

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
2	Linie 87	Beitrag	Ruhender Verkehr (Parkplätze und mehr)	Die Entscheidung zur Verlängerung der Linie 87 und deren Weiterführung bis Fernsehturm erscheinen doch sehr unpassend. Die Linie 61 bedient seit Jahren diese Strecke, warum lässt man die 87 nicht bis Weißig verkehren und belässt die 61 auf gehabten Weg? Die zukünftigen Fernsehturmtouristen werden sich doch überwiegend aus Dresdens Innenstadtbereich rekrutieren. Die 87 tangiert den Innenstadtbereich aber nicht einmal (Linienführung über Reick usw.). Herr Andreas Hemmersbach, Herr Andreas Hoppe, Ihre Entscheidung erschließt sich mir nicht im Geringsten! Ich und sicher einige Dresdner Bürger mehr, würden sich sehr freuen, wenn Sie dazu öffentlich Stellung beziehen und Ihre Beweggründe transparent offenlegen.	23.06.2020 12:32	Fragestellung	'Die Untersuchungen beinhalten die ÖPNV-Erschließung des Fernsehturmes i. V. m. der Verringerung von Defiziten des ÖPNV in Schönhof-Weißig. Zwei maßgebende Defizite sind die Anbindung von Rossendorf und die Erschließung von Weißig (Verbesserung des Busverkehrs nach Rückstellung der Straßenbahnverlängerung). Dazu soll die Buslinie 61 eine klare Linienführung mit dem Ziel Weißig/Rossendorf erhalten. Die zusätzliche Führung der Buslinie 87 über Grundstraße - Ullersdorfer Platz ermöglicht für das Gesamtnetz eine vergleichsweise hohe Verkehrswirksamkeit bei vertretbarem Aufwand. Ein Belassen der Linie 61 und eine zusätzliche Führung der Linie 87 nach Weißig widerspricht einer einfachen Begreifbarkeit des ÖPNV-Netzes (insbesondere für Fahrgäste, die den ÖPNV selten nutzen).
173	Brandschutz am Fernsehturm	Beitrag	Was ist Ihnen außerdem wichtig?	Sehr geehrter Herr Hilbert, mich interessiert der Brandschutz am Fernsehturm, wie sind die beiden voneinander unabhängigen Rettungswege organisiert? Sind die Rettungswege ausreichend breit. Ich hätte hier gern eine ausführliche Auskunft auch in Hinblick auf die Kabelführung (Einkapselung) und Löscheinrichtungen. Mit freundlichen Grüßen [Name aus Datenschutzgründen entfernt]	08.07.2020 20:16	Fragestellung	Planerische Fragestellungen, welche insbesondere den Brandschutz betreffen, werden im Rahmen der weiteren Revitalisierungsplanung durch geeignete Planungsbüros bearbeitet und beantwortet.
211	Unerwünschte Auswirkungen	Beitrag	Was ist Ihnen außerdem wichtig?	Sehr geehrte Damen und Herren, wie Sie dem Foto entnehmen können, sind dies akzeptierte Zustände im Stadtgebiet Dresden, hier am Fernsehturm möchten wir so etwas nicht erleben! Wie wollen Sie dies unterbinden? Mit freundlichen Grüßen [Name aus Datenschutzgründen entfernt]	14.07.2020 19:09	Fragestellung	Foto zeigt umherliegende Scooter auf einem Bürgersteig Die Stadt steht in einem regelmäßigen Austausch mit den Scooter-Anbietern, um diese Situationen zu vermeiden. Solche Situationen sind auch von den Scooteranbietern nicht gewollt. Es wird daher darum gebeten, solche Missstände mit Ort und Zeit direkt an den jeweiligen Scooteranbieter zu melden. Die Kontaktdaten findet man im Internet.
212	Fördermittel	Beitrag	Was ist Ihnen außerdem wichtig?	Sehr geehrte Damen und Herren, sind Sie sicher, dass alle möglichen Förderquellen erschlossen sind? Mit freundlichen Grüßen [Name aus Datenschutzgründen entfernt]	14.07.2020 19:11	Fragestellung	Die Stadtverwaltung erstellt aktuell ein Grobkonzept für das Umfeld des Fernsehturms, um eine Grundlage für eine Beantragung von weiteren Fördermitteln aus einem Bund-Länder-Programm der Stadterneuerung zu erhalten. Eine Antragstellung ist im Zusammenhang mit der positiven Entwicklung hinsichtlich der Betreibung des Fernsehturms vorgesehen. Ob zusätzliche Fördermittel für die Umfeldgestaltung bereit gestellt werden, ist von der Entscheidung von Bund und Freistaat abhängig.
213	Totholz Oberwachwitzer Weg zwischen Wachwitzer Bergstr. & Königsweg	Beitrag	Was ist Ihnen außerdem wichtig?	Sehr geehrte Damen und Herren, Der Oberwachwitzer Weg ist zwischen Königsweg und Wachwitzer Bergstraße ein öffentlicher Fußweg. Die Stadt hat für diese Bereiche eine Sorgfaltspflicht. Dem Foto können Sie entnehmen, dass dieser Bereich aktuell stark vernachlässigt wird. Wie wird dies in Zukunft gehandhabt? Doch die Parkranger? Wäre eine sinnvolle Ergänzung für den geamten Elbhang und Erhöhung der Attraktivität als Wandergebiet! Auch Verknüpfungen (Führungen von Techn. Sammlungen, Schwebebahn und FT) sind dann einfacher zu gestalten! Mit freundlichen Grüßen [Name aus Datenschutzgründen entfernt]	14.07.2020 19:18	Fragestellung	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept setzt zunächst den Rahmen für die vertiefend zu planenden Infrastrukturmaßnahmen. Gegenwärtig werden bereits Untersuchungen zu den konkreten Handlungsbedarfen im Fuß-, Wander- und Radverkehrsnetz durchgeführt. Der bezeichnete Wegeabschnitt ist Bestandteil dieser weiterführenden Konzeption.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
232	Lärmschutz für seltene Arten	Beitrag	Straßennetz	unmittelbar an der Fernsehturmstrasse hat sich eine Population Fledermäuse angesiedelt. Gibt es hier bereits Massnahmepläne zum Schutz seltener Arten, die zweifelsohne gestört werden?	17.07.2020 10:52	Fragestellung	Diese Fragestellung muss durch einen artenschutzrechtlichen Fachbeitrag beantwortet werden.
242	Luftraum	Beitrag	Was ist Ihnen außerdem wichtig?	Sehr geehrte Damen und Herren, in letzter Zeit hat es eine deutliche Zunahme des Luftverkehrs rund um den Fernsehturm gegeben: - Drohnen - Sportflieger (Starten vom Flugplatz Pirna Copitz / Pratzschwitz). Wie wollen Sie diese Lärmbelastigungen in Zukunft steuern / verhindern, damit die Lärmemissionswerte am Elbhang eingehalten werden und die gesetzlichen Ruhezeiten gewährleistet werden können?	18.07.2020 11:25	Fragestellung	Die Landeshauptstadt Dresden hat für die Reglementierung der allgemeinen Luftfahrt und der Drohnenflüge keine Zuständigkeit. Diese liegt vielmehr bei der Landesdirektion Sachsen Ref. 36 Luftverkehr und Binnenschifffahrt, Staufenbergallee 2, 01099 Dresden
244	Verkehrsanfrage	Beitrag	Straßennetz	Sehr geehrte Damen und Herren, im Spiekermann auf Seite 5/53 unten ist zu lesen, dass auf der Wachwitzer Bergstrasse 1.200 Kfz pro Tag verkehren (Stand 2018) würden. Für den Oberwachwitzer Weg werden dann nur noch 700 Kfz pro Tag geschätzt. Anders ausgedrückt, bei mir in der Kurve vor dem Haus (es existieren hier keine Abfahrten) verdampfen pro Tag 500 Autos (Hinweis an die Autoindustrie - bitte für die Region Dresden pro Tag 500 Neuwagen produzieren - ich gebe mich mit 10 % des Reingewinns zufrieden). Bitte erklären Sie mir dies eigenwillige Schätzverfahren! Ich vermute, dass hier eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens um 700 Kfz pro Tag gemeint ist, da im gesamten Konzept die Anreisenden über Pillnitz, Rossendorf und die S177 nicht aufgeführt worden! Hier fordere ich eine gründliche Analyse des zu erwartenden Verkehrsaufkommens bei der Überarbeitung des Konzeptes!	18.07.2020 11:42	Fragestellung	Bezugnehmend auf die konkrete Fragestellung ist es wichtig zu beachten, dass nur ältere Zählzeiten für die Wachwitzer Bergstraße zwischen Pillnitzer Straße und etwa Höhe Barfußweg (1.200 Kfz/d) vorliegen. Die Wachwitzer Bergstraße dient zwischen der Barfußstraße und dem Oberwachwitzer Weg noch weitere Gebiete (westlich angelagert) an, die als Verkehrsquellen und -senken fungieren. Durch das Planerbüro wurde (auch weil es keine Zählungen für den Oberwachwitzer Weg gibt) <u>eingeschätzt</u> , dass sich in diesem Bereich 300 - 500 Kfz/d verteilen und eben nicht von und zum Oberwachwitzer Weg kommen. Konkretere Aussagen sind nur über Zählungen möglich.
253	Heute letzter Tag, Zusammenfassung	Beitrag	Was ist Ihnen außerdem wichtig?	Heute ist der letzte Tag der online-Bürgerbeteiligung zur Wiedereröffnung des Dresdner Fernsehturms, insb. ging es hier um das Mobilitätskonzept. Ich lese in den hier entstandenen Kommentaren und Beiträgen deutlich mehr Ablehnung als Zustimmung zu diesem, auch für mich fragwürdigen, Vorhaben. Ich bin nun gespannt, wie die Initiatoren dieser Bürgerbeteiligung mit den gegebenen Beiträgen umgehen werden. Geschätzt liest man hier 95% Zweifel und Ablehnung ggü dem Projekt. Was machen wir nun damit? Gibt es Antworten auf die hier gestellten Fragen? Oder lassen wir das Projekt gleich sein?	19.07.2020 15:05	Fragestellung	Die eingegangenen Anregungen und gestellten Fragen wurden ausgewertet und in der Stadtratsvorlage abgewogen und daraufhin das Verkehrskonzept entsprechend aktualisiert. Die Antworten der gestellten Fragen sind der Vorlage angehängt. Der Stadtrat trifft letztendlich die Entscheidung zum Projekt und der Umsetzung der Maßnahmen des Verkehrskonzeptes.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
265	Frage zur Straßenbahn Pillnitz	Beitrag	Öffentlicher Nahverkehr (Bus, Bahn und mehr)	In der Karte über die Prioritäten für Straßenbahnneubaustrecken (V0405, b, Anlage 2) aus dem Jahr 2010 ist eine Straßenbahnoption nach Pillnitz eingezeichnet. Meine Fragen sind: 1. Wird dies noch ernsthaft in Erwägung gezogen? 2. Wenn ja, ist eine Verlegung des Endpunktes der Linie 63 zum Fernsehturm (und damit ein 10-Minuten-Takt zu diesem) vorgesehen bzw. wird dies mit in das Mobilitätskonzept eingearbeitet? 3. In welchem Zeitrahmen ist mit der Umsetzung zu rechnen?	19.07.2020 23:00	Fragestellung	Handlungsgrundlage für die Verkehrsplanung Dresden und dieser "Fernsehturm-Planung" ist der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP) von 2014. In diesem ist keine Straßenbahntrasse nach Pillnitz vorgesehen. Als Optionen für Straßenbahntrassen bezeichnete Überlegungen gab es zwar einige in der Stadt; derzeit finden dazu keine Planungen der Stadt oder der DVB AG statt, das Liniennetz dahingehend zu erweitern.
28	x	x	x	1) Konflikt Zeit (Synchronisation FT- Eröffnung mit Infrastrukturmaßnahme): Für den Bau des FT und die Nutzung der Fördermittel war bisher das Jahr 2025 als Jahr der Fertigstellung in Aussicht gestellt. Alle im Verkehrs- und Mobilitätskonzept vorgestellten Infrastruktur- lösungen lassen sich nicht vor 2030 realisieren. Nach Konzept S.14 ist die Staffelsteinstrasse von 2022-2025 im Bau, die Oberwachwitzer Bergstraße ab 2026, Verlegung der Straßenbahnwendeschleife und Busanbindung zum Rossendorfer Platz nicht vor 2030, da erst ein Planfeststellungsverfahren erfolgen muss.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
29	x	x	x	1.1) Ist die Eröffnung des FT erst geplant, wenn die Verkehrsinfrastruktur fertiggestellt ist oder müssen die Anwohner jahrelang mit nicht zumutbaren „Interims- lösungen" und den unzumutbaren Folgen von Besucher- Individualverkehr auf <u>unzureichender Zuwegung leben?</u>	15.07.2020	Fragestellung	In der Vorlage zur Auswertung der Beteiligung zum Verkehrskonzept ist die schrittweise Umsetzung des Konzeptes beschrieben. Erste Maßnahmen (z.B. Staffelsteinstraße) werden im Haushaltsentwurf 2021/22 bereits eingeordnet.
30	x	x	x	1.2) Wie soll bei der für die Anwohner stark eingeschränkten Verkehrssituation (3 jährige Sperrung der Staffelsteinstraße) auch noch der für den Bau des FT notwendige Verkehr gewährleistet werden können?	15.07.2020	Fragestellung	Für die Abwicklung des Baustellenverkehrs Fernsehturm liegt noch kein Konzept vor. Dies erscheint erst sinnvoll, wenn entschieden ist, dass der Fernsehturm einen Betreiber gefunden hat. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die notwendigen Bauverkehre über die Pappritzer Straße / Fernsehturmstraße erfolgen werden.
31	x	x	x	1.3) Wie kann die vorhandene kleinteilige Straßeninfrastruktur mit all den in den Studien genannten Konflikten (schmale Wohngebietsstraßen mit Einengungen, starken Neigungen, geringen Kurvenradien) überhaupt den Bauverkehr aufnehmen ohne im Anschluss komplett sanierungsbedürftig zu sein, bzw. ist die dann fällige Sanierung Teil der geplanten Infrastrukturerneuerung und in den veranschlagten Kosten enthalten?	15.07.2020	Fragestellung	Für den Baustellenverkehr wird zu gegebener Zeit eine Lösung erarbeitet. Baustellenverkehre sind überdies ja auch für jede Baulichkeit im Gebiet irgendwann einmal notwendig gewesen bzw. können es wieder werden. Der Fernsehturm nimmt keine Sonderstellung ein. Letztlich sind das Baugeschehen und die dafür notwendigen Transporte auch eine Frage der vorhandenen, modernen Bau- und Transporttechnologie. Dass diese so umwelt- und anwohnerverträglich wie nur möglich gestaltet werden, darf vorausgesetzt werden.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
32	x	x	x	2) Konflikt Lage: Der Fernsehturm befindet sich in einem topographisch anspruchsvollen Gelände, ca. 13 km entfernt vom Stadtzentrum. Daran kann auch das vorgelegte Mobilitäts- und Verkehrskonzept nichts ändern, da es lediglich die Reisezeiten um ca. 10 min pro Strecke verkürzt. Andere FT im Bundesgebiet liegen a) wesentlich näher zum Stadtzentrum oder b) verfügen über ausreichend Parkmöglichkeiten direkt am Turm oder sind c) aufgrund ihrer Lage geschlossen, da nicht wirtschaftlich zu betreiben. Trotzdem werden von Seiten der Stadt diese anderen Türme als Beispiel für das Projekt "FT Dresden" herangezogen.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
33	x	x	x	2.1) Warum fließt dieser Aspekt in die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit nicht ein?	15.07.2020	Fragestellung	Die Lage des Dresdner Fernsehturmes wurde in der zugrunde liegenden Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Rahmen der Standort-, Markt-, und Wettbewerbsanalyse berücksichtigt. Um den Betrieb des Turmes wirtschaftlich zu gestalten, ist eine zielgruppengerechte Angebotsvielfalt zu schaffen, die zu einer erhöhten Verweildauer, regelmäßig wiederkehrenden Besuchern und Zusatzerlösen führen wird. Naturnahen Ausflugsziele wie z.B. der Schloss & Park Pillnitz oder der Moritzburger Schlosspark generieren trotz Ihrer Lage hohe Besucherzahlen.
34	x	x	x	2.2) Vorherigen Studien (Grebner, 2017) kamen zu dem Schluß, dass ein "Betrieb des FT wirtschaftlich nicht darstellbar ist". Wie stellt also die Stadt sicher, dass die DFMG den Turm auch nach möglicher Insolvenz eines eventuell gefunden Betreibers für Besucher zugänglich hält, bzw. dass an 20 Jahre Turmöffnung gebundene Fördergeld aus Steuermitteln dann zurückgezahlt wird?	15.07.2020	Fragestellung	Die Eigentümerin des Fernsehturms (DFMG) ist gemäß der Absichtserklärung die Zuwendungsempfängerin der Fördermittel und damit verpflichtet die Zweckbindungsfrist von mindestens 20 Jahren einzuhalten. Für den Fall der Insolvenz werden der Bund, Freistaat, Stadt und DFMG einvernehmlich über alternative Möglichkeiten der Betreibung befinden.
35	x	x	x	3) Konflikt Naturraum: Die Flächennutzungsplanung und der Landschaftsplan weisen die Flächen als Bauen im Außenbereich auf, es ist auf jeden Fall ein Planverfahren erforderlich. Im Landschaftsschutzgebiet sind jegliche Handlungen untersagt, die eine Änderung des Gebietes nach sich ziehen. Gemäß Landschaftsplan ist eine Nutzungsänderung, die den Anteil an Grünland und Wald verringert untersagt.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
36	x	x	x	3.1) Trotzdem formuliert das Mobilitäts- und Verkehrskonzept „eine Aktivierung der Brachefläche am FT für die Verkehrserschließung ist ggf. auch ohne Planrechtsverfahren möglich (vgl. S.10). Wie geht das, bzw. wieso geht die Stadt davon aus das Schutzgebietsausweisungen für ein Tourismusprojekt mit unsicherer wirtschaftlicher Grundlage einfach ausgehebelt werden können?	15.07.2020	Fragestellung	Der Flächennutzungsplan (mit Feststellungsbeschluss vom 6. Juni 2019) stellt den Bereich als Fläche für die Landwirtschaft dar. Die bauplanungsrechtliche Prüfung erfolgt, da es keinen Bebauungsplan für den Bereich gibt, nach § 34 (Zulässigkeit von Vorhaben Innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) bzw. § 35 (Bauen im Außenbereich) Baugesetzbuch. Der Fernsehturms wird nach § 35 Abs. 4 Nr. 4 Baugesetzbuch beurteilt. Inwieweit die Aktivierung der Brachfläche ein Planverfahren erforderlich macht, kann erst nach Vorliegen einer konkreten Planung beurteilt werden.
37	x	x	x	4) Konflikt Kaltluftentstehungs- gebiet vs. Flächenversiegelung: Das Gebiet ist laut Landschaftsplan ein Kaltluftentstehungsgebiet mit Bedeutung für die Frischluftzufuhr des Elbtals, eine weitere bauliche Verdichtung ist nicht vorzusehen.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
38	x	x	x	4.1) Wie ist das bau- und genehmigungsrechtlich mit einer Flächenversiegelung (für PKW-Steiflächen, Bus- und Taxivorfahrten etc.) zu vereinbaren?	15.07.2020	Fragestellung	Gesamtbeantwortung in Frage 4.2

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
39	x	x	x	<p>4.2) Wenn dafür an anderer Stelle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt und gegengerechnet werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ist das nicht ein „Ablasshandel“, weil die Schutzziele des Gebietes dann trotzdem nicht eingehalten werden? • Welche Kosten entstehen durch die zu leistenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und sind diese in der Kostenschätzung enthalten? 	15.07.2020	Fragestellung	<p>a) Eingriffe in Natur und Landschaft sind unabhängig vom Schutzgebietsstatus eines Ortes zu ermitteln und zu kompensieren, wenn nicht anders möglich, auch außerhalb des Vorhabengebietes jedoch innerhalb der LHD. Veränderungen im Landschaftsschutzgebiet müssen davon unabhängig bezogen auf die Schutzziele des LSG bewertet werden und mit diesen vereinbar sein. Ist die Vereinbarkeit mit den Schutzziele nicht gegeben, sind entweder die Gestaltungen so anzupassen, dass sie vereinbar sind oder es muss nach Abwägung der öffentlichen Belange eine Ausnahme beantragt werden. Die Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen innerhalb des Schutzgebietes dient jedoch vorrangig dem Erhalt der Schutzziele.</p> <p>b) Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können konkret erst dann benannt werden, wenn diese als grobe Konzeption erarbeitet und deren Umsetzungsmöglichkeiten geprüft wurden. Dies geschieht in der Regel auf der Ebene des LBP im Rahmen der Entwurfs- und Genehmigungsplanung.</p>
40	x	x	x	<p>4.3) Der Rückbau des einst viel größeren FT-Parkplatzes war erforderlich, da Probleme mit der Ableitung des Niederschlagswassers bestanden (Erosion?). Sind bei erneuten Parkplatzbauten nicht dieselben Probleme zu erwarten?</p>	15.07.2020	Fragestellung	<p>Die ordnungsgemäße Ableitung des auf neuen Parkplatzflächen anfallenden Niederschlagswassers ist im Rahmen der Objektplanung unter Einhaltung der heute gültigen Anforderungen zu planen. Die Anlagen zur Niederschlagsentwässerung sind so zu gestalten, dass Erosionen ausgeschlossen werden können. Die Planung an sich obliegt dem Bauherren.</p>
41	x	x	x	<p>5) Konflikt Besucherzahl-/Besucherstromberechnung: Das verwendete Konzept der Studie berücksichtigt nicht die Besucherzahl/Besucherbesonderen Charakteristika eines Turmbesuches (vgl. S.13). Bei strom-Berechnung der Berechnung der Besuchervertelung wurden a) die Sichtverhältnisse nicht mit berechnet: selbst bei annehmbarem Wetter ist bei schlechten Sichtverhältnissen mit weniger Besuchern zu rechnen. Bei „guter Sicht“ kann sich dagegen die Besucherzahl schlagartig verdoppeln (anstatt den im Konzept angenommenen 1078 auf über 2100) und b) wurden auch nicht Wind und Kälte auf einer Außen-Plattform in 150 Meter Höhe mit einbezogen: eine Verteilung von jeweils 6% des Besucherstroms auf die Monate Januar und Februar ist auszuschließen.</p> <p>Die unterschätzte Ungleichverteilung des Besucherstromes deckt sich auch mit Erfahrungswerten der Anwohner aus Zeiten als der Turm noch öffentlich zugänglich war. In dieser Zeit hat es Tage, ja manchmal Wochen gegeben, wo kein einziger Besucher zu verzeichnen war.</p>	15.07.2020	Fragestellung	<p>nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen</p>
42	x	x	x	<p>5.1) Wird eine Anpassung dieser Berechnung diese Fakten mit beinhalten?</p>	15.07.2020	Fragestellung	<p>Nein. Die Verkehrsplanung ist bereits auf das maximal erwartbare Besucheraufkommen ausgerichtet; damit dürften auch wetterbedingte Schwankungen gut aufgefangen werden. Wetterbedingungen sind außerdem keine Grundlage für Verkehrsprognosen.</p>
43	x	x	x	<p>5.2) Bei Nicht-Umsetzung des Sowieso Plus Planfalls oder Nicht Akzeptanz der ÖPNV Konzepte können dann an Spitzentagen bis zu 1300 Fahrten auftreten, d.h. 130 PKW bei 10 h Öffnungszeit, die im Wohngebiet „rumkurven“ und eine Möglichkeit zum Parken suchen. Wie will man den Besucherspitzen entgegenwirken? Stichwort: "Besucherlenkung durch online Buchungssystem" - wie soll dieses den PKW</p>	15.07.2020	Fragestellung	<p>Mit dem zukünftigen Betreiber werden im Sinne der Fragestellung Gespräche zu führen sein. Die Prüfung verkehrsorganisatorischer/-rechtlicher Möglichkeiten zur Verhinderung von unerwünschtem Parksuchverkehr und ruhendem Verkehr erfolgt gegenwärtig. Eine vollständige Gewähr für eine absolute Vermeidung von einzelnen Parksuchenden kann die LH Dresden nicht abgeben. Auch die verkehrsorganisatorischen Maßnahmen können nicht gänzlich ausschließen, dass einzelne Besucher mit dem Kfz zum Fernsehturm fahren.</p>

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
44	x	x	x	6) Konflikt „Mobilitätsverhalten“: Das Anreiseverhalten wird in allen vorliegenden Studien mit in der Regel 90% Motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeschätzt. PuR Parkplätze, bessere ÖPNV-Anbindung, sowie nicht vorhandene Parkplätze am FT sollen das Mobilitätsverhalten ändern. Dafür ist die Umsetzung des Sowieso Plus Planfalls und dessen Annahme durch die Bürger Voraussetzung.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
45	x	x	x	6.1) Was veranlasst die Stadt zu glauben, dass der Dresdner Bürger disziplinierter ist als irgendwo anders in Deutschland?	15.07.2020	Fragestellung	Ziel ist es, das Mobilitätsverhalten durch die geschickte Verzahnung multimodaler Angebote (P+R, ÖPNV-Anbindung, Rad- und Wanderwege) im Rahmen des Turmbesuches zu beeinflussen. Dies betrifft ebenfalls ein, mit dem zukünftigen Betreiber des Fernsehturms abzustimmendes, System der Besuchersteuerung mittels Ticketingsystem, verbunden mit der Buchung von Zeitfenstern sowie Mobilitätstickets für den Besuch des Fernsehturms.
46	x	x	x	6.2) Ist eine Zufahrtsbeschränkung nur für Anlieger vorgesehen (ergänzt mit Anwohner-Parkausweisen), die durch regelmäßigen Kontrollen flankiert/umgesetzt wird?	15.07.2020	Fragestellung	Nein, derzeit ist dies nicht vorgesehen und wird sich verkehrsrechtlich und -organisatorisch auch nicht umsetzen lassen.
47	x	x	x	6.3) Wie wird in diesem Fall (z.B. Abweisung MIV durch Kontrollen) der legitime Besuch von Anwohnern behandelt?	15.07.2020	Fragestellung	siehe Antwort 6.2
48	x	x	x	6.4) Welche weiteren wirksamen Konzepte werden entwickelt, den Zugang des MIV zum Wohngebiet zu verhindern (z.B. Schrankensystem zu öffnen mit Anwohner-Parkausweis, Problem leaitomer "Besuch")?	15.07.2020	Fragestellung	Die Prüfung verkehrsorganisatorischer/-rechtlicher Möglichkeiten zur Verhinderung von unerwünschtem Parksuchverkehr und ruhendem Verkehr erfolgt gegenwärtig. Über die Ergebnisse kann zu gegebener Zeit informiert werden.
49	x	x	x	6.5) Wird der Betreiber zur Anwendung eines Buchungssystems vertraglich verpflichtet, um Besucherspitzen abzubauen (Vertragspartner ist ja die DFMG, nicht die Stadt) bzw. wie gedenkt die Stadt dieses durchzusetzen? --> Konflikt zu Besucherzahlen und Wirtschaftlichkeit: Alle diese dem Schutz des Wohngebietes dienenden Maßnahmen (auf die der Anwohner Anspruch hat), werden die Besucherzahlen negativ beeinflussen und somit limitierender Faktor der Wirtschaftlichkeit sein.	15.07.2020	Fragestellung	Der Einsatz von Systemen der Besuchersteuerung mittels Ticketingsystem, verbunden mit der Buchung von Zeitfenstern für den Besuch des Fernsehturms ist mit dem zukünftigen Betreiber des Fernsehturms abzustimmen.
50	x	x	x	7) Konflikt „Sowieso- Planfall“: Im Sowieso-Planfall sind enthalten: Ausbau PuR Rossendorfer Strasse, Quorenerstr, Staffelsteinstrasse, Wachwitzer Bergstr. und Radwege. Selbst mit dem vorgesehenen Ausbau behalten die Straßen ihre Ausgangsparameter: geringe Fahrbahnbreite mit Einengungen, starke Neigung, geringe Kurvenradien.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
51	x	x	x	7.1) Wie sollen diese Straßen den zusätzlichen Verkehr aufnehmen können? Brauchen sie dann nicht höhere Ausbaumerte hinsichtlich Tragfähigkeit und Straßenbreite?	15.07.2020	Fragestellung	Gegenstand der Verkehrsuntersuchung war es u.a. abzuschätzen, ob bzw. wie das prognostizierte Verkehrsaufkommen abgewickelt / organisiert werden kann. Es werden keine Bedenken gesehen, die prognostizierte Verkehrsmenge im vorhandenen Straßennetz abzuwickeln. Untersuchungs- und Plaungsgenstand der Verwaltung ist, die erforderlichen Begegnungsfälle des Fahr- und Fußgängerverkehres, des Shuttlebusverkehres im vorhandenen Straßenraum mit den beschriebenen Gefällesituationen abzubilden.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
52	x	x	x	7.2) Wie sollen die ohnehin engen Straßen auch noch die Aufnahme eines Radweges ermöglichen (vgl. Hauptroute 1 und 2 Radverkehr, S.23)?	15.07.2020	Fragestellung	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept setzt den Rahmen für die vertiefend zu planenden Infrastrukturmaßnahmen. Weitere Untersuchungen müssen den konkreten Handlungsbedarfen aufzeigen. Das Radverkehrskonzept der LH Dresden sieht bisher für die genannten Routen keine gesonderten Radverkehrsmaßnahmen vor. Gemäß dem geltenden Regelwerk ist bei den relativ geringen Kfz-Belegungen eine Führung im Mischverkehr ausreichend. Notwendig ist eine Verbesserung der Oberfläche der genannten Straßen.
53	x	x	x	7.3) Wird generell dann ein Einbahnstraßen-System für die Staffelsteinstraße und die Wachwitzer Bergstraße erwogen, (welches für die Anwohner dann wesentliche längere Zeiten für Arbeitswege bedeuten würde)?	15.07.2020	Fragestellung	Ein Einbahnstraßensystem ist zumindest prüfenswert, derzeit laut Konzept u.a. auch wegen der dann erforderlichen Umwegfahrten aber nicht vorgesehen.
54	x	x	x	7.4) Wie ist die Planung eines Radweges im Wachwitzgrund zu realisieren unter Berücksichtigung der Steigung (nicht machbar für normale Radfahrer ohne E-Bike), des Schutzstatus (FFH- Gebiet, zu schützende Art u.a. Feuer- salamander).	15.07.2020	Fragestellung	Der vorhandene Weg müsste nach Regelwerk ausgebaut werden. Eine Planung liegt hierfür bislang nicht vor. Fragen des Umweltrechts sind im Zuge des Planverfahrens zu klären.
55	x	x	x	7.5) Wie können sich Radfahrer und Wanderer den ohnehin schon schmalen Weg teilen?	15.07.2020	Fragestellung	Vorsicht und gegenseitige Rücksichtnahme sind die Grundregel bei jedweder Teilnahme am Verkehrsgeschehen. Unabhängig davon wird das Wanderwegenetz um Umfeld des Fernsehturmes derzeit detailliert untersucht, um konkrete Handlungsempfehlungen abzuleiten. Dabei kann es sein, dass nicht alle Wanderwege auch fahrradtauglich sind. Darüber wird zu gegebener Zeit weiter entschieden.
56	x	x	x	7.6) Wie sollen die geplanten 400 T€ für Radweg-Baumaßnahmen in topographisch schwierigen Gelände ausreichen und ist ein Flächenversiegelung im FFH-Gebiet genehmigungsfähig?	15.07.2020	Fragestellung	Die Kosten für den Ausbau von Radverkehrswegen für den Sowieso-Planfall sind Kostenschätzungen, die aufgrund des derzeitigen Planungsstandes noch nicht als abschließend betrachtet werden können. Eine Neuversiegelung von Flächen in FFH-Gebieten ist nicht genehmigungsfähig und nicht durchsetzbar.
57	x	x	x	8) Konflikt " Umsetzung Mobilitätskonzept und Sowieso Maßnahmen": Bei der Vorstellung des Mobilitätskonzeptes (Einwohnerversammlung im Kulturpalast, 19.6.2020) sowie bei der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates Schönfeld-Weißig (13.7.2020) wurden vom OB Herr Hilbert bzw. Mitarbeiter der Stadt Herr Timmroth die "Sowieso" Maßnahmen stets an die Umsetzung des Fernsehturmprojektes gebunden. Offensichtlich versucht die Stadtverwaltung mit dem Inaussichtstellen der Umsetzung der "Sowieso" Maßnahmen die anwohnenden Bürger zur Zustimmung zum geplanten FT-Projekt zu locken.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
58	x	x	x	8.1) Wie wird sichergestellt, dass mindestens die gesamten "Sowieso" Maßnahmen vor Öffnung des FT umgesetzt und fertiggestellt sein werden (denn es ist ja gerade in der Anfangszeit mit erhöhtem Besucherinteresse zu rechnen)?	15.07.2020	Fragestellung	Das in der Vorlage beschriebene Stufenkonzept löst die berechtigten Zweifel an der zeitgemäßen Herstellung aller Sowiesomaßnahmen in dem Sinne, dass Rechtsetzung, Planungs- und Bauablauf sowie finanzielle Absicherung realistisch dargestellt und denkmgemäß gehandelt werden soll.
59	x	x	x	8.2) Werden die "Sowieso" Maßnahmen nur bei Öffnung des FT umgesetzt?	15.07.2020	Fragestellung	Bei den Sowieso-Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die unabhängig vom Fernsehturm geplant sind. Die Wiedereröffnung des Fernsehturms würde deren Bedeutung zusätzlich noch weiter unterstreichen.
60	x	x	x	8.3) Wenn ja, wieso tragen sie dann den Namen "Sowieso"?	15.07.2020	Fragestellung	Bei den Sowieso-Maßnahmen handelt es sich um Maßnahmen, die unabhängig vom Fernsehturm geplant sind. Die Wiedereröffnung des Fernsehturms würde deren Bedeutung zusätzlich noch weiter unterstreichen.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
61	x	x	x	8.4) Weshalb sind die "Sowieso" Maßnahmen nicht schon lange realisiert wurden, denn am Zustand der Infrastruktur (Stichworte: Staffelstein, Quorenerstr., Wanderwege, Ortsdurchfahrt Gönnsdorf etc.) läßt sich ja sehen, dass diese bereits seit Jahrzehnten nötig sind?	15.07.2020	Fragestellung	Die Verwaltung ist bei der Vielzahl an Aufgaben im Straßenverkehr an die finanziellen und personellen Ressourcen der Stadt gebunden. Alles gleichzeitig zu finanzieren, planen und bauen gelingt keiner Verwaltung. Hier bedarf es immer einer Prioritätensetzung, die in bestimmten Größenordnungen auch durch den Stadtrat zu setzen sind.
62	x	x	x	8.5) Wenn die Umsetzung der "Sowieso" Maßnahmen nur mit Öffnung des FT umzusetzen sind, gewichtet dann die Stadtverwaltung nicht die FT-Öffnung und FT-Besucher höher als die berechtigten Interessen der Anwohner an intakter Infrastruktur?	15.07.2020	Fragestellung	Die Wiedereröffnung des Fernsehturms würde die ohnehin bestehende Bedeutung der Maßnahmen zusätzlich unterstreichen.
63	x	x	x	9) Konflikt „Blaues Wunder“: Am Blauen Wunder sind bekannter Maßen seit langem Baumaßnahmen und Einschränkung der Fahrbahnen geplant.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
64	x	x	x	9.1) Wie vereinbart sich das mit dem dann mehr aufzunehmenden Verkehr aus Richtung Schillerplatz, bzw. wie soll dieser (hier besonders Reise-, Linien- und Stadtrundfahrtbuisse) bei Schließung des Blauen Wunders abgeführt werden?	15.07.2020	Fragestellung	Für den Fall, dass das Blaue Wunder zeitweise komplett oder teilweise gesperrt wird, gibt es bereits Verkehrsuntersuchungen und wird zu gegebener Zeit ein Verkehrskonzept mit diesem Hintergrund in Auftrag gegeben. Die verkehrlichen Einschränkungen sind dabei in jedem Falle weit umfassender als dass sie sich auf die Fernsehturmerschließung reduzieren ließen.
65	x	x	x	10) Konflikte „Sowieso-Plus“ Planfall: Der Sowieso-Plus Planfall: Ertüchtigung Oberwachwitzer Weg und Wachwitzer Höhenweg für den Bus- und Wirtschaftsverkehr, PuR Tolkewitz / Fährverbindung / Buslinie "V1", Ausbau Haltestellen, Vorfahrt und Haltepunkt am Fernsehturm, Parkplätze für Personal, Behinderte, Taxis, Einrichtung von E-Bike und Carsharing Stationen, Verkehrsleitsysteme	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
66	x	x	x	10.1) Weder auf dem Oberwachwitzer Weg noch auf dem Wachwitzer Höhenweg können sich derzeit 2 PKW begegnen. Wie sollen diese ohne Fahrbahnverbreiterung für den Bus- und Wirtschaftsverkehr (bei Oberwachwitzer Weg auch Bauverkehr während der Bauphase) ertüchtigt werden? Geht das zu Lasten der Fußwege? Geht das zu Lasten privater Grundstücke?	15.07.2020	Fragestellung	Wie der Oberwachwitzer Weg gestaltet werden soll, ist im Detail noch nicht entschieden. Die Begegnung von Bussen und Lieferverkehr soll ermöglicht werden. In jedem Fall ist beabsichtigt, keine privaten Grundstücke in Anspruch zu nehmen. Siehe auch Antwort zu 7.1
67	x	x	x	10.2) Wie soll eine Parkplatzfläche in Tolkewitz auf geschützten Elbwiesen gefunden werden und Genehmigung erhalten? Welche Kosten addieren sich dann für die zu leistenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen?	15.07.2020	Fragestellung	Der im Konzept ausgewiesene Parkplatz in Tolkewitz ist im vorliegenden Konzept zunächst nur als Symbol dafür zu verstehen, dass es ggf. einer Lösung für den ruhenden Verkehr auf linkselbischer Seite bedarf, wenn von dort aus eine Anbindung des Fernsehturmes erfolgen soll. Eine konkrete Fläche steht für einen Parkplatz dort derzeit nicht zur Verfügung. Hierzu gibt es, sollte diese Option auch nach Überarbeitung des Konzeptes enthalten bleiben sollen, noch Untersuchungsbedarf.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
68	x	x	x	10.3) Wie addiert sich zeitlich ein Weg mit Anreise zum Parkplatz Tolkewitz, Warten auf die Fährverbindung, Warten auf den im 30 minütigen Takt fahrenden V1-Bus? c::> nicht umsetzbar, unrealistisch.	15.07.2020	Fragestellung	Um diese Frage beantworten zu können, muss es zunächst feststehen, welche Art Anbindung von der linkselblichen Seite aus mit welchen Beförderungstechnologien vorgesehen werden soll. Unter der Annahme, dass für einen "Fährumlauf" (Fahrgastwechsel, Überfahrt, Fahrgastwechsel, Rückfahrt) etwa 12 Minuten veranschlagt werden können, beträgt die durchschnittliche Zeit 6 Minuten. Bei dem Bus, der alle 30 Minuten verkehrt, beträgt die durchschnittliche Wartezeit 15 Minuten. Zu den sich daraus ergebenden 21 Minuten kommen noch der Fußweg vom Parkplatz (abhängig von der Lage), der Fußweg von der Fähre zur Bushaltestelle, die Fahrzeit von der Bushaltestelle zum Fernsehturm (abhängig von befahrbaren Straßen, also Staffelsteinstraße - Wachwitzer Höhenweg oder Wachwitzer Bergstraße). Es sind also viele Teilwege, die einer einfachen und hohen Nutzung entgegen stehen.
69	x	x	x	10.4) Wie kommt man vom PuR Parkplatz Tolkewitz auf die andere Elbseite, wenn die Fähre aufgrund von Hochwasser oder Niedrigwasser nicht betrieben werden kann?	15.07.2020	Fragestellung	Gesetzt den Fall, es würde ein Parkplatz in Tolkewitz zur Verfügung stehen und es gäbe nur die Möglichkeit einer Fährverbindung (also keine Seilbahn) würde ein Übersetzen (analog zur Fähre Pillnitz) schlicht nicht möglich sein. Die Öffentlichkeit würde in diesem Fall über den üblichen Weg (siehe ebenfalls Fähre Pillnitz) informiert werden.
70	x	x	x	10.5) Wo parkt man, wenn der Parkplatz aufgrund von Elbehochwasser überflutet ist?	15.07.2020	Fragestellung	Überall dort, wo es die StVO erlaubt.
71	x	x	x	10.6) Es wird auf die Einrichtung von Parkflächen für car-sharing Autos abgehoben. Sind diese kein MIV nur weil man die PKW Qemietet hat?	15.07.2020	Fragestellung	Bei Carsharing Fahrzeugen handelt es sich um solche Kfz, die de facto von jederman genutzt werden können (sofern eine Berechtigung vorliegt). Sie ergänzen den öffentlichen Personenverkehr und sind insofern umweltfreundlich, als sie die individuelle Motorisierung einschränken helfen. Ein Carsharing-Fahrzeug kann mehr als sechs Privat-Pkw ersetzen. Die Fahrten sind dem MIV zuzurechnen. Annahmen für eine Zusatzbelastung der Verkehrsströme oder eine Abminderung der Verkehrsströme sind nicht möglich. Für die Verkehrsprognose des MIV-Verkehres ist anzunehmen, das bezogen auf den Car-ssharing-Anteil, der MIV Bemessungsfall der Maximalfall darstellen wird.
72	x	x	x	10.7) Es werden kaum Aussagen zu den Verkehrsleitsystemen getroffen? Diese sind mit nur 50.000 € veranschlagt?	15.07.2020	Fragestellung	Konkrete Verkehrsleiteinrichtungen sind noch nicht Gegenstand dieses Konzeptes und hängen von den letztlich vorgesehenen verkehrsregulierenden Maßnahmen ab. Kosten dafür werden im Zuge der weiteren Planung präzisiert.
73	x	x	x	11) Kostenanalyse „Sowieso-Planfall“ vs. „Sowieso-Plus“: Der Kostenvergleich zwischen „Sowieso“ und „Sowieso Plus Planfall“ ergibt lediglich rd. 2,985 Mio. finanzieller Mehraufwand.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
74	x	x	x	11.1) Ist an die Kalkulation des Sowieso Plus Planfalls nicht völlig unterdimensioniert um nicht zu sagen „Schön gerechnet“?	15.07.2020	Fragestellung	Das Planerbüro hat die Kostenkalkulation nach besten Wissen und Gewissen nach dem aktuellen "Stand der Technik" durchgeführt. Es handelt sich hierbei nicht um Kostenberechnungen sondern kalkulatorische Annahmen. Je nach Ausdifferenzierung der SowiesoPlus-Fälle werden sich die Annahmen verändern.
75	x	x	x	11.2) Wie kommt es dass der vorgesehene Straßenausbau im Sowieso-Plus Fall nur 1,4 Mio. kostet (Straßen im Sowieso Fall über 12 Mio.)	15.07.2020	Fragestellung	Die Maßnahmen im Sowieso-Plus-Fall sind ergänzende Maßnahmen zum Sowieso-Planfall und wurden überschläglic ohne vorliegende Planungen ermittelt.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
76	x	x	x	11.3) Alle weiteren 9 Kostenpositionen (PuR Parkplatz, Behinderten - Parkplätze, Zufahrten, Wendeschleife, Bushaltestellen, Ausrüstungen Parkplätze, Lückenschlüsse Wanderwege/ Radwege, Verkehrsleitsystem) sind dann insges. mit nur rd. 1,585 Mio. kalkuliert. Wie ist dieser sehr niedrige Kostenansatz zu begründen, bzw. wie will die Stadt diese Maßnahmen zu diesen Kosten realistisch umsetzen?	15.07.2020	Fragestellung	Das Planerbüro hat die Kostenkalkulation nach besten Wissen und Gewissen nach dem aktuellen "Stand der Technik" durchgeführt. Es handelt sich hierbei nicht um Kostenberechnungen sondern kalkulatorische Annahmen. Im Zuge vertiefender Planungen werden sich die Kosten weiter präzisieren.
77	x	x	x	12) Konflikt: Innovations- Planfall: Stichworte: Seilbahn Trassenführungen, Supratransbahn, Amphibienbusse, autonom fahrende Shuttlebusse, Televersum... Das Mobilitätskonzept schließt diese aus, da völlig unrealistisch, nicht oder nur teilweise und in sehr langen Zeiträumen umsetzbar (>40 Jahre). Jedoch ist ein wirtschaftlicher Betrieb des FT ohne solche Maßnahmen und sich daraus ergebenden hohen Besucherzahlen und Umsätzen (für die Betreiber) nicht darstellbar.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
78	x	x	x	12.1) Warum untersucht man in einer Studie Varianten, wie Seilbahn oder Zahnradbahn, wo aus anderen Studien bereits bekannt war, dass diese Varianten aus Gründen der Nicht-Genehmigungsfähigkeit auszuschließen sind?	15.07.2020	Fragestellung	Der Stadtratsbeschluss A0587/19, auf dessen Basis das VMK Fernsehturm erarbeitet wurde, sieht das Untersuchen innovativer Verkehrsmittel vor. Im VMK sind einige Systeme aufgeführt, wozu auch die Seilbahn gehört. Die Genehmigungsfähigkeit wird bei jedem in Betracht gezogenen "innovativen" Verkehrsmittel Bestandteil vertiefender Prüfungen sein.
79	x	x	x	12.2) Wie kann man ausschließen, dass in späterer Zeit weiteres Steuergeld für derartige "Innovationsmaßnahmen" aufzubringen ist, da sonst der Betrieb des Touristenstandortes Fernsehturm nicht wirtschaftlich ist (wie in der Grebner Studie geschlussfolgert)?	15.07.2020	Fragestellung	Der Einsatz innovativer Verkehrsmittel soll im Rahmen des Innovationskonzeptes tiefergehender untersucht und der Kosten-Nutzen derartiger Lösungen näher betrachtet werden.
80	x	x	x	13) Konflikt Schutz und Rechte Anwohner: Die Siedlung am Fernsehturm ist ein ruhiges Wohngebiet mit überwiegend älteren Einwohnern. Diese haben berechnete Interessen.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
81	x	x	x	13.1) Ist geplant, die Interessen der Anwohner bei der Umsetzung der Maßnahmen zu berücksichtigen, z.B. durch Beteiligung von Anwohnernvertretern im Lenkungsausschuss (schließlich ist der FT-Verein ja dort bereits vertreten, die Anwohner im Umfeld des FT aber nicht)?	15.07.2020	Fragestellung	Die Einberufung der Lenkungsgruppe erfolgte nach Beschluss des Stadtrates vom 2. November 2017 zum Antrag A0359/17 wonach diese mit Vertretern aus dem Stadtrat, der Verwaltung, des Fernsehturm Dresden e. V. sowie dem Eigentümer einzurichten ist. Die Interessen der Anwohner sind wurden im Rahmen der Einwohnerversammlung und anschließenden Beteiligung ausgewertet, abgewogen und sind in die Überarbeitung des Verkehrskonzeptes eingefloßen. Die Ergebnisse werden veröffentlicht und sollen vor Ort vorgestellt werden.
82	x	x	x	13.2) Bis zu 2400 Besucher in Spitzenzeiten bringen Lärm- und Entsorgungsprobleme mit sich. Nicht jeder Bürger benutzt ordnungsgemäß bereitgestellte Papierkörbe. Wie will die Stadt der Verlärmung und Vermüllung der ruhigen Wohngebietsstraßen entgegenwirken?	15.07.2020	Fragestellung	Im Bereich befinden sich bereits drei Papierkörbe. Die Anzahl der Bänke und Papierkörbe wird dem Bedarf angepasst werden. Die Fahrbahn der Fernsehturmstraße befindet sich bereits in der öffentlichen Reinigung.
83	x	x	x	13.3) Welche Einschränkungen wird es für das für die Wirtschaftlichkeit wichtige „Event-Konzept“ gegenüber dem Betreiber geben (Personen- und zeitliche Beschränkungen)	15.07.2020	Fragestellung	Das Betreiberkonzept wird durch den künftigen Betreiber vorgelegt und zusammen mit den Fördermittelgebern weiter qualifiziert. Das "Event-Konzept" stellt dabei keine Forderung dar.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
84	x	x	x	13.4) Wie wird bei der anzunehmenden angespannten Verkehrslage insbesondere an Wochenenden mit guten Sichtverhältnissen) die medizinische Notversorgung sichergestellt (Erreichbarkeit mit Notfall Ambulanzen)?	15.07.2020	Fragestellung	Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt nutzt die Höhenrettung den Fernsehturm als Übungsstätte. Die Anfahrtszeiten müssen im Rahmen der Einsatzplanung mit dem letztlich geplanten Betriebskonzept abgestimmt werden.
85	x	x	x	13.5) Im Abschnitt 4 ist unter Konfliktdanalyse zu lesen "aus den Eigentumsverhältnissen sind keine Konflikte zu erwarten". Wie sollen aber Straßen verbreitert werden, um Busverkehr zu ermöglichen ohne zusätzliche Fläche aus Privatgrundstücken (Ortsdurchfahrt Gönnsdorf, Staffelstein, Bergstraße, Oberwachwitzer Weg)?	15.07.2020	Fragestellung	Aus den erwähnten Eigentumsverhältnissen unmittelbar im Erschließungsbereich des Fernsehturms sind keine Konflikte zu erwarten, da sich die betreffenden Grundstücke im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden befinden.
86	x	x	x	13.6) Welche Erstattungen erhalten die Anwohner, die die Sanierung der Anliegerstraße Oberwachwitzer Weg teilfinanziert haben?	15.07.2020	Fragestellung	Die Anlieger erhalten keine Erstattungen, weil bestandskräftig beschiedene Straßenausbaubeiträge nicht erstattet werden (Beschlusslage).
87	x	x	x	13.7) Ist geplant, die Anwohner am Management des neu zu schaffenden Parkraumes am unmittelbaren Fuß des FT zu beteiligen (z.B. Anwohnerstellplätze)?	15.07.2020	Fragestellung	Sollte es zu einem Bewohnerparkbereich kommen, wird es die übliche Bürgerbeteiligung, wie sie vielerorts in der Stadt bereits stattgefunden hat, geben.
88	x	x	x	14) Konflikt Eventmanagement: Die Studien belegen, dass nur zusätzliche Attraktionen/Events weitere Besucher in Richtung FT lenken könnten um dessen wirtschaftlichen Betrieb sicherzustellen. Hierfür muss der Betreiber ein Konzept entwickeln.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
89	x	x	x	14.1) Welche Beschränkungen schreibt die Stadt dem Betreiber vor bezüglich Öffnungszeiten, Anzahl der Personen und Lärmpegel vor?	15.07.2020	Fragestellung	Im Rahmen der Revitalisierungsplanung werden die jeweiligen Gesetzmäßigkeiten, insbesondere das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) im Hinblick auf die Lärmemissionen beachtet. Daraus entstehende planerische Fragestellungen werden im Rahmen der weiteren Revitalisierungsplanung durch geeignete Planungsbüros bearbeitet und beantwortet. Sich daraus ableitende Auflagen werden im Rahmen der Baugenehmigung formuliert.
90	x	x	x	14.2) Wie will die Stadt diese Auflagen kontrollieren?	15.07.2020	Fragestellung	Sich im Kontext des Bauordnungsrechts ergebende Auflagen liegen im bauaufsichtlichen Kontrollbereich.
91	x	x	x	15) Konflikt Lärm: Nach BImSchG und 16. BImSchV sind die Anwohner vor Lärm zu schützen.	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
92	x	x	x	15.1) Wie soll das insbesondere für die direkt an den Zufahrtswegen und Parkeinrichtungen liegenden Grundstücken realisiert werden?	15.07.2020	Fragestellung	Im Rahmen der Revitalisierungsplanung werden die jeweiligen Gesetzmäßigkeiten, insbesondere das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) im Hinblick auf die Lärmemissionen beachtet. Daraus entstehende planerische Fragestellungen werden im Rahmen der weiteren Revitalisierungsplanung durch geeignete Planungsbüros bearbeitet und beantwortet.
93	x	x	x	15.2) Werden vor weiteren Planungen hierzu Tests oder Simulationsrechnungen durchgeführt?	15.07.2020	Fragestellung	Im Rahmen der Revitalisierungsplanung werden die jeweiligen Gesetzmäßigkeiten, insbesondere das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) im Hinblick auf die Lärmemissionen beachtet. Dafür werden auch Lärmprognosen erstellt. Daraus entstehende planerische Fragestellungen werden im Rahmen der weiteren Revitalisierungsplanung durch geeignete Planungsbüros bearbeitet und beantwortet.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
94	x	x	x	15.3) Ist dazu untersucht worden, ob der geplante Ausbau genehmigungsrechtlich erfolversprechend ist?	15.07.2020	Fragestellung	Im Rahmen der Revitalisierungsplanung werden die jeweiligen Gesetzmäßigkeiten, insbesondere das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) im Hinblick auf die Lärmemissionen beachtet. Daraus entstehende planerische Fragestellungen werden im Rahmen der weiteren Revitalisierungsplanung durch geeignete Planungsbüros bearbeitet und beantwortet.
95	x	x	x	15.4) Falls Anwohner den Ausbau durch Klagen verzögern, wird dann die Baumaßnahme zur Ertüchtigung des FT hinausgeschoben? Was geschieht dann mit den lediglich bis 2025 dafür zur Verfügung stehenden Fördermitteln?	15.07.2020	Fragestellung	Die Veranschlagung der Fördermittel bei den Fördermittelgebern (LHD, Bund, Land) erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bundes-, Landes- und Kommunalhaushalte. Eine mögliche Verschiebung der Umsetzung des Projektes wäre dann zwischen dem Fördermittelnehmer (DFMG) und den Fördermittelgebern abzustimmen.
96	x	x	x	16) Konflikt Tourismus: Die Einschätzung der Konzeptstudie „Touristen sehen Dresden als Kunst und Kulturstadt“, Attraktionen im Außenbereich der Innenstadt werden kaum besucht. Bzw. für auswärtige Touristen ist der FT nicht das Hauptbesuchziel für eine Reise nach Dresden. Der Turm wird also möglicherweise hauptsächlich von den Dresdnern und Anwohnern der Umgebung selbst genutzt werden	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
97	x	x	x	16.1) Was heißt das für die langfristige Entwicklung der Besucherzahlen? Wird der Besucherstrom allmählich abebben nachdem jeder Dresdner mal oben war? Ist dieses Szenario in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung berücksichtigt?	15.07.2020	Fragestellung	Ziel ist es, den Dresdner Fernsehturm als Ausflugsziel für die ganze Familie auf Dauer zu etablieren. Dazu gehören je nach Betreiberkonzeption auch Attraktionen wie ein Skywalk, Kletter- oder Erlebnisangebote.
98	x	x	x	16.2) Was folgt dann? Insolvenz des Betreibers - Schließung und Suche nach neuem Betreiber oder ständige Stützung finanziert durch die Stadt mit Steuergeldern?	15.07.2020	Fragestellung	Die Stadt Dresden wird sich nicht an der Betreuung des Turms beteiligen.
99	x	x	x	16.3) Kann sich das Dresden leisten, eine weitere solche „Baustelle“ aufzumachen nachdem auch die Sächsische Dampfschiffahrt nur mit städtischer Unterstützung überleben kann?	15.07.2020	Fragestellung	Die Stadt Dresden wird sich nicht an der Betreuung des Turms beteiligen.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
100	x	x	x	<p>17) Konflikt COVID 19: Abgesehen von nun leeren Haushaltskassen ist derzeit nicht absehbar, wie sich die COVID 19 Situation weiter entwickeln wird. Wird es in Zukunft neue Infektionswellen geben, die zu Abstandsregelungen und Restriktionen führen? Werden in Zukunft knappe Steuergelder bei hohem öffentlichen Schuldenstand nicht anders als bisher priorisiert werden müssen? Die Initiative der FT-Wiedereröffnung und daraus folgende Untersuchungen und Studien wurden allesamt vor Ausbruch der Covid 19 Pandemie entwickelt. Angesichts nun geänderter Rahmenbedingungen (z.B. mittelfristig massive Steuerausfälle und Mehrkosten der öffentlichen Hand) sollten doch auch die Prioritäten beim Einsatz von Steuermitteln neu bewertet werden.</p> <p>Siehe dazu: «Die kommunalen Haushalte werden am Ende des Jahres so hohe Einbußen erleiden, wie wir sie noch nicht erlebt haben», sagte die stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Deutschen Städtetages, Verena Göppert, der dpa. «Die Gewerbesteuer ist in den vergangenen drei Monaten katastrophal eingebrochen.» (dpa-infocom, dpa:200716-99-808642/3, 15.7.2020), Steuerschätzung öffentlich vorgestellt von Bundesfinanzminister Olaf Scholz am 14.5.2020</p>	15.07.2020	Fragestellung	nur Kontext/Einleitung zu unten genannten Fragen
101	x	x	x	<p>17.1) Wie wirkt sich das auf ein Bewirtschaftungskonzept aus, wenn z.B. Aufzüge, dann aufgrund der Abstandsregeln nur 1/3 - % der vorgesehenen Personenzahlen transportieren dürfen?</p>	15.07.2020	Fragestellung	Das Betreiberkonzept inkl. eventuell notwendiger Abstands- und Hygieneregeln wird durch den künftigen Betreiber vorgelegt und zusammen mit den Fördermittelgebern weiter qualifiziert.
102	x	x	x	<p>17.2) Das Aufkommen an Gewerbesteuer als Haupteinnahmequelle von Kommunen wird laut jüngsten Steuerschätzungen Corona-bedingt um mindestens 15% (Steuerschätzung), für manche Kommunen bis zu 70... 80% dpa Meldung) einbrechen, und dass über die nächsten Jahre. Die längerfristige Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Kann sich im Angesicht dieses Sachverhaltes die Stadt Dresden ein steuerfinanziertes Luxus- Tourismusprojekt sowie „Sowieso-Plus Maßnahmen“ leisten, wenn andererseits Kita-Gebühren erhöht bzw. dringende Infrastrukturmaßnahmen zurückgestellt werden müssen?</p>	15.07.2020	Fragestellung	Die Entscheidung zur Umsetzung der städtischen Maßnahmen obliegt letztendlich dem Stadtrat.
103	x	x	x	<p>1.1 Ist seitens der Stadt Dresden gesichert, dass alle Sowieso- und Sowieso-Plus-Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes vor Eröffnung des FT abgeschlossen sind? Bitte schließen Sie in Ihre Antwort ebenfalls das im Mobilitätskonzept nicht erwähnte Sanierungsbedürfnis der Loschwitzer Brücke ("Blaues Wunder") mit ein.</p>	10.07.2020	Fragestellung	Es wird die erste Maßnahmenstufe, die unbedingt erforderlich ist, um 2025 die Erschließung des Fernsehturmes gesichert zu haben, herausgearbeitet werden. Die Sanierung des Blauen Wunders ist noch Gegenstand des Verkehr- und Mobilitätskonzeptes und wird durch den Stadtrat separat zeitlich und finanziell eingeordnet.
104	x	x	x	<p>2.1 Wie ist die Erreichbarkeit durch Rettungsfahrzeuge (Berufsfeuerwehr, RTW) innerhalb gesetzlicher Vorgabezeiten auch im Hochbetrieb für den Turm und die Anwohner gewährleistet? Wie ist sichergestellt, dass Rettungswege für Einsatzfahrzeuge frei sind?</p>	10.07.2020	Fragestellung	Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt nutzt die Höhenrettung den Fernsehturm als Übungsstätte. Die Anfahrtszeiten müssen im Rahmen der Einsatzplanung mit dem letztlich geplanten Betriebskonzept abgestimmt werden.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
105	x	x	x	2.2 Wo ist die notwendige Spezialausrüstung zur Höhenrettung vorhanden? Wie lange dauert die Anfahrt der benötigten Anzahl von Rettungsfahrzeugen mit dieser Spezialausrüstung?	10.07.2020	Fragestellung	Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt nutzt die Höhenrettung den Fernsehturm als Übungsstätte. Die Anfahrtszeiten müssen im Rahmen der Einsatzplanung mit dem letztlich geplanten Betriebskonzept abgestimmt werden.
106	x	x	x	2.3 Wie soll die öffentliche Ordnung, Sauberkeit und Sicherheit für Besucher und Anwohner gesichert werden? (Parkbänke, Papierkörbe inkl. deren Leerung, Toiletten, inkl. deren Reinigung, Abstellen der Mietfahräder und -roller, Zustandskontrolle der Wanderwege, erhöhtes Reinigungsaufkommen des Umfelds)	10.07.2020	Fragestellung	Im Bereich befinden sich bereits drei Papierkörbe. Die Anzahl der Bänke und Papierkörbe wird dem Bedarf angepasst werden. Die Fahrbahn der Fernsehturmstraße befindet sich bereits in der öffentlichen Reinigung. Toiletten gehören zum Betreiberkonzept. Wartung der Wanderwege obliegt dem jeweiligen Eigentümer.
107	x	x	x	2.4 Der FT bekommt auch ohne bereits erfolgte Eröffnung starke Aufmerksamkeit und Besucherverkehr. Wie wird bis zur Eröffnung des Turmes die Toilettenversorgung auf der Zufahrtsstraße zum Oberwachwitzer Weg 37 (Fernsehturmgelände) sichergestellt?	10.07.2020	Fragestellung	In der aktuellen Funktion des Fernsehturms als technische Betriebsstätte ist kein öffentlicher Besucherverkehr und somit keine öffentliche Toilettenversorgung vorgesehen. Diese ist erst im Zuge der Revitalisierung des Fernsehturms und sowie der damit verbundenen Besucherströme geplant.
108	x	x	x	2.5 Ist es geplant, eine Ranger-Gruppe zur Aufrechterhaltung von Ordnung und Sicherheit der Wanderwege zu schaffen (analog Nationalpark-Ranger in der Sächs. Schweiz)?	10.07.2020	Fragestellung	Nein. Die Wartung der Wanderwege obliegt dem jeweiligen Eigentümer.
109	x	x	x	2.6 Wie sollen Lärmemissionen im Wohngebiet/Landschaftsschutzgebiet ausgehend von den Besuchern insb. bei Eventbetrieb des Betreibers wirksam vermieden werden? Welche Öffnungszeiten werden dem Betreiber verbindlich vorgegeben? Welche Ausnahmen (Art, Häufigkeit und Umfang) sind vorgesehen?	10.07.2020	Fragestellung	Im Rahmen der Revitalisierungsplanung werden die jeweiligen Gesetzmäßigkeiten, insbesondere das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) im Hinblick auf Betriebszeiten sowie das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzgl. der Lage im Landschaftsschutzgebiet, beachtet. Das Betreiberkonzept wird durch den künftigen Betreiber vorgelegt und zusammen mit den Fördermittelgebern weiter qualifiziert. Ein Eventbetrieb ist keine Forderung.
110	x	x	x	2.7 Wie soll bei der begehbaren Aussichtsplattform das Herunterfallen von Gegenständen wirksam vermieden werden?	10.07.2020	Fragestellung	Planerische Fragestellungen, welche insbesondere das Schutzbedürfnis der Besucherinnen und Besucher im Zusammenhang mit dem Turmbesuch abbilden, werden im Rahmen der weiteren Revitalisierungsplanung durch geeignete Planungsbüros bearbeitet und beantwortet.
111	x	x	x	2.8 Inwieweit werden die Anwohner des unmittelbaren Umfelds an den Kosten für die Unterhaltsreinigung des Punktes 2.3 beteiligt?	10.07.2020	Fragestellung	Die Papierkorbbewirtschaftung wird geteilt finanziert aus der Straßenreinigungsgebühr und aus Haushaltsmitteln. Zusätzliche Kosten kommen für den Bürger nicht zum Tragen.
112	x	x	x	2.9 Ist ein zwingend notwendiger Winterdienst auf der Wachwitzer Bergstraße und dem Wachwitzer Höhenweg im Konzept und der Kalkulation der Betriebskosten berücksichtigt?	10.07.2020	Fragestellung	Nach dem Sächsischen Straßengesetz sind die Gemeinden, so auch die Landeshauptstadt Dresden, verpflichtet, innerhalb der Ortslage entsprechend ihrer Leistungsfähigkeit, öffentliche Straßen und Wege vom Schnee zu beräumen und bei Glätte zu streuen. Das ist auch der Fall für die öffentlich gewidmete Wachwitzer Bergstraße und den den Wachwitzer Höhenweg. Eine Berücksichtigung bei der Kalkulation der Betriebskosten ist daher nicht erfolgt, da nicht notwendig. Die Anliegerpflichten sind in der Winterdienst-Anliegersatzung geregelt.
113	x	x	x	2.10 Gibt es eine Abschätzung/Prognose zu einem potentiell erhöhten Unfallaufkommen in Zusammenhang mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen auf den Zufahrts- und Wohngebietsstraßen? 3 Verkehr	10.07.2020	Fragestellung	Für den Bereich der Zufahrts- und Anliegerstraße gibt es keine Prognose zu einer Erhöhung des Unfallaufkommens. Auch für die Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit der Erschließung des Fernsehturms gibt es zum jetzigen Zeitpunkt keine Prognosezahlen.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
114	x	x	x	3.1 Wo sollen die Fahrzeuge des trotz Mobilitätskonzepts zu erwartenden MIV abgestellt werden, insb. unter Beachtung des 2019 vom Stadtrat beschlossenen FNP?	10.07.2020	Fragestellung	Der Flächennutzungsplan stellt für die ganze Stadt die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung in den Grundzügen dar. Flächen für den ruhenden Verkehr erhalten im Flächennutzungsplan keine eigene Darstellung, sondern gehen in der jeweiligen umgebenden Hauptnutzung auf. Somit können dem Flächennutzungsplan keine Angaben zur Lage und Größe von Stellplatzanlagen entnommen werden.
115	x	x	x	3.2 Wie soll vom Mobilitätskonzept abweichend auftretender MIV wirksam verhindert werden? Ist eine amtliche und nichtamtliche Beschilderung tatsächlich wirksam? Ist das Aufstellen von Zufahrtsbeschränkungen wie z.B. Schranken oder versenkbarer Poller vorgesehen? Sind die Unterhaltskosten hierfür berücksichtigt?	10.07.2020	Fragestellung	Dazu werden noch verkehrsorganisatorisch determinierte Vorschläge erarbeitet.
116	x	x	x	3.3 Wo ist die Ausweisung einer großflächigen Anwohnerparkzone vorgesehen? Sollen die Anwohner anschließend mit (kostenpflichtigen) Anwohner-Parkausweisen ausgestattet werden?	10.07.2020	Fragestellung	Ob es einen Bewohnerparkbereich geben soll / kann, ist noch nicht entschieden.
117	x	x	x	3.4 In der Einwohnerversammlung wurden die auch für Anwohner auftretenden Verbesserungen im tagtäglichen ÖPNV herausgestellt. Wie soll der Shuttleverkehr organisiert und finanziert werden (Verkehr nur bei Bedarf? Geplante Taktung? Fester Fahrplan auch außerhalb der Turmöffnungszeiten? Rund um das Jahr? Einbindung in DVB/VVO-Tarif?)	10.07.2020	Fragestellung	In diesem Konzept geht es zunächst nur darum, Shuttle-Verkehr in bestimmten Relationen vorzusehen. Die Taktzeiten etc. sind zu gegebener Zeit vertiefend zu bestimmen.
118	x	x	x	3.5 Wie soll der LKW-Lieferverkehr für Lieferanten und Entsorger, Eventagenturen, Reinigung usw. im laufenden Betrieb realisiert werden?	10.07.2020	Fragestellung	Über die dafür geeigneten und durch StVO zugelassenen Straßenverbindungen.
119	x	x	x	3.6 Das Mobilitätskonzept sieht einen Buswendeplatz sowie Parkflächen für Behinderte und Taxis in unmittelbarer Turmnähe vor. Lt. Stesad-Studie sind die Flurstücke 222/3 und 79/11 aus Gründen des Naturschutzes nicht bebaubar. Weiter in dieser Studie: "Laut der Machbarkeitsstudie ist zudem die erforderliche Befreiung gemäß § 67 BNatSchG i.V.m. § 51 Abs. 3 Satz 2 SächsNatSchG durch das Umweltamt nicht in Aussicht gestellt worden." Wie sollen die Busse individueller Reiseveranstalter und der Stadtrundfahrten zum Turm kommen und wo sollen sie parken?	10.07.2020	Fragestellung	Dazu wird eine vertiefende Untersuchung geführt werden; grundsätzlich ist vorgesehen, die Reisebusse direkt bis zum Fernsehturm fahren zu lassen.
120	x	x	x	3.7 Die an den Turm unmittelbar angrenzenden Straßen inkl. des Oberwachwitzer Weges wurden von den Anwohnern mitfinanziert. Wie soll der Baustellenverkehr insb. mit Großfahrzeugen (Betonmischer, Schwerlastfahrzeuge, Fahrzeuge mit Überbreite/-länge) in den kleinen Straßen des Wohngebietes gewährleistet werden? Sind die Straßen für eine derartige Belastung ausgelegt? Ist es vorgesehen, die Anwohner bei Beschädigungen der Straßen erneut an der Finanzierung zu beteiligen? Hat die aktuelle Aussetzung der Straßenausbausatzung dauerhaften Bestand, mindestens jedoch bis nach Vollendung aller am Turm erforderlicher Bauarbeiten?	10.07.2020	Fragestellung	Die Straßen sind für die dauerhafte Belastung durch Schwerlastfahrzeuge etc. nicht ausgelegt. Im Rahmen der Bauarbeiten müssen entsprechende Maßnahmen getroffen werden, die durch den Veranlasser zu planen und zu tragen sind. Es ist nicht vorgesehen, dass die Anwohner erneut an der Finanzierung beteiligt werden aufgrund der bestandskräftig beschiedenen Straßenaubaubeiträge.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
121	x	x	x	3.8 Soll die aktuell bestehende Einbahnstraßenregelung der Staffelsteinstraße bzw. der Wachwitzer Bergstraße in Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept dauerhaft Bestand behalten? Sind weitere Verkehrsführungen als Einbahnstraßen geplant?	10.07.2020	Fragestellung	Die aktuell vorhandene Einbahnstraßenregelung resultiert aus dem Zustand der Stützmauern entlang der Staffelsteinstraße und wird nach der Sanierung der Straße nicht wieder angeordnet werden. Aus verkehrsorganisatorischen sind keine Einbahnstraßenregelungen geplant.
122	x	x	x	3.9 Warum werden im Mobilitätskonzept die Schwebbahn, die Buslinie 84, der Eichendorfstieg und der obere Wachwitzgrund ausgespart?	10.07.2020	Fragestellung	Im Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist die ÖPNV-Erschließung des Fernsehturms mit der Linie 61 (bzw. 87) vorgesehen. Die Schwebbahn führt nach Oberloschwitz und die Buslinie 84 nach Rochwitz mit einzelnen Fahrten bis zur Bergstation der Schwebbahn. Damit stellen beide Linien keine direkte Verbindung zum Fernsehturm her. Darüber hinaus bietet die Buslinie 84 nicht den Leistungsumfang wie die Buslinie 61 (Fahrtenhäufigkeit, Anbindung Stadtgebiet). In einem noch zu erarbeitenden Tourismuskonzept für die Region Fernsehturm könnte die Buslinie 84 mit Endpunkt in Rochwitz eine Rolle als Ausgangspunkt für Wanderungen zum Fernsehturm spielen. Im Verkehrs- und Mobilitätskonzept werden mehrere Wanderwege zum Fernsehturm beschrieben und zur Instandsetzung bzw. zum Ausbau vorgesehen. Der Eichendorfstieg und der obere Wachwitzgrund sind weitere Möglichkeiten, den Fernsehturm zu Fuß zu erreichen. Im noch zu erstellenden Tourismuskonzept werden diese und ggf. noch weitere Wanderrouten wie z. B. Sanatoriumsweg oder Ohlsche untersucht.
123	x	x	x	3.10 Ein Großteil der Besucher und Versorger wird das Blaue Wunder zur An- und Abreise nutzen. Ist das sanierungsbedürftige Bauwerk dieser Mehrbelastung perspektivisch gewachsen (Busse)?	10.07.2020	Fragestellung	Die heutige Verkehrsbelastung der Loschwitzer Brücke in Höhe von 25.800 Kfz Pro Tag wird sich durch die zusätzlichen ca. 500 Kfz pro Tag nicht wesentlich erhöhen. Die Schädigung des Bauwerks wird außerdem nicht durch die Kfz verursacht, sondern durch die Achslasteintragung von LKW, Bussen etc. Daher gilt für das Blaue Wunder eine Begrenzung auf 15 t. Im Zuge der vorauss. Sanierung ab 2022 ist eine Reduzierung auf 2 Fahrstreifen vorgesehen. In diesem Zusammenhang sollte überprüft werden, ob aufgrund des allgemeinen Bauwerkszustandes dies beibehalten werden kann und damit einer Mehrbelastung durch z.B. Busse entgegengewirkt werden kann.
124	x	x	x	3.11 Ist der erforderliche Ausbau von Zufahrstraßen zeitgleich vorgesehen? Wie ist die Erreichbarkeit des Hochlandes, auch für Rettungsfahrzeuge, während der Baumaßnahmen sichergestellt?	10.07.2020	Fragestellung	Die Umsetzung der erforderlichen verkehrlichen Erschließungsmaßnahmen erfolgt schrittweise. Die Einhaltung nötiger Zufahrtsmöglichkeiten für Rettungsfahrzeuge wird bei Planung der Einzelmaßnahmen berücksichtigt.
125	x	x	x	3.12 Wie soll verhindert werden, dass die vorgesehenen P+R-Parkplätze an Werktagen nicht von zeitlich vorgelagert anreisenden Einpendlern bzw. an Wochenende durch Alternativnutzer besetzt werden?	10.07.2020	Fragestellung	Es steht nicht zu erwarten, dass es eine starke Gleichzeitigkeit von berufsbedingten und Besucher P+R kommt. Die geplante P+R-Kapazität wird als ausreichend bewertet.
126	x	x	x	3.13 Die starken Hangneigungen, bspw. im Wachwitzgrund, erfordern getrennte Trassenführungen für Fußgänger, Fahrradfahrer und Autofahrer. Wie soll diesem Nutzungskonflikt wirksam begegnet werden?	10.07.2020	Fragestellung	Das Verkehrs- und Mobilitätskonzept setzt den Rahmen für die vertiefend zu planenden Infrastrukturmaßnahmen. Weitere Untersuchungen müssen den konkreten Handlungsbedarfen aufzeigen. Das Radverkehrskonzept der LH Dresden sieht bisher für die genannten Routen sind keine gesonderten Radverkehrsmaßnahmen vor. Gemäß dem geltenden Regelwerk ist bei den relativ geringen Kfz-Belegungen eine Führung im Mischverkehr ausreichend. Notwendig ist eine Verbesserung der Oberfläche der genannten Straßen. Auf der Straße Wachwitzgrund ist keine verkehrliche Aufwertung vorgesehen. Ebenfalls ist keine Separierung von Verkehrsarten möglich. Die Hauptverkehre werden über andere Relationen bedient werden.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
127	x	x	x	4.1 Wie sind die geplanten Veränderungen rund um den Fernsehturm mit dem 2019 verabschiedeten FNP vereinbar? Wir bitten um ausführliche Darlegung. Ist eine Änderung des FNP vorgesehen? Welcher Zeithorizont ist realistisch?	10.07.2020	Fragestellung	Bei der bauplanungsrechtlichen Beurteilung nach § 35 Abs. 4 Nr. 4 Baugesetzbuch können dem Bauvorhaben die Darstellungen im Flächennutzungsplan nicht entgegengehalten werden. Eine Änderung des Flächennutzungsplanes ist daher nicht notwendig. Falls ein Planbedürfnis besteht, wäre ggf. eine FNP-Änderung erforderlich; dieses könnte im Parallelverfahren mit der Aufstellung des Bebauungsplanes nach § 8 Abs. 3 Baugesetzbuch durchgeführt werden.
128	x	x	x	4.2 Die erforderlichen Veränderungen finden in einem ausgewiesenen Landschaftsschutzgebiet statt, wie ist das vereinbar? Sind Umwidmungen möglich und geplant?	10.07.2020	Fragestellung	Bei der bauplanungsrechtlichen Beurteilung nach § 35 Abs. 4 Nr. 4 Baugesetzbuch sind sämtliche umweltrechtliche Belange zu würdigen und zu beurteilen. Diese fließen in die Baugenehmigung über Bedingungen und Auflagen sowie Hinweisen mit ein.
129	x	x	x	4.3 Welche Ausgleichsmaßnahmen für Versiegelungen sind vorgesehen und wo sollen diese realisiert werden?	10.07.2020	Fragestellung	Wenn die Planung konkreter ist, wird eine Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung nach Dresdner Modell erstellt. Erst dann kann der konkrete Ausgleichsbedarf festgestellt werden und entsprechende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zugeordnet werden.
130	x	x	x	4.4 Wann erfolgt eine Umweltverträglichkeitsprüfung? Wann wird die Prüfung abgeschlossen sein und ist das Ergebnis der Überprüfung Voraussetzung für die Planung bzw. Umsetzung des Mobilitätskonzeptes?	10.07.2020	Fragestellung	Eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung erfolgt gemäß Anlage 1 UVPG: Nr. 14.9 Bau von Magnetschwebbahnen (Pflicht), 14.10 Bau anderer Bahnen bzw. öffentlich spurgeführter Strecken (Prüfung des Einzelfalls), 14.11 der Bau von Bahnstrecken für Straßenbahn (Prüfung des Einzelfalls), 18.4- Bau eines Parkplatzes > 1 ha (Pflicht) 0,5 ha bis 1 ha (Prüfung des Einzelfalls und bei Vorhaben im FFH-Gebiet
131	x	x	x	4.5 Wie werden die besonderen Schutzbedürfnisse der umliegend ausgewiesenen FFH-Gebiete berücksichtigt?	10.07.2020	Fragestellung	Bei der bauplanungsrechtlichen Beurteilung nach § 35 Abs. 4 Nr. 4 Baugesetzbuch sind sämtliche umweltrechtliche Belange zu würdigen und zu beurteilen. Diese fließen in die Baugenehmigung über Bedingungen und Auflagen sowie Hinweisen mit ein. Diese Baumaßnahmen unterliegen einer FFH-Erheblichkeits- bzw. Verträglichkeitsuntersuchung, die der Gesetzgeber bei Eingriffen in das FFH-Gebiet vorschreibt.
132	x	x	x	5.1 Die Stesad-Studie geht von einem Kannibalisierungseffekt zu bestehenden touristischen Angeboten in Dresden aus. Wie kann sichergestellt werden, dass die Wiedereröffnung des FT nicht zu Lasten bestehender touristischer Angebote - wie bspw. der Dampfschiffahrt - geht und diese damit in wirtschaftliche Schieflagen bringen kann?	10.07.2020	Fragestellung	Die Verbindung von touristisch naheliegenden Attraktionen soll in einem Tourismuskonzept weiter vertieft untersucht werden, damit diese sich gegenseitig befördern anstatt zu kannibalisieren.
133	x	x	x	5.2 Ist die Ertüchtigung der Rad- und Wanderwege vom Borsberg bis zum Körnerplatz Bestandteil des Mobilitätskonzeptes und bis wann sind die notwendigen Bauarbeiten (Stützmauern, Geländer, Treppen, Entwässerung, Beschilderung) abgeschlossen?	10.07.2020	Fragestellung	Im Verkehrs- und Mobilitätskonzept sind die Routen benannt, welche im Zusammenhang mit der Eröffnung des Fernsehturmes ertüchtigt werden müssen. Den konkreten Handlungsbedarf müssen weitere Untersuchungen aufzeigen.
134	x	x	x	5.3 Wie wird den spezifischen Anforderungen unterschiedlicher Nutzer (Wanderer, Radfahrer, Mountainbiker) auf den nicht von Autos nutzbaren Wegen rund um den FT Rechnung getragen?	10.07.2020	Fragestellung	Dies ist Aufgabe vertiefender Planungen, die gegenwärtig bereits erfolgen.
135	x	x	x	5.4 Welche Konzepte für einen nachhaltigen ("sanften") Tourismus am Elbhang gibt es oder sind in Planung?	10.07.2020	Fragestellung	Diese Fragestellung soll im Tourismuskonzept mit aufgegriffen werden.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
136	x	x	x	5.5 Warum ist der Rathausturm nicht mehr als Aussichtsturm begehbar?	10.07.2020	Fragestellung	Die Begehung des Rathausturms ist aufgrund brandschutzrechtlicher Gründe derzeit nicht möglich
137	x	x	x	5.6 Ist die Eventgastronomie Kernbestandteil eines möglichen Betreiberkonzeptes? Welche Beschränkungen/Auflagen werden einem Betreiber bzgl. Nutzungskonzept auferlegt?	10.07.2020	Fragestellung	Das Betreiberkonzept wird durch den künftigen Betreiber vorgelegt und zusammen mit den Fördermittelgebern weiter qualifiziert. Eventgastronomie ist keine Forderung.
138	x	x	x	5.7 Ist ein Konzept der Nutzung des Turmes ohne gastronomische Versorgung, z.B. als technisches Museum mit eingeschränktem Besucherverkehr, denkbar?	10.07.2020	Fragestellung	Die aktuell zur Verfügung stehenden Fördermittel dienen dazu, die Bereiche Aussichtsplattform und das ehemalige Turmcafé baulich, technisch und sicherheitstechnisch in einen Zustand zu bringen, der eine dauerhafte Nutzung durch das öffentliche Publikum und einen wirtschaftlich tragfähigen Betrieb ermöglicht.
139	x	x	x	6.1 Für 2020 und Folgejahre werden massive Steuerausfälle vorausgesagt. Die LHD will die finanziellen Folgen der Coronakrise ohne Neuverschuldung bewältigen. Wie passt die Finanzierung der Wiedereröffnung des FT in den Kanon steigender Elternbeiträge und Verzicht an vielen anderen Stellen städtischen Lebens?	10.07.2020	Fragestellung	Der städtische Eigenmittelanteil an den Gesamtsanierungskosten (25,6 Mio. Euro) beträgt aufgrund der Fördermittel des Bundes und des Landes nur 25% (6,4 Mio. Euro). Der überwiegende Teil der Maßnahmen des Verkehrskonzepts zählen zum Sowieso-Planfall und dienen der Verbesserung der örtlichen Verkehrssituation unabhängig von der Sanierung des Fernsehturms. Die Entscheidung zur Umsetzung der städtischen Maßnahmen obliegt letztendlich dem Stadtrat.
140	x	x	x	6.2 Sind die Kosten für die Wiedereröffnung und den späteren Betrieb des FT bei so vielen ungeklärten, aber kostenrelevanten Fragen und den Unwägbarkeiten infolge Corona überhaupt im Voraus für 5-10 Jahre kalkulierbar oder droht das ein "Fass ohne Boden" zu werden, wie es leider bei einigen anderen vergleichbaren öffentlichen Bauvorhaben der Fall war oder ist? Beispielgebend sind hier die Elbphilharmonie Hamburg, Stuttgart 21 oder auch der Flughafen BER.	10.07.2020	Fragestellung	In der Kostenschätzung zur Sanierung des Turms wurden entsprechende Risikobudgets bereits berücksichtigt. Die Stadt Dresden wird sich nicht an der Betreuung des Turms beteiligen.
141	x	x	x	7.1 In Dresden existieren zahlreiche gute Beispiele bürgerschaftlichen Engagements, bspw. Frauenkirche, Kirche, Loschwitz, Lignerschloß. Warum wird dementsprechend beim FT ausschließlich auf öffentliche Gelder gesetzt?	10.07.2020	Fragestellung	Die Akquirierung von Spendengeldern z.B. durch bürgerliche Vereine/Initiativen ist nicht ausgeschlossen und wird grundsätzlich befürwortet.
142	x	x	x	8.1 Lt. Beschluß A0587/19 ist die Verkehrskonzeption dem Stadtrat zwingend vor Entscheidungen zur finanziellen Beteiligung der LHD an Sanierung und Betrieb des FT vorzulegen. Die Verkehrskonzeption ist erst fertig, wenn alle Bürgerhinweise eingearbeitet wurden. Wird das überarbeitete Verkehrskonzept in einer öffentlichen Einwohnerversammlung vor Übergabe an den Stadtrat vorgestellt und werden ggf. dort aufkommende Hinweise noch eingearbeitet?	10.07.2020	Fragestellung	Die Anregungen aus der Einwohnerversammlung und anschließenden Beteiligung wurden ausgewertet, abgewogen und das Verkehrskonzept überarbeitet. Die Ergebnisse werden veröffentlicht und sollen vor Ort vorgestellt werden. Eine erneute Beteiligung mit Überarbeitung des Konzeptes vor Übergabe an den Stadtrat ist nicht geplant.
143	x	x	x	8.2 Warum wurde das Mobilitätskonzept nicht vorab der Einwohnerversammlung bekannt gegeben?	10.07.2020	Fragestellung	Die Einwohnerversammlung am 19. Juni 2020 diente der Vorstellung der Ergebnisse des Verkehrskonzeptes und war der Auftakt zur Bürgerbeteiligung. Anregungen zum Konzept konnten dann bis zum 19. Juli abgegeben werden.
144	x	x	x	8.3 Warum wurden Anwohner nicht in die Erstellung des Mobilitätskonzeptes von vornherein eingebunden (Lenkungsgruppe)?	10.07.2020	Fragestellung	Die Einberufung der Lenkungsgruppe erfolgte nach Beschluss des Stadtrates vom 2. November 2017 zum Antrag A0359/17 wonach diese mit Vertretern aus dem Stadtrat, der Verwaltung, des Fernsehturm Dresden e. V. sowie dem Eigentümer einzurichten ist.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
145	x	x	x	8.4 In der Einwohnerversammlung wurden viele Fragen nicht beantwortet, sind aber auf der Videoaufzeichnung dokumentiert. Auf welchem Wege erfolgt die Beantwortung dieser offenen, teils mehrfach ignorierten Fragen (z.B. Blaues Wunder)?	10.07.2020	Fragestellung	Die Fragen wurden gesammelt und sind in die Auswertung mit eingeflossen.
146	x	x	x	8.5 Auf welchem Wege soll Transparenz in die einzelnen Entscheidungsverfahren zur Wiedereröffnung des FT gesichert werden?	10.07.2020	Fragestellung	Die zuständigen Gremien (u.a. Stadtrat, Ortschafts- und Stadtbezirksbeirat) und der Lenkungsausschuss werden über den Projektfortschritt informiert und durch Beschlussvorlagen trifft der Stadtrat letztendlich Entscheidungen. An öffentlichen Stadtratssitzungen, Ausschusssitzungen und Stadtbezirks- und Ortschaftssitzungen können Bürger/-innen teilnehmen. Zudem wird über die Kanäle der Stadt (u.a. dresden.de/Fernsehturm) über den Projektfortschritt informiert. Der Eigentümer des Fernsehturms (DFMG) hat zudem die Möglichkeit über das Projekt zu informieren.
147	x	x	x	8.6 Wie soll die Kontrolle der Einsprüche und Fragen nach Vorstellung des Mobilitätskonzeptes und vor Einreichung an den Stadtrat gewährleistet werden?	10.07.2020	Fragestellung	Alle Anregungen wurden vom Büro Spiekermann im Nachgang der Bürgerbeteiligung zusammengetragen und werden durch die Verwaltung ausgewertet. Diese fließen in die Vorlage an den Stadtrat ein, der eine Entscheidung zu treffen hat.
148	x	x	x	8.7 Was war der konkrete Auftrag bzgl. Inhalt und Tiefe der zu erstellenden Studie an Spiekermann und was hat die Studie gekostet?	10.07.2020	Fragestellung	"Erstellen eines Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes (Erschließungskonzept) für den Fernsehturm Dresden". Dies erfolgt in drei Gebietsumgriffen. Synergieeffekte für verkehrliche Verbesserungen in den umliegenden Stadtgebieten sind ausdrücklich gefordert; Schwerpunkt ist auf eine umweltfreundliche Erschließung zu legen; innovative Verkehrsmittel sind in Betracht zu ziehen. Bestandteile sind: Bestandsanalyse, Potentialanalyse, Konfliktanalyse, Verkehrs- bzw. Erschließungskonzept, Mobilitätskonzept. Kosten: ca. 29.000,- EUR
149	x	x	x	8.8 Auf welcher gesetzlichen Grundlage wurde der Fernsehturmverein in die Lenkungsgruppe der LHD zum FT aufgenommen und ist somit regelmäßig vorab von Entscheidungen der LHD informiert?	10.07.2020	Fragestellung	Die Einberufung der Lenkungsgruppe erfolgte nach Beschluss des Stadtrates vom 2. November 2017 zum Antrag A0359/17.
150	x	x	x	8.9 Wie sollen zukünftig Einwohner der betroffenen Gebiete (Weißer Hirsch, Bühlau, Weißig, Gönnsdorf, Pappritz, Cunnersdorf, Wachwitz, Loschwitz, Blasewitz, Niederpoyritz, Tolkewitz und Laubegast) in Entscheidungsprozesse eingebunden werden?	10.07.2020	Fragestellung	Die zuständigen Gremien (u.a. Stadtrat, Ortschafts- und Stadtbezirksbeirat) und der Lenkungsausschuss werden über den Projektfortschritt informiert und durch Beschlussvorlagen trifft der Stadtrat letztendlich Entscheidungen. An öffentlichen Stadtratssitzungen, Ausschusssitzungen und Stadtbezirks- und Ortschaftssitzungen können Bürger/-innen teilnehmen. Zudem wird über die Kanäle der Stadt (u.a. dresden.de/Fernsehturm) über den Projektfortschritt informiert. Der Eigentümer des Fernsehturms (DFMG) hat zudem die Möglichkeit über das Projekt zu informieren.
151	x	x	x	9.1 Müssen im Insolvenzfall des Betreiber Fördermittel zurückgezahlt werden und von wem? Woher soll das Geld im Falle einer städtischen Verpflichtung genommen werden?	10.07.2020	Fragestellung	Die Eigentümerin des Fernsehturms (DFMG) ist gemäß der Absichtserklärung die Zuwendungsempfängerin der Fördermittel und damit verpflichtet die Zweckbindungsfrist von mindestens 20 Jahren einzuhalten. Für den Fall der Insolvenz werden der Bund, Freistaat, Stadt und DFMG einvernehmlich über alternative Möglichkeiten der Betreibung befinden.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
152	x	x	x	9.2 Welche Vorkehrungen sehen die Vorgaben der Stadt zum Betreiberkonzept bzgl. dem Ruhebedürfnis der Anwohner und des Landschaftsschutzgebietes vor (Eventgastronomie, geplante Öffnungszeiten)?	10.07.2020	Fragestellung	Im Rahmen der Revitalisierungsplanung werden die jeweiligen Gesetzmäßigkeiten, insbesondere das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) im Hinblick auf Betriebszeiten sowie das Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) bzgl. der Lage im Landschaftsschutzgebiet, beachtet.
153	x	x	x	9.3 Wie werden Besucherströme zeitlich geglättet bzw. gelenkt? Wir bitten um Beschreibung konkreter Modelle inkl. technischer Umsetzung und Zeithorizont.	10.07.2020	Fragestellung	Der Einsatz von Systemen der Besuchersteuerung mittels Ticketingsystem, verbunden mit der Buchung von Zeitfenstern für den Besuch des Fernsehturms ist mit dem zukünftigen Betreiber des Fernsehturms abzustimmen.
154	x	x	x	10.1 Wie werden Grundstückseigentümer für den eintretenden Wertverlust ihrer Grundstücke entschädigt?	10.07.2020	Fragestellung	Einflüsse aus dem Immobilienmarkt und Wertveränderungen von Grundstücken liegen grundsätzlich als Vorteil und Nachteil auf dem Eigentum. Veränderungen im Rahmen der rechtlich zulässigen Auswirkungen/Einwirkungen auf das Eigentum sind daher grundsätzlich nicht ausgleichspflichtig.
155	x	x	x	10.2 Sind Inanspruchnahmen (Zwangsankauf, Enteignungen) zur notwendigen Grundstücksbeschaffung zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes, bspw. in Gönnsdorf, am Wachwitzer Höhenweg, der Staffelsteinstraße, am Oberwachwitzer Weg und der Wachwitzer Bergstraße, vorgesehen? Bitte antworten Sie konkret.	10.07.2020	Fragestellung	Die Inanspruchnahme von Grundstücken ist abhängig vom Planungsumgriff. Sofern im Bestand geblieben wird, ist dies nicht notwendig, ansonsten sind hier die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen oder freihändig Grunderwerb zu tätigen. Für die Staffelsteinstraße ist die Inanspruchnahme über den Planfeststellungsbeschluss geregelt, für die Wachwitzer Bergstraße (Pillnitzer Straße bis Barfussweg) soll nach Sächsischem Straßengesetz oder über B-Planverfahren notwendiger Grunderwerb getätigt werden. Der Wachwitzer Höhenweg ist nicht mehr zum Ausbau vorgesehen. Für den Fall, dass die Schönfelder Landstraße einen zusätzlichen Gehweg erhalten wird, sind kleinere Grundstückseingriffe zu erwarten.
156	x	x	x	11.1 Sind die avisierten Fördermittel zweckgebunden für die Ertüchtigung des Turmes für die Nutzung durch einen Betreiber? Was passiert, wenn sich der Betreiber nach einiger Zeit zurückzieht, weil es sich für ihn wirtschaftlich nicht lohnt?	10.07.2020	Fragestellung	Die Eigentümerin des Fernsehturms (DFMG) ist gemäß der Absichtserklärung die Zuwendungsempfängerin der Fördermittel und damit verpflichtet die Zweckbindungsfrist von mindestens 20 Jahren einzuhalten. Für den Fall der Insolvenz werden der Bund, Freistaat, Stadt und DFMG einvernehmlich über alternative Möglichkeiten der Betreibung befinden.
157	x	x	x	11.2 Wie lange stehen die Fördermittel zur Verfügung? Müssen diese bis 2025 ausgereicht oder nur beantragt werden?	10.07.2020	Fragestellung	Die Veranschlagung der Fördermittel bei den Fördermittelgebern (LHD, Bund, Land) erfolgt im Rahmen der jeweiligen Bundes-, Landes- und Kommunalhaushalte. Als Zuwendungsbaumaßnahme erfolgt die Umsetzung nach den Richtlinien für die Durchführung von Zuwendungsbaumaßnahmen des Bundes (RZBau). Eine frühzeitige Abstimmung aller verfahrensrelevanten Schritte mit der Bundesbauverwaltung ist sicherzustellen. Es ist vorgesehen, dass die Bewilligung der Landesmittel durch den Bund auf der Grundlage einer entsprechenden Übertragung der Bewirtschaftungsbefugnis erfolgt. Die Bewirtschaftung der städtischen Mittel erfolgt in Anlehnung an die Richtlinien für die Durchführung von Zuwendungsbaumaßnahmen des Bundes ohne darauf beschränkt zu sein, vorbehaltlich der Zustimmung des Stadtrates, durch die Stadt. Über die weiteren Verfahrensschritte zur Beantragung und dem Abruf der Fördermittel werden sich die Partner im weiteren Verlauf verständigen.

lfd. Nr.	Betreff	Typ	Gliederungspunkt	Inhalt	Eingang	Stellungnahme	Begründung / Beantwortung der Fragen
158	x	x	x	11.3 Werden für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes Fördermittel des Freistaates oder anderer Institutionen vorgesehen, wie sicher ist deren Erhalt? 12 Bisherige Studien	10.07.2020	Fragestellung	Eine Finanzierung von 25,6 Mio. € ist gemäß vorliegender Kostenermittlung der Deutschen Funkturm GmbH gesichert. Beteiligte an der Bereitstellung von Fördermitteln sind der Bund, der Freistaat und Stadt Dresden. Fördermittel für die Ertüchtigung der Straßen gibt es nicht, jedoch verschiedene Fördermöglichkeiten nach VVO und Richtlinie des SMWA, Stellplatzablösemittel und nach Richtlinie KStB des SMWA. Weitere über die Fördersumme hinausgehende Kosten muss die Landeshauptstadt Dresden tragen.
159	x	x	x	12.1 Die bisher veröffentlichten Studien (Stesad, Grebner, Spiekermann) weisen jeweils einen weiteren hohen Untersuchungsbedarf in grundlegenden Fragestellungen aus. Dies betrifft finanzielle, konzeptionelle und genehmigungsrechtliche Punkte. Wie wird sichergestellt, dass vor Beschlussfassung einer Wiedereröffnung des FT alle offenen Fragen dieser Studien hinreichend beantwortet werden?	10.07.2020	Fragestellung	Zur Verzahnung des touristischen Ausflugszieles des Dresdner Fernsehturmes mit anderen touristischen Zielen soll im Rahmen der vorliegenden Vorlage ein Tourismuskonzept beauftragt werden. Genehmigungsrechtliche Fragestellungen, sowie die weitere Qualifizierung der vorliegenden Kostenermittlung hin zur Kostenberechnung im Rahmen der Entwurfsplanung, werden im Rahmen der weiteren Revitalisierungsplanung durch geeignete Planungsbüros bearbeitet und beantwortet.