Ziel setzt, mittel- bis langfristig die <b>Schadstoffbelastung an den Dresdner Hot-Spots deutlich unterhalb der vorgegebenen Grenzwerte zu reduzieren</b>. Damit wäre die Stadt auch für wetterbedingte Schwankungen bei den Messwerten gewappnet. Außerdem würde dieses Vorgehen die Luftreinhalteplanung auch robuster gegenüber fehlerhaften Prognosen im Emissionsverhalten der Fahrzeugflotte machen. Spätestens seit dem Dieselskandal ist auch der breiten Öffentlichkeit bewusst, dass die aktuell verwendeten Emissionsfaktoren für Diesel-Pkw wenig zuverlässig sind.</p>		<p>Bei den Jahresmittewerten für PM<sub>10</sub> liegt die Stadt schon jetzt sehr deutlich unter dem zulässigen Grenzwert (zwischen 50 und maximal 80 % des Grenzwertes). Auch an ländlichen Hintergrundstationen wird der Grenzwert für das Jahresmittel bis zu 37 % (2017) ausgeschöpft.</p> <p>Große wetterbedingte Schwankungen treten vor allem bei der Feinstaubbelastungen (PM<sub>10</sub>) auf. Sogenannte meteorologisch bedingte Episoden führen in ganzen Landstrichen zu deutlichen Überschreitungen. Für diese Fälle kann eine Stadt kaum Vorsorge schaffen.</p> <p>Die derzeitige Unsicherheit von Emissionsfaktoren wurde vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie berücksichtigt. Die Vorgehensweise ist im Plan beschrieben. (siehe Abschnitt 4.4 des Planentwurfes)</p>
6.2	FUSS e.V.	<p><b>2</b> Die DVB verzeichnet enorme Wachstumsraten bei der Nachfrage. Außerdem sollen Fuß- und Radverkehr als auch Carsharing durch die Stadt stärker gefördert werden als bisher. Gleichzeitig strömen immer mehr Menschen in die Stadt. Damit steigt die Flächenkonkurrenz auf ein nicht mehr hinnehmbares Maß. Immer wieder werden Pläne und Konzepte durch die Stadtverwaltung vorgelegt, in denen versucht wird, es allen Verkehrsmitteln Recht zu machen. Das ist aus unserer Sicht so nicht mehr möglich. Wir fordern, dass im LRP die strategische Empfehlung aufgenommen wird, <b>die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bei allen Planungen, Maßnahmen und Entscheidungen dem motorisierten Individualverkehr gegenüber zu priorisieren</b>. Das heißt nicht, dass der MIV generell immer benachteiligt werden soll, sondern dass zuerst die Belange des Umweltverbundes berücksichtigt werden müssen. Damit würde insbesondere auch die DVB profitieren, u.a. weil Kurzstrecken-Verkehr auf Rad und Fuß ausweichen würde (weil attraktivere Bedingungen) und nicht mehr die ohnehin vollen Straßenbahnen und Busse auf den Hauptlinien „verstopfen“ würde.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Ein großer Teil der Maßnahmen dient einer Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bzw. einer Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zugunsten von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.</p> <p>Die Maßnahme 33 des Luftreinhalteplanes 2011 wurde übernommen. Sie dient ebenfalls diesem Ziel.</p> <p>Der ÖPNV wird in Zukunft vor allem „intelligent“ priorisiert. Er bekommt zum Beispiel dann Vorfahrt, wenn er Verspätung hat, hingegen keine, wenn er zu früh ist. Die Priorität richtet sich in solchen Fällen nach dem Fahrplan.</p>

<p>6.3</p>	<p>FUSS e.V.</p>	<p><b>3</b>                  Insgesamt müssen die Aktivitäten zur Luftreinhaltung als Einheit mit weiteren Handlungskonzepten und übergeordneten Zielstellungen betrachtet werden. Dies bezieht sich insbesondere auf mögliche und notwendige Synergien mit dem integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept, dem VEP und der Lärmaktionsplanung. Hinter all diesen Planwerken stehen Zielsetzungen, die einer starken Reduzierung der MIV-Fahrleistungen im Stadtgebiet bedürfen. Aus unserer Sicht sollte dabei das Potential städtebaulicher Maßnahmen viel stärker genutzt werden. Aktuell sehen wir ein unbedingt zu nutzendes Möglichkeitsfenster autofreie und autoreduzierte Quartieren in der Stadt Dresden einzurichten und zu fördern. Einerseits werden gerade die vermutlich letzten wirklich großflächigen Bauprojekte umgesetzt und vorbereitet. Hier bietet sich die einmalige Chance auch in Dresden autofreie Wohnquartiere - z. B. nach Freiburger Vorbild - umzusetzen. Dies entspricht auch dem Trend einer sich immer stärker in Richtung Nachhaltigkeit und Bürgerpartizipation entwickelnden Stadt. Außerdem wächst in vielen Bestandsquartieren das Interesse oder der Wunsch nach anderen Nutzungen des Straßenraums und einer autoreduzierten Lebensweise. So ist es bezeichnend, dass sich Ende 2017/Anfang 2018 unabhängig voneinander drei Initiativen für eine autoreduzierte Äußere Neustadt gegründet haben (Zukunftsstadtprojekt „Woche des guten Lebens“, BI „autofreie Louisenstraße“, Projekt „autofreie Neustadt“ der Grünen Jugend Dresden). Mit der Äußeren Neustadt zielen diese drei Initiativen überdies auf einen Planungsraum, welcher auch im Jahr 2020 noch ein Hotspot schlechter Luftqualität sein wird.</p> <p>Aus diesem Grund schlagen wir als neue Maßnahmen vor, dass:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. bei großflächigen Bebauungsplänen mit hohem Wohnnutzungsanteil prüfen, ob sie sich für ein Pilotprojekt „Autofreies Quartier in Dresden“ eignen,</li> <li>b. sofern eine geeignete Fläche gefunden wird, der Versuch unternommen wird, dort ein Pilotprojekt „Autofreies Neubauquartier“ in Dresden umzusetzen,</li> <li>c. die Förderung autoreduzierter Quartiere im Bestand als stadtplanerisches Ziel in den LRP aufgenommen wird. Maßnahmen zur Verwirklichung dieses Ziels umfassen beispielsweise die fachliche Begleitung und Beratung</li> </ul>	<p>wird zur Kenntnis genommen</p>	<p>Auf das Zusammenwirken der unterschiedlichen Planwerke und die gegenseitigen Wechselwirkungen wird im Plan wiederholt hingewiesen.</p> <p>Schwerpunkt des LRP 2017 sind möglichst schnell umsetzbare Maßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastungen nach dem Verursacherprinzip, wobei der motorisierte Straßenverkehr im lokalen Bereich das größte Minderungspotenzial besitzt.</p> <p>Die erwähnten Maßnahmen in den Bereichen Stadtentwicklung und Bauleitplanung (z. B. Förderung autofreier Quartiere) sind eine langfristige stadtplanerische Aufgabe. Ein für den Zeithorizont des Luftreinhalteplanes 2017 nachzuweisender Effekt auf die Schadstoffbelastungen ist damit nicht erreichbar.</p> <p>Die Anregung wird an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergereicht.</p>
------------	------------------	--	-----------------------------------	--

		<p>zivilgesellschaftlicher Initiativen, Umfragen, die Initiierung eines diesbezüglichen Diskussionsprozesses z. B. im Rahmen von Akteursworkshops und die beispielhafte Entwicklung eines Konzepts für die schrittweise Transformation eines Bestandsquartiers im Rahmen eines Pilotprojekts. Hierfür bietet sich die Äußere Neustadt als Projektgebiet an.</p> <p>Die genannten Maßnahmen könnten aus unserer Sicht ein eigenes Maßnahmenpaket bilden oder in das Maßnahmenpaket „Mobilitätsmanagement“ integriert werden.</p>		
6.4	FUSS e.V.	<p><b>4</b> Die <b>Maßnahmen des neuen LRP sollten zügiger umgesetzt werden, als bisher.</b> Wir wünschen uns eine transparente, dauerhafte Darstellung auf der Internetseite der Stadt, welchen Umsetzungsstand bei welcher Maßnahme bzw. laufender Aufgabe aktuell besteht.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Ein Monitoring- und Controllingkonzept ist Bestandteil des Luftreinhalteplanes. Im Jahr 2020 sollen die Hauptziele des Planes erreicht werden.
6.5	FUSS e.V.	<p><b>5</b> Aus unserer Sicht müssen im LRP auch die nötigen Personal- und Finanzaufwendungen abgeschätzt werden, um eine zügige und reibungslose Umsetzung nicht zu gefährden. Vor allem für die Haushaltsaufstellung in diesem Jahr ist das wichtig.</p>	wird nicht berücksichtigt	Die für die Umsetzung erforderliche Personalplanung und Sicherung der Finanzierung ist nicht Gegenstand des LRP 2017.
6.6	FUSS e.V.	<p><u><b>Einzelaspekte</b></u> <b>6</b> Die Maßnahme „Verstetigung des Verkehrsflusses“ ist an vielen Stellen im alten und neuen LRP (u.a. M22) verankert. Wir fordern, dass die Maßnahmen konkretisiert werden, und zwar dahingehend, dass es sich um eine „<b>Verstetigung des Verkehrsflusses bei geringer Kfz-Geschwindigkeit bzw. in Kombination mit Verkehrsberuhigung im MIV</b>“ handeln muss. Alles andere würde den Kfz-Verkehr beschleunigen und attraktiver machen (gleichzeitig Anstieg der Emissionen), und gleichzeitig noch stärkerer des Fußverkehrs beim Queren von Straßen behindern.</p>	wird nicht berücksichtigt	Es werden immer an den Einzelfall angepasste Lösungen gebraucht. Auf Hauptverkehrsstraßen sind Maßnahmen im Sinne einer Verkehrsberuhigung nicht möglich, weil dann die Gefahr besteht, dass sich der Verkehr auch auf Nebenstraßen und Wohnquartiere verteilt. Verkehrsberuhigung auf Hauptverkehrsstraßen führt zu Nachteilen, insbesondere zu Reisezeitverlängerungen für den ÖPNV.
6.7	FUSS e.V.	<p><b>7</b> Das im LRP 2011 enthaltene und prinzipiell fortgeführte Ziel „Differenzierte verkehrsmittelspezifische Zufahrtswiderstände in Richtung Innenstadt.“ (M33) ist im aktuellen LRP nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Vor allem bei den Maßnahmen, die die Thematik „LSA-Koordinierung“ betreffen, geht eine Berücksichtigung dieses Ziel nicht hervor. Im Rahmen der Anpassung von LSA-</p>	wird zur Kenntnis genommen	Ist als laufende Aufgabe der Landeshauptstadt Dresden enthalten und „Wird als Grundsatzaufgabe bei jedem städtischen Verkehrsbauvorhaben behandelt, Infrastrukturmaßnahmen werden durch die Landeshauptstadt Dresden vor diesem Hintergrund bewertet.“

		Steuerungen (u.a. Maßnahme M8) ist dieses implizite <b>Ziel der Erhöhung der Zufahrtswiderstände zur Innenstadt</b> (wie auch zu anderen Immissionshotspots) <i>explizit</i> aufzunehmen.		
6.8	FUSS e.V.	<b>8</b> Aus dem alten LRP wird die Maßnahme M21 „Förderung Fußverkehr“ fortgeschrieben, allerdings ist diese auf die Sanierung der Gehwege beschränkt. Wir fordern, dass <b>hier zusätzlich auch die Durchführung von kurzfristig wirkenden Programmen zur Absenkung von Bordsteinen (Barrierefreiheit), der Schaffung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) und sonstiger Querungsanlagen für den Fußverkehr (Mittelinseln etc.) sowie weitere verkehrstechnische Maßnahmen (u.a. LSA-Steuerung) mit aufgenommen</b> werden. Für diese Maßnahmen muss auch nicht die im VEP festgeschriebene Maßnahme zur Erarbeitung eines Fußverkehrskonzeptes abgewartet werden. Außerdem sollte in Maßnahme M20 zu den Radwegen als Ziel die <b>„Entlastung der Seitenräume/Gehwege von Radverkehr“</b> mit aufgenommen werden.	wird zur Kenntnis genommen	Die Förderung des Fußverkehrs durch Maßnahmen der Verkehrssteuerung ist enthalten (M 10). Ein Programm zur Schaffung neuer Fußgängerüberwege wurde Anfang 2018 gestartet. Der barrierefreie Ausbau der Fußverkehrsanlagen ist eine ständige Aufgabe in der Straßenraumgestaltung (unabhängig vom Luftreinhalteplan).
6.9	FUSS e.V.	<b>9</b> Bei dem Maßnahmenabschnitt zu den laufenden Aufgaben zu Verkehrsorganisation und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs fehlt die oben angesprochene Priorisierung, in diesem Falle des ÖPNV. Dementsprechend fordern wir bei den Maßnahmen M22, M33 und M19 den Vorrang (z. B. bei LSA-Management oder Straßenraumgestaltung) der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.	wird zur Kenntnis genommen	Diese übernommenen Maßnahmen aus dem Plan 2011 sind auf einen Vorrang der Verkehrsarten des Umweltverbundes gerichtet.
6.10	FUSS e.V.	<b>10</b> Für den Bereich Schillerplatz/Loschwitzer Brücke unterstützen wir Ihre Forderungen, sehen aber teilweise zu wenig konkrete Formulierungen (M1, M2, M15). Wir fordern, dass der Rad- und Wanderweg an der Elbe im Bereich Schillerplatz endlich von den parkenden Kfz befreit wird und die Abstellmöglichkeiten oben „im Viertel“ genutzt werden. Außerdem würden wir uns freuen, wenn Sie explizit die positive Wirkung einer fahrbahnseitigen Radverkehrsführung auf der Brücke auf den Fußverkehr mit erwähnen.	wird zum Teil berücksichtigt	Hinweis zur positiven Wirkung auf den Fußverkehr wird ergänzt (M 15). Die Forderung zur Einschränkung des Parkens an der Elbe (Schillerplatz) wird an die Verkehrsbehörde weitergereicht. Die Führung des Radverkehrs ist Gegenstand der Planungen rund um die Loschwitzer Brücke. Die Forderungen werden an die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergeleitet.
6.11	FUSS e.V.	<b>11</b> Die Aktivitäten zur Einrichtung von Mobilitätspunkten (M5) und zur Förderung des Car-Sharing (M6) sollten wenn möglich auch zur Förderung des Fußverkehrs genutzt werden, so wie es die Stadt Bremen praktiziert. Wir bitten um Aufnahme dieses Aspektes.	wird zur Kenntnis genommen	Durch die Einrichtung von Mobilitätspunkten erfolgt immer auch eine Förderung des Fußverkehrs. Für alle Verkehrsarten des Umweltverbundes und auch des Carsharingangebotes sind immer auch Fußwege erforderlich. Für eine gute Erreichbarkeit der Punkte ist auch die Maßnahme M10 vorgesehen.

6.12	FUSS e.V.	<b>12</b> Bei Maßnahme M7 sollte für den Punkt Kesselsdorfer Straße nicht nur die Zentralhaltestelle, sondern die „Schaffung eines städtebaulich und stadträumlich attraktiven Boulevards Kesselsdorfer Straße mit hoher Geschäfts- und Ortszentrumscharakters bis zur Julius-Vahlteich-Straße unter Priorisierung der Belange der Verkehrsmittel des Umweltverbundes“ mit aufgenommen werden.	wird nicht berücksichtigt	Die Ergänzung würde wesentlich über den Planungshorizont des Luftreinhalteplanes hinausgehen und bedarf einer eigenen Planung durch das SPA. Der Vorschlag wird dem SPA mitgeteilt.
6.13	FUSS e.V.	<b>13</b> Die Maßnahmen M8 (Umsetzung eines intelligenten LSA-Managements) und M10 (Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch optimierte Verkehrssteuerung) gehören zwingend zusammen gedacht und durchgeführt, mit Priorisierung bzw. Vorrang des Umweltverbundes, da sonst eine Verstetigung und Beschleunigung des Kfz-Verkehrs zu Lasten des Fußverkehrs droht, wie in Maßnahme M10, letzter Absatz, leider bestätigt wird.	wird zur Kenntnis genommen	Bei jeder Planungsmaßnahme für den Verkehr werden alle Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsarten berücksichtigt. Eine einseitige Ausrichtung nur für den Kfz-Verkehr ist in Dresden kein Planungsgrundsatz.
6.14	FUSS e.V.	<b>14</b> In Maßnahme M10 begrüßen wir Ihre Bestrebungen, wünschen aber unter anderem eine klarere Formulierung, was die „Bettelampeln“ angeht. Zum Beispiel könnte Satz des zweiten Anstrichs wie folgt umformuliert werden: „Alle Anforderungstaster für Fußgängersignale werden abgebaut und in jeder Umlaufphase eine ausreichend lange Grünphase für den Fußverkehr eingerichtet.“ Der zweite Satz im aktuellen LRP, Maßnahme M10 würde sich somit erübrigen.	wird nicht berücksichtigt	Bei reinen Fußgängerampeln können Anforderungstaster erforderlich sein und bei schlafenden Fußgängerampeln sind sie unbedingt notwendig. Deswegen kann dem Textvorschlag nicht entsprochen werden.
6.15	FUSS e.V.	<b>15</b> Beim Punkt „Die Verkürzung der Anmeldezeiten an reinen Fußgänger-LSA...“ in Maßnahme M10 ist aus unserer Sicht der Teil „und des fließenden Verkehrs (z. B. bei „Grüner Welle“) zwingend zu streichen. Hier wird wiederum versucht den Kfz-Verkehr bei der LSA-Schaltung über alle anderen Verkehrsmittel (außer ÖPNV) zu stellen, was die fußverkehrsfreundliche Ausrichtung der Ampelschaltzeiten erschwert. Außerdem sollte der MIV klar benannt werden, statt die Formel „fließenden Verkehr“ zu nutzen.	wird nicht berücksichtigt	Welche Verkehrsart unter welchen Bedingungen im Einzelfall zu bevorzugen ist bzw. bevorzugt werden kann, muss eine Abwägung im Rahmen des konkreten Projektes ergeben. Eine pauschale Vorgabe ist nicht sinnvoll. Fließender Verkehr ist hier Synonym für den gesamten Verkehr, der nicht nur aus motorisiertem Individualverkehr besteht sondern auch aus Wirtschafts- und Lieferverkehr und aus ÖPNV.
6.16	FUSS e.V.	<b>16</b> Bei allen Maßnahmen bzgl. dem Management von Lichtsignalanlagen bitten wir Sie generell, eine Räumgeschwindigkeit von 0,5 m/s zu fordern bzw. in den LRP mit aufzunehmen, damit ein sicheres und konfliktfreies Queren für alle Bevölkerungsgruppen möglich ist, auch für Ältere und Menschen mit Behinderung. Diese Geschwindigkeit sollte aus dem gleichen Grund auch für die Berechnung	wird zur Kenntnis genommen	Die Festlegung von technischen Parametern der LSA-Steuerung ist nicht Aufgabe des LRP 2017, sondern entsprechender Regelwerke. Die Forderung wird an die zuständigen Stellen weitergeleitet (STA).

		der Mindestfreigabezeiten angesetzt werden		
6.17	FUSS e.V.	<b>18</b> Im Maßnahmenfeld „Mobilitätsmanagement“ sind viele gute Ansätze enthalten. Wir wünschen darüber hinaus die Aufnahme der Wohnungswirtschaft als Akteursgruppe, mit denen zusammen Konzepte erarbeitet werden sollen (insb. M13). Außerdem wünschen wir eine Ergänzung der Maßnahmenschwerpunkte in M13 und M12 um moderne, imagefördernde Transport- und Einkaufshilfen für den Fußverkehr (Trolleys), die von anderen Städten, Verwaltungen, Wohnungsunternehmen und Verkehrsunternehmen bereits genutzt bzw. gefördert werden.	wird zur Kenntnis genommen	Die direkte Einbeziehung privater Akteure wie der Wohnungswirtschaft kann ergänzend zum Luftreinhalteplan auf freiwilliger Basis erfolgen. Der Vorschlag wird an das Mobilitätsteam der Landeshauptstadt weitergereicht. Die Politik kann das Mobilitätsverhalten über entsprechende Rahmenbedingungen steuern. Eine Luftreinhalteplanmaßnahme, welche die Wohnungswirtschaft direkt betrifft, sind Anpassungen bei den Stellplatzverpflichtungen (M 2). Die Anregung zu Einkaufshilfen wird an das Mobilitätsteam der Landeshauptstadt weitergegeben.
6.18	FUSS e.V.	<b>19</b> Für eine gute Luftqualität ist es insbesondere an Steigungsstrecken wichtig, dass Kfz die vorgegebenen Geschwindigkeiten einhalten. Aktuell hat eine Studie des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie erneut darauf hingewiesen. Wir fordern die Aufnahme von Maßnahmen zur verstärkten Geschwindigkeitskontrolle entsprechend mit Personal und Finanzen (Gemeindevollzugsdienst) untersetzt. An Hot-Spots, z. B. an der Bergstraße und vor dem Fritz-Förster-Platz sind auch stationäre Blitzer sinnvoll.	wird zur Kenntnis genommen	Die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung an der Bergstraße ist bereits in Betrieb. Personal- und Finanzplanung für den Vollzugsdienst sind nicht Gegenstand des LRP. Für die Kontrolle des laufenden Verkehrs ist in Sachsen die Polizei zuständig.
6.19	FUSS e.V.	<b>20</b> Aus unserer Sicht sind Park- und Straßenbäume wichtig, um die Luftqualität zu verbessern, aber auch allgemein den Fußverkehr zu fördern. Wir bitten Sie darum, den Schutz bestehender Straßenbäume, die Umsetzung und Ausweitung des Straßenbaumkonzeptes und die transparente Berichterstattung über Möglichkeiten von Straßenbaum-Neupflanzung bei neuen Planungen in den LRP mit aufzunehmen.	wird zur Kenntnis genommen	Der Schutz von Straßenbäumen sowie die Umsetzung und Ausweitung des Straßenbaumkonzeptes sind ständige städtische Aufgaben, unabhängig von der Luftreinhalteplanung.
7.1	HWK / IHK	<b>Maßnahmenpaket Luftreinhaltung aus Sicht der Wirtschaft</b> Grundsätzlich sollte jedoch zuerst hervorgehoben werden, dass aus Sicht der Wirtschaft der städtische Luftreinhalteplan ohne eine Untersetzung mit konkre-	wird zur Kenntnis genommen	Der Luftreinhalteplan gibt die Ziele vor und beschreibt die notwendigen Maßnahmen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen unterliegt eigenen formalen Anforderungen und wird durch die Verwaltung vorbereitet und den Stadtrat gesteuert. Bei Plan-

		ten Kostenschätzungen, Finanzierungs- und Zeitplänen zur Umsetzung der Maßnahmen sowie der Einbeziehung aller involvierten städtischen Einrichtungen und betroffenen kommunalen Partner keine nachhaltige Wirkung zeigen kann.		feststellungsverfahren obliegt die Genehmigung zudem der Landesdirektion. Erst danach kann die konkrete Umsetzung geplant werden.
7.2	HWK / IHK	<p><b>Parkraumbewirtschaftung</b></p> <p>Es besteht aus Sicht der Wirtschaft die Gefahr, dass diese rasante Reduzierung des Parkraumangebotes durch Bautätigkeit (zu großen Teilen auch auf ehemaligen Parkflächen) das Verkehrsaufkommen maßgeblich erhöht. Die Stadt muss deshalb dafür Sorge tragen, dass ein bedarfsangepasstes Parkraumangebot entsteht.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Eine „rasante“ Reduzierung des Parkraumangebotes gibt es nicht und wird es auch nicht geben.</p> <p>Die Landeshauptstadt Dresden hat im Rahmen ihrer Zuständigkeit für eine geordnete Stadt- und Verkehrsentwicklung zu sorgen. Im Zuge dessen werden über verschiedene hierarchisch abgestufte Konzepte die Zielstellungen auch zur Parkraumplanung formuliert. Beispielhaft seien hier der Verkehrsentwicklungsplan VEP 2025plus, das INSEK sowie das Parkraumkonzept Innenstadt genannt. Im Rahmen der Erarbeitung von Parkraumkonzepten oder der Evaluierung wird auch ein qualifizierter Parkraumbedarf ermittelt und darauf aufbauend werden Maßnahmen festgelegt.</p>
7.3	HWK / IHK	<p><b>Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen</b></p> <p>Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen, wie die Ausweitung der Geschwindigkeitsüberwachung an (unter Luftreinhaltegesichtspunkten) kritischen Punkten, wie zum Beispiel an der Bergstraße stadtauswärts oder an der Bautzner Straße, müssen mit Maßnahmen, die den Verkehrsfluss verbessern, etwa durch ein besseres Lichtsignalanlagen-Management, einhergehen.</p>	wird nicht berücksichtigt	<p>Überwachungen, die dazu dienen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit eingehalten wird, müssen nicht überprüft werden. Hier geht es um die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften. Wird die Geschwindigkeit von sehr vielen Fahrern/Fahrerinnen deutlich überschritten, dann war der Verkehrsfluss offensichtlich so gut, dass überhöhte Geschwindigkeiten sehr gut möglich waren.</p>
7.4	HWK / IHK	<p><b>Erweiterung des ÖPNV-Angebots</b></p> <p>Auf die steigende Nachfrage im Bereich des ÖPNV sollte mit zusätzlichen Angeboten im Ballungsraum Dresden reagiert werden und die dichte Vernetzung der Verkehrsträger an zentralen Mobilitätspunkten, beispielsweise durch Fahrrad- sowie Park &amp; Ride-Stellplätze noch weiter verbessert werden. Kurze Taktzeiten und attraktive Ticketangebote sind dabei Grundvoraussetzung für ein multimodales Mobilitätsverhalten. Darüber hinaus könnte eine Erweiterung von Service- und Abrechnungsangeboten, wie zum Beispiel der Online-Ticketkauf über eine App, realisiert werden.</p> <p>Aus Sicht der Wirtschaft werden Pendler- oder Besucherparkplätze am Stadtrand auf weniger Interesse stoßen als im Umfeld des 26er-Ringes gelegene Parkplätze mit gutem Anschluss an den ÖPNV. Damit könnte eine klare Preis-</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Dazu sind folgende Punkte im Entwurf des Luftreinhalteplanes enthalten :</p> <p>Ausbau P+R (M 4), Mobilitätspunkte (M 5), Ausbau ÖPNV (laufende Aufgabe), Service/Abrechnung (Mobilitätsplattform Teil von M 4), Preisstaffelung Parken (Teil von M 1)</p> <p>Die Hinweise werden an das SPA gegeben.</p>

		staffelung mit definierten Parkraumzonen verbunden werden, die gerade für den Nutzer von außerhalb klar gekennzeichnet sein sollte (z. B. „günstig parken“ P3/„parken mit Fahrschein“ P2/„Stadtzentrum“ P1).		
7.5	HWK / IHK	<p><b>Baumaßnahmen und Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs</b></p> <p>Die in letzter Zeit erfolgten Sanierungen von Hauptverkehrsstraßen haben leider nicht zur Verstetigung des Verkehrsflusses geführt. Aufgrund wegfallender Fahrspuren, einer teilweise weder im Sinne eines optimalen Verkehrsflusses für alle Verkehrsteilnehmer, noch im Sinne der Teilhabegerechtigkeit angepassten Vorrangschaltung für den ÖPNV und Bedarfsampeln für Fußgänger, haben sich die Sanierungsmaßnahmen als Feinstaub begünstigend herausgestellt.</p> <p>Als Beispiele sind hier die Bautzener Straße, Leipziger Straße und Bodenbacher Straße zu nennen, wo insbesondere in den Hauptverkehrszeiten die Straßenbahn quasi als Pulkführer im Haltestellenrhythmus für ein permanentes Stop-and-Go für den motorisierten Individualverkehr sorgt.</p> <p>Auch der zu beobachtende Trend in der Innenstadt, Fußgängerverkehr und Straßenverkehr/MIV bei Querungen auch großer, verkehrstarker Straßen, wie der Bundesstraße 170, zu vermischen, ist mit Hinblick auf eine Verstetigung des motorisierten Individualverkehrs kontraproduktiv. Beispiele hierfür sind die bisherigen Querungen durch die Tunnel Pirnaischer Platz und Hauptstraße sowie die Fußgängerbrücke Albertstraße.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Alle durchgeführten Baumaßnahmen haben den Verkehr für alle Verkehrsarten insgesamt verbessert. Durch den Wegfall von Tunneln und Brücken können Fußgänger/-innen hier gleichberechtigt teilnehmen. Für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer/-innen und ältere Bürger/-innen mit Rollator ist eine Querung überhaupt erst möglich geworden.</p> <p>Stop-and-Go Verkehr hat nichts mit einer Pulkführerschaft der Straßenbahn zu tun. Auch an „normalen“ Haltestellen vor dem Ausbau hätten die Kraftfahrzeuge bei der Einfahrt der Bahn in die Haltestelle anhalten müssen. Im Übrigen erreichen die Bahnen inzwischen auch das in der Stadt zulässige Tempo, so dass Kraftfahrzeuge hier nicht unvertretbar behindert werden, wenn man überhaupt davon sprechen kann. Die steigenden Nutzungszahlen der DVB, die den Kfz-Verkehr insgesamt entlasten, sind auch auf solche Maßnahmen zurückzuführen.</p> <p>Von Vermischung des Fußgängerverkehrs mit dem Kfz-Verkehr kann in Dresden nicht gesprochen werden. Die angesprochene Fußgängerquerung auf der B170 ist mit dem der Signalisierung des Pirnaischen Platzes koordiniert.</p>
7.6	HWK / IHK	Gefordert wird ein smartes LSA-Management für einen schnellen ÖPNV und eine verstetigte Bewegung des MIV auf den MIV-starken Straßen der Stadt (s. M8, M9), welches jedem Verkehrsträger weitgehend gerecht wird.	wird zur Kenntnis genommen	Bei der intelligenten Verkehrssteuerung bzw. dem intelligenten LSA-Management (M 8) geht es um die effizientere Abwicklung <i>aller</i> Verkehrsarten.
7.7	HWK / IHK	Bezüglich der <b>Loschwitz Brücke</b> bestehen unsererseits erhebliche Bedenken zur vorgeschlagenen Einengung der Fahrbahn. Der Großteil des Verkehrs auf dem Blauen Wunder sind Berufspendler aus dem Schönfelder Hochland und dem weiteren Umfeld bis Bischofswerda, deren Ziel der Dresdner Osten ist. Diese über die Waldschlösschenbrücke ableiten zu wollen, würde erhebliche Mehrkilometer und damit Mehremissionen bedeuten. So lange eine attraktive ÖPNV-Anbindung für den Pendlerverkehr nicht gegeben ist, ist eine Fahr-	wird zur Kenntnis genommen	Das künftige Verkehrsregime an der Loschwitz Brücke ist Gegenstand laufender Untersuchungen. Während der geplanten Sanierung werden die Auswirkungen einer Spurreduktion untersucht. Ziel ist hier ein Erhalt der verkehrlichen Funktion für alle Verkehrsträger sowie eine Verbesserung insbesondere für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen. Zudem muss es Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit insgesamt geben. Eine Ablei-



		<p>bahnverengung an dieser Stelle aus unserer Sicht unglücklich und birgt im Rahmen des Luftreinhalteplans unnötiges Konfliktpotential. Darüber hinaus sollte geprüft werden, inwieweit die Augustusbrücke nach der Sanierung im Rahmen einer Einzelgenehmigung durch Dienstleister genutzt werden kann.</p>		<p>tung des Kfz-Verkehrs auf die Waldschlößchenbrücke in erheblicher Dimension ist weder Ziel der Planungen noch ist dies auf Grund der Quell-/Zielstruktur mittelfristig realistisch.</p> <p>Die Augustusbrücke war von Kraftfahrzeugzahlen nie eine verkehrsentscheidende Brücke. Es stehen gerade im Zentrum der Stadt in unmittelbarer Nachbarschaft zwei leistungsfähige Brücken zur Verfügung. Die Brücke wird für den ÖPNV und Touristikdienstleister weiterhin befahrbar sein.</p>
7.8	HWK / IHK	<p><b>Förderung alternativer Antriebstechnologien</b></p> <p>Grundsätzlich sollte geprüft werden, inwieweit die in der Stadt Dresden zum Einsatz kommenden Taxis in Bezug auf umweltfreundliche Antriebstechnologien förderfähig sind. In dieser Hinsicht sollten Taxis als Teil des ÖPNV und nicht des MIV verstanden werden.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Das Thema Elektromobilität ist Schwerpunkt im „Sofortprogramm Saubere Luft“ des Bundes, für das die LH Dresden bis Ende Juli 2018 einen Masterplan aufstellt (Green-City-Plan).</p>
7.9.	HWK / IHK	<p><b>Projekte und Unterstützungsmaßnahmen der Wirtschaft</b></p> <p>Maßnahmen beinhalten unter anderem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die weitgehende Umstellung von Fuhrparks auf Leasingmodelle, um den regelmäßigen Austausch mit moderner, emissionsärmerer Antriebstechnik zu ermöglichen,</li> <li>▪ die Bewerbung und Inanspruchnahme des DVB-Jobtickets, welches mit einer weiteren Senkung der Unternehmensmindestmitarbeiterzahl, gegebenenfalls auch über Rahmenverträge, den Umstieg auf das Angebot des ÖPNV für Mitarbeiter kleinerer Unternehmen noch attraktiver machen könnte.</li> </ul> <p>Darüber hinaus gibt es Beratungs- und Ausbildungsangebote:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ die Handwerkskammer Dresden bietet das im Rahmen des Schaufensters Elektromobilität entwickelte Fortbildungsangebot „Smart Advisor“ (Berater für Elektromobilität) im Rahmen ihres Bildungsprogramms an,</li> <li>▪ die Industrie- und Handelskammer Dresden plant ein Weiterbildungsangebot, welches Unternehmensmitarbeiter zu Mobilitätsberatern weiterbildet, die Unternehmen und Mitarbeiter zu Fragen der nachhaltigen Mobilität beraten sollen.</li> </ul> <p>Darüber hinaus möchten wir die Entwicklung einer gemeinsamen „Last-Mile“-</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die aufgezeigten Initiativen unterstützen das Anliegen des Planes.</p>

		Strategie für Paketlieferdienste anregen. Vorstellbar wären etwa neutrale Paketstationen und überall dort, wo ein Kunden-/ Lieferantkontakt als unverzichtbar angesehen wird, auch neue Arbeitsmittel wie elektrische Kleinsttransporter oder Lastenpedelecs.		
7.10.	Landesdirektion Sachsen	Zur Verkürzung zeitlich bisweilen sehr langwieriger Variantenfindungs-, Zustimmungs- und Genehmigungsprozesse sind die betreffenden Maßnahmen des Entwurfs unter dem Gesichtspunkt des zeitnah gebotenen Gesundheitsschutzes für die von Grenzwertüberschreitungen Betroffenen prioritär und vereinzelt gerichtet anzugehen.	wird zur Kenntnis genommen	Darauf ist das Bestreben der Verwaltung gerichtet.
8.1	Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)	<p>So sieht die Maßnahme <b>M13</b> — Betriebliches Mobilitätsmanagement in Verwaltung, öffentlichem Dienst und Tochterunternehmen der Stadt und des Freistaates — eine interne Parkraumbewirtschaftung vor, das heißt den Verzicht auf kostenlose Mitarbeiterparkplätze bei der Landeshauptstadt Dresden und dem Freistaat Sachsen.</p> <p>Diese Maßnahme wird abgelehnt. Die Stadt Dresden kann keine Maßnahmen zu Lasten des Freistaates Sachsen festlegen, insbesondere nicht zu Lasten der Landesbediensteten.</p> <p>Außerdem weisen wir darauf hin, dass eine zumutbare ÖPNV-Anbindung nicht an allen Standorten des Freistaates Sachsen gewährleistet ist. Als Beispiel kann hier der Standort des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr, Zentrale, angeführt werden. Eine Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel für die Bediensteten des LASuV am Standort Stauffenbergallee 24 ist nur sehr eingeschränkt möglich. Es existiert derzeit kein barrierefreier und verkehrssicherer Zugang zum LASuV mit dem ÖPNV. Die Haltestelle der Linien 64 ist fußläufig durch den Hechtpark ohne Beleuchtung und ohne Winterdienst erreichbar. Eine Querungshilfe (Verkehrinsel) auf der Stauffenbergallee besteht nicht. Die Linie 70 verkehrt nur in größeren Zeitabständen (halbstündlich, stündlich bzw. in noch größeren Abständen).</p> <p>Seit dem Bezug des Behördenstandortes im Januar 2015 kam es auf Grund der beschriebenen Situation zu einer Vielzahl von Kündigungen des Jobtickets durch die Bediensteten.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die interne Parkraumbewirtschaftung ist nur <i>ein</i> möglicher Teil des betrieblichen Mobilitätsmanagements und selbstverständlich von den zur Verfügung stehenden Alternativen bzw. Standorten abhängig. Es geht nicht vordergründig um den Standort des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr. Die Information zum Standort Stauffenbergallee 24 wird an den Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften zur Prüfung weitergereicht.

8.2	Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)	<p>Die Maßnahme <b>M14</b>, die die Festlegung einer Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h auf allen Bundesautobahnen in Stadtgebieten vorsieht, wird vom SMWA und vom LASuV nicht mitgetragen. Das notwendige Einvernehmen des LASuV wird somit <b>nicht erteilt</b>.</p> <p>Die Durchschnittsgeschwindigkeiten der Pkw betragen an der Dauerzählstelle auf der Bundesautobahn (BAB) 4 westlich des Autobahndreiecks (AD) Dresden-Nord 104 km/h im Jahr 2016 und 109 km/h im 9-Monats-Zeitraum von Januar bis September 2017. Mit der Anordnung von Tempo 100 ist folglich nur eine marginal niedrigere Durchschnittsgeschwindigkeit erreichbar. Die Lkw als Hauptverursacher der Luftschadstoffemissionen werden von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h nicht berührt, weil für sie die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h gilt.</p> <p>Wir verweisen hierzu auch auf die Besprechung am 8. November 2017 zwischen SMWA, Stadt Dresden, LfULG und LASuV.</p> <p>Es ist jedoch beabsichtigt, auf der BAB 4 im Abschnitt AD Dresden-Nord bis AD Dresden-West eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h im Rahmen eines Verkehrsversuchs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten anzuordnen. Die verkehrsrechtliche Anordnung kann nur befristet bis zum 31. Dezember 2020 erfolgen, da die Verwaltung der Bundesautobahnen im Jahr 2021 auf den Bund übergeht.</p> <p>Wir verweisen hierzu auch auf das Schreiben des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft (SMUL) an die Landesdirektion Sachsen, Dienststelle Dresden, vom 15. Januar 2018. Nach diesem Erlass ist im Luftreinhalteplan 2017 der Landeshauptstadt Dresden (LRP 2017) die „Maßnahme M14 Festlegung einer Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h auf Bundesautobahnen in Stadtgebieten“ im Kapitel 6.3.5 „Handlungsfeld Geschwindigkeitsreduzierung auf stadtnahen Autobahnen“ zu streichen und die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf der BAB A 4 im oben genannten Abschnitt in Kapitel 6.7 als Maßnahme außerhalb des LRP 2017 aufzunehmen.</p>	wird berücksichtigt	<p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A4 wird als Maßnahme außerhalb des LRP aufgenommen. Die bisherige Maßnahme M14 entfällt.</p> <p>Aus welchen Gründen Tempo 100 angeordnet wird ist eher sekundär. Wichtig ist, dass die Maßnahme auch der Luftreinhaltung dient.</p>
8.3	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	<p>Zur Minderung der Schadstoffbelastungen im Bereich der Bergstraße sind mit der Maßnahme <b>M17</b> die Überwachung der Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Fritz-Förster-Platz, Mommsenstraße, Nöthnitzer Straße sowie für den Fall, dass sich eine Geschwindigkeitskontrolle als nicht ausreichend erweist, eine Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit vorgesehen.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung ist bereits in Betrieb. Die zweite Maßnahme wird nur dann durchgeführt, wenn es notwendig werden sollte. Selbstverständlich werden dann auch die zuständigen Behörden beteiligt.</p>

	(LASuV)	<p>Die Maßnahme M17 besteht somit aus zwei Maßnahmen, wobei der stärkere Eingriff (Geschwindigkeitsbeschränkung für alle Verkehrsarten) von einer verhältnismäßigeren Maßnahme (Geschwindigkeitskontrollen) abhängt. Die Bergstraße ist als Bundesstraße konzipiert (B 170). Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unter 60 km/h auf Bundesstraßen bedürfen gemäß Rdnr. 8 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) zu § 45 Abs. 1 bis 1e der Zustimmung des LASuV als höhere Verkehrsbehörde. Das entsprechend nach § 47 Abs. 4 Satz 2 BImSchG erforderliche Einvernehmen kann derzeit <b>nicht erteilt</b> werden, da die Gründe für eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht ausreichen.</p> <p>Die angeführten Messungen der TU Dresden zeigen eine starke Zunahme der NOx-Emissionen bei Geschwindigkeiten über 50 km/h. Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h besteht jedoch bereits. Insofern sind Geschwindigkeitskontrollen, ggf. auch stationär, das Mittel der Wahl. Es ist im Übrigen ein Irrtum anzunehmen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h immer zu einer allgemeinen Senkung des Geschwindigkeitsniveaus führt. Die Bergstraße bietet sich dem Verkehrsteilnehmer nicht als geschwindigkeitsbeschränkte Straße dar, auch wenn sie ggf. als solche beschildert würde. Auch hier wären ständige Geschwindigkeitskontrollen unabdingbar.</p> <p>Aus Sicht des LASuV ist es nicht sinnvoll, eine mögliche Geschwindigkeitsreduzierung als Folge dieser noch zu evaluierenden anderen Maßnahme in den Luftreinhalteplan aufzunehmen.</p> <p>In den Erläuterungen zur Maßnahme M17 wird die Aussage getroffen, dass eine Anpassung der Ampelkoordinierung erforderlich sei. Soweit sich die Ampelkoordinierung auch auf die Anlage B 170 Innsbrucker Straße/Stuttgarter Straße (außerhalb der Ortsdurchfahrt Dresden) erstreckt, ist eine sofortige Abstimmung mit dem LASuV, Zentrale, bezüglich der geplanten und unmittelbar bevorstehenden Koordinierung der Lichtsignalanlagen der B 170 zwischen dem Knotenpunkt (KP) S 191 Bannewitz und dem KP Stuttgarter Straße erforderlich.</p>		
--	---------	--	--	--

8.4	Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV)	<p>Die Maßnahme <b>M18</b> sieht die grundhafte Erneuerung der Bautzner Straße und Anpassung des Verkehrsregimes vor.</p> <p>Die Bautzner Straße ist als Bundesstraße klassifiziert (B 6). Auch hier bedürfen demnach Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unter 60 km/h der Zustimmung des LASuV als höhere Verkehrsbehörde (siehe Ausführungen zur Maßnahme M17).</p> <p>Hinsichtlich des Hinweises auf den Lärmaktionsplan für die Äußere Dresdner Neustadt und einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen im Abschnitt zwischen Prießnitzstraße und Martin-Luther-Straße verweisen wir auf die Stellungnahme des LASuV vom 2. Dezember 2016, Az.: 13-3911/1378/38-2016. Die darin erwähnte Lärmberechnung nach den RLS-90 und die erforderliche Abwägung aller Belange liegen nach unserem Kenntnisstand nicht vor. Eine Zustimmung wurde hier von der höheren Verkehrsbehörde bislang nicht erteilt. Für eine Übernahme dieser Maßnahme in den Luftreinhalteplan ist aus unserer Sicht die Begründung - Vermutung des positiven Auswirkens auf die Luftreinhaltung - nicht ausreichend.</p> <p>Insofern wird auch hier das nach § 47 Abs. 4 Satz 2 BImSchG erforderliche Einvernehmen derzeit <b>nicht erteilt</b>.</p> <p>Hinsichtlich des Abschnittes Albertplatz und Wolfsgasse ist unklar, ob hier eine vollständige oder abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen soll. Hierzu ist eine nähere Untersetzung, ggf. auch zum Thema Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zum Ausbau der jeweiligen Abschnitte, erforderlich.</p> <p>Abschließend weisen wir darauf hin, dass zu den Maßnahmen M17 und M18 die Positionierung der zuständigen unteren Verkehrsbehörde fehlt.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die erforderlichen Anträge, Begründungen und Stellungnahmen werden an das LASuV durch die Verkehrsbehörde der Stadt nachgereicht.
9.1	LASuV Bautzen	<p>Hinweis: Die <b>Maßnahme M 9</b> „Umsetzung des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt, Ausbau der Fahrradinfrastruktur, Verleihsystem für Lastenräder" sollte mit der Radwegkonzeption 2014 des Freistaates Sachsen abgestimmt werden.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Radwegkonzeption des Freistaates ist als übergeordnete Grundlage im Radverkehrskonzept der LH Dresden berücksichtigt.
10.1	Gemeinde Ottendorf-	<p>Da die Stadt Dresden lt. Landesentwicklungsplan Sachsen wesentliche Grund- und Mittelzentrumsfunktionen für Ottendorf-Okrilla übernehmen soll, sieht die Gemeinde Ottendorf-Okrilla vor allem in der besseren ÖPNV-Anbindung und</p>	wird zur Kenntnis genommen	Die Hinweise zur besseren ÖPNV-Anbindung werden an DVB, VVO und die Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung weitergereicht.

	<p>Okrilla</p>	<p>der Verbesserung des Radwegenetzes Potential, motorisierten Zielverkehr und damit Schadstoffimmissionen zu vermeiden. Die Gemeinde Ottendorf-Okrilla empfiehlt zur Verringerung des Stickoxidausstoßes folgende daher folgende Maßnahmen in den Luftreinhalteplan der Stadt Dresden aufnehmen:</p> <p><u>a) Deutliche Verbesserung des ÖPNV/SPNV-Angebots für die Stadtumlandgemeinden durch die Erhöhung der Taktung und der zeitlichen Ausdehnung der Angebote einschl. Wochenende.</u> Zur Verringerung des motorisierten Pendlerverkehrs in Dresden ist die ÖPNV-Anbindung zwischen der Landeshauptstadt und Ottendorf-Okrilla als Nachbargemeinde im engeren Verflechtungsraum wesentlich zu verbessern. Zur Akzeptanz der schienengebundenen Verkehrsmittel muss die SB 33 dringend eine Taktverdichtung auf 30 Minuten sowie eine zeitliche Ausdehnung des Angebots in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende erfahren. Dabei sind die Betriebs- und Schichtzeiten im Gewerbegebiet Ottendorf-Okrilla zu beachten. Dazu sollte eine Erweiterung der SB 33 bis Dresden-Hbf zeitnah umgesetzt werden.</p> <p><u>b) Enge Abstimmung der Fahrpläne von Bussen und Bahnen zur Reduzierung und Optimierung der Umsteigezeiten.</u> An den zentralen Umsteigepunkten der SB 33 in Dresden-Klotzsche, Dresden-Neustadt und Dresden-Hbf sind kurze Umsteigezeiten zu den anderen Linien im Stadtgebiet Dresden sowie in Richtung Kamenz, Bautzen, Pirna und Meißen in den Fahrplänen zu berücksichtigen. Die Fahrpläne der SB 33 sowie der ankommenden bzw. abfahrenden Buslinien so zu abzustimmen, dass grundsätzlich kurze Umsteigezeiten erreicht werden.</p> <p><u>c) Verbesserung des Radwegenetzes.</u> Zwischen Ottendorf-Okrilla und Dresden bestehen nur unzureichend sichere Radwegverbindungen. Zur Stärkung der Rolle des nichtmotorisierten Verkehrs hat die Gemeinde Ottendorf-Okrilla ein Radverkehrskonzept verabschiedet, das unter anderem einen Radweg an der S59 zwischen Hermsdorf und Dresden-Weixdorf sowie an der K 9260 zwischen Medingen und Dresden-Weixdorf beinhaltet. Die Stadt Dresden sollte die innerstädtische Anbindung an diese Radwege in den Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus aufnehmen.</p> <p>Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die Verkehrsuntersuchungen der VCDB „Relation Dresden - Königsbrück, Variantenvergleich EBO-, BOStrab-</p>		<p>Die genannten Radwegverbindungen sind im Radverkehrskonzept der LH Dresden enthalten. Es wird davon ausgegangen, dass an den Schnittstellen zur Gemeinde Ottendorf-Okrilla die erforderliche Koordination der Planungsverantwortlichen von Stadt und Umlandgemeinden erfolgt.</p>
--	----------------	---	--	--

		<p>und Busbetrieb" vom April 2015 sowie „Fahrplanerische Konzeption zum Teilnetz Radeberg (Busverkehr)" vom März 2017. Beide Verkehrsuntersuchungen wurden im Auftrag des VVO erstellt mit der Zielstellung, die Betriebskonzepte für Busse und Bahnen an die geänderten Rahmenbedingungen anzupassen, Fahrplanangebote zu optimieren und dort, wo sich Defizite in den Angeboten ergeben, diese auszuweiten.</p>		
11.1	Staatsministerium der Finanzen (SMF)	<p>Im Textentwurf des Luftreinhalteplans der Landeshauptstadt Dresden wird auf Seite 69 unter Maßnahme M13 als ein Maßnahmenschwerpunkt aufgeführt:</p> <p><i>„Interne Parkraumbewirtschaftung, d.h. Verzicht auf kostenlose Parkplätze für Mitarbeitende.... Der Verzicht auf kostenlose Mitarbeiterparkplätze bei der LH Dresden und dem Freistaat Sachsen dient außerdem einer gewissen Gleichbehandlung gegenüber Berufspendlern, die nicht über solche Privilegien verfügen.“</i></p> <p><u>Zur Frage der rechtlichen Bindung des Freistaates</u></p> <p>Nach Auffassung des Freistaates Sachsen handelt es sich bei der hier aufgeführten internen Parkraumbewirtschaftung des Freistaates nicht um eine im Sinne von § 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG durchzusetzende (hoheitliche) Maßnahme.</p> <p>Nach § 47 Abs. 6 BImSchG wird die Reichweite der Bindungswirkung der Maßnahmen in einem Plan in Abhängigkeit von den Inhalten des jeweiligen Plans bestimmt. So müssen in dem — hier nicht einschlägigen - Bereich der planungsrechtlichen Festlegungen die Vorgaben des Luftreinhalteplans gern. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG vom Planungsträger lediglich im Abwägungsprozess berücksichtigt werden.</p> <p>Demgegenüber sind die in einem Luftreinhalteplan festgelegten <u>Maßnahmen nach § 47 Abs. 1-4 BImSchG</u> zwar durch Anordnungen und sonstigen Entscheidungen <u>durchzusetzen</u> (§ 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG).</p> <p>Dass es sich bei der Maßnahme 13 um eine Maßnahme im Sinne des § 47 Abs. 1-4 BImSchG handelt, ist allerdings zweifelhaft.</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Die interne Parkraumbewirtschaftung ist nur <i>ein</i> möglicher Teil des betrieblichen Mobilitätsmanagements und nur mit einer entsprechenden Kooperationsbereitschaft der betroffenen Stellen des Freistaates umsetzbar.</p> <p>Beim Freistaat verbleiben die einzigen nicht bewirtschafteten Parkflächen im Stadtzentrum, die zu dem noch nach Dienstschluss für die Bevölkerung kostenfrei geöffnet werden. Damit untergräbt der Freistaat die Bemühungen der Landeshauptstadt.</p> <p>Die rechtliche Würdigung wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die angeführten Gründe (1 bis 4), halten keiner sachlichen Würdigung stand, sondern stellen alle modernen Erkenntnisse der Verkehrsplanung in Frage.</p> <p>Die Begründung zur notwendigen Gleichbehandlung aller Angestellten im gesamten Freistaat kann nicht nachvollzogen werden. Ob man eine Parkraumbewirtschaftung einführen kann, hängt immer auch von den örtlichen Umständen ab. Die Standorte der Staatsregierung im 26iger Ring, und nur um diese Standorte geht es, sind gut an den ÖPNV angebunden. Der Freistaat gewährt zudem gute Bedingungen für ein Jobticket. Die Belange des Gesundheitsschutzes sind mit sehr hoher Priorität bei der Abwägung der Belange zu berücksichtigen.</p>

	<p>Zum Begriff der „Maßnahme“ im Sinne des § 47 Abs. 1 BImSchG wird auf Rz. 198 des Urteils des VG Stuttgart vom 26.07.2017 (Az.: 13 K 5412/15) verwiesen. Danach sind unter dem Begriff der Maßnahme in erster Linie rechtsetzende (z. B. Rechtsverordnungen), allgemein verfügende (z. B. Verkehrsbeschränkungen), den Einzelfall regelnde (z. B. Anordnungen nach dem BImSchG durch Verwaltungsakt) und schlicht-hoheitliche Maßnahmen und damit also Maßnahmen mit <u>hoheitlichen</u> Charakter zu verstehen.</p> <p>Die interne Parkraumbewirtschaftung, also die Vermietung eines Stellplatzes, lässt sich unter diese Kriterien nicht einordnen. Hier wird nicht hoheitlich der Verkehr beschränkt oder verboten. Die Parkraumbewirtschaftung richtet sich auch nicht unmittelbar gegen Emittenten (§ 47 Abs. 4 BImSchG). Wer will, kann auch weiterhin mit seinem PKW im Regierungsviertel parken. Er muss dann nur etwas dafür bezahlen. Letztlich werden durch die Parkraumbewirtschaftung nur zivilrechtlich die Kosten des Verkehrs erhöht.</p> <p><u>Einschätzung der Folgen einer Parkraumbewirtschaftung</u></p> <p>Unabhängig von der Frage, ob die Auflistung einer internen Parkraumbewirtschaftung als Maßnahme im Luftreinhalteplan rechtlich verbindlich ist, ist durch die Einführung einer Kostenpflicht eine positive Auswirkung auf die Luftreinhaltung nicht zu erwarten.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bereits jetzt ist die Nachfrage nach Parkplätzen im Regierungsviertel deutlich höher als die bereitgestellten Kapazitäten. Die Parkraumbewirtschaftung würde daher lediglich zu einer Änderung in der Auswahl der Parkplatznutzer führen.</li> <li>2. Bei Einführung einer Kostenpflicht entsteht zusätzlicher Verkehr auf der Suche nach kostengünstigeren oder kostenfreien Parkplätzen in der Umgebung</li> </ol>		
--	---	--	--



		<p>3. Eine Kostenpflicht steht der Förderung der Elektromobilität entgegen, denn auch solche Autofahrer müssten an der Schranke bezahlen</p> <p>4. Eine Kostenpflicht ist für den Freistaat Sachen mit zusätzlichem Aufwand verbunden (z. B. Kosten für bauliche und technische Instandsetzung, Winterdienst, Straßenreinigung, Abfallbeseitigung, Bewachung bzw. Zugangs- und Sicherheitssystem, Leitsystem-Betreiberkosten, Verwaltungskosten) und rechtlichen Risiken (Haftung, Sanktionen und deren Durchsetzung), die durch die Einnahmen nicht gedeckt werden</p> <p>5. Eine Einführung der Parkraumbewirtschaftung im Regierungsviertel würde im Sinne der Gleichbehandlung aller Beschäftigten des Freistaates auch bedeuten, dies landesweit (d. h. bzgl. landeseigener Parkplätze) auszudehnen. Der hierfür erforderliche finanzielle und administrative Aufwand erscheint unverhältnismäßig.</p>		
12.1	Sächsisches Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft (SMUL)	<p>Mit Schreiben vom 5. Januar 2018 teilte uns das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr mit, dass das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) gebeten wird, auf der Bundesautobahn (BAB) A 4 im Abschnitt Autobahndreieck Dresden Nord bis Autobahndreieck Dresden West eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h im Rahmen eines Verkehrsversuchs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten anzuordnen. Die verkehrsrechtliche Anordnung erfolgt befristet bis zum 31. Dezember 2020, da die Verwaltung der Bundesautobahnen im Jahr 2021 auf den Bund übergeht.</p> <p>Im Luftreinhalteplan 2017 der Landeshauptstadt Dresden (LRP 2017) ist daher die „Maßnahme M 14 Festlegung einer Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h auf Bundesautobahnen in Stadtgebietsnähe“ im Kapitel 6.3.5 „Handlungsfeld Geschwindigkeitsreduzierung auf stadtnahen Autobahnen“ zu streichen und die Geschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h auf der BAB A 4 im oben genannten Abschnitt in Kapitel 6.7 als Maßnahmen außerhalb des LRP 2017 aufzunehmen. Die Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Immissionsbelastung im Stadtgebiet ist wie vom Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie berechnet mit der Geschwindigkeitsbegrenzung aus dem oben genannten Grund gleichermaßen</p>	wird berücksichtigt	

		<p>gegeben.</p> <p>Weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundesautobahnen insbesondere auf der BAB A 17 im Bereich AD Dresden-West bis Anschlussstelle Heidenau, wie im Entwurf des Luftreinhalteplans enthalten, werden vom LASuV nicht angeordnet werden. Eine Minderung der lufthygienischen Belastung ist in diesem Abschnitt nicht gegeben.</p> <p>Für die „Maßnahme M 18 Grundhafte Erneuerung der Bautzener Straße, Anpassungen des Verkehrsregimes“, Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ab dem Jahr 2018 ist nach wie vor das Einvernehmen des LASuV nach § 47 Abs. 4 BImSchG erforderlich.</p>		
12.2	SMUL	<p>Zur „Maßnahme M 2 Modernisierung Straßenbahn- und Busflotte“ aus dem Luftreinhalteplan 2011 und keiner Weiterführung im LRP 2017 im Kapitel 11.9, da „derzeit keine geeigneten Elektrobusse auf dem Markt“ verfügbar sind, möchten wir auf den aktuellen Sachstand hinweisen und folgendes anmerken:</p> <p>Die Aussage zur mangelhaften Marktverfügbarkeit von Elektrobussen ist nicht mehr zutreffend. Viele europäische und so auch deutsche Großstädte haben entsprechende Testphasen abgeschlossen und sind zur planmäßigen Umrüstung ihrer Busflotten auf Elektroantrieb übergegangen (zum Beispiel Hamburg). Die Landeshauptstadt Wiesbaden hat im Jahr 2017 17 Elektrobusse in Betrieb genommen. Bereits seit dem Jahr 2016 fahren Elektrobusse bei den Bonner Stadtwerken. In China hat die Stadt Shenzhen bereits ab dem Jahr 2017 ihre komplette Busflotte von 16.000 Fahrzeugen auf Elektroantrieb umgestellt. Diese Busse werden auch in Europa gebaut und angeboten. Neben den global führenden chinesischen und amerikanischen Herstellern sind zahlreiche europäische inklusive deutsche Bushersteller am Markt aktiv (zum Beispiel Sileo, Solaris) oder stehen vor der Produktionseinführung (zum Beispiel Mercedes).</p>	wird zur Kenntnis genommen	Das Thema Elektromobilität – inkl. des Ersatzes von Dieselbussen durch Elektrofahrzeuge – ist Schwerpunkt im „Sofortprogramm Saubere Luft“ des Bundes, für das die LH Dresden bis Ende Juli 2018 einen Masterplan aufstellt (Green-City-Plan).
12.3	SMUL	Wir regen an, dass die Bevorrechtigungen der Teilnahme elektrisch betriebener Fahrzeuge am Straßenverkehr nach dem Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 — EmoG - Aufnahme in den LRP 2017 findet.	wird zur Kenntnis genommen	Dieses Anliegen wird beim Thema Elektromobilität im Rahmen des Green-City-Plans der LH Dresden berücksichtigt.

12.4	SMUL	<p>Wir möchten die Stadt Dresden auf den Förderaufruf des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie „Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im engen Zusammenhang mit dem Abbau bestehender Netzhemmnisse sowie dem Aufbau von Low-Cost-Infrastruktur und Mobile Metering-Ladepunkten“ im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 bis 2020“ vom 28. Dezember 2017 hinweisen, veröffentlicht im Bundesanzeiger vom 4. Januar 2018.</p> <p>Der Freistaat Sachsen hat am 29. Dezember 2017 über das Landesförderprogramm für Stromspeicher und Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge' informiert. Die Antragstellung erfolgt über die Sächsische Aufbaubank<sup>2</sup>.</p>	wird zur Kenntnis genommen	Ist bekannt und wird beantragt.
13.1	Straßen und Tiefbauamt DD (STA)	<p><u>Ziffer 5.1., letzter Absatz</u> Die mit mir am 10. November 2017 abgestimmte Abwägung im Rahmen der Auswertung des Geschäftsbereichsumlaufs (Stand: 10. November 2017) ist nur zum Teil umgesetzt worden. Sie sah unter anderem vor, vor dem letzten Satz noch folgendes zu ergänzen: „Diese Defizite sind nur durch den Gesetz- und Verordnungsgeber überwindbar, indem Verkehrs- und Immissionsschutzrecht harmonisiert werden.“ Diese Ergänzung fehlt im ausgelegten Entwurf.</p>	wird berücksichtigt	Textergänzung
13.2	Straßen und Tiefbauamt DD (STA)	<p><u>Maßnahme M 6. 2. Absatz</u> Hinter der Formulierung ... und ist seit dem 1. September 2017 in Kraft getreten. (vgl. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2017, Teil I Nr. 45).“ sollte aus Klarstellungsgründen und zur Erläuterung des Erfordernisses eines Landesgesetzes noch folgender Satz eingefügt werden: <i>Es betrifft nur die Bundesstraßen.</i></p>	wird berücksichtigt	Textergänzung
13.3	Straßen und Tiefbauamt DD (STA)	<p><u>Maßnahme M 7:</u> Die Ausführungen zu Punkt 3 „Schlesischer Platz“ sollten zur Vermeidung der Vorwegnahme einer bestimmten Verkehrsführung an diesem komplexen Knoten, deren Realisierbarkeit und Wirksamkeit noch nicht nachgewiesen ist, wie folgt gefasst werden: <i>Zum Schlesischen Platz laufen Planungen. Ziel soll sein, Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zu erreichen sowie das Verkehrsregime anzupassen.</i> Aus hiesiger Sicht ist die Maßnahme damit - auch im Vergleich zu anderen Maßnahmen - aussagekräftig formuliert.</p>	wird berücksichtigt	Textergänzung

<p>13.4</p>	<p>Straßen und Tiefbauamt DD (STA)</p>	<p><u>Maßnahme M 10:</u> Die Formulierungen in Absatz 2 wurden nicht gemäß dem Abwägungsergebnis vom 10. November 2017 geändert. In dem ausgelegten Entwurf finden sich immer noch die kritisierten Formulierungen „bedürfnisgerecht“ und „Beseitigung von Nachteilen“. Auch wurde entgegen des Abwägungsergebnisses vom 10. November 2017 die Formulierung „Wesentlich sind“ nicht durch die Worte „Zu prüfen ist“ ersetzt. Die im Abwägungsergebnis vom 10. November 2017 aufgeführte Ergänzung zum dritten Anstrich ist im ausgelegten Entwurf nicht enthalten.</p> <p>Zur Maßnahme „Trennung der gemeinsamen Signalisierung von Fuß- und Radverkehr“ wird auf die Ausführungen in der Stellungnahme vom 12. Januar 2017 verwiesen, die an dieser Stelle nochmals wiederholt werden: Die Art der Signalisierung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen hängt von der Führung des Radverkehrs ab. Die gemeinsame Signalisierung mit dem Fußgängerverkehr wird bei gemeinsamen Geh- und Radwegen, bei Gehwegen mit zugelassenem Radverkehr und gegebenenfalls bei Radwegen ohne Benutzungspflicht eingesetzt. Weitere Einsatzfälle sind Radwege, die unmittelbar an eine Fußgängerfurt grenzen und umlaufende Zweirichtungsfurten in Verbindung mit Einrichtungsradwegen in den Knotenpunktzufahrten. Bei Änderungen der Radverkehrsführung, z. B. Abordnung der Radwegbenutzungspflicht, muss die Programmierung der Lichtsignalanlage geprüft werden. In der Regel sind Anpassungen erforderlich, die die Signalsicherung einschließen. Deshalb erfolgen solche Änderungen entsprechend einer Prioritätenliste oder im Rahmen des Umbaus von Lichtsignalanlagen. Die Vorteile, die sich aus einer getrennten Signalisierung von Fußgängern und Radfahrern für den Radverkehr ergeben, sind so marginal, dass der bezweckte Umstieg vom Kfz auf das Fahrrad in Frage zu stellen ist.</p>	<p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Die Formulierungen geben generelle Ziele vor, die mit den Zielen des VEP 2025+ konform gehen. Ansonsten ist die Maßnahme so formuliert, dass alle Anforderungen aus straßenrechtlicher Sicht berücksichtigt werden können. Es gibt bereits Verkehrsknoten, wo die getrennte Signalisierung und Führung für Radfahrer/innen und Fußgänger/-innen gelöst wurde. Mit der Maßnahme M10 sollen derartige Planungen fortgeführt werden.</p>
<p>13.5</p>	<p>Straßen und Tiefbauamt DD (STA)</p>	<p><u>weiter zu Maßnahme M 10:</u> In Bezug auf die Thematik „Anforderungstaster für Fußgängersignale“ wird dabei geblieben, dass Anforderungstaster für Fußgänger als Bestandteil einer effizienten Signalsteuerung unerlässlich sind. Insbesondere in Neben- und Nachtzeiten muss bei immer längeren Betriebszeiten von Lichtsignalanlagen die Möglichkeit gegeben sein, Anforderungen entsprechend des Bedarfs zu realisieren. Unabhängig davon werden bei entsprechendem Erfordernis und soweit es die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen ermöglichen, Fußgängerströme</p>	<p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Es geht nicht um einen generellen Verzicht. Das Erfordernis der Anforderung unter bestimmten Bedingungen wird im LRP-Text anerkannt.</p> <p>Zu Verkürzung von Anmeldezeiten bei Fußgängerampeln: Im Text ist genau beschrieben, um was es geht. Fußgänger sollen kürzerer Anmeldezeiten unter bestimmten Bedingungen erhalten. Das bedeutet, dass auch Fußgänger Priorität haben können.</p>

		<p>ohne Anforderung zum übrigen Verkehr freigegeben. Einem Verzicht kann daher nicht zugestimmt werden.</p> <p>Zur Maßnahme „Verkürzung der Anmeldezeiten an reinen Fußgänger-LSA“ wird auf die Ausführungen vom 29. September 2017 verwiesen. Dieses Thema ist nicht relevant, da alle in der Landeshauptstadt Dresden betriebenen Fußgänger-LSA vollverkehrsabhängig gesteuert werden. Das bedeutet, insofern kein fließender Verkehr detektiert wird, erfolgt unter Berücksichtigung von Schutz- und Zwischenzeiten eine sofortige Fußgängerfreigabe.</p>		<p>Im Gegensatz dazu steht der Satz, Zitat: „... insofern kein fließender Verkehr detektiert wird,...erfolgt eine sofortige Fußgängerfreigabe.“ Das kann im Einzelfall dann durchaus lang sein. Die Maßnahme formuliert höhere Anforderung an die Einrichtung und Programmierung von signalisierten Fußgängerquerungen zugunsten des Fußgängerverkehrs als Teil des Umweltverbundes.</p>
13.6	<p>Straßen- und Tiefbauamt DD (STA)</p>	<p><u>Maßnahme M 15:</u> Die Alleinzuständigkeit für diese Maßnahme liegt beim Stadtplanungsamt, da der die Maßnahme untersetzende Text auf planerische Aufgaben beschränkt ist. Das Straßen- und Tiefbauamt kann erst dann tätig werden, wenn Ergebnisse vorliegen.</p>	<p>wird nicht berücksichtigt</p>	<p>Die Zuständigkeiten innerhalb des GB Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften (GB 6) werden nicht in Frage gestellt.</p>
13.7	<p>Straßen- und Tiefbauamt DD (STA)</p>	<p><u>Maßnahme M 17:</u> In der Beratung am 27. Oktober 2017 zwischen meinem Amt und Ihrem Amt wurde sich auf der Grundlage meiner bisherigen Stellungnahmen darauf verständigt, nur die Installierung von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen als Maßnahme darzustellen und in Bezug auf weitere verkehrliche Maßnahmen sinngemäß zu formulieren, dass diese erst dann geprüft werden, wenn nach Ablauf eines Auswertungszeitraums keine befriedigenden Ergebnisse vorliegen. Die in der Auswertung des Geschäftsbereichsumlaufs vom 10. November 2017 erwähnte Formulierung „Nach einem ausreichenden Kontrollzeitraum (statistisch sichere Aussage zur Schadstoffabsenkung) ist das erzielte Resultat auszuwerten. Sollte die Schadstoffkonzentration nicht unter den Grenzwert gefallen sein, müssen weitergehende Maßnahmen geprüft werden.“ wird entsprechend der Abstimmungen vom 27. Oktober 2017/10. November 2017 von mir befürwortet. Allerdings sind sämtliche folgenden Ausführungen zum Verkehrsversuch zu streichen. Zur Begründung wird auf die bereits abgegebenen Stellungnahmen und auf die Abstimmung am 27. Oktober 2017 verwiesen.</p>	<p>wird teilweise berücksichtigt</p>	<p>Die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung ist bereits in Betrieb. Der Text über die Erfolgskontrolle wird angepasst. Da die Stadt aber weitgehend an dieser Messstelle beurteilt wird, sollten weitere Optionen beibehalten werden. Ein Verkehrsversuch schreibt nichts fest und ist eine temporäre Maßnahme um gegebenenfalls notwendige Erkenntnisse zu erlangen. Ohne Abstimmung mit den Verkehrsbehörden kann ohnehin nichts geregelt werden.</p>
13.8	<p>Straßen- und Tiefbauamt DD (STA)</p>	<p><u>Maßnahme M 18:</u> Der am 10. November 2017 abgestimmte und von mir gebilligte Maßnahmetext wurde nicht in den ausgelegten Entwurf übernommen. Der Text ist der Abstimmung entsprechend zu ändern.</p>	<p>wird teilweise berücksichtigt</p>	<p>Die Zuständigkeiten innerhalb des GB 6 werden nicht in Frage gestellt. Die Reihenfolge wird angepasst. Der Text muss den inzwischen in Leipzig gefallenen Gerichtsentscheidungen des Bundesverwaltungsgerichtes Rechnung tragen. Dem Schutz der</p>

		Die Reihenfolge der Zuständigkeiten ist nicht korrekt. Sie muss lauten: Stadtplanungsamt, Straßen- und Tiefbauamt, DVB (siehe E-Mail vom 7. November 2017). Eine entsprechende Änderung wurde in der Auswertung des Geschäftsbereichsumlaufs vom 10. November 2017 zugesagt, aber nicht umgesetzt.		Gesundheit kommt demnach ein wesentlich höherer Rang zu.
13.9	Straßen und Tiefbauamt DD (STA)	<u>Maßnahme M 20:</u> Der Formulierungsvorschlag vom 3. November 2017 wurde entgegen der Änderungszusage in der Auswertung des Geschäftsbereichsumlaufs vom 10. November 2017 nicht berücksichtigt.	wird nicht berücksichtigt	Die Reihenfolge der Aufzählung wurde wie gewünscht geändert. Grundsätzlich kann die Maßnahme aber nicht unter Vorbehalt gestellt werden, weil sie notwendig ist. Der Plan muss in sich schlüssig sein.
14.1	VCD	<p><u>2. Die Verstetigung des Verkehrsflusses</u> Der LRP beinhaltet eine Grundannahme, die in der Verkehrswissenschaft sehr skeptisch betrachtet wird. Es wird unterstellt, eine Verstetigung des Verkehrsflusses senke die Schadstoffemissionen des MIV automatisch, da weniger energieintensive Anfahrvorgänge erforderlich werden. Der Effizienzgewinn hat allerdings eine Schattenseite, denn eine Verstetigung des Verkehrsflusses durch grüne Wellen oder „intelligente“ Verkehrssteuerung hat zumeist auch eine Beschleunigung des Verkehrs zur Folge. Die Wege mit dem Auto können schneller zurückgelegt werden, und damit wird Autofahren wieder attraktiver: mehr Menschen entscheiden sich öfter für das Auto, die Nachfrage steigt, und der Verkehr nimmt zu. Die Kraftstoffeinsparungen werden durch die Attraktivierung des Autofahrens wieder kompensiert. Diese Ergebnisse werden in den Handlungsempfehlungen der Professur für Verkehrsökologie zur kommunalen Luftreinhaltung im Verkehrsbereich detailliert und schlüssig beschrieben [1].</p> <p>Berücksichtigt man diesen Rebound-Effekt jedoch von vornherein, können durch geeignete Zusatzmaßnahmen die Emissionen dennoch langfristig gesenkt werden. Solche Zusatzmaßnahmen müssen darauf abzielen, den Verkehr <u>zwar flüssiger</u> zu machen aber <u>keinesfalls schneller</u>, sodass der langfristige Nachfrageeffekt ausbleibt. [2]. Andernfalls werden sich Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrsflusses fast zwingend sogar als kontraproduktiv und emissionserhöhend erweisen. Eine naheliegende Maßnahme wäre z. B. die Einführung einer grünen Welle für Tempo 30.</p> <p>Alle Maßnahmen, die auf Basis einer Verstetigung des Verkehrsflusses zur Reduktion der Emissionen beitragen sollen, sind daher kritisch auf den oben genannten Rebound-Effekt zu überprüfen. Erweist sich als Folge einer Einzelmaßnahme eine Nachfrageerhöhung als wahrscheinlich, konterkariert sie den LRP und muss korri-</p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Grundsätzlich ist der Zusammenhang zwischen guten Verkehrsangebot und Verkehrsmenge bzw. induziertem Verkehr bekannt.</p> <p>Für die Verstetigung des Verkehrsflusses kommen streckenbezogen unterschiedliche Maßnahmen zum Einsatz, bei denen auch mögliche kontraproduktive Effekt berücksichtigt werden.</p> <p>Da es hier vor allem um städtische Hauptstraßen geht, kann gemäß StVO Tempo 30 nur als Ausnahme vorgesehen werden. Zudem beeinflusst sie auf wichtigen Relationen auch die Reisegeschwindigkeit des ÖPNV.</p>

		giert werden.		
14.2	VCD	<p>3. <u>Verbesserung der Datengrundlagen</u></p> <p>Die gesamte Datenerhebung zur Luftschadstoffbelastung basiert auf drei Messstationen im Stadtgebiet. Die übrigen Straßenzüge mit einem DTV von über 5000 Fzg/Tag werden modelliert. Die Herangehensweise stellt den LRP zwar auf eine methodisch korrekte Datenbasis. Dennoch halten wir es für zweckmäßig, die Datengrundlage langfristig zu verbreitern und geeignete Maßnahmen dafür in den LRP aufzunehmen. Dafür sind einfache kleine Messgeräte hinreichend, es braucht keine weiteren Messstationen. Um die nötigen Diskussionen in Bürgerschaft und Stadtrat mit schlüssigen Argumenten führen zu können, ist eine für alle nachvollziehbare, solide Datenbasis erforderlich. Messungen sind dafür besser geeignet als Algorithmen. Die unvermeidlichen Ungenauigkeiten solcher „Graswurzel“-Messungen sind dafür hinnehmbar, zumal mit einer sauberen statistischen Fehlerbetrachtung verlässliche Werte ermittelt werden können.</p> <p>Die VCD Ortsgruppe Dresden hat drei Vorschläge, wie mit einem überschaubaren Aufwand, auch unter Einbeziehung bürgerschaftlichen Engagements die Datengrundlage des LRP verbreitert werden kann:</p> <p><i>Installation von NO<sub>2</sub>-Passivsammlern</i></p> <p>Der VCD-Landesverband Bayern hat im Herbst 2017 erstmalig NO<sub>2</sub>-Passivsammler der Firma passam ag aus der Schweiz im Feldversuch eingesetzt. Die Messsonden werden bei diesem Verfahren mithilfe eines Schutzbehälters an einer Laterne oder einem Fallrohr befestigt und messen die NO<sub>2</sub> Belastung der Umgebung. Die Sonde wird etwa ein bis vier Wochen am Standort belassen und kann im Anschluss im Labor ausgewertet werden. Wir haben dieser Stellungnahme ein Manual des VCD Landesverbandes Bayern beigelegt, in dem Hinweise zur Durchführung aufgeführt werden („VCD-Bayern — Hinweise zum Einsatz von NO<sub>2</sub> Passivsammlern“) sowie ein offizielles Blatt des Herstellers angefügt, auf dem u.a. die Messgenauigkeit bewertet wird („passam ag — Kenndaten zum NO<sub>2</sub>-Passivsammler“). Weitere Infos finden sich auf: <a href="http://www.passarn.ch/wp/de/products">http://www.passarn.ch/wp/de/products</a></p> <p><i>Verwendung mobiler Schadstoffmessgeräte „FLOW“ der Fa. Plume Labs</i></p>	wird zur Kenntnis genommen	<p>Zur Datenerhebung und Berechnung siehe Punkt 1 ADAC.</p> <p>Für die Überwachung der Luftqualität ist in Sachsen das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie zuständig.</p> <p>Zu den Messvorschlägen hat das Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie wie folgt Stellung bezogen:</p> <p>Die Messgeräte müssen die in der 39. BImSchV festgelegten Anforderungen zur Datenqualität erfüllen (u. a. bestandene Eignungsprüfung, Nachweis der Gleichwertigkeit zum Referenzverfahren – am Messort! - sofern das eingesetzte Messgerät davon abweicht). Auch der qualitätsgesicherte Einsatz von Passivsammlern erfordert entsprechende Fachkenntnisse und Labo-Infrastruktur. Die Erfahrungen anderer Landesumweltämter (z. B. auch aus NRW) sind dem LfULG bekannt.</p>

		<p>Das Londoner Start-Up Plume Labs hat ein mobiles Schadstoffmessgerät entwickelt, welches tragbar an einer Handtasche, einem Rucksack oder einem Fahrrad mitgeführt werden kann und dabei die Feinstaub- und Stickoxidbelastung misst. Die Daten werden per App für den einzelnen Nutzer ausgewertet. Weitere Infos finden sich auf: <a href="https://flow.plumelabs.com/">https://flow.plumelabs.com/</a></p> <p>Da für einen Einsatz der FLOW-Messgeräte seitens der LHD ein Konzept und eine wissenschaftliche Begleitung zur Generierung verlässlicher Emissionsdaten erforderlich sind, scheint der Aufwand für diese Methode zunächst hoch und eine Maßnahme im Rahmen des LRP etwas utopisch. Dennoch hält es die VCD Ortsgruppe für möglich eine externe Forschungs Kooperation ins Leben zu rufen, die einen flächendeckenden Einsatz von FLOW-Messgeräten untersucht.</p> <p><i>Verwendung von Feinstaub-Sammlern des OK Lab Stuttgart</i></p> <p>Das OK Lab Stuttgart hat einen Sensor analog zum Passivsammler der Fa. passam ag entwickelt, der den Feinstaub der Umgebung misst: <a href="http://luftdaten.info/">http://luftdaten.info/</a></p> <p>Der Einsatz an Emissions-Hot-Spots bietet sich für diesen Sensor an. Die notwendige Software ist frei verfügbar und es sind nur wenige und kaum preisintensive Materialien erforderlich. In Stuttgart sind in einer Art „Graswurzel-Bewegung“ aktuell ca. 300 Stück dieser Sensoren im Einsatz und speisen den sogenannten Feinstaubradar.</p> <p>Nicht zuletzt bietet sich für die LHD die Möglichkeit neben der zusätzlichen Emissionsdatenerfassung ein Monitoring Programm aufzusetzen, in dem die subjektive Schadstoffbelastung der Bevölkerung durch Befragungen und Evaluierungen aufgenommen wird. Hierfür sollten vor allem die Betroffenen in den Mittelpunkt gerückt werden, wie z. B. Radfahrer, Fußgänger oder Anwohner an Emissions-Hot-Spots. Solche Befragungen führen - langfristig und wiederkehrend aufgesetzt - ebenfalls zu einer besseren Akzeptanz und Durchsetzungsfähigkeit des LRP. Gleichzeitig könnte damit auch die Wirksamkeit gefasster Maßnahmen evaluiert werden.</p>		
14.3	VCD	<p>4. <u>Modellprojekt zum Lieferverkehr / Paketzustellung</u></p> <p>Wie in allen anderen Großstädten sind in Dresden eine Vielzahl von Zustell-</p>	wird zur Kenntnis genommen	Maßnahmen im Bereich Logistik sind Bestandteil des Green-City-Plans der LH Dresden, welcher derzeit im Rahmen des „Sofort-



	<p>diensten unterwegs. Während Briefe per Rad zugestellt werden, werden Pakete fast ausnahmslos mit Kleintransportern verteilt. Die Kleintransporter sind üblicherweise Dieselfahrzeuge. Im täglichen Rennen um eine möglichst schnelle Zustellung parken die Lieferdienste oft auf Behindertenparkplätzen, in zweiter Reihe oder auf Geh- und Radwegen. Das führt zu einer Vielzahl von Behinderungen und Konflikten mit hohem Gefährdungspotenzial.</p> <p>Der Zustellverkehr wird in den Daten der verkehrsbedingten Emissionen nicht als eigenständige Kategorie geführt. Je nach verwendeter Fahrzeuggröße des Lieferdienstes zählen die Emissionen zum Schwerverkehr oder zum Individualverkehr. Die Belastungen der Luftqualität durch den Zustellverkehr insbesondere durch den Stop&amp;Go-Verkehr gehen im Grundrauschen der Umweltbelastungen der Stadt unter. Durch die Vielzahl an Belastungen ergibt sich jedoch ein klarer Handlungsdruck. Das anhaltende, starke Wachstum im Onlinehandel wird diesen Trend noch erheblich verstärken. Die VCD Ortsgruppe schlägt daher die Aufnahme einer Maßnahme in den LRP vor, die im Ansatz den Zustellverkehr insgesamt nachhaltig reduziert.</p> <p>Ansätze für eine moderne, klimaneutrale Stadtlogistik gibt es viele. Beispielsweise durch eine großzügige Bereitstellung von Stellflächen für <u>gemeinsame</u> Packstationen und Mikrodepots an Paketdienste oder durch die finanzielle Förderung von Lastenrädern für die Haustürzustellung. Die Stadt Hamburg hat z. B. mit dem Zusteller UPS ein Pilotprojekt aufgesetzt, welches lokale Mikrodepots nutzt und anfährt, um von dort die letzte Meile mit einem elektrischen Lastenrad zurückzulegen. [3.] Es gibt auch z. B. in Köln erste Projekte der Zusammenarbeit konkurrierender Zustelldienste, die erst durch Moderation und Zusammenarbeit der Stadtverwaltungen mit den Verantwortlichen möglich wurden.</p> <p>Zudem sollten die juristischen Möglichkeiten geprüft werden, das Stadtgebiet in einzelne Zustellbezirke aufzuteilen und diese dann auszuschreiben. Mit einer solchen Konzessionsvergabe wäre in einem bestimmten Gebiet nur noch ein Lieferdienst unterwegs. Die Ausschreibung kann wiederum Elemente wie eine gewisse Quote an (elektrischen) Lastenrädern bzw. Elektrofahrzeugen für den Zustelldienst enthalten. Alle diese Maßnahmen hätten große</p>		<p>programms Saubere Luft“ des Bundes erarbeitet wird. Dazu zählen u. a. der Einsatz von Elektrofahrzeugen und das Car-Sharing im Logistikbereich.</p> <p>Ohne gesetzliche Grundlage können Zustellbereiche nicht ausgeschrieben werden.</p>
--	---	--	--

		lokale Wirkungen, und auch die Lieferdienste stehen alternativen Bedienungsformen und neuen Ansätzen durchaus aufgeschlossen gegenüber.		
15.1	VVO	Bei Maßnahme M 4 (Weiterentwicklung P+R, Optimierung der multimodalen Verknüpfung) auf Seite 62 wird bezüglich der Weiterentwicklung des P+R-Angebotes außerhalb des Stadtgebietes lediglich Heidenau genannt. Von höherer Priorität und mit entsprechendem Planungsvorlauf wären aus unserer Sicht Kapazitätserhöhungen beim P+R-Angebot außerhalb Dresdens in Pirna, Radebeul, Coswig, Meißen, Radeberg und Kamenz zu nennen. Auf die hohe Realisierungsdringlichkeit der aufgeführten P+R-Anlagen in Dresden, z. B. am S-Bf. Niedersedlitz, möchten wir ausdrücklich verweisen.	wird berücksichtigt	Standorte werden ergänzt (unter Berücksichtigung des Zeithorizontes des LRP).
15.2	VVO	Wir bitten darum, dass bei Maßnahme M 11 (Verstärkte Nutzung von Kombi-Tickets im OPNV) auf Seite 68 der WO neben der DVB AG sowohl im Text („Die LH Dresden entwickelt mit den DVB, dem VVO und interessierten Veranstaltern...“) als auch in der Zeile „Zuständigkeit“ mit aufgeführt wird, da die Erarbeitung einheitlicher Vorgaben für OPNV-Kombi-Tickets in die Hoheit des WO fällt.	wird berücksichtigt	Zuständigkeit wird angepasst.