



Vorlage Nr.: V2745/14
Datum: 12. März 2014

Vorlage

Beratungsfolge

Dienstberatung der Oberbürgermeisterin Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau		nicht öffentlich öffentlich	zur Information beschließend
--	--	--------------------------------	---------------------------------

Zuständig: GB Stadtentwicklung

Gegenstand:

Ergebnisse der Dresdner Debatte zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus (VEP 2025plus) der Landeshauptstadt Dresden

Beschlussvorschlag:

1. Die Dokumentation der Ergebnisse der Dresdner Debatte im Abschlussbericht (Anlage 1) wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Methodik zur Auswertung aller Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus der Dresdner Debatte wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
3. Die aus der aggregierten Aufbereitung der Ergebnisse der Dresdner Debatte in den VEP aufzunehmenden Maßnahmen und abgeleiteten Prüfaufträge werden bestätigt und sind in den VEP 2025plus zu integrieren (Anlage 3).

bereits gefasste Beschlüsse:

- A0293-SR46-07 vom 1. März 2007
- V0811/10 vom 24. März 2011
- V1630/12 vom 12. September 2012

aufzuhebende Beschlüsse:

keine

Finanzielle Auswirkungen/Deckungsnachweis:**Investiv:**

Teilfinanzhaushalt/-rechnung:

Projekt/PSP-Element:

Kostenart:

Investitionszeitraum/-jahr:

Einmalige Einzahlungen/Jahr:

Einmalige Auszahlungen/Jahr:

Laufende Einzahlungen/jährlich:

Laufende Auszahlungen/jährlich:

Folgekosten gem. § 12 SächsKomHVO Doppik
(einschließlich Abschreibungen):

Konsumtiv:

Teilergebnishaushalt/-rechnung:

9

Produkt:

10.100.51.1.0.01

Kostenart:

Einmaliger Ertrag/Jahr:

Einmaliger Aufwand/Jahr:

Laufender Ertrag/jährlich:

Laufender Aufwand/jährlich:

Außerordentlicher Ertrag/Jahr:

Außerordentlicher Aufwand/Jahr:

Deckungsnachweis:

PSP-Element:

Kostenart:

Begründung:**Vorbemerkung: Stand des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus im Prozess zur Beschlussfassung**

Der Entwurf des VEP 2025plus wurde mit der Vorlage V2476/13 in der Dienstberatung der Oberbürgermeisterin am 24. September 2013 bestätigt. Von Oktober 2013 bis Mitte Januar 2014 erfolgte die Diskussion in allen Ortsbeiräten und Ortschaftsräten.

Parallel dazu fand die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Dresdner Debatte vom 21. September bis 19. Oktober 2013 statt. Es erfolgte eine online-Debatte unter www.dresdner-debatte.de und der persönliche Dialog mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden in der roten Info-Box Dr.-Külz-Ring, Nähe Eingang zur Altmarkt-Galerie.

Am 15. Januar 2014 begann die Behandlung in den Fachausschüssen Stadtentwicklung und Bau, Wirtschaftsförderung, Finanzen und Liegenschaften und Umwelt und Kommunalwirtschaft. Ein Beschluss des Stadtrates zum VEP 2025plus wird noch in dieser Legislaturperiode angestrebt. So erfolgt mit Blick auf die Wahlen zum Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden im Mai 2014 die Diskussion in den Fachausschüssen parallel zu dieser Vorlage.

Es ist vorgesehen, dass der für den Beschluss zum VEP 2025 federführende Ausschuss Stadtentwicklung und Bau einen Beschluss zur Integration der Ergebnisse aus der Dresdner Debatte in den VEP 2025plus fasst.

1. „Die Dokumentation der Ergebnisse der Dresdner Debatte im Abschlussbericht (Anlage 1) wird zur Kenntnis genommen.“

Über den Verlauf, die Inhalte, die Beteiligung und die debattierten Themenschwerpunkte der dritten Dresdner Debatte informiert der Abschlussbericht (Anlage 1).

2. „Die Methodik zur Auswertung der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aus der Dresdner Debatte wird zustimmend zur Kenntnis genommen.“

Der Abschlussbericht enthält nicht die fachliche Auswertung der insgesamt etwa 930 Anregungen und Hinweise.

Diese etwa 930 Anregungen/Hinweise aus der Dresdner Debatte sind subjektive, nicht repräsentative Beiträge und können nicht undifferenziert in den VEP-Entwurf übernommen werden. Sie spiegeln Sichtweisen und Erfahrungen des eigenen Erlebens von Bürgerinnen und Bürgern wider. Die Anregungen und Hinweise wurden einer Prüfung hinsichtlich ihrer Eignung zur Aufnahme in den VEP 2025plus unterzogen.

Dafür wurde folgende Methodik gewählt:

Alle individuellen Beiträge wurden in den Kontext einer gesamtstädtischen Planung gesetzt und entsprechend in VEP-relevante oder nicht VEP-relevante Anregungen und Hinweise differenziert. Bei allen Beiträgen, die aufgrund ihrer Wirkungen VEP-relevant sind, wurde geprüft, ob sie bereits im VEP-Entwurf enthalten sind. Alle darüber hinausgehenden VEP-relevanten Anregungen wurden zu Maßnahmen aggregiert und einer Bewertung/Abwägung bezüglich ihrer Integration in den VEP unterzogen (siehe Punkt 3. und Anlagen 2 und 3).

Weiterhin gibt es eine Vielzahl von Beiträgen, die sehr detailliert bzw. nicht VEP-relevant sind. Diese werden nicht im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus weiterverfolgt, sondern in den Arbeitsalltag der Stadtverwaltung und ihrer Fachpartner aufgenommen. Dies erfolgt über die etablierten Gremien des VEP-Planungsprozesses – die städtische Projektgruppe und die Verkehrsträger. Alle Bürgerbeiträge sind auch über die aktuelle Diskussion um den VEP hinaus ein großer Fundus für die Stadtverwaltung und ihre Partner, um das Dresdner Verkehrssystem zu verbessern und zu qualifizieren.

Die detaillierte Auswertung zur Quantifizierung der Anregungen und Hinweise wird in der Begründung des dritten Beschlussvorschlags unter Punkt 3 beschrieben.

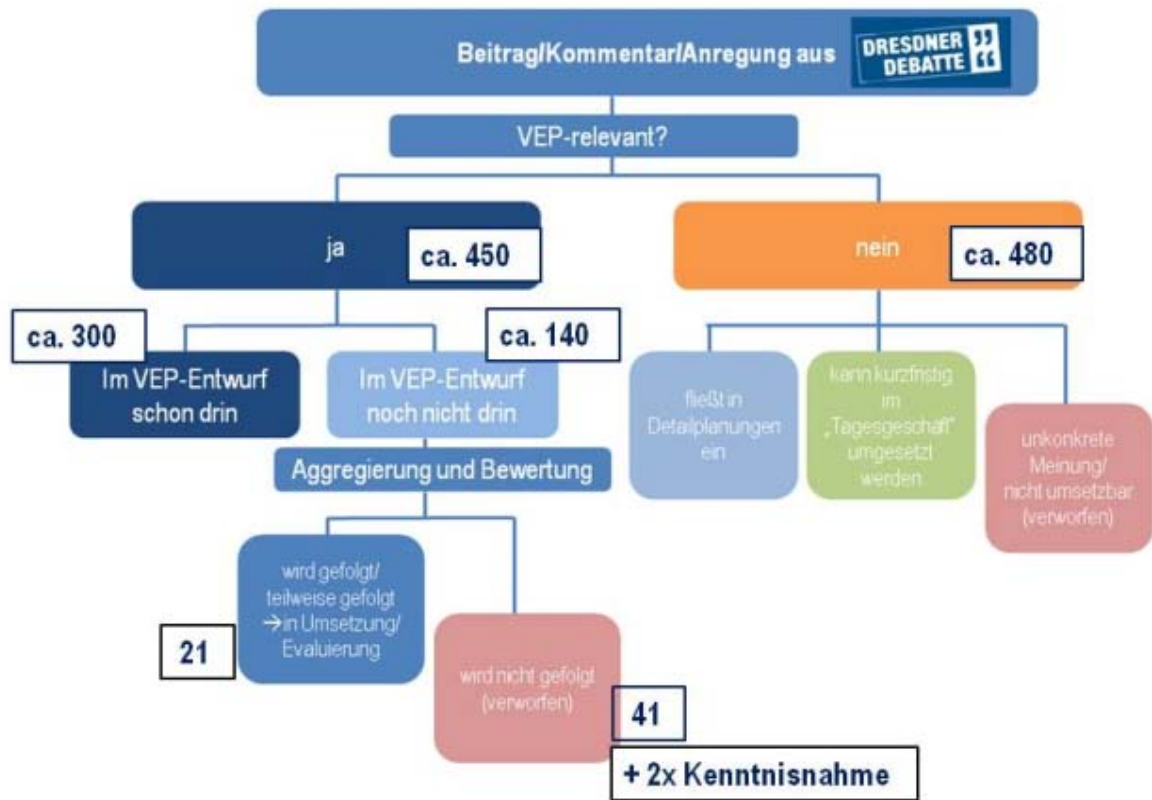


Abb. 1: Auswertungsmethodik der Anregungen aus der Dresdner Debatte 2013

3. „Die aus der aggregierten Aufbereitung der Ergebnisse der Dresdner Debatte in den VEP aufzunehmenden Maßnahmen und abgeleiteten Prüfaufträge werden bestätigt und sind in den VEP 2025plus zu integrieren (Anlage 3).“

Alle etwa 930 eingegangenen Beiträge und Kommentare aus der Dresdner Debatte sind in einer Tabelle als Zitate aufgelistet. Diese Tabelle ist als Anlage 2 beigefügt.

Die Sichtung aller Beiträge und Kommentare ergab, dass 44 Prozent VEP-relevant sind. 33 Prozent dieser Anregungen sind bereits im VEP enthalten und 14 Prozent sind neue VEP-relevante Anregungen.

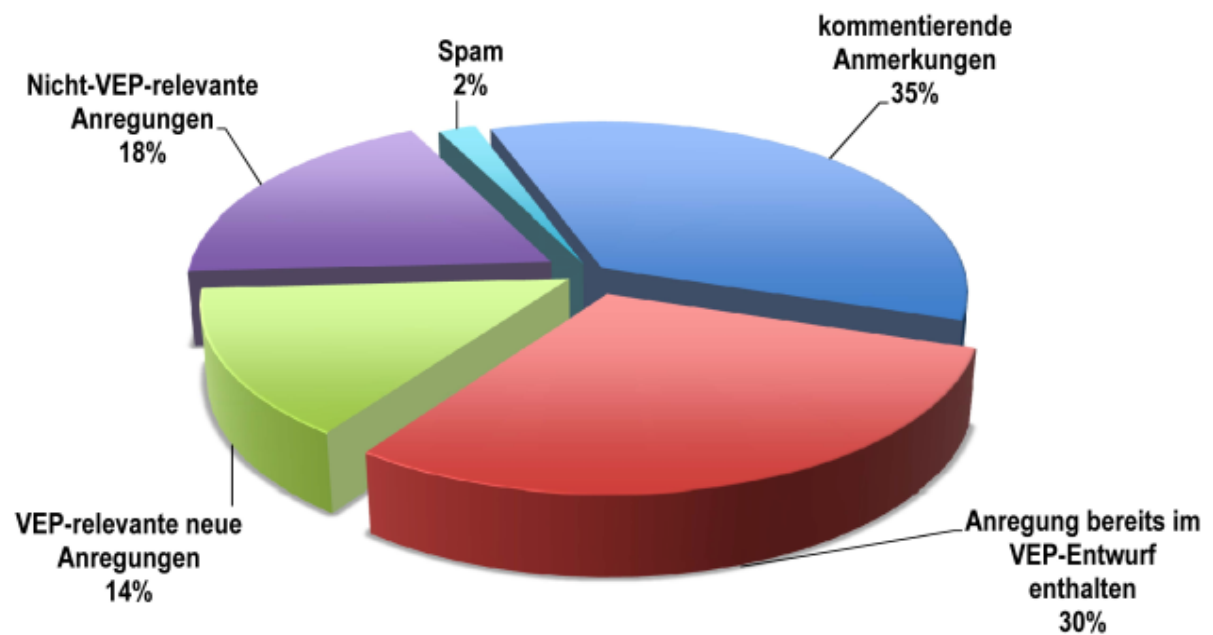


Abb. 2: Differenzierung der 930 Anregungen und Kommentare nach Relevanz (gerundet)

Eine Differenzierung der neuen, nicht im VEP-Entwurf enthaltenen Anregungen nach Verkehrsträgern ergibt folgendes Bild:

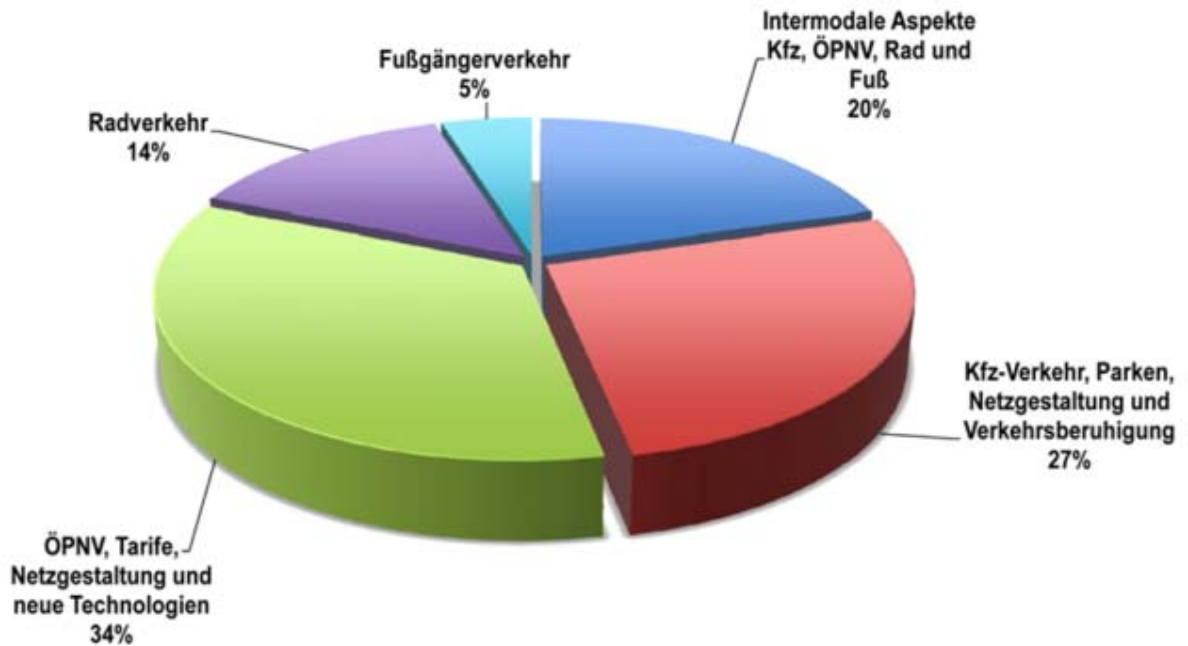


Abb. 3: Verteilung neuer und bisher unberücksichtigter Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung auf die Verkehrsträger

Die aggregierte Aufbereitung der neuen und bisher unberücksichtigten Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ergibt 64 Themenbereiche, die in der Anlage 3 tabellarisch mit Bewertungs- und Abwägungsvorschlägen versehen sind.

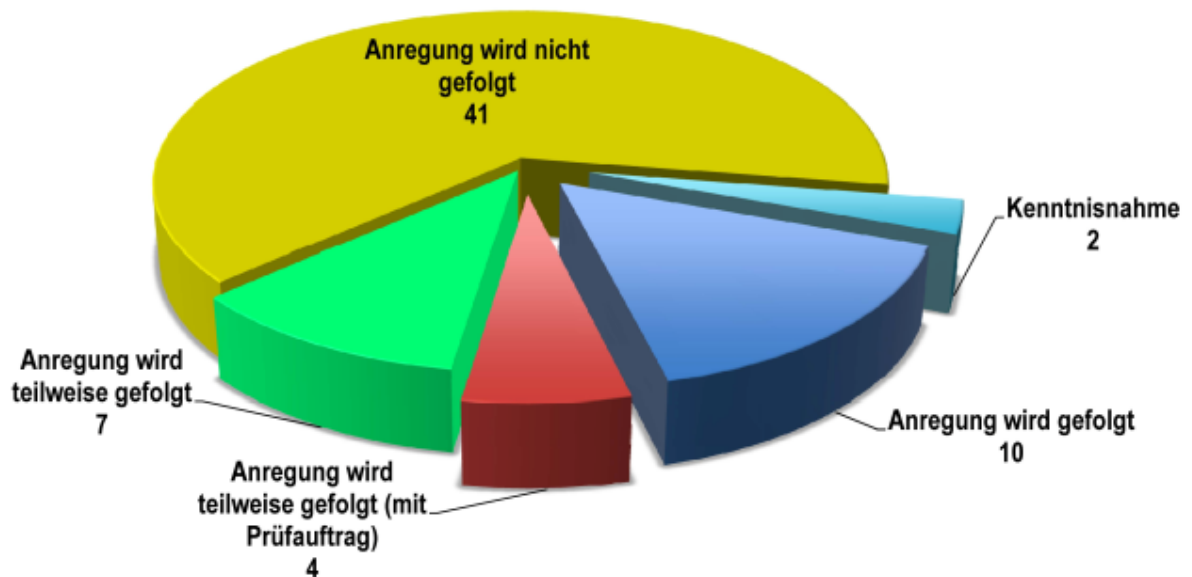


Abb. 4: Bewertungsergebnis für neue und bisher unberücksichtigte Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung nach Themenbereichen (Anzahl der Themenbereiche: 64)

Die Abwägung der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Dresden zu diesen 64 Themenbereichen neuer und bisher unberücksichtigter Maßnahmen ergibt nachfolgend aufgelistete, in den VEP umfassend (A) oder teilweise (B) aufzunehmende bzw. zu prüfende (C) Maßnahmen.

A: Den folgenden Anregungen kann gefolgt und die benannten Aspekte in den VEP integriert werden:

- Park and Bike als intermodaler Ansatz für Pendler mit Kfz und Rad,
- mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema "Mobilität in der Stadt",
- verstärkter Einsatz von "Zebrastreifen",
- Schließfächer für Gepäck und Fahrradhelme an geeigneten öffentlichen Orten,
- Detektion von Radverkehr im Mischverkehr an Lichtsignalanlagen (mit technischer Prüfung),
- Verbesserung bei Echtzeitanzeigen und Wegweisung an Umsteigestellen des ÖPNV, Wegweisung zu S-Bahnhöfen,
- stärkere Verkehrsberuhigung im Hechtviertel (bereits Teil des VEP),
- größtmöglicher Freiraum für Gehwege als Planungsprinzip,
- Radkorridor anpassen (Südhöhe, Plauenscher Ring/Münchner Straße),
- Schulradrouten festlegen.

B: Den folgenden Anregungen kann nur teilweise gefolgt und nur ausgewählte Ansätze in den VEP übernommen werden:

- verbesserte Radmitnahme im ÖPNV,
- verstärkter Einsatz von Klimaanlage im ÖPNV,
- verstärkter Einsatz von Rasengleisen,
- Verzicht auf Kfz-Stellplätze bei Neubauvorhaben,
- Alternativradweg im Altelbarm Leuben/Laubegast,
- verbesserter Radkorridor Reitbahnstraße.

C: Den folgenden Anregungen kann nur teilweise gefolgt werden. Zudem ist eine Prüfung im Vorfeld erforderlich, inwieweit die Anregungen die Ziele des VEP erfüllen.

- Berücksichtigung der Verkehrsqualität auch im Radverkehr,
- Fußgänger-Lichtsignalanlagen mit Restzeitanzeige,
- durchgehende Verbindung Dresden - Altenberg per Bahn,
- Grünpfeil für Radfahrer an Lichtsignalanlagen.

Anlagenverzeichnis:

Anlage 1	Abschlussbericht der Dresdner Debatte
Anlage 2	Vollständige Liste der Kommentare und Anregungen (Stand 7. Februar 2014)
Anlage 3	Abwägung VEP-relevanter und bisher unberücksichtigter Anregungen in aggregierter Form (Stand 7. Februar 2014)

Anlage 1: Abschlussbericht der Dresdner Debatte

Impressum

Herausgeberin
Landeshauptstadt Dresden
Die Oberbürgermeisterin

Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
Telefon: (03 51) 4 88 32 32
Telefax: (03 51) 4 88 38 13
E-Mail: stadtplanungsamt@dresden.de

Postfach 12 00 20
01001 Dresden
www.dresden.de

Zentraler Behördenruf 115 – Wir lieben Fragen

Dezember 2013
www.dresdner-debatte.de

Redaktion:
Zebralog GmbH & Co.
www.zebralog.de
Christina Rucker
Katja Fitschen
Britta Letz

Mit Unterstützung von
Sophie de Gaillard

Stadtplanungsamt

Gliederung des Auswertungsberichts

Inhalt

1 Einleitung.....	3
2 Rahmenbedingungen, Zielsetzungen und Ablauf des Dialogs	5
2.1 Konzept der Dresdner Debatte	5
2.2 „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“: Ziele und Inhalte der dritten Dresdner Debatte	6
2.3 Ablauf Online und vor Ort	11
2.4 Kommunikation des Dialogs	17
3.1 Auswertung des Online-Dialogs nach den Themenfeldern	19
3.1.1 Infrastruktur	19
3.1.2 Umwelt.....	39
3.1.3 Gestaltung.....	42
3.1.4 Innovation.....	49
3.1.5 Sonstiges.....	54
3.2 Die bestbewerteten Beiträge	57
3.3 Ergebnisse aus der Infobox.....	60
3.4 Umfrage „Modal Split“ (Online und vor Ort).....	61
4 Quantitative Auswertung – der Dialog in Zahlen	68
4.1 Beteiligungs- und Beitragszahlen	68
4.2 Soziodemographische Auswertung	68
4.2.1 Teilnehmende nach Geschlecht	69
4.2.2 Teilnehmende nach Herkunft	69
4.2.3 Teilnehmende nach Altersstufen	70
4.2.4 Teilnehmende nach Hintergrund	71
4.2.5 Exkurs: Besucherinnen und Besucher der Infobox.....	72
5 Fazit und Erkenntnisse.....	74
5.1 Übergreifende Erkenntnisse	74
5.2 Ergebnisse der Expertenrunde	76
5.3 Schlussfolgerungen für die Planung und nächste Schritte	79

1 Einleitung

Die Stadt Dresden erarbeitet aktuell den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP). Der VEP wird die Grundlage sein für die strategische Verkehrsplanung in Dresden. Er soll dafür sorgen, dass die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen künftig zueinander passen und die Ziele erreicht werden.

Vom 21. September bis 19. Oktober 2013 fand unter dem Titel „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“ die dritte Dresdner Debatte statt. In dieser Zeit konnten sich Dresdnerinnen und Dresdner auf der Onlineplattform der Dresdner Debatte (www.dresdner-debatte.de) und in der Infobox am Dr. Külz-Ring zu den zentralen Themen des VEP äußern.

Der vorliegende Auswertungsbericht fasst die zentralen Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP – der dritten Dresdner Debatte – zusammen und ist damit ein wichtiges Informationsdokument für alle, die sich für die Rückmeldungen der teilnehmenden Bevölkerung zum VEP und seine Inhalte interessieren.

Die fachliche Qualität der Beiträge war insgesamt sehr hoch, die Debatte verlief sehr konstruktiv. Am umfassendsten diskutiert wurde der Bereich „Infrastruktur“. Zentrale Themen waren dabei die Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs, kurz ÖPNV, (von den Tickets bis zu den Haltestellen) und der Ausbau der Radwege sowie viele konkrete Einzelorte und deren Verkehrsgestaltung (wie Tunnel, Kreuzungen und Ampeln). In den Bereichen „Umwelt“, „Gestaltung“ und „Innovation“ gab es im Vergleich weniger Beiträge – wichtige Themen waren hier unter anderem die Elektromobilität, das Verhältnis der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer untereinander oder die Verkehrsberuhigung. Der Bereich Innovation enthält viele Beispiele, in welche Richtung sich der Verkehr in Dresden weiterentwickelt werden soll, um zukunftsfähig zu sein. (Vgl. hierzu detaillierter das Kapitel 4 und seine Unterkapitel.)

Die Stadtverwaltung schließt aus den Beiträgen der Debatte, dass die geleistete Arbeit im VEP-Planungsprozess von den Bürgerinnen und Bürgern grundsätzlich akzeptiert und größtenteils geteilt wird. Aber die Debatte der Bürgerinnen und Bürger zeigt auch auf, dass es Bereiche, wie den ruhenden Verkehr (Parken), die Ausgestaltung und Funktion der Lichtsignalanlagen und den Fahrradverkehr, gibt, denen eine noch größere Aufmerksamkeit gewidmet werden sollte. (Vgl. hierzu insbesondere das Kapitel 5 und seine Unterkapitel.)

Alle eingebrachten 366 konkreten Vorschläge und 549 Kommentare werden von der Stadtverwaltung in den nächsten Wochen und Monaten einzeln gesichtet, bewertet und auf Umsetzbarkeit und Weiterbehandlung geprüft. Alle Bürgerbeiträge sind auch über die aktuelle Diskussion um den VEP hinaus ein wertvoller Fundus für die Verwaltung und ihre Partner, um das Dresdner Verkehrssystem zu verbessern und zu qualifizieren. Insofern dankt das Stadtplanungsamt allen Bürgerinnen und Bürgern, die sich mit ihrem Wissen, ihren Abwägungen und ihrer Zeit in der Debatte engagiert haben!

Die Dresdner Debatte ist ein Beteiligungsformat des Stadtplanungsamtes, das den gegenseitigen Austausch fördern will. Bei jeder Debatte können sich Dresdnerinnen und Dresdner zu einem aktuellen Thema der Stadtplanung in Dresden äußern und untereinander und mit der Verwaltung und Politik ins Gespräch kommen. Am Ende steht eine Veranstaltung, in der die Verwaltungsspitze des Stadtplanungsamtes sowie politische Vertreter Rückmeldung zum Prozess und zu den Rückschlüssen

der Debatte für die zukünftige Arbeit des Amtes gibt. Die Dresdner Debatte findet jeweils sowohl im Internet unter www.dresdner-debatte.de als auch vor Ort statt.

2 Rahmenbedingungen, Zielsetzungen und Ablauf des Dialogs

2.1 Konzept der Dresdner Debatte

Die Dresdner Debatte ist eine immer noch neue Form des offenen und öffentlichen Dialogs der Landeshauptstadt Dresden zwischen Politik, Planung und Bevölkerung zu aktuellen Stadtentwicklungsthemen. Sie wurde als innovative Form der Bürgerbeteiligung speziell für die Stadt Dresden entwickelt:

Seit Jahren gibt es in Dresden kontroverse Diskussionen über städtebauliche und architektonische Entwicklungen. Die Zukunft der eigenen Stadt liegt der Bevölkerung am Herzen. Die Bewohnerinnen und Bewohner wissen viel über ihre Stadt und die lokalen Gegebenheiten. Dieses Wissen kann eine wichtige Ressource im Vorfeld von stadtentwicklungspolitischen Entscheidungen werden. Dresden geht deshalb in Ergänzung bereits etablierter Verfahren einen neuen Weg: Jeweils vier Wochen ist Zeit, im Rahmen einer Dresdner Debatte über ein aktuelles Thema der Stadtplanung zu diskutieren – online, aber auch vor Ort. So ermöglichen die Debatten allen Beteiligten, sich mit den Themen und Meinungen in einem längeren Zeitraum intensiv auseinanderzusetzen. Die Ergebnisse fließen in die jeweiligen Entscheidungsprozesse ein. Sie helfen auch ein gegenseitiges Verständnis herzustellen.

Die Dresdner Debatte ist eine Verbindung von Online-Diskussion mit gleichzeitiger Vor-Ort-Präsenz und Veranstaltungen, so dass insgesamt ganz unterschiedliche Adressaten erreicht werden können:

Die *Online-Plattform* ermöglicht es allen Interessierten, zu Wort zu kommen. Auf der Internetseite kann sich jeder mit seiner Meinung und seinen Ideen in die Debatte einbringen. Es ist möglich, sich je nach Wunsch unterschiedlich intensiv zu beteiligen: Von der Beantwortung einer kurzen Umfrage zum Thema und der Kommentierung und Bewertung der Ideen Anderer bis hin zur Skizzierung eigener Vorstellungen – als anonymen Gast oder als registrierter Diskussionsteilnehmer.

Die *Infobox*, ein Container in der roten Farbe der Dresdner Debatte, taucht jeweils am Schauplatz der Diskussion auf: Hier können sich Bürgerinnen und Bürger über das Thema der aktuellen Debatte und die jeweiligen Pläne des Stadtplanungsamtes informieren und direkt am Computer ihre Ideen und Kommentare eingeben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Stadtplanungsamtes stellen die Planungen vor und stehen für Gespräche, Fragen, Anregungen sowie für technische Hilfestellungen zur Verfügung. Begleitend finden Veranstaltungen vor Ort statt, die den Beteiligten Möglichkeiten zum Austausch bieten.

Am Ende werden die unterschiedlichen Stränge der Debatte in einer öffentlichen Abschlussveranstaltung zusammengebracht. Diese dient dazu, allen Beteiligten und Interessierten eine Rückmeldung der Fachverwaltung und der Politik zu den Vorschlägen und diskutierten Inhalten zu geben und über Rückschlüsse aus der Debatte sowie zukünftige Schritte des veranstaltenden Stadtplanungsamtes zu informieren.

Die Dresdner Debatte soll zu einem dauerhaften Instrument der Beteiligung werden. Durch die Verstetigung bietet sie die Chance, langfristig die Kommunikationskultur auf der Ebene der Stadtentwicklung zu verbessern.

2.2 „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“: Ziele und Inhalte der dritten Dresdner Debatte

Die Ziele und Inhalte dieser Dresdner Debatte zum VEP unterscheiden sich stark von denen der vorangegangenen Debatten zum Neumarkt und zur Inneren Neustadt.¹ Die Debatte zum VEP 2025plus hat erstmals eine gesamtstädtische konzeptionelle Planung zum Inhalt:

Die Stadt Dresden erarbeitet aktuell den Verkehrsentwicklungsplan 2025plus (VEP). Der VEP wird die Grundlage sein für die strategische Verkehrsplanung in Dresden. Er soll dafür sorgen, dass die einzelnen verkehrlichen Maßnahmen künftig zueinander passen und die Ziele erreicht werden.

Die Dresdner Debatte zum VEP 2025plus setzt die seit Beginn des VEP-Planungsprozesses erfolgte breite Fachbeteiligung fort und weitet die Beteiligung auf die Dresdner Bevölkerung aus.

Seit Beginn des Planungsprozesses Ende 2009 sind die in Abbildung 1 dargestellten VEP-Gremien (Lenkungskreis, Runder Tisch, Planerkonsortium, Politik, Wissenschaftlicher Beirat, Nachbarregionen sowie die Projektgruppe innerhalb der Stadtverwaltung) aktiv involviert.

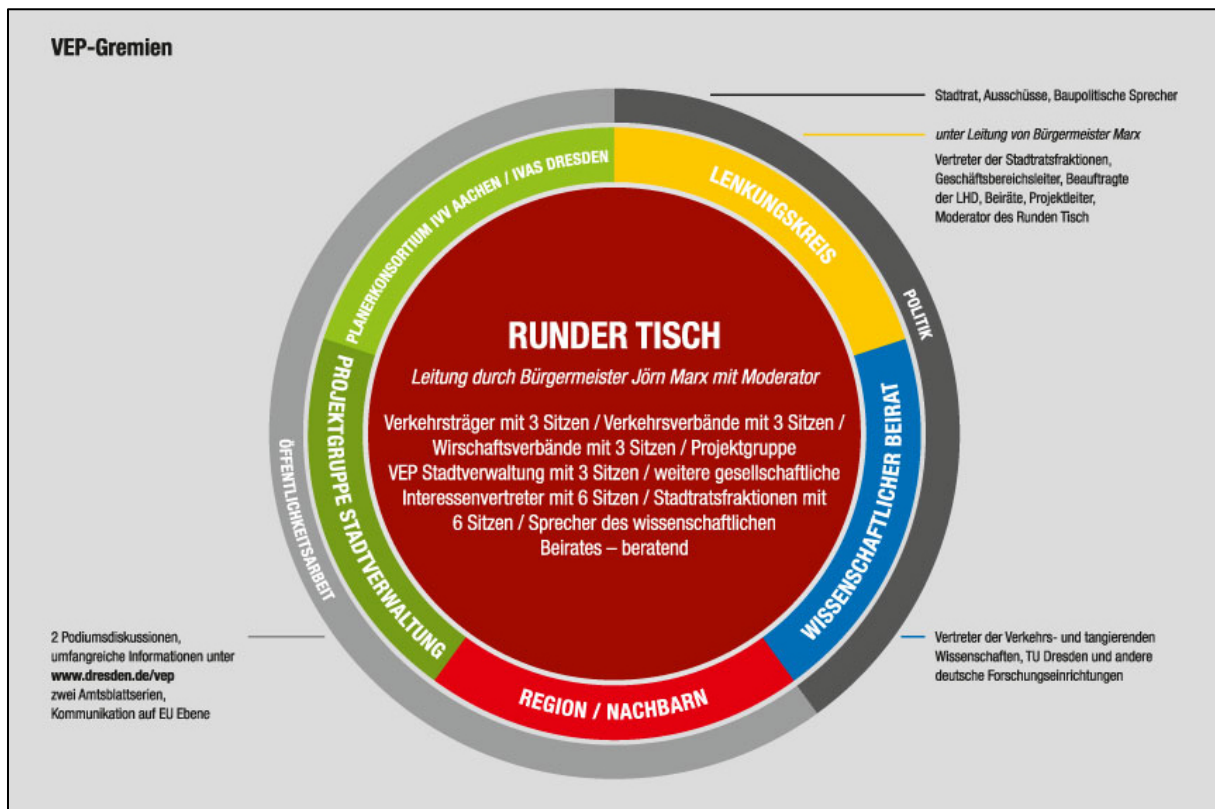


Abbildung 1: Gremien zur Erarbeitung des VEP

Aktuell liegt der Verkehrsentwicklungsplan als ausgearbeiteter Entwurf der Politik und der Bevölkerung vor. Die Dresdner Debatte „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“ gab den Dresdner Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, sich zu den zentralen Anliegen des VEP zu äußern.

¹ Weitere Informationen zu den bisherigen Debatten, ihren Beiträgen und Ergebnissen finden Sie auf der Internetseite der Dresdner Debatte unter: www.dresdner-debatte.de/vergangene_debatten.

Bewusst fand die Debatte vor der politischen Beschlussfassung zum VEP statt, so dass die Ergebnisse der Debatte in den politischen Entscheidungsfindungsprozess und den Beschluss eingehen können. Einzig die politische Diskussion in den Ortsbeiräten und Ortschaftsräten findet teilweise parallel statt.

Für die Debatte wurden vier Themenschwerpunkte festgelegt, um das komplexe Thema Mobilität fassbar zu machen und gezielt Rückmeldungen einzuholen: Infrastruktur, Umwelt, Gestaltung und Innovation.

Folgendermaßen wurden diese Bereiche für die Diskussion aufbereitet:

Thema 1: Infrastruktur

Mit Infrastruktur ist das Straßen-, Schienen- und Wegenetz der Stadt Dresden gemeint. Zentrale Aufgabe der Planung ist zum einen der Erhalt der bestehenden Verkehrsnetze und zum anderen der Ausbau, zum Beispiel von Radwegen oder Stadtbahnstrecken. Hier können Schwerpunkte gesetzt werden.

Bestandserhalt der Verkehrsnetze

Für eine urbane Stadtentwicklung müssen die bestehenden Strukturen im Straßen- und Wegenetz und im öffentlichen Personennahverkehr in guter Qualität erhalten werden. Ein räumlicher Ausbau ist innerstädtisch häufig problematisch, da die Platzverhältnisse dies meist nicht zulassen und die Auswirkungen des Verkehrs nicht immer vorhersehbar sind.

Die bestehenden Straßen-, Schienen- und Wegenetze zu erhalten, ist schon heute eine große Herausforderung. Doch auch von diesem Erhalt hängen die Wirksamkeit von Neubaumaßnahmen und Netzerweiterungen maßgeblich ab.

Netzerweiterungen

Die Erweiterung von Verkehrsnetzen ist an verschiedenen Stellen erforderlich und betrifft insbesondere Stadtbahnstrecken, Straßen sowie straßenferne Fuß- und Radwege. Dies ist auch eine Folge der aktuellen und zukünftigen Verkehrsentwicklung – Radverkehr und die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs haben beispielsweise zugenommen (siehe hierzu auch: Wie entwickelt sich der Verkehr in Dresden?).

Bei der Erweiterung von Verkehrsnetzen ist von Bedeutung, dass

- bestehende Defizite behoben werden,
- der Verkehr entlastet wird,
- Erreichbarkeit verbessert wird,
- es stadtverträglich und finanzierbar ist,
- es den Verkehrsleitzielen entspricht.

Ganz deutlich gehört dazu auch eine gute Anbindung neu entwickelter Standorte für z. B. Wohnen, Gewerbe, Industrie, Versorgung oder Kultur mit Straßen und ÖPNV sowie im nicht-motorisierten Verkehr mit Flächen für Carsharing, Radabstellanlagen usw.

Verstärkte Partizipation an Planungsprozessen

Bürgerinnen und Bürger sollen bei den Planungen zu einzelnen Vorhaben einbezogen werden. Denn qualifizierte Beteiligungsprozesse und eine direkte, frühzeitige und transparente Interesseneinbindung von Bürgerinnen und Bürgern als Erfahrungsträger, Nutzende oder Betroffene verbessern die Passgenauigkeit von Infrastrukturmaßnahmen, erhöhen deren Akzeptanz und können die Umsetzung durch lokale Identifikation vereinfachen.

Fragen im Rahmen der Dresdner Debatte

- Wohin soll sich das Dresdner Verkehrssystem in Bezug auf seine Verkehrsnetze entwickeln?
- In welchen Bereichen der Infrastruktur sollen Schwerpunkte gesetzt werden?

Thema 2: Umwelt

Verkehr hat neben vielen positiven Wirkungen leider auch negative Auswirkungen. Dazu zählen zum Beispiel der erforderliche Flächen- und Energieverbrauch, die Unfallgefahr, die Luftverunreinigung, Lärm und die trennenden Auswirkungen, die beispielsweise eine große Straße innerhalb der Stadt haben kann. Zukünftige Planungen sollen hier Abhilfe schaffen.

Die Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs wird immer wichtiger, um auch in Zukunft gesunde, attraktive und umweltfreundliche Lebensbedingungen in unseren Städten zu schaffen. Das hat der Dresdner Stadtrat aufgenommen und durch verschiedene Beschlüsse die Verwaltung dazu aufgefordert, bestimmte Maßgaben rahmengebender Umweltkonzepte zu erfüllen. Insbesondere die Luftreinhaltung hat hier einen hohen Stellenwert aufgrund der EU-Umweltgesetzgebung.

In den Entwurf des VEP 2025plus wurden entsprechend nur Maßnahmen aufgenommen, welche die erklärten kommunalen Ziele bei der Luftreinhaltung und Lärminderung erfüllen. So dienen fast zwei Drittel aller vorgeschlagenen VEP-Maßnahmen der Mobilitätstrategie und des Handlungskonzepts explizit auch den Zielen der Luftreinhaltung, der Lärminderung und des Klimaschutzes.

Im Zuge der Verkehrsplanung sollen zudem die bereits vorhandenen Strategien zur Erhaltung für das Stadtklima wichtigen, kühlenden Grünbereiche sowie der Frischluftzufuhr für die Innenstadt berücksichtigt werden. Dazu gehören zum Beispiel die fachlich ausgewiesenen Frischluftschneisen aber auch das Straßenbaumkonzept sowie die vorliegenden kleinräumlichen Grünordnungs- oder stadtteilbezogenen Entwicklungskonzepte.

Im Rahmen der Dresdner Debatte interessierte uns die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zu folgenden konkreten Fragen:

- Wie wird Dresdens Verkehrsgestaltung umweltfreundlicher?
- Wie wollen Sie persönlich dazu beitragen?
- Was macht den Verkehr angenehmer in der Stadt und erleichtert die Übergänge zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln?

Thema 3: Gestaltung

Stadtqualität ist ein äußerst breites Themenfeld. Einerseits ist die Bewegung der Menschen im Stadtraum für eine funktionierende Stadt notwendig, andererseits soll der daraus resultierende Verkehr das Leben in der Stadt nicht zu sehr beeinträchtigen. Die möglichst attraktive Gestaltung von Straßen und deren Umfeld spielt dabei eine große Rolle.

Dresden hat in den letzten Jahren eine dynamische Entwicklung genommen. Im vergangenen Jahrzehnt nahm die Einwohnerzahl um zirka 10 % zu, neue Einkaufsflächen sind entstanden und die wirtschaftliche Entwicklung verlief überwiegend positiv. Der Altersdurchschnitt der Bevölkerung hat sich auch in Dresden erhöht, jedoch weniger stark als in vielen anderen Städten, dank der positiven Geburtenentwicklung. Der daraus resultierende Verkehr ist Ausdruck einer lebendigen und prosperierenden Stadt. Um in dieser Situation das Leben mit dem notwendigen Verkehr zu ermöglichen beziehungsweise zu erleichtern, gibt es eine Reihe von Vorschlägen.

Als Maßnahmen zur **Steigerung der Attraktivität des Stadtraums** sind zum Beispiel vorgesehen:

- die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität insbesondere in zentralen Wohn- und Geschäftsbereichen (Innenstadt und Stadtteilzentren) beispielsweise durch die Rückgewinnung von öffentlichen Straßenräumen, die aktuell durch ruhenden und fließenden Verkehr (Parken und Fahren) belegt sind,
- die Erhöhung der Grünanteile in der Stadt im Rahmen von Umbau- oder Sanierungsmaßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas,
- die Umsetzung von Maßnahmen zur Lärminderung und zur Luftreinhaltung in Dresden.

Diese Maßnahmen beziehen sich auf den Stadtraum allgemein und lassen sich keinem einzelnen Verkehrsträger zuordnen.

Daneben gibt es Straßen bzw. großstädtische Magistralen, die neben wichtigen Wohn- und Geschäftsfunktionen auch langfristig betrachtet größere Verkehrsmengen zu tragen haben (über 10 000 Kfz/Tag). Da in diesen Bereichen überwiegend keine Verlagerungsalternativen im Netz auf andere Straßen bestehen, wird dort auch in Zukunft das Prinzip „Leben mit Verkehr“ gelten. Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung ist es, an diesen Straßen ein Optimum an Verträglichkeit zwischen allen Nutzungsansprüchen zu schaffen: Diese wenigen noch vorhandenen großstädtischen Straßenräume müssen ihrer Verkehrsfunktion gerecht werden und gleichzeitig attraktiver gestaltet werden um sowohl für Handel und Gewerbe als auch für Wohnen interessant zu sein. Verbunden mit dem Vorteil hoher Erschließungsgunst im ÖPNV und der guten Versorgungssituation müssen hierfür innovative und zukunftsfähige Lösungen erarbeitet werden. Zu den **Gestaltungsansätzen für diese großstädtische Magistralen** gehören:

- die attraktive Straßenraumaufteilung als Kompromiss zwischen verkehrlicher und räumlicher Funktion,
- die intensive Begrünung und hochwertige Gestaltungen mit ortsüblichen Materialien,
- die Gestaltung von lokalen, geschützten „Rückzugsbereichen“ (kleinteilige Aufenthaltsbereiche mit Sichtschutz, Begrünung und Sitzmöbeln),
- intelligente Nutzungskonzepte, die verkehrliche Emissionen minimieren,
- die Berücksichtigung des Fußgänger- und Radverkehrs (was das Abstellen, das Queren oder ausreichende Breiten der Verkehrsstreifen betrifft),
- sowie einer sehr guten Erreichbarkeit im ÖPNV,
- die Berücksichtigung der Bedürfnisse von ruhendem Verkehr, Liefern und Laden,

- die Sicherung der gewerblichen und dienstleistungsbezogenen Funktionen auch mit entsprechend dimensionierten Seitenräumen (Fußwege mit Geschäftsnutzung),
- Maßnahmen der Lärmvorsorge und
- ein hohes Maß an Verkehrssicherheit.

Im Rahmen der Dresdner Debatte wollten wir hierzu die Meinung der Dresdnerinnen und Dresdner hören:

- Welche (der oben genannten) verkehrsträgerübergreifenden Ansätze sollten stärker in der Verkehrsplanung berücksichtigt werden?
- Wo sehen Sie in Dresden Konflikte zwischen der Gestaltung des Stadtraumes und der Verkehrsgestaltung?
- Wo sehen sie in Dresden gelungene Beispiele für eine attraktive Straßenraumgestaltung als Kompromiss zwischen verkehrlicher und stadträumlicher Funktion?

Thema 4: Innovation

Die verkehrlichen Herausforderungen der Zukunft erfordern innovative Ideen zur Verkehrsentwicklung. Auch wenn nicht hinter jeder Innovation ein ausgearbeitetes Konzept steht, so sind sie Anregungen, wie Verkehr intelligent, ressourcenschonend und maximal nutzbringend weiter entwickelt werden kann.

Gerade in einer wachsenden Stadt wie Dresden, deren wirtschaftliche Entwicklung direkt mit der Attraktivität und Erlebbarkeit seiner Stadträume verbunden ist, sind Maßnahmen erforderlich, die über klassische Formen hinausgehen und neue Akzente setzen.

Der Verkehrsentwicklungsplan 2025plus soll zahlreiche innovative Umsetzungsideen enthalten. Dabei geht es nicht darum, nur komplett „neue“ Entwicklungen aufzunehmen, sondern auch bereits in anderen Städten erprobte Lösungen für Dresden anzuwenden. Eine Vielzahl innovativer Ansätze für Dresden wurde erarbeitet. Vieles ist hier denkbar – einige Beispiele dafür sind:

- das saisonal-temporäre Aufstellen von Fahrradbügeln auf Pkw-Stellplätzen in zentralen Bereichen mit hoher Nachfrage,
- die Einrichtung von „Begegnungszonen“ auf Straßen- oder Platzbereichen (verkehrsberuhigte Bereiche ohne bauliche Maßnahmen und Verkehrszeichen, in denen Fußgänger und Fahrzeuge gleichberechtigt sind),
- die Entwicklung von Angeboten für günstige Wohnstandort- oder Einwohnertickets nach dem Solidar- bzw. Umlageprinzip in Zusammenarbeit mit externen Akteuren wie Wohnungsunternehmen, Verkehrsverbund und Stadt,
- die Förderung von autoarmem Wohnen auf innerstädtischen Brachbereichen in integrierten Lagen unter Nutzung von Elektromobilität, Carsharing, Radstation, öffentlichem Verkehr (ÖV), multimodalen Infosystemen und nähräumlichen Strukturentwicklungen,
- die Einführung einer Mobilitätskarte als integriertes Zugangs- und Abrechnungsmedium für multimodale Nutzungen (ÖPNV, Radverleih, Parktickets, usw.) sowie verstärkte Nutzbarkeit von Smartphone-Applikationen für intermodale Nutzungen (z. B. Parktickets per NFC/ QR-Code),
- die Erprobung von aktivierbaren „Dunkel-Dunkel-Lichtsignalanlagen“ („Ampeln“) die auf Anforderung durch Fußgänger aktiviert werden und eine sichere Querung ermöglichen,
- und vieles anderes mehr.

Im Rahmen der Dresdner Debatte baten wir die Dresdnerinnen und Dresdner, diese Liste mit Ideen und Vorschlägen zu ergänzen und uns mitzuteilen, welche der Vorschläge ihnen besonders wichtig sind:

- Wie sieht die mobile Stadt von morgen aus? Welche Innovationen braucht Dresden im Verkehrsbereich?
- Kennen Sie innovative Beispiele und Projekte im Verkehr aus anderen Städten, die Sie sich für Dresden wünschen?

2.3 Ablauf Online und vor Ort

Die Dresdner Debatte „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“ fand **vom 21. September bis 19. Oktober 2013** statt. Am 9. Dezember findet die Abschlussveranstaltung statt.

21. September	Start des Online-Dialogs / Eröffnung der Infobox
9. Oktober	Expertenrunde in der Infobox
15. Oktober	Veranstaltung zur Elektromobilität
19. Oktober	Ende des Online-Dialogs / Schließung der Infobox
9. Dezember	Abschlussveranstaltung: Zusammenfassung, Dokumentation der Ergebnisse und des Prozesses, Vorstellung der Ergebnisse und Feedback der politischen Vertreter, fachliches Feedback aus dem Stadtplanungsamt

2.3.1 Online

Vier Wochen lang konnten die Dresdnerinnen und Dresdner im moderierten Online-Dialog auf www.dresdner-debatte.de ihre Hinweise und Ideen zu den zentralen Themen des zukünftigen VEP eingeben und diskutieren.

Die Internetseite der Dresdner Debatte wurde im Vorfeld der dritten Debatte technisch und grafisch überholt. Sie bietet allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern nun die Möglichkeit, sich sowohl in die laufende aktuelle Debatte einzubringen als auch über bereits vergangene Debatten oder das Format der Dresdner Debatte an sich zu informieren – in Texten, Bildern oder Videos. Aktuelle Nachrichten zur Dresdner Debatte sowie zu weiteren Beteiligungsangeboten und die Tweets aus dem projekteigenen Twitter-Kanal werden ebenfalls angezeigt. Die Online-Plattform ist damit die zentrale Anlaufstelle für alle Fragen rund um die Dresdner Debatte.

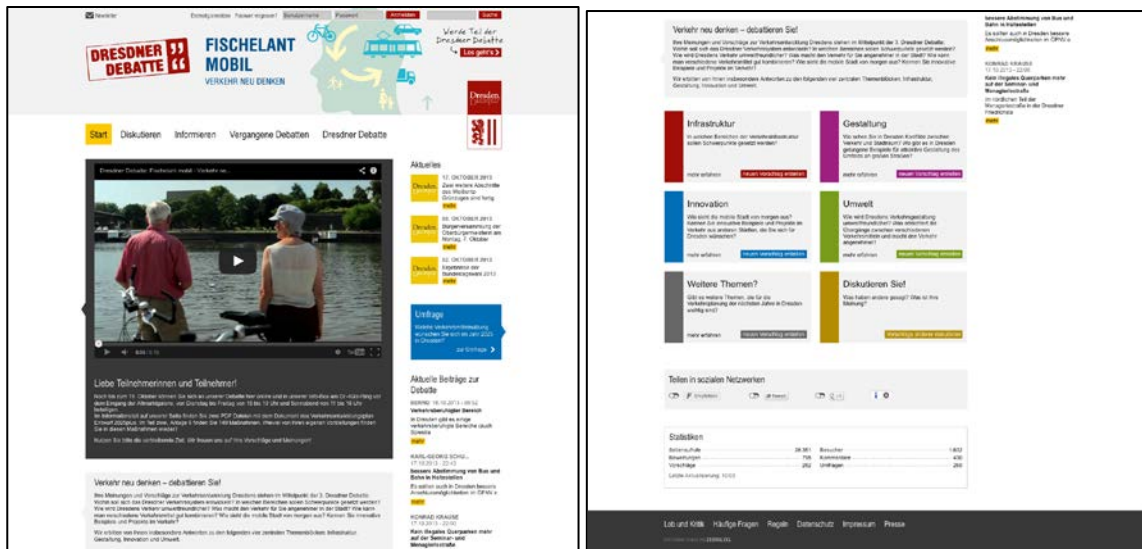


Abbildung 2-3: Startseite der Onlineplattform (unter www.dresdner-debatte.de)

Seite ‚Informieren‘

Unter der Überschrift „Informieren“ standen den Teilnehmenden wesentliche Informationen zu den Inhalten der Dresdner Debatte zum VEP zur Verfügung. Hierbei handelte es sich um Informationen zum VEP (inklusive der aktuellen Entwurfssfassung des Plans), der bisherigen Entwicklung der Planung und zu den zentralen Themen der Debatte. Für vertieftes Lesen und Informieren wurden auch weiterführende Informationen zum Download bzw. als Links angeboten.

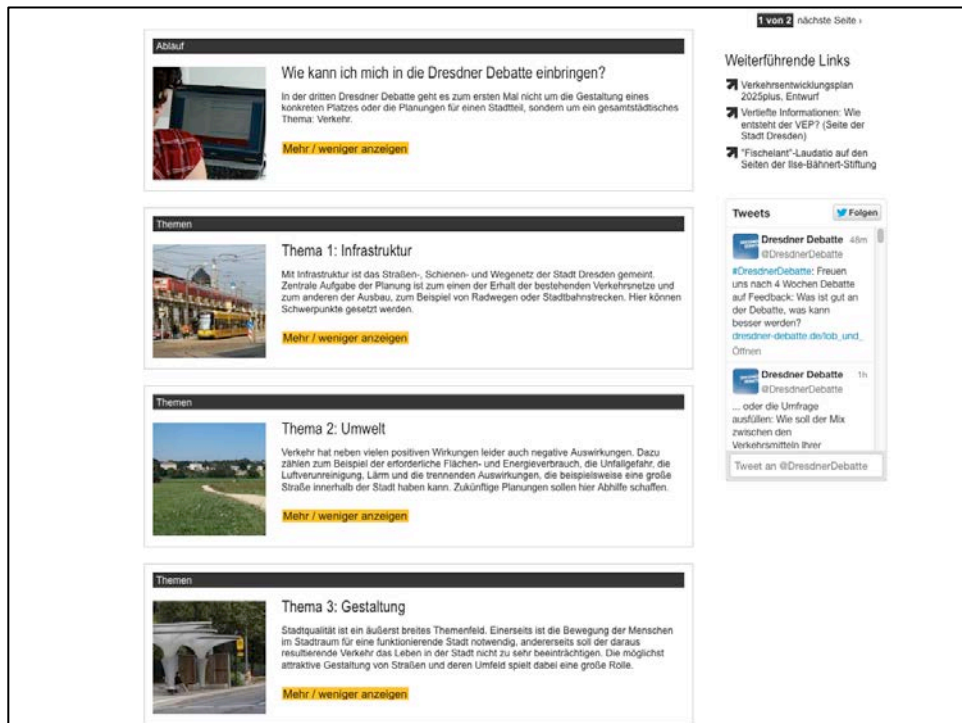


Abbildung 4: Informieren-Seite der Onlineplattform (Ausschnitt)

Seite ‚Debattieren‘

Wichtiges Ziel der Beteiligungsplattform ist es, die Hürde, sich an der Diskussion zu beteiligen, möglichst gering zu gestalten. Deshalb war es möglich, neben einer Beteiligung mit Registrierung, auch

Gastbeiträge ohne Registrierung zu schreiben. Bereits auf der Startseite konnten die Teilnehmenden direkt ihre Vorschläge eingeben.

Im Mittelpunkt der Onlinediskussion „Fischelant mobil – Verkehr neu denken“ standen die vier Themenbereiche Infrastruktur, Umwelt, Gestaltung und Innovation (die in Kapitel 2.2 näher beschrieben sind). Die Teilnehmenden konnten ihre Beiträge einem der Themenbereiche zuordnen. Andere Interessierte wiederum konnten so gezielt nach Beiträgen in einzelnen Kategorien oder zu bestimmten Schlagworten suchen, sie kommentieren und bewerten. So entstand ein Meinungsbild, dessen Ergebnisse hier im Bericht ab Kapitel 3 erläutert werden.

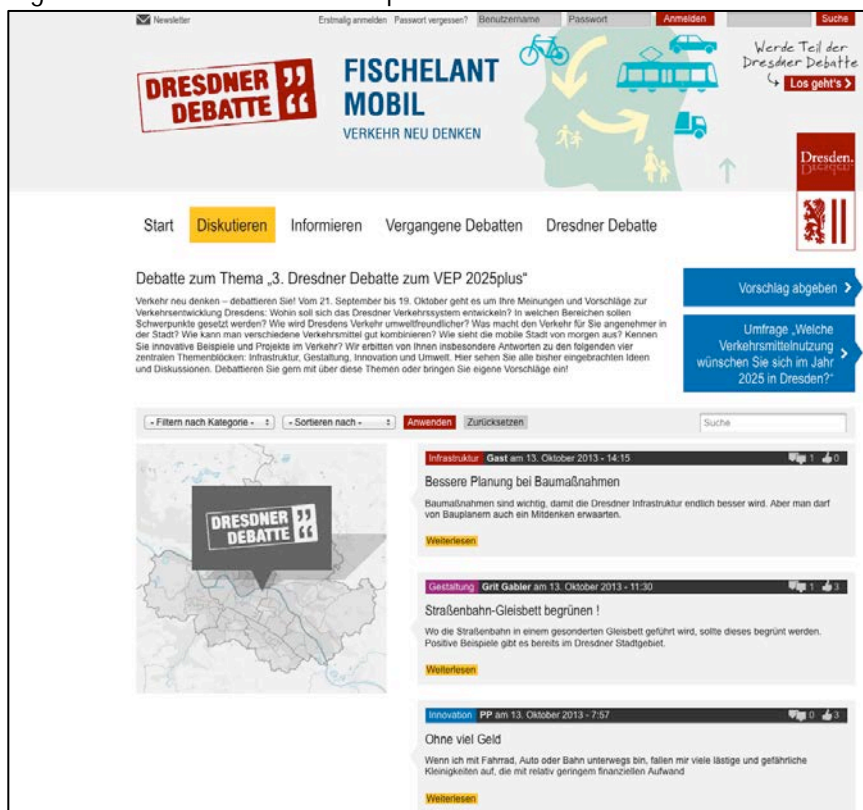


Abbildung 5: Debattieren- Seite der Onlineplattform (Ausschnitt)

Umfrage

Alle Seitenbesucher waren darüber hinaus aufgefordert, sich an einer Umfrage zur Mobilität der Zukunft zu beteiligen:

„Welche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden? Für Wege in der Stadt nutzen Bürgerinnen und Bürger in der Regel vier Verkehrsmittel: Sie gehen zu Fuß, fahren Fahrrad, nutzen öffentliche Verkehrsmittel oder Pkw und motorisierte Zweiräder. Welche Verkehrsmittelnutzung wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden?“

DRESDNER DEBATTE

FISCHELANT MOBIL
VERKEHR NEU DENKEN

Werde Teil der Dresdner Debatte
Los geht's >

Start Diskutieren Informieren Vergangene Debatten Dresdner Debatte

Welche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden?

60 Sekunden für Ihre Meinung!

Für Wege in der Stadt nutzen die Bürgerinnen und Bürger vier Verkehrsmittel: Sie gehen zu Fuß, fahren Fahrrad, nutzen öffentliche Verkehrsmittel oder Pkw und motorisierte Zweiräder.

Für die Entwicklung des Verkehrs ist besonders interessant, wieviel Anteil diese einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen haben. Dieses prozentuale Verhältnis der Verkehrsmittel an allen gefahrenen oder gelaufenen Wegen nennt man Modal Split. **Wie soll der Mix zwischen den Verkehrsmitteln Ihrer Meinung nach in Zukunft aussehen?**

Ihr Name

Zu Fuß 0%

Mit dem Fahrrad 0%

Mit Bus/Bahn (ÖPNV) 0%

Mit dem Auto, Motorrad ... (MIV) 0%

Ihr Kommentar

Eingabe begrenzt auf 500 Zeichen. Es bleiben Ihnen noch: 500

Speichern

Abbildung 6: Umfrage zum Modal Split auf der Onlineplattform

Die Umfrage ermittelte, welche Anteile die genannten Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufkommen aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger im Jahr 2025 haben sollen. Man bezeichnet dieses prozentuale Verhältnis der Verkehrsmittel an allen gefahrenen oder gelaufenen Wegen als Modal Split. Die Umfrage wurde insgesamt 279 Mal beantwortet – die Ergebnisse finden Sie in Kapitel 3.4.

Moderation

Ein geschultes Moderationsteam aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes, das leitend von erfahrenen Onlinemoderatoren der Firma Zebralog unterstützt wurde, begleitete die Onlinebeteiligung. Die Moderation hatte den Auftrag, eine inhaltlich neutrale Rolle einzunehmen, sowohl im Thema insgesamt als auch bei lokalen Einzelfragen. Fachliche Nachfragen leitete sie für Rückmeldungen an die entsprechenden Sachgebiete der Dresdner Stadtverwaltung weiter.

Zu den Aufgaben der Moderation zählten unter anderem:

- auf die Einhaltung der Regeln des Online-Dialogs zu achten und ggf. durch Moderationsbeiträge einzugreifen und auf Spielregeln zu verweisen, wenn beispielsweise in Kommentaren andere Teilnehmende oder Gruppierungen angegriffen wurden
- Weiterleitung von Anfragen an die Fachredaktion, Unterstützung der Redaktion bei der Formulierung von fachlichen Antworten

- Betreuung des Forums „Lob und Kritik“ durch Beantwortung von Fragen und Beiträgen zum Beteiligungsangebot und der Plattform durch die Moderation
- Hilfestellung bei Problemen mit der Plattform (zum Beispiel bei der Registrierung)
- sonstige Anfragen (E-Mails an die Moderation) zu beantworten
- regelmäßig Newsletter über den Stand der Beteiligung zu versenden
- aktuelle Meldungen auf der Plattform einzustellen (über den Stand und Verlauf des Verfahrens)

Die "Regeln" des Online-Dialogs wurden auf der Website veröffentlicht; bei allen Beteiligungsmöglichkeiten wurde auf sie verwiesen. Die Teilnehmenden wurden auf die Besonderheiten schriftlicher Kommunikation aufmerksam gemacht und gebeten, die Anonymität des Mediums verantwortungsvoll zu nutzen.

2.3.2 Vor Ort

Infobox mit Ballomat

Die rote Infobox hat sich zum Markenzeichen der Dresdner Debatte entwickelt. In der Infobox können Bürgerinnen und Bürger direkt mit Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Stadtplanungsamtes ins Gespräch kommen. Dieses Mal war sie am Dr. Külz-Ring vor der Altmarkt-Galerie platziert und lud dort an zentraler Stelle zum Austausch über den VEP ein.

Über die gesamte Laufzeit der Debatte war die Infobox von Dienstag bis Freitag in der Zeit von 15 bis 19 Uhr und samstags von 11 bis 16 Uhr geöffnet und mit jeweils mindestens zwei Kollegen aus der Stadtverwaltung besetzt. Die wichtigsten Themen aus den **Gesprächen** zwischen den Besucherinnen und Besuchern und den Mitarbeitenden der Stadtverwaltung sind in Kapitel 3.3. festgehalten. Vor der Box war der „**Ballomat**“ platziert, das analoge Pendant zur Onlineumfrage „Wie soll der Verkehrswegemix (Modal Split) im Jahr 2025 aussehen?“.





Abbildungen 7- 10: Infobox am Dr. Külz-Ring

Veranstaltungen

In der Infobox bzw. auf dem Platz davor wurde am 21. September 2013 die Debatte mit einer kurzen **Auftakt-veranstaltung** eröffnet. Bau-Bürgermeister Jörn Marx erläuterte das Anliegen der Debatte und beantwortete Fragen der Presseberichterstatter, gleichzeitig wurde die Infobox für die ersten Besucher geöffnet.

Zur Halbzeit der Debatte fand am 9. Oktober 2013 ein **Treffen der Expertenrunde** statt. Diese aus Prozessbegleitern bestehende Runde zog eine Zwischenbilanz zu den bis dahin geäußerten Beiträgen der Bürgerbeteiligung aus fachlicher Perspektive. (Ausführlicher zu den Inhalten und Ergebnissen der Expertenrunde in Kapitel 5.2.)

Begleitend zur Dresdner Debatte fand am 15. Oktober im Stadtmuseum eine öffentliche **Veranstaltung zur Elektromobilität** statt, die interessante Einblicke in dieses Zukunftsthema gab.

Auswertung

Nach Abschluss der Debatte wurden alle Beiträge ausgewertet. Die Ergebnisse werden in dem vorliegenden Auswertungsbericht zusammengefasst, sie werden jedem Dresdner Stadtrat zusammen mit dem Entwurf des VEPs zur Abwägung zugeschickt. So können die Abgeordneten sich über die Vorschläge und Präferenzen der Dresdnerinnen und Dresdner informieren bevor sie über den VEP beschließen. Daneben wird das Stadtplanungsamt in Zusammenarbeit mit anderen für die Umsetzung verantwortlichen Ämtern die Vorschläge und Kommentare auch für die anschließende konkrete Umsetzung prüfen (vgl. hierzu Kapitel 5).

Offiziell abgeschlossen wird die Debatte mit der Abschlussveranstaltung am 9. Dezember 2013 im Verkehrsmuseum, bei der die Ergebnisse der Debatte vorgestellt und diskutiert werden.

2.4 Kommunikation des Dialogs



Abbildung 11: Informationsflyer zur dritten Dresdner Debatte



Abbildung 12: Ausschnitt Twitter-Suchbegriff „Dresdner Debatte“

Um auf die dritte Dresdner Debatte aufmerksam zu machen und die Bürgerinnen und Bürger für die Teilnahme zu gewinnen, wurden verschiedene Maßnahmen ergriffen:

Als Printprodukte wurden Flyer und Plakate gedruckt. Die 2.000 Flyer wurden in öffentlichen Institutionen, Kultureinrichtungen, Universitäten, Hochschulen, Stiftungen und in der Gastronomie verteilt. 250 Plakate wurden ebenfalls in kulturellen Einrichtungen, in Hochschulen, in Kinos, in Restaurants und Cafés, in der Verwaltung des gesamten Stadtgebiets sowie im öffentlichen Nahverkehr aufgehängt.

Der Dialog wurde auf der Website sowie der Facebook-Seite der Stadt Dresden angekündigt. Zudem gab es auf dem klassischen Wege Ankündigungen im Amtsblatt und es wurden Pressemitteilungen an die regionalen Medien zum Auftakt und zum Abschluss der Debatte herausgegeben.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der ersten und zweiten Debatte wurden per Newsletter über die neue Debatte informiert. Multiplikatoren, die an der Entwicklung des VEP 2025plus beteiligt sind sowie andere Adressaten erhielten Informationen über E-Mail-Benachrichtigungen. Außerdem wurde mit einer Videobotschaft auf der Startseite der Online-Plattform der Inhalt der Debatte erklärt und die Zuschauer zum Mitmachen

aufgefordert.

Auch während des Dialogs wurden die Teilnehmenden via abonniertem Newsletter über die Neuigkeiten und den Fortgang der Debatte informiert. Der projekteigene Twitter-Kanal wurde v.a. für kurze Informationen und Antworten auf Teilnehmer-Fragen genutzt.

3 Qualitative Auswertung – Inhaltliche Auswertung der Beiträge

Was waren die **zentralen Inhalte der dritten Dresdner Debatte zum Verkehr** in Dresden?


In diesem Kapitel des Abschlussberichts werden die Inhalte des Online-Dialogs nach den vier bzw. fünf Themenfeldern in Text- und Tabellenform zusammenfassend dargestellt. Die von den Teilnehmern am besten bewerteten Vorschläge werden tabellarisch gesondert aufgeführt. Anschließend folgt ein Vergleich der Online-Beiträge mit den Vorschlägen und Gesprächen, die in der vor Ort aufgestellten Infobox gemacht und geführt wurden. Die Ergebnisse der Umfrage zur Zukunft des Verkehrswegemix (Modal Split) im Jahr 2025, die sowohl Online als auch vor Ort als „Ball-o-Split“ durchgeführt wurden, werden ebenfalls dargestellt. Das Stadtplanungsamt prüfte die Beiträge daraufhin, was sich aus den Aussagen der Bürgerinnen und Bürger für die Ausgestaltung des VEP (Verkehrsentwicklungsplans) ableiten lässt und gibt pro Kapitel ein fachliches Fazit ab, dass Sie jeweils am Kapitel-Ende finden.

Zur Methodik der Auswertung: Die Dresdner Debatte ist ein freiwilliges, konsultatives (das heißt beratendes) Verfahren der Bürgerbeteiligung. Das Verfahren ist kein repräsentatives Verfahren oder eine formelle Abstimmung, die analog zu einer Wahl oder einem Bürgerentscheid gesamtstädtische Mehrheiten ermittelt. Dennoch wurden in der folgenden Darstellung Zahlen angegeben, um Diskussionsschwerpunkte zu identifizieren. Hierfür wurden alle Diskussionsbeiträge analysiert und nach Themen und Schlagworten gebündelt. Die Beiträge wurden, dem Aufbau der Diskussion folgend, den Schwerpunktthemen zugeordnet. Ein Beitrag wurde dabei gegebenenfalls mehreren Schlagworten oder Orten zugeordnet, sofern der Beitragsinhalt mehrere Themen anspricht. Ein einzelner Beitrag kann daher in der folgenden Darstellung unter unterschiedlichen Gesichtspunkten erscheinen. Für das Stadtplanungsamt ist daher und mit dem obigen Hinweis auf die Nicht-Repräsentativität nicht allein die Häufigkeit oder Gewichtung von einzelnen Hinweisen entscheidend, sondern jedes Argument und jeder Hinweis für sich.

3.1 Auswertung des Online-Dialogs nach den Themenfeldern

3.1.1 Infrastruktur

Themen



Thema 1: Infrastruktur

Mit Infrastruktur ist das Straßen-, Schienen- und Wegenetz der Stadt Dresden gemeint. Zentrale Aufgabe der Planung ist zum einen der Erhalt der bestehenden Verkehrsnetze und zum anderen der Ausbau, zum Beispiel von Radwegen oder Stadtbahnstrecken. Hier können Schwerpunkte gesetzt werden.

Mehr / weniger anzeigen

Abbildung 13: Ausschnitt der Informieren-Seite zu dem Thema Infrastruktur

Vorkommen und Stellenwert des Themas *Infrastruktur* in der Debatte:

Das Thema Infrastruktur war von den vier Hauptthemen das mit Abstand am meisten diskutierte Thema der Dresdner Debatte. Die meisten Vorschläge waren von ihren Autoren dem Thema Infrastruktur zugeordnet worden. Auch in der Auswertung, bei der die Themenzuordnungen überprüft wurden, war

eindeutig erkennbar, dass von den vier bzw. fünf Themenfeldern dem Thema Infrastruktur die meiste Bedeutung beigemessen werden kann. Insgesamt wurden 753 Vorschläge mit 1.296 Kommentaren den ausgewählten 25 Schlagworten dieses Bereichs zugeordnet. Dabei wurden den Schlagworten „Straßen“, „Besondere Orte“, „Fahrradwege/Radverkehr“, „Straßenbahn/Stadtbahn“ sowie „Ampeln“ die meisten Beiträge und Kommentare zugeordnet. Dies liegt einerseits daran, dass einige der dort enthaltenen Schlagworte sehr breit angelegt sind (wie „Straßen“, „Fahrradwege“), aber andererseits ist daraus auch erkennbar, dass diese Themenschwerpunkte für die Teilnehmenden von besonderer Bedeutung sind. Ein Themenbereich, der auf viele Schlagworte zutrifft und immer wieder diskutiert wurde, ist der ÖPNV allgemein.

Viele Beiträge enthielten konkrete Verbesserungsvorschläge oder Schilderungen von Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger. Zur Veranschaulichung wurden dabei spezielle Orte als Positiv- oder Negativbeispiele genannt.

Zu den inhaltlichen Schwerpunkten im Einzelnen:

Bei dem Thema **Straßen** wurde besonders häufig und intensiv die Gestaltung der Königsbrücker Straße diskutiert. Die überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden sprach sich gegen einen Ausbau aus und forderte eine zweispurige Straße. Auch andere Hauptverkehrsstraßen sollten rückgebaut werden. Der frei werdende Platz könne für Radstreifen genutzt werden. Doch gab es zu dem Rückbau von Straßen auch Gegenmeinungen, die den vermehrten Stau und die Wichtigkeit für den Tourismus anführten.

Diskutiert wurde ebenfalls eine Ortumgehung bzw. die Schließung der Ringautobahn.

Das Thema **Fahrradwege** war ein sehr zentrales Thema in der dritten Dresdner Debatte. In vielen Beiträgen wurde ein besseres Fahrradwegenetz gefordert, der Ausbau, die Sanierung und die Verbreiterung von Radwegen verlangt. Diskutiert wurden die Einführung von Radschnellwegen, die Beziehung von Rad- und Fußwegen und die Gestaltung der Radwege unter Berücksichtigung von unterschiedlichen Radfahrtypen. Bei der Diskussion um die Anordnung des Radweges kamen sehr divergente Meinungen und Ideen zum Vorschein: Von der Variante eines gemeinsamen Fuß- und Radweges oder die Trennung des Radweges mittels Bordstein, über die Idee eines zweispurigen Radweges bis hin zu einem Radstreifen auf der Straße. Bei allen Vorschlägen stand besonders die Sicherheit beim Radfahren im Vordergrund. Viele Beteiligten äußerten sich jedoch gegen einen gemeinsamen Fuß- und Radweg und befürworteten eine Trennung der beiden Wege. Für ältere Menschen und Kinder müsse aber die Möglichkeit bestehen, weiterhin auf dem Fußgängerweg zu fahren. Auch wenn es bei diesen Themen unterschiedliche Meinungen gab, waren sich die Teilnehmenden einig, dass ein Schwerpunkt der Verkehrspolitik in dem Bereich Radwege liegen muss und dass es hier einer Verbesserung bedarf. Sehr viele Beiträge zu dem Thema befassten sich mit dem Elberadweg und seiner Ausgestaltung.

Bezüglich **Gehwegen** wurde zudem angemerkt, dass diese verbreitert und barrierefrei gestaltet werden müssen. In einem Beitrag wurde der Sinn bzw. Unsinn von Bordsteinen diskutiert. Außerdem sollten die Gehwege von Hindernissen befreit und die Beleuchtung verbessert werden. Einige Autorenbeschwerten sich über parkende Autos auf Fußwegen.

Bei dem Thema **Parkplätze** wiesen zwei Beiträge auf die Notwendigkeit von Parkplätzen mit Lademöglichkeit für Elektroautos hin. Als Ideen wurden genannt, dass Elektroautos von den Parkgebühren befreit werden könnten und dass die Einnahmen der sonstigen Parkgebühren in den ÖPNV investiert werden sollten. Außerdem wurden Vorschläge bezüglich der Gestaltung von Parkplätzen gemacht. Viel diskutiert wurde ebenfalls die Reduktion von Parkplätzen. Die Mehrheit sprach sich für weniger Parkplätze aus, jedoch gab es ebenfalls Befürworter für den Neubau von Parkplätzen und Parkhäusern. In Bezug auf Parkplätze und die Verknüpfung der Verkehrssysteme wurde mehrfach die Verbesserung des **Park and Ride**-Angebotes gefordert. In dem Zusammenhang

wurden auch Ideen zur Ticketgestaltung gemacht. Ein weiterer Vorschlag war die Errichtung von Park and Bike mit Schließfächern beispielsweise an der Haltestelle Bahnhofstraße.

Ob die Möglichkeiten **Fahrräder in Bussen und Bahnen mitzunehmen** ausgebaut werden sollten, sahen die Dresdner und Dresdnerinnen unterschiedlich. Einige sprachen sich dafür aus und forderten sogar eine Beförderungspflicht für Fahrräder, andere sind gegen eine Fahrradmitnahme.

Das Thema **Straßenbahn** wurde häufig dann angesprochen, wenn es generell um die Forderung nach der Stärkung des ÖPNV ging. Dabei forderten einige Beiträge den Vorrang der Straßenbahn. Es wurde Bezug auf spezielle Straßenbahnlinien genommen und deren Verlängerung diskutiert. Den Aussagen in den Beiträgen nach zu urteilen, ist die Verlängerung der Linie 11 umstritten. Hier scheint es noch Klärungsbedarf seitens der Bürgerinnen und Bürger zu geben. Ideen wie der Einsatz von Expressbahnen und U-Bahnen oder Transrapidtechnologie waren in den Beiträgen ebenfalls vorhanden.

Ob es in den S-Bahnen und Bussen sowie an den Haltestellen Werbung geben soll oder nicht, wurde von den Bürgerinnen und Bürgern kontrovers beantwortet.

Ebenfalls gab es einige Beiträge zu dem Bedienungszeitraum und der Häufigkeit der Fahrzeiten des ÖPNV. Als aussagekräftige Stichworte sind hier zu nennen: Fahrzeitverringerung, kürzere Taktzeiten, Doppelbelegung der Strecken.

Zum Thema **Busse** wurde mehrmals der Bau eines zentralen Busbahnhofes gefordert. Außerdem wurde vorgeschlagen, den Bus 62 durch die Straßenbahn zu ersetzen, mehr Busse an Bergstrecken einzusetzen, die Stadtrundfahrtbusse zu erneuern und die Randgebiete mit dem Bus zu bedienen.

Weitere Beiträge handelten von der **Preis- und Ticketgestaltung des ÖPNV**. Es wurde ausdrücklich gewünscht, dass der ÖPNV bezahlbar bleibt – auch im Umlandsowie für bestimmte Alters- und Gesellschaftsgruppen. Die Dresdnerinnen und Dresdner haben bezüglich der Ticketgestaltung und Tarifmodelle unterschiedliche Ideen. In vielen Beiträgen wurde der Wunsch nach flexibleren Ticketangeboten deutlich. Um die Ticketpreise zu reduzieren, wurde in einem Beitrag vorgeschlagen, eine Verkehrsabgabesteuer einzuführen und in einem anderen, ein automatische Aus- und Einbuchen durch beispielsweise Touchpads zu etablieren. Weitere Vorschläge waren, die Tarifzonengrenzen im Tarifsysteem des ÖPNV an die Nutzer anzupassen, ein „30 aus 365 Tage“-Ticket anzubieten, mit dem man an 30 Tagen im Jahr je nach Wetterlage den ÖPNV nutzen kann.

Auch das Thema **Haltestellen** wurde in einigen Beiträgen aufgegriffen. Dabei wurde hervorgehoben, dass diese barrierefrei, breit, begrünt gestaltet und mit Anzeigesystemen ausgestattet werden sollten. Außerdem äußerten sich die Teilnehmenden zu bestimmten Haltestellen bzw. den Neubau oder die Umsetzung dieser. Ebenfalls besprochen wurden in einigen Beiträgen Doppelhaltestellen.

Das Schlagwort **Netzausbau** umfasst alle Beiträge, die sich mit dem Ausbau des ÖPNV-Netzes, aber auch des Straßennetzes befassen. Sei es der Ausbau der S-Bahnlinien und Stadtlinien, der Buslinien, des Fahrradnetzes oder der Fußgängerwege. Beispielsweise wurde vorgeschlagen, die Straßenbahn nach Weißig zu verlängern, die Buslinie 63 generell bis zum Pillnitzer Platz zu führen und eine Brückenverbindung von Pieschen zum Ostragelände für Radfahrer und Fußgänger einzurichten.

In einigen Beiträgen wurde gefordert, Bereiche wie die Innenstadt, Teile der Altstadt sowie die Augustusbrücke und Sophienbrücke **für den Autoverkehr zu sperren**. Diese Vorschläge erhielten zustimmende und ergänzende Kommentare.

Von den Diskutierenden der dritten Dresdner Debatte wurde häufig darauf hingewiesen, den Stadtverkehr (das heißt Haltestellen, Gehwege, Kreuzungen, Busse und Bahnen) **barrierefrei** zu gestalten. Zu dem Thema wurden verschiedene konkrete Vorschläge wie zum Beispiel ‚Rampen an Straßenbahnen‘, das Senken von Bordsteinen und der Ersatz von Kopfsteinpflaster gemacht und auf verschiedene nicht barrierefreie Stellen in der Stadt Dresden hingewiesen.

Weitere Beiträge thematisieren den Einsatz und die Ausgestaltung von **Ampeln** im Dresdner Verkehr, insbesondere die intelligente Schaltung von Ampeln. In einigen Beiträgen sprachen sich die Diskutierenden für eine Schaltung mit Vorrang für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer aus. Außerdem wurde der Hinweis gegeben, dass das richtige Einsetzen der Vorrangschaltung eine Akzeptanz dieser erhöhen würde. Es wurde das Für und Wider von Kreisverkehren statt Ampeln diskutiert. Eindeutig erkennbar bei der Auswertung der Beiträge war, dass die Mehrheit der Teilnehmenden sich für die Abschaffung bzw. Prüfung des sinnvollen Einsatzes von Bedarfsampeln oder sogenannten Bettelampeln aussprach.

Viele Beiträge zu dem Thema Ampeln gingen mit dem Thema **Kreuzungen** einher bzw. bezogen sich auf **Ampelkreuzungen**. Es wurden einige Kreuzungen genannt, die Stau verursachen, bei denen die Ampelschaltung geändert werden müsste oder die durch Kreisverkehr ersetzt werden sollten. Beispiele sind hier die Kreuzung Budapester Str./Josephinenstr., Bischofsplatz, Altmarkt oder die Kreuzungen Tharandter Str./Kesselsdorfer Str., Spenerstr./Borsbergstr. Im Zusammenhang mit Kreuzungen wurde ebenfalls das Thema **Tunnel** angesprochen. Dabei wurden Orte diskutiert wie beispielsweise der Neustädter Markt, die Köpckerstr. oder die Kreuzung Stauffenbergallee/Königsbrücker Str., an denen Tunnel durch oberirdische Querungen ersetzt werden sollten oder umgekehrt. Daneben wurde die Freigabe von Tunneln für Radfahrer und Fußgänger mit Pro- und Contra- Argumenten erörtert, insbesondere mit Bezug auf die Verkehrssicherheit. Genannt wurden hier als Beispiele der Zufahrtstunnel der Waldschlößchenbrücke, Wiener Tunnel, Unterführung an der Kreuzung Hamburger Str./Flügelweg. Mehrmals wurde die Sanierung des Tunnels am Neustädter Markt angesprochen. Auch wurde die unterirdische Führung der Stadtbahn diskutiert (U-Bahn).

Im Zusammenhang mit Kreuzungen und Tunnel wurden auch Vorschläge zum alternativen Bau von **Brücken** eingebracht: Die Albertbrücke müsse dringend saniert werden und die Augustusbrücke sollte für den Autoverkehr gesperrt werden, so der Tenor vieler Beiträge.

Das Thema **Verkehrssicherheit** wurde von den Teilnehmenden häufig angesprochen. So wurden verschiedenste Vorschläge gemacht – wie z.B. stärkere Verkehrskontrollen, Aufklärungsarbeit, Ausbau von Haltestellen, Fuß- und Radwegen oder bessere Straßenüberquerungen –um die Straßen sicherer zu gestalten.

Unter dem Schlagwort „**Besondere Verkehrsmittel**“ wurden Aussagen zu Schwebebahnen, Standseilbahnen, Kutschfahrten und Wasserbussen zusammengefasst.

Die Teilnehmenden an der dritten Dresdner Debatte nannten in ihren Beiträgen sehr häufig konkrete Orte, die Veränderungen bedürfen. Die Beiträge, die sich intensiv mit einem bestimmten Ort beschäftigten, wurden unter dem Schlagwort **Besondere Orte** gesammelt. Die am häufigsten genannten Orte waren: Albertbrücke, Königsbrücker Str., Elberadweg, Blaues Wunder, St. Petersburger Str. und die Waldschlösschenbrücke.

Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)

Tabelle 1: Infrastruktur

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Straßen	114	240	1080, 1081, 1082, 1084, 1085, 1086, 1095, 1097, 1100, 1103, 1105, 1108, 1111, 1115, 1119, 1120, 1126, 1127, 1131, 1133, 1139, 1146, 1151, 1158, 1164, 1170, 1171, 1172, 1173, 1178, 1181, 1182, 1183, 1184, 1194, 1195, 1197, 1205, 1206, 1207, 1208, 1210, 1215, 1218, 1227, 1234, 1235, 1236, 1237, 1239, 1240, 1245, 1246, 1247, 1248, 1250, 1252, 1262, 1272, 1273, 1276, 1277, 1279, 1280, 1283, 1287, 1298, 1300, 1301, 1302, 1306, 1308, 1309, 1313, 1315, 1316, 1318, 1324, 1325, 1328, 1333, 1339, 1341, 1343,	6.4/6.9.8	<ul style="list-style-type: none"> - mehr Busspuren - getrennte Straßenbahntrassen - Sanierung der bestehenden Straßen - Diskussion um Breite der Straßen (Ausbau oder Rückbau mit pro und contra Argumenten) - Straßenbelag radfahrerfreundlich - Sperrung bestimmter Straßen - separate Auto und Fahrradstraßen oder Fahrradstreifen auf Straße - bauliche Neugestaltung bestimmter Straßen - barrierefreie Straßen (z.B. Bordsteinabsenkungen) - Planung von verkehrsbeschränkten Straßen - Bau von rechtsabbiege und linksabbiege Spuren - Bau einer Hochstraße - Autobahnring - Spielstraßen errichten 	St. Petersburger Str., Königsbrücker Straße, Albertbrücke, Augustusbrücke, Blaues Wunder, Nossener Brücke, Kesselsdorfer Straße, Wiener Str., Fröbelstr., Freiburger Str., Schäferstr., Hamburger Str., Waltherstrassenbrücke, Maßnahme Nr. 6 aus dem VEP hohe Priorität Fetscherplatz-Stiesenstr., Karscherstr., Rudolf-Leonard-Str., Cossebaude, Budapester Str., Reichenbachstr., Münchener Str., Carolabrücke	„Reduzierung der Alberstr. von 4 auf 2 KFZ Spuren, Schaffung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn. Nach der Freigabe der WSB und der Ableitung des KFZ Verkehrs über die Stauffenbergallee - WBS - Fetscherstr. kann die Albertstraße entsprechend auf "Normalmaß" geschrumpft werden. Dies war ursprünglich auch so geplant, ist aber bisher nicht erfolgt. [...]“

² Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
			1357, 1361, 1369, 1386, 1406, 1440, 1441, 1452, 1456, 1533, 1569, 1594, 1612, 1615, 1619, 1677, 1681, 1687, 1688, 1689, 1692, 1699, 1708, 1710, 1712, 1715, 1718, 1725, 1726, 1732				
Besondere Orte	104	170	1076, 1077, 1081, 1082, 1083, 1086, 1090, 1091, 1100, 1105, 1107, 1117, 1122, 1123, 1124, 1125, 1126, 1129, 1130, 1133, 1135, 1137, 1140, 1141, 1144, 1145, 1146, 1151, 1166, 1168, 1170, 1173, 1179, 1182, 1187, 1192, 1197, 1198, 1199, 1200, 1201, 1202, 1205, 1209, 1210, 1211, 1217, 1219, 1223, 1224, 1225, 1226, 1228, 1229, 1233, 1234, 1239, 1240, 1241, 1255, 1258, 1261, 1262, 1264, 1266, 1267, 1273, 1280, 1282, 1286, 1295, 1297, 1306, 1307, 1309, 1312, 1318, 1319,	6.2;6.9.6;	<ul style="list-style-type: none"> - Augustusbrücke - Albertbrücke - Str. Petersburger Str. - Elberadweg - Blaues Wunder - Nossener Brücke - Strehlen - Wiener Str. - Schillerplatz - Körnerplatz - Königsbrücker Str. - Ferdinandplatz - Georgplatz - Pirnaischer Platz - Bürgerwiese - Leipziger Str. - Kesselsdorfer Str. - Zwinglistr. - Fetscherplatz - Borsbergstr. - Tharaxterstr. - Fröbelstr. - Freiburgerstr. - Bahnhof Mitte - Schäferstr. - Schweriner Str. 	Siehe Spalte Diskussion	„Auf dem Blauen Wunder gibt es derzeit keine separaten Anlagen für den Radverkehr, entweder man fährt illegal auf dem Fußweg, wo es durch zahlreiche Fußgänger häufig zu Konflikten kommt, oder man fährt mit dem Fahrrad auf den Straße, wo es sich zwischen den Autos nicht gerade komfortabel fährt, außerdem ist häufig Stau. [...]“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
			1323, 1329, 1332, 1333, 1334, 1390, 1393, 1441, 1456, 1565, 1566, 1594, 1601, 1613, 1614, 1632, 1677, 1678, 1682, 1688, 1689, 1690, 1692, 1694, 1725, 1732		<ul style="list-style-type: none"> - Waldschlösschenbrücke - Prohlis - Gorbitz - Weißig - Bautzner Str. - Ollbrichtplatz - Sophienstr. - Quohrener Str. - Spenerstr. - Merseburger Str. - Laubegaster Ufer - Salzburger Str. - Hauptbahnhof - Prager Str. - Wiener Platz - Reitbahnstr. - Dippoldiswalder Platz - An der Ostplantage - Antonstr. - Erna-Berger- Str. - Dammweg -Stauffenbergallee - Königsbrücker Landstr. - Langebrücker Str. - Bautzner Str. - Hansastr. - Radeburger Str. - Leipziger Str. - Riesaer Str. - Industriestr. - Moritzburger Landstr. - Bautzner Landstr. - Blasewitzer Str. - Straßburger Platz - Budapester Str. - Bischofsplatz 		

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
					<ul style="list-style-type: none"> - Eschenstr. - Dammweg - Neustädter Markt - Fetscher Str. - Ullersdorfer Platz - Haltestelle Johannstadt - Rudolf-Leonhard- Str. - Hansastr. - Seminarstr. - Menagierstr. - Friedrichstr. - Reichenbachstr. - Schloßstr. - Fußgängerpassage - Haltestelle Pulsnitzer Str. - Haltestelle Diakonissenkrankenhaus - Hüblerstr. - Canalettostr. - Chemnitzer Str. - Franz-Liszt-Str. - Gohliser Str. - Große Meißner Str. - Hainstr. - Wigardstr. - Köpckerstr. 		

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Fahrradwege/ Radverkehr	86	114	1083,1084,1088, 1090,1091,1092, 1093,1094,1095, 1096,1109,1110, 1111,1112,1126, 1127,1132,1140, 1145,1146,1147, 1148,1149,1164, 1168,1171,1179, 1180,1181,1186, 1194, 1195,1209, 1213,1214,1219, 1220,1222,1223 1224,1225,1228, 1241,1245,1251, 1256,1258,1262, 1263,1264,1272, 1273,1274,1283, 1285,1293,1298, 1306,1322,1323, 1351,1369,1370, 1372,1387,1392, 1415,1440,1441, 1445,1566,1609, 1614,1619,1626, 1674,1675,1687, 1691,1695,1696, 1714,1716,1717, 1731,1733	6.7;6.7.3;6.9.8;6. 10	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau von Radwegen - Verbreitung von Radwegen - Sanierung von Wegen - Einführung eines Fahrradstraßennetz - Errichtung von Radstreifen auf Straßen, - Ausbau und Sanierung eines einheitlichen Radwegenetz - Verknüpfung von Radwegen - Konflikte mit Fußgängern - Konflikte mit Autofahrern - Asphaltierung fahrradfreundlich, alle innerstädtische Straßen, Tunnel, Brücken für Fahrräder freigeben - Diskussion um Gestaltung der Radwege - Radwege Beschilderung - Räumung der Radwege im Winter - Radfahrtypen beachten, Radschnellwegenetz, freie Radwege, sternförmige Radfahrstraßen , 	Elberadweg, Schweriner Str., Fahrradweg St. Petersburger Str. Richtung Brücke, Spenerstr. Lübecker Str. , Prager Str., Reitbahnstr., Leipziger Str, Könnertzerstr., Schweriner Str., Waldschlößchenbrücke, Albertstr., Hainstr. , Bautzener Str., Mordgrundbrücke, Striesener Str., Carolabrücke, rechtselbischer Radweg, Münchener Str. , Winterbergstr.,	„Ich würde gern mehr Fahrrad fahren, wenn das wegenetz durchgängig wäre. So laßee ich das Rad im Alltag stehen.“ „Wie in Kopenhagen, könnte man ein Fahrradstraßen-Netz einführen. Auto- und Fahrradverkehr würden somit voneinander entkoppelt. Die Verkehrssicherheit würde steigen. Eine deutliche Zunahme des Fahrradfahreranteils (auch durch E-Bikes) wäre die Folge und somit höhere Luftqualität und weniger Lärm. Die Bewohner wären auch körperlich fitter. [...]“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Straßenbahn/ Stadtbahn	57	129	1080,1095,1097, 1108,1111,1115, 1119,1120,1126, 1131,1146,1151, 1164,1170,1172, 1173,1182,1183, 1184,1195,1197, 1205,1206,1207, 1208,1215,1218, 1227,1234,1235, 1236,1237,1245, 1246,1248,1283, 1287,1298,1308, 1309,1316,1339, 1343,1361,1369, 1569,1681,1687, 1688,1692,1699, 1710,1712,1715, 1718,1725,1726	6.2;6.6;6.9.8	<ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV-Vorrang nach Verkehrssituation - Abstimmung der Straßenbahnanlüsse - Netzausbau der Straßenbahn - Verlängerung mancher Straßenbahnlinien - Rasengleise für Straßenbahn - S 2 überfüllt zu Stoßzeiten - neue S-Bahn Haltestellen - Verlegung von S-Bahn Haltepunkten - Umstellung von Bus auf Bahn und umgekehrt - Schnellbahnnetz - Expressstraßenbahn - U-Bahn - Transrapidtechnologie - Werbung in Straßenbahn - kein Rückbau der Stadtbahnstrecke 	Straßenbahnlinie 11, Straßenbahnlinie 2, Haltestelle Staußenbergallee, Strehlen, Franz-Liszt Str, Straßenbahn 3 , Linie 62, Königsbrück, Weißig, Linie 5, Plauen, 3. Marienbrücke, Straßenbahnlinie 1	„Man sollte die Umstellung der Buslinie 62 zur Straßenbahn zwischen Plauen und Johannstadt weiterhin verfolgen und möglichst schnell umsetzen. Leider wurde das Projekt ja vorerst zurückgestellt. [...] Mit einer alle 10 Minuten fahrenden Straßenbahn, die mit 45 Meter langen Stadtbahnwagen fährt und auf eigener Trasse ohne Behinderung voran kommt, dürfte ein stabiler, pünktlicher Betrieb der neuen Linie 5 möglich sein. [...]“
Ampeln	35	64	1109,1115,1116, 1125,1128,1131, 1139,1144,1158, 1165,1172,1195, 1198,1221,1260, 1267,1268,1281, 1282,1284,1290, 1300,1353,1387, 1389,1608,1619, 1622,1676,1678, 1680,1691,1693,1694,1695		<ul style="list-style-type: none"> - Ampelabschaltung in der Nacht - Kreisverkehre statt Ampeln - Taktung der Ampeln anpassen - Ampelauslösung durch Radfahrer (Induktionsstreifen) - gegen Bettelampeln/Bedarfsampeln - Fußgängerüberwege statt Ampeln - gleichlange Grünphasen für alle Verkehrsteilnehmer - Ampelschaltung in bestimmten Verkehrssituationen (z.B. rechtsabbiegende Autofahrer und geradeausfahrende Fahrradfahrer) - mehr Ampeln an Haltestellen - Zeitanzeige an Ampeln - Diskussion um Reduzierung von Ampeln 	Altmarkt, Dohnaer Str., Kreuzung Budapester Str. / Josephiensstr. , Bischofsplatz, Bautzner Str., Haltestelle Reichenbachstr., Haltestelle Dorfthainer Str. , Kreuzung Spenerstr./Borsbergstr.	„An vielen Kreuzungen im Stadtgebiet sind für Fußgänger und zum Teil auch für Radfahrer Bettelampeln installiert, bei denen man erst auf Anforderung Grün erhält. Da passiert es dann häufig, dass die Autos bei Grün losfahren, aber die Fußgänger weiterhin Rot haben, obwohl sie in dieselbe Richtung wollen. Entweder weil sie zu spät oder gar nicht gedrückt oder gerade erst die Kreuzung erreicht haben. Fußgänger und Radfahrer sollten bei jeder Grünphase für Autos automatisch auch Grün erhalten. Der VEP 2025plus verspricht auf

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
							Seite 26 umfassende Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr). Dabei würde mit der Abschaffung der Bettelampeln erst einmal eine Gleichberechtigung von Fußgängern/Radfahrern gegenüber Autofahrern erreicht und noch keine Förderung."
Fußwege/Fußgänger- verkehr	34	52	1084,1102,1111, 1126,1132,1139, 1146,1164,1165, 1191,1201,1216, 1252,1258,1262, 1266,1297,1298, 1309,1324,1369, 1372,1419,1424, 1441,1445,1454, 1456,1608,1614, 1619,1624,1698, 1729	6.8; 6.9.7	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung der Gehwege - Fußwege verbreitern und barrierefrei machen - barrierefreie Bordsteinabsenkungen - Beleuchtung von Fußwegen - Bau von neuen Fußwegen - Fußgängerlenkung am Hbf verbessern - Stärkung des Fußverkehrs - Hindernisse auf Gehwegen entfernen - gegen Fußwegparker vorgehen 	-Quohrener Str., Robotron Areal, Neubühlauer-Wetroer-Hegereiter Str., Hbf, rechtselbisch, Striesen,	„Es sollten deutlich mehr Fußgängerüberwege gebaut werden. Sie sorgen dafür, dass es zu mehr Austausch(Abstimmung zwischen dem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr kommt. Sie erfordern mehr Aufmerksamkeit aller und vermindern die Gefahr von Unfällen, die auf blindes Vertrauen auf die Regelkonformität verursacht werden. In Zeiten knapper Kassen ist es auch von Vorteil, dass sie billiger sind."

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Verkehrssicherheit	28	26	1083,1162,1181, 1183,1189,1201, 1220,1255,1266, 1267,1269,1293, 1300,1324,1332, 1334,1353,1363, 1372,1392,1533, 1626,1674,1697, 1705,1708,1729, 1733	6.9.4;	<ul style="list-style-type: none"> - Hinweise auf gefährliche Orte und Stellen - mehr Verkehrskontrollen aller Verkehrsteilnehmer (stationäre Blitzer, Bußgeldkatalog für Radfahrer, Kontrolle bestimmter Bereiche, Kontrolle Parkverbot) - Ideen der Gestaltung, um Verkehrsraum sicherer zu machen (Vergrößerung und Sanierung von Fuß- und Radwegen , Art der Beleuchtung, Geschwindigkeitsreduzierung, Ampelschaltung, Schulwegpläne für radfahrende Schulkinder, Zebrastreifen, Fußgängerquerungshilfen, Ausbau von Haltestellenbereichen, keine Hindernisse auf Radwegen (z.B. Verkehrsschilder), freie Eingangsbereiche in S-Bahnen, bessere Beschilderung, verkehrsberuhigte Bereiche - Öffentlichkeitsarbeit und Aufklärungsarbeit zu Verkehrsrücksicht 		„Wenn Straßenschilder und ähnliches mitten auf Radwege gestellt (im Fall von Baustellen) oder sogar fest installiert werden [...] bergen diese ein ernsthaftes Unfallrisiko für radelnden Verkehrsteilnehmer. [...] Deshalb sollte bei Planungen und deren Umsetzung die Straßenverkehrsordnung beachtet werden, welche ausdrücklich verbietet Radwege mit Schildern, Mülleimern, Ampeln usw. zuzustellen. In einem solchen Fall erlischt die Radwegebenutzungspflicht sogar.“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Stadtbus/Regionalbus/ Fernbus	27	42	1080,1095,1111, 1115,1119,1120, 1146,1149,1187, 1192,1193,1195, 1205,1208,1215, 1227,1245,1289, 1303,1560,1569, 1681,1699,1709, 1710,1720,1725	6.6.5;	<ul style="list-style-type: none"> - mehr Busspuren - Diskussion um Einsatz von Bus oder Bahn - Busverbindungen - Vorrangschaltung - zentraler Busbahnhof - Buslinien Verlängerung und Führung - Erneuerung Stadtrundfahrtbusse - Werbung - Kapazitäten der Busse 	Bus 62, Bus 63, Hbf, Weißig, Bus 75,	<p>„bus 62 durch strassenbahn ersetzen“</p> <p>„Ich finde der Einsatz von Bussen ist preisgünstiger und flexibler. Randgebiete der Stadt die nicht so gut erschlossen sind, sind besser mit einen Bus zu bedienen und das Tag und Nacht..“</p>
Haltestellen	25	33	1093,1107,1187, 1190,1200,1202, 1205,1213,1216, 1217,1220,1237, 1255,1262,1289, 1303,1308,1309, 1329,1339,1353, 1363,1464,1679, 1692	6.6.1; 6.8; 6.6.5; 6.6.7; 6.7.4; 6.9.7	<ul style="list-style-type: none"> - Bau von neuen Haltestellen - Umsetzung von Haltestellen - Abstand von Haltestellen - barrierefreie Haltestellen - Gestaltung von Haltestellen - Umbau von Haltestellen - Doppelhaltestellen - Werbung an Haltestellen 	Prohlis Center, Waldschlößchenbrücke Süden, Schillerplatz, Pirnaischer Platz, Strehlen, Franz-Liszt Str., Hbf. , Johannstadt, Straßburger Platz, Pulsnitzer Str., Diakonissenkrankenhaus, Obstplantage	„Ich schlage vor, dass die DVB am Pirnaischen Platz – wie am Postplatz- eine Tafel installiert. an der die Abfahrtszeiten an der jeweils anderen Haltestelle angezeigt werden.“
Netzausbau	24	54	1126,1146,1170, 1184,1185,1206, 1234,1235,1251, 1258,1283,1343, 1361,1369,1370, 1402,1406,1560, 1621,1687,1691, 1718,1725,1726	6.9.8;	<ul style="list-style-type: none"> - leistungsstarkes ÖPNV Netz - engmaschiges Haltestellennetz - Ausbau Fußwege, Fahrradwege, S-Bahn und Buslinien 	Buslinie 63 generell bis zum Pillnitzer Platz, Brückenverbindung von Pieschen zum Ostragelände	„Zügige Durchführung zum Bau eines S-Bahn-Haltepunktes "Stauffenbergallee". -> viele Berufstätige in unmittelbar naheliegenden Fachgerichtszentren, Bundeswehrstandorte, Militärhistorisches Museum, mdr, und Verwaltungen der Ärztlichen Selbstverwaltungen (KVS, KZV, SLÄK, LZKS, ...), Polizeidirektion, Zoll u. <u>v.</u> <u>w.</u> <u>m.</u> -> bessere S-Bahn-Anbindung für Touristen und Gäste der umliegenden Hotels“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Parken, Parkplätze	23	30	1088,1094,1103,1110,1117,1126,1137,1143,1163,1185,1222,1285,1299,1391,1426,1456,1608,1609,1619,1620,1627,1696,1698	6.4.4; 6.9.3; 6.9.8;	<ul style="list-style-type: none"> - Parkplatzkonzept - Parkplätze mit Lademöglichkeit für Elektroautos - Befreiung der Elektroautos von Parkgebühren - Verbesserung des Park and Ride-Angebotes - Verringerung der Parkplätze - nur Kurzzeitparken auf der Straßen - Abschaffung der Stellplatzpflicht bei Neubauten - Einnahmen aus Parkgebühren in ÖPNV investieren - Umgestaltung von Parkplätzen - Errichtung von Parkplätzen - Park and Ride-Ticket als ÖPNV Ticket - gegen Parker auf Fußwegen vorgehen - Parkhäuser - Kurzparken 	-Ferdinandplatz, Zinzendorferstr., -26 er Ring, -Freiberger Str., Dresdner Süden (B170),	„Könnte man nicht die (städtischen!) Verkehrsbetriebe mit der "Bewirtschaftung" aller städtischen Parkplätze und Bezahlzonen beauftragen? Dann könnte EIN Planer überlegen, welche Preise wo für das Parken gelten sollten und die Preise von Parktickets und Fahrkarten besser aufeinander abstimmen. Wahrscheinlich könnte auch das Defizit der DVB dadurch gesenkt werden. Private Parkplätze bleiben davon natürlich ausgenommen.“
Kreuzungen	22	30	1100,1105,1128,1172,1191,1225,1229,1262,1267,1268,1281,1284,1297,1300,1319,1325,1328,1334,1565,1678,1680,1697		<ul style="list-style-type: none"> - Rückstau durch Kreuzungen - bessere Ampelschaltung an Kreuzungen - Kreisverkehre - Kleinstmögliche Abbiegeradien und geradlinige Gehlinien an Kreuzungen - Bau von Kreuzungen - Situation Autofahrer/Radfahrer - Tunnel - Autospurengestaltung - Querung: Diagonallösungen - Zebrastreifen 	Kreuzungen: Olbrichtplatz, Tharandter Str./ Kesselsdorfer Str., KönigsbrückerStr./ Stauftenbergallee, Budapester Str./Josephinenstr, Neustädter Markt, Fetscherplatz/Striesen er Str., Stübellee/Karscherallee), Kleingartenpark-Hansastr., Spenerstr./Borsbergstr., Pirnaischer Platz	„Kreisverkehre ermöglichen einen flüssigen Verkehr statt Wartezeiten durch Ampelschaltphasen. [...] In Melbourne, Australien, habe ich tolle Kreisverkehre gesehen, die auch von den Straßenbahnen befahren werden. Die Bahn fährt dabei mittig durch den Kreis. Der Kfz-Verkehr wird für diesen Moment durch Ampeln gestoppt.“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Preis-/Ticketgestaltung des ÖPNV	20	38	1079,1087,1094,1104,1134,1147,1158,1177,1203,1212,1230,1231,1233,1375,1388,1397,1704,1721,1722,1726	6.6.2; 6.9.5;6.9.7	<ul style="list-style-type: none"> - günstige Preise überall - flexible Tickets (Anpassung an Nutzer, Jahreszeit etc.) - Ideen zu Ticketgestaltung - Tarifzonen überdenken 		„[...] Vorschlag: Es wäre gut wenn es ein 30-aus-365-Ticket gäbe, welches mich in die Lage versetzt, in einem Jahr flexibel an beliebigen 30 Tagen den ÖPNV zu benutzen. Der Preis sollte sich an einer normalen Monatskarte orientieren. Organisatorisch ließe sich dies einfach einrichten. Man kauft zum Preis einer Monatskarte, ein Set aus 30 Tageskarten (gültig innerhalb des Zeitraumes) die man dann flexibel einsetzen könnte.“
Anbindungen, ÖPNV-Schnittstelle	19	36	1075,1092,1097,1107,1126,1151,1166,1173,1184,1192,1193,1208,1241,1283,1288,1464,1682,1699,1718	6.6; 6.6.7; 6.7.4; 6.9.7; 6.9.8	<ul style="list-style-type: none"> - Carsharing an Haltestellen - bessere Abstimmung der Straßenbahnanlüsse und Bus- und Bahnanschlüsse - Diskussion um bessere Anbindung der Randgebiete (Bus oder Straßenbahn) - Einrichtung von neuen Haltepunkten - Umsteigezeiten anpassen - Ausbau des Fahrradnetzes 	<ul style="list-style-type: none"> -Elberadweg -Stauffenbergallee -Weißig 	„Es sollten auch in Dresden bessere Anschlussmöglichkeiten im ÖPNV entstehen. Die Haltestellen der Busse und Bahnen sollten besser gebaut werden, sodass ein direkter Umstieg möglich ist und man nicht 3 oder mehr seperate haltestellen wie z.B. am Hbf oder Straßburger Platz.[...]“
Brücken	19	37	1076,1077,1082,1086,1092,1123,1199,1210,1232,1249,1297,1302,1306,1390,1424,1440,1687,1712,1732,	6.9.6;	<ul style="list-style-type: none"> - Sanierung von Brücken Brücken auf Verkehrsteilnehmer spezifizieren - Elberadweg besser an Brücken anbinden - neue Elbbrücke bauen - Entlastungsbrücken bauen - Fußgängerbrücken - Bau einer 3. Marienbrücke für Straßenbahnverkehr 	Augustusbrücke, Albertbrücke, Brücke von Leipziger Str./Pieschen zum Ostragehege, Blaues Wunder, Waldschlösschenbrücke, Pieschener Hafen	„Ich möchte das auf der Augustusbrücke nur die Straßenbahn und Radfahrer fahren. Aber die Radfahrer sollen nur auf der Straße fahren und nicht auf dem Fußweg. Die Augustusbrücke soll grundsätzlich eine Fußgängerbrücke sein, die die Dresdner und die Besucher der Stadt zum flanieren einlädt.“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Verkehrsführung	17	40	1081,1082,1114,1133,1210,1232,1241,1261,1343,1386,1389,1402,1464,1621,1708,1712,1732	5.7;	<ul style="list-style-type: none"> - Veranstaltungen - S-Bahnstrecken erweitern, Ausbau eines Schnellbahnnetzes - Diskussionen um Stadtautobahnen/Hauptverkehrsstraßen - Diskussion äußerer Umgehungswege - Entlastung bestimmter Straßen - Sperrung von bestimmten Straßen - Bau Nord-Süd Radverkehrsführung - Verlagerung des Straßenbahnverkehrs 	<ul style="list-style-type: none"> -St. Petersburger Str. -Blaues Wunder -Prager Str. - Fröbelstr bis Freiburger Str. -Neustädter Markt 	„Am blauen Wunder sollte die Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von der rechtselbischen Seite zum Schillerplatz geändert werden, da der Bereich völlig überlastet ist: [...] Vorschlag: - Rechtsabbiegen für den MIV verbieten, da diese Fahrzeuge dann meist linkselbisch die Innenstadt zum Ziel haben. Dieser Verkehr sollte aber rechtselbisch und elbabwärts dann über die neue Waldschlößchenbrücke abgewickelt werden.“
Beziehung Fuß- und Fahrradwege	17	22	1091,1127,1132,1141,1168,1171,1219,1258,1264,1267,1284,1286,1323,1387,1624,1675,1694	4.3.3;	<ul style="list-style-type: none"> - Konfliktsituationen - Trennung Fuß- und Radwege - Diskussion um „Fahrrad frei“ Schilder - Radweg auf Fußweg für ältere Menschen und Kinder 	Albertbrücke, Elberadweg	„Radfahrer gehören auf die Straße. Fußwege mit der Kennzeichnung "Frei für Radfahrer" sind keine Lösung, verunsichern die Fußgänger und erlauben auch kein "richtiges" Radfahren (Schrittgeschwindigkeit). Sie Verlangern alles Risiko auf die Seite der Radfahrer. Außerdem suggerieren sie dem Autoverkehr, dass der Radfahrer ja auf den Fußweg ausweichen kann (unangemessenes Überholen der Radfahrer ohne genügend Sicherheitsabstand). Wo kein Platz für Radwege ist, schaffen die Angebotsstreifen für Radfahrer zusätzliche Sicherheit. Diese Kennzeichnung lässt sich

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
							auf viele Straßen ohne großen Investitionsbedarf ausweiten.“
Tunnel	15	45	1082,1140,1145,1210,1234,1297,1298,1315,1319,1343,1402,1565,1596,1601,1732		<ul style="list-style-type: none"> - Orte für Tunnel - Tunnel für Radfahrer freigeben - Bau von Tunneln - Stadtbahn an bestimmten Stellen untertunneln - Hauptverkehrsstraßen untertunneln - Fußgängertunnel 	Waldschlößchenbrücke, Wiener Tunnel, Hamburger Str./Flügelweg, Elbbrücke, Neustädter Markt, Stauffenbergallee/Königsbrücker Str. , Köpckerstr., Olbrichtplatz,	<p>„Es ist völlig unverständlich, dass der Tunnel an der Waldschlößchenbrücke nicht von Radfahrern genutzt werden darf. [...]“</p> <p>„Zeitnaher Ersatz des Tunnels Neustädter Markt durch eine zweite oberirdische Querung, um so für Fußgänger und Radfahrer eine attraktive Verbindung zwischen Neustadt und Altstadt zu schaffen. [...]“</p>
Bedienungszeitraum/-häufigkeit ÖPNV/ Beförderungsgeschwindigkeit	15	30	1094,1108,1183,1206,1207,1208,1237,1278,1287,1288,1343,1361,1369,1392,1718	6.6.1; 6.6.3; 6.9.8;	<ul style="list-style-type: none"> - Fahrzeitverringerung - kürzere Taktzeiten - Doppelbelegung der Strecken. 	S 1, S 2, S 3	<p>„[...] Verlängerung der S3 bis mind. Pirna im 30 min-Takt. Damit ergibt sich zwischen Pirna und HBF ein 10min-Takt und eine bessere Anbindung des Südwestens“</p> <p>„[...] Um effektiv zu sein, müsste aber der NV ab 05:00 auf Berufsverkehr umstellen. Wenn man die Menschen in den NV bringen will, muss man auch welchen anbieten.“</p>

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Barrierefreiheit	14	17	1190,1250,1262,1308,1309,1361,1454,1464,1596,1619,1675,1692,1708,1729	6.6.1;6.8;	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenbahn, Bus, Haltestellen, Gehwege, Radwege barrierefrei gestalten - Hinweise auf nicht barrierefreie Orte - Barrierefreiheit bei Umbaumaßnahmen mit berücksichtigen - Tunnel sind nicht barrierefrei 	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestelle Uniklinikum - Haltestelle Pulsnitzer Str, Haltestelle Diakonissenkrankenhaus, 	„Die Gehwege - früher "Bürgersteige" genannt und eine Errungenschaft - sind keine Servicestreifen für die Straße. Baustellenschilder, Baugerüste, Bauzäune, temporäre Ampelanlagen etc. gehören dort nicht hin! Hier wollen Menschen gehen können und auch mal mit einem Kinderwagen oder Rollator durchkommen. Verkehrsschilder, Straßenleuchten, Bäume, Werbeschilder, Aufsteller, Warenauslagen und Fahrradständer der anliegenden Geschäfte - und auch Wahlplakate - sind so einzuordnen, dass eine ausreichende - gerne auch mal eine großzügige! - Gehwegbreite zur Verfügung steht.“
autofreie Bereiche	12	29	1076,1126,1129,1133,1166,1199,1211,1254,1390,1612,1613,1732		<ul style="list-style-type: none"> - autofreie Innenstadt - Sperrung von bestimmten Gebieten für MIV 	Innenstadt, Augustusbrücke, Sophienstraße, Nebenstraßen in der Altstadt	„Schlossstraße: Umwandlung in eine autofreie Touristenstraße. Für das Stadtzentrum ist eine gute Aufenthaltsqualität für Bürger und Touristen wichtig. [...]“
Verknüpfung der Verkehrssysteme, Integrierte Verkehrsansätze	11	3	1075,1093,1130,1185,1218,1233,1351,1391,1641,1689,1718	5.4.6;6.4.4; 6.6.8; 6.7.4; 6.9.7;6.10;	<ul style="list-style-type: none"> - Carsharing - Park and Ride ausbauen - Park and Bike 	-Bahnhofstr., Dresdner Süden B170,	„Ich möchte in der Stadt an Bahnhöfen und Straßenbahnhalteknutenpunkte die Möglichkeit haben in ein Auto umzusteigen. Ich möchte es aber an meinem Zielort sthen lassen können, ohne es wieder zurückschaffen zu müssen. Diese Autos sollten dann alles Elektromobile sein.“

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ²	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Finanzen	6	8	1110,1150,1157,1218,1249,1723	5.3; 5.5; 6.9.7;	- Aussagen zu Investitionen oder Schulden		„[...] Wie sehen die kommunalen Finanzen im Jahr 2050 aus? - Wie hoch ist die Zahl der Einwohner, der Arbeitsplätze, der Verkaufsfläche im Einzelhandel in der Mitte dieses Jahrhunderts? - Wie kann die Anpassung der Stadt und des Umlandes an den Klimawandel erfolgen? - ... Jeder neu gebaute Meter Straße, Schiene, Radweg, Gehweg muss unterhalten werden und belastet den Haushalt. Aus diesem Grund sollten die o. g. Fragen und weitere im Rahmen der Entscheidungen zur Verkehrsinfrastruktur nicht ausgeblendet werden. [...]“
Fahrradmitnahme	5	7	1195,1215,1246,1274,1724	6.7.4;	- Fahrradmitnahme in ÖPNV erleichtern		„Außerhalb des S-Bahn-Netzes sind die Fahrradmitnahmekapazitäten im Sommer überlastet. Das simple anhängen von Fahrradanhängern (siehe Schweiz) kann da viel verbessern. Noch besser sind natürlich Fahrzeuge deren Innenraum dem zu Fuß gehenden und dem Rad fahrenden Fahrgast angemessen sind.“
Besondere Verkehrsmittel	4	0	1138,1182,1687,1730	6.6.9;	- weiter Betreiben von Schwebebahn und Standseilbahn - Kutschfahrten-Verbot auf Trassen des ÖPNV - Einrichtung von Wasserbussen mit Elektromotoren auf der Elbe		„Schwebebahn und Standseilbahn länger betreiben. Für Anwohner und Touristen wichtig, nicht nur nach fiskalischen Dingen entscheiden.“

Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Infrastruktur“:

Der besonders stark debattierte Themenschwerpunkt Infrastruktur ist im VEP-Entwurf ausführlich betrachtet. Die planerisch-strategischen Grundsätze sind in der Mobilitätsstrategie 2025plus verankert. Die detaillierteren planerischen Vorstellungen und Maßnahmen enthält das Handlungskonzept 2025 in den vorwiegend verkehrsträgerspezifischen Kapiteln 6.4 bis 6.9 (S. 114 bis 163) sowie eine Maßnahmenliste (Anlage 6).

Zu einem großen Teil decken sich die Bürgermeinungen und Anregungen zur Verkehrsentwicklung in Dresden mit den inhaltlichen Aussagen im Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans. Es werden jedoch einzelne Maßnahmen von den Teilnehmenden der Debatte kontrovers diskutiert, wie z. B. Verkehrsberuhigung/autofreie Innenstadt vs. Individualverkehr nicht behindern/kein Rückbau von Straßen.

Auf Grund der subjektiven Erfahrungen im Mobilitätsalltag gibt es neben einer Vielzahl von Anregungen mit Bezug zum Gesamtverkehrssystem auch viele kleinteilig ortsbezogene Beiträge und Infrastrukturvorschläge.

Mit Abstand die meisten Beiträge wurden zum Fahrradverkehr und zum ÖPNV abgegeben. Schwerpunkte sind Forderungen nach Ausbau und Verbesserung des Radwegenetzes sowie nach einer klaren Trennung und Kennzeichnung der Wege für die verschiedenen Verkehrsteilnehmer. Häufig geäußert wurde der Wunsch nach weiterem Ausbau – bis an den Stadtrand und ins Umland – und weiterer Beschleunigung des ÖPNV.

Weitere Schwerpunkte der Diskussion waren: mehr Park and Ride und Bike and Ride; lokale „Brennpunkte“ wie z. B. Elbbrücken, Cossebaude und innerstädtische Plätze.

Wichtig und mehrfach angesprochen ist das Thema Barrierefreiheit.

Hinterfragt wurde die Finanzierung der VEP-Maßnahmen und gefordert, erst den Bestand zu sanieren und dann Neues zu bauen.

Viele der infrastrukturbezogenen Vorschläge und Anregungen entsprechen weitgehend den in der Planung relevanten Themen und Maßnahmen. Abweichend davon wurde z. B. das Thema kostenfreier ÖPNV von Teilnehmenden debattiert. Dies ist kein Thema im VEP-Entwurf.

3.1.2 Umwelt

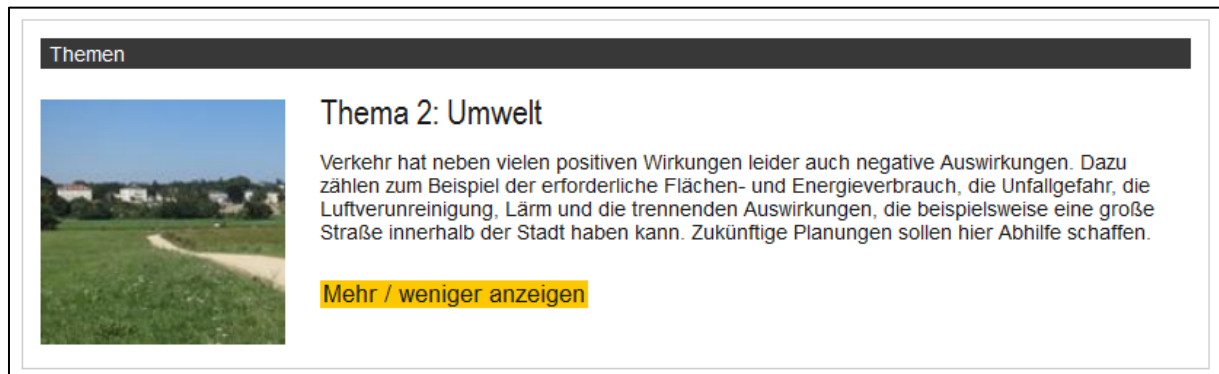


Abbildung 14: Ausschnitt der Informieren- Seite zu dem Thema Umwelt

Vorkommen und Stellenwert des Themas *Umwelt* in der Debatte:

Dem Thema Umwelt wurden während des Dialogs von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern vergleichsweise zu den anderen vorgegebenen Themenschwerpunkten weniger Beiträge zugeordnet. Auch bei der späteren Überprüfung und Zuordnung der Beiträge zu den Schlagworten (Codierung) ist erkennbar, dass das Thema Umwelt keines der Hauptthemen der Diskussion war. Jedoch spielte es bei den jeweiligen Beiträgen zu Infrastruktur oder Innovation immer wieder indirekt eine Rolle. So sind Forderungen, die die Nutzung des ÖPNV erleichtern und dessen Attraktivität steigern sollen, innerhalb der Auswertung anderen Hauptthemen zugeordnet. Gleichwohl sind sie oftmals Ausdruck eines umweltbewussten Mobilitätsdenkens der Debattenteilnehmer.

Zum Thema wurden insgesamt nur vier Schlagworte zugeordnet, die alle Beiträge (28 insgesamt) mit den jeweiligen Kommentaren (21) bündeln.

Zu den inhaltlichen Schwerpunkten im Einzelnen:

Die Teilnehmenden sprechen sich für die Einführung von **Elektroautos** im öffentlichen Verkehr aus und wünschen sich in diesem Zusammenhang Serviceleistungen wie Stromtankstellen oder Freistellung von Parkgebühren von Elektroautos. Das Thema Elektroautos wird häufig im Zusammenhang mit dem Schlagwort **Emissionsminderung** genannt. Die Ideen der Bevölkerung zu Emissionsminderung sind vielfältig und reichen von Bewässerung der Straßen über Förderung des Verkehrsflusses durch Vorrangschaltung bis zu Forderungen nach einer autofreien Innenstadt.

Auch wurde in den Beiträgen mehrfach der Wunsch nach einer **stärkeren Begrünung von Flächen** wie zum Beispiel Straßenbahn-Gleisbetten, Haltestellen oder Verkehrsinseln geäußert.

Die Teilnehmenden sind der Meinung, dass außerdem noch ein größeres **Bewusstsein** für das Thema Umwelt geschaffen werden muss.

Den Ideen wurde von anderen Teilnehmern durch Kommentare zugestimmt, sie wurden ergänzt oder auch teils abgelehnt. Jedoch gab es bei dem Thema Umwelt insgesamt wenige ablehnende Kommentare.

Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)

Tabelle 2: Umwelt

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ³	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Emissionsminderung	11	7	1093, 1129, 1144, 1218, 1265, 1557, 1676, 1685, 1709, 1726, 1727	5.2; 6.9.5; 6.9.7	- Stärkung des ÖPNV, -Verkehrsfluss fördern, - Straßenbewässerung,		„Mehr Lebensqualität durch weniger Schadstoff- und Lärmbelastung sollte im Vordergrund stehen. Dies könnte erreicht werden durch: - weitreichende Umsetzung von Tempo 30 oder Tempo 40 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit - ÖPNV-Busse mit Elektro- oder wenigstens Hybrid-Antrieb“
Elektromobilität	7	5	1075, 1094, 1106, 1143, 1265, 1687, 1727	5.4.6; 6.4.4; 6.9.7	- Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs und des Verwaltungsfuhrparks auf Elektroautos - Serviceangebote für Elektroautos ausweiten		„[...] attraktivere Infrastruktur für Elektrofahrzeuge (separate Parkplätze für Elektrofahrzeuge mit Lademöglichkeit und eventuell sogar Befreiung von der Parkgebühr; Auflademöglichkeiten an Straßenlaternen); [...]“

³ Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

Begrünung	5	9	1094, 1216, 1259, 1276, 1393	6.9.1;	- mehr Begrünung von Plätzen, Haltestellen, Bahngleisen	Carolaplatz, Pirnaischer Platz, St. Petersburger zwischen Georgplatz und Hbf, Postplatz, Neumarkt, Bautzner Str.	„[...] Deswegen für ein besseres Klima in der Stadt und im ÖPNV: Bäume an alle Haltestellen, Fußwege und Plätze! Rasengleise! Flächen entsiegeln und begrünen und eine Klima-Anlage in die Busse und Straßenbahnen.[...]“
Bewusstsein	5	0	1371, 1557, 1573, 1703, 1704		- Bewusstseinsschaffung von Umweltdenken auch bei Verantwortlichen		„Der plakative Leitsatz "Global denken - lokal handeln" sollte auch in Dresden die Leitlinie für kommunale Verkehrspolitik sein. Das Wissen um die klimatischen Auswirkungen unseres tagtäglichen Handelns sollte Kriterium für die Beurteilung der Entscheidungen bei den politisch Verantwortlichen sein: [...]“

Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Umwelt“:

Das Thema Umwelt ist integraler Bestandteil des VEP-Entwurfs. Die europäische Umweltgesetzgebung gibt auch für den Verkehrsbereich „Leitplanken“ vor, die sowohl in der Szenarienbetrachtung als auch in der Mobilitätsstrategie 2025plus und im Handlungskonzept 2025 berücksichtigt sind.

Die eher geringe Anzahl von Beiträgen unter dem Schwerpunkt Umwelt deutet eine relativ hohe Zufriedenheit mit der Berücksichtigung von Umweltaspekten im VEP-Entwurf an. Die Teilnehmenden debattierten Themen, die bereits im VEP-Entwurf enthalten sind, wie z. B. weniger Durchgangsverkehr in der Innenstadt, Parkraumbewirtschaftung, mehr Park and Ride, bessere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV/ÖPV, ÖPNV preislich attraktiver machen, mehr grüne Energien bei der DVB AG, günstige P & R-Fahrscheine, Förderung von Elektromobilität.

Aus den Beiträgen wird ein hohes Systemverständnis deutlich.

3.1.3 Gestaltung

Themen



Thema 3: Gestaltung

Stadtqualität ist ein äußerst breites Themenfeld. Einerseits ist die Bewegung der Menschen im Stadtraum für eine funktionierende Stadt notwendig, andererseits soll der daraus resultierende Verkehr das Leben in der Stadt nicht zu sehr beeinträchtigen. Die möglichst attraktive Gestaltung von Straßen und deren Umfeld spielt dabei eine große Rolle.

Mehr / weniger anzeigen

Abbildung 15: Ausschnitt der Informieren- Seite zu dem Thema Gestaltung

Vorkommen und Stellenwert des Themas *Gestaltung* in der Debatte:

An das Thema Gestaltung wurden neun Schlagwörter vergeben. Diesen neun Schlagwörtern wurden bei der Codierung insgesamt 204 Beiträge mit 314 Kommentaren zugeordnet. Diese Zahlen zeigen, dass dem Thema Gestaltung von den Teilnehmenden inhaltlich in den Beiträgen wesentlich mehr Bedeutung zugemessen wurde, als den Themen Umwelt und Innovation. Den Schlagworten Stadtteilgestaltung und Historischer Wiederaufbau wurden häufig die gleichen Beiträge zugeordnet.

Zu den inhaltlichen Schwerpunkten im Einzelnen:

Ein viel diskutiertes Thema im Bereich der Gestaltung war die **Stadtteilgestaltung der historischen Innenstadt**. Es gab einige Beiträge, die sich für den historischen Wiederaufbau mit dichter und enger Bebauung und historischen Elementen wie Gasbeleuchtung aussprachen. Jedoch gab es dazu ebenfalls Kommentare von Beteiligten, die sich gegen den klassischen Wiederaufbau und für eine zeitgenössische Lösung mit moderner Architektur, die Altes und Neues verbindet, äußerten. Es wurde u.a. darauf hingewiesen, dass niemand in der Altstadt wohne und dass eine Funktionsmischung aus Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel sinnvoll wäre.

Außerdem wurde in den Beiträgen zu **Plätzen** über den Bodenbelag von zentralen Plätzen diskutiert. Welche Plätze sollten Kopfsteinpflaster erhalten und welche asphaltiert werden?

Bezüglich der Gestaltung von Straßen wurde ein **Rückbau bestimmter Straßen sowie kein mehrspuriger Ausbau** z.B. der Königsbrücker Straße gefordert.

Viele Teilnehmenden sprachen sich für den **Bau von Radstreifen** auf den Straßen aus. Das Thema Radstreifen bezieht sich auf das **Verhältnis der Verkehrsteilnehmer zueinander**. Dieses wurde direkt oder indirekt in den Beiträgen immer wieder angesprochen. Dabei wurde hervorgehoben, dass eine Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer in Bezug auf finanzielle Berücksichtigung der Verkehrsträger im Haushalt der Stadt aber auch eine räumliche Gleichbehandlung notwendig ist. Außerdem wurden Situationen und Orte beschrieben, in denen es zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern kommt. Ein häufig erwähntes Problem ist dabei die Gestaltung der Fahrradwege auf Fußwegen oder Straßen.

Mehrfach wurde bei dem Thema **Bebauung** der Vorschlag gemacht, einen zentralen Busbahnhof u.a. für Fernbusse, zu bauen. Diskutiert wurde ebenfalls der Bau eines Einkaufszentrums am Pirnaischen Platz.

Dem Thema **Verkehrsberuhigung** konnten viele Beiträge mit Forderungen zu Geschwindigkeitsreduzierung sowie Ideen zur Gestaltung von verkehrsberuhigten Zonen zugeordnet werden. Dabei nannten die Teilnehmenden explizite Orte und Stellen an denen beispielsweise Tempo 30-Zonen eingeführt werden sollten.

Das letzte Schlagwort, was dem Thema Gestaltung angehört, sind die **Stadträumlichen Defizite**. Bei der Kodierung im Bereich Gestaltung konnten diesem Schlagwort die meisten Vorschläge zugeordnet werden, da die Bürgerinnen und Bürger Dresdens viele defizitäre Bereiche nennen konnten. In diesen Vorschlägen ging es vor allem um Orte, die saniert, umgestaltet oder ausgebaut werden müssten. Beispiele sind die Königsbrücker Straße, die Albertbrücke, das Blaue Wunder oder die Augustusbrücke. Es wurden Hinweise auf Stellen mit hohem Verkehrsaufkommen gegeben und Ideen zur Reduzierung des Verkehrs geäußert.

Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)

Tabelle 3: Gestaltung

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ⁴	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Stadträumliche Defizite	47	71	1077,1081,1084, 1086,1096,1100, 1105,1108,1124, 1127,1174,1175, 1186,1198,1200, 1214,1220,1223, 1226,1227,1232, 1248,1249,1250, 1252,1262,1275, 1279,1283,1302, 1303,1312,1313, 1315,1333,1335, 1339,1341,1357, 1358,1359,1441, 1456,1677,1689, 1720,1725	2.3; 6.9.2	- Sanierung bestimmter Bereiche, Straßen, Plätze und Fahrradwege o.ä. - unterbrochene Fahrradstraßen	Albertbrücke, St. Petersburger Straße, Königsbrücker Str., Kreuzung Tharandter Str./Kesselsdorfer Str. , Olbrichtplatz, Blaues Wunder, Waldschlößchenbrücke, Schillerplatz, Körnerplatz, Seminarstraße, Menageriestr, Ullersdorfer Platz, Fritz Löffler Str., Carolabrücke, Pirnaischer Platz	„Fahrradfreundlichere Stadtgestaltung Bislang viele Bruchstücke ohne Gesamtkonzept viele Hindernisse für Fahrradfahrer wenig Schutzanlagen“ „[...] für Radfahrer ist die Strecke zwischen Fetscherstraße und Schillerplatz unzumutbar. - Fußgänger Bei Regen haben Fußgänger kaum eine Chance, nicht von den Fahrzeugen nassgespritzt zu werden, wegen der Schlaglöcher und dem darin gesammelten Regenwasser.[...]“

⁴ Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

Verhältnis Verkehrsteilnehmer	32	63	1088,1090,1102,1113,1115,1120,1124,1131,1132,1140,1146,1148,1158,1178,1191,1195,1200,1217,1247,1255,1268,1387,1415,1454,1557,1694,1696,1697,1698,1702,1703,1717	6.9.4;	<ul style="list-style-type: none"> - Diskussion räumliche Trennung oder nicht der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Trennung Fuß- und Radwege, Entkopplung Auto- und Radweg) - Hinweis auf Konfliktstellen und –situationen zwischen Verkehrsteilnehmern (z.B. Problem parkender Autos auf Fuß- und Radwegen) - Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer (räumlich, finanziell) - zwei Radfahrstreifen (schnelle und langsame Fahrer) - Abstimmung der Verkehrsarten aufeinander - Diskussion um Vorrangschaltung 	Schillerplatz, Blaues Wunder, Laubegaster Ufer, Fetscher Str., Cossebaude, Rudolf-Leonhard-Str., Hansastr.,	„[...]Fahrradfahrer werden nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer anerkannt, sondern sind dem motorisierten Verkehr untergeordnet, sowohl in den Köpfen der Autofahrer, als auch in der derzeit sichtbaren Gestaltung des Radwegenetzes. Dabei sollten Radfahrer gemeinsam mit dem ÖPNV Verkehrsteilnehmer erster Ordnung sein! [...]“
Gestaltung der Straßen	27	43	1103,1164,1239,1240,1247,1250,1252,1272,1273,1276,1279,1298,1300,1315,1318,1324,1325,1328,1341,1440,1441,1452,1533,1619,1677,1689,1708	6.9.1;	<ul style="list-style-type: none"> - Rückbau bestimmter Straßen - Barrierefreiheit (Bordsteinabsenkungen) - mehr Radfahrstreifen auf Straßen - verkehrsbeschränkte Straßen planen und Gestalten - Verringerung der Parkplätze - Fußgängerüberquerungshilfen (Zebrastreifen, Mittelinseln) - Bau von Rechts- und Linksabbieger-Spuren - Sanierung bestimmter Straßen - verkehrsberuhigte Bereiche gestalten - Fußwege verbreitern - Pflasterung fahrradfreundlich 	Königsbrücker Str., Augustusbrücke, Blasewitzer Str., Karchallee, Albertstr., Münchner Str., „Karlsbrücke“, Köpckerstr.,	<p>„Ausbau der Königsbrücker: 1. bald 2. zweispurig 3. Platz für Fußgänger + Radler schaffen!!! 4. keinesfalls eine 4spurige Stadtautobahn!!!“</p> <p>„Wenn es die Stadt mit der Förderung des Radverkehrs wirklich ernst meint, dann müssen auf Albertstraße und Hainstraße endlich Radverkehrsstreifen markiert werden. Auch die Radfahrer haben ein Recht auf schnelle Verbindungen!“</p>

Verkehrsberuhigung	21	28	1078,1079,1090, 1091,1132,1142, 1146,1178,1224, 1279,1291,1307, 1313,1324,1333, 1334,1363,1533, 1692,1712,1727	6.4.5;	<ul style="list-style-type: none"> - Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeiten - mehr Zonen als 30 er Zonen ausweisen (Hinweis auf bestimmte Orte) - bauliche Maßnahmen (Poller, Verengungen, Verkehrsinseln) zur Verkehrsberuhigung - Reduzierung des Verkehrs 	Schillerplatz, Blaues Wunder, Fetscher Straße, Rudolf-Leonhard-Str., Hansastr.	„Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Stadtgebiet eingeführt werden. Für weitere Wege im Stadtgebiet sollte ein Hauptstraßennetz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingerichtet werden. [...]“
Platzgestaltung	16	30	1117,1122,1216, 1247,1250,1259, 1280,1289,1303, 1312,1319,1323, 1340,1357,1393, 1609	6.9.1;	<ul style="list-style-type: none"> - Begrünung von Plätzen - schönere Gestaltung von Umsteigeplätzen, wobei schön Definitionssache ist - ungenutzte Flächen und Plätze zu Parks umgestalten - Kinderspielplatz ausbessern - Art des Bodenbelages 	Ferdinandplatz, Parkplatz Zinzendorfer Str., Georgplatz, Pirnaischer Platz, Bürgerwiese, historischer Altmarkt, Großer Garten, Hainstr, Theresienstr., Nieritzstr. Neumarkt, Theaterplatz, Bischofsplatz, Königspavilion, Prager Spitze	„Der Ferdinandplatz ist eines der größten Plätze im Zentrum von Dresden, auf dem sich ein riesiger Parkplatz befindet, schön sieht es dort nicht aus. Zur Verschönerung der Geländes und zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt, sowie der Luftreinhaltung schlage ich vor, den Parkplatz zu schließen, und auf dem Gelände ein Park anzulegen.[...]“
Bebauung	13	22	1081,1110,1122, 1133,1174,1222, 1277,1312,1315, 1319,1359,1682, 1720		<ul style="list-style-type: none"> - Bau von Wohnraum und Sozialwohnraum - bessere Planung bei Baumaßnahmen - es fehlen Freiflächen für städtische Bebauung - Bau eines zentralen Busbahnhofes 	es fehlen konkrete Ansätze für Lösungen des Defizitbereich Landstraße/Ullersdorfer Platz im VEP 2025 plus (Seite 19, Anlage 3, Anlage 9 und Abbildung 3), Pirnaischer Platz, St. Petersburger Str., Schäferstr., Schweriner Str., Innenstadt, Borsbergstr., Ullersdorfer Platz, Bhf, Freiburger Str.	„Einkauszentren die aus Parkplatz mit angeschlossener Fertigteilhalle bestehen sollten nicht mehr genehmigt werden. Die Gestaltung sollte sich an der städtischen Umgebung orientieren. Die Lage sollte so gewählt werden, dass die Erreichbarkeit vor allem auch für Fußgänger gewährleistet ist.“

Stadtteilgestaltung	10	13	1095,1117,1122, 1295,1317,1320, 1359,1419,1627, 1688	6.9.1;	<ul style="list-style-type: none"> - Ausbau der Infrastruktur in unterschiedlichen Stadtteilen - Gestaltung der Innenstadt (pro und contra historischer Wiederaufbau, Verdichtung) - Shared Space in der äußeren Neustadt - Nahräumliche Versorgung in den Stadtteilen ausbauen 	Innenstadt, äußere Neustadt	„Shared Space in der Äußeren Neustadt. Dieses Viertel ist eine Katastrophe für ALLE Verkehrsteilnehmer. Man kann weder sinnvoll Auto fahren, noch Parken, noch Flanieren, noch Fahrrad fahren. Mein Vorschlag * Generelles Parkverbot in den Nebenstraßen (also nicht Rothenburger, Bischofsweg etc.), Parkhäuser an der Peripherie, lediglich Kurzparken (1/2 Stunde) zum Be- und Entladen von Auto, Geschäften etc. [...]“
Historischer Wiederaufbau	9	18	1159,1174,1175, 1317,1319,1320, 1335,1445,1688		<ul style="list-style-type: none"> - für und gegen Gasbeleuchtung - historischer Wiederaufbau der Innenstadt (ortstypische Stadtsanierung) - moderne, nutzungsorientierte Architektur 	Pirnaischer Platz, Innenstadt, Altmarkt	<p>„Das die Gasbeleuchtung überall verschwindet, trotz Denkmalschutz, finde ich einen Skandal.“</p> <p>“[...] Damit die Stadt Dresden heilen kann, und das im Sinne des Empfindens der Bürger und Besucher, sollte verstärkt, ausgehend von den historischen Stadtteilen, die Stadt wieder zusammenwachsen [...]“</p>

Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Gestaltung“:

Die Komplexität der integrierten Verkehrsentwicklungsplanung äußert sich in der Verzahnung von stadträumlichen und -gestalterischen Themen und der Verkehrsinfrastrukturplanung. Dieser methodische Ansatz liegt dem VEP-Entwurf zu Grunde. So wurden bereits in der Analyse stadträumliche Defizitbereiche betrachtet (Kapitel 2.3, S. 31) und daraus planerische Vorschläge in der Mobilitätsstrategie und Maßnahmen im Handlungskonzept entwickelt.

Die Teilnehmenden der Dresdner Debatte äußern sich zu gestalterischen Aspekten in der Verkehrsentwicklungsplanung, wie zur Stadt- und Verkehrsgestaltung, Attraktivität öffentlicher Räume und Aufenthaltsqualitäten. Hauptsächlich wurden debattiert: Stärkung des ÖPNV, Radverkehrs und Fußgängerverkehrs, zentraler Busbahnhof am Hauptbahnhof, Augustusbrücke ohne oder „mit gebremstem MIV“, Verkehrsberuhigung, mehr Barrierefreiheit, einzelne Fußwege besser beleuchten, mehr Verweilqualität in der Stadt, Verdichtung der Bebauung und kleinteiligere Strukturen mit kleinen Plätzen, mehr Spielplätzen, mehr Sitzgelegenheiten.; Architektur verdichten; St. Petersburger Straße aufgeben.

Diese Schwerpunkte sind im VEP-Entwurf weitgehend enthalten. Einzelanregungen fließen in die Umsetzung des VEP ein und werden sowohl bei der Verkehrsentwicklungsplanung als auch der Stadtplanung generell die Arbeit der zuständigen Ämter bereichern.

3.1.4 Innovation



Abbildung 16: Ausschnitt der Informieren- Seite zu dem Thema Innovation

Vorkommen und Stellenwert des Themas *Innovation* in der Debatte:

Zu dem Thema Innovation kamen von den Beteiligten viele wegweisende Ideen. Insgesamt 66 Vorschläge mit 108 zugehörige Kommentare wurden den sieben Schlagworten im Bereich Innovation zugeordnet. Damit wurde das Thema nach den Themen Infrastruktur und Gestaltung am drittstärksten angesprochen und diskutiert.

Zu den inhaltlichen Schwerpunkten im Einzelnen:

Die meisten Vorschläge in diesem Themenbereich betrafen den Bereich „**Innovation Verkehrsmodelle, Verkehrsmöglichkeiten**“. Dabei gab es einige Beiträge, die sich für den Ausbau der intermodalen Angebote aussprachen. Innovative Konzepte wie Carsharing, Fahrradverleihsysteme und Park and Ride sollten gefördert und ausgebaut werden.

Bei den Ideen der Nutzung von Transrapidtechnologien und der Bau einer U-Bahn gab es Für und Wider-Stimmen.

Weitere Vorschläge waren beispielsweise die Einführung von Citymaut und Shared Spaces.

Als **technische Innovation** wurde beispielsweise vorgeschlagen, ein ganzheitliches Mobilsystem mit einer Zahlungsmethode über neue Medien zu verknüpfen. Jedoch wurde hier auch auf die Notwendigkeit der Barrierefreiheit hingewiesen. Eine weitere Idee war eine elektronische Haltestellenanzeige, die die Abfahrtszeiten an benachbarten Haltestellen ankündigt. Bezüglich der **organisationalen Innovation** wurde vor allem die Stärkung des ÖPNV genannt und eine Kritik an der momentanen Amtsleitung geäußert. Beim Thema Bauvorhaben wurde von den Teilnehmenden empfohlen, mehr Radstände oder gar Radparkhäuser zu bauen. Viel Zustimmung erhielten die Ideen von Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten an zentralen Haltestellen im öffentlichen Raum sowie die Idee, die ÖPNV-Haltestellen am Hauptbahnhof benutzerfreundlicher zu gestalten (bspw. durch ein übergreifendes Anzeigesystem an einem zentralen Ort). Mit Für- und Wider-Argumenten wurde ein eigenes Fernsehprogramm mit Informationen zu Verkehrseinschränkungen und Umleitungen diskutiert. Einführung von Park and Ride Tickets, kostenloser ÖPNV, Kombitickets bei Veranstaltungen oder eine Verbesserung des Internetauftrittes sowie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten sind einige Beispiele von Vorschlägen, die dem Schlagwort **Marketing** zugeordnet wurden.

Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)

Tabelle 4: Innovation

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ⁵	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Innovation Verkehrsmodelle, Verkehrsmöglichkeiten	27	45	1085, 1094, 1098, 1101, 1111, 1142, 1149, 1160, 1161, 1194, 1196, 1203, 1212, 1218, 1236, 1253, 1316, 1343, 1452, 1569, 1615, 1625, 1627, 1687, 1705, 1719, 1728	5.4.6; 6.4.4; 6.4.5; 6.9.4; 6.9.5; 6.9.7; 6.10;	<ul style="list-style-type: none"> - bessere Infrastruktur für Elektroautos - bessere intermodale Angebote (Bus, Carsharing, Fahrradverleihsystem, Park and Ride, Kooperation Taxi und ÖPNV, finanzielle Unterstützung solcher Modelle) - Park and Ride ausbauen (z.B. kostenloser Shuttlebus in die Innenstadt, ausreichen Parkplätze) - Errichtung eines Schnellbahnnetzes - mehr Mut zu Verkehrsversuchen - Diskussion Transrapidtechnologie - Diskussion um Einführung einer U-Bahn - Einführung von Citymaut - Shared Space 	Äußere Neustadt, Königsbrücker Str.	„Die Stadtverwaltung Dresden sollte mehr Mut und Engagement zu Verkehrsversuchen zeigen. Durch vorläufige, vorübergehende Verkehrsregelungen - z. B. die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Albertstraße oder z. B. die Sperrung der Sophienstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr - lassen sich Erfahrungen mit einer neuen, veränderten Verkehrsorganisation sammeln, ohne dass damit eine endgültige Entscheidung verbunden ist. Die Stadt Dresden hat das Privileg, dass hier Verkehrsexperten der Technischen Universität und von freien Ingenieurbüros leben und arbeiten, die die Stadt aus eigener Erfahrungen kennen und

⁵ Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

							in der Lage sind, solche Verkehrsversuche wissenschaftlich zu begleiten.“
Innovation Serviceleistungen	11	15	1094, 1143, 1246, 1259, 1269, 1271, 1285, 1293, 1309, 1342, 1351	6.9.7;	<ul style="list-style-type: none"> - Gepäckaufbewahrung an Umsteigepunkten - Einrichtung eines eigenen Fernsehprogramms mit Informationen zum ÖPNV - Fahrradservice am Hbf - Diskussion um Fahrradmitnahme in Bahn - ganzheitliches Konzept für ÖPNV-Haltestelle am Hbf 	Hbf, Postplatz	„Gepäckaufbewahrung an Umsteigepunkten im öffentlichen Raum: Dadurch lassen sich z. B. Einkäufe nach der Arbeit mit sonstigen Aktivitäten wie Kinder von der Schule abholen per Bus und Straßenbahn leichter kombinieren >> Motto „Ein Kofferraum für Bus und Bahn“
Organisationale Innovation	10	23	1080, 1142, 1144, 1197, 1236, 1251, 1275, 1292, 1612, 1623		<ul style="list-style-type: none"> - Stärkung und ÖPNV (z.B. Vorrangschaltung, Attraktivität steigern) - Radverkehrspolitik = kommunale Sozialpolitik - autofreier Sonntag 		„Radverkehrspolitik sollte auch in Dresden noch viel mehr als Teil der kommunalen Sozialpolitik verstanden werden. Die Motive für die Benutzung des Fahrrades sind vielfältig.[...]“
Innovation Marketing	7	13	1079, 1087, 1134, 1144, 1167, 1342, 1372		<ul style="list-style-type: none"> - Park and Ride Tickets - kostenloser ÖPNV - besserer DVB Internetauftritt - spezifische Ticketgestaltung - Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten 		„Die Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten kann einerseits durch die Bereitstellung attraktiver Infrastruktur geschehen. Andererseits leistet eine gute Öffentlichkeitsarbeit zum Thema auch einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Anteile am Modal Split. Ich erwarte in Dresden keine so groß angelegte Kampagne wie in München, aber man könnte sich hier und dort gute Marketingstrategien vor allem für das Radfahren anschauen (z.B. auch Kopf an - Motor aus.) Es sollte ein einheitliches Design, eine einheitliche Marke entwickelt

							werden, unter der Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer öffentlichkeitswirksam beworben werden. Hinzu kommen unabhängig davon z.B. Plakatkampagnen für mehr Rad- und Fußverkehr."
Innovation Bauvorhaben	6	6	1102 1180 1209 1213 1315 1341	6.7.4; 6.9.5; 6.9.7; 6.10;	- Fahrradabstellanlagen, Fahrradparkhäuser - Errichtung einer Hochstraße	Hbf, Bahnhof Neustadt, Pirnaische Vorstadt,	„Jedes öffentliches Gebäude, jeder Supermarkt sollte sichere Fahrradabstellanlagen bereitstellen müssen (genauso wie PKW-Parkplätze) sicher = mind. im Boden verankerte Bügel [...]“
Technische Innovation	5	6	1196 1202 1265 1296 1316	6.9.3; 6.9.5;	- ganzheitliches Mobilsystem verknüpft mit Zahlung über neue Medien - Haltestellenanzeige mit Abfahrtsanzeigen der anderen Haltestellen - Elektromobilität	Pirnaischer Platz, Hbf, Straßburger Platz	„Man sollte ein Verkehrsmittel übergreifendes Mobilsystem einführen. Z.B. fährt man mit Leihfahrrad von A zum Bahnhof, dann mit der S-Bahn, steigt um in den Bus, und nutzt zum Zielort ein Sharing Car. Diese nach meinen Präferenzen günstigste Verbindung in Echtzeit war zuvor das Ergebnis auf dem Smartphone. Mit diesem zahle ich auch nur für die zurückgelegte Strecke und Zeit (ähnlich wie bei vielen Car-Sharing oder Fahrradleihkonzepten). Die Präferenzen könnten - wie bei Routenplanern - kürzeste, schnellste, kostengünstigste oder umweltfreundlichste Verbindung heißen.“

Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Innovation“:

Das Thema Innovation ist im VEP-Entwurf im Kapitel 6.9.7 Innovationsansätze im Verkehrsbereich verankert.

Die meisten konkreten Innovationsvorschläge wurden zum ÖPNV abgegeben, danach folgen Auto- und Radverkehr. Die Vorschläge zum ÖPNV umfassen zum Beispiel die Erweiterung der Flotte der DVB AG um neue Verkehrsmittel wie z. B. einen „Wasserbus“ sowie die bessere Verknüpfung von ÖPNV, Zug, Taxi und Fahrrad. Radschnellwege, Schulradwegpläne und ein Fahrradverleihsystem waren Schwerpunkte beim Radverkehr. Zum Thema Autoverkehr wird die Einführung verschiedener Instrumente zur Beruhigung des MIV vorgeschlagen, wie etwa Citymaut, autofreier Sonntag, mehr Carsharing, etc. Weitere Innovationsvorschläge waren z. B. Dresden als autofreie Stadt, eine Werbekampagne für die Nutzung von Fuß-/Rad- und öffentlichen Nahverkehr, Optimierung der Ampelschaltungen sowie mehr Verkehrsversuche in Zusammenarbeit mit der TU Dresden. Ein weiterer Innovationsvorschlag ist die Einführung eines verkehrsmittelübergreifenden mobilen Ticketingsystems.

Alle Vorschläge werden geprüft und bei Eignung in die Umsetzung bzw. Evaluierung/Fortschreibung des VEP aufgenommen.

3.1.5 Sonstiges

Die meisten Beiträge konnten den vier Themenfeldern zugeordnet werden. Einige wenige Beiträge wurden den beiden Schlagwörtern Tourismus und ‚nicht einzuordnen‘ zugeteilt. In den Beiträgen zum Tourismus werden verschieden Vorschläge gemacht wie der touristische Wert Dresdens erhöht werden kann (bspw. durch Sperrung der Augustusbrücke für den Autoverkehr). Auch werden kritische Aspekte des Tourismus genannt und Lösungsansätze angeboten, wie bspw. eine Citymaut für Touristen oder Umleitungen während Veranstaltungen. Bei den Beiträgen zu Tourismus gab es nur Zustimmung und Ergänzungen. Dem Schlagwort ‚nicht einzuordnen‘ wurden die Themen zugeordnet, die keine konkreten Vorschläge waren oder in keines der Themengebiete passten.

Tabellarische Übersicht (zur Systematik der Schlagworte vgl. die separate Schlagwortliste)

Tabelle 5: Sonstiges

Schlagwort	Anzahl der Beiträge	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ⁶	Querverweis zu bestehenden Kapiteln im VEP- Entwurf	Inhalt des Vorschlages/ der Diskussion	Bestimmte Orte	Zitate
Tourismus	13	22	1090, 1098, 1114, 1182, 1211, 1217, 1242, 1303, 1319, 1340, 1390, 1566, 1613		<ul style="list-style-type: none"> - Kritik gegen Brückenbustourismus - Umleitungen bei Veranstaltungen in der Innenstadt einrichten - Kutschfahrten behindern Verkehr - Sanierung von Orten erhöht Tourismus- City-Maut für Tagestouristen - Veranstaltungsangebot erhöhen - Sophien- und Augustusbrücke sperren Stadtrundfahrten per Straßenbahn 	Schillerplatz, Blaues Wunder, Sophienstr., Augustusbrücke, Hauptbahnhof	„Sophienstraße und Augustusbrücke für den MIV sperren Durchgehender Verkehr schränkt die Bewegungsfreiheit der zumeist zu Fuß gehenden Touristen ein. Er ist eine störende Lärm- und Gefahrenquelle. Abgestellte Fahrzeuge stören Fotomotive.“
nicht einzuordnen'	13	12	1152, 1154, 1155, 1156, 1169, 1204, 1257, 1292, 1599, 1684, 1701, 1706, 1707				„Im neuen Verkehrsentwicklungsplan ist meiner Meinung nach viel zu wenig vom ÖPNV die Rede. [...] Der ÖPNV sollte verbessert und vergrößert werden! Dresden braucht eine klare Linie! Entweder ja zu Fahrrad und ÖPNV, dann müssen wir dort auch viel tun. Oder ja zum Auto und zur Umweltverschmutzung.“

⁶ Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

Rückmeldung zum Thema / zur Diskussion von der Verwaltung

Das Stadtplanungsamt gibt im Nachgang der Debatte folgende fachliche Rückmeldung zu den Inhalten der Diskussion im Bereich „Sonstiges“:

Zum Thema Sonstiges wurden Beiträge geschrieben, die einerseits in verschiedenen Maßnahmen und planerischen Grundsätzen im VEP-Entwurf bereits enthalten sind, andererseits darüber hinausgehen.

So sind von den in der Debatte besonders breit diskutierten Themen auch mehrere unter Sonstiges debattiert worden, wie z. B.: Elberadweg verbreitern, Augustusbrücke ohne MIV, Albertbrücke sanieren, keine Bettelampeln, ÖPNV beschleunigen, mehr Lebensqualität durch weniger Schadstoff- und Lärmbelastung. Hierzu enthält der VEP-Entwurf zahlreiche Maßnahmen. Kontrovers diskutierte Themen wie z. B. zur Parkraumbewirtschaftung werden im VEP-Entwurf entsprechend den Zielen der Verkehrsentwicklung betrachtet.

3.2 Die bestbewerteten Beiträge

Während der dritten Dresdner Debatte hatten die Bürgerinnen und Bürger auf der Online Plattform neben den Möglichkeiten Vorschläge zu machen und andere Vorschläge zu kommentieren auch die Möglichkeit andere Beiträge zu bewerten. Durch das Klicken auf ein Daumen Hoch-Symbol konnten sie signalisieren, dass sie dem Vorschlag zustimmen. In der folgenden Tabelle werden die 14 meist bewerteten Beiträge aufgeführt. Ein Beitrag zu der Instandhaltung von Fahrradwegen im Sommer wie im Winter erhielt mit 23 die meisten Bewertungen.

Tabelle 6: Liste der bestbewerteten Beiträge

Schlagworte	Anzahl der Bewertungen	Anzahl der Kommentare	Beitragsnummern ⁷	Inhalt/ Zitat des Vorschlages
Stadträumliche Defizite, Fahrradwege/Radverkehr	23	4	1214	„Radverkehr hat eine Sommer UND eine Wintersaison Es gibt eine menge Radfahrer die auch im Winter mit dem Rad fahren würden aber keine nutzbare Infrastruktur mehr vorfinden und so saisonal Straßen und den ÖPNV zusätzlich belasten.“
Beziehung Fuß- und Fahrradwege, Fahrradwege/Radverkehr, Straßen	22	7	1171	„Radfahrer gehören auf die Straße. Fußwege mit der Kennzeichnung "Frei für Radfahrer" sind keine Lösung, verunsichern die Fußgänger und erlauben auch kein "richtiges" Radfahren (Schrittgeschwindigkeit). Sie Verlangern alles Risiko auf die Seite der Radfahrer. Außerdem suggerieren sie dem Autoverkehr, dass der Radfahrer ja auf den Fußweg ausweichen kann (unangemessenes Überholen der Radfahrer ohne genügend Sicherheitsabstand). Wo kein Platz für Radwege ist, schaffen die Angebotsstreifen für Radfahrer zusätzliche Sicherheit. Diese Kennzeichnung lässt sich auf viele Straßen ohne großen Investitionsbedarf ausweiten.“
autofreie Bereiche, Besondere Orte, Brücken	21	8	1076	„Ich möchte das auf der Augustusbrücke nur die Straßenbahn und Radfahrer fahren. Aber die Radfahrer sollen nur auf der Straße fahren und nicht auf dem Fußweg. Die Augustusbrücke soll grundsätzlich eine Fußgängerbrücke sein, die die Dresdner und die Besucher der Stadt zum flanieren einlädt.“

⁷ Sie können sich die entsprechenden Beiträge online im Volltext ansehen, indem Sie die Beitragsnummer in die folgende URL einsetzen: <http://dresdner-debatte.de/node/>, beispielsweise bei der Beitragsnummer 1080 die folgende URL: <http://dresdner-debatte.de/node/1080>.

Fahrradwege/Radverkehr	19	0	1263	„Im März 2005, vor mehr als acht Jahren also, hat der Stadtrat in Dresden beschlossen, "dass Radverkehrsanlagen im Regelfall mit maschinengefertigtem Asphalt, mindestens jedoch mit einem Fahrbahnbelag in der gleichen Qualität der Kraftfahrbahnen zu versehen sind. Natursteingroßpflaster soll auf Verkehrsanlagen für Radfahrer nicht mehr verwendet werden." In den acht Jahren danach sind zahlreiche Radwege gebaut worden, bei denen aus den unterschiedlichsten Gründen dieser Stadtratsbeschluss ignoriert wurde. Angefangen bei der Leipziger Straße, der Könnertitzstraße oder der Schweriner Straße, bis hin zur Waldschlößchenbrücke. Insofern ist mein Vorschlag, dass Planer und Entscheidungsträger die Beschlüsse der demokratisch legitimierten Gremien einhalten und sie nicht ständig unter fadenscheinigen Gründen ignorieren würden. Auf einer solchen Grundlage lohnt es sich dann auch, sich über den Verkehrsentwicklungsplan 2025 auszutauschen. Siehe zum Beschlusstext auch: http://www.adfc-dresden.de/index.php?option=com_content&task=view&id=146&Itemid=91 “
Gestaltung der Straßen, Besondere Orte, Straßen	18	2	1240	„1. bald 2. zweispurig 3. Platz für Fußgänger + Radler schaffen!!! 4. keinesfalls eine 4spurige Stadtautobahn!!!“
Besondere Orte, Fahrradwege/Radverkehr, Tunnel	17	4	1145	„Es ist völlig unverständlich, dass der Tunnel an der Waldschlößchenbrücke nicht von Radfahrern genutzt werden darf. Genauso gut könnte man Vögeln verbieten, dort zu fliegen. Künftig sollen Radfahrer den Tunnel nutzen können.“
Stadtteilgestaltung, Fahrradwege/Radverkehr, Stadtbus/Regionalbus/Fernbus, Straßenbahn/Stadtbahn	15	1	1095	„Die Aufgabe besteht darin, Fahrrad und ÖPNV zum zeit- und kostenoptimalen Verkehrsmittel für alle Wege des Alltags, also zur Arbeit, zum Einkauf oder zu Freizeitaktivitäten, zu machen. Das bedeutet "Grüne Welle" bei Fahrradgeschwindigkeit und Tempolimit auf allen Hauptverkehrsadern, absolute Priorität für Straßenbahn und Bus sowie Parkgebühren deutlich über dem ÖPNV-Preis. Bessere Parkmöglichkeiten und gut ausgebaute Einfallstraßen steigern dagegen die Bequemlichkeit für den Autonutzer und werden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen induzieren. Ein verbessertes Sicherheitskonzept für Radfahrer an Unfallschwerpunkten, richtiger Winterdienst auch auf Radwegen, bessere Anbindung des Dresdner Umlandes per Bahn mit hoher Taktfrequenz, extra Fahrradabteile in neuen S- und Straßenbahnen, um bei schlechtem Wetter oder steilen Anstiegen aus dem Elbtal heraus kombinieren zu können, gehören zur Mobilität der Zukunft. Wichtig ist auch die Wiederbelebung der Stadtteile und der Ausbau deren Infrastruktur. Wenn es um die Ecke ansprechende Einkaufs-, Freizeit- und Kulturangebote gibt, muss nicht immer die gesamte Stadt durchquert werden. Bei der Planung von Wohnvierteln muss stärker auf Erdgeschossladenzeilen statt eines zentralen Einkaufszentrums an nur einem Punkt im Stadtteil gesetzt werden. Die Wege werden deutlich verkürzt. Die Bereitschaft das Auto stehen zu lassen steigt. Über Partnerschaften mit Vorreitern wie Kopenhagen oder Münster kann ein Wissensaustausch erfolgen.“

Verkehrsberuhigung, Innovation Verkehrsmodelle, Verkehrsmöglichkeiten, Organisationale Innovation	15	3	1142	„Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Stadtgebiet eingeführt werden. Für weitere Wege im Stadtgebiet sollte ein Hauptstraßennetz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingerichtet werden. In Verbindung mit der Einführung von Tempo 30 sollte ebenfalls eine flächendeckende, absolute Vorrangschaltung für den ÖPNV an allen betroffenen Lichtsignalanlagen eingerichtet werden, um somit die Reisezeit mit dem ÖPNV anzuheben.“
Ampeln, Besondere Orte, Innovation Marketing, Organisationale Innovation, Emissionsminderung	15	3	1144	„Die Stadt Zürich macht es vor: Nur wenn der öffentliche Nahverkehr die Geschwindigkeit der Autos in einer Stadt mithält, wird sie als attraktiver Ersatz für die Nutzung eines PKW wahrgenommen und genutzt. Es kann bisher keine Rede davon sein, dass Straßenbahnen/ Busse und Autos in Dresden gleichberechtigt sind, denn bei vielen Relationen ist man mit dem Auto immer noch schneller unterwegs als mit dem ÖPNV. Dieser Nachteil für Busse und Straßenbahnen muss aus dem Weg geräumt werden. Gleichberechtigung nicht für die Ampelschaltung sondern für die durchschnittliche Fahrzeit für jedes Fortbewegungsmittel! Diese Forderung geht einher mit der Forderung nach weniger Feinstaubbelastungen und CO2-Emissionen in Dresden. Wer will, dass Dresden umweltfreundlicher wird, der muss den ÖPNV attraktiv machen.“
Ampeln, Fußwege/Fußgängerwege	15	3	1165	„Viele Ampeln werden nur dann für Fußgänger grün, wenn man auf den gelben Kasten drückt. Das heißt, man hat nie sofort grün, sondern muss erst drücken und dann lange warten. Beispiele für solche Ampeln sind z.B. in der Neustadt auf der Hansastraße (Höhe Fritz-Hoffmann-Straße) oder in der Südvorstadt auf der Budapester Straße (Höhe Schweizer Straße) - an beiden Stellen habe ich schon mehrfach mehr als 60 Sekunden (!!!) warten müssen, und das NACHDEM ich gedrückt hatte. Ich finde, wenn die Ampel schon nur auf Knopfdruck grün wird, dann sollte das wenigstens sofort geschehen, ohne zusätzliche Wartezeit. In anderen Städten funktionieren solche Ampeln auch. Und wenn das nicht möglich ist weil die Autos dann keine grüne Welle hätten, dann kann man doch die Ampel auch automatisch mit grün werden lassen, regelmäßig. So hätte man wenigstens manchmal die Chance, sofort bei Grün rüberzukommen. Das kostet doch auf Dauer nicht mehr, wenn die grüne und nicht die rote Glühbirne in der Ampel brennt.“
Fahrradwege/Radverkehr, Innovation Bauvorhaben	15	2	1180	„Es sind weitaus mehr Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof und Bahnhof DD-Neustadt nötig.“
Stadträumliche Defizite, Fahrradwege/Radverkehr	15	2	1186	„Bislang viele Bruchstücke ohne Gesamtkonzept viele Hindernisse für Fahrradfahrer wenig Schutzanlagen“

Ampeln, Kreuzungen	15	1	1281	„An vielen Kreuzungen im Stadtgebiet sind für Fußgänger und zum Teil auch für Radfahrer Bettelampeln installiert, bei denen man erst auf Anforderung Grün erhält. Da passiert es dann häufig, dass die Autos bei Grün losfahren, aber die Fußgänger weiterhin Rot haben, obwohl sie in dieselbe Richtung wollen. Entweder weil sie zu spät oder gar nicht gedrückt oder gerade erst die Kreuzung erreicht haben. Fußgänger und Radfahrer sollten bei jeder Grünphase für Autos automatisch auch Grün erhalten. Der VEP 2025plus verspricht auf Seite 26 umfassende Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr). Dabei würde mit der Abschaffung der Bettelampeln erst einmal eine Gleichberechtigung von Fußgängern/Radfahrern gegenüber Autofahrern erreicht und noch keine Förderung.“
Gestaltung der Straßen, Brücken, Fahrradwege/Radverkehr	15	8	1440	„Reduzierung der Alberstr. von 4 auf 2 KFZ Spuren, Schaffung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn. Nach der Freigabe der WSB und der Ableitung des KFZ Verkehrs über die Stauffenbergallee - WBS - Fetscherstr. kann die Albertstraße entsprechend auf "Normalmaß" geschrumpft werden. Dies war ursprünglich auch so geplant, ist aber bisher nicht erfolgt. Wie so viele Dinge in Dresden, dauert auch dies sicher etwas länger. Liebe Stadtverwaltung: Bitte umsetzen !“

3.3 Ergebnisse aus der Infobox

Während der dritten Dresdner Debatte gab es für die Dresdner Bürgerinnen und Bürger erneut auch die Möglichkeit, die rote Infobox zu besuchen, die am Dr.-Külz-Ring aufgestellt war. Hier konnten sich die Dresdnerinnen und Dresdner über das Thema der dritten Debatte und den VEP informieren und direkt am Computer ihre Ideen und Kommentare eingeben. Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtverwaltung standen für Gespräche, Fragen, Anregungen und auch für technische Hilfestellungen bereit. Außerdem konnten die Besucher vor Ort ebenfalls anhand des Balloplits die Frage beantworten, wie der Verkehrswegemix (Modal Split) im Jahr 2025 aussehen soll.

Die Anzahl der Besucher sowie die Inhalte der mit ihnen geführten Gespräche in der Info-Box wurden in einem Tagebuch stichpunktartig dokumentiert. Aus den Tagebucheinträgen lässt sich ablesen, dass ca. 570 Besucher an 19 Tagen die Infobox besuchten (vergleiche hierzu ausführlicher Kapitel 5.2.5).

Die Gespräche mit den Bürgerinnen und Bürgern waren konstruktiv und teils sehr ausführlich. Der Onlinedialog sowie die direkte Ansprachemöglichkeit in der Infobox wurden positiv aufgenommen. Es wurde deutlich, dass die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben möchten, grundlegend an Planungen aller Art mitzuwirken, bzw. informiert zu werden. Den Besuchern war es wichtig zu wissen, wofür die Ergebnisse der Debatte verwendet werden und dass die Planungsvorhaben und Ziele transparent gemacht und erläutert werden. Es wurde mehrfach daraufhin gewiesen, dass fachliche Einschätzungen bei politischen Entscheidungen (Beispiel Albertbrücke) stärker berücksichtigt werden sollten. Inhaltlich waren besonders die Rahmenbedingungen für die eigene Mobilität ein Thema. Eigene Wege mit den jeweiligen genutzten Verkehrsmitteln und Zwängen bei der Verkehrsmittelwahl wurden von den Bürgerinnen und Bürgern reflektiert. Interessant war, dass vor allem die jüngere Bevölkerung Dresden auf einem guten Weg sieht.

Vergleicht man die Vorschläge aus der Infobox mit denen des Online-Dialogs kann festgestellt werden, dass häufig dieselben Aussagen getroffen wurden.

Auch hier war das Thema **Infrastruktur** am stärksten präsent. Hierbei begrüßen die Besucher den Ausbau des ÖPNV, des Straßenbahnnetzes und des Radwegenetzes. Wie auf der Website gab es auch hier Aussagen zur Ampelschaltung, Barrierefreiheit und zur Verlängerung der Stadtbahn, beispielsweise nach Weißig, sowie den Hinweis zum Bau einer U-Bahn und die Herstellung des 26er Ringes. Ebenfalls wurde der Wunsch geäußert, die Alterbrücke sowie die Stauffenbergallee zu sanieren und die Augustusbrücke für den MIV zu sperren. Mehrheitlich stimmten die Bürgerinnen und Bürger für einen zweispurigen Ausbau der Königsbrücker Straße. Auch dies stimmt mit den Aussagen auf der Online-Plattform überein. Großes Interesse bestand an den Planungen bezüglich neuer Brücken und Straßenbahnen. Neue Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger in der Box waren u.a. den Busverkehr Freital - Dresden zu verbessern, Straßenbahn in Johannstadt (Pfortenhauer Straße), eine Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße, Brücke über Gleisanlage Umfeld Fröbelstraße, Straßenbahn behutsamer ausbauen, Busnetz gleichrangig behandeln. Touristen, die ebenfalls in die Infobox kamen, äußerten sich positiv über den ÖPNV und die Geschwindigkeit der Straßenbahn.

Bei dem Thema **Umwelt** wurden ebenfalls ähnliche Vorschläge wie online eingebracht. Eine starke Belastung der Umwelt sahen die Besucher durch den Autoverkehr. Als Idee wurde in einem Gespräch in der Infobox genannt, verstärkt Produkte aus der Region zu konsumieren, damit Transportwege gespart würden. Ähnliche Vorschläge wie im Online-Dialog ergaben sich auch bei dem Thema **Gestaltung**. Es wurde über die Gestaltung von bestimmten Plätzen im Stadtzentrum gesprochen oder Unfallorte genannt. Auch wurde die Preise des ÖPNV als zu hoch empfunden und sich eine Tarifgestaltung zu Gunsten bestimmter Gruppen wie Senioren gewünscht. Als neue Idee wurde eingebracht, verstärkt Flüsterasphalt einzusetzen.

Die Besucher in der roten Box merkten im Gespräch mit den Verwaltungsmitarbeitern bezüglich der Thematik **Innovation** an, dass bisher zu wenig Steckdosen für Elektroautos vorhanden seien. Eine Vision für die Zukunft sei, nur noch wenig private Autos in den Städten zu haben. Außerdem wurde der Wunsch nach einem Internetportal für Barrierefreiheit geäußert.

3.4 Umfrage „Modal Split“ (Online und vor Ort)

In der Umfrage konnten die Teilnehmer vergleichende Angaben zu ihrem Mobilitätsverhalten bzw. ihrem Wunsch nach einem zukünftigen Verkehrsmix (Modal Split) für das Jahr 2025 machen. Die Frage lautete:

„Welche Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden? Für Wege in der Stadt nutzen Bürgerinnen und Bürger in der Regel vier Verkehrsmittel: Sie gehen zu Fuß, fahren Fahrrad, nutzen öffentliche Verkehrsmittel oder Pkw und motorisierte Zweiräder. Welche Verkehrsmittelnutzung wünschen Sie sich im Jahr 2025 in Dresden?“

Prozentual konnte hier eingetragen werden, wie oft welches Verkehrsmittel (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV, Auto) subjektiv genutzt wird bzw. werden soll.

Aktuelles Ergebnis der Umfrage

Hier sehen Sie den Durchschnitt aller bisher abgegebenen Antworten auf die Frage: Wie soll der Verkehrswegemix (Modal Split) im Jahr 2025 aussehen?

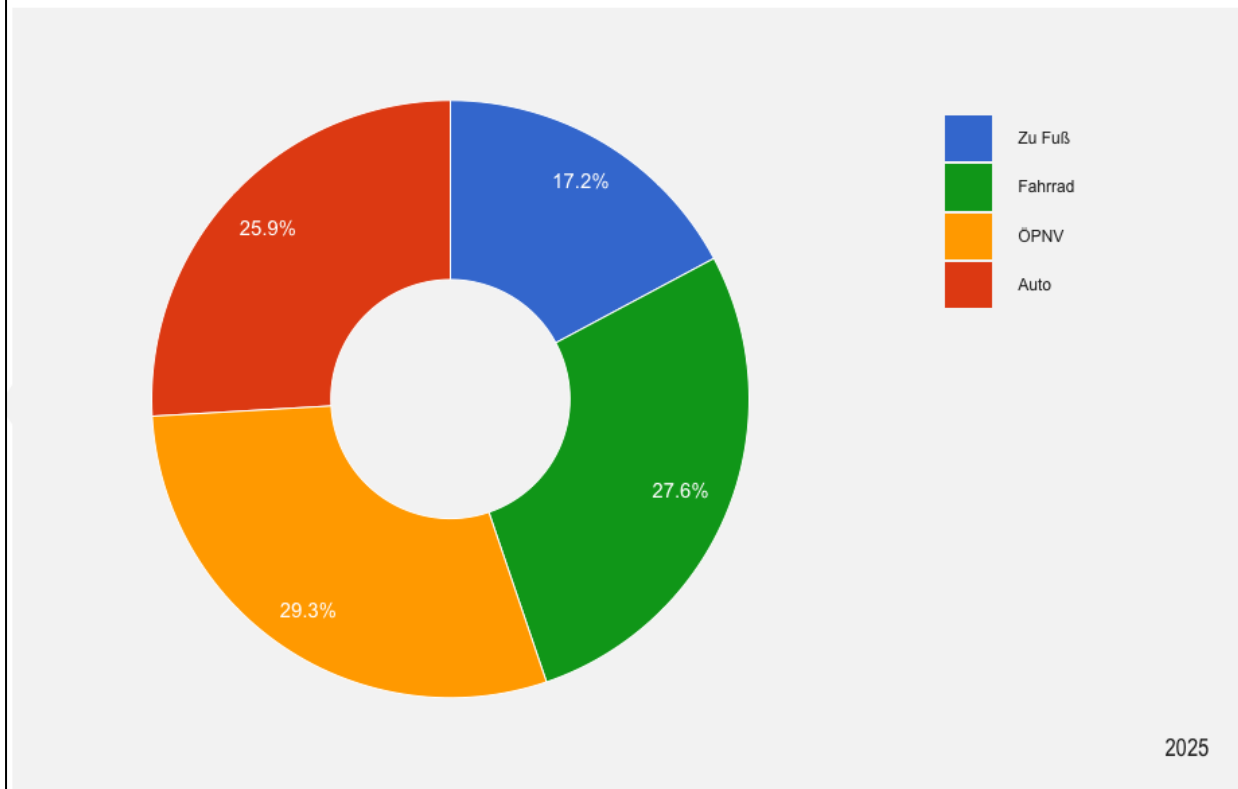


Abbildung 17: Ergebnis der Umfrage zum Modalsplit Online

Insgesamt 279 Stimmen wurden während der Online-Phase abgegeben. Der Durchschnitt aus allen eingegangenen Daten während der Debatte zeichnet folgendes Bild: Der ÖPNV wird von allen an der Umfrage Beteiligten als das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel beschrieben (29,3%). Knapp dahinter rangieren das Fahrrad und das Auto mit 27,6% und 25,9%. Der Fußverkehr bleibt mit 17,2% dahinter zurück.

Vertiefende Ergänzung zur Einordnung des Ergebnisses:

Während diese Art der Auswertung in Form von Durchschnittswerten recht unkompliziert und nachvollziehbar ist, hat sie jedoch auch rechnerische Schwächen und kann letztlich zu falschen Annahmen führen. Wenn in den einzelnen Ergebnissen der Umfrage mehrere oder auch nur wenige Menschen mit vollen 100% für ein einziges Verkehrsmittel gestimmt haben, verzerrt dies den Durchschnitt und erhöht ihn somit künstlich. Bei der Sichtung der Daten wurden z.B. vermehrt Beiträge mit einem Verkehrsmix von 100% „Auto“ bemerkt. Unverkennbar manipulierende bzw. doppelte Beiträge, die innerhalb einer Minute vielfach für 100% „Auto“ wählten, wurden im Vorhinein daher aus dem Datensatz entfernt.

Damit jedoch gültige Aussagen über die Ergebnisse der Umfrage gemacht werden können, ist es nötig, noch andere Auswertungsverfahren heranzuziehen. In diesem Fall wurde zur Veranschaulichung ein „Boxplot“ benutzt. Die „Box“ in den Abbildungen steht für die Verteilung der Umfrageergebnisse. Der mittlere Wert in der Box, der Median, zeigt an, welcher Wert des Verkehrsmix genau in der Mitte liegt. Die Hälfte der Abstimmungsergebnisse ist größer als dieser Wert, die andere Hälfte kleiner. Die Werte links und rechts an der Box, die sogenannten Quartile, teilen die Ergebnisse noch mal in Viertel auf.

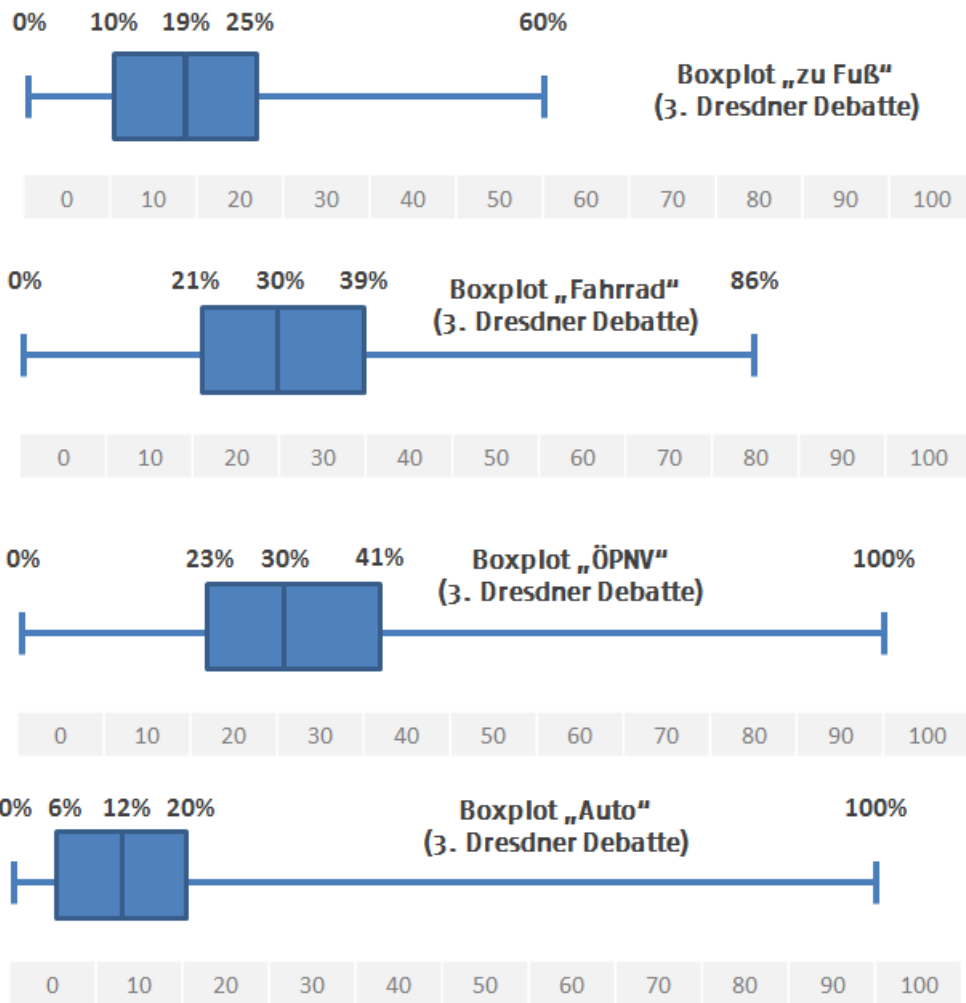


Abbildung 18- 21: Boxplot der verschiedenen Verkehrsmittel

Beim Beispiel „Auto“ liegen ein Viertel der Werte unter 6% und insgesamt drei Viertel unter 20%. Der Strahl zeigt den Minimal- bzw. Maximalwert an, der bei der Umfrage von Teilnehmern gewählt wurde.

Beim Fußverkehr und ÖPNV entspricht der Median (19% und 30%) ungefähr dem Mittelwert (17,2% und 29,3%). Auch das Verkehrsmittel Fahrrad liegt noch in einem Toleranzbereich (27,6% und 30%). Dies deutet daraufhin, dass hier der Durchschnitt als zuverlässige Auswertungsgröße benutzt werden kann und nicht verzerrt wurde. Auffällig ist beim Boxplot „zu Fuß“, dass der Maximalwert lediglich bei 60% liegt. Keiner der Beteiligten hat sich für einen höheren Anteil des Fußverkehrs im Verkehrsmix 2025 ausgesprochen. Dies kann die Interpretation nahelegen, dass weiterhin bzw. zukünftig ein großer Teil der Mobilität über andere Verkehrsmittel gewünscht ist.

Eine deutliche Abweichung von Mittelwert ist beim Boxplot „Auto“ zu beobachten. Während der Durchschnittswert beim Auto 25,9% beträgt, liegt der Median lediglich bei 12%. Auch ist eine deutlich geringere Streuung (zwischen 6% und 20%) als bei den anderen Boxplots zu erkennen. Dies zeigt, dass die oben genannten „Ausreißer“, also Werte mit 100% „Auto“ den Durchschnitt künstlich erhöht haben. Aus diesem Vergleich wird deutlich, dass das Votum für das Verkehrsmittel „Auto“ deutlich zurückhaltender ausfällt als zunächst angenommen.

Begründungen zur abgegebenen Wertung

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, ihre Wahl zu begründen. Viele nahmen diese Möglichkeit wahr. Nachfolgend ein kurzer Auszug aus den begleitend zur Umfrage online abgegebenen

Kommentaren. Die vollständige Liste aller begründenden Kommentare finden Sie unter: <http://dresdner-debatte.de/node/1051/umfrage-ergebnis>

Kommentare (Auszug)
Wir haben eines der besten ÖPNV-Netze in Deutschland. Dies zu pflegen und weiter auszubauen sollte oberste Priorität haben.
Aus meiner Sicht sollen Autos weniger Raum in der Stadt einnehmen dürfen, fahrend und parkend. Ich bin für Geschwindigkeitsbergung 30 in allen Wohngebieten. Bei allen neuen Strassenausbauten sollten Fußgänger und Radfahrer gleichrangig behandelt werden mit Autos. (Breite der Wege, Fußgängerüberwege, Ampelschaltungen) Beim öffentl. Nahverkehr halte ich die immer größeren Busse für belastend, Lärm, Zerstörung der Straßen. Öffentl. Nahverkehr sollte bezahlbarer werden, Kosten für Autos hoch.
In einer zukunftsfähigen Stadt sollte der Schwerpunkt auf dem Ausbau und der Beschleunigung des ÖPNV und der Fahrradwege liegen. Der MIV nimmt seit Jahren ab in unserer Stadt, man sollte dieser Entwicklung Rechnung tragen und sie ggf. beschleunigen.
Der zukünftige Verkehrs-Mix sollte eine Reduzierung des Verkehrslärms und von Abgasen zum Ziel haben. Außerdem wäre eine bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel wünschenswert, z.B. die kostenlose Fahrradmitnahme in Bussen, Straßenbahnen oder S-Bahnen sowie der Aufbau von Fahrradstationen an Bahnhöfen/Übergangspunkten.
Der Umweltverbund in Dresden sollte auch zukünftig gestärkt werden. Der Anteil des Fahrradverkehrs muss erhöht werden! In Dresden sind locker 20% möglich, wenn eine Verbesserung der Radverkehrs-Infrastruktur gegeben wäre. Der Ausbau der Radverkehrsanlagen in Dresden ist an vielen Verkehrsknotenpunkten katastrophal – eine "Gleichberechtigung der unterschiedlichen Verkehrssysteme" gibt es gegenwärtig nicht. Zudem heißt "Verbund", dass Fuß, Rad und ÖPNV miteinander "verträglich gestaltet" werden!
Eine (zugegeben) symbolische Gleichstellung aller Verkehrsarten ermöglicht es je für jeden Zweck und Entfernung auf das passende Verkehrsmittel zurückzugreifen und ausreichend komfortable und dimensionierte Verkehrswege zur Verfügung zu haben.
Fahrradfahren und zu Fuß gehen müssen deutlich attraktiver werden als heute!
ÖPNV sollte so ausgebaut werden, dass dessen Benutzung auch im Alltag zeitlich effektiv möglich (z.B. inklusive Weg zu Kinderkrippe/-garten). Für weitere Strecken muss ÖPNV besser mit Fahrradnutzung kombinierbar sein (mehr Platz für Räder, kostenlose Mitnahme). MIV sollte innerstädtisch die Ausnahme werden.
die konzepte und strategien seitens der planungsämter sind klar und weitgehend gut so. es hakt eher an der politischen umsetzung. auch ein weiterer cdu-dominiertes stadtrat nach 2014 (annahme) muss mehr gelder (prioritäten) für radwege, öpnv und fußwegsanierungen freigeben. netzstrukturen sind zu vervollständigen. das VEP-szenario B ist tatsächlich in der alltagspolitik umzusetzen, sogar offiziell mit etwas szenario c dabei.
Es muss sich einiges ändern, noch mehr Vorrangampelschaltung für Bus/Bahn sowie Ampelschaltungen die Radfahrer nicht dauernd bei rot stehen lassen! Bessere Vernetzung Fahrrad-ÖPNV, mehr Fahrradwege, gerne auch gut sichtbar auf der Fahrbahn (am Rand, gleicher Belag wie "Autostraße"), schnelle Räumung von Schnee auch auf Radwegen! weniger breite PKW Straßen (1 Spur), Höhere Kosten für PKW Nutzung in der Stadt, evtl. Citymaut, dafür mehr P&R Plätze am Stadtrand, gute Bahnverbindung in das Umland!
Bei den Verkehrsmitteln wurde der Rollator bzw. der Rollstuhl vergessen! Eines dieser Verkehrsmittel werde ich wohl 2015 oder ein wenig später nutzen müssen :-)
Ich würde gern auch mehr zu Fuß gehen, das setzt aber voraus, dass die Angebote von Handel, Dienstleistung usw. in meinem Wohnumfeld zu finden sind. Also, ich wünsche mir eine Stadt der kurzen Wege, in der sich auch Kinder gefahrlos bewegen und das Umfeld erkunden können.
Die Lebensqualität in der Stadt würde enorm zunehmen, wenn der Mensch wieder im Mittelpunkt steht und nicht das Auto. Das bedeutet für mich: Plätze und Wege mit hoher Aufenthaltsqualität, effiziente Wegeverläufe für Fußgänger und Radfahrer und natürlich konsequente Förderung des ÖPNV. Dem Autoverkehr muss dafür Platz entzogen werden, aber das kommt letztlich allen zugute.

Ich kann mir gut vorstellen, wenn die Nutzung des Autos in den Hintergrund im Stadverkehr tritt und Carsharing immer attraktiver wird, dann wirkt sich das auch auf den ruhenden Verkehr aus. Möglicherweise entspannt sich die Parkraumsituation und die Straßenzüge in der Innenstadt sind durch weniger parkende Autos besser erlebbar.
Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen allen Verkehrsmittel wäre für eine Stadt sehr wünschenswert. Nicht jeder kann Radfahren oder nur ÖPNV benutzen. Mobilitätseingeschränkte Menschen sollten auch stärker durch wesentlich verbesserte Bedingungen sich fortbewegen können. Da zählt für mich dazu dass die Fußwege besser abgesenkt werden, die Einstiege in die Bahnen u. Busse besser möglich sind und das die Holperpisten in der Stadt verschwinden. Auch mehr gefahrlosere Parkmöglichkeiten wären gut.
Schade, dass Sie Auto und motorisiertes Zweirad nicht unterscheiden. Zweiräder sind grundsätzlich in Ordnung. Autos sind nicht in Ordnung im städtischen Bereich. Sie sind Platzfresser. Sie machen Ampeln nötig. Ampeln behindern aber Radfahrer. Generell ungehindertes Radfahren sollte ermöglicht werden. Das Radfahren muss auch nebeneinander möglich sein. Es muss ein Klima der Scham für Autonutzer im urbanen Bereich erzeugt werden. Jede Straßenbahn muss ausreichend Platz für Fahrräder bieten.
A: bei 2 Vollzeitbeschäftigten hat niemand Lust/Zeit/Interesse wegen jedem Mist in den Edeka zu latschen, nein da fahr ich 1 mal die Woche hin (meistens am Wochenende mangels Zeit) knall den Kofferraum randvoll und gut B: alle regelmäßigen Strecken (Arbeit etc) fahren wir beide mit dem Radl, das is bedeutend schneller + günstiger als mit ÖPNV C: für die Innenstadt wünsche ich mir kostenpflichtige abschliessbare Fahrradplätze (es gibt auch Fahrräder jenseits 3000€)
Umsteigen durch Anzeige von Ankunftszeiten anderer Bahnen/Busse an der nächsten Haltestelle in der aktuell genutzten Bahn (Bus) erleichtern. Mehr Platz für Rad+Kinderwagen+Rollstuhl etc im ÖPNV. Wo möglich sollte die Fußgängerquerung der Straßen vor/hinter haltenden Bahnen/Bussen zur Erreichung des ÖPNV von der anderen Straßenseite gesichert werden.
Ich liebe Fahrradfahren!
Fühle mich auf Fußwegen unsicher, wegen rüpelhafter Fahrradfahrer!
Der Dresdner ÖPNV ist gut ausgebaut. Ich brauche kein Auto.
Als Rollifahrer wünsche ich mir mehr Rücksichtnahme auf Belange der Mobilitätseingeschränkten bei Planungen und Ausführungen der Bauleistungen. Wir brauchen in Dresden kein Mittelalter mehr bei der Straßen-, Platz- und Fußweggestaltung (Katzenkopfpflaster) und wenn schon unbedingt dann doch bitte mit einem Streifen geschnittener Pflastersteine für Rollis Rollatoren und Kinderwagen, denn es ist kein Vergnügen ständig Schüttelgymnastik zu machen.
Es sollte wieder zu einem Miteinander aller Verkehrsteilnehmer zurückgefunden werden. Das heißt, Bau von ZUSÄTZLICHEN Radwegen und keine Verdrängung des PkW von der Straße durch Schmalstspuren, die gemeinsam mit Bahn und Radfahrern genutzt werden müssen. Dies schafft nur mehr Abgasse, Lärm und Aggressionen.
Um den Verkehr flüssiger zu machen müßte man auf überflüssige Ampeln wie z.B. am Knotenpunkt List-Großenhainer Str. verzichten. An dieser Stelle würde eine Fußgängerampel völlig ausreichen und die Autos müßten im Berufsverkehr nicht so lange Zeit im Stand die Luft verpesten. Die Straßenbahn könnte sich ihren Weg über ansonsten schlafende Ampeln frei schalten. Radwege die nur auf den Straßen- belag gemalt sind würde ich verbieten denn die Radfahrer sind sich der Gefahren nicht bewußt!
So pauschal klingt die Frage etwas einfach. Es wäre sinnvoll, die Bürgerinnen und Bürger ergänzend zu fragen, wie sie individuell gegenwärtig die verschiedenen Verkehrsmittel - übers Jahr gesehen - nutzen, und ob sich dies ändern könnte. Auch wäre die Unterscheidung zwischen Arbeitswegen und Freizeitwegen sinnvoll. Eine umfangreiche Befragung zum Verkehrsverhalten könnte erfragen: Auto im Haushalt ? Wieviele Fahrräder im Haushalt ? Besitz einer DVB-Monatskarte ? Besitz einer DB-Bahncard ? etc.
Für ein konfliktarmes Nebeneinander aller Verkehrsteilnehmer
Wenn es um den Transport von Gütern liegt, sieht dies anders aus, Einkaufswege und Arbeitswege für Pendler müssen weiterhin mit dem Auto bestritten werden.
Für manche Transporte ist ein KFZ unentbehrlich. Mietauto oder Carsharing statt eigenem Auto für solche Fälle. Ansonsten wünsche ich mir in einer autoarmen Stadt entspannt mit Rad unterwegs zu sein, auch bei schlechtem Wetter!

2025 werde ich 68 Jahre alt sein. Ich hoffe, dass ich dann noch so fit bin, dass ich viele Wege mit dem Rad auf guten und sicheren (!) Radwegen erledigen kann. Außerdem hoffe ich, dass Dresden daran denkt, dass zunehmend ältere Mitbürger hier leben, die nicht mehr selbst Auto fahren können und auf den ÖPNV angewiesen sind - also auch hier weiterer Ausbau, Abstimmung der Linien und Fahrpläne, Ausbau der Haltestellen und größere Beteiligung der Stadt an den Kosten, um Fahrpreise "zu deckeln".

Dresden hat einen sehr guten ÖPNV. Viele Wege kann man auch sehr schön zu Fuß zurücklegen. Kritisch sehe ich Ausbaupläne die dem Auto überproportional viel Raum geben. Die Rush-Hour könnte auch gut abgemildert werden mit flexibleren Arbeitszeitmodellen bei Infineon und Global Foundries. Die Königsbrücker sollte saniert werden. Eine Verbreiterung halte ich allerdings für unnötige Steuergeldverschwendung. Wichtiger wären mehr Parkplätze für Gäste, Anwohner und für Car-Sharing-Anbieter.

Natürlich ist das Utopie. Aber so könnte es sein in einer Stadt der kurzen Wege, wo Arbeiten und Wohnen vermischt sind, wo es regionale Zentren gibt, wo die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt stehen und nicht der benötigte Parkraum.

Da ich nicht weiss, auf welcher Basis das prozentuale Verhältnis der Verkehrsmittel errechnet wird (km, Zeit, Anzahl, ...), habe ich folgende Überlegung angestellt: Ich wohne am Stadtrand und fahre etwa 6x pro Woche in die Stadt - 180km. Denkbar wäre z.B. 2x Rad, 2xPKW, 2xÖPNV. Dazu kommen pro Woche etwa 50 km in meiner näheren Umgebung.

Es gibt viel Grün und gut ausgebaute Radwege, der ÖPNV ist fast kostenlos und gut erreichbar und mit kurzen Taktzeiten. Besonders in den Sommermonaten nutze ich gern das Rad...

Mehr Lebensqualität durch weniger Schadstoff- und Lärmbelastung sollte im Vordergrund stehen. Dies könnte erreicht werden durch: - weitreichende Umsetzung von Tempo 30 oder Tempo 40 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit - ÖPNV-Busse mit Elektro- oder wenigstens Hybrid-Antrieb

Ich denke eine bewusste Senkung der Kapazität des MIV und ein weiterer Ausbau des ÖPNV und Radverkehrs würde mittelfristig zu einer höheren Aufenthaltsqualität in der Stadt, mehr Gesundheit (bei geringeren Kosten zur Behandlung typischer Zivilisationskrankheiten) und zu einem verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen führen.

Ergebnisse aus der Infobox (Ballosplit)

Parallel zu der oben beschriebenen Umfrage fand auch vor der Infobox eine ähnlich angelegte Umfrage (Ballosplit) zum Verkehrsmix 2025 statt. Bürgerinnen und Bürger konnten in vier Glaszylinder jeweils einen farbigen Ball, repräsentativ für ihr favorisiertes Verkehrsmittel, einwerfen.



Abbildungen 22- 23: Ballosplit vor der Infobox

Das Ergebnis dieser Abstimmung von rund 2 600 geworfenen Bällen ist das folgende: 36,4% der Bälle standen stellvertretend für den ÖPNV, 33,7% für das Fahrrad, 18,3% für das Auto und 11,6% für das „Zu-Fuß-Gehen“. Dies deckt sich in der Staffelnung im Groben mit den Ergebnissen der Online-Umfrage. Jedoch wird deutlich, dass das Fahrrad und der ÖPNV mehr Zuspruch erhalten, als in den oben geschilderten Ergebnissen.

Womöglich ist dies darauf zurückzuführen, dass sich die Beteiligten hier lediglich für ein Verkehrsmittel aussprechen konnten, welches von ihnen subjektiv bevorzugt wird. Eventuell steht hier auch der Wunsch nach zukünftiger Förderung des gewählten Verkehrsmittels im Vordergrund und weniger der Vergleich zu der Nutzung anderer Beförderungsmöglichkeiten.

4 Quantitative Auswertung – der Dialog in Zahlen

An der Dresdner Debatte kann jeder Interessierte teilnehmen. Eine Registrierung ist für die Teilnahme nicht nötig, kann aber vorgenommen werden. Alle Teilnehmenden, sowohl Gäste als auch registrierte Nutzerinnen und Nutzer, konnten Vorschläge einstellen und die Vorschläge der anderen Teilnehmenden kommentieren. Registrierten Teilnehmenden war es zusätzlich möglich, Beiträge unter einem selbst gewählten Namen zu veröffentlichen und die Beiträge anderer zu unterstützen.

Gleichzeitig können Registrierte freiwillig Angaben zu Geschlecht, Alter, Wohnort und Hintergrund der Beteiligung machen. Dies erlaubt eine Einordnung der Diskutierenden hinsichtlich dieser Kriterien und entsprechende Schlussfolgerungen, wie zum Beispiel, ob es bestimmte Zielgruppen gibt, die in Zukunft gezielt für eine Teilnahme angesprochen werden sollten.

Ein – gemessen an der Zahl der Beiträge – vergleichsweise geringer Teil der Diskutierenden hat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht.

4.1 Beteiligungs- und Beitragszahlen

Bei Online-Beteiligungsangeboten unterscheidet man gemeinhin zwischen aktiv und passiv Teilnehmenden. Passiv Teilnehmende („Lurker“) interessieren sich für das Angebot, lesen beispielsweise die zugehörigen Newsletter oder Beiträge von anderen Teilnehmenden, äußern sich jedoch selber nicht aktiv.

Zur groben Eingrenzung dieser ‚stillen‘ Teilnehmenden mag die Nennung der Seitenaufrufe dienen: Die Internetseiten des Beteiligungsangebotes wurden während der Debattenlaufzeit von insgesamt fast 4.500 Besuchenden aufgerufen. Die Anzahl der Seitenaufrufe während der aktiven Laufzeit der Debatte lag bei 42.293.

Die Zahl der aktiven Teilnehmer lässt sich ebenfalls annähern: Sie besteht aus der Menge derjenigen, die sich für die Teilnahme registriert haben und derjenigen, die als Gast sich durch Beiträge oder Kommentare beteiligt haben. Für ersteres gilt: Seit dem Start der 1. Dresdner Debatte haben sich bis heute insgesamt 494 Personen registriert. Mit Hinblick auf die aktuelle Debatte kamen seit dem 21. September 2013, an dem die Diskussionsplattform freigeschaltet wurde, 126 Neu-Registrierungen dazu. Bezieht man die Neu-Registrierten seit Ende der 2. Dresdner Debatte (14. Oktober 2011) mit ein, sind es insgesamt 180 Personen. Dazu kommt die – gemessen an der Zahl der Beiträge – weitaus größere Anzahl der Gastschreiber. Zur Annäherung sei die Zahl der Diskussionsbeiträge genannt: Insgesamt wurden innerhalb der dritten Dresdner Debatte zum VEP von allen Teilnehmenden beinahe 1200 Beiträge (364 Beiträge, 549 Kommentare, 279 ausgefüllte Umfragen, dazu 1459 Bewertungen) verfasst. Über 400 Mal wurden weiterführende Informationsmaterialien heruntergeladen.

Zur Einordnung dieser Zahlen: Die Zahl der Besuchenden ist etwas geringer als in der vorangegangenen Debatte, die Zahl der Beiträge ist aber dennoch höher. Damit setzt sich ein Trend Debatte fort: Im Vergleich zur ersten Debatte gibt es zwar weniger Besuchende, diese diskutieren dabei aber umso intensiver.

4.2 Soziodemographische Auswertung

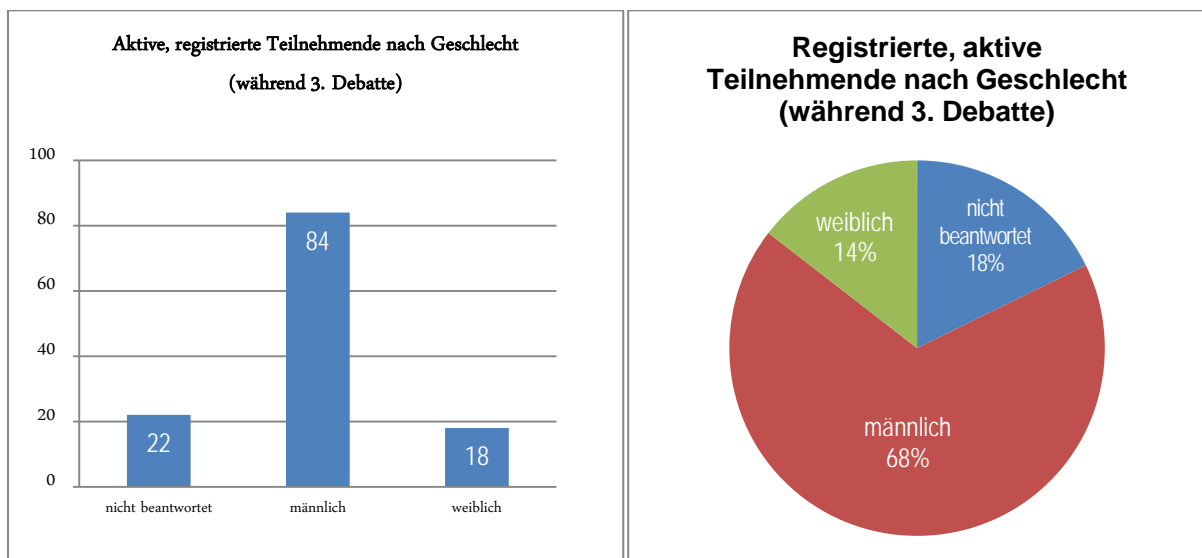
Bei der Registrierung konnten die Teilnehmenden freiwillige Angaben zu Ihrem Geschlecht, Wohnort, Alter und Ihrem Hintergrund, z.B. im Sinne einer Vereinsmitgliedschaft oder politischen Aktivität, machen. In der folgenden Auswertung werden nur registrierte Teilnehmer berücksichtigt, die ab dem

Start der dritten Dresdner Debatte am 21. September 2013 aktiv auf die Diskussionsplattform zugegriffen haben. Diese Zahl umschließt 124 Personen. Mit dieser Einschränkung soll sichergestellt werden, dass nur diejenigen Personen in die Analyse der Beteiligten mit einfließen, welche sich auch an der aktuellen Diskussion beteiligt haben.

4.2.1 Teilnehmende nach Geschlecht

Von den aktiven, registrierten Teilnehmenden machten 102 Personen Angaben zu ihrem Geschlecht. Weit mehr als die Hälfte der Registrierten gaben an, männlich zu sein (68%). Aus den 124 Personen beantworteten 22 die Frage nach dem Geschlecht nicht (18%). Rund 14% der aktiven, registrierten Teilnehmer wählten die Kategorie „weiblich“.

Im Vergleich zu den vorangegangenen Dresdner Debatten blieb das Geschlechterverhältnis weitestgehend unverändert. Es besteht eine starke Asymmetrie zwischen männlichen und weiblichen Teilnehmenden an der Online-Diskussion. Hier sollten sich die zukünftigen Debatten um einen Ausgleich bemühen.



Abbildungen 24 und 25: aktive, registrierte Teilnehmende nach Geschlecht (absolute Zahlen, Zahlen in Prozent)

4.2.2 Teilnehmende nach Herkunft

101 der 124 Teilnehmenden machten Angaben zu ihrem Wohnort (indem sie ihre Postleitzahl nannten). Fast achtzig Prozent der Beteiligten wohnt diesen Angaben zufolge im unmittelbaren Stadtgebiet Dresdens. Lediglich zwei Prozent der aktiven, registrierten Teilnehmenden stammt aus einem anderen Teil Deutschlands. Aufgrund der geringen Anzahl kann hierzu keine aussagekräftige, räumliche Verteilung genannt werden. 23 Teilnehmende (19%) machten bei dieser Kategorie keine Angabe.

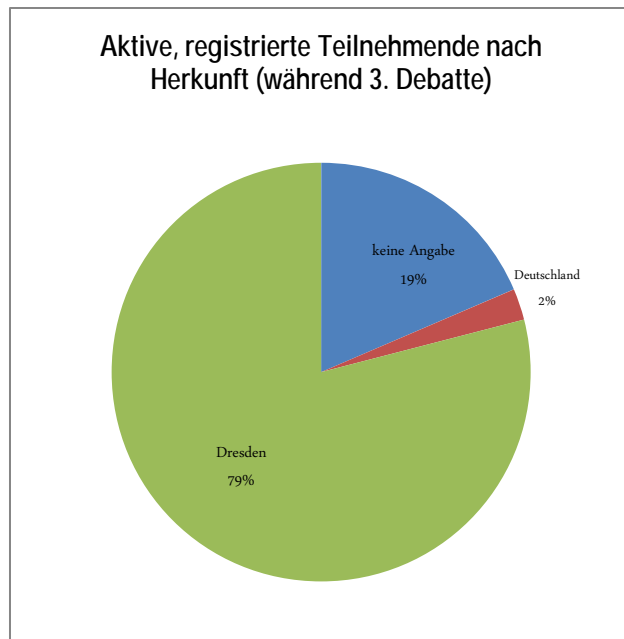


Abbildung 26: aktive, registrierte Teilnehmende nach Herkunft (in Prozent)

Schlüsselt man die Angaben von Dresdner Postleitzahlen weiter auf, wird erkennbar, dass die meisten der Teilnehmenden, die eine Angabe machten, aus den Stadtteilen Altstadt und Pieschen kommen. Neustadt, Blasewitz, Plauen und Loschwitz sind die nachfolgenden Herkunftsschwerpunkte.

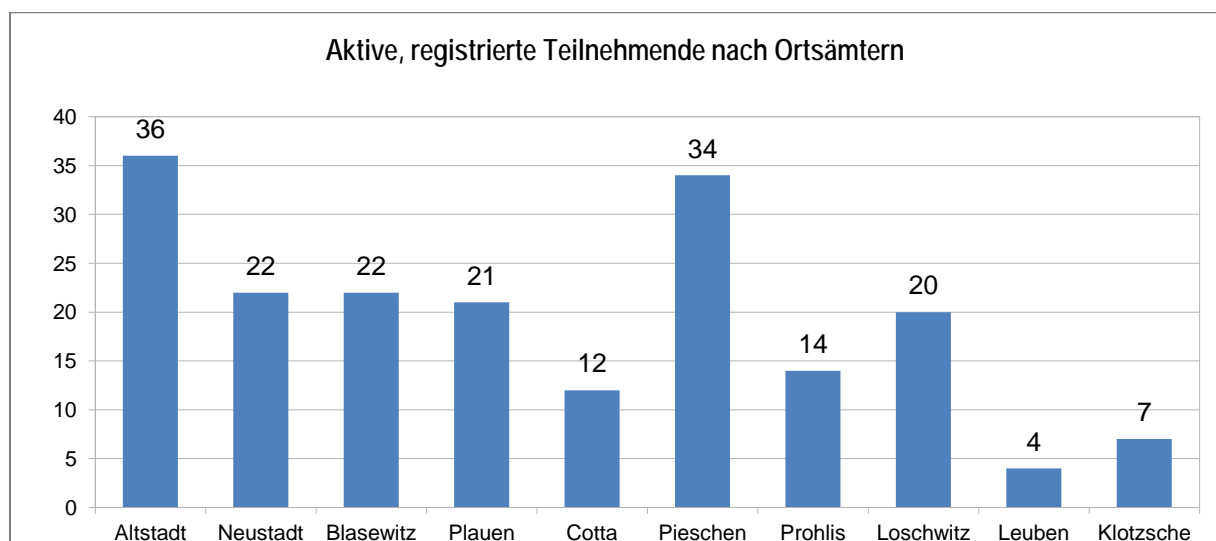
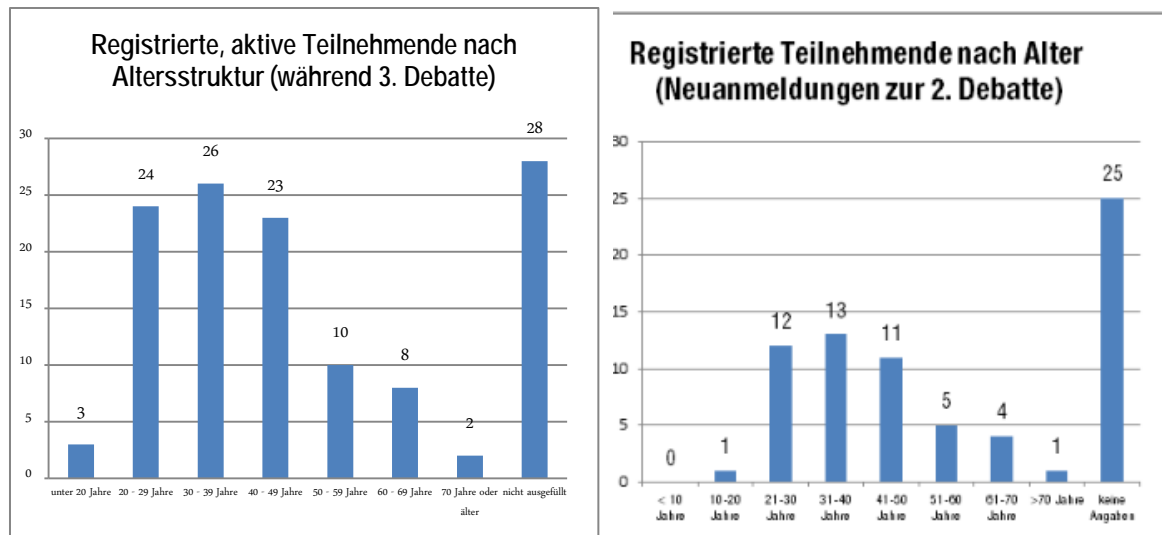


Abbildung 27: aktive, registrierte Teilnehmende nach Ortsämtern (absolute Zahlen)

4.2.3 Teilnehmende nach Altersstufen

Insgesamt haben im Online-Dialog 96 Personen Angaben zu ihrem Alter gemacht. Nur 28 füllten dieses Formular nicht aus. In der dritten Dresdner Debatte zeigt sich eine Normalverteilung der Altersklassen, die für Online-Beteiligungen typisch ist. Besonders Personen zwischen 20 und 59 Jahren machen den größten Teil der Teilnehmenden aus. Im Gegensatz zur 2. Dresdner Debatte hat sich das Beteiligungsprofil nach Alter wenig verändert.



Abbildungen 28 und 29: Registrierte, aktive Teilnehmende nach Altersstruktur bei der 3. und 2. Debatte (absolute Zahlen)

4.2.4 Teilnehmende nach Hintergrund

Aus der Auswertung der Daten ergibt sich ein deutliches Bild: Von den 124 aktiven, registrierten Teilnehmern gaben ca. drei Viertel Bürgerinnen und Bürger. Der Rest verteilt sich gleichmäßig auf Mitglieder von Organisationen, Mitarbeiter der Verwaltung oder eines Unternehmens bzw. politisch aktive Personen und Personen aus der Wissenschaft. Lediglich 16 Benutzer machten keine Angabe zu dieser Kategorie.

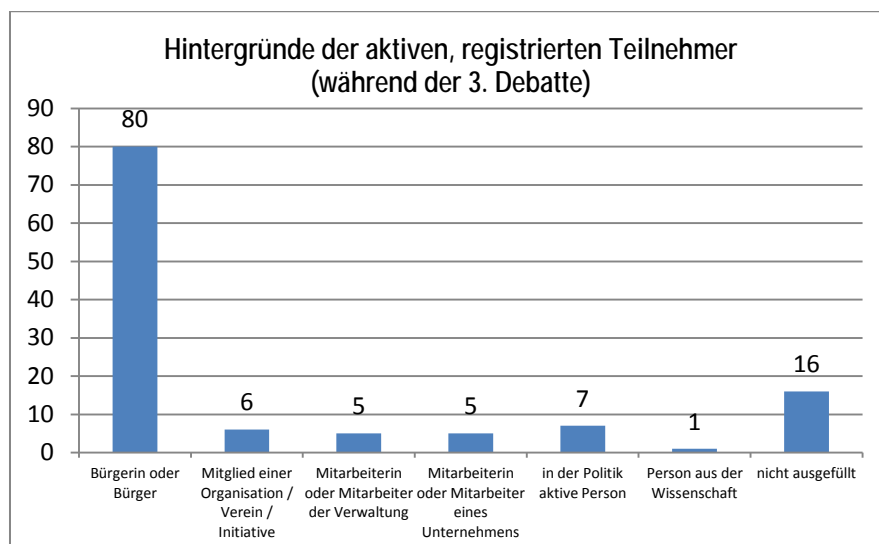


Abbildung 30: Hintergründe der aktiven, registrierten Teilnehmer (absolute Zahlen)

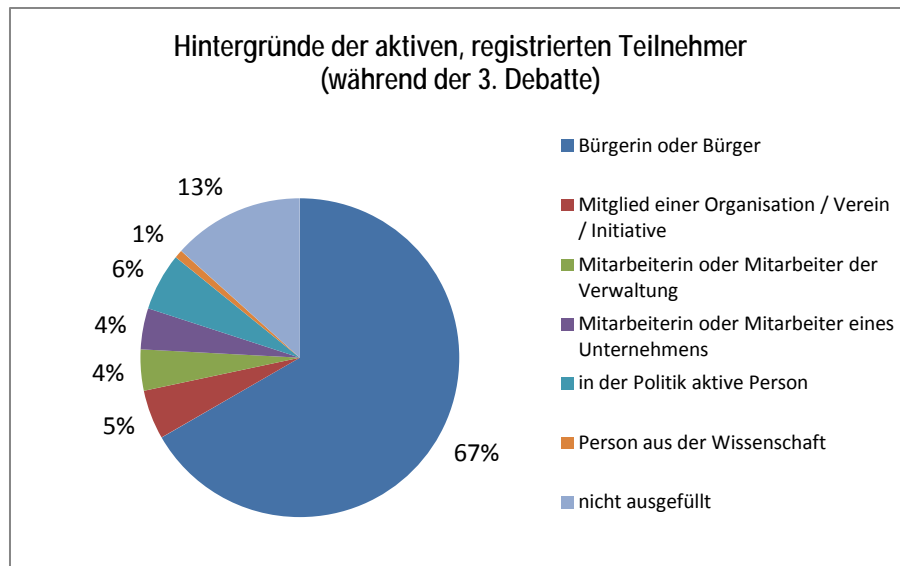


Abbildung 31: Hintergründe der aktiven, registrierten Teilnehmer (in Prozent)

4.2.5 Exkurs: Besucherinnen und Besucher der Infobox

Zum ersten Mal wurden auch für die Besucher der Box ausschnittsweise an drei Tagen Statistiken erstellt.⁸ Eine Praktikantin des Stadtplanungsamtes hat dafür die Verweildauer vor und in der Box, das Geschlecht, die geschätzte Altersgruppe und die Tatsache, ob die Box allein oder in Begleitung aufgesucht wurde, festgehalten. Die Ergebnisse in Kurzform:

Verweildauer:

Von den 234 Menschen, die sich in dem Beobachtungszeitraum für die Infobox interessiert haben, beteiligten sich drei Viertel draußen an der Ballomat-Umfrage (186 Personen, vgl. hierzu Kapitel 3.4). Die Beschäftigung mit der Umfrage dauerte zumeist nicht lang, daher sind die meisten Personen insgesamt weniger als eine Minute geblieben. Ein weiteres Viertel besuchte darüber hinaus auch das Innere der Infobox (48 Personen, ca. 26 Prozent). Fast alle Bürger, die das Boxinnere besuchten, haben sich auch mit einem Verwaltungsmitarbeiter unterhalten.

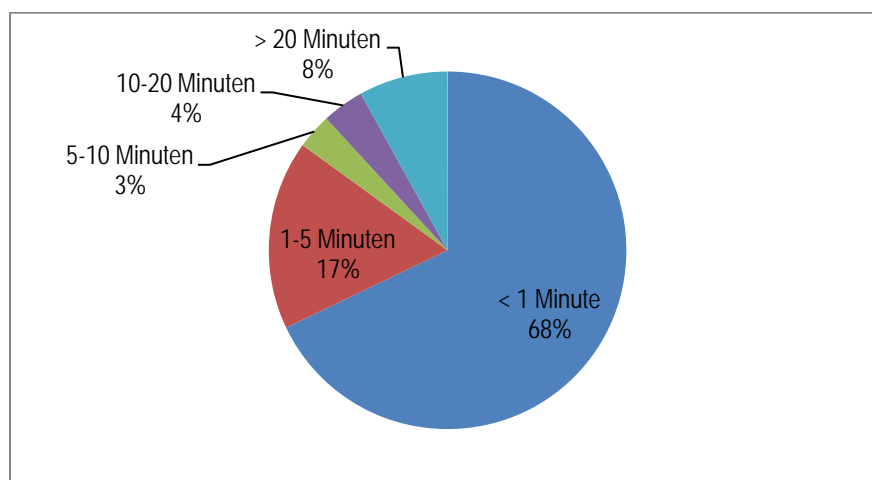


Abbildung 32: Durchschnittliche Verweildauer bei der Infobox

⁸ Dies geschah im Rahmen eines Praktikums. Die Beobachtungszeiten waren: Dienstag, 15. Oktober 2013 (15 bis 18 Uhr), Mittwoch, 16. Oktober 2013 (15 bis 18 Uhr) und Freitag, 18. Oktober 2013 (15 bis 16:30 Uhr).

Geschlecht:

Genauso wie im Onlinedialog zeigte sich auch vor Ort in dieser Debatte ein deutlicher Unterschied zwischen den Geschlechtern: Von den 186 protokollierten Personen waren 106 Männer und 79 Frauen (vgl. Abbildung 33). Noch höher zeigt sich dieser Männeranteil bei den Besuchenden, die die Infobox auch betreten haben: Von den 48 Besuchenden in dem Beobachtungszeitraum waren 37 Männer (vgl. Abbildung 34).

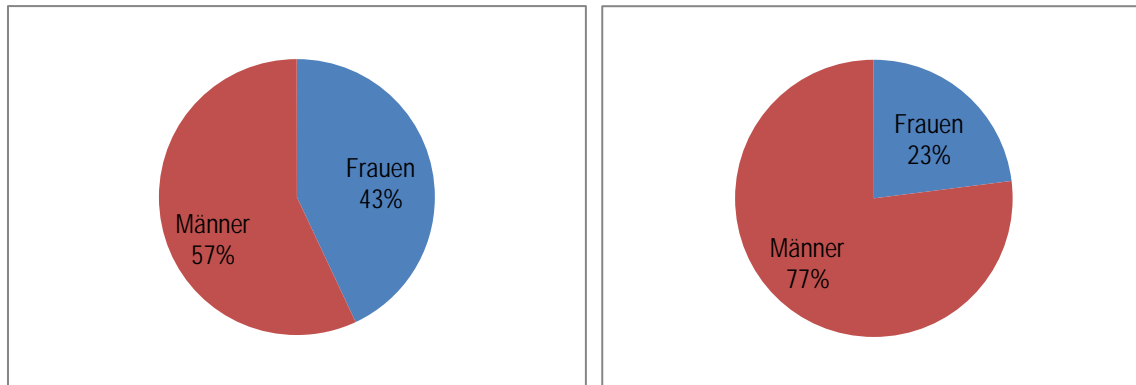


Abbildung 33 und 34: Besuchende der Infobox nach Geschlecht (Insgesamt und Boxinneres)

Alter:

Insgesamt gab es im Beobachtungszeitraum folgende Besucherinnen und Besucher nach Alter: Drei Kinder (unter 12 Jahren), 59 Jugendliche (zwischen 13 und 18 Jahren), 31 junge Erwachsene (zwischen 19 und 30 Jahren), 46 Menschen mittleren Alters (zwischen 31 und 60 Jahren) und 38 ältere Menschen (über 60 Jahre alt).⁹ Bei den Besuchern, die in die Infobox hineingingen, waren nur wenige jüngeren Alters (vgl. Abb.4). Positiv überraschend war dennoch der hohe Anteil von Jugendlichen, die sich überhaupt für die Infobox interessierten (30 Prozent).

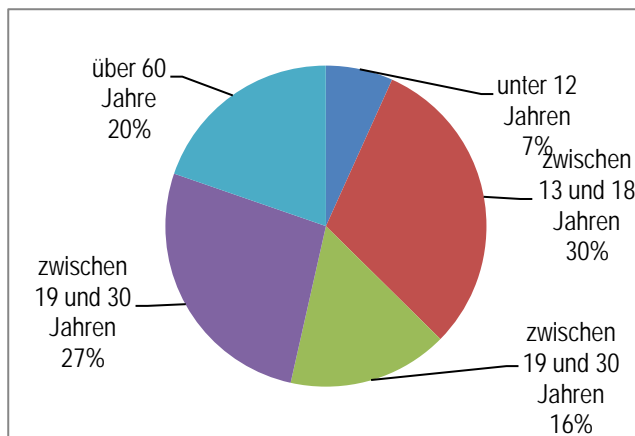


Abbildung 35: Besuchende der Infobox (Insgesamt) nach Alter

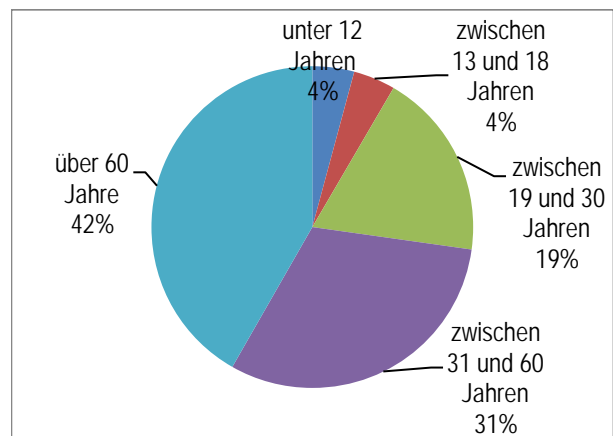


Abbildung 36: Besuchende der Infobox (Boxinneres) nach Alter

⁹ Die Alterszuordnungen erfolgten nach Schätzung. Die verwendeten Altersspannen weichen von den in der Analyse der Onlinenutzer verwendeten Spannen ab.

5 Fazit und Erkenntnisse

5.1 Übergreifende Erkenntnisse

Gefestigte Qualitätsstandards

Mit der dritten Dresdner Debatte hat sich die Dresdner Debatte als Formate der Bürgerbeteiligung in Dresden etabliert: Wesentliche Elemente und Abläufe der Debatte sind nun eingeübt und standardisiert, die technische Grundlage für zukünftige Debatten gelegt.

Eine Dresdner Debatte – das ist eine vierwöchige Diskussion zu Stadtplanungs- und Stadtentwicklungsthemen, die sowohl vor Ort in und um die Infobox und mit verschiedenen Veranstaltungen stattfindet als auch innerhalb einer strukturierten und moderierten Onlinediskussion. Alle Beiträge der Debatte werden sowohl quantitativ als auch qualitativ ausgewertet und bei den weiteren Planungen berücksichtigt. Eine Auftakt- und eine Abschlussveranstaltung, bei der Politik und Verwaltung die Ergebnisse vorstellen und Rückmeldung über den konkreten weiteren Umgang mit den Ergebnissen geben, runden die Debatte ab. Die Rückmeldungen der Teilnehmenden zum Format (zum Beispiel über den Lob & Kritik-Bereich der Onlineplattform) geben wichtige Impulse für die nächsten Debatten. Über gezielte Öffentlichkeitsarbeit wird jede Debatte bekannt gemacht. Themen, die für eine Dresdner Debatte in Frage kommen, sind Planungen oder Leitlinien, bei denen es Entscheidungsspielraum gibt und wo die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger wertvolle Hinweise geben können. Diese Kriterien für eine qualitätvolle Beteiligung haben sich über die vergangenen drei Debatten gefestigt.

Auch von Seiten der Teilnehmenden hat sich ein sehr konstruktiver Diskussionsstil etabliert. Ein Eingreifen der Moderation innerhalb der Online-Diskussion war in der dritten Debatte nur selten nötig, die Beiträge sind in aller Regel inhaltlich fundiert und von sachlicher Argumentation.

Skalierbarkeit

Eine neue, auf kontinuierliche Debatten und deren transparente Dokumentation ausgerichtete Diskussionsplattform ermöglicht es, die Debatte in einer standardisierten – und damit effizienten - Form durchzuführen und dennoch Raum zu lassen für kleinere Anpassungen, die für jede Debatte und ihre Themen wichtig sind. Es hat sich gezeigt, dass dieses standardisierte Konzept offen genug ist, um für unterschiedliche Planungen zu funktionieren: Von der kleinräumlichen Planung um den Neumarkt in der ersten Debatte bis hin zur stadtweiten Strategie beim Verkehrsentwicklungsplan. Auch bei weiteren Debatten ist sichergestellt, dass alle Verfahren transparent und übersichtlich auf der Plattform dokumentiert und damit auch nach längerer Zeit nachvollziehbar sind. Damit ist die Dresdner Debatte konzeptionell für weitere Debatten gut gerüstet.

Wissensaufbau in der Verwaltung

Zweierlei Arten von Wissenszuwachs bedeutet die Dresdner Debatte für die Verwaltung: Beim konkreten Thema Verkehrsentwicklungsplan gilt dies zum einen für die Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürger zum VEP direkt (vgl. hierzu die folgenden Kapitel). Zum anderen gehen die Hinweise aber auch schon über die Ebene der strategischen Planung hinaus und enthalten oftmals bereits wertvolles Vor-Ort-Wissen, das – gerade im Fall des VEP – für die konkrete Umsetzung im Nachgang der Festschreibung des VEP sehr nützlich sein kann. Die Beiträge sind insofern ein Wissensschatz, den die Verwaltung auch in Zukunft noch nutzen kann. Kapitel 5.3 beschreibt den

geplanten Umgang mit diesem Wissen. Auch die Gespräche in der Infobox werden von den Verwaltungsmitarbeitenden als sehr gewinnbringend empfunden.

Rund um die Dresdner Debatte wurde innerhalb der Verwaltung wertvolles Verfahrenswissen zur medienübergreifenden Beteiligung aufgebaut. Wurde das Stadtplanungsamt anfangs in großem Umfang durch externe Dienstleister bei Konzeption, Moderation, Öffentlichkeitsarbeit und Technik unterstützt, hat sie von Debatte zu Debatte intern zunehmend Erfahrung gesammelt und übernimmt mittlerweile viele Aufgaben in Eigenleistung. Feste Ansprechpartner auch bei wechselnden fachlichen Zuständigkeiten sichern dieses Wissen in Reihen des Stadtplanungsamtes. Dazu gehört auch die Moderation des Verfahrens, die mittlerweile zu einem großen Teil durch die Stadt Dresden übernommen wird und öffentlich gemachten Qualitätsstandards folgt.

Herausforderungen

Auf Basis dieser positiven Erfahrungen kann die Dresdner Debatte sich als öffentliches Beteiligungsformat der Landeshauptstadt Dresden zu aktuellen Stadtentwicklungsthemen weiterentwickeln. Folgende Themen bieten sich dafür aktuell an:

Ansprache und Gewinnung neuer Teilnehmergruppen: Es ist erfreulich, dass sich über die ersten drei Debatten hinweg ein Stamm von Diskutierenden gebildet hat, der sich registriert hat und auf neue Debatten über den Newsletter aufmerksam gemacht werden kann. Gleichzeitig ist jede Debatte offen für jeden interessierten Diskutanten und wendet sich auch je Thema an spezielle Zielgruppen. Daneben sollte aber zukünftig darauf geachtet werden, die Attraktivität der Debatten möglichst auch für Gruppen zu stärken, die bisher eher unterrepräsentiert sind – erste Ansatzpunkte dafür liefern die Daten in Kapitel 4.

Aufbereitung der Informationsmaterialien: Die möglichst verständliche Darstellung von Planungsthemen ist essentielle Grundlage für eine gute Debatte und auch bisher schon Bestandteil der Dresdner Debatten. Gerade bei umfangreichen und komplexen Planungen gibt es meist eine große Menge an Informationen, die zudem meist in Planersprache abgefasst ist. Gerade um weitere Menschen für die Beteiligung zu gewinnen, ist eine einfache, gegebenenfalls auch verstärkt grafische Aufbereitung und Übersetzung sinnvoll. Dies gilt auch für die Berichterlegung über die Ergebnisse der Debatte.

Kontinuierliche Kommunikation zu den Debatten: Planungsprozesse sind oftmals langwierig. Bis Auswirkungen sichtbar werden, vergeht zumeist längere Zeit. Um Transparenz und Vertrauen in die Ernsthaftigkeit der Debatten herzustellen, ist es notwendig, zu vermitteln, was mit den Ergebnissen einer Debatte geschieht und welche Schritte anschließend folgen, welche Herausforderungen sich eventuell im Nachgang ergeben und wie die Verwaltung und Politik mit dem Bürgerinput umgehen. Über die Onlineplattform sind hierfür verschiedene Optionen angelegt: Die Möglichkeit, einen Newsletter zu verschicken, aktuelle Nachrichten einzustellen oder im Ergebnisbereich der einzelnen Debatten die Beschreibung zu aktualisieren. Es sind aber weitere Möglichkeiten denkbar, etwa ein kurzes „Nachgefragt“ bei den Abschlussveranstaltungen auch zu den vergangenen Debatten, Podcast o.ä. Hier kann sich die Dresdner Debatte noch weiterentwickeln.

Auch Nutzerinnen und Nutzer der Dresdner Debatte sind aufgefordert, sich bei der Weiterentwicklung einzubringen. Während der einzelnen Debatten steht ihnen hierfür beispielsweise der Lob & Kritik-Bereich unter www.dresdner-debatte.de zur Verfügung oder das persönliche Gespräch mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Stadtplanungsamt in der Infobox oder während der Veranstaltungen.

5.2 Ergebnisse der Expertenrunde

Ein bewährtes Format der externen Begleitung der Dresdner Debatte ist die Expertenrunde. Sie ist je Debatte zusammengesetzt aus Fachleuten des entsprechenden Themenbereichs und zieht zur Halbzeit der Debatte ein inhaltliches und auf das Format bezogenes Zwischenfazit. Die Einschätzung der Expertenrunde hilft bei der Einordnung der Ergebnisse, ermöglichen gegebenenfalls gezielte Nachfragen innerhalb der Debatte bei „blinden Flecken“ innerhalb der Diskussion und helfen ebenso wie die Hinweise der Bürgerinnen und Bürger bei der Weiterentwicklung des Formats.

Am 9. Oktober 2013 fand in der aufgestellten Infobox das Expertengespräch zur dritten Dresdner Debatte statt. Von 19.30 Uhr bis 21.30 Uhr diskutierten Mitglieder des Runden Tisches, der Ingenieurkammer und Vertreter der Arbeitsgruppe Verkehrs- und Wirtschaftsverbände, der Arbeitsgruppe Verkehrsträger, des Entwicklungsforums und Vertreter der Arbeitsgruppe Stadtqualität, Mitglieder des wissenschaftlichen Beirates, der Stadtratsfraktion, des Planerkonsortiums sowie Vertreter der Stadt insbesondere des Stadtplanungsamtes und der Stadt- und Verkehrsentwicklung über das Format und die Inhalte der dritten Dresdner Debatte. Es folgen die Ergebnisse der Runde als Auszug aus dem Protokoll des Abends:



Abbildungen 37 - 38: Teilnehmende der Expertenrunde

Die Diskussion der Experten ergibt folgende, mehrheitlich getragene Einschätzung zu Methodik und eingegangenen Beiträgen:

Format/Methodik

- Je abstrakter der zu diskutierende Planungsansatz, umso schwieriger ist es, das Interesse der Bevölkerung zu wecken. Das Instrument Internet ist dafür geeignet, muss aber durch andere Medien begleitet werden. Dieser Ansatz wird bei der aktuellen Dresdner Debatte umgesetzt mit der Infobox vor Ort und Medienbegleitung.
- Die Zahl der zur Halbzeit eingegangenen Beiträge liegt bei 130 plus 142 Kommentaren zu den Beiträgen. In der ersten Halbzeit waren ca. 600 Besucher auf der Seite www.dresdner-debatte.de. Die durchschnittliche Verweildauer betrug 8,5 Minuten beim Erstbesuch und 10 Minuten beim wiederkehrenden Besuch. Circa ein Viertel aller Besucher registrieren sich mit einem Namen und einer E-Mail-Adresse. Drei Viertel beteiligen sich ohne Anmeldung als Gast. Die Zahl 130 wird als nicht sehr hoch, aber dennoch zufriedenstellend eingeschätzt, insbesondere vor dem Hintergrund der fachlichen Qualität der Beiträge.

- Die Dresdner Debatte ist keine repräsentative Bürgerbeteiligung. Ein wesentliches Ziel dieses Instruments besteht darin, eine neue Diskussions- und Beteiligungskultur zu etablieren. Die aktuelle Debatte ist durch sachliche inhaltliche Beiträge gekennzeichnet. Vorangegangene Debatten verliefen viel emotionaler.

Beiträge insgesamt

- Die eingegangenen Bürgerbeiträge werden als sachlich, inhaltlich wertvoll, stark argumentierend aber nicht pauschalierend eingeschätzt. Die Sorgen und Nöte des täglichen Erlebens spielen nur eine geringe Rolle. Die eher erwartete größere Breite wird zur Halbzeit der Debatte durch einen doch eher engen Korridor abgebildet. Die Beteiligung wird als heterogen eingeschätzt. Die Beiträge lassen auf ein informiertes Fachpublikum (Hochschulstandort mit verkehrswissenschaftlicher Fakultät) und Bürger schließen, die sich eher in diesem Forum äußern als in öffentlichen Bürgerversammlungen. Die Breite der Beiträge ist gut geeignet, um in der Politik und Verwaltung fachlich weiterbehandelt zu werden („keine Schimpfkanonaden“).
- Die Beiträge spiegeln immer die subjektive Sicht und Erfahrungen des eigenen Erlebens der Bürgerinnen und Bürger wieder. Es ist Anspruch der Dresdner Debatte, diese individuellen Sichtweisen aufzunehmen und ernst zu nehmen. Es geht eine Vielzahl von Beiträgen ein, die nicht VEP-relevant sind, aber in den Arbeitsalltag der Stadtverwaltung und ihrer Fachpartner aufgenommen werden sollten. So sind diese Bürgerbeiträge ein Fundus für die Verwaltung, um das Verkehrssystem in seinem Gebrauchswert zu verbessern.
- Die online-Debatte gibt vier Kategorien „Infrastruktur“, „Umwelt“, „Gestaltung“, „Innovation“ und darüber hinaus noch „Sonstiges“ für die Beiträge vor. Es zeigt sich, dass eine Zuordnung nicht immer eindeutig möglich ist, bedingt durch die Komplexität des Themas. Dies erschwert die Auswertung. Ggf. ist bei kommenden Debatten zu solchen komplexen gesamtstädtischen Planungen eine feingliedrigere Strukturierung anzuwenden.
- Es wird eingeschätzt, dass die Beiträge eine relativ hohe Zufriedenheit mit dem Dresdner Verkehrssystem widerspiegeln.

Fachliche Schwerpunkte der Beiträge

- Bei den ÖPNV-bezogenen Beiträgen wird eingeschätzt, dass die von den an der Debatte Teilnehmenden geäußerten Vorschläge und Anregungen weitgehend den in der Planung relevanten Themen entsprechen. Zudem wird von den Bürgerinnen und Bürgern auch ein kostenfreier ÖPNV debattiert.
- Zur Verkehrssteuerung per LSA gibt es mehrere Beiträge. Hier bedarf es wohl einer noch stärkeren Kommunikation, dass die Stadtverwaltung kontinuierlich daran arbeitet. Es wird herausgestellt, dass der VEP 2025plus kein Qualitätsmanagement für LSA leisten kann. In der Diskussion wird angemerkt, dass eine Flexibilisierung der LSA-Schaltungen Potenziale zu bergen scheint, die Umlaufzeiten zu optimieren. Vor dem Hintergrund wäre für die Umsetzung des VEP ggf. eine entsprechende Arbeitsgruppe sinnvoll.
- Die Schwerpunkte Verkehrssicherheit, Geschwindigkeit und Straßenraumgestaltung werden in Beiträgen angesprochen. Dabei bestehen Expertensichten, dass Verkehrssicherheit künftig noch stärker thematisiert werden sollte.
- Die Diskussion zum Ruhenden Verkehr in der Innenstadt und zur Notwendigkeit von Park and Ride zeigt, dass von den Bürgerinnen und Bürgern Veränderungsbedarf gesehen wird. In vielen

Beiträgen wird ein Systemverständnis deutlich, woraus abgeleitet deutlich das Instrument Parkraumbewirtschaftung thematisiert wird.

- Die vielen Beiträge zum Radverkehr zeigen eine Unzufriedenheit mit dem Dresdner Radverkehrssystem auf.

Empfehlungen zur Auswertung und Kommentierung des Bürgerdialogs, Erkenntnisse und Schlussfolgerungen für die Planung

Bei der Auswertung und dem weiteren Umgang mit den Anregungen wird empfohlen, die eingegangenen Beiträge zu differenzieren in:

- VEP-relevante Anregungen und Vorschläge,
- Anregungen zur Gebrauchswert- bzw. Qualitätsverbesserung des Dresdner Verkehrssystems,
- Anregungen für Verkehrs- und Mobilitätspartner.

Zudem sollte nach Abschluss der Debatte der Öffentlichkeit mitgeteilt werden, welche Beiträge sich bereits im VEP wiederfinden und wie mit den einzelnen Anregungen umgegangen wird.

Es ergeht die Empfehlung, alle Anregungen „mitzunehmen“, auch vermeintlich kleine Sachen. Die Verwaltung sollte sich bei der Auswertung und Weiterbearbeitung der Bürgeranregungen nicht auf einige große Themen wie z. B. das E-Ticketing fokussieren. So eröffnet diese Debatte im Vergleich zu den vorangegangenen die Chance, viel umzusetzen.

Dabei sind die Leistungen sowohl der Bürger als auch der Verwaltung der Politik zu kommunizieren, damit sie entsprechend von der Kommunalpolitik wahrgenommen werden.

Die erforderlichen Kapazitäten für den Bürgerdialog und die daraus entstehenden Aufgaben müssen bereitgestellt bzw. ermöglicht werden, um den nicht unbeträchtlichen Aufwand bewältigen zu können. Ressourcenengpässe bzw. -grenzen sollten der Politik ebenso vermittelt werden.

Fazit:

Es wird eingeschätzt, dass die VEP-Arbeit von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert wird. Die Beiträge in der Debatte werden als Bestätigung des VEP gesehen. Insofern wird die Arbeit der an der Erarbeitung beteiligten Gremien, insbesondere die des Runden Tisches, als sehr erfolgreich gesehen. Aber, so zeigt es die Debatte, es gibt ein paar Punkte, um die sich noch stärker gekümmert werden muss, wie Ruhender Verkehr, LSA, Radverkehr.

Die Beiträge der Dresdner Debatte enthalten viele Anregungen für die Fachämter, die Fachpartner und die Stadträte der Landeshauptstadt.

Generell wird aus den eingegangenen Beiträgen eine hohe Zufriedenheit mit dem Dresdner Verkehrssystem gesehen.

Der Umgang mit den einzelnen Bürgeranregungen sollte nach außen reflektiert werden.

Wichtig erscheint, den Beteiligten dafür zu danken und zur Mitarbeit bei kommenden Bürgerbeteiligungen zu ermutigen.

Exkurs: Statement im Nachgang von Erhart Pfotenhauer / planungsgruppe proUrban (Moderator des Runden Tisches):

1. Allgemeine Anmerkungen zur Dresdner Debatte

Dieses Format stellt eine wichtige Bereicherung des bisherigen Prozesses und der Prozess-Bausteine da (Runder Tisch, öffentliche Debatte, Wissenschaftlicher Beirat, kommunalpolitischer Lenkungsreis). Die Dresdner Debatte unterstützt damit den demokratischen Willensbildungsprozess in Sachen Verkehrsentwicklungsplan. Ihre Ergebnisse können als wertvolles Pfund in den Händen der Stadträte nicht hoch genug eingeschätzt werden.

2. Was kennzeichnet diese dritte Dresdner Debatte?

Die Dresdner Debatte erweist sich auch in ihrer dritten Auflage – nach den erfolgreichen Debatten zum Neumarkt und zur Inneren Neustadt – als ein wichtiges Element praktizierter Demokratie und zugleich als hervorragender Beleg für die Transparenz des bisherigen und gegenwärtigen Planungsprozesses. Signifikant ist die Sachlichkeit, Fairness und Ausgewogenheit fast aller Beiträge.

3. Was lernen wir aus der Vielzahl der vorliegenden Beiträge?

Offensichtlich besteht eine generelle Zufriedenheit mit dem Dresdner Verkehrssystem. Dies bedeutet aber nicht, dass es nicht unzählige wichtige Anmerkungen zu dessen „Gebrauchswert-Verbesserung“ gibt.

Wir lernen aber auch, dass sich die überwiegende Kritik auf den gegenwärtigen Zustand und die Lücken des Verkehrswege-Netzes, die Sicherheit und die Nutzbarkeit der Straßen vor allem für den Fuß- und Radverkehr und die Verbesserungswürdigkeit des ruhenden Verkehrs beziehen.

4. Sind die Ergebnisse dieser Dresdner Debatte 1:1 in den weiteren Planungsprozess übertragbar?

Das gilt nur zum Teil, einfach deshalb, weil sich viele Beiträge unterhalb der Ebene des VEP bewegen; sie sind – wie schon erwähnt – ganz praktische und im Verwaltungsalltag für die „Gebrauchswert-Verbesserung“ des Verkehrssystems von großer Wichtigkeit. Jedoch auch für die Feinjustierung des Verkehrsentwicklungsplans finden sich gute und verwertbare Hinweise.

5. Wie sollte mit den Beiträgen weiter verfahren werden?

Wie gesagt: Nahezu alle Beiträge enthalten nicht nur einen, sondern oft jeweils zahlreiche, praktische und zum guten Teil auch praktisch umsetzbare Hinweise. Sie sind damit ein Fundus, mit dem die Fachverwaltung arbeiten und den sie nutzen kann. Im Übrigen erweist sich hier abermals die Einsicht als wichtig, dass Bürgerbeteiligung im richtigen Format und zum richtigen Zeitpunkt dazu beitragen kann, Zeit und Arbeit zu sparen. Viele unnötige Konflikte und Friktionen im Planungsalltag können so vermieden werden.

5.3 Schlussfolgerungen für die Planung und nächste Schritte

Die Vielzahl der eingegangenen Beiträge, Kommentare ergibt eine Fülle von konstruktiven Ideen und Anregungen zum Dresdner Stadtverkehr.

Die fachliche Qualität der Beiträge ist insbesondere im Vergleich zu den vorangegangenen beiden Debatten gut und hoch. Insgesamt lassen die Inhalte der Beiträge eine relativ hohe Zufriedenheit mit dem Dresdner Verkehrssystem vermuten.

Zudem kann aus den Beiträgen in der Debatte auch die Schlussfolgerung gezogen werden, dass die geleistete Arbeit im VEP-Planungsprozess von den Bürgerinnen und Bürgern akzeptiert wird. Insofern werden die Beiträge als Bestätigung des VEP-Entwurfs gesehen. Dies ist indirekt eine Würdigung der Arbeit der am VEP beteiligten Gremien, insbesondere des Runden Tisches, die als generell erfolgreich gesehen werden kann.

Die Debatte der Bürgerinnen und Bürger zur Verkehrsentwicklung in Dresden zeigt aber auch, dass es ein paar Bereiche gibt, bei denen eine stärkere Einflussnahme erwartet wird, wie insbesondere der Ruhende Verkehr, Lichtsignalanlagen, der Fahrradverkehr.

Alle eingebrachten 364 konkreten Vorschläge und 549 Kommentare werden von der Stadtverwaltung in den nächsten Wochen und Monaten einzeln gesichtet, bewertet und auf Umsetzbarkeit und Weiterbehandlung geprüft.

Die Beiträge und Anregungen spiegeln die subjektive Sicht und Erfahrungen des eigenen Erlebens der Bürgerinnen und Bürger wieder. Diese individuellen Sichtweisen sind in den Kontext einer gesamtstädtischen Planung zu setzen und entsprechend zu differenzieren in

- VEP-relevante Anregungen und Vorschläge,
- Anregungen zur Qualitätsverbesserung des Dresdner Verkehrssystems,
- Anregungen für Verkehrs- und Mobilitätspartner (DVB AG, VVO GmbH u. a.).

Anregungen sind VEP-relevant wenn sie den Entwicklungszielen entsprechen, gesamtstädtische Relevanz aufweisen und die strategische Planungsebene des Verkehrsentwicklungsplanes betreffen.

So erfolgt eine erste Sichtung aller Beiträge und Kommentare zu ihrem Bezug zum VEP-Entwurf. Bei allen Beiträgen, die VEP-relevant sind, wird geprüft, ob sie bereits im VEP-Entwurf enthalten sind. Alle darüber hinaus gehenden Anregungen werden auf ihre Integration in den VEP und ihre Umsetzbarkeit geprüft.

Es gibt eine Vielzahl von Beiträgen, die sehr detailliert und somit nicht VEP-relevant sind. Diese werden nicht im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus weiterverfolgt, sondern in den Arbeitsalltag der Stadtverwaltung und ihrer Fachpartner aufgenommen. Dies erfolgt über die etablierten Gremien des VEP-Planungsprozesses – die städtische Projektgruppe und die Verkehrsträger.

Alle Bürgerbeiträge sind ein enormer Fundus für die Verwaltung und ihre Partner, um das Dresdner Verkehrssystem zu verbessern und zu qualifizieren.

Die vielen konkreten und teilweise auch sehr detaillierten Anregungen der Bürgerinnen und Bürger sind eine Chance, möglichst viel aufzunehmen und umzusetzen, sowohl für die politische Diskussion als auch für die Verkehrsentwicklungsplanung und auch für das laufende „Tagesgeschäft“ der Verwaltung.

Dafür erfolgt eine Prüfung, Bewertung und Weiterbehandlung entsprechend der nachfolgenden Struktur:

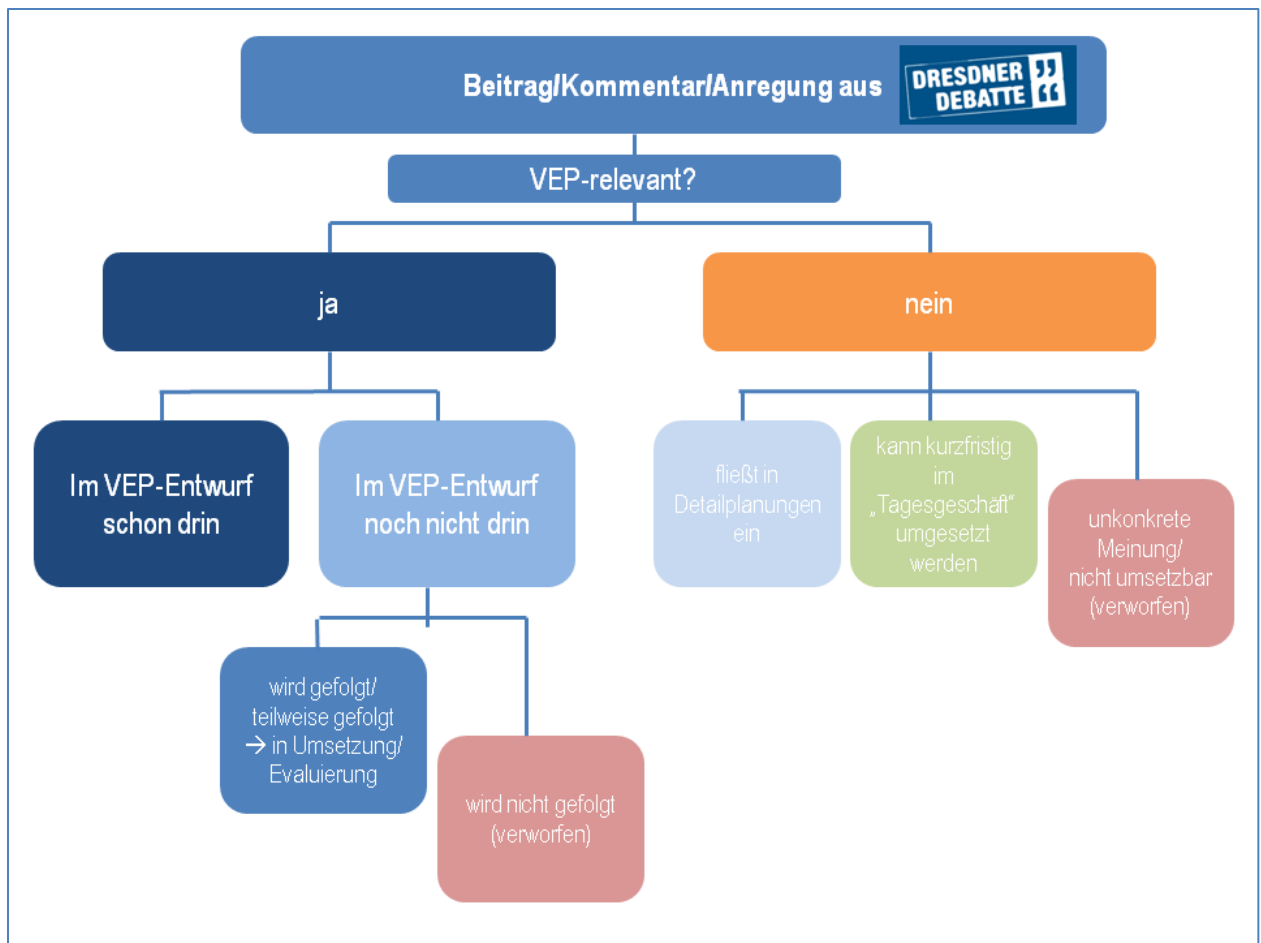


Abbildung 39: Umgang mit den Diskussionsbeiträge / Ablauf der Prüfung

Dafür werden alle Beiträge und Kommentare in einer Tabelle aufgelistet und geprüft, bewertet und wenn geeignet, weiterbehandelt. Nachfolgende Tabelle zeigt dies beispielhaft und noch unvollständig.

Tabelle 7: Beispieltabelle zum Umgang der Beiträge in Bezug auf den VEP

Beitragsnummer	Schlagwort	Zitat des Beitrages oder Kommentares	VEP-relevant und im VEP bereits enthalten (Kap., S.)	VEP-relevant und noch nicht enthalten ➔ Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag	Nicht VEP-relevant ➔ Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag	Zuständigkeit für Weiterverfolgung/Umsetzung	Bemerkungen zum Bearbeitungs-/Umsetzungsstand
		komplette Vorrangschaltung für Straßenbahnen und Busse „Die Stadt Zürich macht es vor: Nur wenn der öffentliche Nahverkehr die Geschwindigkeit der Autos in einer Stadt mithält, wird sie als attraktiver Ersatz für die Nutzung eines PKW wahrgenommen und genutzt. Es kann bisher keine Rede davon sein, dass Straßenbahnen/ Busse und Autos in Dresden gleichberechtigt sind, denn bei vielen Relationen ist man mit dem Auto immer noch schneller unterwegs als mit dem ÖPNV. Dieser Nachteil für Busse und Straßenbahnen muss aus dem Weg geräumt werden. Gleichberechtigung nicht für die Ampelschaltung sondern für die durchschnittliche Fahrzeit für jedes Fortbewegungsmittel! Diese Forderung geht einher mit der Forderung nach weniger Feinstaubbelastungen und CO2-Emissionen in Dresden. Wer will, dass Dresden umweltfreundlicher wird, der muss den ÖPNV attraktiv machen.“	-	entspricht nicht den politischen Zielen für die künftige Verkehrsentwicklung Dresdens (1.1 Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger), 1.5 Präferenz des Umweltverbunds in zentralen Bereichen) wird nicht gefolgt	-		
		Kleinteilige Ergänzungen im Radnetz „Sicherheitsdefizite beseitigen. z. B. Plasterabschnitt Lübecker Straße zwischen R.-Renner-Straße und Emrich-Ambross-Ufer endlich asphaltieren.“	-	Wird geprüft und ggf. in Radverkehrskonzept integriert			
		Augustusbrücke und Sophienstraße „Augustusbrücke und Sophienstraße müssen autofreie Zonen werden. Sie sollten nur Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV zur Verfügung stehen. Dazu ist es notwendig, die unsinnige Verkehrsregelung am Postplatz zu verändern. Es ist nicht zu verstehen, dass es nicht möglich ist in die Ostra-Allee zu fahren und der Verkehr in die Sophienstraße gezwungen wird.“	Kap. 5.7, S. 96, Kap. 6.4.5, S. 119, Kap. 6.8, S. 144, Kap. 6.9.6, S. 154, Anlage 6, S. 5 (M85)	-	-		

Beitragsnummer	Schlagwort	Zitat des Beitrages oder Kommentares	VEP-relevant und im VEP bereits enthalten (Kap., S.)	VEP-relevant und noch nicht enthalten ➔ Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag	Nicht VEP-relevant ➔ Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag	Zuständigkeit für Weiterverfolgung/Umsetzung	Bemerkungen zum Bearbeitungs-/Umsetzungsstand
		Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege komplett ersetzen „Radfahrer und Fußgänger sollten innerorts voneinander getrennt werden, da diese Führung zu viele Konflikte mit sich bringt - insbesondere auch dann, wenn die Gehwege nah an Hauseingängen verlaufen. Eine solche Gefahrenstelle befindet sich beispielsweise auf der Könnertitzstraße. Falls die Platzverhältnisse keine richtigen Radwege zulassen, empfehle ich das die Umwandlung in Gehwege mit "Fahrrad frei". Dann kann man entweder mit 7 km/h über den Gehweg schleichen oder einfach die Fahrbahn nutzen und somit auch bei wesentlich höheren Geschwindigkeiten sicher unterwegs sein.“	Anlage 6, S. 5 (M82 und M91)	-	-		
		Bau eines zentralen Busbahnhofs als kurzfristige Maßnahme in VEP aufnehmen „Die Situation auf der Bayrischen Straße ist chaotisch und gefährlich!“	Kap. 6.3, S. 113, Kap. 6.6.5, S. 130, Kap. 6.6.6, S.131, Fehler! Keine gültige Verknüpfung.	-	-		
		Ganzheitliches Mobilsystem mit nutzungsabhängiger Zahlung über neue Medien (Smartphone...) „Man sollte ein Verkehrsmittel übergreifendes Mobilsystem einführen. Z.B. fährt man mit Leihfahrrad von A zum Bahnhof, dann mit der S-Bahn, steigt um in den Bus, und nutzt zum Zielort ein Sharing Car. Diese nach meinen Präferenzen günstigste Verbindung in Echtzeit war zuvor das Ergebnis auf dem Smartphone. Mit diesem zahle ich auch nur für die zurückgelegte Strecke und Zeit (ähnlich wie bei vielen Car-Sharing oder Fahrradleihkonzepten). Die Präferenzen könnten - wie bei Routenplanern - kürzeste, schnellste, kostengünstigste oder umweltfreundlichste Verbindung heißen“	Kap. 6.9.7, S. 159, Anlage 6, S. 8 (M143)	-	-		

Beitrags- nummer	Schlag- wort	Zitat des Beitrages oder Kommentares	VEP-relevant und im VEP bereits enthalten (Kap., S.)	VEP-relevant und noch nicht enthalten ➔ Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag	Nicht VEP-relevant ➔ Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag	Zuständigkeit für Weiter- verfolgung/ Umsetzung	Bemerkungen zum Bearbei- tungs-/ Umsetzungs- stand
	"	S-Bahn Halt "Stauffenbergallee „Zügige Durchführung zum Bau eines S-Bahn-Haltepunktes "Stauffenbergallee". -> viele Berufstätige in unmittelbar naheliegenden Fachgerichtszentren, Bundeswehrstandorte, Militärhistorisches Museum, mdr, und Verwaltungen der Ärztlichen Selbstverwaltungen (KVS, KZV, SLÄK, LZKS, ...), Polizeidirektion, Zoll u.v.w.m. -> bessere S-Bahn-Anbindung für Touristen und Gäste der umliegenden Hotels"	Kap. 5.8.3, S. 101, Kap. 6.6.4, S. 128, Kap. 6.6.7, S. 132, Anlage 6, S. 3 (M45)	-	-		
		Zu wenig Haltestellen für Behinderte „Ich bin auf den ÖPNV angewiesen und ich bin gehbehindert. Nicht nur das ich in meiner Bewegung eingeschränkt bin, werde ich auch noch dadurch dass zu wenig Behinderten gerechten Haltestellen vorhanden sind, zusätzlich behindert. Schlimm ist,, dass nur am Krankenhaus Friedricihstadt eine bingerten geechte Haltestelle ist. Ich möchte ungehindert überall hinkommen.Und warum dürfen die Rampen an Straßenbahnen nicht für Rollatoren herunter gelassen werden?"	Kap. 2.2.2, S. 22, Kap. 2.2.3, S. 26, Kap. 5.2, S. 77, Kap. 6.6.1, S. 123, Kap. 6.6.5, S. 129, Anlage 6, S. 5 (M78)				
		Öffentliche Verkehrsmittel KOSTENFREI ! „Für einige ist es eine klare Sache mit der Monatskarte: " ich habe Sie, also nutze ich Sie" Für viele ist es aber eine Klare Sache mit dem Auto." ich habe keine Monatskarte mein Auto kostet mich, ob ich es fahre oder nicht, als nehme ich das Auto." Genau hier helfen kostenfreie Verkehrsmittel! durch steigenden Tourismus sinkende Straßen-Baukosten da weniger Autofahrer oder die steigende Lebensqualität refinanziert sich das ganze von selbst!"	-				
		Asphaltverwerfungen an Bushaltestellen „Durch das Anfahren der schweren Busse an den Haltestellen entstehen im Laufe der Zeit längs der Fahrbahn an der Position der Räder Verwerfungen im Asphalt (tiefe Mulden und relativ hohe "Kämme"). Bei Tageslicht ist alles kein Problem, da kann man mit seinem Fahrrad daran vorbei fahren, bei Dunkelheit sind solche Verwerfungen gefährlich, da man sie kaum sieht. Wenn man dann	-	-	Benanntes Haltestellenbeispiel ist zu kleinteilig für die VEP-Planungsebene -->Anregung wird innerhalb der Stadtverwaltung weitergegeben	Straßen- und Tiefbauamt	

Beitragsnummer	Schlagwort	Zitat des Beitrages oder Kommentares	VEP-relevant und im VEP bereits enthalten (Kap., S.)	VEP-relevant und noch nicht enthalten ➔ Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag	Nicht VEP-relevant ➔ Kurzkomentar zum fachlichen Abwägungsvorschlag	Zuständigkeit für Weiterverfolgung/Umsetzung	Bemerkungen zum Bearbeitungs-/Umsetzungsstand
		unabsichtlich seitlich gegen einen solchen "Asphaltekamm" fährt, kann es schnell passieren, dass man stürzt, dass ist mir an der Haltestelle Jacobistraße Richtung Hüblerplatz schon oft beinahe passiert. Es lässt sich sicher nicht ganz vermeiden, dass solche Verwerfungen entstehen, aber man könnte bestimmt, die größten "Kämme" von Zeit zu Zeit abfräsen, damit die Sturzgefahr für Radfahrer verringert wird."					
		Tunnel Waldschlößchenbrücke „Es ist völlig unverständlich, dass der Tunnel an der Waldschlößchenbrücke nicht von Radfahrern genutzt werden darf. Genauso gut könnte man Vögeln verbieten, dort zu fliegen. Künftig sollen Radfahrer den Tunnel nutzen können.“	-	-	Ist aus baulichen und verkehrsrechtlichen Gründen nicht umsetzbar ➔ Anregung wird nicht gefolgt	-	-

Der Umgang mit den einzelnen Bürgeranregungen wird in der Tabelle dokumentiert und reflektiert. Die ausgefüllte Tabelle wird nach Abschluss der Prüfungen unter www.dresdner-debatte.de eingestellt.

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
1	Mehr Carsharing			generelle Förderung von Carsharing im VEP enthalten (siehe Kap 5.4.1)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
2		Kommentar: ...wie in anderen Städten bereits, dass man wirklich von A nach B kommt - z.B. bei Schichtdiensten, wenn keine ÖPNV unterwegs sind, ein Auto per Smartphone in der Wohngegend gesucht wird und man es am/ in der Nähe des Arbeitsplatzes im Stadtgebiet abstellen kann.	Carsharing ist in privater Betreiberschaft - konkrete Umsetzungen ohne Einfluss durch LH Dresden	generelle Förderung von Carsharing im VEP enthalten (siehe Kap 5.4.1)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
3	Augustusbrücke	Ich möchte das auf der Augustusbrücke nur die Straßenbahn und Radfahrer fahren. Aber die Radfahrer sollen nur auf der Straße fahren und nicht auf dem Fußweg. Die Augustusbrücke soll grundsätzlich eine Fußgängerbrücke sein, die die Dresdner und die Besucher der Stadt zum flanieren einlädt.	Details zu Führungsformen nicht Gegenstand des VEP	Kap. 6.4.5, 6.9.2 u.a.			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
4		Kommentar: Schade, dass es hier keine "Daumen runter" Funktion gibt. Dann wäre evtl. erkennbar, dass die Augustusbrücke als Autoweg ab und zu schon recht wichtig sein kann. Sei es für den Hotelgast Hilton ab Autobahn oder für die Stauumfahrung Carolabrücke. Richtig, es ist (zum Glück) keine Hauptverkehrsachse, aber Dresden ist mit dem Konzept der vielen Wegalternativen bisher immer gut gefahren.	Abwägung hat gezeigt, dass für die Anlieger ausreichend und gute Netzalternativen im Kfz-Verkehr bestehen, Sondernutzungen sind nicht Gegenstand des VEP und situationsabhängig möglich				keine, da nicht VEP-relevant
5		Kommentar: Denn da kommt man heute als Autofahrer sowieso schon kaum durch ohne nicht mindestens einen Touristen (hoffentlich nur beinahe) umzufahren.		Kap. 6.4.5, 6.9.2 u.a.			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
6		Kommentar: In Prag steht noch die mittelalterliche Karlsbrücke. In Dresden wurde die mittelalterliche Augustusbrücke zugunsten des Verkehrs und der Schifffahrt vor über hundert Jahren abgerissen. Von daher sollte hier weiterhin die Straßenbahn drüber fahren. Vielleicht kann man ja die Bürgersteige verbreitern und einen Radweg anlegen, so das die Autos und die Straßenbahn eine Spur gemeinsam nutzen müssen. Dann wäre auch Platz für kleine Stände und Künstler, bei entsprechend breiten Gehwegen. Wichtig wäre dann auch die bessere Anbindung an die Hauptstraße, mit breitem Übergang für Fußgänger.		Kap. 6.4.5, 6.9.2 u.a., Details zu Führungsformen nicht Gegenstand des VEP, Querungen Neustädter Markt ebenfalls in 6.9.2 berücksichtigt			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
7		Kommentar: Flanierverbindung zwischen der Alt- und Neustadt mit kleinen Nippes-Verkaufständen und Straßenkünstlern. So wie die Karlsbrücke in Prag. Daumen hoch für diesen Vorschlag.		Kap. 6.4.5, 6.9.2 u.a., Querungen Neustädter Markt ebenfalls in 6.9.2 berücksichtigt			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
8		Kommentar: dann auch ÖPNV runter von der Brücke sonst ist flanieren nicht möglich und lebensgefährlich			kein ÖPNV auf der Augustusbrücke - ÖPNV in einer wachsenden Stadt muss alle geeigneten Brücken insbesondere in zentraler Lage nutzen - die 3 ÖPNV-Linien der Augustusbrücke sind nicht über andere Brücken abwickelbar (keine ausreichenden verkehrlichen Kapazitäten) - Verknüpfungssituation am Postplatz lässt hier keine andere Funktion zu	Kein Straßenbahnverkehr auf der Augustusbrücke	keine Berücksichtigung im VEP
9		Kommentar: Schön wäre auch, wenn die Verbindungen zum Elberadweg so gestaltet werden würden, dass man legal mit dem Rad auf die Brücke kommt. Schön ist, dass es jetzt eine Radfahrerfurt von der Hauptstraße auf die Brücke gibt. Sie müsste aber besser erkennbar sein - bisher wird sie von Radfahrern die aus der Hauptstraße kommen, nur sporadisch genutzt. Ein dritter Wunsch wäre ein ebener Fahrbahnbelag auf der Augustusbrücke. Dann würden deutlich weniger Radfahrer auf den Gehwegen fahren, was auch aus touristischer Sicht der Stadt sicher gut zu Gesicht stünde.		Kap. 6.7.2 (Rampen, Verknüpfungen), Details zu Querschnitten nicht Gegenstand des VEP, ebene Oberflächen als Standard im Radverkehr definiert (Kap. 6.7.1)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
10		Kommentar: Die Augustusbrücke ist die am schwächsten befahrene Brücke der Stadt - da liegt eine ausschließliche Nutzung für ÖPNV, Fahrräder und Fußgänger nahe. Allerdings bedarf es eines neuen Fahrradweges zwischen dem neuen, breiteren Fußweg und der nun schmaleren, gepflasterten Straße mit den Gleisen. Man könnte natürlich die Überfahrt für Rettungswagen, Polizei und Taxen erlauben. Bei einem solchen Umbau könnten auch gleich die brüchigen und nunmehr seit Jahren abgesperrten Brustungen der Brücke saniert werden.		Kap. 6.4.5, 6.9.2 u.a., zu Radverkehr siehe 6.7.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
11		Kommentar: ...sind Ausnahmen wie Taxis und Stadtrundfahrten sinnvoll		siehe 6.9.2, Details allerdings nicht im VEP			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
12	Albertbrücke	Ich möchte das die Albertbrücke sofort gesperrt wird, damit sie umgehend saniert werden kann. Denn das Schlimmste was uns Dresdnern passieren könnte, wäre dass sich ein größerer Stein von der Albertbrücke löst, wenn zufällig ein Ausflugsdampfer unter der Brücke lang fährt.	Sanierung ist in Planung und im VEP enthalten aber muss sich an baugesetzliche Rahmenbedingungen halten, Vollsperrung derzeit durch den Baustrasträger noch nicht gefordert				keine, da nicht VEP-relevant
13	Geschwindigkeit	Ich möchte das grundsätzlich 30 km/h in der Stadt auf allen Straßen gefahren wird. Dabei wäre mir wichtig, das es durchgehender als bisher eine grüne Welle für die Autofahrer gibt.			Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt - abgelehnt, da die Hauptstraßenverbindungen eine verkehrliche Bündelung zur Vermeidung von Schleichverkehr und effektiven Transportprozessen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV übernehmen sollen - dies ist mit Tempo 30 nicht zu erreichen - Das Nebennetz ist fast flächendeckend mit Tempo 30 belegt - siehe auch Kap. 6.4.3 - Grüne Wellen werden in Dresden wo immer möglich eingesetzt	Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt mit Ausnahmen im Hauptnetz	keine Berücksichtigung im VEP
14		Kommentar: 30 Km/h...klar....auch Rettungswagen im Einsatz....unterdessen ist das Haus abgebrannt oder der Verletzte verblutet....wirklich ein wahrsinnig wichtiger Beitrag. Nämlich nichts!!!	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
15		Kommentar: Man bedenke, dass dann Busse und Straßenbahnen auch nur mit 30 km/h dahinschleichen können, wenn sie im Straßenraum verkehren.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
16		<i>Kommentar: 30 km/h bedeuten keine autofreie Zone! 30 km/h führen dazu, dass mehr Miteinander auf den Straßen stattfinden kann und somit Autospuren nicht auf eine Breite von fast 4 Metern (!) ausgelegt werden müssen um die Sicherheit von RadfahrerInnen zu gewährleisten. Den durch schmalere Spuren gewonnen Straßenraum kann man dann sinnvoller für breite Fußwege (auf denen auch mal Tische und Stühle von Cafés stehen können) nutzen.</i>		das Nebennetz in Dresden ist fast vollständig Tempo 30 - Breiten werden zudem nicht nur durch Geschwindigkeiten definiert (siehe Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen), auch an Straßen mit Tempo 50 sind Außennutzungen möglich - zudem sind Änderungen in der Hauptnetzdefinition im VEP angelegt (siehe Kap. 6.4.3) - z.B. Augustusbrücke, Hüblerstraße u.a.			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
17		<i>Kommentar: als anfang könnte problemlos innerhalb des 26er rings tempo 30 angeordnet werden, viele beschilderungen wären überflüssig, dann sollte allen klarer werden, wie autofixiert innerstädtische strassenräume zweckentfremdet wurden und echte urbanität verhindern. 30km/h auf der neuen freiberger strasse oder der grunaer strasse zeigen deutlich, wie schäbig und sinnentleert millionengelder in diesen strassen verschleudert wurden. noch fehlende bebauung ist kein alibi für exzessiven missbrauch der strassenräume durch den MIV. vom allgegenwärtigen abstandsgrün ist abstand zu nehmen. dann wirken irgendwann 30km/h als völlig angemessene geschwindigkeit in einer innenstadtlage.</i>	konkrete Beschilderungen kann der VEP nicht vorgeben, da dies Aufgabe der Straßenverkehrsbehörde ist	Im VEP werden die Netzelemente definiert, für die eine Verkehrsberuhigung sinnvoll ist bzw. wo eine verkehrliche Bündelung mit 50 km/h Regelgeschwindigkeit erforderlich wird (siehe Kap. 6.4.3)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
18		<i>Kommentar: 30 km/h ??? Machen wir doch gleich ne autofreie Zone aus Dresden</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
19	P+R-Fahrkarte einführen	Man sollte spezielle P+R-Tickets einführen, die billiger sind als Parkgebühren in der Innenstadt, sodass es z.B. für 3 (erwachsene) Personen günstiger ist, das Auto am Stadtrand abzustellen und mit der Bimmel in die Innenstadt zu fahren. Die Fahrkarte würde somit für 3 Personen für den Hin- und Rückweg auf einer Linie gelten (z.B. mit der Linie 7 von Pennrich/Gompitz zum Hauptbahnhof), also keine normale Einzelfahrt. Man könnte die Innenstadt somit von unnötigen PKW-Fahrten befreien und bräuchte auch keine weiteren Parkhäuser/-plätze mehr und könnte somit beispielsweise den Ferdinandplatz für weitere Stadtentwicklungen (innenstadtnahes Wohnen) nutzen.		P+R in Dresden bisher kostenfrei trotz hoher Kosten für den Bau der Anlagen - in Kap. 6.4.4 und 6.6.8 Themen diskutiert und konkrete Vertiefungen im P+R-Konzept gefordert - Thema "günstigere Tickets für P+R-Nutzer als für andere Kunden" ist hochproblematisch und ggf. nicht zielführend bzw. benachteiligt alle die, die direkt mit dem ÖPNV in die Stadt fahren - zudem bestehen mit Familientageskarten günstige Alternativen			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
20		<i>Kommentar: Die Karte war mit Einschränkungen gut. P+R ist für weiterreisende gedacht. Anhand dieser Karte könnte man die wahren Interessen erkennen. Wer nur gratis in der Nähe parken will hat Pech oder muss zahlen. Wer wirklich mit dem ÖPNV weiter möchte hat eine Art Schutzgebühr entrichtet um die Zweckentfremdung zu vermeiden und damit gleich den Mehrwert des Tickets. Entweder die Tickets gelten dann wie eine Monatskarte und haben einen Magnetstreifen, der eine Schranke bedient oder sie sind so teuer/günstig, dass es keine Verschlechterung zu einer Monatskarte oder einem Jobticket gibt. Die Nutzung einer solchen Fahrkarte für mehrere Insassen könnte man erreichen, indem ein Zusatzticket eingeführt wird. Jeder weitere Insasse zahlt z.B. 1 EUR und in Verbindung mit dem Fahrer (also Hauptakte) ist die Zusatzkarte gültig. Hätte auch den Vorteil, dass man mit einer Person gemeinsam in die Stadt fahren kann und mit einer anderen Person wieder gemeinsam raus, da das Zusatzticket vorhanden sein muss, welche Hauptakte genutzt wird um es gültig erscheinen zu lassen wäre ja egal. Ein Problem gäbe es dann: Das Personal der DVB, welches auch die P+R Parkplätze nutzt (z.B. Reick, Prohlis) und dort Personalwechsel verübt müsste besonders berücksichtigt werden. Immerhin muss</i>		siehe Kapitel 6.6.8 - allerdings durch hohe Detailtiefe Betrag bei Fortschreibung P+R-Konzept diskutieren			im P+R-Konzept vertiefen (Weiterleitung VVO/ DVB/ LHDD/ Umland)
21	ÖPNV allgemein stärken	Ich möchte, dass man sich endlich im Stadtrat darauf einigt, dass bei allen Baumaßnahmen der ÖPNV in Zukunft gestärkt und immer vor den MIV gestellt wird. D.h. für mich viel mehr extra Busspuren und v.a. mehr eigene, vom MIV getrennte Straßenbahntrassen, was ja z.B. gerade auf der Borsbergstr. vernachlässigt wird. Dort hätte man mit Rasengleis und großzügigen Fahrradwegen eine schöne Flaniermeile bauen können. Der MIV ist auf dem absteigenden Ast und wenn man ihn konsequent und absichtlich vernachlässigt, merkt der Bürger bald, dass es angenehmer ist, mit der Straßenbahn auf Arbeit zu fahren oder einkaufen zu gehen. Die Straßenbahn muss auch schneller werden und das geht eben nur durch vernachlässigen des MIV, sodass sie immer Vorrang vorm MIV bekommt an Ampeln.		siehe Kap. 6.6.3, zudem Berücksichtigung der Leitziele (Kap. 1.2)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
22		<i>Kommentar: das sehe ich auch so, guter Vorschlag für die Borsbergstraße, leider zu spät.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
23		<i>Kommentar: Das ist ja die selbe Argumentation, die die FDP an den Tag legt. "Wenn die Autos wegen der Straßenbahn warten müssen und die Luft noch mehr verpestet, dann ist natürlich die Straßenbahn schuld, da sie den Verkehr aufhält." Das entbehrt jeder Logik. Wie war's, wenn die Leute ihr Auto einfach zu Hause ließen und mit dem Fahrrad oder der Bahn auf Arbeit/in die Stadt fahren würden? Nachhaltigkeit ist bei dieser Debatte eines der Kernthemen. Und Dresden wird u.a. dadurch nachhaltiger, dass die Leute weniger Auto und mehr Bahn fahren. Dieser Trend zeichnet sich schon heute ab, wieso wollen Sie den stoppen? Unser Stadtrat fährt seit Jahren zweispurig, mal genehmigt er neue Straba-Projekte (Messe, Pennrich, in Zukunft hoffentlich auch Zellescher Weg, Weißig, Johannstadt und Plauen) mal streicht er Straba-Projekte (WSB) und fördert stattdessen den MIV (Albertbrücke/WSB/Königsbrücker). Die Straßenbahn verpestet die Luft nicht im Gegensatz zum MIV. Da ist doch wohl logisch, dass die Menschen, die sich für die umweltfreundliche Alternative entscheiden, auch bevorzugt werden sollten. Die Stadt muss sich mit Feinstaubwerten beschäftigen, weil der MIV dafür sorgt. Nicht</i>		Leitziele sind zu berücksichtigen (Kap. 1.2), zudem Ziele in Szenarienbildung definiert (Kap. 3.2 ff), zielorientierte und konsistente Maßnahmenplanung als Ansatz, entsprechende Maßnahmen IV/ OV siehe Kap. 6.4 bis 6.7			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
24		<i>Kommentar: Der ÖPNV sollte mal wieder eingebremst werden und nicht überall Sonderrecht bekommen. Intelligenter Verkehrsführung wäre eine Alternative so das alle Verkehrsteilnehmer zumutbare Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.</i>		Leitziele sind zu berücksichtigen (Kap. 1.2), zudem Ziele in Szenarienbildung definiert (Kap. 3.2 ff), zielorientierte und konsistente Maßnahmenplanung als Ansatz, entsprechende Maßnahmen IV/ OV siehe Kap. 6.4 bis 6.8			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
25	St. Petersburger Straße aufgeben	Die St. Petersburger Straße zerschneidet das Zentrum und hat den Charakter einer unansehnlichen Stadtautobahn. Sie ist viel zu breit und ihre Fläche birgt erhebliches Entwicklungspotenzial. Man könnte Grundstücke für Spottpreise an Investoren verkaufen mit der Auflage anteilig auch billigen Wohnraum und Sozialwohnraum zu bauen. Alte Straßenzüge könnten wieder hergestellt werden, z.B. der Innere Ring, der Pirnaische Platz bekäme wieder ein Gesicht, genauso wie der Georgplatz und die östliche Seevorstadt wüchse wieder mit der Innenstadt zusammen. Es war doch im VEP schon einmal vorgesehen, diese Straße abzureißen, weil sie ein städtebaulicher Fauxpas aus DDR-Zeiten ist. Es galt und sollte auch gelten, den MIV um das Zentrum herumzuleiten, d.h. über den 26er Ring und nach Ausbau der Zufahrtsstraßen auch über die WSB. Der Tunnel unterm Wiener Platz ist ebenfalls längst nicht ausgelastet.		im Horizont des VEP 2025plus ist keine Umgestaltung der St.-Petersburger trotz der bekannten Missstände realistisch - sie bleibt weiter Hauptverkehrsachse für Kfz. OV und Radverkehr (siehe Kap. 6.4.3)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
26		<i>Kommentar: Es sollten keine funktionierenden Hauptverkehrsadern für den motorisierten Individualverkehr mehr zerstört werden. Für viele Verkehrsteilnehmer ist die Nutzung des ÖPNV aufgrund mangelnder Flexibilität und Geschwindigkeit leider keine Alternative. Die übermäßig installierten Lichtzeichenanlagen und versperrten Fahrmöglichkeiten durch Abbiegeverbote (z.Bsp. rund um den Schillerplatz) wie auch der Rückbau der Ost-West-Verbindung (Postplatz...) verursachen heute bereits Staus und unnötige Umwege. Außerdem werden Wohngebiete immer mehr zu Durchfahrtsstraßen umgenutzt, weil man so teilweise schneller durch die Stadt fährt, als über die verunzinten Hauptstraßen. Ich plädiere für eine Erhaltung und Beschleunigung der Hauptverkehrswege zur Entlastung der Nebenstraßen und Wohngebiete sowie deren konsequenten Ausbau sowie für die bauliche Trennung des IV und des ÖPNV nach Möglichkeit und weitergehend für eine Prüfung der Notwendigkeit und der Alternativen zu verkehrssromhemmenden, teilweise überflüssigen Lichtzeichenanlagen. Verkehr der rollt ist leiser und umweltfreundlicher als das Gezuckel, das man als Teilnehmer am Dresdner IV erfahren muss.</i>		siehe Kap. 2.2.1 - hohe Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr (wachsend), Hauptachsen im IV sind für Kfz koordiniert, ÖPNV stagnierend und langsamer, Notwendigkeit von LSA sind Einzelfallbezogen und nicht Gegenstand des VEP, Herausarbeitung eines leistungsfähigen Hauptnetzes ist Ziel des VEP (siehe Kap. 2.1 und 6.4.3), Berücksichtigung der Trends der Mobilität und zentralerer und dichter Stadstrukturen ist erforderlich			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
27		<i>Kommentar: Auch ich bin dafür, die Parkplätze auf der St. Petersburger Straße abzuschaffen und die freierwerdende Fläche dem Radverkehr zuzuordnen (Fahrradspuren verbreitern), da die jetzigen Radstreifen zu schmal zum Überholen sind und man die Sicherheitsabstände zu den fahrenden und parkenden Autos nicht einhalten kann, bestenfalls einen von beiden. Seitdem ich fast mal eine Person mit dem Fahrrad umgefahren habe, die plötzlich zwischen den parkenden Autos hervorkam, fahre ich immer möglichst weit links, um solchen Fällen vorzubeugen, dabei kann ich allerdings den Sicherheitsabstand zu den fahrenden Autos nicht einhalten, was besonders bei Bussen/LKW unangenehm ist, da ich möglicherweise schnell in deren toten Wilken geraten kann. Es sollte außerdem ermöglicht werden, dass Radfahrer, die vom Hbf. nordwärts fahren, an der Einfahrt zur Tiefgarage am Kino auch bei roter Ampel legal geradeaus fahren können, da geradeausfahrende Radfahrer an dieser Stelle überhaupt nicht den Abbiegeverkehr zur Tiefgarage berühren. In einigen Jahren, wenn der Autoverkehr noch mehr zurückgegangen ist, sollte man die Straße zweispurig zurückbauen.</i>	Detailfragen ruhender Verkehr nicht Gegenstand des VEP - spezifische Fragestellungen der Radverkehrssicherheit werden im Radverkehrskonzept weiterentwickelt, was auf dem VEP aufsetzt				Umgestaltung St.-Petersburger-Straße langfristig betrachten, Berücksichtigung im Radverkehrskonzept
28		<i>Kommentar: Wir brauchen in dieser Verbindung keinen Tunnel. Allerdings werden meiner Meinung nach entlang der St. Petersburger auch keine Parkplätze benötigt (das Angebot an Tiefgaragenstellplätzen ist groß genug) - Auch ob durchgängig zwei Autospuren je Richtung benötigt werden, um die 2 Stunden Berufsverkehr abzufangen, möchte ich bezweifeln.</i>		siehe Kap. 6.4.3 - St.-Petersburger Straße bleibt noch Hauptachse für Kfz, OV und Rad			Potenzielle Umgestaltung der St.-Petersburger-Straße langfristig betrachten

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
29		<i>Kommentar: die idee ist richtig, allerdings ist es bis 2025+ in keinstler weise umzusetzen und kann daher auch keine priorität bekommen. die beschränkten finanzmittel sollten eher an kurzfristig umsetzbare projekte gehen und auch in die fläche der gesamtstadt, um verbesserungen an rad- und fußwegen sowie im ausbau des stadtbahnprogramms2020 hinzubekommen. weitere tunnelösungen gebe ich aufgrund zukünftiger finanzknappheit keine chance, es sind auch oberirdisch gute und verträgliche lösungen möglich.</i>	kommentierend	im VEP derzeit keine weiteren Tunnel benannt (Kap. 6.4.3), da verkehrlich nicht erforderlich, nicht sinnvoll in Netze einbindbar und finanziell nicht darstellbar			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
30		<i>Kommentar: Sign up to How you can typically the MonitorClick To put a Free of cost 30 DAYS ofThe Stacee Development MonitorWeekly Handheld Variant Track staffer Dab Murphy proceeds behind the curtain utilizing surgeon Carmen Sisson as a result of Greenwood Ignore., on her behalf insurance coverage of your newer new release associated with city legal rights activists. Your demarcation, without the need of particularly haute d3rCor, has changed into a essential seeing that Come early july 15, when the Ideal Defenders 33some sort of youth-led activist cluster 33mo ugg boots sale ved directly into the state Capitol hoping pressuring Governor Scott to a distinctive workout of one's claim Legislature. Any individuals want New york to successfully repeal It is dubious "stand your own ground" legislations 33together with discuss wider inquiries bordering national profiling 33through the get from the not guilty award in which exonerated George Zimmerman through the snapping shots drug enforcement agency cheap uggs th involved with brown young person Trayvon Martin.Firm. Rizo rode 12 working hours to attend the actual complain in this article due to the fact jane is focused on your girlfriend 16-year-old sister, what person the lady concerns is usually strike a while to get just carrying the wrong garments. "We ...</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
31		<i>Kommentar: Ich denke, an der Nord-Süd-Verbindung wird sich an sich nichts ändern lassen, aber man könnte diese auch als Tunnelvariante ausführen - vom Bahnhof bis zur Carolabrücke. Dann wären auch der Georg- und der Pimaische Platz entlastet und es gäbe eine direkte Verbindung von der Innenstadt zum Großen Garten</i>		im VEP derzeit keine weiteren Tunnel benannt (Kap. 6.4.3), da verkehrlich nicht erforderlich, nicht sinnvoll in Netze einbindbar und finanziell nicht darstellbar			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
32		<i>Kommentar: Ich finde auch dass Straßenzüge dieses Ausmaßes eine Stadt zerschneiden. Es wäre gut, wenn man das in den innenstadtnahen Bereichen zurückbauen könnte. Das würde die Stadt kompakter machen.</i>		siehe Kap. 6.4.3 - St.-Petersburger Straße bleibt noch Hauptachse für Kfz, ÖV und Rad			Potenzielle Umgestaltung der St.-Petersburger-Straße langfristig betrachten
33		<i>Kommentar: A is situated over a KANUDA situation. (T&My partner and i)For people having trouble falling asleep through the night, your local situation brand name has got made use of acupressure strategies to their product. T&I just stated it mixed the actual rehabilitation negative effects of any bed mattress cushion plus a still factor inducer to assist one's vertisements cervical spinal cord together with boost lymphatic circulation associated with cerebrospinal substance in addition. As the face is actually lying on any support, grown dips make an application soothing tension with the atlanto-occipital hallux joint to boost longer brake clutch levers the person brake clutch levers flow regarding cerebrospinal liquid. A substance throughout cerebrospinal solution referred to as somnogen induce penetrating sleep at night, as outlined by research workers. Typically the C-shaped support given its name KANUDA carries won reputation through the Korean External Testosterone adjustable levers herapy Organisation now for the proficiency in causing penetrating nap and also attitude: "KANUDA would be the world'utes initial pillow built to treat many people experiencing difficulty sense of humor motorcycle brake lever sleep in the house,"</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
34	aktion ausсенring planen für eine wachsende stadt	DER AUSSERE RING IN DER STADT DRESDEN AKTION AUSSENRING Teilnahme Wettbewerb Zukunftsbild Dresden (800-Jahr-Feier 2006) Gemeint ist die Idee eines ausseren Environwegs (Generalbebauungsplan 1859). Der Ring sollte ursprünglich die dicht bebaute Stadt von der freien Landschaft abgrenzen. Bis heute ergeben sich immer wieder, ob bewusst oder nicht, Fragen nach der Fortführung des Ringprojektes. Jeder Stadtplan lässt diese Anlage erkennen. Langfristig ist eine Umsetzung denkbar. Stadtplaner sollten wachsam sein und sich diese Gebiete nicht verbauen lassen. VORTEILE: Bessere Anbindung vieler Vorstädte miteinander, damit kürzere Wege. Kein innerstädtisches Nadelöhr über die "innersechszundzwanziger" Elbbrücken. Erschliessung neuer Handels- und Wandels-Trassen. STATIONEN: Fetscherstrasse Grosser Garten mit Tunnel für Strassenbahn Vollig neue Strassenbahnverbindungen sind möglich und eigentlich würde ich gern von Strehlen bis über die Stauffenberg-Allee fahren können... Nürnberger Platz / Neue Messe / Erfurter Strasse / Stauffenbergallee / Brücken (siehe reale Planungen) Auch Nossener und Löbtauer Brücke scheinen sich nach dem Plan zu richten. Ab Fröbelstrasse fehlt die Ringtrasse, die ja über den Bereich der Messe Dresden auf eine Brücke führen sollte.		Netzsystematik ist in Kap. 6.4.3 dargestellt, zu Trassen und Brückenstandorten siehe Kap. 5.8 und 6.9.6 - Verkehrsplanung orientiert sich dabei primär an der Stadtstruktur und der verkehrlichen Nachfrage auf Basis komplexer Verkehrsmodelle	Großer Außenring außerhalb 26er Ring mit: Fetscherstraße - Tunnel Großer Garten (mit Strab) - Zellescher Weg - Nossener Brücke - Fröbelstraße - Walterstraße - Erfurter Straße (Brücke) - Stauffenbergallee: wird der verkehrlichen Nachfrage (Quelle-Ziel-Beziehungen) nicht gerecht, zudem bis 2030 unrealistisch, sehr teuer, Brückenstandorte werden zudem freigehalten und wichtige Tangenten sind Netzangebote vorhanden (z.B. Zellescher Weg/ Nossener Brücke)	Großer Ringverkehr ("Environweg") im Straßennetz zwischen Fetscherstraße, Tunnel Großer Garten, Zelleschem Weg, Waltherstraße mit Brücke Erfurter Straße, Hansasträße - (Olbrichtplatz)	keine Berücksichtigung im VEP
35	landstraßenregelung auf gemischten fuß-/radwegen (elberadweg und albertbrücke)	Täglich erleben es die Dresdner. Der als Elberadweg ausgebaut Elbefußweg ist im Stadtgebiet zu eng geworden! Je nach Asulastung sollte er verbreitert werden. Was auf der Landstraße Unfälle verhindert, sollte auch auf den Elbewegen und der Albert-Behelßs-Brücke gelten. Radfahrer fahren wie auf der Straße rechts, Fußgänger aber jeweils am linken Rand. Dicht herannahende Radfahrer können gesehen werden. Nötig wäre eine Beschilderung. Weniger Unfälle sind die Folge.		siehe Kap. 6.7.2. SIVO bildet zudem die Grundlage für das Seitenverhalten der Verkehrsteilnehmer sowie die Berücksichtigung des Zeichens "gemeinsamer Geh- und Radweg (Z241)"			weitere Untersetzung im Radverkehrskonzept
36		<i>Kommentar: Aber ich schlage keinen Trennstreifen vor! Es geht doch nur um eine bewährte Regelung! Auf Landstraßen (eine Verkehrsfläche) werden dadurch Unfälle vermieden, daß die Fußgänger links außen laufen und von vorn kommende Fahrzeuge sehen können, während auf dem Elberadweg (und auf der Albertersatzbrücke) ein Unfallrisiko besteht! Dort kommen nämlich die Fahrräder von hinten dicht auf die Fußgänger zu. Ist die Problematik verständlich ausgedrückt? Steffen Eitner als Gast</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant		VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
37		<i>Kommentar: wie schon anderswo erwähnt, sollte nach abschnittsweisen ausbau des elberadweges eine markierung als trennung in fußbereich und radfahrbereich erfolgen. auch an geeigneten stellen sonst in der stadt, um diese konfliktzonen zu entschärfen. meines erachtens hängt aber der konflikt zwischen rad und fuß mehr von gegenseitiger rücksichtnahme ab und wenn das die leute nicht hinbekommen, bleibts beim alten zustand. insofern werden trennungsforderungen überbewertet.</i>	konkrete Regelungen vor Ort nicht VEP-relevant	siehe Kap. 6.7.2 (Ausbau)			weitere Untersetzung im Radverkehrskonzept
38	Beseitigung der Schäden auf den Strassen und Gehwegen und mehr Radwege in der Stadt	Nach jeden Winter entstehen Schlaglöcher in den Strassen Das kann zu starken Schäden an den Autoreifen führen. Auch einige Gehwege haben Löcher die repariert werden müssten Auch müsste es mehr Radwege geben damit viele Radfahrer nicht mehr auf den Fußweg fahren.		Straßenunterhalt als Primat formuliert (siehe Kap. 5.5), Radverkehr siehe Kap. 6.7.1 (Strategie) und 6.7.2 (Baulich)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
39	Großzügiger Ausbau aller Straßen	Mit der Einführung von Elektroautos und Strom aus Windkraftanlagen entfällt m.E. die Notwendigkeit öffentlicher Verkehrsmittel. Der Individualverkehr kann sich ähnlich entwickeln wie in Amerika. Deshalb sollten rechtzeitig entsprechend breite Straßen und Parkhochhäuser geschaffen werden, damit Deutschland den Anforderungen des 22. Jahrhunderts gerecht werden kann.			Entfall des ÖV durch Elektromobilität - die Förderung von Rad, Fuß und ÖPNV begründet sich nicht nur an den Abgasemissionen im Kfz-Verkehr sondern auch in der städtebaulichen Dichte, der räumlichen Verträglichkeit, der Verkehrssicherheit, der Lärminderung, der Demografiefestigkeit und vielen anderen Zielen - siehe Kap. 1.2 - Individualverkehr mit Kfz in der Stadt ist im Kontext dichter europäischer Städte als alleiniges System nicht ausreichend. Das als Beispiel erwähnte Amerika setzt seit einigen Jahren in Städten auf einen Ausbau des ÖPNV. Das betrifft sowohl den Schienenverkehr als auch hochwertige Bussysteme und trifft auf Nord- und Südamerika zu. Neben den im Abwägungsvorschlag erwähnten Aspekten kann noch der Punkt Gewährleistung Mobilität für alle benannt werden. Der Vorschlag schließt alle diejenigen von Mobilität aus, die über keinen Führerschein und/oder Kfz verfügen (physisch, psychisch, finanziell, ...)	Entfall des ÖPNV wegen Elektromobilität mit Kfz	keine Berücksichtigung im VEP
40		<i>Kommentar: Wenn doch nicht ironisch: http://www.zukunft-mobilitaet.net/34848/analyse/stau-strassenausbau-alternativen-foerderung-oepnv/</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
41		<i>Kommentar: Ich denke, dänisches Model passt uns besser als amerikanisches</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
42		<i>Kommentar: Der Beitrag ist sicher ironisch gemeint. Danke. Echt Lustig.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
43		<i>Kommentar: Straßen zerstören Lebensräume und schaffen in der Tendenz soziale problematische Stadtbereiche. Denn wer möchte schon seine Kinder an einer mehrspurigen Straße groß ziehen? Die, die Geld haben, werden dort nicht hinziehen. Zurück bleiben die, die es sich nicht anders leisten können. Straßen sollten daher soweit wie möglich zurückgebaut werden und unter die Erde verlegt werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
44		<i>Kommentar: Da bin ich entschieden dagegen. Eine Stadt ist auch zum Leben da. Es sollte deswegen in einer Stadt überhaupt keine mehrspurigen Straßen geben. Wir haben in Dresden schon viele breite (auch zu breite) Straßen. Ein weiterer Ausbau wäre völlig falsch. Dazu kommt, dass heute schon das Geld für die Instandhaltung des Straßennetzes fehlt. Bevor man über neue Straßen oder großzügigen Ausbau nachdenkt, sollte man zuerst das vorhandene Straßennetz sanieren (und zwar im Bestand bzw. zum Vorteil für Fuß und Radverkehr).</i>		siehe Kap. 5.5 und 6.4.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
45		<i>Kommentar: Ich habe Verwandte in Amerika. Sie waren vor kurzem in Dresden und waren begeistert von unserem öffentlichen Nahverkehr und haben gesagt, so etwas wünschen sie sich zu Hause in Amerika auch.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
46		<i>Kommentar: "Der Zivilisationsgrad einer Stadt bemißt sich nicht danach wie viele Schnellstraßen sie hat, sondern danach ob ein Kind gefahrlos von a nach b gelangen kann" von ???</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
47		<i>Kommentar: diese forderung muss entschieden verneint werden. die stadt ist nicht nur für rollende elektrofahrzeuge da, es gibt immer viele ohne diese, es gibt fuß- und radverkehr. das auflösen des öv ist eine dumme illusion. der strassenraum ist tendentiell wieder dem menschlichen maß und nutzen zurückzugeben und nicht ausschließlich für fahruntersätze vorzuhalten. allein das parkierungsproblem wäre eklatant. in solch einer stadt wollen die weitaus meisten nicht leben, nach überlegung nicht mal die mit solchen utopischen ideen. diese stadt wäre ein totes gebilde.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
48		<i>Kommentar: Vollkommen an der Realität vorbei. Der MIV braucht den meisten Platz, der in der Stadt nicht vorhanden ist. Der Autor hat nicht erkannt, dass Autofahren eine Sucht ist, besonders bei ihm.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
49		<i>Kommentar: Das ist doch nicht ernst gemeint, oder????</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
50		<i>Kommentar: Und wie sollen dann Menschen ohne Führerschein auf Arbeit kommen? Ich hab keinen, bin somit auf Straba angewiesen. Ich kenn viele die jahrelang erstmal sparen müssen, um sich überhaupt einen leisten zu können. Ich zwar nicht, aber dafür ist mir mein Geld einfach zu schade. Soll ja auch vorkommen, dass Kinder ihre Schule nicht 5 Minuten von der Haustür entfernt haben.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag		Aggregiertes Thema
51		<i>Kommentar: Um Himmels Willen! Amerikanische Verhältnisse in Deutschland? Über Ihren Vorschlag würde nicht mal die FDP nachdenken! Nicht nur, dass sich jeder erst einmal ein eigenes E-Auto leisten müsste, was sollen Senioren machen, die nicht in der Lage sind zu fahren? Sich ein teures Taxi nehmen? Überbreite, die Stadt zerschneidende Rennpisten zwischen Parkhochhäusern, zwischen denen es wie in Amerika ordentlich windet? Was glauben Sie, wieviel Fläche noch breitere Straßen verbrauchen? Diese Ideen sind nicht einmal ansatzweise zukunftsorientiert, geschweige denn nachhaltig. Wenn jeder mit dem eigenen E-Auto statt der Straßenbahn fährt, ist das dennoch energieverschwendend. Strom wächst auch mit Windenergie nicht auf Bäumen. Amerika ist in Sachen Verkehr alles andere als ein Vorbild!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
52	Zunächst fällige Projekte umsetzen und Infrastruktur stabilisieren!	Bitte sanieren Sie zügig die Königsbrücker Str., die Albertbrücke, die Augustusbrücke, das Blaue Wunder und die Nossener Brücke. Bitte realisieren Sie geplante Vorhaben wie den Boulevard Kesselsdorfer Str., den Umsteigepunkt Strehlen oder die Verlängerung der Wiener Str. D.h. Konzentration auf eine solide bestehende Infraskurur und Rückstellung von Erweiterungsplänen bzw. Zersiedelung.	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
53	Öffentliche Verkehrsmittel KOSTENFREI !	Für einige ist es eine klare Sache mit der Monatskarte: "Ich habe Sie, also nutze ich Sie" Für viele ist es aber eine Klare Sache mit dem Auto." Ich habe keine Monatskarte mein Auto kostet mich, ob ich es fahre oder nicht, als nehme ich das Auto." Genau hier helfen kostenfreie Verkehrsmittel! durch steigenden Tourismus sinkende Straßen-Baukosten da weniger Autofahrer oder die steigende Lebensqualität refinanziert sich das ganze von selbst!			Kostenloser ÖPNV - Die Ziele fahrscheinfreie Fahrt und kostenfreier ÖPNV sind ähnlich: bei Nutzung des ÖPNV keine direkten Kosten einschließlich der damit verbundenen Tarifenkenntnis für die Nutzer. Damit fällt sicherlich eine wesentliche Zugangsbarriere zum ÖPNV weg. Allerdings werden dann auch Nutzung und Finanzierung getrennt. Tallin hat seit kurzem kostenfreien ÖPNV. Generell interessant ist vor allem die Kostenentwicklung für die Kunden im Vergleich zur Kostenentwicklung des Kfz-Verkehrs bzw. zu den Lebenshaltungskosten. Die Internalisierung von Kosten wird vorrangig von den Verkehrsunternehmen forciert. Die verkehrspolitischen und -planerischen Aspekte sollten dabei stärker beachtet werden. Bei einer 1. Evaluierung kann deshalb der Zusammenhang zwischen allgemeiner Kostenentwicklung und den ÖPNV-Tarifen thematisiert werden.	Kostenloser ÖPNV in Dresden	Diskussion in 1. Evaluierung VEP
54		<i>Kommentar: Ich halte den Vorschlag auch für wenig sinnvoll. Flatrates wie kostenloser ÖPNV dienen niemals dem Umweltschutz, sondern erhöhen den Ressourcenverbrauch.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
55		<i>Kommentar: Mobilität kostet Geld und Zeit. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Weg von A nach B privat organisiert ist oder gemeinschaftlich bewältigt wird. Wer Zeit sparen will, muss Geld investieren. Einen vollkommen kostenfreien ÖPNV gibt es nicht, denn wir zahlen ihn alle über unsere Steuern mit. Es ist nur gerecht, wenn jene, die den ÖPNV nicht nutzen, zum Beispiel aus Ermangelung eines passenden ÖPNV-Angebotes, weniger für ihn zahlen. Dennoch muss das Tarifsystem überarbeitet werden, denn unser aller Ziel muss eine möglichst autofreie Innenstadt sein. Dazu bedarf es für die vielen Eimpender einen finanziellen Anreiz, ihr Auto an der Stadtgrenze stehenzulassen. Die innerstädtischen Wege können zu einem grossen Teil auf das Fahrrad verlegt werden, eine dem entsprechende Infrastruktur vorausgesetzt. Damit könnten auch die Haltestellenabstände des ÖPNV wachsen, was ihn beschleunigt, wenn nicht gerade Autos im Weg stehen. Es soll möglich sein, dass Radfahrer an Steigungsstrecken jederzeit ihr Rad kostenfrei mit dem ÖPNV hinaufbefördern können. Das fördert die Intermodalität und führt weg vom Gebrauch des MIV. Abschließend ein mir unerklärlicher Aspekt: Seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen der DVB, nie hatte die DVB mehr Zeitkartenkunden als in den letzten Jahren. Die DVB hat sich also nicht für den Ausbau des ÖPNV interessiert, sondern nur für den Gewinn.</i>		Haltestellenabstände sind von Qualitätskriterien abhängig, die im Nahverkehrsplan definiert werden (siehe Kap. 2.2.2 und 6.6) - steigende Nutzerzahlen im ÖPNV führen auch in Dresden zu einem positiven Skalierungseffekt, der aber durch verstärkte Angebote sowie steigende Personal- und Energiekosten überkompensiert werden kann			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
56		<i>Kommentar: An sich eine gute Idee, aber dann bräuchte es eine stärkere Subvention durch den Bund und das Land. Denn für die knapp 30% der Betriebskosten der DVB, die sie selber momentan nicht durch Fahrkartenverkäufe decken kann, kommen die Gewinne der Technischen Werke Dresden auf. Quasi eine Schwarze Null für die Stadt, da die Technischen Werke ja aus dem städtischen Haushalt ausgegliedert sind, soweit ich weiß. Und ein Kostendeckungsgrad von 70% für ein Verkehrsunternehmen ist ein sehr guter Wert für Deutschland. Das Ganze nur durch den Wegfall von Straßenbaumaßnahmen zu refinanzieren, halte ich für utopisch, da DVB- und Reisebusse mit Touristen auf gute asphaltierte Straßen angewiesen sind, genauso wie die Polizei, Rettungswagen und Radfahrer und ebenso wie Straßenbahnen auf straßenbündigen Gleiskörpern. Vom Finanziellen abgesehen, steht es natürlich außer Frage, dass ein kostenloser ÖPNV zu einer enormen Steigerung der Lebensqualität in unserer Stadt führen würde. Die großen Straßen könnten rückgebaut werden, besonders in der Innenstadt, und der gewonnene Raum für innerstädtisches Wohnen und Einzelhandel (Grünflächen haben wir in Dresden genug) genutzt werden (siehe Abriss St. Petersburger Str.)</i>	inwieweit ein kostenloser ÖPNV in Dresden mit dem derzeitigem Angebot ohne restriktive zu einem starken Rückgang des Kfz-Verkehrs führen würde, ist fachlich nicht geklärt				als Denkansatz für die weitere Verkehrsplanung und Evaluierung des VEP nutzen
57	Fahrradstraßen wie in Kopenhagen	Wie in Kopenhagen, könnte man ein Fahrradstraßen-Netz einführen. Auto- und Fahrradverkehr würden somit voneinander entkoppelt. Die Verkehrssicherheit würde steigen. Eine deutliche Zunahme des Fahrradfahreranteils (auch durch E-Bikes) wäre die Folge und somit höhere Luftqualität und weniger Lärm. Die Bewohner wären auch körperlich fitter. Gleichzeitig bräuchte man ein neues Parkplatzkonzept (z.B. Park & Rail oder neue Parkhäuser), da viele Parkplätze entlang der Straßen wegfallen wurden.			reines Fahrradstraßennetz für Dresden - dies ist derzeit nicht definiert, Ansätze für Ausbau an Hauptstraßen und allgemeine Radkorridore bestehen (siehe Kap. 6.7.3); Kriterien für Radschnellwege wurden definiert, Ansatzefür Fahrradstraßen sollen im Radverkehrskonzept weiter ausgeformt werden	Fahrradstraßennetz für Dresden	Prüfung im Radverkehrskonzept
58		<i>Kommentar: Da hätte Dresden gleich etwas internationales und in Kopenhagen ist es ja echt gut gemacht. Mal solche Mengen an Radfahrern zu sehen wäre schon toll. Am Ende laufen wir Münster noch den Rang ab :)</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
59		<i>Kommentar: Das wäre für Dresden richtiges Neuland - absolut begrüßenswert!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
60		<i>Kommentar: Möglichst kreuzungsarme Fahrradstraßen unabhängig von Fußwegen, die zügige Fortbewegung mit dem Rad auch über längere Distanzen ermöglichen, würden das Straßennetz (und die Anwohner!) von überflüssigem Autoverkehr entlasten. Dazu sinnvolle Umsteigemöglichkeiten in den ÖPNV und unkomplizierte Fahrradmitnahme.</i>		siehe 6.7.3 zu Radschnellwegen			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
61	Radfahrstreifen am Blauen Wunder	Auf dem Blauen Wunder gibt es derzeit keine separaten Anlagen für den Radverkehr, entweder man fährt illegal auf dem Fußweg, wo es durch zahlreiche Fußgänger häufig zu Konflikten kommt, oder man fährt mit dem Fahrrad auf den Straße, wo es sich zwischen den Autos nicht gerade komfortabel fährt, außerdem ist häufig Stau. Auch auf Schiller- und Körnerplatz fährt es sich nicht besonders gut mit dem Fahrrad, obwohl das Blaue Wunder eine wichtige Verbindung für den Radverkehr zwischen Striesen und Loschwitz / Bühlau ist. Deshalb hier mein Vorschlag, die Fahrspuren für den MIV auf dem Blauen Wunder von drei auf zwei zu reduzieren und auf der freiwerdenden Fläche für beide Richtungen je einen Radstreifen anzulegen. In diesem Zusammenhang sollte die Hublerstraße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstraße geöffnet werden, dafür sollten entsprechend Autoparkplätze wegfallen. Um das Verkehrsaufkommen rund um den Schillerplatz, sowie die Belastung für das Blaue Wunder generell zu senken, sollte man die maximal zulässige Fahrzeugmasse von derzeit 15 Tonnen auf 7 Tonnen oder noch weniger beschränken, ausgenommen ÖPNV. Damit würde dann auch der Brückenbustourismus endlich aufhören. Besonders zum Wochenende beobachte ich häufig, dass vollbesetzte Bushaltestellen mit hoher Fahrgastfrequenz ermöglichen, dass Tickets bereits vor Betreten der Busse entwertet werden können (dadurch können die Einsteigezeiten verringert werden)		siehe 6.9.2 und 6.9.6 bzw. Anlage 9			Konzept mit Vorschlägen zum Umgang mit dem Blauen Wunder liegt vor
62		<i>Kommentar: Danke für den guten Beitrag. Volle Zustimmung!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
63	Mehr Radwege	Sinnvoller !! Ausbau des Radwegenetzes. nicht nur Beschilderung Rad- Fußweg - führt zu Konfliktsituationen Radwege neben der Fahrbahn (Winterbergstraße), nicht auf dem Fußweg Förderung des flüssigen Radverkehrs, damit dieser noch lukrativer wird - CO2 Minimierung, Stauminimierung Tempo 30 in der gesamten Stadt Ausbau des Elbradweges beidseitig, insbesondere Körnerweg Markierung des Elbradweges - Teilung Fuß- Radwege ständige Konfliktsituationen mit Fußgängern (geteilter Rad-/Fußwege) insbesondere in Haltestellenbereichen oder PKW-z.B.Bodenbacher Straße, Albertbrücke-Zu-und Abfahrten und im Innenstadtbereich.		siehe Kapitel 6.7 sowie 6.4.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
64		<i>Kommentar: Die Teilung des Elberadweges halte ich nicht für sinnvoll. Da wäre dann nicht mehr viel Platz. Ist es jetzt schon kaum. Genauso wie die Teilung an Haltestellen. Jeder sollte auf andere Rücksicht nehmen und wenn an einer Haltestelle nun mal Leute stehen, fahr ich langsamer, wenn möglich auf der Straße oder muss eben mal absteigen, wenn es garnicht geht. Da muss man eben mal 5 Minuten mehr in den Arbeitsweg einplanen :)</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
65	Elberadweg besser an Brücken anbinden!	Der Elberadweg ist nur unzureichend bis gar nicht an die Carolabrücke, die Augustusbrücke und die Marienbrücke angebunden. Um vom Elberadweg auf die Brücken zu gelangen oder die Albertstraße und Antonstraße in Richtung Neustadt zu erreichen, muss man extrem lange Umwege in Kauf nehmen, querfeldein über unbefestigte Wege fahren oder gegen die Verkehrsregeln verstoßen. An der Carolabrücke konnte ich schon selbst etliche Radfahrer beim Versuch die Böschung hinab zu fahren stürzen sehen. Auf der Nordseite der Marienbrücke ist zwischen Straßen- und Eisenbahnbrücke genug Platz für eine Verbindungsrampe zwischen Elberadweg und Antonstraße. An der Carolabrücke ließen sich mit etwas Aufwand und Willen befestigte "Zickzack"-Rampen wie an der Waldschlößchenbrücke anlegen.		siehe Kap. 6.7.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
66		<i>Kommentar: Dieser Beitrag spricht mir aus dem Herzen! In Bremen habe ich dazu tolle Lösungen gesehen. Dort gibt es so eine Art Schneckenhaus für Radfahrer, wie man sie auch in Parkhäusern findet, wo man in Kreisbogen ganz bequem auf die Brücke hinauf oder wieder hinunter fahren kann und die nur wenig Fläche beanspruchen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
67	Infrastruktur stärker auf ÖPNV, Radverkehr und Fahrzeuge mit Elektroantrieb ausrichten	Eine substantielle Verbesserung der Luftqualität und eine Verminderung der Lärmbelastung ist nur erreichbar, indem bei Infrastrukturmaßnahmen der ÖPNV, der Radverkehr und Fahrzeuge mit Elektroantrieb (o. a. umweltfreundlichen Antrieben) gegenüber dem konventionellen MIV bevorzugt werden. Das bedeutet insb. - mehr Radwege (auch zulasten des MIV): - vorhandene Radwege "fahrradfreundlicher" gestalten (dies gilt insb. für abgesenkte Bordsteine): - mehr Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (insb. an neuralgischen Punkten zum Übergang zu anderen Verkehrsmitteln, wie ÖPNV, Bahn, Car-Sharing-Fahrzeuge, etc.): - dort, wo möglich, mehr sog. "shared spaces" (Verkehrsräume, die sich Autofahrer, Radfahrer, Fußgänger teilen): - beim Neubau von Bushaltestellen mit hoher Fahrgastfrequenz ermöglichen, dass Tickets bereits vor Betreten der Busse entwertet werden können (dadurch können die Einsteigezeiten verringert werden)	Thema der "Entwertung außerhalb des Fahrzeugs" bisher nicht berücksichtigt	siehe Kap. 6.6 und 6.7 sowie 5.4.1 zu Carsharing			Thema im Zuge Nahverkehrsplanung diskutieren - auch vor dem Hintergrund e-Ticketing, weiterleitung VVO

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
68	Stadtverkehr grüner machen	mögliche Maßnahmen, mit denen der Stadtverkehr in Dresden grüner werden kann: - Attraktivität des ÖPNV steigern durch Fahrzeitverringerung (ÖPNV bekommt in noch stärkerem Vorzug ggü. MIV) und durch attraktivere Preise (Bussflotte sukzessive auf alternative Antriebe umrüsten, Straßenbahnen mit Ökostrom betreiben, der eventuell sogar durch eigene, neu zu bauende Anlagen gewonnen wird); - bessere Infrastruktur für Radfahrer; - bessere intermodale Angebote (erleichterter Umstieg z. B. vom Rad in den Bus oder ein Car-Sharing-Fahrzeug); - attraktivere Infrastruktur für Elektrofahrzeuge (separate Parkplätze für Elektrofahrzeuge mit Lademöglichkeit und eventuell sogar Befreiung von der Parkgebühr; Auflademöglichkeiten an Straßenlaternen); - Maut für Fahrten des MIV im Innenstadtbereich; - sukzessive Verringerung der Parkmöglichkeiten (insb. im Innenstadtbereich) bei gleichzeitiger Verbesserung des "Park+Ride"-Angebotes; - verstärktes Anpflanzen von Straßenbäumen und -büschen (auch auf größeren Verkehrsinseln, wie z. B. Carolaplatz, Pirnaischer Platz)	Einzelhinweise zu Parkgebühren (z.B. Entfall für Elektrofahrzeuge)	zu Rad und ÖV siehe Kap. 6.6 und 6.7, zu E-Mobility siehe 6.9.2			Konzept Carsharing und Elektromobilität derzeit in Erarbeitung
69		<i>Kommentar: Eine tolle Perspektive: Wenn keine Sonne scheint und kein Wind weht, bleibt die Straßenbahn stehen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
70		<i>Kommentar: wenn die Zeit reif dafür ist und eine nächste Fahrzeugflotte bzw. Fördergelder vorhanden sind: wichtige Plätze oder Abschnitte der Straße mit Induktionsstrom (unterflur) bzw. Bordakustrom fahren lassen, um Fahrleitungen und Masten entfernen zu können, Ziel: schöneres Stadtbild. In Zukunft bestimmt eher kein Problem, solches umzusetzen. Beispiel: Florenz (Partnerstadt) Piazza del Duomo (Domplatz) und Seitenstraßen der engen Altstadt.</i>			induktive Stromversorgung Straßenbahn bisher kein Thema im VEP - Oberleitungsfreie Straßenbahnen werden vorrangig bei der Einführung neuer Straßenbahnsysteme diskutiert. Für die Umsetzung induktiver Stromversorgung bedarf es nicht nur entsprechend angepasster Fahrzeuge, sondern auch einer anderen Infrastruktur. Zudem ist von induktiven Stromzuführungen keine Wirkung auf die modalen Ziele des VEP zu erwarten. Besonders unter stadgestalterischen Aspekten sollte deshalb eher auf angepasste Bauformen (z. B. auch Einfachfahrlleitung) in entsprechenden Straßenräumen orientiert werden. Ungeachtet dessen kann die technische Entwicklung beobachtet werden, um langfristig Fahrzeug- und Fahrwegkonzepte an innovative Lösungen der Energiezuführung anzupassen.	Induktive Stromversorgung der Straßenbahn auf Teilstrecken	Berücksichtigung im VEP unter Innovation
71	Grüne Welle für Fahrrad und ÖPNV + Stärkung der Kiezkultur (Alles da, alles nah!)	Die Aufgabe besteht darin, Fahrrad und ÖPNV zum zeit- und kostenoptimalen Verkehrsmittel für alle Wege des Alltags, also zur Arbeit, zum Einkauf oder zu Freizeitaktivitäten, zu machen. Das bedeutet "Grüne Welle" bei Fahrradgeschwindigkeit und Tempolimit auf allen Hauptverkehrsachsen, absolute Priorität für Straßenbahn und Bus sowie Parkgebühren deutlich über dem ÖPNV-Preis. Bessere Parkmöglichkeiten und gut ausgebauter Einfallstraßen steigern dagegen die Bequemlichkeit für den Autonutzer und werden ein erhöhtes Verkehrsaufkommen induzieren. Ein verbessertes Sicherheitskonzept für Radfahrer an Unfallschwerpunkten, richtiger Winterdienst auch auf Radwegen, bessere Anbindung des Dresdner Umlandes per Bahn mit hoher Taktfrequenz, extra Fahrradabteile in neuen S- und Straßenbahnen, um bei schlechtem Wetter oder steilen Anstiegen aus dem Elbtal heraus kombinieren zu können, gehören zur Mobilität der Zukunft. Wichtig ist auch die Wiederbelebung der Stadtteile und der Ausbau deren Infrastruktur. Wenn es um die Ecke ansprechende Einkaufs-, Freizeit- und Kulturangebote gibt, muss nicht immer die gesamte Stadt durchquert werden. Bei der Planung von Wohnvierteln muss stärker auf Erdgeschossladenzeilen statt eines zentralen Einkaufszentrums an nur einem		SIEHE Kap: 3.2 zu Szenarien sowie 5.2 und 5.3 zu Mobilitätsstrategie und besonderen Herausforderungen			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
72		<i>Kommentar: In Sachen Verkehrspolitik ist Münster leider kein Vorbild. Sicherlich können wir mehr Fahrradwege und -wegweiser bauen, aber Münster ist eine Autostadt. Mit ca. 290.000 Einwohner ist sie mehr als halb so groß wie Dresden und damit die größte deutsche Stadt ohne schienengebundenen ÖPNV. Die Straßenbahn wurde dort bereits - wenig vorausschauend und typisch für die BRD der 50er/60er - 1954 eingestellt. Wer schon mal in Münster war oder dort gelebt hat, weiß, dass Münster alles andere als umweltfreundlich ist, auch wenn es dort geschätzt fast 500.000 Fahrräder gibt. Die Münsteraner mussten nicht umsonst eine Umweltzone einrichten!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
73	Ausbau und Sanierung des Radwegnetzes	Sehr geehrte Damen und Herren, als Leistungssportlerin nutze ich das Verkehrsmittel Rad nicht nur als Trainingsmittel sondern habe natürlich auch ein gesteigertes Bewusstsein, was Ökologie angeht. Aus diesem Grund lasse ich wann immer es geht, das Kfz stehen und nutzen für tägliche Wege das Fahrrad. Das wäre auch alles sehr angenehm und könnte noch viel besser sein, wenn die Stadt Dresden dahingehend etwas tun würde und dem Radfahrer der Stadt nicht das Gefühl geben würde Störenfried zu sein. Einmal mit dem Rad durch die Stadt oder auch nur kurze Stücke können zur absoluten Herausforderung und auch zum Wagnis für mich und andere werden. Weshalb? Es gibt entweder gar keine Radwege, sie hören abrupt auf oder sie führen über Gehwege, wo z.B. Gäste der DVB auf öffentliche Verkehrsmittel warten. Ein nicht tragbarer Zustand. An der Stelle möchte ich meiner Meinung darüber auch gar nicht viel mehr Luft machen sondern möchte Sie einfach dazu einladen, es selbst einmal zu versuchen, mit dem Rad sicher und entspannt durch Dresdens Straßen zu kommen... Als positives Beispiel möchte ich an der Stelle eine andere große Stadt nenne, eines von vielen Beispielen, die Stadt Bozen... Ein ausgebautes Radwegnetz rings um und in der Stadt, mit zwei Spuren, die		Radverkehrsförderung in den Leitzielen (Kap. 1.2) verankert und im Kap. 6.8 beschrieben			Radverkehrskonzept

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
74	Straßenbahn	Mehr Fahrgäste können pro Stunde transportiert werden. Absolut abgasarm. Anschlüsse müssen besser abgestimmt werden, so entstehen kürzere Wegzeiten! Am Bhf.Strehlen können viele potentielle Fahrgäste Die -S-Bahn erreichen, Inicht nur aus dem unmittelbaren Umfeld ! Wenn alle Bewohner „welche an stärker frequentierten Verkehrstrassen wohnen mit Erfolg gegen diese protestieren würden müsste der Rest der Bevölkerung zu Fuß gehen! Das Wohl des Einzelnen darf nicht zu Lasten des Wohls der Mehrheit gehen !		Umsteigepunkt Strehlen siehe Kap. 6.6.5			bereits im VEP enthalten
75	Fahrradverleihsystem	Wünschenswert wäre die Etablierung eines Fahrradverleihsystems, wie es in vielen spanischen Städten, die auch größentechnisch mit Dresden vergleichbar sind, existiert (Bsp.: Valenbisi; Gironclela etc.). Durch die dortige hohe Stationsdichte für die Ausleihe von einfachen und robusten Fahrrädern und das simple und günstige Ausleihsystem ist man dort auch ohne ein eigenes Fahrrad zu besitzen schnell, individuell und vor allem intermodal unterwegs. Wenn eine Jahreskarte für die Ausleihe nur 30€ kostet und die ersten 30 min einer Ausleihe kostenfrei sind, kommt man das ganze Jahr schnell durch die Stadt. Am Zielort kann das Fahrrad wieder an einer Station abgegeben werden und man braucht sich keine Gedanken über eine geeignete Abstellmöglichkeit für das eigene Rad zu machen. Sollte kein Platz zum Abstellen frei sein, so kann man sich 15 min extra buchen, um das Rad an einer freien Station abzugeben. Diese wird noch vor Ort an der voll belegten Station angezeigt. Auch Touristen könnten von einem Wochenticket für den Radverleih für ca. 15€ profitieren. Kommerziellen Radverleihern entsteht kein Schaden, da diese ihre Räder in der Regel tageweise verleihen und beim Verleihsystem nur die ersten 30 min einer Ausleihe kostenfrei sind und es sich somit nicht lohnt ein Rad den		siehe Kap. 6.9.7 (Innovation), zudem wirtschaftliches Angebot durch externe Betreiber erforderlich			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
76		<i>Kommentar: trifft man nun schon häufig auf eine solche Erweiterung des öffentlichen Verkehrsmittel. In Lyon bspweise kann man mit der Monatskarte für BusBahnMetro auch 1h Radfahren. Dort wird das Ausleihsystem von JCDecaux unterhalten, die mit den Fahrrädern eine mobile Werbefläche nutzen. In Lyon gibt es wie bei uns Wohngegenden auf/an den Hängen des Flusstals, schön gelegen, aber mit dem Fahrrad ungünstig zu erreichen. Das Ausleihsystem schafft hier Arbeitsplätze, transportiert tagtäglich herabgeführte Fahrräder aus dem Tal wieder an Ausleihstationen auf dem Berg.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
77	Verkehrssituation am Olbrichtplatz	Durch die Eröffnung der Waldschlösschenbrücke hat der Verkehr auf der Stauftenbergallee überraschenrderweise zugenommen und die schon vorher völlig unterdimensionierte Kreuzung mit der Königsbrücker Str. (Olbrichtplatz) jetzt komplett entschärft. Wer von der Autobahn kommt, steht morgens eine halbe Stunde im Stau, von Klotzsche kommend staut es sich die Königsbrücker Landstr. nachmittags bis hoch zur Aral-Tankstelle, weil die Linksabbieger zur Brücke die Geradeausspur blockieren. Jetzt höre ich von Planungen für eine S-Bahn-Station Stauftenbergallee. Da sollen die Aufzüge die Fahrbahn noch weiter einengen. Ehrlich gesagt fehlt mir jetzt der Blick für 2025, eine Perspektive für 2015 wäre mir lieber. Kann man die Kreuzung nicht aus dem Flächennaturschutzreservat Königsbrücker Str. herausplanen und da irgentwie was schneller machen?		Ausbau des Knotenpunktes Stauftenbergallee/ Königsbrücker ist geplant (2. LA aus Ri. Nord), Langfristioption Flächenfreihaltung für Tunnellösung (Kap. 5.8.2)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
78	Fischelant mobil – Verkehre neu denken!	Das Licht besteht aus 256 Millionen Farben. So bunt ist unser Leben. Gebündelt zu „weiß“ wird es transportiert Millionenlichtjahre weit. Das ist Effizienz. Übertragen auf unser Leben der Zukunft bedeutet das: Aus dem gesellschaftlichen Slogan „schneller, höher, weiter“ wird es einen gesellschaftlichen Konsens zu „miteinander, effizient, erneuerbar“ geben! Dieser Form von Schaffenskraft, mit unserem bereits heute vorhandenen Erkenntnispotential zur Natur, beinhaltet im besonderem Maße: Mobilität für ALLES und ALLE Dresden ein Zentrum für Kunst und Kultur, Geschichte und Zeitgeist, Wissenschaft und Innovation, mit großen Traditionen und menschlicher Leistungskraft. Dresden im Herzen von Sachsen, steht es gut zu Gesicht für diese gestalterisch umfassende gesellschaftliche Orientierung eine Initialzündung zu geben. Visionen zu Entwicklung und Gestaltung der Gesellschaft sind gefragt. Deren Umsetzung bei ständiger Integration von technischen und technologischen Höchststand des Wissens, eine Aufgabe für mehrere Generationen. Heute aktueller den je, sind Formulierungen von Visionen hochaktuell, wichtig und notwendig: Fischelant mobil – Verkehre neu denken! Naturversum		siehe Kap. 2.1			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
79	3 Meter breite Radwege	Der Radverkehr wächst stark und hilft der Stadt Dresden, Verkehr mit möglichst wenig negativen Auswirkungen abzuwickeln (wenig Lärm, Emissionen, Unfälle, Infrastrukturerhaltungskosten u.v.m). Deswegen sollte der Radverkehr künftig die am stärksten geforderte Verkehrsart sein. Dafür ist es wichtig, an Hauptstraßen breite Radwege anzulegen – so breit, dass sich Radler bequem überholen können, also mindestens 3 Meter breit. Diese sollte durch Bordsteine von der Fahrbahn und vom Gehweg baulich getrennt sein (Vorbild Amsterdam), damit Radwege nicht von parkenden Autos oder unachtsamen Fußgängern benutzt werden. Im Zweifelsfall sollte die Einrichtung einer solchen Radspur Vorrang vor der Anlage von Pkw-Parkraum oder zusätzlichen Pkw-Spuren haben: Da im Fahrradverkehr die Geschwindigkeiten zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern stärker schwanken als im motorisierten Verkehr, ist das Vorhalten von Überholspuren im Radverkehr wichtiger als im motorisierten Verkehr.		siehe Kap. 6.7.1 (Kapazität) - konkrete Ausformungen nicht Thema des VEP			Radverkehrskonzept

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
80		<i>Kommentar: Wenn Platz ist, dann auf jeden Fall breite Radfahrstreifen. Auf keinen Fall baulich getrennte Radwege - halte ich für die völlig falsche Lösung - zumindest, wenn es Bordsteine sind, die Trennen. Am Genfer See habe ich gut überfahrbare Schrägen als Trennung gesehen - da würde ich sofort zustimmen. Zum Thema Nebeneinander fahren: Ich kann es sehr gut nachvollziehen, dass man sich auch mal unterhalten möchte. Nur: Die Stadt ist zu klein, damit alle nebeneinander fahren können. Es gibt viele, die nicht nur zum "Rumbummeln" Fahrrad fahren, sondern auch schnell am Ziel ankommen wollen. Wo Platz bzw. wenig Verkehr kann man ja gern nebeneinander fahren - halt solange man niemanden behindert. Ansonsten nicht.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
81		<i>Kommentar: Vor allem wenn man nicht allein unterwegs ist, möchte man gern nebeneinander Fahrradfahren. Auf breiten Radwegen wie z. B. auf der Grunaer Straße ist das problemlos möglich - schon wäre es, wenn das der Standard im Radwegenetz wird.</i>	den Ausbaustandard definieren Richtlinien und verkehrliche Ansprüche im Abgleich mit dem Umfeld - Kommunikation ist dabei kein primäres Kriterium				keine, da nicht VEP-relevant
82		<i>Kommentar: Ihr Vorschlag in allen Ehren, aber eine bauliche Trennung zwischen Autos und Fahrrädern bringt meiner Meinung nach keinerlei Vorteile für letztere. Im Gegenteil, es erhöht das Risiko, an der nächsten Ampel übersehen zu werden, und erschwert den Wechsel auf die Linksabbiegespur. Was aber evtl. Sinn macht, wäre die schrittweise Umwidmung von Fahrstreifen auf 4-spurigen Straßen, d.h. aus den beiden äußeren Fahrstreifen könnte man wunderschöne Radfahrstreifen machen. Ich denke da an so Straßen wie die Stübelallee, die Carolabrücke oder den Zelleschen Weg. Der ADFC Dresden hat da mal ein schönes Bild erstellt: http://www.flickr.com/photos/adfcsachsen/4707001508/ Auf kleineren Straßen könnte man den Autoverkehr mit Tempo 30 auf ein radfahrerfreundliches Tempo bringen oder bei sehr geringer Nutzung auch über die Einrichtung von Fahrradstraßen nachdenken.</i>		siehe Kap. 6.7.2			Radverkehrskonzept
83	Parken auf der Straße nur noch Kurzzeit	Parkende Autos versperren Fußgängern oft die Sicht, nehmen viel Platz im öffentlichen Straßenraum ein und verhindern eine ansprechende Gestaltung von Straßen. Ich schlage vor, das Parken im öffentlichen Straßenraum nur noch für kurze Zeit zuzulassen (z.B. für maximal 30 oder 60 Minuten). So könnten Lieferanten, Pflegedienste, Besucher und Kunden von Gewerbetreibenden Parkplätze nutzen, aber die Zahl der erforderlichen Parkplätze könnte deutlich reduziert werden. Wer länger als eine Stunde parken will, soll dies auf seinem Privatgrundstück, auf dem Gelände seines Arbeitgebers oder seines Verkäufers tun. Der öffentliche Raum ist nicht dafür da, zugeparkt zu werden. Die frei werdenden Flächen könnten zu Grünflächen umgewandelt werden, Spielplätze für Kinder und Begegnungszonen für Senioren könnten entstehen, Brunnenanlagen und Kunstwerke könnten die Blechkolonnen parkender Autos ersetzen.			Parken von mehr als 1h nicht im öffentlichen Straßenraum zulassen - Parkraumbewirtschaftung soll gemäß VEP deutlich ausgeweitet werden, mit dem differenzierten Instrumentarium kann auf Nutzerbedürfnisse eingangen werden, ggf. würde sonst der Parkdruck gerade in Wohngebieten enorm steigen - in der Innenstadt wird auf eine hohe Verfügbarkeit von Stellplätzen durch die Parkgebühren hingewirkt,	Restriktive Parkregelungen im öffentlichen Raum (kürzere Parkzeiten, weniger Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Kfz, höhere Parkgebühren zur Mitfinanzierung des ÖPNV, stadtweite Parkgebühren, Halteverbote im direkten Vorfeld von Kitas und Schulen (Sicherheit))	Berücksichtigung in den teilräumlichen Konzepten zum ruhenden Verkehr
84		<i>Kommentar: zustimmung, das vollstellen unseres öffentlichen raumes mit blechkarossen ist eine der miesesten auswüchse einer angeblich modernen zeit. in wahrheit ist es total dämlich. der strassenraum wird durch die dominanz der meist stehenden autos penetriert. seit gerade mal 40 jahren (in ost noch weniger) wurde das bewußtsein der menschen über ihren lebensalltag dermassen manipuliert, dass dieser kranke zustand als normal angesehen wird und es dies wohl schon immer so sei. daher krankts auch an der vorstellungskraft, was dann wieder mit unseren strassen geschehen könnte.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
85	Fahrscheinfreie Fahrt für alle!	Wenn man sich dazu entschließen würde, für alle mit Haupt- und Zweit(?) Wohnsitz in Dresden eine Verkehrsabgabe /-Steuer zu erheben (Sozialhilfe-/Grundsicherungsempfänger mit Dresdenpass zahlen noch weniger, sie könnten dadurch mehr am sozialen Leben teilnehmen), also fahrscheinfreie Fahrt für alle, würde es für alle finanziell viel günstiger, es würden viele Motorisierte sehr viel öfter die Öffentlichen nutzen, dadurch weniger Verkehr = mehr Fahrradfahrer, weniger Feinstab, weniger Umweltbelastung generell, touristisch werbegünstig, durch die dadurch steigenden Fahrgastzahlen würde sich ein weiterer Ausbau des Liniennetzes lohnen + es wäre leichter umsetzbar durch den geringeren Motorverkehr, der Verwaltungsaufwand würde sich deutlich verringern + Fahrscheinkontrollen in den Verkehrsmitteln würden wegfallen (Kosten dafür entfallen). Wäre wirklich äußerst wünschenswert, habe ich auch schon verbreitet von Verwandten und Bekannten gehört.		siehe Kap. 6.9.7 zu Einwohnerticket	Verkehrsabgabe/ Steuer zur vollständigen ÖPNV-Finanzierung - Die Ziele fahrscheinfreie Fahrt und kostenfreier ÖPNV sind ähnlich: bei Nutzung des ÖPNV keine direkten Kosten einschließlich der damit verbundenen Tarifkenntnis für die Nutzer. Damit fällt sicherlich eine wesentliche Zugangsbarriere zum ÖPNV weg. Allerdings werden dann auch Nutzung und Finanzierung getrennt. Zudem zeigen schon die Kommentare, dass eine Insellösung sehr problematisch ist. Bei einer 1. Evaluierung soll der Zusammenhang zwischen allgemeiner Kostenentwicklung und den ÖPNV-Tarifen thematisiert werden.	Kostenloser ÖPNV in Dresden	Diskussion in 1. Evaluierung VEP
86		<i>Kommentar: Möglicherweise auch - in der Nahe liegende (Heidenau, Pina, Radebeul, Meißen, Radeberg, Freital...) Kommunen einbeziehen - kombinieren mit Angebot von VVO - Gebühr für Touristen (1 Euro pro Person / Übernachtung) einführen - kombinieren mit Fahrradverleih</i>	betrifft nicht Dresden				keine, da nicht VEP-relevant
87		<i>Kommentar: Eine sehr gute Idee. Es gibt dazu bereits wenige Modellprojekte in Deutschland, die teilweise wieder eingestampft wurden (nicht bis zum Ende gedacht, wie vieles heutzutage) aber auch funktionierende.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
88	Fabrikstraße freigeben	Durch die Freigabe der Fabrikstraße (Höhe Kraftwerk/Drewag) für den Individualverkehr würde die Kreuzung TharandterStr./Kesselsdorfer Str. entlastet. Den Nachmittags reicht der Rückstau von dieser Kreuzung auf der Tharandter Str. oftmals bis zur Oederaner Str. zurück. So würde der Verkehr auf zwei Straßen verteilt und wir hätten einen Stau weniger. Zumal die Freiburger Str. wenig befahren ist und sie den von der Fabrikstraße kommenden Verkehr allemal bewältigen kann.		Fabrikstraße ist freigegeben - zudem neue Anbindung an Nossener Brücke - siehe Kap. 6.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
89	Städtische Verkehrsflotte auf grüne energien umstellen	Die städtische Verkehrsflotte, sei es das kleine Müllauto das die Papierkörbe an den ÖPNV-Haltestellen leert oder ein Auto des Grünamtes, das im Sommer die Blumen gießt. Alle diese Fahrzeuge legen vergleichsweise kurze Strecken zurück. Dort lohnt es sich definitiv nicht mit herkömmlichen Benzinmotoren zu fahren, die dann sogar während der Arbeit (also dem Müll entleeren oder dem gießen) angelassen werden. Diese könnten und sollten auf elektrische Antriebe umgestellt werden, da genau diese Technologie für solche kurzen Strecken ausgelegt ist und in der Innenstadt würden von diesen Fahrzeugen dann weniger Lärm und Schmutzbelastigung ausgehen. Wenn man diesen Gedanken sogar noch etwas weiter denkt könnten diese sogar auf körperbetriebene Antriebe umgestellt werden. So kenne ich es aus anderen Städten, dass zum Beispiel entsprechend umgebaute Fahrräder durch die Innenstadt fahren und die Mülleimer entleeren. So zum Beispiel würden diese auf der Prager Straße schneller voran kommen als ein Auto, da sie wendiger sind und den Menschen besser ausweichen können. In Istanbul geht dies sogar so weit, dass dort Müllträger den Hausmüll vor den Häusern aus den Wohngebieten abholen und zu den großen Straßen tragen und erst dort fährt dann ein Müllauto vorbei. So müssen sich die		siehe Kap. 6.9.7 zur Flottenumstellung (Innovation)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
90		<i>Kommentar: Der Strom kommt aus der Steckdose. Dieser muss erst mal produziert werden. Verteilen, Speichern, langes laden, wieder umsetzen und verbrauchen. Der Wirkungsgrad ist sehr viel schlechter. Wenn man die gewonnene Energie direkt in Bewegungsenergie umsetzt fährt man zur Zeit effektiver. Erst wenn sämtliche Energie ohne Abgase gewonnen werden kann, lohnt sich die Sache.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
91		<i>Kommentar: Mit dem engmaschigen Straßenbahnnetz besteht die Möglichkeit, einen Großteil des Dresdner ÖPNVs emissionsfrei abzuwickeln, indem die Straßenbahn mit zertifizierten Öko-Strom betrieben wird. Hier lassen sich in kurzer Zeit zu relativ geringen Kosten sprunghaft Emissionen einsparen. Auf wichtigen Busachsen sollte die Weiterentwicklung des Stadtbahnnetzes schneller vorangetrieben werden an. Wenn der Fokus auf diesen Schwerpunkt gelegt wird, lassen sich sicherlich schneller gewünschte Effekte bei Emissionseinsparungen erreichen als mit E1NEM(!) Quartierelektrobus und einer Handvoll Hybridbussen.</i>	kommentierend	siehe Kap. 2.2.1			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
92	Parkplatzseite Prohlis-Center, also nicht die Seite der Tramhaltestelle "Jacob-Winter-Platz", sondern die andere Seite	Auf genannter Seite, irgendwo dort im erweiterten Sinn, fehlt eine ÖPNV-Anbindung: Eigene Erfahrung:schwerer Beinbruch,3 Operationen,5 Monate Krücken,ich schaffte es deshalb körperlich nicht, von irgendeiner DVB-Haltestelle den relativ weiten Weg zur Wundversorgung nach den ÖPs ins Ärztehaus auf Georg-Palitzsch-Str. zu bewältigen,weshalb ich woandershin fahren musste,wo es eben haltestellenmäßig günstig war.Weiterhin:Viele Wohnungen (u.a.Hochhäuser, viele Senioren,Behinderte,Leute mit Niedrigeinkommen),großes Pflegeheim(vor allem für Angehörige Haltest.nötig),Museumshaus,Kirchgemeindehaus Prohlis,abends ab 20 Uhr,wenn das Prohliscenter schließt,wird der dann einsame Weg zur nächsten Haltestelle besonders für Frauen unsicher(weshalb ich mich dort in der Kirche nicht einbringe, obwohl ich Kirchgem.-Mitglied bin, wenn dort hinten irgendwo eine Bush.wäre, würde ich dort teilnehmen, abends auf dem Heimweg den Bus mit Umstieg in die Tram freudig hinnehmen, einen Umweg, sozusagen "mit der Kirche ums Dorf" fahren). Viele!!! würden sich dort eine Bus-H. wünschen, auch für die Wohnungsvermietung dort wäre das vorteilhaft. Vielleicht könnte man die nötigen Straßen für eine Buslinie baulich entsprechend, soweit nötig, umgestalten/umbauen, damit irgendeine Buslinie	fehlende Haltestelle irgendwo am Prohliscenter - "andere Seite vom "Jacob-Winter-Platz" - konkreter Ort nicht evaluierbar, in Nähe vom Kirchgemeindehaus Prohlis				Weiterleitung an DVB
93		<i>Kommentar: Dem kann ich nur zustimmen. Insbesondere das für den Dresdner Süden, und Patienten und auch Mitarbeiter! anderer Stadtteile sehr wichtige Ärztehaus Prohlis und das angrenzende Seniorenheim sind praktisch vom ÖPNV abgeschnitten. Wie oben erwähnt, ist es schließlich ein großes Ärztehaus, welches ab und an, wahrscheinlich aber eher meistens, wegen Krankheit, körperl. Beeinträchtigung usw. aufgesucht wird. Hier ist bereits seit der 'Wende' nichts geschehen und besteht seit dem dringendster Handlungsbedarf.</i>	fehlende Haltestelle am Ärztehaus prohlis				Weiterleitung an DVB
94	Umbau Postplatz	Am Postplatz kann man mittlerweile umsteigen, ohne nass zu werden. Dennoch ist es schwer, beide Haltestellen auseinander zu halten. Wesentlich problematischer ist aber die Kurve, die die Linien 1 und 2 auf dem Weg zum Bahnhof Mitte fahren müssen. Die Bahn fährt nicht nur länger, die fast rechtwinkligen Kurven sind für die Fahrgäste nicht angenehm, sie werden herumgeschleudert.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
95	Ampelanlagen	Es sollten alle Ampelanlagen mit Induktionsschleife im Boden so umgebaut werden, dass man auch als Radfahrer die Chance hat, grün anzufordern und nicht erst auf das nächste Auto warten muss, das per Induktion grün anfordern kann. Dies könnte man umsetzen, indem man die Induktionsschleifen durch Bewegungsmelder ersetzt. Wenn technisch möglich, kann man vielleicht auch Schalter auf dem Boden neben der Bordsteinkante einbauen, die der Radfahrer dann mittels Fußkontakt auslösen kann und so grün anfordern kann.			Radfahrer werden durch Induktionsschleifen nicht detektiert - Thema bisher nicht behandelt	Detektion von Radverkehr im Mischverkehr an Licht-signalanlagen	Fachliche Prüfung für Radführungen vor allem im Mischverkehr und Detektion an LSA
96		<i>Kommentar: Auf jeden Fall sollten die Ampeln auf das Fahrzeug Fahrrad reagieren. Das würde mit Sicherheit auch die oft beklagte Zahl der Rotlichtverstöße reduzieren.</i>			Radfahrer werden durch Induktionsschleifen nicht detektiert - Thema bisher nicht behandelt	Detektion von Radverkehr im Mischverkehr an Licht-signalanlagen	Fachliche Prüfung für Radführungen vor allem im Mischverkehr und Detektion an LSA

Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
			Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
97	Parkplätze für Autos drastisch reduzieren	Die Stellplatzpflicht beim Neubau von Wohnungen und Häusern sollte abgeschafft werden. Es sollte als Ersatz dafür eine Pflicht eingeführt werden, dass beim Neubau von öffentlichen Gebäuden (Schule, Theater, Museum, Behörde, Läden, Ärztehaus, ...) abhängig von der Gebäudegröße eine bestimmte Anzahl an Fahrradbügeln aufgestellt werden müssen. Des weiteren sollte privater und öffentlicher Parkplatzneubau verboten werden, da durch zusätzliche Autoparkplätze nur noch mehr Autoverkehr entsteht. Wenn viele Parkplätze vorhanden sind, fahren die Leute eher mit dem Auto, als wenn wenige oder keine Autoparkplätze zur Verfügung stehen. Die Mindestparkgebühr in Zentrum sollte 4€ betragen, da man so genauso teuer kommen würde, wenn man öffentlich ins Zentrum fährt (2x Einzelfahrschein), längeres Parken sollte natürlich teurer sein. Durch solche Maßnahmen werden es sich die Leute genauer Überlegen, ob es nicht eher sinnvoll ist, mit dem Fahrrad oder öffentlich ins Zentrum zu fahren. Die Mehreinnahmen an Parkgebühren sollten zu 50% in den Radverkehr und zu 50% in den ÖPNV investiert werden.	Abschaffung der Stellplatzpflicht obliegt nicht der Kommune sondern dem Land (Bauordnung)	Zum Umgang und zur Steuerung des ruhenden Kfz-Verkehrs siehe Kap. 6.4.4 (Erhöhung Parkgebühren)			keine, da teilweise im VEP berücksichtigt und teilweise nicht VEP-relevant
98		<i>Kommentar: Darüber hinaus ist der ruhende Verkehr auch für den Tourismus schädlich. Kaum ein Fotomotiv kommt ohne Blech aus. Parken könnte teurer werden und die Einnahmen für den ÖPNV verwendet werden. Das wird langfristig dazu beitragen den Bedarf an Abstellflächen zu reduzieren und verringert Investitionsbedarf und Betriebskosten für den MIV.</i>		siehe Kap. 6.4.4 (Erhöhung Parkgebühren)	Mitfinanzierung des ÖPNV über Parkgebühren - Inwiefern ein zweckgebundener Teil der Parkgebühren für ÖPNV verwandt werden kann, ist diskussionsfähig - z. B. als Anteil des Straßenbaulasträgers an/Begleitung von ÖV-Maßnahmen (Verkehr finanziert Verkehr). Bei den Ablosebeträgen ist das auch möglich.	Restriktive Parkregelungen im öffentlichen Raum (kürzere Parkzeiten, weniger Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Kfz, höhere Parkgebühren zur Mitfinanzierung des ÖPNV, stadtweite Parkgebühren, Halteverbote im direkten Vorfeld von Kitas und Schulen (Sicherheit))	wird im Teil Innovation des VEP berücksichtigt
99		<i>Kommentar: genau so ist es, der missbrauch der großen unbebauten flächen im dresdner zentrum für den ruhenden verkehr muss reduziert werden. in den vielen neugebauten parkierungshäusern der city ist ohnehin bereits viel zu viel parkraum entstanden. eine gewisse parkraumrestriktion ist auch den brachflächen-verwöhnten dresdnern zuzumuten, wie in vielen anderen städten auch. in wahrheit tut es nämlich gar nicht weh, man fördert nur nicht die totale bequemlichkeit weiter. die stadt sollte die rechtlichen möglichkeiten der umgehung der stellplatznachweise in innenstadtbereichen nutzen bzw. gesetzlich deren ausgestaltung forcieren.</i>		Stadtentwicklung bezieht Brachflächen zukünftig generell mit ein			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
100	Gleichberechtigte Planung für alle Verkehrsteilnehmer	Derzeit findet die Planung neuer Verkehrsanlagen praktisch mit ausschließlichem Fokus auf den Autoverkehr statt. Der ÖPNV wird an zweiter Stelle noch berücksichtigt. Wege für Radfahrer und Fußgänger werden anschließend noch irgendwie hingebastelt, wenn denn Platz ist. Eine vernünftige oder optimierte Verkehrsführung findet hier nicht statt, stellenweise sind die "Lösungen" sogar gefährlich. Dadurch sinkt vorallem die Attraktivität der Fahrradnutzen, mehr Auoverkehr ist die Folge. Hier muss ein Umdenken stattfinden und die Belange aller berücksichtigt werden. Dazu muss die Stadt den Planern entsprechende Vorgaben machen. Durch Einblick in ein für die Stadt tätiges Planungsbüro kann ich sagen, dass die Vorgaben in der Vergangenheit und derzeit lauten: Klare Priorisierung des Autoverkehrs. Beispiele schlechter Verkehrsführung (neu gebaut): Kreuzung Nöthnitzer & Bergstr. (Richtung Racknitz und Plauen); Kreuzung Hamburger Str. & Flügelweg; Waldschlosschenbrücke rechtselbisch; Lenneplatz; Interimslösung Albertbrücke usw.		Gleichberechtigung der Verkehrsträger als Leitziel formuliert und bei Maßnahmenbildung berücksichtigt (Kap. 1.2 sowie 6.4 bis 6.8)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
101		<i>Kommentar: Ich schließe mich ihrer Meinung an. Dresdener Verkehrsplanung ist vorallem Auto-Verkehrsplanung. Schade!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
102		<i>Kommentar: @Gast: Den Hauptfehler, den ich sehe, sind die Radwegbenutzungsschilder. Weder an der Leipziger noch an der Antonstraße gibt eine Grundlage dazu. Die Schweriner kenne ich jetzt nicht so gut, dass ich urteilen könnte. Also einfach die blauen Schilder durch die weißen (Rad frei) ersetzen und schon ist vieles gut. Die günstigen Platzverhältnisse erkenne ich allerdings nicht. Aus meiner Sicht gibt es eben keinen Spielraum für breite Fußwege und daneben breite Radfahrstreifen - das würde nur funktionieren, wenn man den Autoverkehr abschafft oder mit der Straba zusammenlegt. Letzteres kann aus ÖPNV-Sicht nicht gewollt sein. @Hannes Lieberoth: Stimme Ihnen 100% zu. Nach meiner Meinung sollte es keine Inselhaltestellen geben.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
103		<i>Kommentar: Dem kann ich nur zustimmen. Im Bereich Bf. Mitte (Könneritzstraße) sieht man ganz deutlich, dass Radverkehr keine Priorität hatte. Wichtiger waren hier (und auch anderswo) wohl Abbiegespuren an jeder Kreuzung. Ebenfalls ist es meiner Meinung nicht unbedingt notwendig, überall Inselhaltestellen zu bauen. Die angehobene Fahrbahn mit entsprechender LSA und ausreichend Wartefläche auf dem Fußweg ist funktionstechnisch gleichwertig, erlaubt aber eine gleichberechtigtere Gestaltung des Straßenraumes (z. B. werden erst durch solche Anlagen breitere Fußwege möglich).</i>		Defizit Könneritzstraße bekannt (siehe Kap. 2.2.2), konzeptionelle Lösungen durch Entlastungen werden angestrebt (Kap. 6.4.2), Radverkehrskonzept kann hier ggf. weitere Detaillösungen erarbeiten			Radverkehrskonzept

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
104		<i>Kommentar: schlechte beispiele im neubaubereich sind für den radverkehr auch die leipziger strasse mit ihren unzähligen und oft ungenutzten großpflastereinfahrten, die antonstrasse oder die schweriner strasse. alle drei strassen sind nicht stadtvträglich und auch nicht optisch ansprechend, sie hätten aufgrund relativ günstiger platzverhältnisse doch raum für wesentlich intelligentere lösungen gehabt. dies muss nun zukünftig teuer wieder korrigiert werden.</i>		ebene Beläge sind lt. VEP Standard bei der Radverkehrsplanung (siehe Kap. 6.7)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
105	durchgängiges Radwegenetz	Ich würde gern mehr Fahrrad fahren, wenn das wegenetz durchgängig wäre. So laßee ich das Rad im Alltag stehen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
106		<i>Kommentar: Dresdens Radwege sind allenfalls eine Flickenteppich mit minderer Qualität. Wann wird sich das ändern und ein durchgängiges Netz entstehen?</i>		Netz wird entstehen (siehe Kap. 6.7.1 und 6.7.3)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
107	Verkehrskontrollen verstärken	Verkehrsregeln werden von Radfahrern wenig eingehalten. Verbesserung sind nur durch stärkere Kontrollen möglich.			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
108		<i>Kommentar: Verkehrsregeln werden von Autofahrern wenig eingehalten. Verbesserung sind nur durch stärkere Kontrollen möglich.</i>			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
109		<i>Kommentar: Ich stimme dem auch zu, ABER ich bin dafür auch stärker die Autofahrer zu kontrollieren. Es kann nicht sein, dass ungehemmt auf Rad- und Fußwegen geparkt wird, man Ampeln missachtet und offensichtlich das Blinken aus der Mode gekommen ist. Es sollte auch der Abstand beim Überholen von Radfahrern eingehalten werden bzw. sollte man beim Hinterherfahren darauf achten, dass ein Radfahrer bedeutend langsamer ist und dieser auch gegebenenfalls nach links abbiegen möchte - natürlich durch vorheriges Handzeichen. Es kann nicht sein, dass man dann mit ausgestrecktem linken Arm immer noch Gefahr läuft, überfahren zu werden.</i>			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
110		<i>Kommentar: Auch als Radfahrer kann ich dem zustimmen. Selbiges gilt allerdings ebenso für Autofahrer. Hier ist teilweise gefährliches und aggressives Verhalten zu beobachten - dichtes Auffahren, Überholen ohne Sicherheitsabstand/Gegenverkehr, Nichtbeachtung von Radfahrern beim Abbiegen etc.</i>			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
111	Umleitungen bei Events	Bei Events in der Innenstadt werden wichtige Straßen gesperrt und keine Umleitung ausgewiesen, ein Problem für Einheimische und besonders Touristen. Vorschlag: Ausweisung von Umleitungen, um Stau zu vermeiden.		Umleitungen werden ausgewiesen - VEP verweist hier auch auf den Radverkehr (Kap. 6.7)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
112		<i>Kommentar: Mich stört es sehr , dass im Sommer immer wieder der Elberadweg, wo täglich hunderte Radfahrer unterwegs sind, von Veranstaltungen blockiert wird (Mittelalterfest Ostragehege, Hafenfest Pieschen, Filmnächte). Vielleicht könnte man wenigstens einen Teil der Veranstaltungen räumlich so organisieren, dass der Radweg offen bleibt? Ansonsten würde ich mir eine befestigte Umgehung für das Filmnächtegelände wünschen. Das dort über Jahre und Jahrzehnte immer wieder hunderte von Radfahrern über die holprige, bei Regen aufgeweichte, unbeleuchtete Wiese holpern müssen, ist sehr unangenehm. Das ist ja nicht nur für ein paar tage, sondern den halben Sommer lang. Da gehört eine professionelle Lösung her. Der Naturschutz sollte in so zentrumsnahen Bereichen auch mal einen Kompromiss zulassen.</i>		siehe Kap. 6.7.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
113		<i>Kommentar: das räumen von unfallstellen bzw. das zügige wiederherstellen des verkehrslusses muss seitens der einsatzkräfte schneller werden, ggf muss solches geübt werden. die verkerspolizei sollte einsatzregelungen mit zeitlichem anspruch einführen und nicht ganz entspannt mal zur unfallstelle bummeln, dann ganz relaxt und widerwillig die unfallaufnahme, kann ja keiner uns was antun. die TU-unfallforschung hat kein anrecht auf verzögerung der räumung der unfallstelle, wenn sie erst später eintreffen, um popelige auswertungen vorzunehmen. also: einsatz-strategie mit zeitdruck auf hauptverkehrsstrassen und den autobahnen (besonders A4-elbtalquerung!!!)</i>	liegt nicht im Gestaltungsbereich des VEP				keine, da nicht VEP-relevant
114	Verkehrserziehung	OPNV-Vorrang begrenzen, damit rote Ampeln noch akzeptiert werden.		Ziel im VEP: ÖPNV nur bedarfsgerechtes Freigaben zuordnen, um Wartezeiten für alle zu minimieren (siehe Kap. 6.6.2 und 6.6.3)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
115		<i>Kommentar: Auch ich bin dafür, den ÖPNV uneingeschränkt gegenüber dem MIV Vorrang zu gewahren.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
116		<i>Kommentar: In wie fern ist es eine erzieherische Maßnahme, ökologisch und ökonomisch sinnvoller und wertvolleren Verkehrsmitteln Einhalt zu gebieten? Damit der egoistische PKW-Fahrer, der alleine in seinem Geländewagen in der Stadt(!) sitzt und die Luft verpestet, schneller ans Ziel kommt, als diejenigen, die sich eine elektrisch betriebene Straßenbahn teilen? Wen wollen Sie denn erziehen?</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
117	Nachts: Abschaltung von Ampeln	Viele Ampeln erfüllen in Zeiten mit wenig Verkehr praktisch keine Funktion. Eher behindern sie den Verkehr. Daher sollten sie, je nach Standort, nach 20 oder 22 Uhr abgeschaltet werden oder ggf. gelb blinken. Bei ältern Ampeln geschieht dies teilweise, bei neuen oft nicht (z.B. an der neuen Weißeritzbrücke am Wernerplatz). Hier sollten im ganzen Stadtgebiet die gleichen Kriterien angewandt werden.	Umgang mit einzelnen LSA nicht VEP-relevant				Klärung in Verkehrsrunde, welche Prinzipien dazu in Dresden angewandt werden
118		<i>Kommentar: Stimmt. Manchmal ist es schon seltsam, wenn ein Fußgänger und ein einziger PKW an der Ampel stehen. Beide denken "bis auf den einen ist alles frei, ich könnte gehen" aber stehen da und gucken sich an. Da tun mir die Anwohner immer leid das die jetzt das Auto in der Nacht ertragen müssen. Bis auf einigen Stellen (wo viele Alkoholiserte wg. der entsprechenden Einrichtungen in der Nähe) rumlaufen wäre es sinnvoll. Gerade am Altmarkt o.ä. wäre es am WE eher fahrlässig die Ampeln abzuschalten, da dort interessenlose Nachtschwärmer mit egoistischen Autofahren zusammentreffen könnten.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
119	Umgestaltung des Ferdinandplatzes	Der Ferdinandplatz ist eines der größten Plätze im Zentrum von Dresden, auf dem sich ein riesiger Parkplatz befindet, schon sieht es dort nicht aus. Zur Verschönerung der Geländes und zur Verbesserung der Lebensqualität in der Stadt, sowie der Luftreinhaltung schlage ich vor, den Parkplatz zu schließen, und auf dem Gelände ein Park anzulegen. Dadurch würde der Stadtteil schöner werden und der Parkraum knapper werden, was wiederum dazu beiträgt, dass das Auto unattraktiver wird und dadurch hoffentlich weniger für Fahrten ins Zentrum genutzt wird. Außerdem würde der Konfliktpunkt an der Parkplatzeinfahrt zwischen Radfahren und ein- und ausfahrenden Autos an der Parkplatzeinfahrt wegfallen. Auch der großen Parkplatz an der Zinzendorfstraße hinter dem Robotron-Gebäude sollte renaturiert werden. Generell sollte langfristig der Parkraum in Dresden zum Teil zurückgebaut werden und die freierwerdenden Flächen dem Radverkehr, dem ÖPNV, oder der Natur zugeführt werden.		Ferdinandplatz wird entsprechend vorliegender Knoxept bebaut und der Parkplatz in dieser Form entfallen	langfristiger Rückbau von Parkplätzen in Dresden - Rückbau des Parkplatzes im Zuge der baulichen Entwicklungen Ferdinandplatz, Aufwertung des öffentlichen Raumes und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist Bestandteil des VEP, Maßnahme M34 des Luftreinhalteplans legt die langfristige Reduzierung ebenerdiger Parkierungseinrichtungen fest	Restriktive Parkregelungen im öffentlichen Raum (kürzere Parkzeiten, weniger Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Kfz, höhere Parkgebühren zur Mitfinanzierung des ÖPNV, stadtweite Parkgebühren, Halteverbote im direkten Vorfeld von Kitas und Schulen (Sicherheit))	Teile bereits in VEP vorhanden
120		<i>Kommentar: dem gastkommentar 17:24 ist nichts hinzuzufügen, so sollte es sein. es muss allerdings dringend auf eine gute qualität der neubebauung geachtet werden, großflächen parzelliert, wettbewerbe ausgelobt und eine wirklich kompetente gestaltungskommission einbezogen werden. überall gleichzeitig mit bauen zu beginnen, ist nicht sinnvoll, man sollte sich wie bisher auf schwerpunkte konzentrieren und nach dem postplatz/wallstrasse zunächst entweder den ring ost entlang schießgasse und ringstrasse vornehmen oder doch schon und ausschließlich den ferdinand-/georgsplatz. letzterer braucht aber zunächst ein großräumiges entwicklungskonzept und die entscheidung, welchen strassengrundriss man zukünftig dort umsetzen möchte. weil das ein langwieriges verfahren bis zur entscheidungsfindung ist, sollte bereits kurzfristig damit angefangen werden.</i>	Prinzipien der Bebauung sind nicht Gegenstand des VEP				keine, da nicht VEP-relevant
121		<i>Kommentar: Brauchen wir wirklich noch mehr Grün in Dresden? Haben Sie die St. Petersburger Str., den Georgplatz, den Pirnaischen Platz und die Bürgerwiese nicht gesehen? Wir brauchen eine Verdichtung der Innenstadt, aber garantiert keine großen Parks. Einen kleinen Teil des Platzes könnte man in Anlehnung an den früheren Ferdinandplatz, der sich in etwa auf der heutigen Rennpiste St. Petersburger befindet, als Park gestalten, aber vorrangiges Ziel sollte es sein, die Stadt innerhalb des 26er Rings zu verdichten, Fassadenlücken wieder zu schließen und endlose Grünflächen und unansehnliches, wie das Robotronareal zu tilgen und neuzubebauen, um wieder ein richtiges "Stadteffair" zu erhalten. Dresden war vor 1945 berühmt als "Stadt in der Landschaft" - trotz dicht bebauter Altstadt. Da reichen schon Bäume und kleine Wiesen wie vorm Rathaus. Aber sicher nicht noch mehr endlos brachliegende Wiesen, auf denen sich in der Stadt eh keiner tummeln wird, dafür gibt es den Großen Garten und den Alaunpark.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
122	Straßenbahn in Wohngebieten	Es sollten kleine Straßenbahnwagen in den Wohngebieten und Stadtrandgebieten als Zubringer für die großen Straßenbahnwagen verwendet werden, um die Busse abzuschaffen.					nein
123		<i>Kommentar: Straßenbahnen sind im Unterhalt um ein vielfaches teurer als Busse. Ihre Vorteile kann die Straßenbahn erst bei einem hohen Fahrgastaufkommen ausspielen. Meines Erachtens ist es nicht sinnvoll in Dresden kleinere Straßenbahnen als die schon vorhandenen 30-m-Wagen einzusetzen. Zubringer zu den den "großen Straßenbahnwagen" sind meistens nicht all zu lange unterwegs und somit ideal für den Bus geeignet, der aufgrund seiner niedrigeren Kosten sicher auch häufiger fahren kann als eine Straßenbahn.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
124	Optimierung Ampelschaltungen	Voranschaltung des ÖPNV an aktuelles Verkehrssituation anpassen, Vorrang soll sein, aber vernünftig, so dass keine Behinderung des Verkehrsflusses, mehr Sensorik einsetzen, Grünphasen für PKW, Rad, Fußgänger nicht vernachlässigen		ist Bestandteil des VEP in Kap. 6.6.3, 6.8 und 6.9.7			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
125		<i>Kommentar: stadtwweit sollten die LSA-umlaufzeiten an den heutigen standard angepasst werden, wo LSA-umlaufzeiten stets viel schneller vonstatten gehen, die abgewickelten verkehrsmengen größer sind und die wartezeiten kürzer. allein das motorabstellen durch die viel zu langen wartezeiten bei rot und das hektische motoranlassen bei grünschaltung kostet häufig mehrere sekunden wertvolle umlaufzeit sowie auch das wegkösen vieler autofahrer während der lähmend langen wartephasen und das verpennen des anfahrens. letzteres verursacht zudem sehr oft gehupe und damit vermeidbaren lärm vor ort und im stadtraum. seit ewigkeiten tut sich da nichts, das muss sich so früh wie möglich ändern, auch wenn man zunächst einmal durch eine gewöhnungsphase der sicherlich verwirren dresdner autofahrerInnen durchmuss und ggf vorübergehend etwas höhere unfallzahlen bekommt .</i>	einzelne Umlaufzeiten sind nicht VEP-relevant - generell ist aber die Minimierung der Wartezeiten für alle Ströme sowie eine weitgehende Grüne Welle verkehrstechnisches Ziel im Kfz-Verkehr				Verwaltungshandeln

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
126	Innenstadt verdichten und Architektur berücksichtigen	Dresdens Innenstadt muss dichter werden, den Autos muss Einhalt geboten werden, endlose Brachen bebaut und zu große, ungenutzte Grünflächen zu schönen Parks verkleinert werden. Beste Beispiele sind das Robotronareal/Zinzendorfstr., die vor 45 dichtbebauet waren und nun wieder einer Nutzung zugeführt werden sollten, damit endlose ungenutzte Grünflächen verschwinden. Ebenso die endlos überbreite St. Petersburger, die getilgt werden muss. Fassadenlücken zu den Straßen müssen geschlossen werden, sodass großzügige Innenhöfe entstehen und durch Anwohner genutzt werden können. Innenstadtnahes Wohnen ist beliebt und ermöglicht kurze Wege, dem sollte Rechnung getragen werden. Weiter solche Flächen sind: Ferdinandplatz, Georgplatz, Pirmaischer Platz, Bürgerwiese (Fassadenlücken schließen!), Wiener Platz/Sidonienstr., Terrassenufer östlich der Carolabrücke (sobald das hässliche Hotel endlich abgerissen ist), Pillnitzer Str., Orangerie, Wettlinerplatz und und und... Man sollte Auflagen für Neubauten innerhalb des 26er Rings und in wertvollen Gebieten (Neustadt, Blasewitz, Striesen) einführen, dass für Dresden typisch architektonische Merkmale, wie z.B. Mansarddächer, Pflicht sind. Im Gegenzug könnte man Grundstücke billig verkaufen, mit der Auflage, die architektonischen		Prinzipien der Stadtentwicklung sind Grundlage des VEP und Anlass für verschiedene Maßnahmen (z.B. auch Neustädter Markt)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
127		<i>Kommentar: Mansarddächer waren allerdings nur etwa zwischen 1650 und 1918 typisch und in dieser Epoche auch modern bzw. zeitgemäß für Dresden (und anderswo). Das schließt "moderne" Mansarddächer in bestimmten Baulücken zur Abrundung nicht aus, aber die Forderung nach Stilelementen längst vergangener Epochen ist nun wirklich nicht zeitgemäß. Es gibt auch andere Möglichkeiten für hohe Qualität und Einpassung in vorhandene Stadtgebiete.</i>	Bauformen sind nicht VEP-relevant				keine, da nicht VEP-relevant
128	Elbebrücke Pieschen	neue Elbebrücke von Leipziger Straße zum Ostragehege (Schlachthofbrücke) zur Entlastung Leipziger Straße, Brücke für Pkw, ÖPNV, Rad und Fußgänger		siehe Kap. 6.9.6			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
129		<i>Kommentar: Eine 3. Marienbrücke würde eine deutliche Entlastung für die Körneritzstraße (26er Ring) bringen, wie im VEP als Ziel formuliert.</i>		siehe Kap. 6.9.6			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
130		<i>Kommentar: Hallo, im Ansatz ist die Trasse logisch und nachvollziehbar. Es gab vor langer Zeit konkretere Gedanken zu einer Brücke an dieser Stelle. Der Außenring in der Stadt wurde genau hier entlangführen. Mein Beitrag steht weiter vorn. Sogar ein Tunnel passt hier hin, schon weil kein Hang in der Nähe ist. Denken wir mal vorrangig an die schnelle Ringbahn. Straßenbahnen mit induktiver Stromversorgung gibt es bereits, Tunnel lassen sich so leichter planen und bauen! Steffen Eitner als Gast</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
131		<i>Kommentar: Für PKW brauchen wir keine Brücke, wirklich nicht. Lieber eine eingeleisige (weil billiger) Straßenbahnbrücke mit 2 getrennten Radfahrwegen und einem Fußweg. Dann könnte die Linie 10 bis Mickten fahren und bei Veranstaltungen im Ostragehege käme der Verkehr nicht nur über die Schlachthofbrücke.</i>		siehe Kap. 6.9.6 und 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
132		<i>Kommentar: Eine Brücke für Fußgänger & Radfahrer am Pieschener Hafen würde ich bevorzugen. Es gab ja bereits einen entsprechenden Stadtratsantrag.</i>		Fahre Ostragehege als 1. Maßnahme, siehe auch Kap. 6.9.6 und 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
133	Gutes und Schlechtes in DD	Konflikte zwischen Verkehr und Stadtraum entstehen naturgemäß in den Stadtteilzentren, wo hochfrequentierte ÖPNV-Haltestellen auf hohen Fußgänger-, Radfahrer- und PKW-Verkehr treffen. Negative Beispiele sind die Kesselsdorfer/Tharandter Str. in Lobtau, der Schillerplatz und die Zwinglistr. in Gruna. Sicherlich lassen sich diese Konflikte nicht hundertprozentig lösen, zumindest in Lobtau gibt es aber Möglichkeiten, MIV und ÖPNV/Fußgänger voneinander zu trennen. Als recht gelungen finde ich z. B. die Gestaltung des Fetscherplatzes, und auch die "neue" Borsbergstraße sieht nach einer guten Lösung für alle Verkehrsarten aus.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
134		<i>Kommentar: Für die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße wurde nach intensiven Diskussionen im Jahr 2011 die Variante 1 als Grundlage für die weitere Planung vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossen. Diese Variante beinhaltet eine Umfahrung der Haltestelle durch den Kfz-Verkehr, so dass die vorhandenen Verkehrsflächen der Kesselsdorfer Straße zwischen Gröbelstraße und Tharandter Straße zukünftig für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen. Mit dem Beschluss des Stadtrates zum Haushalt 2013/2014 wurden zusätzliche Finanzmittel für die Planung und Realisierung der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße bereit gestellt. Damit können die weiteren Planungsstufen beauftragt werden. Für die Umsetzung ist ein Planrechtsverfahren notwendig. Der Bau kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand voraussichtlich im Jahr 2015 erfolgen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
135		<i>Kommentar: Für die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße wurde nach intensiven Diskussionen im Jahr 2011 die Variante 1 als Grundlage für die weitere Planung vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossen. Diese Variante beinhaltet eine Umfahrung der Haltestelle durch den Kfz-Verkehr, so dass die vorhandenen Verkehrsflächen der Kesselsdorfer Straße zwischen Gröbelstraße und Tharandter Straße zukünftig für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen. Mit dem Beschluss des Stadtrates zum Haushalt 2013/2014 wurden zusätzliche Finanzmittel für die Planung und Realisierung der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße bereit gestellt. Damit können die weiteren Planungsstufen beauftragt werden. Für die Umsetzung ist ein Planrechtsverfahren notwendig. Der Bau kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand voraussichtlich im Jahr 2015 erfolgen.</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
136		<i>Kommentar: Für die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße wurde nach intensiven Diskussionen im Jahr 2011 die Variante 1 als Grundlage für die weitere Planung vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossen. Diese Variante beinhaltet eine Umfahrung der Haltestelle durch den Kfz-Verkehr, so dass die vorhandenen Verkehrsflächen der Kesselsdorfer Straße zwischen Gröbelstraße und Tharandter Straße zukünftig für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen. Mit dem Beschluss des Stadtrates zum Haushalt 2013/2014 wurden zusätzliche Finanzmittel für die Planung und Realisierung der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße bereit gestellt. Damit können die weiteren Planungsstufen beauftragt werden. Für die Umsetzung ist ein Planrechtsverfahren notwendig. Der Bau kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand voraussichtlich im Jahr 2015 erfolgen.</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
137		<i>Kommentar: Für die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße wurde nach intensiven Diskussionen im Jahr 2011 die Variante 1 als Grundlage für die weitere Planung vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossen. Diese Variante beinhaltet eine Umfahrung der Haltestelle durch den Kfz-Verkehr, so dass die vorhandenen Verkehrsflächen der Kesselsdorfer Straße zwischen Gröbelstraße und Tharandter Straße zukünftig für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen. Mit dem Beschluss des Stadtrates zum Haushalt 2013/2014 wurden zusätzliche Finanzmittel für die Planung und Realisierung der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße bereit gestellt. Damit können die weiteren Planungsstufen beauftragt werden. Für die Umsetzung ist ein Planrechtsverfahren notwendig. Der Bau kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand voraussichtlich im Jahr 2015 erfolgen.</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
138		<i>Kommentar: Für die Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße wurde nach intensiven Diskussionen im Jahr 2011 die Variante 1 als Grundlage für die weitere Planung vom Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschlossen. Diese Variante beinhaltet eine Umfahrung der Haltestelle durch den Kfz-Verkehr, so dass die vorhandenen Verkehrsflächen der Kesselsdorfer Straße zwischen Gröbelstraße und Tharandter Straße zukünftig für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung stehen. Mit dem Beschluss des Stadtrates zum Haushalt 2013/2014 wurden zusätzliche Finanzmittel für die Planung und Realisierung der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße bereit gestellt. Damit können die weiteren Planungsstufen beauftragt werden. Für die Umsetzung ist ein Planrechtsverfahren notwendig. Der Bau kann nach gegenwärtigem Kenntnisstand voraussichtlich im Jahr 2015 erfolgen.</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
139	Kreisverkehr statt Ampell	Vorschlag: im künftigen Straßenbau weniger auf Ampeln setzen, sondern eher Kreisverkehr. Der Verkehrsfluss, der Spritverbrauch und die Umwelt werden es danken. Es müssten auch keine Ampelanlagen mehr dafür gewartet werden. Gelingenes Beispiel dafür: in Löblau-Süd, Tharandter Straße/Altplauen. Dieser Kreisverkehr ist auch von Bussen gut befahrbar.		siehe Anlage 7, VEP ordnet die Knotenpunktform aber nicht konkreten Knoten zu			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
140		<i>Kommentar: Wenn der Platz vorhanden ist, kann man Straßenbahngleise entweder im Kreisverkehr verlegen oder am Kreisverkehr vorbei. Ersteres würde z.B. ohne weiteres auf der Oskarstraße klappen, wenn die Straba in Zukunft über den Bahnhof Strehlen fährt.</i>	konkrete Führungsform nicht VEP-relevant				weiterleitung DVB - Berücksichtigung im Zuge Planverfahren Stadtbahn 2020
141		<i>Kommentar: Kreisverkehre sind nicht schlecht, brauchen aber mehr Platz als eine einfache Kreuzung, außerdem sind sie für Straßenbahnen ungeeignet. Als Radfahrer sind sie auch nicht schön zu befahren, da man immer schnell zwischen den Autos reinkommen muss, was nicht immer geht.</i>		Optionen dazu in Anlage 7 - Einzelentscheidungen nicht Thema des VEP - Abwägungen im Einzelfall erforderlich			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
142		<i>Kommentar: Ich würde sogar einen Kreisverkehr gerne durch eine Ampelanlage ersetzen wollen: Spitzwegstraße/Wilhelm-Franke-Straße. Dort habe ich dieses Jahr schon 3 Unfälle gesehen. Dort hält sich so gut wie keiner an die Vorfahrtsregeln und Fahrradfahrer im Kreisverkehr werden oft von einfahrenden Autos nicht wahr genommen.</i>		Optionen dazu in Anlage 7 - Einzelentscheidungen nicht Thema des VEP - Abwägungen im Einzelfall erforderlich			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
143		<i>Kommentar: Jawoll! Das schafft Flüssigkeit!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
144		<i>Kommentar: Dresden braucht neue Straßenbahntrassen. Dort darf kein Kreisverkehr im Weg sein. In den letzten Jahren sind schon genügend Zickzack-Strecken entstanden. Freie Fahrt für freie Bahnen!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
145	angenehme, schnell und gut erreichbare, autofreie Innenstadt, starken ÖPNV, Radstationen	Ich wünsche mir für 2025 eine Stadt, die Ziel ist für Menschen aus nah und fern. Eine Innenstadt, wo Menschen hinfahren und vorbeikommen aus den verschiedensten Gründen. Ein Ort, an dem man gerne verweilt, der den Dresdnern ein angenehmes Zuhause ist und an den Besucher sich gern erinnern. Um dies zu ermöglichen, sollte es ein starkes Verkehrsnetz schaffen, Menschen aus den Stadtteilen, dem Umland und anderen Teilen des Landes/Europas bis an unsere Innenstadt heran (etwa 26er-Ring) zu holen. Diese wiederum sollte aber nach Möglichkeit autofrei und mit einem leistungsstarken Netz aus Straßenbahnlinien, Fuß- und Radwegen schnell und einfach erreichbar sein. Das Zentrum bekäme dadurch eine einzigartige Aufenthaltsqualität ohne Autolärm, verstopfte Straßen, dafür aber mit guter Luft und entspannten Menschen. Die Schnittstellen von Autoverkehr und Bahnnetz am Innenstadtring mit den ÖPNV-Linien des Zentrums sind für dieses Konzept besonders wichtig: Da sollte es Parkmöglichkeiten, günstige/kostenfreie Radstationen und natürlich einen eng getakteten ÖPNV-Linienanschluss geben. Das S-Bahnnetz sollte ausgebaut, und um eine neue Linie 4(vom Hbf über Cotta nach Meißen) erweitert werden; das Haltestellennetz sollte engmaschiger organisiert sein. Neben Auto und Zug bringt		viele der Aspekte in unterschiedlichen Kapiteln berücksichtigt (z.B. 6.4 bis 6.8 sowie 6.9)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten	
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag Aggregiertes Thema	
146		Kommentar: @ Gast vom 3. Oktober: in den Niederlanden oder Großstädten Nordeuropas gibt es tatsächlich heute schon mehrspurige Fahrradstraßen um den Pendlerverkehr in die Innenstädte aufzunehmen. Die vielspurigen Autoeinfallsstraßen bieten dafür ja genug Platz.	kommentierend	siehe 6.7.3 zu Radschnellwegen		keine, da nicht VEP-relevant
147		Kommentar: Genau, es geht mir vorrangig um die S-Bahnhaltestellen. Mit einer Bevorzugung des ÖPNV vor dem MIV könnte man jedoch auch bei dichten Straßenbahnhaltestellennetz ein zügiges Vorankommen in eben dieses sicherstellen.	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant
148		Kommentar: In 12 Jahren wird sich Vieles in der Mobilität verändert haben. Energie wird teurer sein als heute, von daher benutzen die Menschen energieeffiziente Verkehrsmittel wie Fahrrad (25% Anteil am Modal-Split), ÖPNV (23%) oder gehen zu Fuß (20%). Die Idee eines autofreien Innenstadtringes finde ich schon längst überfällig. Für die Anwohner bestehen Sonderrechte auf speziellen Trassen zum Anliefern, ansonsten gibt es Quartiersparkplätze. Das bestehende ÖPNV-Netz ist ausreichend, allerdings würde eine Takterhöhung und bessere Vertaktung der einzelnen Linien einen Attraktivitäts- und damit einen Nutzungsgewinn mit sich bringen. Der Radverkehr läuft nicht mehr im Seitenraum der Straßen, sondern auf der Fahrbahn. Ausreichend Abstellanlagen, einheitliche Ausleihsysteme, Imagekampagnen und Serviceeinrichtungen (Schlauchautomat, öffentliche Luftpumpe, Pedelec-Aufladestationen) gehören zum Stadtbild. An allen großen Umsteigestationen gibt es Fahrradparkhäuser. Klingt jetzt eigentlich so wie heute schon Amsterdam und Kopenhagen sind :)		siehe Kap. 6.6 und 6.7 zu ÖPNV bzw. Radverkehr sowie zur Innenstadt (Kap. 6.8)		Radverkehrskonzept
149		Kommentar: Ja, ich meinte das Haltestellennetz der S-Bahnlinien. Günstig wäre es wenn die S-Bahnen dadurch nutzbarer für die schnelle Überbrückung größerer Distanzen innerhalb der Stadt/regional wären. Dann könnten sich Straba/Busse auf flächendeckenden ÖPNV-Anschluss konzentrieren. Wenn man weitere Strecken hätte, könnte man einfach in das (flächendeckendere) S-Bahn-Netz steigen. Insofern ist mir die Vergrößerung der Haltestellenabstände der Straba nicht wichtig, wichtiger finde ich in dem Zusammenhang die Herstellung übersichtlicher Haltestellen. (Das habe ich 'zwischen den Zeilen' auch Ihrem Kommentar entnommen.) Das enge Straßenbahnhaltestellennetz halte ich besonders auch in der Innenstadt für sehr wichtig, gerade in Hinsicht auf eine zukünftig autofreie/beruhigte Innenstadt		siehe Kap. 6.6.4		keine, da im VEP bereits berücksichtigt
150		Kommentar: Man könnte alternativ die Linie S3 im Hbf Kehrt machen lassen und über Cotta nach Meißen fahren lassen. Die Bahnhöfe entlang der Berlin Bahn könnten sowieso mal ein Renovierung vertragen, von Friedrichstadt bis Naundorf. Die Regionalbahnen könnte man dann durchfahren lassen, evtl. mit nur noch einem Halt in Cossebaude o.ä., dann sind sie auch schneller in Großenhain/Hoyerswerda. Aber mit engmaschigerem Haltestellennetz meinen Sie doch hoffentlich S-Bahnhaltestellen und nicht die DVB? Sehen Sie sich doch mal das dichte Haltestellennetz an. Durchschnittlich 400m liegen zwischen zwei Strabahaltestellen, das ist mehr als vertretbar. Meiner Meinung nach könnte man den Abstand auf ca. 500m vergrößern, denn auch das trägt zur Beschleunigung der Straßenbahn bei. So halte ich z.B. die Einrichtung der Haltestelle Spenerstr. für die Linien 4 und 10 auch für überflüssig, stattdessen hätte man die Haltestelle Bergmannstr. einfach ein Stück in stadtwärtige Richtung vorverlegen können und so ebenfalls einen großzügigen Umsteigepunkt anlegen können.		Haltestellenabstände sind von Qualitätskriterien abhängig, die im Nahverkehrsplan definiert werden (siehe Kap. 2.2.2 und 6.6) - Verbesserung Berliner Bahn siehe Kap. 6.6.4		keine, da im VEP bereits berücksichtigt
151		Kommentar: Eine autofrei Innenstadt - das ist eine guter Gedanke. Aber dann müsste der ÖPNV besser ausgebaut werden und vorallem bezahlbar werden.		Ausbau des ÖPNV siehe Kap.6.6.4 und 6.6.5	autofreie Innenstadt nicht Gegenstand des VEP - innerstädtische Verkehrsberuhigung und Herausnahme Augustusbrücke für Kfz-Verkehr sind als restriktive Maßnahmen benannt, unter Berücksichtigung des Liefer- und Anwohnerverkehrs ist eine vollständige Autofreiheit nicht mit den Leitzielen des VEP vereinbar	Schaffung autofreier Stadtteile keine Berücksichtigung im VEP
152	Fahrradwege - Qualität und Quantität	Das Farradwegenetz muss dringend ausgebaut werden. Bestehende Fahrradwege müssen in sehr vielen Fällen erneuert werden, da beispielsweise durch Baumwurzeln beträchtliche Schäden entstanden sind, die zu Unfällen oder Fahrradschäden führen. Der Ausbau von Fahrradwegen sollte NICHT durch Pflasterung (weder Beton- noch Kopfsteinpflaster) geschehen wie leider bisher. Beim Ausbau oder Erneuerung von Straßen auch an Fahrradfahrer denken. Kopfsteinpflasterstraßen benutzen Fahrradfahrer äußerst ungern. Kombinierte Bürgersteige ohne Trennung von Fahrradfahrern und Fußgängern birgt Gefahrenpotenzial.		siehe kap. 6.7		keine, da im VEP bereits berücksichtigt
153		Kommentar: Meiner Meinung nach könnte man in vielen Fällen den Fahrradwegverlauf besser gestalten. So gibt es beispielsweise an der St. Petersburger Straße vom Hauptbahnhof in Richtung TU einige Stellen, an denen sich Fahrrad- und Fußgängerwege kreuzen. Das führt manchmal zu gefährlichen Situationen für beide Beteiligten. Oft sind auch durch Hindernisse wie Bäume, Hecken oder Bushaltestellen (z.B. Haltestelle Mommsenstraße) Teile des weiteren Wegverlaufs schlecht einsehbar. Ich denke, hier kann und sollte man eine bessere Lösung finden.	Detaillösungen im Radverkehr sind nicht Gegenstand des VEP			Radverkehrskonzept
154	Ampelschaltungen	An sehr vielen Kreuzungen müssen Ampelschaltungen anders getaktet werden. Verkehrsplaner sollten dazu in andere Städte schauen. Ich persönlich habe noch nie eine Stadt mit derartig schlecht getakteten Schaltungen erlebt.		siehe Kap. 2.2.1 - Dresden mit sehr hoher Reisegeschwindigkeit		keine, da im VEP bereits berücksichtigt
155	Autofreie Innenstadt	Weniger Luftverschmutzung durch abgase und weniger lärmbelastung Entspanntere möglichkeit um von a nach b zu kommen Beispiel Hasselt in Belgien http://de.wikipedia.org/wiki/Personennahverkehr_in_Hasselt		Emissionsminderung ist Ziel im VEP (siehe Kap. 2.1 und 3.4.4)		keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten	
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema
156		<i>Kommentar: ... dazu müssten z.B. die P+R-Möglichkeiten am Stadtrand deutlich ausgebaut werden. Die Stadt-Randstationen von S-Bahn, Stadtbus und Straßenbahn müssten mit großen Parkplätzen kombiniert werden, damit die Pendler aus dem Umland den vorhandenen Nahverkehr bereitwilliger nutzen würden (Stichwort "Jobticket"). Diese Maßnahme halte ich kurzfristig für umsetzbar. Alternative wäre, das Umland generell besser anzubinden, aber das würde größere infrastrukturelle Maßnahmen bedeuten, z.B: alle Orte über z.B: 5000 Einwohner im Umkreis von 40-50 km direkt mit einer S-Bahn-Anbindung zu erreichen.</i>		Ausbau des regionalen ÖPNV siehe Kap. 6.6.4 und 6.6.5 - betrifft auch Busverbindungen - Tarife siehe Kap. 6.6.2		keine, da im VEP bereits berücksichtigt
157		<i>Kommentar: P+R müsste vielleicht etwas ausgebaut werden, würde ich persönlich aber nicht zur Bedingung einer autofreien Innenstadt machen, weil es meiner Meinung nach zu mindestens 50% die Dresdner selbst betreffen würde. Man müsste jetzt schon die Einheimischen einfach mal irgendwie dazu animieren, den ÖPNV zu nutzen und das Auto stehen zu lassen. Man könnte dazu dann vielleicht die großen Einkaufsmiellen (Elbepark, Altmarktgalerie, Kaufpark Nickern) mit ins Boot nehmen, dass diese vielleicht ab einem bestimmten Einkaufswert kostenlose Fahrscheine anbieten (ähnlich wie man sich z. B. im Karstadt die Parkkarte abstempeln lassen kann) oder beim Kinobesuch z. B. 50cent Rabatt, wer seinen Fahrschein vorzeigt oder mit dem Fahrrad kommt. Den Gästen von Hotels kann man im Falle einer autofreien Innenstadt eine Sondergenehmigung anbieten, damit diese mit dem Auto bis zu den Tiefgaragen kommen, wobei ich dann bei der Anfahrt unbedingt die Umweltzone 4 mit ins Spiel bringen würde.</i>		siehe Kap. 6.6.8		im P+R-Konzept vertiefen (Weiterleitung VVO/ DVB/ LHDD/ Umland)
158	Mehr/großere Pendlerparkplätze zur Verfügung stellen	Es wäre wünschenswert, wenn die Parkmöglichkeiten am Stadtrand (in der Nähe der Stadtrandhaltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel) erweitert würden. Die vorhandenen P+R-Möglichkeiten reichen bei weitem nicht aus. (Meine täglichen Erfahrung: Endhaltestelle der Straßenbahnlinie 3 am wilden Mann: sehr viele Pendler, die sich in den umliegenden Straßen die Parkplätze suchen müssen.) Durch die Bereitstellung von Parkplätzen an den Endhaltestellen und der Möglichkeit der Nutzung des Jobtickets würden mehr Pendler aus dem Umland die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Folgen wären: - Mehreinnahmen der öffentlichen Verkehrsmittel - Entlastung des Straßennetzes - Entspannung der innerstädtischen Parkplatzsituation - Sauberkeit ...		siehe Kap. 6.6.8		im P+R-Konzept vertiefen (Weiterleitung VVO/ DVB/ LHDD/ Umland)
159	Individualverkehr nicht behindern !	Vorsatz: ich bin beruflich im privaten Sektor tätig und in diesem Zusammenhang viel mit dem Fahrzeug in Dresden unterwegs. Sicherlich ist eine Priorisierung des ÖPNV mehr als richtig (Beispiel Ampelvorrangschaltung). Was ich absolut für unangemessen halte, ist eine bewußte Behinderung des Individualverkehrs. Dieses begegnet mir in Dresden an vielen Stellen und sollte m.E. nicht fortgesetzt werden. (Beispiel: Ampeln an Straßenbahnhaltestellen, welche zum Schutz der Fahrgäste eingerichtet wurden - soweit auch richtig- die jedoch für die Fahrzeuge erst auf grün schalten, wenn die Fahrgäste "langst zu Hause" sind bzw. die Bahn bereits die nächste Haltestelle erreicht hat.) Wir müssen nun mal mit dem Fahrzeug unseren Broterwerb erzielen und bezahlen dafür auch noch nicht wenig Steuern, mit denen dann die BAhn noch quersubventioniert wird. Also. ÖPNV: Ja. Behinderung des Individualverkehrs: Nein!		Bewusste und unnötige Behinderung des Kfz-Verkehrs durch ÖPNV-Priorisierung ist nicht Ziel des VEP - Thema wird umfassend behandelt - siehe Leitziele in Kap. 1.2und zum ÖPNV Kap. 6.6.2 und 6.6.3		Weiterleitung DVB, inwieweit die Abmeldekriterien bei Schutz-LSA zu verbessern sind
160		<i>Kommentar: Leider ist die einzige Möglichkeit den Individualverkehr auf das nötigste einzugrenzen (auf Fahrten zu beschränken zu denen es keine ÖPNV- oder Fahrrad-Alternative gibt) diesen unattraktiv unter anderem durch verlängerte Fahrzeiten zu machen.</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant
161		<i>Kommentar: Zum Teil kann ich Ihnen zustimmen: Fußgänger und Radfahrer (Individualverkehr) sind in Dresden vielen Benachteiligungen ausgesetzt: Lange Wartezeiten an Ampeln, Bettelampeln, fehlende Querungsmöglichkeiten und Verbindungen, langsame Umsetzung von Änderungen der STVO (1997, 2009, 2013), ...</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant
162	Stadtraum für alle	Ich wünsche mir eine konsequentere Umsetzung von integrierten Verkehrsansätzen d.h. nicht nur rhetorische Aufgeschlossenheit, sondern auch finanzielle Gleichbehandlung von Fußgängern, Fahrradfahrern, ÖPNV, Car-Sharing etc. Keine überdimensionierten und in der Unterhaltung teuren Neubauprojekte mehr, sondern Sanierung im Bestand, die mehr Platz für Fußgänger, Kinderwagen, Rollatoren, Fahrradanhänger usw. vorsieht. Autoverkehr auf die Hauptachsen, Nebenstraßen konsequent beruhigen - warum nicht mit gebauten Einbuchungen, Verengungen, Erhebungen? Nicht bei jeder Baumaßnahme vor allem um den Erhalt von Parkplätzen kämpfen, sondern wertvollen Stadtraum begrünen, Spielflächen schaffen oder für Außensitze freihalten (Bsp. Martin-Luther-Platz). Bei Planungen sollte außerdem daran gedacht werden, Konflikte zwischen Fußgängern und Radfahrern zu vermeiden. Also keine gemeinsamen Wege ohne Kennzeichnung (Antonstr., Guntzstr. am Eliasfriedhof/Altersheim) und mit vielen Hindernissen in Form von Schildern etc. Auch Kopfsteinpflaster für Fahrradwege aus Denkmalschutzgründen (?) sollte ein Auslaufmodell sein. Ein Winterdienst, der nicht immer Rad- und Fußwege zu Gunsten der Straßen zuschüttet, wäre auch nicht schlecht. Als Vorbild für ein Verkehrskonzept		Der VEP als Strategiepapier kann nur formulieren - die Umsetzung beschließt die Politik - insofern sind die Ziele berücksichtigt, zur Verkehrsberuhigung siehe Kapitel 6.4.5 und zur Aufenthaltsqualität 6.9.1, zur Trennung Rad/ Fuß siehe Kap. 6.7.1 und 6.7.2		keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
163	Zentrumsverkehre verlagern - MIV-Netz qualifizieren	Eine Durchbindung der Fröbelstrasse bis zur Freiburger Strasse ist zur Entlastung des Bereiches am Bahnhof Mitte erforderlich. Dadurch würde der Hauptzustrom nicht mehr nur zur Schweriner- sondern auch zur dafür ausgebauten "Zentrumszuführung Freiburger Strasse" geleitet (auch die Unterführung ist dafür ausgebaut worden). die geländetopografie am weisseritzgrünzug begünstigt sogar eine kleine überführung des fuß- und radweges dieses grünzuges und stellt kein hindernis dar. eine zweispurige fröbel-strassen-verlängerung wäre zunächst ausreichend und sie verläuft durch lärmunempfindliches terrain. die friedrichstadt und wilsdruffer vorstadt würde bei klarer wegweisung entlastet. im gegenzug bzw. separat dazu muss die schäferstrasse für den MIV komplett gesperrt werden (anlieger frei), nur straba und versorgungs+einsatzfahrzeuge hätten durchfahrt. die durchgangsverkehre werden wie derzeit schon über die bremer+magdeburger strasse geleitet und nun zudem über die hamburgere strasse + waltherstrassenbrücke (4spurig-ausgebaut) zur Fröbelstrasse. die knotenpunkte und nebenstrassen-losungen sind anzupassen. Ziel ist eine großzügige Entwicklungsperspektive des Wohnungsbaus entlang Schäferstrasse sowie Schweriner Strasse (stadtreparatur). dort liegen die urbanen hauptflächenpotentiale		Fröbelstraße als Maßnahme in Kap. 6.4.2, integrierte Ansätze in Kap. 5.4.1 sowie 5.3 (Herausforderungen)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
164		<i>Kommentar: Allerdings besteht auch entlang der Freiburger Str. von Löbtau aus ein hohes Entwicklungspotenzial. Die Straßenbahn ist dort im Moment nicht besonders gut ausgelastet, da sie durch eine Brachlandschaft mit wenigen alten Bürgerhäusern fährt. Das Gebiet des alten Kohlenbahnhofs bietet sich für den Wohnungsbau sehr an. Überflutungsgefahr durch die Weißeritz besteht ja bekanntlich nicht, das Flussbett der Weißeritz wurde sehr gut ertüchtigt, das hat die Juniflut ja gezeigt. Der Fuß- und Radweg mit dem Grünzug kann hinter den neuzubauenden Häusern erhalten werden.</i>		Radverkehr siehe Kap. 6.7.1, integrierte Standorte siehe 5.4.1 und 6.9.1			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
165	Kombiticket bei Veranstaltungen	Es sollte zur Pflicht werden, dass Veranstalter von Konzerten, Messen, Ausstellungen, ... das vom VVO angebotene Kombiticket nutzen müssen (Eintritt + Fahrkarte in einem), da es so sich die Leute eher mal überlegen, mit dem ÖPNV zur Veranstaltung anzureisen, anstatt mit dem Auto. Ich habe mal gehört, die Semperoper bietet das Kombiticket nicht an, da sie ihre Tiefgarage voll kriegen will, sie will das sie Leute mit dem PKW anreisen, dies muss so schnell wie möglich unterbunden werden.		siehe Kap. 6.9.5, Thema Semperoper nicht bekannt			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
166	Reervierung von Eisenbahnflächen für künftig steigenden Güterverkehr	In Klotzsche, Neustadt usw. gibt es noch ehemalige Bahnflächen, die gesichert werden müssen, wenn das Öl knapper wird und mehr Güter auf der Schiene fahren werden	Unklar, wie "ehemalige Brachflächen" zu sichern sind...	Sicherung von Industriebahnschlüssen und Gbf. Friedrichstadt Bestandteil des VEP in Kap. 6.4.2			Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
167	Im Bereich der Freiberstrasse schlage ich die Errichtung von Parkplätzen vor	Die derzeitiger Anwesen sind vollkommen verwildert und seit Jahren ungenutzt. Das wäre für uns ein Ausgangspunkt , um zu Fuß oder mit dem öffentlichen Nahverkehr die Innenstadt zu erreichen.		Bereich Freiburger Straße zu zentral für P+R - daher Ansätze dort bisher nicht Bestandteil des VEP			im P+R-Konzept vertiefen (Weiterleitung VVO/ DVB/ LHDD/ Umland)
168		<i>Kommentar: Wie viele Parkplätze wollen Sie denn noch in der Innenstadt? Oder wollen Sie nur Gebühren sparen, weil das Gebiet außerhalb des 26er-Ringes liegt, innerhalb dessen man ja bekanntlich immer zur Kasse gebeten wird? Auf dem Gebiet des ehemaligen Kohlebahnhofs kann man wunderbar ein paar schöne Häuser! hinzimmern, dann wird die Straba auf der ohnehin nicht stark befahrenen Freiburger zwischen Löbtau und WTC auch besser ausgelastet.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
169		<i>Kommentar: Die Freiberstrasse habe ich nicht gefunden. Ansonsten möchte ich meinem Vorrener beipflichten. Die Tarifzone 10 reicht weit. Angemessene P+R - Angebote muss es dann natürlich auch geben.</i>		P+R in Kap. 6.6.8 - keine zentralen Angebote			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
170	Schwebebahn und Standselbahn länger betreiben	Für Anwohner und Touristen wichtig, nicht nur nach fiskalischen Dingen entscheiden	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
171	Mehr Fußgängerüberwege statt Ampeln	Es sollten deutlich mehr Fußgängerüberwege gebaut werden. Sie sorgen dafür, dass es zu mehr Austausch(Abstimmung zwischen dem Fahrzeug- und Fußgängerverkehr kommt. Sie erfordern mehr Aufmerksamkeit aller und vermindern die Gefahr von Unfällen, die auf blindes Vertrauen auf die Regelkonformität verursacht werden. In Zeiten knapper Kassen ist es auch von Vorteil, dass sie billiger sind.		siehe Kap. 6.10 zu Pilotprojekten			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
172		<i>Kommentar: Und schmale Straßen! Die 4spurigen Stadtautobahnen sind quasi unüberwindbare Hindernisse. Schmale Straßen könnte man sehr gut auch ohne Ampel überqueren - und zwar an jeder Stelle.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
173		<i>Kommentar: Ein guter Anfang wäre, die beiden Fußgängerampeln am Altmarkt durch Fußgängerüberwege zu ersetzen. Die Querung über die Straßenbahngleise kann ja weiterhin mit Springlicht geregelt werden.</i>	zu konkret für VEP - generell gilt 6.9 bzw. 6.10 bzgl. Fußgängerüberwege				keine, da nicht VEP-relevant
174	Alle Innerstädtischen Straßen (Tunnel etc.) für Radfahrer freigeben - Zeichen 254 entfernen	Es ist nicht einzusehen, warum Radfahrer oft durch Zeichen 254 ausgegrenzt werden. Dies verlängert die Fahrzeiten mitunter um ein Vielfaches. Fahrräder sind vollwertige Fahrzeuge und sollten als solche auch nicht gegenüber motorisierten Verkehrsteilnehmern benachteiligt werden. An der Geschwindigkeit kann's jedenfalls nicht liegen, denn langsamere Kraftfahrzeuge wie z.B. MoFas (25 km/h) dürfen diese Straßen passieren. Beispiele: " Zufahrtstunnel der Waldschlosschenbrücke " "Wiener Tunnel" * Unterführung an der Kreuzung Hamburger Straße / Flugelweg " Nossener Brücke	Einzelverbote nicht VEP-relevant, wenn auch an exemplarisch wichtigen Stellen, Verkehrsbehörden entscheiden hier nach eigenem Ermessen				ggf. in Verkehrsrunde ansprechen
175		<i>Kommentar: Ich hoffe wir Radfahrer haben dafür die nötige Disziplin. Den "Wiener Tunnel" würde ich gern täglich fahren - aber bitte nur mit Licht!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
176		<i>Kommentar: @Gast (29. September 2013 - 11:31) Für mich stellt sich da die Frage: Ist das Radeln innerorts (also max. 50 km/h) gefährlicher als auf Landstraßen, die ebenfalls oft Steigungen aufweisen und wo die Autos 100 km/h fahren dürfen? Ich denke nicht, dass es sicherheitskritisch ist - die Fahrbahn ist normalerweise die sicherste Führungsform für Radfahrer - ich glaube nicht, dass dies in Tunneln plötzlich nicht mehr gilt. Möglicherweise ist die "gefühlte Sicherheit" geringer. Aber diese verhält sich oft umgekehrt proportional zu tatsächlicher Sicherheit (sonst würde niemand illegal auf dem Gehweg radeln...). Es kann jedoch zu Staubildungen kommen. In diesem Fall gilt es dann, Schutzstreifen zu markieren. Diese sind insbesondere Bergauf sinnvoll. Und ja, es gibt Alternativen. Aber diese sind immer mindestens mit zusätzlichen Ampeln verbunden. Im Fall "Wiener Tunnel" kann man sich zwischen 3 Wegen entscheiden: a) durch die Fußgängerzone "Prager Straße" (1 km lang mit 7 km/h dahinschleichen, da kein Radweg sondern nur Fußgängerzone mit "Fahrrad frei") dafür aber ähnliche Entfernung wie Tunnel b) Weiterfahrt über Reitbahnstraße - Waisenhausstraße - Bürgerwiese: 1km länger als Tunnel c) über die Brücke</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
177		<i>Kommentar: Eine Abschaffung des Zeichens 254(Radfahrer verboten) ist doch eine sehr unrealistische Forderung. Dieses Zeichen ist in Dresden(soweit mir bekannt und an oben genannten Stellen) nur an Stellen angebracht wo das Fahren für Fahrräder (und eigentlich auch MoTas) eine Gefahr darstellt. Für mich dient das Zeichen besonders für Auswärtige, welche die Verkehrsbedingungen auf diesen Streckenabschnitt nicht kennen. Kein normaler Mensch würde sich auf der Nossenerbrücke oder im Wiener Tunnel auf seinem Fahrrad sicher fühlen, wenn andere Vekehrsteilnehmer einen mit mehr als 30km/h-Überschuss überholen. Gerade bei den Steigungen werden für ungeübte Radler Geschwindigkeiten von unter 15km/h erreicht und somit stellt jeder Radler an diesen Stellen eine viel zu hohe Unfallgefahr dar. Außerdem ist am Wiener Tunnel, Flügelweg und Nossener Brücke ein Umfahren der Stelle durch einen sehr geringen Umweg sicher gestellt. Da könnte man auch gleich das Radfahren auf dem Standstreifen der Autobahn erlauben.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
178	Straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege komplett ersetzen	Radfahrer und Fußgänger sollten innerorts voneinander getrennt werden, da diese Führung zu viele Konflikte mit sich bringt - insbesondere auch dann, wenn die Gehwege nah an Hauseingängen verlaufen. Eine solche Gefahrenstelle befindet sich beispielsweise auf der Konneritzstraße. Falls die Platzverhältnisse keine richtigen Radwege zulassen, empfehle ich das die Umwandlung in Gehwege mit "Fahrrad frei". Dann kann man entweder mit 7 km/h über den Gehweg schleichen oder einfach die Fahrbahn nutzen und somit auch bei wesentlich höheren Geschwindigkeiten sicher unterwegs sein.		siehe 6.7.1			Radverkehrskonzept
179		<i>Kommentar: Fußgängerzonen sind ebenfalls Verkehrsraume mit erhöhter Konfliktwahrscheinlichkeit. Gleichzeitig sind sie aber in bestehende Radrouten eingebunden und gegenwärtig "alternativlos". Die Schaffung von Alternativen für den Radverkehr würde die Lage auch entspannen.</i>		siehe Radkorridore in 6.7.3			Radverkehrskonzept
180		<i>Kommentar: An important ohydrates cheap nfl jerseys econd class obtained precisely the same simple inquiry, nonetheless without the presence of hitting the ground with courts endorsement. Some other number purchased the issue, yet without the presense of hitting the ground with anti-terrorism endeavors. Snapshots: 2013's memorable governmental momentsFor some other party, all of the pollsters asked not even on the subject of gathering facts, which include big day, repeatedly cellular phone, yet files associated with most phone calls. An important parallel customer survey mentioned compiling information or perhaps belongings in e-mails, instead of refers to as.The end results propose that Americans keep a substantial amount of hope around to Nfl Shop heir courts. Guidance for the hypothetical system appeared to be greatly greater when the subject bundled all of the mention of court consent. Any authorization connected with a trial mattered a great deal more rrm comparison to the thought that the internet dragnet nfl wholesale jerseys was component of anti-terrorism endeavours, an expression apart from mattered very much.For example, way more People in the usa protected variety of data,</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
181	Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit	Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im gesamten Stadtgebiet eingeführt werden. Für weitere Wege im Stadtgebiet sollte ein Hauptstraßennetz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h eingerichtet werden. In Verbindung mit der Einführung von Tempo 30 sollte ebenfalls eine flächendeckende, absolute Vorrangschaltung für den ÖPNV an allen betroffenen Lichtsignalanlagen eingerichtet werden, um somit die Reisezeit mit dem ÖPNV anzuheben.		differenziertes Straßennetz ist bestandteil des VEP - siehe Anlage 7 bzw. Kap. 6.4.3: ÖPNV-Vorrang nur bedarfsgerecht, siehe Kap. 6.6.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
182		<i>Kommentar: Die Vorfahrtsregelung der Straba nimmt teilweise groteske Züge an. Momentan kann man an vielen Stellen noch nicht von intelligenter Ampelschaltung sprechen. Auf der Bodenbacher Straße habe ich es z.B. schon erlebt, dass die Straba sich mit ihrer Ampelschaltung selbst ausgebremsst hat. Das Schlimme ist aber, dass der übrige Verkehr ohne Grund noch weiter ausgebremsst wird. Selbst als Radfahrer muss man dann ständig warten. Durch die hohe Haltenstellendichte verringert sich die Durchschnittsgeschwindigkeit der Straba erheblich (Kreuzungen spielen da kaum eine Rolle). Und wenn dann die Haltestellenampel schon viel eher als die Straba dort ist auf Rot schaltet und auch erst wieder den Verkehr freigibt, wenn die Bahn schon lange wieder weg ist, dann hat man als Auto-/Radfahrer überhaupt keine Chance mehr. Dabei wurde man die Straba überhaupt nicht behindern. Ich bin also in jedem Fall für ein Umdenken, was Ampelschaltungen und überhaupt Ampeln betrifft. Kreisverkehre, Zebrastreifen, Achtungsampeln (Gelb blinkend) u.ä. wäre an vielen Stellen meines Erachtens besser. Das ganze natürlich kombiniert mit Tempo 30 (wobei man dann als Radfahrer teilweise auch schon ausgebremsst wird).</i>		zu Querungshilfen siehe Kap. 6.8, zu ÖPNV-Beschleunigung und bedarfsgerechter LSA-Steuerung siehe Kap. 6.6.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
183		<i>Kommentar: Ich fände ein generelles Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet auch sehr angenehm. Dann wäre vielleicht auch das Kfz nicht mehr so viel schneller als der ÖPNV und es wäre attraktiver, Bahn zu fahren. Allerdings bringt Tempo 30 für Kfz für die Fußgänger nicht nur Vorteile. An der Wilsdruffer Straße gibt es Tempo 30 oder sogar 20. Das hat zur Folge, dass sich dort immer öfter endlose, langsam dahinkriechende Autoschlängen bilden und man als Fußgänger nicht mehr über die Straße kommt, weil sich keine Lücke ergibt. Dann sehne ich mich manchmal danach, dass da endlich mal ein Kraftfahrer mit Tempo 50 durchdonnern würde und ich hinter ihm dann über die Straße komme. Noch besser wäre natürlich Tempo 30 und ein Zebrastreifen für Fußgänger an der Haltestelle Wilsdruffer Straße zwischen Landhaus und Gewandhausgasse.</i>			Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt - abgelehnt, da die Hauptstraßenverbindungen eine verkehrliche Bündelung zur Vermeidung von Schleichverkehr und effektiven Transportprozessen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV übernehmen sollen - dies ist mit Tempo 30 nicht zu erreichen - Das Nebennetz ist fast flächendeckend mit Tempo 30 belegt	Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt mit Ausnahmen im Hauptnetz	keine Berücksichtigung im VEP
184		<i>Kommentar: Grundsätzlich halte ich es für richtig, mehr Tempo 30 zu fordern. Ich frage mich jedoch, wie es gelingen soll, Tempo 30 im Stadtgebiet durchzusetzen, wenn auf den meisten Straßen in Dresden noch nicht einmal Tempo 50 eingehalten wird. Wo immer baulich möglich brausen die Autos mit 60, 70, 80 oder noch mehr km/h vorbei, wer sich an Tempo 50 hält wird riskant überholt, egal ob über durchgezogene Linien hinweg oder an Haltestellen, und dabei teilweise sogar noch frech angehupt. In erster Linie sollte die Stadt mit mehr Verkehrskontrollen und festen Blitzern dafür sorgen, dass vorhandene Geschwindigkeitsbeschränkungen eingehalten werden. Gebiete mit tempo 30 müssen auch baulich markiert werden, z.B. durch Verengungen des Straßenraums, Pflanzungen, Sitzgelegenheiten oer ähnliche Gestaltungsmerkmale, das führt automatisch zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit.</i>		zur Gestaltung von Tempo-30-Bereichen siehe Kap. 6.4.5,	verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
185	freies Parken für Elektroautos	Um die Nutzung von Elektroautos zu fördern könnte man diese von Parkgebühren freistellen, zusätzlich könnten auch verstärkt mit PV ausgestattete Stromtankstellen an Parkplätzen angeboten werden.			freies Parken für Elektro-Kfz - Parkgebühren sind Steuerungsinstrumente des knappen öffentlichen Straßenraumes für Kfz unabhängig von ihrem Antrieb	Freies Parken für Elektro-Kfz in Dresden	keine Berücksichtigung im VEP
186	komplette Vorrangschaltung für Straßenbahnen und Busse	Die Stadt Zürich macht es vor: Nur wenn der öffentliche Nahverkehr die Geschwindigkeit der Autos in einer Stadt mithält, wird sie als attraktiver Ersatz für die Nutzung eines PKW wahrgenommen und genutzt. Es kann bisher keine Rede davon sein, dass Straßenbahnen/ Busse und Autos in Dresden gleichberechtigt sind, denn bei vielen Relationen ist man mit dem Auto immer noch schneller unterwegs als mit dem ÖPNV. Dieser Nachteil für Busse und Straßenbahnen muss aus dem Weg geräumt werden. Gleichberechtigung nicht für die Ampelschaltung sondern für die durchschnittliche Fahrzeit für jedes Fortbewegungsmittel! Diese Forderung geht einher mit der Forderung nach weniger Feinstaubbelastungen und CO2-Emissionen in Dresden. Wer will, dass Dresden umweltfreundlicher wird, der muss den ÖPNV attraktiv machen.		siehe Kap. 2.2.1 (Analyse) und 6.6.3 (ÖPNV)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
187		<i>Kommentar: Und wenn die Bahnen schneller& effektiver Fahren , werden mehr Autofahrer auf ÖPNV umsteigen also weniger Autoverkehr.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
188		<i>Kommentar: Und wenn die Bahnen schneller& effektiver Fahren , werden mehr Autofahrer auf ÖPNV umsteigen also weniger Autoverkehr.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
189		<i>Kommentar: Man beachte, dass ein kompletter Vorrang für Straßenbahnen und Busse auch bedeutet, dass es mehr Staus im Kfz-Verkehr gibt und damit die Umweltbelastung steigt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
190	Tunnel Waldschloßchenbrücke	Es ist völlig unverständlich, dass der Tunnel an der Waldschloßchenbrücke nicht von Radfahrern genutzt werden darf. Genauso gut könnte man Vögeln verbieten, dort zu fliegen. Künftig sollen Radfahrer den Tunnel nutzen können.	Einzelverbote nicht VEP-relevant, wenn auch an exemplarisch wichtigen Stellen, Verkehrsbehörden entscheiden hier nach eigenem Ermessen				ggf. in Verkehrsrunde ansprechen
191		<i>Kommentar: Mir ist es auch völlig unverständlich, wieso der Radweg auf der WSB vor einer Wand endet. Wie ist sowas in einer modernen Verkehrsplanung noch möglich... Mir würde es aber reichen, wenn die Rad- und Fusswege direkt ansteigend nach oben zur Kreuzung führen würden und nicht als kombinierter Zickzackweg, wie vergessen, wild in den Hang gebastelt. eine Tunneldurchfahrt ist denk ich aus allgemeinen Sicherheitsgründen für nicht erlaubt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
192		<i>Kommentar: Es geht nicht um die Sicherheit, sondern um die Angst der Verwaltung, Radfahrer könnten Autofahrer ausbremsen. Der Tunnel hat ein maximales Gefälle von 6 %, das ist für Radler problemlos überwindbar (bergab sowieso :). Und mit Radahrestreifen (den man aufgrund der geringen Auslastung der Straße ohne negative Auswirkungen auf den KFZ-Verkehr anlegen könnte) sind auch die anderen von Ihnen genannten Punkte kein Problem. Und nachdem Sie schreiben, ein paar Ampeln mehr (und viele Meter Umwege dank der katastrophal schlechten Anbindung der Brücke an die Bautner Straße) wären Radfahrern problemlos zuzumuten: Drehen wir die Sache doch um und lassen nur Radler durch den Tunnel, die Autofahrer dürfen dafür die Umwege fahren. Ist ja kein Problem, so ein paar Ampeln und 90-Grad-Kurven werden Autofahrer ja nicht umbringen, oder? Nur so, als Denkanstoß :)</i>	Einzelverbote nicht VEP-relevant, wenn auch an exemplarisch wichtigen Stellen, Verkehrsbehörden entscheiden hier nach eigenem Ermessen				ggf. in Verkehrsrunde ansprechen
193		<i>Kommentar: Nachdem nun festgestellt wurde, dass die Brücke völlig überdimensioniert gebaut wurde, könnte man doch von den 2 Spuren in jeder Richtung eine den Fahrradfahrern zur Verfügung stellen. Somit wäre es eine komfortable und sichere Möglichkeit, die Elbe zu überqueren. Weiterhin könnte dann dieser breite Radfahrstreifen in beide Richtungen fortgeführt werden bis Königsbrucker Straße bzw. Großer Garten.</i>			Rückbau der jeweils 2. Fahrspur auf WSB und Stauffenbergallee - wird derzeit auf Grund der Verkehrsmengen als nicht zielführend angesehen - auch vor dem Hintergrund der Sperrung der Albertbrücke	Rückbau der 2. Fahrspur auf Waldschloßchenbrücke und der Stauffenbergallee	keine Berücksichtigung im VEP

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
194		<i>Kommentar: Ich find das nicht unverständlich, zumal der Vergleich mit Vögeln etwas an Haaren herbeigezogen ist :-). Es geht um die Sicherheit. Wie viele Radfahrer haben denn tagsüber ihr Licht an? Bestimmt ALLE! Wieviele tragen einen Helm? Wie viele fangen an, auf halber Strecke ihr Fahrrad bergauf (im Tunnel!!!) zu schieben? Und nun überlegen Sie mal, wieviele von denen daran denken, ihr Licht anzuschalten oder es auch wirklich schaffen, nicht absteigen und schieben zu müssen... Zwei Ampeln mehr, die man aufgrund des Tunnelfahrverbotes hat, werden den gemeinen Fahrradfahrer nicht umbringen. Zumal ich selbst als Fahrradfahrer oft genug mitbekomme, wie toll sich manche doch an die SIVO halten. Und das sind dann meist jene, die auf böse, rücksichtslose Autofahrer schimpfen (die gibt es auch zuhauf). Radfahrer sind auch keine 150PS-Maschinen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
195	Radwege ausbauen und erweitern	Ich halte die Möglichkeiten, sich im Stadtbereich Dresdens mit einem Rad zubewegen im Augenblick für sehr gefährlich. Die Radwege sollten nicht nur -wie an der Chemnitz-er Straße- eine Abtrennung von der Fahrbahn mittels Markierung erfahren, sonder aus Personenschutzgründen an einen Fußweg mit abgrenzendem Bordstein parallel verlaufen. Außerdem sind viele Bürgersteige so breit, daß sie für einen Fußweg + Radweg ausreichen (so in der Altstadt und geringfügig auch in der äußeren Neustadt). In der Neustadt bietet es sich an, einige Straßen für den PKW- und LKW-Verkehr zu sperren, um diese Straßen ausschließlich dem Fußgänger und Radfahrer vorzubehalten. Der ÖPNV kann sicher noch optimiert werden, indem 1. Strecken wo Busse oder Straßenbahnen mit mehreren Linien parallel fahren optimiert werden. 2. neue Straßenbahnstrecken eingerichtet und Querverbindungen geschaffen werden, damit einzelne Linien entlastet werden zum Beispiel durch eine Verlängerung der Linie 3 von der Münchener Str. über die Nöthritzer Str. bis zum Hp Plauen.Es würde hier ausreichen, jede Zweit Bahn an der Nöthritzer abbiegen zu lassen. Dadurch würde die Buslinie 62 entlastet und von Plauen aus eine direkte Verbindung zum Hauptbahnhof und somit ein bessere Anbindung an das Fernnetz der Bundesrepublik.		Strategie zum Ausbau im Radverkehr siehe Kap. 6.7, - Einzelhinweise ÖPNV zu Linienführungen können im ÖPNV nicht bewertet werden			Übernahme ÖPNV-Vorschläge in Nahverkehrsplan - Weiterleitung an DVB
196		<i>Kommentar: Dank @Daniel2: Die Dresdner Gewohnheit, dass Fußgänger und Radfahrer auf einem Weg fahren, kommt wohl aus der Zeit vieler Kopfstein gepflasterter Fahrbahnen mit großen Lücken zwischen den Steinen, Schlaglöchern etc. Es war recht einvernehmlich und langsam auf den Gehwegen, wo Radfahrer geduldet waren. Heute wollen viele Radler schneller und selbstverständlicher voran kommen, richtig so. Dazu braucht es eigene Fahrspuren.</i>		Strategie zum Ausbau im Radverkehr siehe Kap. 6.7,			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
197		<i>Kommentar: Zum Thema Radwege: Ich bin ja ein Verfechter von Radfahrstreifen - wo sinnvoll und notwendig - bzw. vom Mischverkehr auf der Straße. Extra Radwege oder gar gemeinsame Fuß-/Radwege getrennt von der Straße finde ich als Radfahrer, der schnell von A nach B kommen möchte, nicht zielführend und auch gefährlich. Einen super Kompromiss habe ich neulich im Urlaub am Genfer See gesehen. Dort war der Fußweg, der Radweg und die Straße jeweils auf unterschiedlichem Niveau - ABER keine Bordsteinkanten dazwischen sondern sehr gut überfahrbare Schrägen. So war klar, wem welcher Bereich der Straße gehört - man konnte aber jederzeit auch gefahrlos auf den benachbarten Bereich ausweichen, wenn nötig - und es gab (so weit ich weiß) keine Radwegbenutzungspflicht. So würden sich auch die Radfahrer sicher fühlen, die auf der Fahrbahn ein ungutes Gefühl haben.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
198		<i>Kommentar: what is your facebook page called please ? best cheap jerseys http://blog.studenti.it/goll/cheap-jerseys-for-kids/</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
199		<i>Kommentar: Ich unterstützte den Vorschlag von Tobias auch voll und fahre selbst lieber auf dem Radfahrstreifen als auf dem Fußweg. Genau aus den von Tobias genannten Gründen. Gerade für langsamere Radler, Eltern die mit ihren Kindern unterwegs sind, Ältere, denen der Radfahrstreifen zu unsicher ist, etc. könnte ja der Gehweg entsprechend mit dem Zusatzschild "Radfahrer frei" versehen werden. Nach aktueller Gesetzeslage ist damit auch eine entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzung verbunden, sodass auch Fußgänger keine Angst vor rasenden Radlern haben müssen (sollten) ... denn wer schnell unterwegs sein will, nutzt den Radfahrstreifen auf der Straße.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
200		<i>Kommentar: Ich kann mich Tobias nur anschließen, beim Ausbau/Neubau von Radwegen sind Radfahrstreifen unabdingbar. Sowohl für die Sicherheit als auch in puncto Reisegeschwindigkeit sind sie gegenüber der klassischen Radwege klar im Vorteil. Was außerdem absolut notwendig ist, ist ein Winterdienst zumindest auf den Hauptradwegen. Es kann nicht sein, dass früher oder später jede noch so kleine Nebenstraße geräumt wird, ich mich als Radfahrer im Winter durch den Verkehr auf der Straße kämpfen muss, weil der danebenliegende Radfahrstreifen mit Schnee, Matsch und/oder Eis bedeckt ist. Die St. Petersburger Straße ist für diesen unhaltbaren Zustand ein Paradebeispiel.</i>		Ausbau Radinfrastruktur siehe 6.7.1 und 6.7.2	Forderung nach Winterdienst auf Radwegen - auf Grund SR-Beschluss nicht möglich (Negativvotum)	Winterdienst im Hauptradnetz	keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant bzw. abgelehnt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
201		<i>Kommentar: Wenn Radwege neben dem Fußweg verlaufen, ohne bauliche Trennung führt das häufig dazu, dass Fußgänger auf dem Radweg laufen und dadurch den Radverkehr ausbremsen. Oder die Fußgänger laufen ohne zu gucken vom Fußweg auf den Radweg rüber, sodass der Radfahrer schnell bremsen muss, wenn er mit dem Fußgänger nicht kollidieren will. An Kreuzungen und Einmündungen wird dann der Radfahrer vom Autoverkehr schlechter gesehen, wenn er neben der Fahrbahn fährt, da häufig Bäume oder parkende Autos die Sicht behindern. Radfahrstreifen zwischen Geradeaus- und Abbiegerspur sind viel sicherer, als Radwege neben dem Fußweg, da sich der Abbiegeverkehr dann wirklich aufs Abbiegen konzentrieren kann und nicht auch noch den geradeausfahrenden Radverkehr beachten muss. Auch muss der Radverkehr nicht auf den Abbiegeverkehr achten. Besonders kritische Stellen, wo Unfälle beim Abbiegen passieren können, sind z.B. Reichenbachstraße/Fritz-Löffler-Straße, sowie Strehlener Straße an Hbf. Dort ist es im meinem Beisein schon mehrmals beinahe zu Unfällen gekommen, da die Autofahrer einfach losfahren, und erst mitten im Abbiegevorgang sehen, dass ein Radfahrer kommt. Beim Spurwechseln sind sie es allerdings gewöhnt, sich zu verstellen und zu denken, der Radfahrer ist nicht da.</i>		Strategie zum Ausbau im Radverkehr sowie den Anlagen siehe Kap. 6.7,			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
202		<i>Kommentar: > Radfahrstreifen auf der Autofahrbahn sind nach meiner Erfahrung vor allem dort gefährlich wo sie zwischen Geradeaus- und Abbiegespur entlangführt Beruht das wirklich auf Erfahrungen oder ist es doch eher ein "Gefühl"? Normalerweise sind es Autofahrer gewohnt, den rückwärtigen Verkehr zu beobachten, bevor sie die Spur wechseln. Zudem besteht bei dieser Führungsform der Vorteil, dass der Autofahrer am Radfahrer vorbei fährt, bevor er auf seine Spur einbiegt. Er rechnet also mit einem Radfahrer. Ich hatte schon manchmal die Situation: Ampel rot - Autoschlange - ich fahre auf dem Radfahrstreifen rechts vorbei - Ampel wird grün - Rechtsabbieger fahren los und stellen erst später fest: Oops, da ist ja ein Radfahrer -> Vollbremsung auf halber Breite Radfahrstreifen. Das kann auch mal anders enden, wenn ich Pech habe... Ja, ich fahre mit Geschwindigkeiten zwischen 30 und 45 km/h relativ schnell (ohne S-Pedelec - deshalb gilt auch für mich die Radwegbenutzungspflicht), bin aber im Gegenzug auch gut beleuchtet.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
203		<i>Kommentar: Radfahrstreifen auf der Autofahrbahn sind nach meiner Erfahrung vor allem dort gefährlich wo sie zwischen Geradeaus- und Abbiegespur entlangführt (etwa an der Synagoge an der Brückenauffahrt Richtung Neustadt) oder wo sie zwischen Park- und Geradeausspur liegt (St.Petersburger Straße).</i>	kommentierend - die Unfallanalysen zeigen das nicht				keine, da nicht VEP-relevant
204		<i>Kommentar: Nein! Aus Personenschutzgründen sollte es eine bauliche Trennung zwischen Gehweg und Radweg geben. So können sich Fußgänger wieder frei auf ihrem Territorium bewegen und Radfahrer können ungestört fahren. Radfahrer fahren am sichersten auf der Fahrbahn. Nicht nur, weil es weniger Konflikte mit Fußgängern gibt, sondern auch Autofahrer sehen Radfahrer so besser und fahren diese dann nicht mehr "versehentlich" an der nächsten Kreuzung über den Haufen. Bisherige Unfallstatistiken an Stellen, wo separate Radwege errichtet wurden, belegen dies. Deshalb bin ich der Meinung, dass neue Radwege, wenn sie denn überhaupt nötig sind (entsprechendes Verkehrsaufkommen), IMMER als Radfahrstreifen oder Schutzstreifen angelegt werden sollten.</i>		Strategie zum Ausbau im Radverkehr sowie den Anlagen siehe Kap. 6.7,			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
205	sichere und durchgängige Radwege, Bus- und Bahn sollen weiterentwickelt werden und stabile Preise behalten	Viele Radwege enden noch im "Nichts". Der Dresdner Nahverkehr ist gut. Die fast jährlichen Preiserhöhungen nicht. Wünschenswert sind ÖPNV-Ermäßigungen für Rentner.	weitgehend kommentierend, für Senioren bestehen bereits eigene Angebote				keine, da nicht VEP-relevant
206	Elbradweg verbreitern	Der Elbradweg ist eine der schönsten Verkehrswege in Dresden und wird deshalb auch ausgiebig von Fußgängern, Skatern, Eltern mit Kinderwagen etc. genutzt (v.a. auf der Altstadt Seite). Leider ist der Radweg für alle diese Nutzergruppen viel zu schmal, so dass sich sehr häufig die schnellen Radler mit den langsameren Fußgängern in die Quere kommen. Deshalb ist dringend eine Verbreiterung des Elbradweges mit getrennten Spuren für Radfahrer/Skater und Fußgänger notwendig.		Strategie zum Ausbau im Radverkehr sowie dem Elberad- und -wanderweges siehe Kap. 6.7,			Radverkehrskonzept
207		<i>Kommentar: Vielleicht liegt die beste Lösung hier in der goldenen Mitte. Ein sehr breiter Elberadweg ist sicher tatsächlich kein Schmuckstück in der Landschaft. Aber auf einem zu schmalen Weg mit hunderten Nutzern kann ich die Landschaft eben auch nicht genießen. Sehr schmale Abschnitte sollten meiner Meinung nach tatsächlich verbreitert oder sogar zwei getrennte Bahnen für Radfahrer und Fußgänger angelegt werden. Traurig stimmt es mich, wenn ganz neue Abschnitte zu schmal gebaut werden, wie der Abschnitt von der Moritzburger Straße zur Molenbrücke in Pieschen. Da wurde am falschen Ende gespart. Das Straßennetz bietet aus meiner Sicht für den Alltagsradverkehr keine vollwertige Alternative zum Elberadweg, da man dort immer wieder an Kreuzungen warten muss, während man auf dem Elberadweg kreuzungsarm gleichmäßig vorwärtskommt. Und zusätzlich nicht dem Kfz-Lärm ausgesetzt ist. Die Alltagsradler werden nur dann nicht so zahlreich an der Elbe fahren, wenn andere Wege schneller sind.</i>		Strategie zum Ausbau im Radverkehr sowie dem Elberad- und -wanderweges siehe Kap. 6.7,			Radverkehrskonzept

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
208		<i>Kommentar: Ich schließe mich der Meinung von Jochen Wulfkühler an. Wenn man den Elberadweg zur Fahrrad-Autobahn ausbaut (am besten gleich 4-spurig für Fahrräder mit Mittelleitplanke und beidseitig Gehwege), geht irgendwie auch der Erholungsfaktor verloren, denn dann ist man auf einer ähnlichen Asphaltwüste unterwegs wie auf der Straße. Also warum nicht gleich die Straßen nutzen, wenn's schnell gehen muss? Wer über den Elberadweg fährt, um die Landschaft zu erkunden, tut dies normalerweise nicht unter Zeitdruck und kann auch mal etwas langsamer fahren, wenn Fußgänger in der Nähe sind. (diese Meinung vertrete ich als Radfahrer der im Straßenverkehr sehr ungern auf gemeinsamen Geh/Radwegen fährt und fahrbahnahe Bauformen bevorzugt!)</i>		Strategie zum Ausbau im Radverkehr sowie dem Elberad- und -wanderweges siehe Kap. 6.7,			Radverkehrskonzept
209		<i>Kommentar: Dem Artikel von "Alter Schwede" kann ich voll zustimmen. Für Fußgänger, Kinderwagen, "Hundeausführer", Radfahrer und Skater (am besten noch in jeweils in beide Richtungen gleichzeitig) ist der bisher bestehende Weg viel zu eng. Konflikte sind also vorprogrammiert. Eine Verbreiterung würde das Problem also schon verbessern. Allerdings würde ich den aktuellen Weg nicht verbreitern, sondern einen zweiten Parallelweg daneben anlegen und z. B. als Radweg ausweisen, damit sich die schnelleren Radfahrer und Fußgänger mit Kinderwagen/Hund, etc. nicht gegenseitig behindern. Bei einem gemeinsamen Weg nur mit markierten Rad/Fußweg werden die Markierungen wahrscheinlich in den meisten Fälle nicht eingehalten. Zusätzlich ist die Markierung wahrscheinlich recht schwierig, da ja jeweils 2x 2 Spuren (also Fuß- & Radweg in jede Richtung) angelegt werden müssten.</i>		Strategie zum Ausbau im Radverkehr sowie dem Elberad- und -wanderweges siehe Kap. 6.7,			Radverkehrskonzept
210		<i>Kommentar: Touristische Routen für Alltagsnutzer aufzublähen, das halte ich für überzogen. Schließlich haben wir genügend gut geeignete Entlastungstrecken. Wo ein Elbbogen ist, da ist auch mindestens eine Sehnungsverbindung im Straßennetz. An vielen Stellen können durch Wegweisung und guter Knotenlösungen leistungsstarke Alternativrouten - nicht nur für Pendler - geschaffen werden. Beispiel: Dürer / Wormser / Kipsdorfer</i>		Strategie zum Ausbau im Radverkehr sowie dem Elberad- und -wanderweges siehe Kap. 6.7,			Radverkehrskonzept
211	Park und "Bike"	Warum wird nicht zu Stosszeiten ein kostenloser Busschuttle von den ParkandRide-plätzen in die Innenstadt angeboten . Weiter könnte ich mir vorstellen, dass hier arbeitende Auswärtige die Möglichkeit haben, ihr Fahrrad sicher und bequem abzustellen und so morgens das Auto am Stadtrand parken und mit dem Fahrrad weiter in die Innenstadt fahren.Dies wird schon von einigen meiner Kollegen praktiziert, allerdings nehmen die ihr Fahrrad umständlich mit dem Auto mit. Beide Vorschläge zielen darauf ab, durch Umstieg auf ÖPNV und Fahrrad, Leuten auf der Straße Platz zu machen, die auf das KFZ wirklich angewiesen sind. Wenn man bedenkt, dass ein Auto ca. 12m Raum auf der Straße einnimmt, haben 100 Autos weniger satte 1 Kilometer Platz geschaffen.		zu P+R siehe Kap. 6.6.8, zu B+R siehe 6.7.4, kostenlose Busschuttle werden bisher ausgeschlossen	kostenlose P+R-Busschuttle - Weiterverfolgung nicht erforderlich, da P+R stets an existierenden ÖPNV-Angeboten angelegt sind - tarifliche Fragen dazu werden im VEP in Kap. 6.6.2 betrachtet, Kostenlose ÖV-Nutzung für P+R-Nutzer ist aus Gleichheitsgründen (nur ÖV-Nutzer zahlen und P+R-Nutzer zahlen nicht) nicht möglich. Nach dieser Logik mußte der ÖV generell kostenlos sein. Bei regelmäßiger P+R-Nutzung bietet sich die eine günstige Monatskarte/Job-Ticket an.	Kostenloser ÖPNV in Dresden	keine Berücksichtigung im VEP
211	Park und "Bike"	Warum wird nicht zu Stosszeiten ein kostenloser Busschuttle von den ParkandRide-plätzen in die Innenstadt angeboten. Weiter könnte ich mir vorstellen, dass hier arbeitende Auswärtige die Möglichkeit haben, ihr Fahrrad sicher und bequem abzustellen und so morgens das Auto am Stadtrand parken und mit dem Fahrrad weiter in die Innenstadt fahren .Dies wird schon von einigen meiner Kollegen praktiziert, allerdings nehmen die ihr Fahrrad umständlich mit dem Auto mit. Beide Vorschläge zielen darauf ab, durch Umstieg auf ÖPNV und Fahrrad, Leuten auf der Straße Platz zu machen, die auf das KFZ wirklich angewiesen sind. Wenn man bedenkt, dass ein Auto ca. 12m Raum auf der Straße einnimmt, haben 100 Autos weniger satte 1 Kilometer Platz geschaffen.		zu P+R siehe Kap. 6.6.8, zu B+R siehe 6.7.4, kostenlose Busschuttle werden bisher ausgeschlossen	Pendler mit Kfz+Rad (Park and Bike) - ist ein innovativer Ansatz, Prüfauftrag für geeignete Plätze im VEP verankern, Kombination mit Radverleihsystemen sinnvoll, 6.7.2 ergänzen	Park and Bike als intermodaler Ansatz für Pendler	kann im VEP berücksichtigt werden
212		<i>Kommentar: Unterstütze ich voll und ganz. Ich lade auch mein Fahrrad ins Auto, um die letzten km durch das Zentrum zu radeln. Parkplätze mit Radstellplätzen bzw. kostenlosem Bus- oder Bahntransfer wären eine schöne Sache.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
213	Investitionen in den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur als Schwerpunkt	Die Problematik der maroden Verkehrswege wird bereits in den Medien aufgegriffen und ist für jeden Verkehrsteilnehmer zu spüren. Im Fall der prosperierenden Landeshauptstadt Dresden müssen die Verkehrswege ohne Frage den aktuellen Entwicklungen angepasst werden, aber die Investitionen müssen mit Weitblick angegangen werden. Unter dem Aspekt der integrierten Verkehrsplanung sollten die heutigen sowie die zukünftigen Rahmenbedingungen Beachtung finden. - Wie sehen die kommunalen Finanzen im Jahr 2050 aus? - Wie hoch ist die Zahl der Einwohner, der Arbeitsplätze, der Verkaufsfläche im Einzelhandel in der Mitte dieses Jahrhunderts? - Wie kann die Anpassung der Stadt und des Umlandes an den Klimawandel erfolgen? - Jeder neu gebaute Meter Straße, Schiene, Radweg, Gehweg muss unterhalten werden und belastet den Haushalt. Aus diesem Grund sollten die o. g. Fragen und weitere im Rahmen der Entscheidungen zur Verkehrsinfrastruktur nicht ausgeblendet werden. In vierzig Jahren sollte der Zustand der Verkehrswege mit dem heutigen vergleichbar sein, bzw. sich im Optimalfall verbessert haben.		siehe Kap. 5.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
214	Nein zur Verlängerung der Straßenbahnlinie 11	Nein zur Verlängerung der Straßenbahntrasse auf der B 6 die Linienführung auf der B6 führt zu noch mehr Stau und damit Lärm und Luftverschmutzung in der Ortslage Weißig. Der Nutzen ist anzuzweifeln, da rechts und links der B6 Zubringerbusse eingesetzt werden müssen. Das besonders hohe Verkehrsaufkommen vor Wochenenden und Feiertagen deutet eindeutig darauf hin, dass Dresdner zum Supermarkt bzw. Baumarkt fahren. Diese Fahrten werden garantiert auch in Zukunft nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln erledigt.		Stadtbahnprogramm 2020 als Sowieso-Maßnahme in Kap. 6.2 (Trasse neben der B6 geplant)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
215		<i>Kommentar: Wo wollen denn die Leute hin, die mit der 61 fahren? Oftmals steigen die am Schillerplatz um und nehmen die 12 oder die 6 in die Stadt. Dann entsteht doch gar kein Problem mit der verlängerten Linie 11! Dann können die Weißiger in Zukunft sogar direkt bis zur Prager Straße fahren, ohne Umzusteigen! Die Fahrgäste, die noch weiter Richtung Strehlen und Löbtau wollen, können entweder ebenfalls in der 11 sitzen bleiben (sie fährt auch Lennéplatz, Zelleschenweg an) oder müssen eben am Ullersdorfer Platz umsteigen. Nach Löbtau können die Weißiger dann am Hbf in die 7 umsteigen. Aber diese Frage ist im Grunde genommen doch sogar sinnlos. Was ist denn mit der anderen Hälfte der Fahrgäste, die jeden Tag in Buhlau in die 11 umsteigt? In diesem Sinne ist es doch nur eine Verschiebung! Außerdem wird die 11 dann nach jetzigem Stand immer im 10-Minuten-Takt nach Weißig fahren, nicht wie der Bus im 20-Minuten-Takt. Die Straßenbahn ist auch nicht lauter als der Bus und sorgt so für mehr Ruhe. Ich bin für den Ausbau der Straßenbahn! Das ist einfach Zukunft! Wir können nicht ewig zur zugucken und blöd reden, was man denn alles machen könnte, wir müssen auch mal handeln und unseren</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
216		<i>Kommentar: @Bernd: Ausbau des ÖPNV - ja, sagt doch niemand was dagegen. Hier geht es aber um die Wahl Bus oder Straßenbahn und noch genauer: Probleme bei der Verlängerung der Straba 11. Aus meiner Sicht spricht mehr gegen als für die Straba. Und wenn die Verlängerung der Straba kommt, dann fällt zwischen Buhlau und Weißig der Bus 61 weg - das sollte auch nicht vergessen werden. Der Link unten von mrpiggi ist sehr gut bzw. gefällt mir der Vorschlag dort für die Umgestaltung des Ullersdorfer Platzes sehr gut. Allerdings ist dort wirklich das Problem, dass dann Häuser abgerissen werden müssen - ein weiterer großer Nachteil der Strabaverlängerung.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
217		<i>Kommentar: Zum Ausbau der Linie 11 nach Weißig gibt es keine Alternative. Einfach mal mit zukunftsfähiger Verkehrspolitik beschäftigen... Beispiel: http://www.zukunft-mobilitaet.net/34848/analyse/stau-strassenausbau-alternativen-foerderung-oepnv/</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
218		<i>Kommentar: Es gab da schon mal eine Untersuchung der VCDB, wie ein Umgestaltung aussehen könnte: http://www.vcdb.de/referenzen-filterergebnisse.html?articles=referenzen-ullersdorfer-platz-article</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
219		<i>Kommentar: Das die 61 nicht in die Stadt fährt ist ja wohl Blödsinn. Was wird hier als Stadt definiert? Und das die 61 unzuverlässlicher ist als die 11 würde ich auch mal bezweifeln wollen. Ich finde, die Bedeutung der 61 wird weit unterschätzt. Wenn überhaupt, dann kann man nicht 61 und 11 gegeneinander ausspielen - da gibt es dann nur ein UND. Jedes Umsteigen ist mit deutlichem Zeitverlust und der Gefahr des Anschlussverpassens verbunden. Und nebenbei trägt ja Gast zum Stau mit bei, wenn ich es richtig verstehe. Das Thema Umweltverschmutzung würde ich jetzt mal außen vor lassen - da habe ich sicher ein Fehler gemacht, als ich dies ansprach (auch wenn ich etwas ganz anderes gemeint hatte). Das Hauptproblem sehe ich beim Ullersdorfer Platz. Wie will man mit einer Verlängerung der 11 das Problem dort entschärfen? Zumal die Wendeschleife wegfallen soll. Man müsste den Platz komplett umgestalten (inkl. Abriss von Häusern) - sonst wird das Problem nur vergrößert. Und wie bindet man die anderen Buslinien ein? Weiter gedacht: Wenn man die 11 verlängert (wogegen ich immernoch bin), dann sollte man diese aber bis Rossendorf verlängern und dort (auch) einen P+R bauen. Das wäre wesentlich sinnvoller.</i>	zudem kommentierend		P+R Rossendorf - Ein P+R-Platz Rossendorf ist angesichts des geplanten P+R-Platzes in Weißig nicht sinnvoll (gleiche Relation). Zudem besteht kein Anschluss an die Stadtbahn oder Eisenbahn.	P+R-Anlage in Rossendorf	ggf. im P+R-Konzept diskutieren, keine Berücksichtigung im VEP
220		<i>Kommentar: Die Logik, dass die Straßenbahn mehr Stau verursachen würde oder dadurch gar mehr Umweltverschmutzung verursachen würde, finde ich völlig falsch. Denn durch die Straßenbahn würden wieder deutlich mehr Menschen mit dem ÖPNV fahren. Denn die Buslinie, die dort heute fährt, ist unzuverlässig, oft verspätet und zeitweise eine echte Zumutung. Das tue ich mir nicht an. Deshalb fahre ich heute mit dem Auto. Außerdem fährt die Linie 61 im Unterschied zur zukünftigen Straßenbahn nicht in die Stadt. Wenn die Straßenbahn nach Weißig fährt, steige ich vom Auto auf den ÖPNV um. Aber erst dann. Die Umwelt verschmutzt der, der mit dem Auto fährt und nie die Straßenbahn. Die Staus lösen sich dann am besten auf, wenn man das Auto stehen lässt!!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
221		<i>Kommentar: @Radlerflax Gut, das tut mir Leid, dann hab ich das wohl falsch gedeutet. Aber soweit ich weiß, beträgt die Fahrstreifenbreite innerorts und außerorts um den Dreh von ca. 3 Metern. Das ist, auf zwei Fahrstreifen zusammengerechnet, schon eine Fahrradfahrbahn für eine Richtung, die man neben die zwei Straßenbahngleise bauen kann. Aber wo würden Sie denn ausbremsen? Zwischen Buhlau und Weißig bekommt die Tram doch eh einen eigenen Gleiskörper. Es ist doch nur dieses winzige Stück in der Weißiger Dorfmitte, wo die Straßenbahn nicht ihren eigenen Gleiskörper besäße. Wie lang ist das Stück? Und ich nehme mal stark an, dass auch neue Fahrradwege gebaut werden. Hybridbusse lohnen sich auch übrigens nur dank starker Förderung, sonst wärs ein dickes Minusgeschäft. Dass Strom auch aus AKWs und KKWs kommt, weiß ich. Aber auch ich bin dafür, dass unsere DVB völlig auf Ökostrom umsteigt. Und soviel in die Natur kann durch den Neubau der Trasse auch nicht eingegriffen werden, ist doch eh alles kultiviertes Ackerland. Der Nutzen der Straßenbahn ist doch erwiesen, sonst wäre die Strecke doch gar nicht förderungsfähig geworden! Und wenn Sie in der Innenstadt wohnen, dann sind Sie Zukunft doch schneller mit der 11 in Weißig, als wenn Sie in Buhlau in</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
222		<i>Kommentar: @Tom: Ich bin Radfahrer und schreibe hier aus Sicht eines Radfahrers, der in Dresden (Innenstadt) wohnt, aber Verwandte und Freunde im Schönfelder Hochland (auch Weißig) hat. Gleich wieder zu vermuten, dass ich Autofahrer bin, nur weil ich gegen eine Straßenbahnlinienverlängerung der 11 bin, finde ich schon sehr daneben. Ich besitze überhaupt kein Auto. Und wenn Sie richtig gelesen hätten, hätten Sie gemerkt, dass die Straßenbahn auch mich als Radfahrer ausbremst (und am Ende trotzdem in Punkto Geschwindigkeit deutlich verliert). Und was spricht gegen die Buslinie 61? Ich schreibe doch hier nicht gegen den ÖPNV! Im Gegenteil: Ich bin genauso dafür, dass Menschen vom Auto auf den ÖPNV umsteigen. Ich bin nur gegen die Verlängerung der 11 und das aus gutem Grund, weil ich keinen Nutzen darin sehe. Übrigens: Strom kommt auch nicht aus der Steckdose. Und die Hybridbusse sind auch schon sehr umweltschonend. Und das die Strabatrasse schmaler ist als eine zweispurige Straße würde ich mal vorsichtig bezweifeln. Eine Fahrspur ist ca. 2,65m breit, dank der neuen Straßenbahnen, die in Zukunft durch Dresden fahren, ist die Straba nach meinen Infos wohl exakt gleich breit. Das spielt aber hier auch keine Rolle, denn entweder wird die Straba auf der B6 gebaut - dann teilen sich</i>		Stadtbahnprogramm 2020 als Sowieso-Maßnahme in Kap. 6.2 (Trasse neben der B6 geplant)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
223		<i>Kommentar: Naturzerstörung durch die Straßenbahn? Da musste ich aber schon ganz schön lachen. Das ist wirklich lächerlich. Da spart man dieselverbrauchende Busse ein und ersetzt sie durch längere, mit Strom betriebenen Straßenbahnen, die im Übrigen bewiesenermaßen um einiges leiser sind als Busse, und dann schimpfen die Leute darüber, dass die Umwelt zerstört wird und der MIV behindert wird. Wenn sich Radlerflax schon über laute Straßenbahnen echauffiert, dann müsste er Busse und Autos eigentlich noch viel mehr hassen, weil die nämlich lauter sind. Außerdem ist eine Straßenbahntrasse schmaler als eine zweispurige Straße. Und wieder dieses herrliche Argument, die Straßenbahn sorgt für ach so viel Stau! Na und? Das wäre vielleicht mal ein Grund, mit der Bahn zu fahren, weil's schneller geht? Den Stau der Straba anzukreiden, ist naiv und kurzschichtig. Manch einer hier mag es kaum glauben: aber die Staus würden geringer ausfallen oder verschwinden, wenn die Leute mit der Bahn fahren oder dem Bus. Und Ersatzwendeschleifen/-dreiecke gibt es zuhauf in Dresden: Diebsteg, Radebeul Ost, Leuben, Strehlen, Klotzsche, Tolkewitz, Postplatz/Wallstr. und und und... Die werden bei Umleitungen, Bauarbeiten oder Sonderfahrten gebraucht. Um das hier mal stellvertretend</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
224		<i>Kommentar: Die Straßenbahnlinie 11 nach Weißig zu verlängern ist völlig überflüssig. Zum Einen funktioniert die Buslinie 61 bestens und ist auch flexibler. Zum Anderen ist eine Straßenbahn lauter, nimmt mehr Platz ein und führt zu mehr Stau (oder Zerstörung von Natur - je nachdem, wo dann die Gleise liegen). Weiterhin wird vergessen, dass viele Menschen nicht entlang der Linie 11 wohnen bzw. ihr Ziel nicht dort liegt. Die Buslinie 61 berücksichtigt dies zum Teil und der Ullersdorfer Platz ist als Umsteigepunkt super gelegen (jetzt mal nur aus Sicht des ÖPNV - für Autofahrer ist es sicher zu bestimmten Zeiten eine Herausforderung)</i>		Stadtbahnprogramm 2020 als Sowieso-Maßnahme in Kap. 6.2 (Trasse neben der B6 geplant)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
225		<i>Kommentar: Ihre Betrachtung zur Wirtschaftlichkeit muß ja stimmen,sonst gäbe es keine Fördermittel. Vielleicht hat man aber die Zubringerbusse vergessen, welche ja im Straßenbahntakt fahren müssen, damit es keine Verschlechterung für die Weißiger gibt. Außerdem ist bei Einhaltung des 10-20min Taktes mind. eine Straßenbahn mehr erforderlich... Das mehr Leute transportiert werden müssen, ist nicht erforderlich, wenn man die Auslastung der Busse außerhalb der Spitzenzeiten sieht. Behinderung durch Busse ist Unsinn. Busse halten in Haltestellenbuchten, so dass die Autos vorbeifahren können. Die Straßenbahn hält auf der Straße und zusätzlich kommen noch mind. 4 Ampeln hinzu, so dass sich sofort ein großer Stau bildet. Das bereitwillig weiter zur Straßenbahn laufen als zum Bus, soll wohl ein Witz sein. Denken Sie nicht an die Leute, welche schlecht zu Fuß sind oder an berufstätige, die z.B. für ihren Arbeitsweg zur UNI Klinik jetzt vom Dorfleich ca. 30min benötigen, aber dann mind. 45min. Eine Frage habe ich an die DVB: wozu benötigen Sie eine Ersatzschleife ca. 2-3km vor der Endstation? Wo gibt es sowas in Dresden? Meine Antwort: Verlängerung der Taktzeiten nach Weißig!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
226		<i>Kommentar: Soweit ich weiß, wird die 11 aller 10 min bis Weißig und rund um die Uhr fahren. In Gomplitz/Pennrich fuhr die 70 früher auch nur aller 10-20 min, jetzt halt nur noch aller 20 min, dafür jetzt aber auch die 7 aller 10 min. Ich hätte es auch besser gefunden, die 11 vielleicht in einer großen Schleifenfahrt vom EKZ querfeldein nach Süden fahren zu lassen und dann wieder zum Dorf kern, von dort wieder Richtung Buhlau. Aber es gibt sicher auch viele Weißiger, die sich nun freuen, schneller in die Stadt zu kommen. Ich denke auch, dass das die Mehrheit ist, sonst wäre die Straßenbahnstrecke wohl kaum umsetzbar gewesen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
227		<i>Kommentar: Die Begründung, dass mehr Personen befördert werden können und damit Busse eingespart werden, ist nicht im Interesse der Fahrgäste, da so die Taktzeiten von jetzt 10-20 Minuten sicher größer werden. Für mich würde das außerdem bedeuten, im Zubringerbus zur Straßenbahn zu fahren, in Buhlau umzusteigen um dann zum Schillerplatz zu gelangen. Da die Anschlüsse erfahrungsgemäß selten funktionieren, würde für mich eine wesentlich längere Fahrzeit entstehen. Wahrscheinlich würde ich dann wieder Auto fahren.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
228		Kommentar: Lieber Gast, eine Verlängerung der Straßenbahn nach Weißig führt doch nicht zu mehr Stau, sondern zu weniger Stau, da mehr Einwohner die schnelle umsteigefreie Verbindung in das lentrale Dresden wählen. Wir sollten doch viel mehr darüber nachdenken, ob nicht weitere Verlängerungen die Zukunft in Dresden lebenswerter machen: - Straßenbahn nach Lockwitz von der Hugo-Bürkner-Straße über die Dohnaer Str. - Straßenbahn nach Freital ? - Stadtbahn Medingen (nicht Ottendorf, wo der ZUG hinfährt) ? Visionen sollten möglich sein ...		siehe Kap. 5.8.3 zu Trassenoptionen Stadtbahn			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
229		Kommentar: Wovor haben der Gast (30. September 2013 - 20:42) und der Gast (29. September 2013 - 20:16) denn Angst? Was glauben Sie, warum die Bahn kommen wird? Weil der Wirtschaftlichkeitsfaktor über 1,0 liegt, also förderungs- und umsetzungswürdig, da die Baukosten im Verhältnis niedriger sind, als der Betrieb auf Dauer. Der Nutzen ist demnach also nicht anzuzweifeln. Und kann es vielleicht sein, dass beim Stadtteilspariergang erboste Anwohner um den Wert ihrer Immobilien und Lärm bangen und deshalb eben solche ihren Unmut kundtun mussten? A propos Lärm: Wie sieht der Verkehr denn heute auf der B6 in Weißig aus? Denken Sie allen Ernstes, dass eine 45m lange Straßenbahn in Zukunft mit ihren ach so langsamen 50 km/h auf dem vielleicht 200 m langen Stück zum totalen Verkehrskollaps führt? Nur mal so zur Info: Mit der neuen Straba entfallen morgendliche Verstärkerfahrten wie jetzt auf der 61. Der Bus hat eine geringere Beschleunigung als die Straßenbahn. Also fasse ich nochmal zusammen: - die Straßenbahn kommt schneller vom Fleck als der Bus - fährt genauso schnell - kann mehr Leute transportieren - spart zusätzliche Busse ein, die vielleicht Ihren Verkehr behindern, - hat einen größeren Einzugsbereich(die Leute laufen zur Straßenbahn also bereitwillig weiter als zum Bus) Und was die	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
230		Kommentar: Der Meinung des Gastes kann ich nur zustimmen. Wer sich die von den DVB beschriebenen Vorteile einer Straßenbahn kritisch ansieht wird dabei viel es nicht verstehen, z.B. entfällt das Umsteigen für viele Bürger, aber was wird mit der Hälfte der Bürger, welche in Richtung Schillerplatz wollen? Ich möchte auch an den Stadtrundgang vom Herbst 2012 erinnern, wo von den anwesenden ca. 30 Einwohnern mindestens 28 gegen die Straßenbahn waren. Den Gast der Antwort vom 30.September 2013 - 0.30 möchte ich fragen ob der Hochlandexpress kein Bus ist? Ob die Verlängerung der Straßenbahn im Eingemeindungsvertrag richtig war, ist ebenfalls fraglich.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
231		Kommentar: BLACKSBURG 欵?Earphones point in time the majority of Virginia Technologies football addicts found Some.K. Hughes actually in operation, she or he had been punting again and again and additionally once again inside the Russell Running Jar, an ugly gaming nonetheless your punter欵欵 ideal.欵欵 realized that punting activity would certainly be a big element, because I recognized the criminal offense was style of stressed last year, still many of our defensive strategy had been just right.欵?Hughes mentioned. 欵欵 recognized particular field spot would definitely come down to business. I was hence discussed. 欵?I used to be in your mind well prepared and additionally psychologically I seemed to be with. I think a punting types of showed.欵欵hings have been getting nothing but a great upwards arc with regard to Gaines for the reason that ersus louis vuitton handbag sour of that particular game. He averaged 45. Couple of measures on the subject of Eleven punts on the Hokies欵?additional time be successful with, having to deal with nearly four punts downed contained in the 20. That sent credence towards idea that an important gambler could possibly get adventure MVP raises the bar in Cornerback Antone Exum got home all the apparatus, whilst 欵欵that might have been the	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
232		Kommentar: Wer ist denn für Umweltverschmutzung, Luftverpestung und Stau verantwortlich? Die Straßenbahn ganz sicher nicht. Diesen Mist haben Sie heute schon in Weißig auch ohne Straßenbahn. Wenn also die Leute mit dem Auto in die Stadt fahren statt mit der 11, dann ist also die Straba schuld daran, dass die Autofahrer mit ihrem Auto zu langsam in der Stadt sind? Klingt ja nicht besonders logisch, oder? Wie war's mal mit umsteigen? Die Verlängerung wird - zum Glück - sowieso kommen. Zum einen wurde sie vertraglich zugesichert als das Schönfelder Hochland nach Dresden eingemeindet wurde, zum anderen ist der Einzugsbereich einer Strabahaltestelle größer als der einer Bushalte. Es werden keine "Zubringerbusse" eingesetzt, sondern der Hochlandexpress übernimmt die Feinerschließung. Außerhalb des kleinen Ortskerns Weißig und stadteinwärts vor Bühlau erhält die Straba sowieso einen eigenen Gleiskörper. Wo soll sich da der Verkehr stauen? Außerdem werden mit der Straba mehr Leute unterwegs sein als mit der 61, da Straßenbahnen erwiesenermaßen ein höheres Fahrgastpotential ausweisen. Zudem kann durch die Errichtung von B+R- und P+R-Plätzen der Anreiz, das Auto am Stadtrand stehen zu lassen, erhöht werden. Außerdem werden Sie eine Stunde Berufsverkehr	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

Anlage 2

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten	
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema
233	Fischelant mobil – Verkehre neu denken!	Das Licht besteht aus 256 Millionen Farben. So bunt ist unser Leben. Gebündelt zu „weiß“ wird es transportiert Millionenlichtjahre weit. Das ist Effizienz. Übertragen auf unser Leben der Zukunft bedeutet das: Aus dem gesellschaftlichen Slogan „schneller, höher, weiter“ wird es einen gesellschaftlichen Konsens zu „miteinander, effizient, erneuerbar“ geben! Dieser Form von Schaffenskraft, mit unserem bereits heute vorhandenen Erkenntnispotential zur Natur, beinhaltet im besonderem Maße: Mobilität für ALLES und ALLE Dresden ein Zentrum für Kunst und Kultur, Geschichte und Zeitgeist, Wissenschaft und Innovation, mit großen Traditionen und menschlicher Leistungskraft. Dresden im Herzen von Sachsen, steht es gut zu Gesicht für diese gestalterisch umfassende gesellschaftliche Orientierung eine Initialzündung zu geben. Visionen zu Entwicklung und Gestaltung der Gesellschaft sind gefragt. Deren Umsetzung bei ständiger Integration von technischen und technologischen Höchststand des Wissens, eine Aufgabe für mehrere Generationen. Heute aktueller den je, sind Formulierungen von Visionen hochaktuell, wichtig und notwendig: Fischelant mobil – Verkehre neu denken! Naturverser		siehe Kap. 2.1		keine, da im VEP bereits berücksichtigt
234		<i>Kommentar: Liebe Teilnehmende, bitte diskutieren Sie respektvoll miteinander! Formulierungen wie "mit unnützem Pathos zuzukleistern" können gegenüber Anderen verletzend sein. Wenn Ihnen der Themenbezug eines Beitrages nicht klar ist oder fehlt, können Sie Ihr Gegenüber höflich bitten, den Zusammenhang klarer herauszustellen. In diesem Sinn: Lieber! "Naturverser" - was bedeuten Ihre Überlegungen konkret für die Verkehrsplanung der Stadt Dresden? Mit freundlichen Grüßen, Moderation Heilig</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant
235		<i>Kommentar: Sehr geehrter Gast, diese Forumdebatte zu dieser Thematik ist hochbrisant. So mancher Beitrag erinnert mich an Dezember 1989. Das Them damals: Wende im Handel. Beitrag u.a. "... wann bekomme ich meine 2 Kästen Dresdner Pilsner". Leider sind als Beitrag nur 1.500 Zeichen möglich. Bei meinem Eintrag handelt es sich um einleitende Formulierungen. Mehr unter: http://www.bom-products.de/mottoShop/BOM-Products/Naturversum_Mobiliaet.htm Naturverser</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant
236		<i>Kommentar: Hallo "Naturverser"! Ihre Beiträge sind weder innovativ noch themenorientiert! Hören Sie auf, dieses Debattenforum mit unnützem Pathos zuzukleistern und machen Sie vernünftige, konkrete Vorschläge! Dafür ist dieses Forum schließlich auch gedacht!</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant
237		<i>Kommentar: und was sind jetzt genau die Innovationen den Verkehr betreffend?... ganz konstruktiv?</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant
238	VEP 2025plus - Wichtung auf PLUS	Verkehrsentwicklungsplan 2025plus für Dresden – In seiner Gesamthematik liegt die Wichtung eher auf „plus“, also 2050 – 2100! Das erfordert Visionen für eine Stadtentwicklung und des gesellschaftlichen Zusammenlebens seiner Bürger, wie sie von 4 – 6 Generationen vor der heutigen Zeit entwickelt wurden. Von Dieser und nachfolgenden Generationen Schritt für Schritt, den aktuellen gesellschaftlichen Bedingungen und technologischen Voraussetzungen angepasst, umgesetzt wurden. Wir haben gerade für Sachsen einen Verkehrsentwicklungsplan 2022 verabschiedet. Offensichtlich sind zukunftsorientierte Gedanken und Planspiele nicht einmal mehr über die Dauer einer politischen Legislaturperiode möglich, oder?	Zeitraum des VEP 2025/2030 - nicht 2100			keine, da nicht VEP-relevant
239		<i>Kommentar: Hallo "Naturverser"! Ihre Beiträge sind weder innovativ noch themenorientiert! Hören Sie auf, dieses Debattenforum mit unnützem Pathos zuzukleistern und machen Sie vernünftige, konkrete Vorschläge! Dafür ist dieses Forum schließlich auch gedacht!</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant
240	VEP 2025 - seine Bedeutung	Der jüngste Klimabericht der UN-Klimakonferenz wurde gerade veröffentlicht. Dem ist zu entnehmen, der Meeresspiegel wird in den nächsten Jahrzehnten dramatisch steigen. Der Mensch mit seiner derzeitigen gesellschaftlichen Lebensauffassung trägt wesentlich zu dieser Entwicklung bei. Großstädte, nur an der Elbe liegend betrachtet, wie Hamburg, Magdeburg werden zum Paradies für Unterwasserarchäologen. Die Elbemündung ins Meer befindet sich ca. in Nähe der heutigen Stadt Riesa. Dresden wird verschont werden. Was bedeutet: Völkerwanderung der in den überschwemmten Regionen lebenden Menschen in die Dresdner Region. Wir werden wohl dann den Elbedurchstich des Spargelbundes nutzen und einen Damm gegen die Fluten von Wasser und Menschen errichten. Riesige Pumpwerke werden errichtet, damit nicht das Jahrhunderthochwasser drastisch übertroffen wird, Dresden auch absinkt. Dann bleiben uns Menschen nur noch die Höhenzüge um das Elbtal als Lebensraum übrig. Selbst die Initiatoren „Freiraum Elbtal e. V.“ werden emsig nach alternativen Standorten für ihre Auffassung vom gesellschaftlichen Leben suchen. Mord und Totschlag wird zum Stundengeschäft. So wie im Koran, vor ca. 600 Jahren geschrieben steht, das 21. Jahrhundert das Jahrhundert	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
241	VEP 2025plus - Seine tiefegreifende Bedeutung	Ein Dresdner Verkehrswegeplan für zukünftige Gestaltungen ergibt sich aus zwei grundlegenden Aspekten: 1. Gesellschaftliche Entwicklung in seiner Gesamtheit, in regionaler und überregionaler Betrachtung. 2. Geographische Lage. 1. Zur gesellschaftlichen Entwicklung sind aus heutiger Sicht nur hypothetische Annahmen zu formulieren. Zu positiven Annahmen gehören diese wesentlichen Aspekte: - Das weibliche Wesen erfüllt seine erste natürliche Pflicht damit die Lebenspyramide der Bevölkerung, trotz höherer Lebenserwartung des Einzelnen, Folgegenerationen erwarten lässt. - Der technische und technologische Fortschritt wird sich weiterhin im rasanten Tempo erweitern. Das erfordert ein Höchstmaß an gestalterischer Flexibilität, stetige Annahme des Fortschritts im Gleichklang von Realisierungen. - Die Naturressourcen – außer Energie selbst - sind heute schon als endlich zu betrachten. Daher wird sich die Beziehung der Menschen zu Natur und Umwelt zu einem respektvollen Miteinander entwickeln. - Damit wird es erforderlich die Formel „schneller, höher, weiter“ in „miteinander, effizient, erneuerbar“ zu wandeln, die Findung des Menschen zu Symmetrie und Harmonie der Natur. - Das Bildungssystem wandelt sich zu einem Bildungs-Informations-System. Der einzelne Mensch verfügt über ein breites	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
242	Infrastruktur sind Schulden	Mittlerweile ist es ein Allgemeinplatz, dass Schulden die kommende Generation belasten. Die Landesregierung und das Dresdner Rathaus sind stolz darauf, dass sie wenig/keine Schulden machen. Gleichzeitig werden nach wie vor neue Verkehrsinfrastrukturprojekte in großem Ausmaß umgesetzt. Aber auch dieses Infrastruktur sind eine Belastung für kommende Generationen, denn sie müssen betrieben, instandgehalten und erneuert werden. Der fehlende Handlungsspielraum bei den öffentlichen Haushalten trotz der Rekord-Steuererinnahmen liegt unter anderem in den enormen Kosten für das Bestandsnetz begründet. Die A4 nach Görlitz muss derzeit schon nach 20 Jahren wieder durchgängig aufwändig saniert werden. Und auch die Waldschlosschenbrücke wird in wenigen Jahren neben der jährlichen Million für den Betrieb enorme Instandhaltungskosten verschlingen. Das ist bei jeder Entscheidung zu neuer Verkehrsinfrastruktur zu berücksichtigen, so lange wir zu wenig Geld für Bildung haben. Denn Investitionen in (auch frühkindliche) Bildung tragen auch nach vielen Jahren noch Früchte und verursachen später nie Kosten. Dresden und Sachsen bauen lieber Straßen und "leistet" sich dafür den schlechtesten Betreuungsschlüssel für Kindergartenkinder.		siehe Kap. 5.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
243		<i>Kommentar: @Tom. Ich bin absolut für den weiteren Ausbau der Straßenbahn und würde mich freuen, wenn sinnvoll neue Linien und Verlängerungen entstehen. Für mich ist es nur fragwürdig, wenn sich die Straßenbahnplanung an Fördermittelprogrammen orientiert, anstatt am tatsächlichen Bedarf. So ist übers blaue Wunder eine Straßenbahn bis zum Körnerplatz vorgesehen. Wo soll hier eine Endhaltestelle entstehen, gerade da ja derzeit massiv an der Verbreiterung der Straßenbahnen gearbeitet wird? Hier ist doch offensichtlich, das das altersschwache Blaue Wunder deshalb dann grundhaft saniert werden muss, um wieder eine Straßenbahn aufnehmen zu können und durch die Verlegung einer Straßenbahntrasse über die Brücke, gibt es eben hohe Fördergelder für die Sanierung der Brücke. Einziger Vorteil für die Bürger ist, das Umsteigen in den Bus am Körnerplatz, anstatt am Schillerplatz. Ansonsten verkommt der Körnerplatz dann endgültig zum Verkehrskreuz mit noch mehr Stau. Auch das keine Straßenbahn über die Waldschlosschenbrücke geführt wurde ist Fördermittel motiviert, da mit Straßenbahn die Förderquote für die Brücke viel niedriger ausgefallen wäre. Also baut man keine Straßenbahn, die nach Angaben der DVB rentabel gewesen wäre. Das die Buslinie 61 ersetzt wird, ist auch</i>		siehe Kap. 6.6.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
244		<i>Kommentar: @Haribo6 Grundsätzlich stimme ich Ihnen zu, aber beim Stadtbahnprojekt 2020 werden nur intakte und bereits sanierte Straßen aufgerissen und erhalten Straßenbahngleise. Auch der Nutzen der neuen Straßenbahnstrecken ist unbestreitbar. Damit noch länger zu warten halte ich für falsch, denn es gilt: desto besser der ÖPNV einer Stadt, desto besser wird er genutzt. Wo sehen Sie denn beim Stadtbahnprojekt 2020 Bürgerinteressen vernachlässigt oder das Stadtbild verschandelt? Etwa, weil auf der Nürnberger Str. die Straße dann 2 Meter an die Häuser ranrückt? Außerdem werden fast überall Busse (bei der 61 zumindest die Studentenshuttles) ersetzt, die lauter und umweltschädlicher sind als eine Straßenbahn. Und eine Straßenbahn sorgt meistens für einen Rückgang des MIV auf einer Strecke, da sie eine höhere Attraktivität zum Umsteigen aufweist :-)</i>		siehe Kap. 6.6.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
245		<i>Kommentar: Sehr guter Beitrag. Offen gesagt, halte ich den Stadtentwicklungsplan2025plus, genauso wie das Stadtbahnprojekt 2020 für reine Fördermittelschließungspläne, bei denen es nicht um den Bedarf, die Bürgerinteressen und das Stadtbild geht, sondern nur darum die sanierungsbedürftige Infrastruktur mit möglichst hohen Förderungen auszubauen. Das Dresden keine Millionenmetropole wie Shanghai ist, wird dabei außer acht gelassen, aber so prognostiziert, das die Fördermittelkriterien erfüllt werden. Das dann, wie auf der Waldschlosschenbrücke, gerade mal die Hälfte der prognostizierten KFZ 's dann tatsächlich fahren erzeugt bei der Stadtverwaltung dann höchsten ein "Upps". Hauptsache erstmal Fördermittel abgefasst à la "Stuttgart 21". Warum soll sich auch nur Stuttgart die Innenstadt versauen, wenn wir das in Dresden genauso gut tun können. Ich denke auch, das die Stadt lieber in Bildung investieren sollte, anstatt sich eine Infrastruktur zu zulegen, deren Folgekosten auf Dauer untragbar sind, sollten wirtschaftlich schlechte Zeiten kommen. Letztendlich zahlen die Bürger die Fördergelder und dann auch noch den Unterhalt für diese völlig überzogenen Maßnahmen. Man sollte</i>	VEP2025plus ist kein Fördermittelplan	siehe Kap. 5.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
246	Kein Rückbau der Straßen	Zur Zeit werden viele Straßen komplett erneuert. Von zwei auf eine Spur. Aber wie jeder weiß, wird der PKW-Verkehr zukünftig erheblich zunehmen. Gut wären zudem "Grüne Wellen" und wenigstens das Instandsetzen der teils sehr gefährlichen Schlaglöcher. Einige Ampelschaltungen könnten viel besser angepasst werden. Z. B. Fetscherplatz, Stauffenbergallee, Klotzsche..... Der Bus- und Schienenverkehr hat zu viel Vorrang- dadurch entstehen lange Staus. Gerade zur Hauptverkehrszeit. Im Gegensatz zu anderen Städten ist dies in Dresden sehr auffällig. Kostet unnötig Zeit, Sprit und macht Lärm. Der Öffentliche Nahverkehr könnte Kostenlos sein. Ist im Endeffekt eventuell billiger für die Öffentliche Hand. Gruß eines Zugereisten	LSA-Optimierung und Schlaglochflickung ist Tagesgeschäft	Straßennetz: siehe 6.4.3, Grüne Wellen sind etabliert, OV-Vorrang nur bei Bedarf (siehe Kap. 6.6.3)	kostenloser ÖPNV in Dresden - Die Ziele fahrscheinfreie Fahrt und kostenfreier ÖPNV sind ähnlich: bei Nutzung des ÖPNV keine direkten Kosten einschließlich der damit verbundenen Tarifkenntnis für die Nutzer. Damit fällt sicherlich eine wesentliche Zugangsbarriere zum ÖPNV weg. Allerdings werden dann auch Nutzung und Finanzierung getrennt. Zudem zeigen schon die Kommentare, dass eine Inselösung sehr problematisch ist. Bei einer 1. Evaluierung soll der Zusammenhang zwischen allgemeiner Kostenentwicklung und den ÖPNV-Tarifen thematisiert werden.	Kostenloser ÖPNV in Dresden	Monitoring berücksichtigt die Verkehrsentwicklung - ggf. weiteres Nachsteuern erforderlich, keine Aufnahme in VEP, Weiterleitung STA
247		Kommentar: Dass der Pkw-Verkehr zukünftig erheblich zunehmen wird, ist falsch! Durch steigende Kraftstoffpreise, Konsolidierung in der Autoindustrie und zunehmendes Bewusstsein für Nachhaltigkeit wird der PKW-Verkehr künftig zurückgehen! Deshalb ist ein Rückbau von Straßen die richtige Antwort auf die bestehende Entwicklung!	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
248		Kommentar: Ich denke die Abnahme PKW-Verkehrs kann kumulative Wirkung haben: weniger PKW-Verkehrs -> weniger Störung für ÖPNV, Radfahrer und Fußgänger -> ÖPNV wird schneller, Radfahren sicherer und weniger vom Abgas belastet -> mehr Leute steigen auf ÖPNV und Fahrrad um.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
249		Kommentar: Ich finde den Straßenrückbau an vielen Stellen in der Stadt sinnvoll und auch verkehrlich vertretbar. Hierzu gehört z.B. die Petersburger Straße insbesondere am Pirnaischen Platz oder auch die gigantischen Straßen im Bereich des Neustädter Marktes.		Umbau Neustädter Markt siehe Kap. 6.9.2	Rückbau St.-Petersburger Straße auf 2 Spuren - im Horizont 2025/ 2030 verkehrlich nicht möglich, Rückbau von vierspurigen Straßen abhängig von verkehrlich-städtebaulichen Zusammenhängen	Rückbau großer Straßenzüge (z.B. St.-Petersburger Straße, Große Meißner Straße/ Köpckestraße, Grunaer Straße, Albertstraße) aus städtebaulichen Gründen	weiterer Prüfbedarf
250		Kommentar: Diese Meinung teile ich nicht. Derb PKW-Verkehr nimmt eben nicht mehr zu. Die Zukunft in der Stadt gehört der Kombination aus Fahrrad, Fußweg und ÖPNV.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
251		Kommentar: Wie im Westen, so wird auch im Osten der Verkehr sowie die Einwohner weiter zunehmen. Ist aber auch egal, hier geht es um flüssigeren Verkehr mit Verbesserung der Infrastruktur und nicht um permanente Kleinschreibung- Ist schwer zu lesen. Es könnte halt einiges verbessert werden, wie in den einzelnen Kommentaren beschrieben. Zudem wünsche ich mir mehr Polizeikontrollen. Z.B. sollte man mal schauen wie viele Verkehrsteilnehmer auf Abbiegespuren einfach geradeaus fahren, nie blinken oder viel zu schnell und auch ohne Licht im Dunkeln unterwegs sind. Hier in Dresden leider geduldete Kavaliersdelikte. Manchmal auch zu verstehen, dass der Eine oder andere mal die Nerven verliert.			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
252		Kommentar: die verkehrsmenge des MIV in dresden sinkt seit 2010 jährlich um etwa genau 1 Prozent. diese entwicklung hat sich als relativ stabil herausgestellt, wie mir das strassenbauamt erst vor lagen bestätigt hat. würde dresden nicht wachsen, hieße das im umkehrschluss, dass der rückgang noch größer wäre. nicht zu vergessen ist auch, dass die uns umgebenden landkreise eine enorme schrumpfung durchmachen, zudem eine vergreisung, und das alles breits heute und nicht erst anno sonstwann. die verkehr mit den landkreisen werden stark zurückgehen und somit auch nicht mehr im stadtgebiet dresdens auftreten.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
253		Kommentar:aber vielleicht sollte man mal für einen Tag den Versuch wagen: alle Radfahrer und ÖPNV-Nutzer fahren mit Auto, wie im Schnitt nur mit 1-2 Personen besetzt. Allein eine Straßenbahn mit 50 Personen würde dann eine Autoschlängenlänge von zusätzlichen(!) 200m bedeuten. Da braucht es dann einen Verkehrsplaner aus der Zauberlampe zugereist, der dann die vielen Grünen Wellen aufeinander abstimmt, wenn Hauptverkehrsströme wie an der Stauffenbergallee aufeinander treffen. Da fahre ich lieber mit dem Fahrrad oder Nahverkehr am bereits jetzt alltäglichen Stau vorbei (egal aus welcher Richtung).	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
254		Kommentar: Hier wird um die Infrastruktur diskutiert und nicht wegdiskutiert. Was könnte man also besser machen bzw. gestalten damit der Verkehr flüssiger und damit erträglicher für alle wird. Auch der Umwelt zuliebe. Mein Vorschlag: Grüne Wellen, Stauvermeidung durch intelligente Ampelschaltungen, Entschärfung von Nadelöhren, Schlaglöcher ausbessern. Wichtige Aus- und Einfallstraßen an Kreuzungen z.B. zweispurig und auch nicht, wie z.B. an der Königsbrücker mit Tempo 30 und nie Grün werdender Ampel Richtung Süden (Klotzsche). Es gibt tatsächlich reichlich Pendler (auch und gerade im Schichtdienst) für die keine Offits in Frage kommen. Alle anderen sind in Dresden sehr gut bedient.		iehe Kap. 6.4.2 und 6.4.3 zum Straßennetzausbau			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
255		Kommentar: "Studien" -> Mensch, tolle Begründung! :D Nennen Sie doch mal eine Studie, die das belegt. Sie reden wohl eher von Ihren eigenen Wünschen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
256		Kommentar: Ist allgemein bekannt (Studien), dass der Verkehr erheblich zunehmen wird. Nicht jede Familie, sondern bald jede Person wird ein PKW besitzen. Es wird auch viel mehr Pendler geben. Das kann man leider nicht wegdiskutieren. Wer kann seine Arbeitsstelle schon mit dem Bus erreichen? Ich leider nicht. Die wichtigsten Straßen, gerade in Dresden, könnten und müssten mehrspurig sein. Der Platz wäre da gewesen (z.B. Schandauer Str., Fetscherstr., komplette Stauffenbergallee...). Und oftmals forcieren die Ampelschaltungen den Verkehrskollaps. Wer sich nur in Dresden bewegt hat zur Zeit einen guten öffentlichen Nahverkehr. Alle anderen nicht. Genau aus diesem Grunde wird nächstes Jahr aufs Land Richtung Arbeit gezogen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
257		<i>Kommentar: Woher weiß man denn bitte, dass der "Verkehr erheblich zunehmen" wird??? Erkenntnissen der TU Dresden zufolge, werden es zwar mehr Einwohner, aber aufgrund des tendenziell eher abnehmenden Pkw-Besitz in Summe nicht mehr Fahrzeuge. Und man sieht ja an den großen Verkehrsprojekten der letzten Jahre (Bergstraße, Tunnel Wiener Platz, Waldschlösschenbrücke, ...), dass sie allesamt ÜBERDIMENSIONIERT sind und im Nachhinein deutlich weniger genutzt werden! Also: RÜCKBAU, wo erforderlich!</i>		Rückbau ist nicht Gegenstand des VEP (siehe Kap. 6.4.2)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
258		<i>Kommentar: Hallo, wieso weiß 'jeder' dass der Verkehr zunimmt? Jüngste Absatzzahlen bei Neufahrzeugen und Prognosen der Verkehrs Entwicklung (uff: "ja auch die Königsbrücker") zeigen rückläufige Tendenzen. Auch, so ist zumindest mein Eindruck, hat sich bei der Jugend, anders als zu meiner Zeit, das Statussymbol Auto hinters iPhone verschoben. Diesen Umstand sollte man doch nutzen, um, in einer mit schlaun Köpfen bedachten Stadt, innovative Konzepte zu entwickeln und umzusetzen, die eben nicht den platzverschwendenden MIV mit meist einer Person auf 1 Tonne Blech commendan Fahrzeugen bevorzugen, sondern dem Allgemein wohl dienen. Dabei meine ich nicht nur dass Vorwärts kommen in der Stadt, sondern auch Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer. So würde ich meine Kinder niemals über bestimmte Radwege in der Stadt schicken, weil die einfach nur gedankenlos angelegt sind. Wenn die Dresdner allerdings das Autofahren zum Allgemein wohl erklären, werde ich mich selbstverständlich demokratisch beugen :-).</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
259		<i>Kommentar: Woher haben Sie denn ihre Prognose? Bisher belegen alle Studien das Gegenteil. Im Modal Split wird der MIV bis 2025 erheblich ABNEHMEN. Und mehr Vorrang für den MIV ist sowieso völliger Quatsch. Wieso sollte man die Autofahrer noch dafür belohnen, dass sie statt mit der Bahn mit dem Auto fahren und die Luft unnötig verpestet? Wer in Dresden nicht von Berufswegen aufs Auto angewiesen ist oder wirklich sehr weit draußen wohnt, braucht in Dresden auch kein Auto, da der ÖPNV wunderbar funktioniert und zum Glück gut genutzt wird. Es ist also sehr wohl wichtig und richtig dem MIV weiter einzudämpfen. Warum sollte es billiger sein, wenn der ÖPNV kostenlos ist? Das kann ich nicht nachvollziehen. Der Kostendeckungsgrad der DVB liegt bei etwa 70%, die Verluste werden durch die fetten Gewinne der Technischen Werke Dresden (also auch Drewag) kompensiert und berühren den Stadthaushalt gar nicht.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
260	Vision zu VEP 2025plus	Individuelles Mobilitätsverhalten wird allgemein verstanden als individuelle Mobilität von Menschen – regional und überregional, daher auch die heutige Bezeichnung ÖPNV. Aber deren Umfang ist, besonders unter visionären zukunftsorientierten Aspekten, viel umfanglicher zu definieren. Es gibt die Mobilität von Menschen, Gütern und Daten. Mit den bereits heute bestehenden Verkehrsadern, im wesentlichen aus visionären Vorstellungen vergangener Generation der letzten ca. 100 Jahre entstanden, sind Autobahn- und Eisenbahntrassen, Flughafen sowie Brücken über die Elbe für Dresden prägend. Dabei sind bestehende Infrastrukturen und historisch Wertvolles (Denkmalschutz, die Achtung und Wertschätzung der Leistungen unserer Vorfahren) in die zukünftigen Gestaltungspläne zu integrieren. Selbst die Nutzung der Elbe, heute vorrangig für Sport & Freizeit genutzt, ist betrachtenswert. Daher sind Brückensanierungen von z. B. Augustusbrücke o. ä. als Zeitaufgabe zu betrachten. Der derzeitig begonnene Wandel im Energiesektor unserer Wirtschaft wird künftig unser gesellschaftliches Leben wesentlich verändern. Werden dann noch Subventionen in den verschiedensten Bereichen und Ebenen der Gesellschaft begrenzt oder gar ganz abgebaut, ist der Gesellschaftswandel zu Mobilität aller Bereiche des	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
261	Vision zu VEP 2025plus - weiter (2)	Der Energiewandel und die damit verbundenen gesellschaftlichen Veränderungen werden den Individualverkehr mit dem heutigen klassischen PKW – auch mit Elektroantrieb - zu einem reinen individuellen Vergnügen mit einer ganz spezifischen Verwendung werden lassen. Mobilität wird, gleich welcher Art (Menschen, Güter, Daten) Formen annehmen, die vergleichbar mit den 256 Millionen Farben und seiner Bündelung im Licht sind. Individualverkehre werden von Fein-Fläche (Örtlichkeit) ausgehend an einem Eingangs-Knoten gebündelt, über die Fläche transportiert (Region) und vom Ausgangs-Knoten wieder in der Fein-Fläche (Örtlichkeit) verteilt. Bei überregionalen Individualverkehr werden Zwischen-Knoten (Überregional – Kontinental) eingebunden. Mit der heutigen Technologie des Internet ist ein weltumspannender Individualverkehr von Daten als Beispiel heute schon gegeben. Diese Form der Technologie kann und wird auf Individualverkehre von Personen und Güter kann übertragen werden. Der Individualverkehr von Personen wird zukünftig beschränkt sein auf Fußgänger, Fahrrad und andere Hilfsmittel sowie ähnliche Sonder-Fortbewegungsmittel, allgemein als personengebundene Fortbewegungsmittel bezeichnet. Besonders das Fahrrad, für den Menschen einfach nutzbar und Ressourcen	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
262	Vision zu VEP 2025plus - weiter (3)	Güter und deren Erwerb, im besonderen Umfang auch Waren des täglichen Bedarfes, werden nicht nur für den geschäftlichen, auch für den häuslichen Bedarf Online getätigt. Von einem regional-zentralen Lagerort durch einen Güter-Individualverkehr in die Fein-Fläche (Örtlichkeit) dem Auftraggeber geliefert. Güter mit hohen Gewicht bzw. Umfang werden am Ort montiert bzw. mit Schiff, analog dem Schiffsanleger der Elbe an der Kaditzer Elbbrücke, transportiert. Noch umfanglichere Güter werden mit Luftschiff vom Fertigungsort zum gewünschten Standort transportiert. Bei allen Anlieferformen werden die Aspekte von Anlieferzeit und Anlieferort sekundär, da technologisch gelöst, sein. Heute bereits bestehende Lösungsansätze werden Standard sein. Die dadurch gewonnene Freizeit füllt der Mensch mit Aktivitäten aus, die seiner individuellen Entspannung und Erholung dienlich sind.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
263	Öffentlichkeitskampagne für mehr Rücksicht im Verkehr	Als ich 1986 zum Studium nach Dresden kam, sprach unsere mütterliche Russischlehrerin „Und fahren Sie nicht mit dem Fahrrad! In Dresden wird sehr aggressiv gefahren.“. Auch die Mobelfahrer aus Berlin Neukölln, die 1998 die Möbel meiner Lebensgefährtin brachten, waren sich zwar unsicher, ob Dresden schon in Sachsen liegt, stellten aber sehr schnell fest „Oh, hier muss'te uffpassen! Hier fahm'se dir über'n Haufen.“. An diesem Zustand hat sich leider bis heute nichts geändert. Dresden braucht deshalb Öffentlichkeitsarbeit für mehr Mitmenschlichkeit im Verkehr. Autofahrer sollten ermutigt werden, die zulässigen Höchstgeschwindigkeit einzuhalten und keine Angst vor ihrem Hintermann zu haben. Radfahrer sollten ermutigt werden, sich ihren Platz auf der Fahrbahn zu nehmen, statt sich feige auf den Fußwegen herumzudrücken. Fußgängern und ÖPNV-Fahrgästen muss das Gefühl vermittelt werden, dass sie sich und anderen etwas Gutes tun, indem sie auf das Auto verzichten. Und ein bißchen schlechtes Gewissen darf man Autofahrern grundsätzlich auch ruhig machen. Schließlich löst die Reduzierung des MIV auch viele Infrastrukturprobleme auf sehr kostengünstige Weise.		siehe 2.2.4 und 5.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
264	DVB soll Parkplätze bewirtschaften	Könnte man nicht die (städtischen!) Verkehrsbetriebe mit der "Bewirtschaftung" aller städtischen Parkplätze und Bezahlpzonen beauftragen? Dann könnte EIN Planer überlegen, welche Preise wo für das Parken gelten sollten und die Preise von Parktickets und Fahrkarten besser aufeinander abstimmen. Wahrscheinlich könnte auch das Defizit der DVB dadurch gesenkt werden. Private Parkplätze bleiben davon natürlich ausgenommen.			Ansatz: DVB bewirtschaftet die Parkplätze - in Dresden sind alle Parkhäuser/ Garagen privat, die Bewirtschaftung der öff. Stellplätze übernimmt die Stadt Dresden, da auch nur sie Verstöße ahnden darf, Preise werden durch Beschlüsse des SR festgelegt	Koordinierung von ÖPNV-Kosten und Parkgebühren durch Bewirtschaftung aller öffentlichen Stellplätze durch die DVB	keine Berücksichtigung im VEP
265	Münchner Straße als Vorbild für Gestaltung	Die Münchner Straße sollte als Vorbild für die Gestaltung großer Straßenzüge dienen! - Breiter Fußweg in der Mitte zum Spaziergehen, eingerahmt von Bäumen oder Grünstreifen - dann nach außen hin Rasengleise für die Straßenbahn - dann eine breite Autospur als Fahrbahn - ganz am Rand schmale Gehwege, nur um die Häuser zu erreichen. Das einzige was an der Münchner Straße fehlt, sind Fahrradwege. Deswegen könnte man künftig auf die Reihen parkender Autos zwischen Gehweg und Fahrbahn verzichten und stattdessen Radwege anlegen.	Umgestaltung einzelner Straße mit besonderem Querschnitt kann der VEP nicht leisten - siehe dazu aber Kap. 6.9.1 zu Stadtqualität und Verkehr				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
266		<i>Kommentar: Wo ist denn in der Stadt bitteschön so viel Platz wie auf der Münchener Straße? Ja, eine Stadt sollte auch Straßen wie die Münchener Straße haben, aber es ist schon ziemlich Platzverschwendung! Kostbare Fläche kann intensiver genutzt werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
267		<i>Kommentar: Prinzipiell ja! Nur als Radfahrer ist die Münchner Straße ein Graus. Man hat die Wahl zwischen sehr knapp überholt werden und ggf. in eine sich öffnende Autotür zu fahren oder sicher zu fahren und den Autoverkehr zu behindern. SIVO-konform ist übrigens nur letzteres.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
268	Schneller grün bei Fußgängerampeln	Viele Ampeln werden nur dann für Fußgänger grün, wenn man auf den gelben Kasten drückt. Das heißt, man hat nie sofort grün, sondern muss erst drücken und dann lange warten. Beispiele für solche Ampeln sind z.B. in der Neustadt auf der HansasträÙe (Höhe Fritz-Hoffmann-StraÙe) oder in der Südvorstadt auf der Budapester Straße (Höhe Schweizer Straße) - an beiden Stellen habe ich schon mehrfach mehr als 60 Sekunden (!!) warten müssen, und das NACHDEM ich gedrückt hatte. Ich finde, wenn die Ampel schon nur auf Knopfdruck grün wird, dann sollte das wenigstens sofort geschehen, ohne zusätzliche Wartezeit. In anderen Städten funktionieren solche Ampeln auch. Und wenn das nicht möglich ist weil die Autos dann keine grüne Welle hätten, dann kann man doch die Ampel auch automatisch mit grün werden lassen, regelmäßig. So hätte man wenigstens manchmal die Chance, sofort bei Grün rüberzukommen. Das kostet doch auf Dauer nicht mehr, wenn die grüne und nicht die rote Glühbirne in der Ampel brennt.		siehe Kap. 6.8			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
269		<i>Kommentar: Zustimmung! Wenn schon Bedarfsampeln, dann sollten sie relativ schnell den Straßenquerungswunsch der Fußgänger oder Radfahrer erfüllen. Auf der "neuen" Stauffenbergallee sind die Wartezeiten besonders lang. Ich glaube, da warte ich oft 3 Minuten auf Grün.</i>		siehe Kap. 6.9			Anfrage über Verkehrsrunde, wo Anforderungstaster existieren aber nicht genutzt werden
270		<i>Kommentar: Dem Ersteller und Peter nur zustimmen: Der exzessive Einsatz dieser (nicht zu Unrecht auch "Bettelampeln" genannten) Ampelarten in Dresden ist grotesk. Hier ist dringend ein Umdenken und umsteuern der Dresdner Behörden nötig, auch Fußgänger sind Verkehrsteilnehmer, die es zu beachten gilt. In vielen anderen Deutschen Städten werden derartige Ampeln systematisch abgebaut, auch da sie mit der grundsätzlich benötigten Gleichberechtigung im Verkehr nicht vereinbar sind, die Attraktivität stadtvorgänger Verkehrsarten verringern, gefährliche Rotlichtüberquerungen provozieren, usw. Dagegen werden selbst an neu sanierten Kreuzungen in Dresden weiterhin diese Ampeln verwendet (vmtl in der Hoffnung, damit eine möglichst geringe Wartezeit für den KFZ-Verkehr zu erreichen). Dass es auch anders geht zeigt die Stadt Graz: http://www.fuss-ev.de/themen/57-themen/fussgaengerquerung-von-fahrbahnen/299-fussgaenger-wartezeit-null-an-grazer-ampelanlagen.html. Wobei selbst der Einsatz normaler, Zeitabhängig geschalteter Lichtsignalanlagen das Problem deutlich entschärfen würde, auch ohne dass dadurch andere Verkehrsmittel EinbuÙen hinnehmen müssten.</i>		siehe Kap. 6.10			Anfrage über Verkehrsrunde, wo Anforderungstaster existieren aber nicht genutzt werden

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
271		<i>Kommentar: Die Fußgängerampeln mit dem Knopf zum Drücken sind eigentlich Bedarfsampeln. Sie wurden für solche Standorte entwickelt, wo nur sehr selten Fußgänger vorbeikommen. In Dresden hängen diese Dinger aber fast überall und mitten in der Stadt, sogar an der Petersburger Straße, wo tagsüber hunderte und lausende Fußgänger die Fahrbahn queren, wo also praktisch immer ein Bedarf vorhanden ist. Dresden vergeudet hier öffentliche Gelder, denn so ein Taster ist nicht billig. Einen verkehrsregelnden Sinn haben diese Drucker im Dresdner Zentrum nicht, sie sind lediglich Ausdruck dafür, dass bestimmte Verantwortungsträger in der Verwaltung noch immer der Kfz-Ideologie der 1960er und 70er Jahre anhängen und Fußgänger und Radfahrer als Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse ansehen, die sich ihr "Grün" erst mit einem Tastendruck gegenüber den Autofahrern erbetteln müssen. Noch härter trifft es die Radfahrer, die erst vom Fahrrad absteigen müssen, um "Grün" anzufordern, sich im Winter noch die Handschuhe ausziehen, weil sonst der Taster nicht reagiert, dann Handschuhe wieder an, und das alle paar Meter an jeder Kreuzung, das ist eine Katastrophe! Man sollte mal testweise solche Bettelampeln für Autofahrer einführen, damit die Verantwortungsträger merken, was sie den Autofahrern antun.</i>		siehe Kap. 6.11			Anfrage über Verkehrsrunde, wo Anforderungstaster existieren aber nicht genutzt werden
272	Autos raus aus Prohlis und Gorbitz, ÖPNV an den Rand	Heutige Erkenntnisse in der Stadt- und Verkehrsplanung (vgl. Hermann Knoflacher, Helmut Holzapfel) zeigen, dass die schnelle Erreichbarkeit von Stadtteilen, anders als in fordistischen und realsozialistischen Zeiten hüten wie druben angenommen, eher deren Monotonie und Ghetoisierung fördern, als deren Attraktivitätssteigerung. Also wieso nicht einfach mal den MIV in Prohlis und Gorbitz verbieten und den ÖPNV am Stadteilrand anschließen, damit die Reisezeiten in die Dresdner Innenstadt steigen und Prohlis und Gorbitz nicht mehr von ihr ausgesaugt wird. Zusammen mit einer architektonischen Umgestaltung, könnte so eine eigenständige Viertelentwicklung in Gang gesetzt werden, die über die heutige Funktion als Hort für Wohnfabriken hinausreicht.			Verbot des MIV in einigen Stadtteilen - mit Leitzielen nicht vereinbar (siehe Kap. 2.1), das Thema autoarmes Wohnen ist im VEP über den Ansatz der Nutzung verkehrlich integrierter Standorte enthalten	Schaffung autofreier Stadtteile	im VEP teilweise berücksichtigt
273		<i>Kommentar: Träume schön weiter. Die Stadt schafft es nicht einmal die Lkw's aus den Wohngebieten heraus zu bekommen, obwohl es ein Lkw-Verbot (außer Lieferverkehr) für ganz Dresden gibt. Außerdem läuft ein generelles Kfz-Verbot für Wohngebiete auf eine Diskriminierung der Autofahrer hinaus.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
274		<i>Kommentar: Eine gute Idee, was sollen jedoch Ältere machen? Senioren sind meist auf den ÖPNV angewiesen und sind froh, dass die Straßenbahn oft und zuverlässig fährt und dass sie nicht weit bis zur nächsten Haltestelle laufen müssen...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
275	Internetauftritt der DVB verbessern: Haltestellennamen müssen voll ausgeschrieben werden, Angabe der möglichen Verbindungen	Haltestellennamen nur antippen (selbständige Ergänzung) Nur eine Verbindung zum Ausdrucken, spätere Klicks für die weiteren (nicht umgekehrt wie derzeit)		siehe Kap. 6.6.2			Weiterleitung an DVB
276		<i>Kommentar: Zumal die Vervollständigung in der erweiterten Verbindungsauskunft bereits existiert. Man müsste das einfach nur auf die Startseite portieren. Ich nutze inzwischen für jegliche Verbindungsauskünfte nur noch http://bahn.de. Dort sind ebenfalls sämtliche Verkehrsmittel bekannt und die Bedienung ist um Welten besser als bei den Verkehrsverbünden. Einziger Nachteil: Die Fahrpreise der Verkehrsverbünde werden nicht angezeigt - da kocht leider noch jeder sein eigenes Suppchen.</i>		siehe Kap. 6.6.3			Weiterleitung an DVB
277	Veränderung der Radweg Beschilderung an der Schweriner Straße, besonders Postplatz- Seite: Fußweg Frei für-, nicht Pflicht für Radler	Die Gestaltung dieser Mogel- Fußradwege ist sehr unbefriedigend. Das schlimmste ist aber die Pflicht zur Benutzung dieser engen Ecke, das ist realitätsfremd- erlaubt sollte es aber gerne bleiben. Dort stehen oft Leute die auf Grün warten, Kinderwagen etc. Analoge Gestaltungen wie auf der Lockwitzer Straße ab Wasaplatz stellen es dem Radler auch frei, den Fußweg zu nutzen (ältere, Kinder, langsamere Radler), aber man muß es nicht. Vielleicht wäre für solche Strecken ein Beschilderungsstandard sinnvoll.	einzelne Beschilderung nicht Gegenstand des VEP				Radverkehrskonzept
278	E-Mail-Antworten auf Bürgeranfragen	automatische Antwortbestätigung gewünscht	einzele Anfragen nicht VEP-relevant				keine, da nicht VEP-relevant
279		<i>Kommentar: Vielen Dank für Ihre Anregung. Eine automatische Antwortbestätigung ist in unserem Programm nicht vorgesehen. Aber jeder veröffentlichte Beitrag wird gelesen und die Anregungen in unserem Abschlussbericht aufgenommen. Mit freundlichen Grüßen Heidi Geiler vom Moderationsteam</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
280	Straßenbahnführung entlang der gesamten Fetscherstraße	direkte Erreichbarkeit des Großen Gartens, Schienenverbindung ist vorhanden		siehe Kap. 6.6.5 sowie 6.2 zum Stadtbahnprogramm 2020			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
281		<i>Kommentar: Geduldl! Das dauert nicht mehr lange. Wenn Sie sich das Stadtbahnprogramm ansehen, wird früher oder später (hoffentlich bis 2025) die neue Linie 5 (Johannstadt - Plauen) kommen. Im Zuge der Bauarbeiten wird die Linie 12 von der Uniklinik bis zum Comeniusplatz durchfahren und dann zum Straßburger Platz nach rechts abbiegen. Die 4 und die 10 fahren über die Striesener Straße bis zur Guntzstr., dort biegt die 10 lns richtung Straßburger Platz ab. Die neue Linie 5 kommt von der Sachsenalle mit der Linie 13 zusammen und biegt dann nach rechts ab auf die Pillnitzer Str. Die 4 und die 5 fahren dann gemeinsam zum Pinnaischen Platz wie heute die 62.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
282	Konflikt Radweg Fußweg	Radfahrer gehören auf die Straße. Fußwege mit der Kennzeichnung "Frei für Radfahrer" sind keine Lösung, verunsichern die Fußgänger und erlauben auch kein "richtiges" Radfahren (Schrittgeschwindigkeit). Sie Verlangern alles Risiko auf die Seite der Radfahrer. Außerdem suggerieren sie dem Autoverkehr, dass der Radfahrer ja auf den Fußweg ausweichen kann (unangemessenes Überholen der Radfahrer ohne genügend Sicherheitsabstand). Wo kein Platz für Radwege ist, schaffen die Angebotsstreifen für Radfahrer zusätzliche Sicherheit. Diese Kennzeichnung lässt sich auf viele Straßen ohne großen Investitionsbedarf ausweiten.		siehe Kap. 6.71/ 6.7.2			Radverkehrskonzept
283		<i>Kommentar: Auch ich bin für Radfahrstreifen - wo sinnvoll - bzw. für Mischverkehr auf der Fahrbahn. Da ich aber auch verstehen kann, dass sich viele langsame/unsichere Radfahrer nicht auf die Fahrbahn trauen, müsste es einen Kompromiss geben. "Rad frei" auf Gehwegen ist sicher einer, wobei dies wieder zu Lasten der Fußgänger geht. Im Urlaub am Genfer See habe ich eine super Lösung gesehen. Dort war die Aufteilung der Straße ähnlich wie bei uns: Fußweg, Radweg, Fahrbahn, Radweg, Fußweg. Allerdings war jeder Abschnitt auf einem anderen Niveau UND dazwischen gab es KEINE gefährlichen Bordsteinkanten sondern sehr gut überfahrbare Schrägen. Das wäre für mich der perfekte Kompromiss. Jeder hat seinen klar getrennten eigenen Bereich, der aber jederzeit - wenn nötig - überfahren werden kann. Und ohne Radwegbenutzungspflicht könnte man als Radfahrer auch jederzeit auf der Fahrbahn fahren.</i>		siehe Kap. 6.7.1/ 6.7.2, Gehwegnutzung soll stark beschränkt werden			Radverkehrskonzept
284		<i>Kommentar: Gehwege mit Ergänzung Radfahrer frei sind in Ordnung, aber nicht wenn die Beschilderung für einen benutzungspflichtigen Radweg an Stellen aufgestellt wird, wo dies gar nicht zulässig ist. So an der Haltestelle Altpieschen in der Leipziger Straße Richtung Zentrum. Der schmale Gehsteig ist voller Werbeaufsteller und voller Menschen, da ist für Fahrräder überhaupt kein Platz. Außerdem treten dort Menschen unvermittelt aus den Geschäften heraus auf den Gehweg. An solchen Stellen muss die Fahrbahn auch für Radfahrer nutzbar sein. Es ist nicht akzeptabel, dass die Stadtverwaltung für den Kfz-verkehr lästige Radfahrer einfach auf den Gehweg "entsorgt".</i>		siehe Kap. 6.7.1/ 6.7.2, Gehwegnutzung soll stark beschränkt werden			Radverkehrskonzept
285		<i>Kommentar: Besonders gefährlich empfinde ich hier die Winterbergstraße, 2Spuren für KfZ, keine für Fahrräder, nur der Gehweg ist frei, aber absolut nicht geeignet für solche. Ich werde hier fast täglich mit extrem geringen Abständen überholt, obwohl es eine zweite Spur für Autos gibt zum ausweichen."Fahrradfreischilder" weg, Überbreite Spur für KfZ und breite Radfahrspur wo es möglich ist, und es würden sich viel mehr Menschen auch aufs Fahrrad trauen!!</i>		siehe Kap. 6.7.1/ 6.7.2, insbes. Zu vierstreifigen Straßen mit Umbaumöglichkeit			Radverkehrskonzept
286		<i>Kommentar: Persönlich finde ich die Radfahrstreifen direkt auf der Straße auch am besten. So wird man (zumindest in den meisten Fällen) durch die Autofahrer auch als gleichberechtigter Teilnehmer am Straßenverkehr wahrgenommen und meist viel schneller unterwegs sein kann. Gerade wenn der Radweg mit dem Fußweg kombiniert ist, und andere Straßen kreuzt, wird man als Radfahrer doch viel öfters übersehen. Ich kann aber auch sehr gut verstehen, dass es besonders für Eltern mit Kindern, Ältere oder einfach auch für (langsamere / etwas unsichere) Radfahrer angenehmer ist, auf dem Fußweg (mit Rad frei) zu fahren. Im Idealfall gibt es also beide Möglichkeiten und der Radfahrer kann wählen, welche Variante er bevorzugt.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
287		<i>Kommentar: Was auf jeden Fall vermieden werden sollte, sind benutzungspflichtige Radwege die plötzlich zu Gehwegen mit "Frei für Radfahrer" werden - denn dann muss der Radfahrer sich jedesmal erst mühsam einfädeln was oft dazu führt, dass die Benutzung des Gehwegs am Ende sogar schneller ist (trotz 7 km/h). Beispiele: Ostra-Ufer oder Flügel-Weg. Positives Beispiel: Kathe Kollwitz-Ufer kurz vor der Albertbrücke. Dort ragt Radweg-Markierung einer Einmündung in die Fahrbahn hinein und bildet einen kurzen Schutzstreifen. Für Autofahrer ist somit klar, dass der Bereich möglichst nicht überfahren werden sollte - schon gar nicht, wenn ein Radfahrer sich diesem nähert. Anschließend endet er, was für Radfahrer kein Problem ist, da diese sich bereits auf der Fahrbahn befinden. Vorteil an dieser Stelle ist, dass eine weitere Fahrspur hinzukommt und Autofahrer somit ohnehin die Spur wechseln müssen um nach rechts auf die Albertbrücke abzubiegen. Dass es auch ohne Verbreiterung geht, beweist die Freiburger Straße (kurz hinter der Eisenbahnbrücke, Richtung Löbtau). Dort führt von Ende des Radwegs eine gestrichelte Linie auf die Fahrbahn. Demnach müssen Autofahrer entweder links von der Linie</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
288		<i>Kommentar: Eigentlich finde ich den "Gehweg Radfahrer frei" gar nicht so schlecht, da sich jeder selbst aussuchen kann, ob er schnell auf der Straße oder langsam auf dem Gehweg fahren möchte. Gerade Senioren fühlen sich auf vielbefahrenen Straßen unwohl und auch Eltern mit kleinen Kindern müssen nicht getrennt fahren. Insgesamt finde ich jedoch eigene Radwege bzw. Radfahrstreifen auf der Straße am besten.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
289		<i>Kommentar: Leider erlebe ich regelmäßig, das das "Radfahrer frei" auf Fusswegen den Autofahren suggeriert, das hier Radfahrer nichts auf der Straße zu suchen hätten. Regelmäßig wird man beschimpft oder gar abgedrängt und wenn man die Autofahrer freundlich zur Rede stellt hört man erstmal: "Da drüben ist ein Radweg, du Vogel". Bis jetzt hat allerdings jeder von mir freundlich zur Rede gestellte Rowdie nach meiner Aufklärung sein Verhalten entschuldigt. -Freundlichkeit hilft- ...mir nur leider nicht, wenn ich mal durch so ein Abdrängungsmanöver stürze... Straßenbeispiel: Königsbrücker Straße, Bereich Industriegebiet.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
290	Mehr Kreisverkehre, auch für Straßenbahnen befahrbar	- Kreisverkehre ermöglichen einen flüssigen Verkehr statt Wartezeiten durch Ampelschaltphasen. - In Deutschland ist man viel zu ängstlich bei der Gestaltung von Kreisverkehren. - In Melbourne, Australien, habe ich tolle Kreisverkehre gesehen, die auch von den Straßenbahnen befahren werden. Die Bahn fährt dabei mittig durch den Kreis. Der Kfz-Verkehr wird für diesen Moment durch Ampeln gestoppt.		siehe Kap. 6.4.3 und Anlage 7			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
291		<i>Kommentar: Das überzeugt mich nicht. Dafür müssen die Kreisverkehre schon ziemlich groß sein und teuer wird das dann auch (die Ampel brauch ich ja dann trotzdem...). Und auch wenn da nur eine Linie fährt, kommt die dann durchschnittlich alle 5 Minuten (beide Richtungen), und jedes Mal müsste der Kreisverkehr gesperrt werden. Bei mehr Linien entsprechend häufiger. Bei einem hohen Verkehrsaufkommen erscheint mir das wenig sinnvoll...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
292		<i>Kommentar: @Milly Selbst wenn ein oder zwei Linien dort langfahren: 2,5 oder 5 Minuten ist immer noch länger als jede Grünphase irgendeiner Ampel in Dresden. Und die 30 Sekunden Rot werden Sie sicher überleben. Wenn mehr als 2 Straßenbahnlinien dort entlangfahren, stünde ich dem auch kritisch gegenüber, aber bei durchschnittlichen 2,5 Minuten Grün kann man sich nicht beschweren. Sie müssen bedenken, dass Sie nicht solange am Kreisverkehr stehen, bis die Bahn kommt, sondern nur nicht einfahren dürfen, wenn eine Bahn kommt. Hatte man beispielsweise an der Kreuzung Spenerstr./Borsbergstr. machen können, aber nein, wieder eine sinnlose, den Vekehr aufhaltende Ampel, wobei der Verkehr auf der Spenerstr. bzw. Bertholt-Brecht-Allee ja nun wirklich nicht der Rede wert ist.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
293	Straßenbahnanbindung über die Walschlosschenbrücke	Es fehlt eine sinnvolle Anbindung der Straßenbahn über die Waldschlosschenbrücke. Da ja nur knapp die Hälfte der prognostizierten KFZ's die Brücke nutzen, sollte überlegt werden, wie man eine Straßenanbindung über die Waldschlosschenbrücke bis zur Königbrücker Straße schaffen kann. Im Stadtbahnprojekt2020 ist eine Straßenbahnanbindung über das Blaue Wunder zum Körnerplatz vorgesehen. Sinnvoller wäre sicher hier die Waldschlosschenbrücke für die Bürger.	Straßenbahn über die Waldschloßchenbrücke - ist baulich und rechtlich durch die gebaute Tunnellossung für die nächsten Jahrzehnte ausgeschlossen				keine, da nicht VEP-relevant
294		<i>Kommentar: In dieser Stadt geht es leider ja nur um Fördermittel und nicht um den tatsächlichen Bedarf der Bürger Dresdens. Gebaut wird was eine maximal Förderung erzielt, egal ob sinnvoll oder nicht. Eine Straßenbahn vor Prohlis, Schillerplatz über die Waldschlosschenbrücke bis hin zum Flughafen würde für 10 Tausende die Anbindung des Flughafens und der dazwischen liegenden Stadtgebiete erleichtern. Da aber die Förderung der Waldschlosschenbrücke so geringer ausgefallen wäre, wird eben sinnvolles nicht gebaut und die Bürger müssen sich damit abfinden. Ausgehend von dieser Haltung der Stadtverwaltung sind das Stadtbahnprojekt2020 und der Stadtentwicklungsplan2025 auch weitestgehend nur Fördermittlerschließungspläne, die zu mindest 80% am tatsächlichen Bedarf vorbei gehen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
295		<i>Kommentar: Eine Straßenbahnverbindung bzw. später eine Straßenbahnoption war für die Brücke ursprünglich mal vorgesehen worden. Die Linie wäre nach Berechnung der DVB auch profitabel gewesen. Musste dann aber gestrichen werden, da der Freistaat Sachsen (hallo lieber FDP-Verkehrsminister) Fördermittel nur für die reine 4-spurige MIV-Variante zur Verfügung stellen wollte... Damit ist der Vorschlag auf absehbare Zeit leider nicht realisierbar.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
296		<i>Kommentar: Irgendwo hier hatte jemand vorgeschlagen, die neue Linie 5 (Plauen-Johannstadt) drüberfahren zu lassen und ab Waldschloßchen zusammen mit der 11 nach Bühlau fahren zu lassen. Die 11 fährt ja hoffentlich bald weiter nach Weißig. Der Bedarf wäre bis Bühlau sicher groß genug für 2 Linien.</i>		siehe Kap. 6.2 und 6.6.5 zum Ausbau des OPNV			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
297		<i>Kommentar: Straßenbahngleise auf der Waldschlosschenbrücke sind zwar sicher ne tolle Nache, aber wo soll die Straßenbahn denn hinfahren? Für kurze Strecken lohnt sich das nicht und für eine Umstellung der Linie 64 zur Straßenbahn sind vermutlich noch zu wenig Fahrgäste unterwegs. Vor einigen Jahren waren ja noch Gleise auf der Brücke und glaube eine Straßenbahnlinie von Prohlis über die Brücke zum Flughafen geplant, aber der Flughafen bekam dann seine S-Bahn-Anbindung und die Tram war damit nicht mehr notwendig.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
298		<i>Kommentar: Dies ist auch ein Thema am Debatten-Anfang unter -Aktion Aussenring-. Dort schlage ich eine Ringbahn mit induktiver Energieversorgung vor. Steffen Eitner als Gast</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
299		<i>Kommentar: Dass die Waldschlosschenbrücke eine reine Autobrücke geworden ist, ist für mich der größte Fehler in der Dresdener Verkehrspolitik seit der Wende. Dieser Fehler sollte schnellsten beseitigt werden. Ich unterstütze den Vorschlag einer Straßenbahn über die Waldschlosschenbrücke.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
300	Stadtgestaltung sollte von den historischen Stadtgebieten ausgehen.	Bürger und Besucher haben eine Vorstellung Dresdens, die hauptsächlich aus den Resten der nicht zerstörten Stadtgebieten besteht, bzw, rund um die Frauenkirche. Europawelt geht die Entwicklung dahingehend, das die Stadtgestaltung von den historischen Innenstädten erweitert wird. Da Dresdens Innenstadt zu 95% zerstört wurde, greift hier diese Entwicklung leider nicht, so das die Innenstadt, seid der Kriegszerstörung 1945 immer mehr nach Fördermittelstandard "F" technisiert wird. Bisher entsteht dadurch der Eindruck, das in den noch erhaltenen historischen Stadtteilen rücksichtslos dieser Neubaustandard durchgesetzt wird, da der öffentliche Stadtraum derzeit fast ausschließlich aus diesen EU- und Bund-Standard Fördermitteln umgebaut wird. Damit die Stadt Dresden heilen kann, und das im Sinne des Empfíndens der Bürger und Besucher, sollte verstärkt, ausgehend von den historischen Stadtteilen, die Stadt wieder zusammenwachsen. Für die Innenstadt sollte dringend ein Bebauungskonzept entwickelt werden, was die noch erhaltenen Stadtgebiete wieder zusammenwachsen lässt. Dabei kann eine Symbiose von Alt und Neu entstehen, ohne das derzeitige Wildwachstum nach §34 der Baugesetzgebung. Die Stadt sollte sich klar in der Gestaltung des öffentlichen Raums positionieren und als	Verkehrsplanung ist dienendes Element der Stadtentwicklung (siehe Kap. 1.1 und 1.2) und steht hinter dieser zurück				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
301		<i>Kommentar: @M Heber Genau, lässt uns Baulücken lieber mit Glas und Beton à la Kulturpalast oder Robotron zu "kleistern", das wäre ja viel "zeitgenössischer". Wieso kann so etwas nicht in der Erinnerung der Dresdner präsent sein? Noch nie alte Filme und Fotos gesehen? Wer einmal das Victoriahaus, das Centraltheater oder den Kaiserpalast gesehen hat, der würde sicher ein neues "zeitgenössisches" Beton- und Stahlmonster, möglichst rechteckig natürlich, einer Bebauung, die zumindest historisierend ist, vorziehen! Dann müssten Sie ja den Neumarkt auch für ein hässliches Ungetüm halten. Waren Sie schon mal dort? Scheußlich, oder? Aber deswegen kommen die Touristen ja auch nicht und bringen ja auch kein Geld nach DD... Sicherlich soll Stadtplanung angenehme Räume für Menschen schaffen, aber die Innenstadt immer noch eine einzige Brache, man sehe sich nur einmal den Georgplatz, den Pimsaischen Platz, die St. Petersburger oder den Postplatz an. Man hat in der Innenstadt abgesehen von der kleinen verbliebenen und wiederaufgebauten histor. Altstadt fast nirgends das Gefühl in einer 530.000 Einwohner Metropole zu sein, weil alles immer noch so weilläufig ist, wie es die scheußliche DDR-Stadtplanung eingefädelt hat.</i>	Verkehrsplanung ist dienendes Element der Stadtentwicklung (siehe Kap. 1.1 und 1.2) und steht hinter dieser zurück				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
302		<i>Kommentar: Zwar ist ein Zusammenwachsen der teils zerfransten Stadtgebiete sicherlich wünschenswert, allerdings halte ich nichts von einer künstlichen Wiederbelebung von etwas, das seit nunmehr über sechzig Jahren nicht mehr existiert und somit in der Vorstellung vieler Dresdner_innen auch gar nicht präsent sein KANN. Stadtplanung sollte sich immer daran orientieren, den Menschen angenehme Räume zu schaffen. Jedoch kann sie keine Kriegswunden heilen, mit historischem Nachbau würde sie diese nur zukleistern.</i>	Verkehrsplanung ist dienendes Element der Stadtentwicklung (siehe Kap. 1.1 und 1.2) und steht hinter dieser zurück				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
303		<i>Kommentar: Vielen Dank für diesen Beitrag, Sie sprechen mir aus der Seele! Ich, als gebürtiger und leidenschaftlicher Dresdner, denke, dass die meisten Dresdnerinnen und Dresdner genauso empfinden. Die viele Besucher kommen wegen unserer kleinen, verbliebenen historischen Altstadt und daran denken auch alle Dresdner selbst, wenn sie an Dresden denken. Dem muss Rechnung getragen werden!</i>	Verkehrsplanung ist dienendes Element der Stadtentwicklung (siehe Kap. 1.1 und 1.2) und steht hinter dieser zurück				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
304	Gute Beispiele für die Gestaltung des öffentlichen Raums.	Die Kotschenbrodaerstraße wurde mit sehr ansprechender Gestaltung und alten Gaskandelabern ausgestattet. Die Flutmauer mit ortstypischen Materialien sehr gut gestaltet. Hier wurde wirklich einmal das Ortstypische umgesetzt und eine Straße im Bestand ausgebaut, mit der man sich als Bürger identifizieren kann. Genauso schon die Ludwig-Hartmann-Straße, mit Straßenbahn und der historischen Gasbeleuchtung. Ansonsten gibt es meiner Meinung nach leider keine wirklich gelungenen Straßensanierungen, eher das Gegenteil mit Katastrophen, wie der Bodenbacher Straße, Leipziger Straße, Großenhainer Straße, Bautzner Straße. Hier ist das Ortstypische, zugunsten von Fördermittelkonformen Ausbau völlig missachtet worden, abgesehen vielleicht von den Gehwegsbelägen.	kommentierend				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
305	Bezahlbarer ÖPNV	Seit Jahren bin ich Benutzerin einer Jahreskarte, fast jährlich gibt es Preissteigerungen. Damit stellt sich für mich die Frage, wie lange ich mir das noch leisten kann. Das bedeutet für auf Grund meines hohen Alters: wie kann ich dann noch mobil sein?	ÖPNV zu teuer - Tarifhöhe aber nicht Gegenstand VEP, wenn auch damit die Attraktivität des ÖPNV gesteuert werden kann (siehe auch Kap. 6.6.2)				Nahverkehrsplan - Weiterleitung DVB
306		<i>Kommentar: Vielleicht sollten die hier permanent meckern, wie teuer der ÖPNV denn sei, mal in das Regionalisierungsmittelgesetz schauen, wie viel Geld der Freistaat vom Bund für die Bereitstellung von SPNV (schienengebundener öffentlicher Personennahverkehr) bekommt. Und dann schauen wir mal in die ÖPNVFinVO (Finanzierungsverordnung für den Öffentlichen Personennahverkehr in Sachsen). Und wenn das noch nicht aufwendig genug ist, der rechnet einfach mal den Betrag den Sachsen an die Verbünde zur Bestellung von SPNV-Leistungen weitergibt (ÖPNVFinVO) von den Mitteln die aus dem Regionalisierungsmittelgesetz bereitgestellt werden sollen ab. Dann stellen wir erschrocken fest, dass das Land Geld einbehält und es (höchstwahrscheinlich) zweckentfremdet einsetzt. Was diese Diskussion mit dem VEP zu tun haben soll, erschließt sich mir nicht ganz. Ist zwar kompliziert, aber der Dresdner Bürger war nun mal 1989 der Meinung mündig zu sein - und man stellt fest, er ist es eben nicht. Über alles aufregen, aber absolut keine Ahnung von den einfachsten rechtlichen Zusammenhängen haben. Im übrigen werden 2014 die Regionalisierungsmittel neu verteilt. Und da wird Sachsen so richtig in die Röhre gucken, weil man ja augenscheinlich jetzt schon zu viel Geld vom Bund bekommt, wenn man sich das anschaut.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
307		<i>Kommentar: Jeder Verkehr hat seinen Preis, auch der öffentliche!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
308		<i>Kommentar: Mit ständig steigenden Fahrpreisen wird man keinen eingefleischten Kfz-Nutzer dauerhaft zur ÖPNV-Nutzung überreden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
309		<i>Kommentar: @Gast und a-g Beschwerden Sie sich bei unserer tollen CDU-OB Orosz und unserem tollen CDU-MP Tillich. Zuschüsse für den ÖPNV werden eingestampft wie DDR-Platten, aber Hauptsache der dumme MIV hat überdimensionierte Rennpisten mit je zwei Rechts-, Linksabbieger- und Geradeaus-Spuren. (Auch) Auf Kommunalebene sind CDU und FDP eben ein echter Flopp... In Leipzig kann man mit einer Tageskarte auch immer noch 24h fahren, das wurde bei uns ja leider vor ein paar Jahren abgeschafft... Ich weiß zwar nicht, ob dort immer noch ein SPD-OB regiert, aber das würde z.B. jene Tatsache erklären. Prinzipiell gilt jedoch, dass nur höhere finanzielle Förderung billigere Fahrkarten bedingt. Allerdings sind billigere Fahrkarten kein Garant für mehr Fahrgäste, das sollten Sie sich ins Gedächtnis rufen. Der ÖPNV-Anteil in Dresden ist für heutige Verhältnisse im deutschen/europäischen Vergleich immer noch sehr gut (natürlich im Vergleich mit etwa ähnlich großen Städten.) Und die Einzelfahrt kostete ja z.B. die letzten paar Jahre schon 2€, das ist schon okay, nach ein paar Jahren den Preis erst wieder zu erhöhen. Andersorts gehts jährlich 10-20 Cent nach oben bei den öffentlichen Verkehrsmitteln.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
310		<i>Kommentar: Mittlerweile gibt es ja ab 01.11.13 wieder sogenannte "Preis anpassungen". Wie schon jedes Jahr. Wahrscheinlich wird es dazu keine Obergrenzenregelungen geben, weil die die öffentliche Hand, als Hauptteilhaber dieser Unternehmen mitverdient. Aber warum kann es sein, dass die Fahrkarten bei einem besseren und weitaus attraktiveren Angebot in anderen deutschen, selbst österreichischen, (Haupt- und Groß-)Städten weit niedriger sind? Trotz schongefälschter Fahrgastzahlen, wird so der Umstieg zum ÖPNV nie gelingen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
311	Echte 30er-Zonen und überwindbare Vierspurer mit Mittelstreifen	Derzeit gilt: Autos haben Vorrang vor Fußgängern, es sei denn, es ist Rot. Um für alle Verkehrsteilnehmer_innen Räume zu schaffen, in denen sie sich gleichberechtigt bewegen können, ist meines Erachtens vor allem eine pointiertere, zielgerichtete Gestaltung notwendig. Beispiel 30er-Zonen im Wohngebiet: Die Unwissenheit darüber, wo eine solche Zone beginnt, ist enorm. Das zeigt sowohl die Fahrweise der Autos als auch die Aussagen von Anwohnern ("Was? Hier, nein, das ist keine... ach, doch.."). Zudem gilt auch hier weiterhin, dass Autofahrer_innen immer Vorfahrt haben. Das ergibt in diesen Gebieten aber wenig Sinn. Eine 30er-Zone besteht schließlich, um den Menschen zu Fuß, zu Rad und zu Auto ein an gegenseitiger Rücksichtnahme orientiertes Fortbewegen in Wohngebieten, bei Schulen und Kindergärten zu ermöglichen. Beispiele aus anderen Städten (bspw. Frankfurt/Main) zeigen, dass es anders geht: Fahrbahnschwellen an jedem "Eingang" zu einer 30er-Zone sowie Fußgängerüberwege (Zebrastreifen, falls das hier jemand kennt...) sorgen dafür, dass Autofahrer_innen ein anderes Selbstverständnis zeigen und Fußgänger_innen nicht immer warten müssen. Beispiel Magistralen: Sicher soll sich der Verkehr auf den Ein- und Ausfallstraßen der Stadt nicht stauen. Für Radfahrer- und Fußgänger_innen		siehe Kap. 6.4.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
312	Eine flächendeckende Radwegweisung ist überfällig	Die bisherigen Routen erfüllen weder von der Führung noch von der Wegweisung die Anforderungen. Viele Schilder sind zu klein, sind verschmutzt oder zugewachsen, falsch platziert oder fehlen ganz. Kaum jemand dürfte z.B. etwas von der Existenz der Südroute wissen - selbst wenn er oder sie sie partiell benutzen sollte. Das geht deutlich besser. Vorbild? Meinetwegen Freiburg. Eine farbliche Differenzierung für Haupt- und Nebenrouten - und dabei eine Abweichung vom sächsischen Grund-Farblton grün - finde ich gut, um die Lesbarkeit und Orientierung zu verbessern.		siehe Kap. 6.7.1 und 6.7.4			Radverkehrskonzept
313		<i>Kommentar: Den Vorschlag von Gast halte ich nur bedingt für praktikabel. Schließlich enthält der ADFC-Stadtplan keine Wegweisung und dokumentiert den Ist-Zustand. Ein Radwegweisungssystem sollte nach einem Konzept angelegt werden, das noch zu erstellen ist. Radwegweisung fördert auch den Alltagsradverkehr, denn man findet entspannter an sein Ziel auch in Stadtteile, die man nicht wie seine Westentasche kennt. Es bleibt die Suche nach einer eigenen Route erspart und man ist entspannter unterwegs, wenn man sich auf die Ausschilderung verlassen kann. Fazit: Radwegweisung überfällig!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
314		<i>Kommentar: Hallo, die Vorarbeit hierfür ist schon getan: Der ADFC hat 2010 die Radkarte für Dresden aktualisiert, jetzt müssen die Routen dort nur noch übertragen werden. Selbst wenn mittelfristig Radfahrer auf normalen Straßen Platz und Akzeptanz finden macht eine separate Beschilderung für Radfahrer Sinn, denn oft werden Autofahrer zur Verkehrsbewältigung auf Umwege geschickt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
315	Fahrradstellplätze	Es sind weitaus mehr Fahrradstellplätze am Hauptbahnhof und Bahnhof DD-Neustadt nötig.		siehe Kap. 6.7.2			Radverkehrskonzept
316		<i>Kommentar: ...letzten Sonntag gezählt, da standen 464 Fahrräder auf dem Platz. 61 davon an Bäumen und Laternenmasten. Der ADFC Dresden wird demnächst einen neuen Anlauf zu diesem Thema unternehmen, da die Stadt nicht nur keine Fahrradstation, sondern nicht einmal eine ausreichende Zahl zusätzlicher Fahrradständer bauen will. Wir werden am Montag, 7.10. 15.30 Uhr - 17.30 Uhr auf dem Schlesischen Platz und Dienstag, 8.10. zur gleichen Zeit auf dem Albertplatz Unterschriften sammeln. Kommt vorbei, sammelt mit und unterstützt uns, damit sich bei dem Thema endlich mal etwas bewegt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
317		<i>Kommentar: Vielleicht sollte man hier einmal über ein Fahrradparkaus nachdenken.</i>		siehe Kap. 6.7.4			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
318	sichere Fahrradwege	Einige sehr gefährliche Verkehrsstellen für Auto/Fahrrad sind sicherer zu gestalten: Bsp.: Fahrradweg St. Petersburger Str. Richtung Brücke -> KFZ-Abbiegespur in Pillnitzer Str. weitere Beispiele gewünscht		siehe 6.7.1 und 6.9.4			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
319		<i>Kommentar: Finde ich nicht gefährlich. Wer die Spur wechselt (abbiegende Autofahrer), muss vorher schauen, ob dazwischen alles frei ist. Ich hatte noch nie Probleme an solchen Stellen. Gefährlicher finde ich die Führung rechts neben der Rechtsabbiegespur, denn da rechnen tatsächlich nicht so viele Autofahrer damit, dass sich rechts neben ihnen noch eine Spur befindet, die geradeaus führt. Das ist auch ein grundsätzliches Radweg-Problem. Normalerweise fährt man links an Rechtsabbiegern vorbei. Radwege (egal, welche Bauform) machen dies leider unmöglich - außer es gibt spezielle Rechtsabbiegespuren wie im o.g. Beispiel.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
320	langsame Kutschfahrten / Behinderung ÖPNV	Einrichtung und Durchsetzung von Verboten für Touristischen Kutschfahrten auf Trassen des ÖPNV um Behinderung des ÖPNV zu unterbinden (Bsp.: Theaterplatz - Postplatz)	Kutschen sind immer noch seltene Verkehrsmittel - optimierende Regelungen z.B. durch Ausweichstellen sind möglich				Konzept dazu in Vorbereitung
321	Überfüllte S-Bahn S2 im Berufsverkehr	Kürzere Taktzeiten für die S-Bahn S2 (da längere Züge vermutl. nicht möglich - Pfusch/Fehlplanung bei Bau des Tunnelbahnhof Flughafen), da diese insbesondere im morgendlichen Berufsverkehr stark überfüllt. Größte Sicherheitsgefahr bei möglicher Havarie, versperrte Fluchtwege, da die Züge auch mit Fahrrädern überfüllt sind. Viele Pendler und Berufstätige in Richtung Hbf., WTC, Mitte, Neustadt, sehr viele nach Industriegelände und Gewerbe- und Mikroelektronikstandort Klotzsche und Flughafen.		siehe Kap. 6.2 zum S-Bahn-Ausbau und taktverdichtung (auch Kap. 6.6.4)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
322		<i>Kommentar: Auf der S2 führen eine Zeit lang Züge mit 3 Wagen. Auch gab es schon 4-Wagen-Züge bis zum Flughafen. Dass heute wieder nur noch zwei Wagen vorhanden sind, liegt vermutlich an den gekürzten Fördermitteln des Freistaat Sachsen. Denn 2 Wagen sind billiger als 3 Wagen und so könnte ein bisschen Geld eingespart werden. Um das zu ändern muss man nächstes Jahr zur Landtagswahl sein Kreuz an der richtigen Stelle machen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
323		<i>Kommentar: Ich erinnere mich, dass man mal eine Zeit lang immer drei Waggons an eine Lok bei der S2 angehängt hat, weil die Nachfrage so groß war. Aber anscheinend waren die Waggons dann doch nicht ausgelastet und man hat wieder nur 2 genommen... Also liegt's bestimmt nicht am Flughafenbahnhof. Grundsätzlich ist es billiger eine Waggon mehr anzuhängen, als einen Zug mehr zu schicken. Da das Verkehrsaufkommen im ÖPNV sowieso bald noch mehr zunehmen wird, halte ich es für richtig, die Kapazität der S-Bahnzüge zu erhöhen. Wenn endlich die separate S-Bahnstrecke Pirna-DD Neustadt-Coswig fertig ist, fährt zumindest die S1 im 15'-Takt zwischen Pirna und Meißen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
324	S-Bahn Halt "Stauffenbergallee"	Zügige Durchführung zum Bau eines S-Bahn-Haltepunktes "Stauffenbergallee". -> viele Berufstätige in unmittelbar naheliegenden Fachgerichtszentren, Bundeswehrstandorte, Militärhistorisches Museum, mdr, und Verwaltungen der Ärztlichen Selbstverwaltungen (KVS, KZV, SLAK, LZKS, ...), Polizeidirektion, Zoll u.v.w.m. -> bessere S-Bahn-Anbindung für Touristen und Gäste der umliegenden Hotels		siehe Kap. 6.6.4			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
325		<i>Kommentar: Das passt auch zum Vorschlag Außenring! St. Eitner</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
326	Zuschlag Parkgebühren zur Förderung des ÖPNV / P+R Plätze	Zuschlag auf Parkgebühren, der zur zweckgebunden Förderung und zum Ausbau des ÖPNV genutzt wird. Einführung einer Parkgebühr auf P+R Parkplätzen. - Parkticket gilt gleichzeitig als ÖPNV Tageskarte für TZ Dresden für alle PKW-Inassen. (von Bahn und Gruppenticket bekannte 5er-Regel ?) Sehr gut finde ich die Ankündigung abfahrender Straßenbahnen vor P+R Plätzen :-) (Bsp.: B172 stadtw. in Höhe KaufPark/Multimobiel)			Parkgebühren auf P+R-Plätzen - bisher nicht avisiert, zudem keine separaten Tarife geplant Frage der tariflichen Gleichbehandlung und der tatsächlichen Rolle, zudem ist es Ziel, die ÖPNV-Fahrt direkt am Ausgangsort zu beginnen	Tarifliche Ansätze für günstigeren ÖPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	keine Berücksichtigung im VEP
327		<i>Kommentar: Den Vorschlag gibt es schon in einer, wie ich finde, angemesseren Variante. http://dresdner-debatte.de/node/1079?keys=&tid=All&circle_op=%3C&circle[value]=&circle[min]=&circle[max]=&circle[location]=&field_proposal_tags_tid=All&sort_by=created_1&page=11 Außerdem ist es ziemlich übertrieben, gleich eine Tageskarte für 5 Personen draus zu machen. Erstens wird das um einiges teurer, als eine Parkgebühr für 2-3 Stunden in der Innenstadt und zweitens müssten daher die Parkgebühren in der Innenstadt um einiges steigen, damit eine Tageskarte für 5(!!!!) Leute billiger ist. Die Familientageskarte kostet momentan schon 8€ und gilt nur für 2(!) Erwachsene und 4 Kinder. Kein Mensch bezahlt außerdem "Parkgebühren" auf einem P+R-Platz, das muss psychologisch geschickter formuliert werden, da es, auch wenn das dumm klingt, abschreckt. Dann sagt sich eine unwissender Autofahrer doch gleich, dass er in der Stadt parken kann. (P+R-Fahrkarte) Die Tagestouristen, denen dieses Angebot entgegenkäme, wollen fast ausschließlich in die Innenstadt und danach wieder zurück. Demnach wäre die im Link beschriebene Variante deutlich besser geeignet und billiger. Die Fahrkarte sollte nur für eine einfache Hin- und Rückfahrt gelten, streckengebunden und somit den normalen</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
328	Fahrradfreundlichere Stadtgestaltung	Bislang viele Bruchstücke ohne Gesamtkonzept viele Hindernisse für Fahrradfahrer wenig Schutzanlagen		siehe Analyse und Kap. 2.2.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
329		<i>Kommentar: Auf besagter Strecke wäre es großartig, wenn der Radweg auf der Fritz-Löffler-Straße in Richtung TU aufgeweitet werden würde, damit man als Radfahrer die Chance hat zu überholen.</i>	Einzelquerschnitte nicht VEP-relevant				Radverkehrskonzept
330		<i>Kommentar: Meiner Meinung nach könnte man in vielen Fällen den Fahrradwegverlauf besser gestalten. So gibt es beispielsweise an der St. Petersburger Straße vom Hauptbahnhof in Richtung TU einige Stellen, an denen sich Fahrrad- und Fußgängerwege kreuzen. Das führt manchmal zu gefährlichen Situationen für beide Beteiligten. Oft sind auch durch Hindernisse wie Bäume, Hecken oder Bushaltestellen (z.B. Haltestelle Mommsenstraße) Teile des weiteren Wegverlaufs schlecht einsehbar. Ich denke, hier kann und sollte man eine bessere Lösung finden.</i>	Einzelquerschnitte nicht VEP-relevant				Radverkehrskonzept
331	Bushaltestelle Waldschlosschenbrücke Richtung Süden	Der Weg vom rechtselbischen Uferweg zur Haltestelle Waldschlosschenbrücke (Bus 64) Richtung Süden (jetzt: den Hang hoch und über die Bautzner Straße zur Waldschlosschenstr) ist sehr umständlich und eigentlich nur für Einheimische zu finden. Z.B. auf der Zufahrtsrampe am Elbhang wäre eine Haltestelle gut sichtbar und nicht zu schwer erreichbar.	einzelne Haltestellen nicht VEP-relevant				Weiterleitung an DVB
332		<i>Kommentar: Ein zusätzlicher Halt kostet nicht nur Geld sondern erhöht auch die Betriebskosten und senkt die Durchschnittsgeschwindigkeit. Die Haltestelle oben neben dem Waldschlößchen ist schon gut platziert, zwecks günstiger Umsteigebeziehung zur Straba. Und so viele Leute wollen nun auch nicht direkt vom Uferweg in die 64... Schließlich ist auch auf der anderen Elbseite eine Haltestelle auf der Brücke.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
333	Rücksichtnahme ALLER Verkehrsteilnehmer	Früher gab es mal schöne Sendungen wie der 7. Sinn (ganz früher den "Verkehrskompass"). Wenn ich mich so als Fußgänger, Auto- oder Radfahrer in den Verkehr stürze, sehe ich oft erschreckende RegelUNkenntnis bzw. - Ignoranz. Beispiele?, bitte: Blinken: Was gehts dich an, zu wissen, was ich vorhabe. Dieses Nichtblinken nervt, nervt nervt, nervt! Denken die Ignoranten dabei ans Stromsparen? Man will als Fußgänger eine Straße passieren. Das Auto halt ohne rechts zu blinken. Ja, wenn ers denn mal getan hätte, wäre ich viel eher über die Straße gekommen, da er mir ja anzeigt, dass er vor mir hält. Wenn einer blink, egal ob Autobahn oder Einmündung, er zeigt anderen an, dass er etwas vorhat, die Anderen rechnen damit, und stellen sich auch auf ein Fehlverhalten des Fahrers ein (wer frei von Sünde ist, werfe den ersten Stein). Vorfahrt?: Wer weiß noch, dass ein Fußgänger, der über eine Einmündung will, Vorfahrt gegenüber dem abiegenden Fahrzeug hat? In Dresden sind es aus Erfahrung nicht viele. Mir hat mal jemand gesagt,:"Einfach loslaufen, die halten schon". Testen?, Freiwillige vor! Mein Vorschlag: Wie wäre es denn, wenn z.B. "Dresden Fernsehen", sich bestimmte Schwerpunkte in der Stadt vornimmt und gezielt uns Verkehrsteilnehmer auf die Gefahren und das richtige Verhalten hinweist? Vorsicht, <i>Warten Sie bitte, bis Sie sicher sind, dass Sie den Fußweg verlassen können, bevor Sie auf die Straße ausweichen.</i>	Allgemeine Informationen zur Regelkenntnis im Straßenverkehr sind nicht VEP-relevant				
334	Zu wenig Haltestellen für Behinderte	Ich bin auf den ÖPNV angewiesen und ich bin gehbehindert. Nicht nur das ich in meiner Bewegung eingeschränkt bin, werde ich auch noch dadurch dass zu wenig Behinderten gerechten Haltestellen vorhanden sind, zusätzlich behindert. Schlimm ist., dass nur am Krankenhaus Friedrichstadt eine bingerten geechte Haltestelle ist. Ich möchte ungehindert überall hinkommen.Und warum dürfen die Rampen an Straßenbahnen nicht für Rollatoren herunter gelassen werden?		siehe Kap. 6.8			Weiterleitung an DVB
335	Stadt für Fußgänger	Fußgänger sind bekanntermaßen die schwächsten und langsamsten Verkehrsteilnehmer. In Dresden werden sie an ALLEN Ampelkreuzungen "verschwenkt", sodass in Summe sehr lange Umwege zustande kommen. Das wäre sehr leicht zu vermeiden, insbesondere wenn man eingesteht, dass nicht an jeder Ecke ein 40-Tonner abbiegen können muss, respektive ein Abbiegetempo von unter 40 km/h für PKW vermittelbar ist! Kurzzusammenfassung: Kleinstmögliche Abbiegeradien und geradliniege Gehlinien für Fußgänger, Rollator- und Rollstuhlfahrer und für Kinderwagenschieber. Innerstädtisch kein absoluter Vorrang für Autos...	Planungsrichtlinien sind nicht Gegenstand des VEP	Grundsätze dazu sind in Kapitel 6.8 im VEP enthalten			
336		<i>Kommentar: Vielleicht wäre es eine Maßnahme, wenn jeder neugewählte Baubürgermeister unmittelbar nach Amtsantritt eine Woche zu Fuß zur Arbeit kommen muss. Und seine Akten in einem Kinderwagen transportiert... Dann sollte sich was bessern bei der Gehwegqualität.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
337	Busverbindung in Randgebiete	Wir wünschen uns bessere Busanbindungen in die Gebiete rund um Dresden, zum Beispiel: Will man von Pirna nach Freital, muss man erst nach Dresden und braucht dadurch sehr viel mehr Zeit als wenn eine Direktverbindung existieren würde. Ein weiteres Beispiel ist die Verbindung zwischen Pirna und Radeberg.	inner-regionale Angebote nicht Gegenstand des VEP				keine, da nicht VEP-relevant
338	Bus ist flexibler	Ich finde der Einsatz von Bussen ist preisgünstiger und flexibler. Randgebiete der Stadt die nicht so gut erschlossen sind, sind besser mit einen Bus zu bedienen und das Tag und Nacht..	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
339	Autostrassen-Fahrradstrassen	Dresden hat viele große Verkehrradern, welche man gezielt ausbauen könnte für Autofahrer. Für den Fahrradfahrer wäre dann sehr sinnvoll wenn er sich auf Nebenstraßen bewegen könnte. Somit könnte man den Verkehr weitgehend voneinander trennen. Der Aufwand würde sich beschränken auf neue Beschilderung und bauliche Erweiterungen, damit das Zusammenspiel funktioniert. Die Nebenstraßen Dresdens nutzen, damit der Verkehr flüssig und sicher läuft.		siehe dazu Kap. 6.4 und 6.7 sowie die Vorgaben der Leitziele in 1.2 - für alle Verkehrsarten gilt planerisch die Orientierung an Quellen und Zielen sowie das Prinzip der Gleichberechtigung			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
340		<i>Kommentar: Über solche Versuche, den Autoverkehr auf diese Weise attraktiver zu machen, und den Radverkehr aus dem Hauptnetz zu drängen und ihm damit die direkten Routen zu nehmen, sind wir inzwischen hinaus. Fahrverbote für Fahrräder in bestimmten Hauptstraßen hat es in den zwanziger bis vierziger Jahren auch in Dresden gegeben, aber soweit sollte man vielleicht verkehrspolitisch und -planerisch nicht wirklich zurückfallen. Und absolute Fahrverbote für den motorisierten Verkehr werden Sie im Nebennetz ja auch nicht anstreben. Es liefe hier also vor allem auf eine Verdrängung des Radverkehrs hinaus. Wofür?, wenn ich mal fragen darf.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
341	Jeder hat seine Berechtigung. Die Kombination machts!	Die Verkehrsarten und Fortbewegungsmöglichkeiten sollten gut aufeinander abgestimmt werden. Jeder Vekehrsteilnehmer hat seine Berechtigung und Notwendigkeit. Z.B. sollte es auch bessere Möglichkeiten geben, das Fahrrad in öffentlichen Verkehrsmitteln streckenweise mitzunehmen. (kleineren Wagon für Radfahrer ausgelegt). Dies sollte nicht mit erhöhten Kosten verbunden sein, weil im Zweifel dann wohl doch das Auto gewählt werden würde, was schlecht für die Umwelt ist. Ampeln sollten wieder so gut aufeinander abgestimmt sein, wie es schon vor Jahren nach einer Überarbeitung der FH für Verkehrstechnik war. Die Vorrangschaltung für Busse und Bahnen sollte intelligenter geregelt werden (nicht schon wenn man die Bahn am Horizont sieht, alles andere auf Rot schaltet. Dies sollte mit dem Stand der heutigen Technik möglich sein, dies effizienter zu gestalten. Besserer Ausbau der Radwege.(auch Elberadweg!)		siehe dazu Leitziele in Kap. 2.1, 6.7 (Rad), 6.6.2ff (ÖPNV) und 6.9.3 (Verkehrssteuerung)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
342		<i>Kommentar: Genau meine Meinung. Habe schon Ewigkeiten z. B am Fetscherplatz mit dem PKW verbracht (bin Pendler mit Schichtdienst). Weil die Ampel auf den Bus wartet, dieser wartet aber auf die Straßenbahn. Und der Rückstau wird völlig unnötig immer länger. Vor einem Jahr war ich noch ca. 25 Min. unterwegs. Mittlerweile sind es 40 Min.. Durch den Umbau der Straßen zugunsten der Straßenbahnen (ging Jahrzehnte problemlos) wird der Umweg noch viel länger, da man nur noch in eine Richtung vom und auf den Parkplatz kommt. Große breite Straßen sind so praktisch zu Einbahnstraßen degradiert.</i>	kommentierend, Reisegschw. Im Kfz-Verkehr in Dresden konstant hoch (siehe Kap. 2.2.1)				keine, da nicht VEP-relevant
343	Ganzheitliches Mobilsystem mit nutzungsabhängiger Zahlung über neue Medien (Smartphone...)	Man sollte ein Verkehrsmittel übergreifendes Mobilsystem einführen. Z.B. fährt man mit Leihfahrrad von A zum Bahnhof, dann mit der S-Bahn, steigt um in den Bus, und nutzt zum Zielort ein Sharing Car. Diese nach meinen Präferenzen günstigste Verbindung in Echtzeit war zuvor das Ergebnis auf dem Smartphone. Mit diesem zahle ich auch nur für die zurückgelegte Strecke und Zeit (ähnlich wie bei vielen Car-Sharing oder Fahrradleihkonzepten). Die Präferenzen könnten - wie bei Routenplanern - kürzeste, schnellste, kostengünstigste oder umweltfreundlichste Verbindung heißen.		siehe Kap. 6.9.7 zu Innovation			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
344		<i>Kommentar: dabi darf man die 'alten Medien' aber nicht ganz vergessen, sonst lässt man viele Menschen außen vor bzw. das ÖPNV-Netz wird alles andere als 'niedrigschwellig'.</i>		siehe Leitziele in 2.1 sowie 5.3 (Herausforderungen) zur Demographiefestigkeit des Verkehrssystems			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
345	Vorrang ÖPNV	Der öffentliche Personennahverkehr sollte konsequent den Vorrang haben. Es ist ein unhaltbarer Zustand, dass die Straßenbahn häufig hinter Schlangen von Linksabbiegern im Stau steht. Ein extremes Beispiel ist die Bautzner Landstraße. Die Linie 11 fährt an der Endhaltestelle ab und steht kurz danach hinter den Linksabbiegern in die Grundstraße. Manchmal stehen zwei Straßenbahnen zwischen den beiden Haltestellen. Unverständlich ist, dass die Linksabbiegespur beim Ausbau der Bautzner Straße wieder in den Gleisbereich gelegt wurde. Deswegen gab es vor dem Neubau immer Stockungen für die Straßenbahn wegen den Linksabbiegern in die Weintraubenstraße.		ÖPNV-Priorisierung siehe Kap. 6.6.3, detailfragen nicht Gegenstand des VEP			Thema LA Bautzner Straße/ Grundstrasse an DVB weiterleiten
346		<i>Kommentar: An den Gast 9.Oktober Ich bitte Sie, Ihre Logik zu überdenken. Die Straßenbahn ist nicht schuld daran, dass wir im Abgasdunst ersticken, sondern die Autos. Den Autogebrauch zu fördern, indem man den Autofahren freie Fahrt ermöglicht, ist genauso dumm, wie den ÖPNV und MIV gleich zu behandeln. Die Stadt kann nur autofreier werden, wenn Autofahren möglichst unattraktiv wird. Nicht indem man, den Autofahrer auf Straßenbahngleisen fahren lässt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
347		<i>Kommentar: So einseitig sollte man den Straßenverkehr nicht sehen. Auf diese Weise kommt es zu mehr Staus bei den Kfz's und damit zu mehr Umweltbelastungen durch die Abgase. Soll das unsere Zukunft sein - der ÖPNV hat zwar freie Fahrt aber wir ersticken im Abgasdunst.</i>		Gleichberechtigung der Verkehrsträger ist Leitziel in Kap. 2.1			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
348	Olbrichtplatz	Mit der Eröffnung der Waldschloßchenbrücke ist das Erwartete eingetreten. Der Verkehr staut sich am Olbrichtplatz. Eine Führung der Staufenbergallee unter der Königsbrücker Straße ist notwendig. Leider wurde das bei der Planung der östlichen Staufenbergallee durch die Stadt versäumt. Die zwei Ebenen am Olbrichtplatz sind auch notwendig für einen flüssigen Straßenbahnverkehr. Eine Veränderung der Ampelschaltung zugunsten der Staufenbergallee würde nur dazu führen, dass die Straßenbahn länger im Stau steht.		Ausbau Königsbrücker Straße als Sowieso-Maßnahme in 6.2, Zwei-ebenen-Lösung siehe Kap. 5.8.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
349	Augustusbrücke und Sophienstraße	Augustusbrücke und Sophienstraße müssen autofreie Zonen werden. Sie sollten nur Fußgängern, Radfahrern und dem ÖPNV zur Verfügung stehen. Dazu ist es notwendig, die unsinnige Verkehrsregelung am Postplatz zu verändern. Es ist nicht zu verstehen, dass es nicht möglich ist in die Ostra-Allee zu fahren und der Verkehr in die Sophienstraße gezwungen wird.		siehe Kap. 6.4.5 und 6.8	Verkehrsführung Postplatz im Kfz-Verkehr ändern (Abbiegeverbot in Sophienstraße) - Kfz-freie Sophienstraße ist wegen der Anlieger nicht möglich	Anpassung der Kfz-Verkehrsführungen am Postplatz, Sophienstraße ohne Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
350		<i>Kommentar: Ebenso sollten die kleinen Nebenstraßen in der Altstadt für Autoverkehr gesperrt werden (außer Anwohner). Das würde Be-/Einwohnern und auch Touristen einen deutlichen Mehrwert bieten. Betrifft z.B. Seestraße, Schlossstraße, Taschenberg...</i>		siehe Kap. 6.4.5 und 6.8, aber Erschließungserfordernis bleibt			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
351		<i>Kommentar: Wenn die Augustusbrücke vom Autoverkehr befreit wird (Fahrräder und Straßenbahnen sollten sie selbstverständlich weiter überqueren dürfen), würde dass den Tourist*innen einen ganz neuen Wert bieten. Man könnte in Ruhe den wunderschönen Blick auf die Altstadt genießen und würde direkt in die Hauptstraße gelangen. Zur Zeit machen die Gefahr und der Lärm, die von Autos auf dem Kopfsteinpflaster ausgehen, den Aufenthalt auf der Augustusbrück unangenehm.</i>		siehe Kap. 6.4.5 und 6.8 sowie 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
352	Zentralhaltestelle Schillerplatz	Ein sehr guter Umsteigeplatz ist die Zentralhaltestelle am Schillerplatz. Leider fahren außer Straßenbahnen und Bussen viele andere Fahrzeuge durch die Haltestelle. Das hat zur Folge, dass der Verkehr sich in der Haltestelle staut. Das Umsteigen wird dadurch erschwert, dass Busse und Bahnen nicht in die Haltestelle einfahren können, da diese durch Stadtrundfahrten, Taxis und manchen illegalen Nutzern blockiert wird. Dadurch werden Anschlüsse verpasst, obwohl das gewünschte Verkehrsmittel noch in der Haltestelle steht. Die Durchfahrt sollte auch für Stadtrundfahrbusse und Taxen verboten werden. Die Polizei sollte öfter kontrollieren.	mehr Kontrolle an der Zentralhaltestelle Schillerplatz				Weiterleitung an DVB, ob das tatsächlich ein Problem ist
353	Sichere Schulwege	Es ist ein unhaltbarer Zustand, dass auf der Quothrener Straße oberhalb des Hempelweges keine oder zu schmale Fußwege existieren. Die Wege sind teilweise so schmal, dass sich nicht zwei Personen begegnen können, ohne auf die Straße auszuweichen.	einzelne Gehwege nicht VEP relevant				Weiterleitung an STA

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
354	Haltestellenanzeige Pirnaischer Platz	Ich schlage vor, dass die DVB am Pirnaischen Platz – wie am Postplatz- eine Tafel installiert. an der die Abfahrtszeiten an der jeweils anderen Haltestelle angezeigt werden.	für VEP zu detailliert				Weiterleitung an DVB, ob das tatsächlich ein Problem ist
355		<i>Kommentar: Für einige Haltestellen "über Eck" wurde ich mir dies sehr wünschen. Und auch auf so manchem S-Bahnhof wäre solch eine Anzeige und eine Bessere Beschilderung vorteilhaft. Beim Beispiel Pirnaischer Platz wäre die Idee wirklich super. Zumal dort noch der Regionalverkehr von der Haltestelle auf der Sankt Petersburger Str. abfährt. Vom Hbf aus ist es sichtbar, dass viele Leute zur Haltestelle Hbf Nord laufen um zum Beispiel alle Linien, die zum Pirnaischen Platz fahren "erwischen" zu können. Diese Haltestelle ist jedoch weiter entfernt und für ortsunkundige versteckt. Deswegen entfällt die Option für Ältere, Besucher, Personen mit viel Gepäck oder kleinen Kindern. Andere laufen quer über die Kreuzung der Straßenbahn was gerade in der Dunkelheit oder wenn die Bahnen in einer dichten Taktung verkehren gefährlich sein kann. Selbst die Geländer helfen nicht dabei einige Leute davon abzuhalten. Deswegen wäre eine Anzeige nicht nur IM Hauptbahnhof wünschenswert sondern auch jeweils an der anderen Haltestelle mit Hinweis wo die andere Haltestelle zu finden ist. Auch am Straßburger Platz wäre zwischen den Linien 13 und 1/2/4 eine Info wünschenswert, da ÖPNV-Nutzer bei allen Ampelfarben über die</i>			prinzipiell bessere und echtzeitbasierte Beschilderung und Wegweisung an Umsteigestellen des ÖPNV - ist bei ÖV und Mobimangement bereits erwähnt, kann aber in Kapitel 6.6.3 noch ausgebaut und räumlich konkretisiert werden - insbesondere Wegweisung zu S-Bahn-Stationen, da diese häufig dezentral liegen. Beim ÖPNV wird sowohl durch die seit kurzem begonnene Anzeige in der Fahrzeugen zu Umsteigemöglichkeiten als auch bei ausgewählten Haltestellen mit mehreren H-Standorten eine entsprechende Anzeige vorgesehen (geplant für Bautzner/Rothener Straße).	Verbesserung bei Echtzeitanzeigen und Wegweisung an Umsteigestellen des ÖPNV, Wegweisung zu S-Bahnhöfen	Ergänzung im VEP möglich - Umsetzung mit externen Akteuren (DVB, ggf. VVO, Bahn), Weiterbehandlung im Nahverkehrsplan
356		<i>Kommentar: So etwas wünsche ich mir auch für den Dresdner Hauptbahnhof. Es wäre toll zu wissen, wenn man nachts mit dem Zug in Dresden ankommt, ob als nächstes die Linie 3 oder die Linie 7 in Richtung Neustadt fährt. Wenn man gerade zu der Haltestelle geht, wo lange keine Bahn fährt, und man sieht dann die andere Linie von der anderen Haltestelle abfahren, das ist sehr ärgerlich. Und wenn man einen schweren Koffer hat, ist es auch nett, wenn man nicht erst zur falschen Haltestelle rennen muss.</i>	einzelne Anzeigen nicht VEP-relevant				Weiterleitung an DVB
357	ÖPNV-Netz um TAXIs erweitern und flexibilisieren	Um in das Dresdner ÖPNV-Netz noch dichter und individueller zu erweitern, könnte eine Kooperation mit den Taxis der Stadt abhelfen. Diese würden etwa verstärkt an ÖPNV-Knotenpunkten stehen und Kunden mit Nahverkehrstickets Rabatte auf den Taxistreckenpreis gewähren (etwa €5). Damit könnten Menschen die auf einzelne, selten/gerade abgefahrne Linien angewiesen sind, oder weniger zentral in der Stadt wohnen schnell, direkt und vgl. günstig zum Ziel kommen.			Rabatte auf Taxifahrten durch ÖPNV-Tickets - Integration von Taxis gängige Praxis, aber nicht rabattiert. Die gewünschte häufigere/rabattierte Anbindung bei selten befahrenen Linien dürfte im Regelfall Gebiete mit geringer Nutzungsdichte betreffen, deren "Aufwertung" durch bevorzugte Anbindung kein verkehrsplanerisches bzw. städtebauliches Ziel darstellt (Anbindung ist Folge der Wohnortwahl).	Tarifliche Ansätze für günstigeren ÖPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	keine Berücksichtigung im VEP
358	Anforderungen an die Realisierung des VEP	Dresden hat einen sehr zeitgemässen VEP-Entwurf bekommen, der sich (auch im Lande) sehen lassen kann. Damit die Ziele, Strategien und Massnahmen nun tatsächlich im Sinne des Ganzen realisiert werden können, braucht es eines effektiven Managements seitens der Verwaltung und der beteiligten Partner (z.B. DVBA). Können z. B. Massnahmen nicht in einem Zug in vollem Umfang umgesetzt oder müssen korrespondierende Massnahmen auf einen späteren Zeitpunkt vertagt werden, so sollte immer geprüft werden, welche Folgen das auf Stadt und Verkehr hat (wenn...dann). Mitunter verlagern Teillösungen das Problem nur an eine andere Stelle. Das verlangt eine sachliche Beurteilung aller Zusammenhänge, und nicht kurzfristige politische Manöver, wie zurzeit bei der Sanierung der Albertbrücke. Für die Realisierung von Maßnahmen des VEP sollte, bei voller Anerkennung des Grundsatzes, dass der Nutzen für alle im Vordergrund steht, auch der individuelle Nutzen konkret sichtbar werden (Zeitersparnis, Kostenbegrenzung, neue Zugangschancen für Teilhaber am öffentlichen Leben usw.). Auf diese Weise können dann auch mögliche Einschränkungen ("Nicht-Verbesserungen") für einen Teil der Betroffenen besser kommuniziert werden.		Strategie zur Evaluierung siehe Kap. 5.9			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
359	S-Bahn Haltepunkt Strehlen zur Franz-Liszt-Str. verlegen	Wäre nicht die Verlegung des S-Bahn Haltepunkt Strehlen zur Franz-Liszt-Str. besser als die Straßenbahn "ums Eck" durch die Oskarstraße fahren zu lassen. Ohnehin ist dort durch den überflutungsgefährdeten Katzbach die Streckenführung sicher nicht einfach. Wenn man dann den Bus 75 auch durch die Wasastraße fahren ließe, wäre die S-Bahn mit 2 Straßenbahn- und einer Buslinie auch sehr gut verknüpft.		siehe Kap. 6.2 zur Beschlusslage, zudem baulich durch Streckensanierung der Bahn keine Möglichkeit der Anpassung mehr - zudem HP Strehlemer Platz geplant (siehe Kap. 6.6.4)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
360		<i>Kommentar: Kann mich dem Kommentar von Tobias nur anschließen. Zudem soll (bald hoffentlich) am Strehlemer Platz ein neuer S-Bahnhaltepunkt entstehen. Der Abstand zum Bahnhof Strehlen wäre dann sehr, wenn nicht sogar ZU gering für eine S-Bahn.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
361		<i>Kommentar: Die Verlegung des Haltepunktes wäre sehr aufwändig, da die Brücke über die Franz-Liszt-Straße neu gebaut werden müsste, die Straßenbahnstrecke müsste dann im Bestand saniert werden, außerdem wurde der Hp. Strehlen erst vor ein paar Jahren saniert. Ihr Vorschlag hätte zur Folge, dass der (neue) Hp. schlechter erreichbar wäre (ohne Bus 61, 63, 85). Am Hp. Strehlen soll eine gemeinsame Haltestelle für alle auch am Wasaplatz fahrenden Linien entstehen, da am Wasaplatz eine Zentralhaltestelle nicht möglich ist, die bei ihrem Vorschlag nicht verwirklicht werden könnte. Die Kosten der Sanierung der Wasa- und Liszt-Straße und der Neubau des Bahnsteiges sind sicher ähnlich hoch, wie der Neubau in der Oskarstraße, deshalb lehne ich ihren Vorschlag kategorisch ab.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
362	ÖPNV: S-Bahn im 10 min Takt	Die Nutzung des ÖPNV nimmt zu. Ältere Menschen nutzen den ÖPNV rel. häufiger und die Bevölkerung altert. Die S-Bahn ist auf ihren Routen das schnellste Verkehrsmittel durch die Stadt Konkret: Verlängerung der S3 bis mind. Pirna im 30 min-Takt. Damit ergibt sich zwischen Pirna und HBF ein 10min-Takt und eine bessere Anbindung des Südwestens		siehe Kap. 6.2 - Planung geht von 7,5-Min.-Takt in Überlagerung S1 und S2 aus			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
363		<i>Kommentar: Die Verlängerung der S3 wird nicht nötig sein, da die S1 nun bald endlich aller 15 Minuten zwischen Meißen und Pirna fahren wird. Besser fände ich, die S3 im Hbf. kehrt machen zu lassen und dann über die Berliner Bahn nach Coswig bzw. Hoyerswerda fahren zu lassen. Dann bekämen die Bewohner in Cossebaude und Umgebung einen attraktiven, vernünftigen 30'-Takt, man könnte die Regionalbahn/den RE zwischen Coswig und DD durchfahren lassen, sodass die Leute schneller aus DD raus und nach DD rein kamen. Den RE nach Hoyerswerda würde man so mit der S3 ersetzen und den RE nach Cottbus und die RB nach Elsterwerda könnte man zwischen Coswig und Hbf durchfahren lassen...</i>			S3 über Berliner Bahn verlängern bis Coswig - bisherige Planungen gehen von einer Überlagerung von RB-Angeboten aus. Eine Überprüfung des S-Bahn Netzes i. V. m. dem übrigen SPNV ist denkbar, aber im Rahmen Nahverkehrsplan bzw. mit VVO. Das könnte als Prüfbedarf für den Nahverkehrsplan benannt werden.	Verlängerung der S3 von Tharandt bis Coswig	Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem VVO
364		<i>Kommentar: Die Nutzung des ÖPNV nimmt zu. Die dresdener Straßenbahn ist eine der langsamsten. Kürzere Fahrzeiten im Netz sind erforderlich um eine Alternative zum MIV zu bieten.</i>		siehe Kap. 6.6.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
365	ÖPNV: Tram beschleunigen	Die Nutzung des ÖPNV nimmt zu. Die dresdener Straßenbahn ist eine der langsamsten. Kürzere Fahrzeiten im Netz sind erforderlich um eine Alternative zum MIV zu bieten.		siehe Kap. 6.6.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
366		<i>Kommentar: Dem kann ich nur zustimmen. Ob es nun eine unterirdische Trasse, ein extra Grünstreifen oder eine Vorrangschaltung ist, der ÖPNV sollte beschleunigt werden!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
367		<i>Kommentar: Wie in vielen anderen Städten sollte man prüfen, ob man nicht insbesondere in der sensiblen und kreuzungsreichen Innenstadt Straßenbahnabschnitte unter die Erde verlegen könnte. Dies könnte beim Straßenrückbau im Bereich des Pimaischen Platzes mit geschehen.</i>			Straßenbahn im Bereich Pimaischer Platz unter die Erde verlegen - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich.	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pim. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
368		<i>Kommentar: Die Straßenbahn kann und muss auch dadurch beschleunigt werden, dass überflüssige Extradoppeltgemoppelhaltestellen verschwinden (z.B. am Rathaus Plauen(Bus), Carolaplatz oder Lennéplatz) und die Haltestellenabstände vergrößert werden. 450 bis 500m zwischen zwei Haltestellen sollte das Minimum sein. Wenn jemand genau dazwischen wohnt, läuft er also 250m bis zur nächsten Haltestelle, das dürfte wohl ausreichen...</i>			Vergrößerung der Haltestellenabstände auf 500m (bisher 400 m) und Abschaffung von Doppelhalten - Bei einer Erhöhung der Haltestellenabstände verlängern sich die Wege zum ÖPNV aus den Stadtquartieren deutlich. Diese Fußwege haben aber einen hohen Einfluss auf die ÖV-Nutzung. Die lt. Nahverkehrsplan angesetzten Haltestellenabstände sind deshalb angemessen. Kosten und Nutzen bei einem Umbau im Bestand stehen zudem in keinem vertretbaren Verhältnis. Die angesprochenen Doppelhaltestellen sind für die Anschlussvermittlung wichtig. Eine Beschleunigung des ÖPNV ist bei entsprechenden Maßnahmen trotzdem möglich, wie einige Beispiele zeigen (Borsbergstr./Schandauer Str., Leipziger Straße).	Vergrößerung von Haltestellenabständen, Abschaffung von Doppelhalten	keine Berücksichtigung im VEP
369		<i>Kommentar: Schnelfahrweichen gibt es bestimmt. Der Gleiswechsel zwischen Zwinglstr. und Karcherallee wird auch immer mit 50 km/h befahren. Aber der wird auch nicht so oft gebraucht.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
370		<i>Kommentar: Für mich ist es etwas unverständlich, dass auf der Königsbrücker Landstraße die Autos mit 60 km/h (manche wesentlich schneller) unterwegs sind und die Straßenbahn auf eigenem Gleiskörper mit maximal 10 bis 20 km/h fährt, weil die Weichen (bspw. in Höhe Schleife Diebsteig) nur langsam befahren werden können. Ist es nicht möglich, eine Art von Schnelfahrweichen einzubauen, damit die Bahnen mit rund 50 km/h fahren können? Das könnte im ganzen Netz die ein oder andere Minute Zeitgewinn bringen, mit der am Ende vielleicht sogar eine Straßenbahn und damit sehr viel Geld eingespart werden kann. Des Weiteren wäre Vorrangschaltung für ÖPNV eine gute Möglichkeit, die Bahnen zu beschleunigen.</i>	Schnelfahrweichen bisher nicht diskutiert aber Thema für VEP zu detailliert , ggf. Sanierungsstau im Streckenausbau	Vorrangschaltung siehe 6.6.3			Weiterleitung an DVB
371	ÖPNV: Nahverkehrsanbindung Umland erhalten, Fahrzeiten verkürzen	Mobilität wird teurer. Wohnen und Wohneigentum in DD wird teurer. Gleichzeitig altert die Bevölkerung auch im Umland. -Zuwanderungsdruck in das Stadtgebiet verringern -MIV-Berufspendeln verringern -Hol-, Bringdienste verringern		siehe 6.7.4 und 6.6.8 sowie 5.3 (Herausforderungen)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
372	Sichere Fahrradabstellanlagen vorschreiben	Jedes öffentliches Gebäude, jeder Supemarkt sollte sichere Fahrradabstellanlagen bereitstellen müssen (genauso wie PKW-Parkplätze) sicher = mind. im Boden verankerte Bügel pos.Bsp.: Zentrumsгалerie neg.Bsp.: Kaufpark Nickern		siehe Kap. 6.7.4			Radverkehrskonzept
373		<i>Kommentar: und bitte keine dieser schwachsinnigen Felgentöter mehr, also Radständer, in die man nur das Vorderrad reinstecken kann/soll. Um ein Rad ordentlich abzustellen und anzuschließen sind "hufthohe" im Boden verankerte Bügel notwendig.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
374	Alternative zum Neubau der B6 in Cossebaude	Die Elbbrücke in Niederwartha soll durch eine Ortsumgehung in Cossebaude besser an die AS Dresden-Altstadt angebunden werden. Mich würde interessieren, ob jemals die Variante in Betracht gezogen und geprüft wurde, diese Brücke direkt durch einen Aufstiegstunnel -- ähnlich wie in Meißen -- an das Dreieck Dresden-West anzubinden. Dies hätte kürzere Fahrtwege und (wahrscheinlich) weniger Durchgangsverkehr durch Cossebaude zur Folge, was eine Verlegung der B6 überflüssig machen würde.			Autobahnanbindungen (Niederwarthaer Brücke an AD DD-West) sind an Autobahndreiecken technisch wie verkehrsrechtlich ausgeschlossen - die verkehrliche Wirksamkeit ist sehr gering	Anbindung Niederwarthaer Brücke an das AD Dresden-West durch Aufstiegstunnel statt OU Cossebaude	keine Berücksichtigung im VEP

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
375	Erhöhung des touristischen Nutzwertes im Bereich des Theaterplatzes	Sophienstraße und Augustbrücke für den MIV sperren Durchgehender Verkehr schränkt die Bewegungsfreiheit der zumeißt zu Fuß gehenden Touristen ein. Er ist eine störende Lärm- und Gefahrenquelle. Abgestellte Fahrzeuge stören Fotomotive.		siehe Kap 6.4.5, 6.8 und 6.9.2	Sperrung der Sophienstraße für Kfz-Verkehr - Kfz-freie Sophienstraße ist wegen der Anlieger nicht möglich, Verkehrsberuhigung ist Bestandteil des VEP	Anpassung der Kfz-Verkehrsführungen am Postplatz, Sophienstraße ohne Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
376	ÖPNV: Ticketlose Nutzung durch automatisches Ein-Ausbuchen in den Fahrzeugen	z.Bsp. Touchpoint der DB -man zahlt was man nutzt -Hürden für die Nutzung des ÖPNV fallen weg -keine suche nach dem "richtigen Ticket" mehr - Tarifmodelle von Nutzungsentgelt über Grundgeühr+Nutzungsentgelt bis Flatrate denkbar		siehe Kap. 6.9.7 mit Mobilitätskarte			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
377		<i>Kommentar: Erinnert mich an die Oystercard in London, was ein gutes System ist. Sie ermittelt die Tarife ... ob Fahrkarte außerhalb des Berufsverkehrs, ob für eine oder fünf Zonen ob die Tageskarte am Tagesende günstiger ist als Einzelfahrte, ob Monatskarte günstiger als mehrere Tageskarte ... automatisch garantiert die günstigste Variante. Dachte aber in Dresden wurde dies so ähnlich schon mit dem Alpha-Ticket (glaube so hieß es) getestet.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
378	Sichere Fahrradabstellanlagen an allen ÖPNV-Haltestellen schaffen	-bessere Vernetzung von Rad und ÖPNV -sicher = mind. im Boden verankerte Bügel		siehe Kap. 6.7.4			Radverkehrskonzept
379	Radverkehrsanlagen im Winter räumen	Radverkehr hat eine Sommer UND eine Wintersaison Es gibt eine menge Radfahrer die auch im Winter mit dem Rad fahren würden aber keine nutzbare Infrastruktur mehr vorfinden und so saisonal Straßen und den ÖPNV zusätzlich belasten.			Forderung nach Winterdienst auf Radwegen - auf Grund SR-Beschluss nicht möglich (Negativvotum)	Winterdienst im Hauptradnetz	keine Berücksichtigung im VEP
380		<i>Kommentar: Ich schliesse mich an, vor allem dem Kommentar von Grit Gabler. Wenn der Straßenwinterdienst die Schneeberge auf den Radwegen aufturnt (was ja für eine Nacht mit mächtig Neuschnee erst einmal o.k. ist), dann aber diese Berge dort einfach wochenlang sich selbst überlassen bleiben (und natürlich durch Wechsel von Antauen und Frieren zu Eis werden), dann dauert es bei Temperaturen im Minusbereich manchmal mehrerer Wochen, ehe der Radweg wieder befahrbar ist. Und das, obwohl dann sonniges, wunderbar fahrradtaugliches Winterwetter herrscht und auf den Straßen schon lange kein Schneekrömel mehr zu sehen ist. So erlebt habe ich es am Sachsenplatz mal über ca. 5-6 Wochen.</i>			Forderung nach Winterdienst auf Radwegen - auf Grund SR-Beschluss nicht möglich (Negativvotum)	Winterdienst im Hauptradnetz	keine Berücksichtigung im VEP
381		<i>Kommentar: Ich schliesse mich an, vor allem dem Kommentar von Grit Gabler. Wenn der Straßenwinterdienst die Schneeberge auf den Radwegen aufturnt (was ja für eine Nacht mit mächtig Neuschnee erst einmal o.k. ist), dann aber diese Berge dort einfach wochenlang sich selbst überlassen bleiben (und natürlich durch Wechsel von Antauen und Frieren zu Eis werden), dann dauert es bei Temperaturen im Minusbereich manchmal mehrerer Wochen, ehe der Radweg wieder befahrbar ist. Und das, obwohl dann sonniges, wunderbar fahrradtaugliches Winterwetter herrscht und auf den Straßen schon lange kein Schneekrömel mehr zu sehen ist. So erlebt habe ich es am Sachsenplatz mal über ca. 5-6 Wochen.</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
382		<i>Kommentar: Bitte mal nach Freiburg schauen, dort werden die Fahrradwege noch vor den Straßen geräumt!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
383		<i>Kommentar: Leider werden Radfahrende im Winter doppelt diskriminiert. Zum einen fehlt es am Winterdienst auf Radwegen. Zum anderen aber werden durch den Winterdienst für Autos oft die Radverkehrsanlagen zusätzlich mit Schneemassen überhäuft. Wenn die Kfz-Fahrbahn längst abgetaut ist, bildet sich auf den Radverkehrsrflächen eine Eisschicht, und es dauert sehr viel länger, bis diese Bereiche wieder befahrbar sind. Diese zusätzliche Benachteiligung ist durch nichts zu rechtfertigen. Vielmehr ist der Winterdienst für den Radverkehr zumindest auf den häufig genutzten Strecken zu gewährleisten. Dafür sind auch die notwendigen Gerätschaften im Fuhrpark der Stadtverwaltung bereitzuhalten.</i>			Forderung nach Winterdienst auf Radwegen - auf Grund SR-Beschluss nicht möglich (Negativvotum)	Winterdienst im Hauptradnetz	keine Berücksichtigung im VEP
384	ÖPNV: Kapazitäten für Fahrradmitnahme vergrößern	Außerhalb des S-Bahn-Netzes sind die Fahrradmitnahmekapazitäten im Sommer überlastet. Das simple anhängen von Fahrradanhängern (siehe Schweiz) kann da viel verbessern. Noch besser sind natürlich Fahrzeuge deren Innenraum dem zu Fuß gehenden und dem Rad fahrenden Fahrgast angemessen sind.		Strategie der Förderung von B+R um Kapazitäten gerade im Berufsverkehr zu gewinnen (siehe Kap. 6.7.4)	Möglichkeit der Radmitnahme im ÖPNV verbessern (u.a. durch Anhänger) - Anhänger im Stadtverkehr technisch nicht möglich, Radmitnahme im ÖPNV im VEP bisher kaum erwähnt. Die angesprochenen Punkte sprechen für die vorgesehene Verbreiterung der Fahrzeuge (Erhöhung der Kapazität/ Wagenkastenbreite/ Gleisabstand und Qualität). Allerdings werden auch in Zukunft Probleme bei der Fahrradmitnahme unter Beachtung Kinderwagen und Rollstühle nicht ganz zu umgehen sein. Eine Erwähnung der Kapazitätzusammenhänge im VEP im Hinblick auf zukünftige Fahrzeuge ist sinnvoll	Verbesserte Radmitnahme im ÖPNV (z.B. durch Fahrradanhänger, ggf. kostenlos)	im VEP Kap. 6.7.1 oder 6.7.4 erwähnen
385		<i>Kommentar: Der Mangel trifft aber auch für Personen mit (Reise)Gepäck zu. Um mit dem Bus zu einer S-Bahnstation zu kommen (um dann den Hbf) oder direkt den Hbf zu erreichen ist manchmal schwierig. Die Taschen passen nicht in den Gang, weil dann keiner mehr durchkommen würde. Sitzplätze kann man auch nicht immer damit einnehmen, in einem 4-er Sitz lassen sie sich nicht unter die Sitze stellen und alles andere würde wieder einen Sitzplatz kosten. Manchmal machen sind Kinderwagen, Fahrrädern und große Gepäckstücke in ziemlicher Konkurrenz. Leider.</i>	mehr Platz für Gepäck in Fahrzeugen des ÖPNV				Weiterleitung an DVB

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
386	Mehr Bäume + besseres Klima an Haltestellen, Plätzen und im ÖPNV!	<i>Kommentar: Ich würde es begrüßen, wenn an den Bergstrecken die Kapazität der Busse erweitert wird, um auch mit einem Pkw mitfahren zu können oder mindestens mit dem Motorrad! Die, für die der Bus gedacht ist, können doch mal Stück zu Fuß gehen. Hilft beiden - ich spare Sprit und die anderen tun was für ihre Ertüchtigung.</i>	Pkw- bzw. Motorradmitnahme im ÖPNV ist technisch nicht möglich				Weiterleitung an WVO und DVB
387		<i>Kommentar: Hier stellt sich mir die Frage, ob man im Sommer nicht mit dem Fahrrad selbst fahren kann. Nur für den Sommer kurzzeitig ein paar mehr Stellplätze zur Verfügung zu stellen kostet entweder Geld (Fahradanhänger, die wohl im Winter rumstehen) oder Sitzplätze (die man auch sehr gut gebrauchen kann). Ein paar Stellplätze mehr benötigt man maximal auf Bergstrecken. Aber für fünf Minuten Bergfahrt gleich die Anzahl der Stellplätze zu erweitern? Ich weiß ja nicht...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
388		Der ÖPNV in Dresden muss attraktiver werden! Dazu gehört, dass man im Sommer als Fußgänger und Fahrgast keinen Hitze-Schock erleidet weil an Haltestellen, auf Plätzen und Fußwegen praktisch kein Schatten mehr gibt. Deswegen für ein besseres Klima in der Stadt und im ÖPNV: Bäume an alle Haltestellen, Fußwege und Plätze! Rasengleise! Flächen entsiegeln und begrünen und eine Klima-Anlage in die Busse und Straßenbahnen. - Spanien macht es vor und kälter wird es in Dresden sicher nicht mehr!		siehe Kap. 6.9.1 zur Stadtqualität	mehr Rasengleise: Fortführung Einsatz Rasengleis und Berücksichtigung von Bäumen an Haltestellenist Planstandard bei Schienenbau	Verstärkter Einsatz von Rasengleisen	Kenntnisnahme
388		Mehr Bäume + besseres Klima an Haltestellen, Plätzen und im ÖPNV!	Der ÖPNV in Dresden muss attraktiver werden! Dazu gehört, dass man im Sommer als Fußgänger und Fahrgast keinen Hitze-Schock erleidet weil an Haltestellen, auf Plätzen und Fußwegen praktisch kein Schatten mehr gibt. Deswegen für ein besseres Klima in der Stadt und im ÖPNV: Bäume an alle Haltestellen, Fußwege und Plätze! Rasengleise! Flächen entsiegeln und begrünen und <u>eine Klima-Anlage in die Busse und Straßenbahnen</u> . - Spanien macht es vor und kälter wird es in Dresden sicher nicht mehr!		siehe Kap. 6.9.1 zur Stadtqualität	Fahrkomfort im ÖPNV durch Klimaanlage in den ÖPNV-Fahrzeugen verbessern - Klimaanlagen können bei der Bestellung von Neufahrzeugen geprüft werden und unter Komfortaspekten im VEP benannt werden.	Verstärkter Einsatz von Klimaanlagen im ÖPNV
389		<i>Kommentar: Da kann ich nur zustimmen! Die Stadtbegrünung ist längst beschlossen, nur hält sich niemand dran! Beispiel Bautzner Straße. Die jahrelang abgesägten Bäume werden im Zuge der Sanierung nicht neu gepflanzt, weil noch Leitung im Weg liegen. - So wird das Stadtleben im Sommer unerträglich und es bleibt einem nur die Flucht aufs Land!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
390		<i>Kommentar: Die Begrünung kommt bei aktuellen Projekten leider oft zu kurz. Absolute Negativbeispiele sind in der Altstadt Postplatz und Neumarkt. Bei Neumarkt wegen Tiefgarage noch in gewisser Weise nachvollziehbar, beim Postplatz eher das Gegenteil. Diese Granitwüste ist nicht nur optisch ein Graus, sondern führt im Sommer auch zu einem fruchtbaren Klima (extrem heiß, kein Schatten).</i>	mehr Grün in der Stadt, insbes. Postplatz				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
391		<i>Kommentar: besser noch wäre ein konsequentes umsetzen des vorliegenden stadtbaumprogramms der stadt, welches mit sich bringen sollte, dass generell mehr strassenbaumstandorte anzuordnen sind. sämtliche strassen-umbauprojekte zeigen zu deutlich, wie jämmerlich wenig da zustande kommt, immer zu viele parkplätze, immer zu weite baumabstände untereinander und zu einfahrten etc. man muss sich einen allee-charakter vorstellen und danach handeln. durch vielerlei rohdungen und fehlender bebauung gibt es mittlerweile wesentlich weniger verschattung stadtwelt als noch vor paar jahren. das zeigt, wie sinnentleert und unernt dinge wie das klimaschutzprogramm behandelt werden.</i>		siehe Kap. 6.9.1 zur Stadtqualität			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
392		<i>Kommentar: Dresden hat sich aber bewusst gegen Klimaanlagen entschieden... eine Heizung finde ich richtig, aber eine extrem energiefressende Klimaanlage für die paar Hitzetage im Jahr? Wetterextreme werden im allgemeinen zunehmen, auch die letzten beiden Winter haben es in DD gezeigt... Für mehr Rasengleise trete ich auch ein. Zum Beispiel könnte man die St. Petersburger zwischen Georgplatz und Hbf. endlich mal mit Rasengleis bestücken. Allerdings gibt es auch Ausnahmen wie z.B. die Bodenbacher, wo man die Fläche extra für Notfälle (RTW, Feuerwehr, Polizei) versiegelt hat, was sicher auch richtig ist.</i>			mehr Rasengleise: Fortführung Einsatz Rasengleis und Berücksichtigung von Bäumen an Haltestellenist Planstandard bei Schienenbau	Kenntnisnahme	Kenntnisnahme
393		<i>Kommentar: Stimme zu mit Ausnahme der Klima-Anlage.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
394	Reisebusse (be-) steuern, zu P+R leiten, aus der Stadt raus halten!	Die Touristen-Stadt Dresden wird von Reisebussen verstopft! Die Tages-Touristen mit dem Bus sollten eine City-Maut zahlen müssen, wenn sie unsere Stadt verstopfen! Reisebusse sollten direkt an P+R-Plätze am Stadtrand geleitet werden. Das Park- und Halteverbot in der Innenstadt sollte streng überwacht werden, damit dreiste Busfahrer nicht ständig unsere Straßen blockieren, z.B. vor Pfunds Molkerei! Dazu gehört unbedingt ein leistungsfähiger ZOB am Königspavillon am Hauptbahnhof! Der ist überfällig!		ZOB siehe Kap. 6.6.6	keine Touristenbusse in der Innenstadt, Bemaung und mehr P+R-Nutzung - Umsetzung ist problematisch, P+R im touristischen Bereich unüblich, Reisebusleitsystem hat sich bewährt und wird fortgeschrieben	Vermeidung von Reisebussen in der Innenstadt (Maut, P+R-Nutzung)	Berücksichtigung im Reisebusleitsystem
395		<i>Kommentar: Aber den ZOB braucht es nicht nur für Fernbusse, sondern auch für die RVD-Busse. Die Abfahrtsstelle neben der Straßenbahn vorm Hbf ist nicht zufriedenstellend. Und von der Bayrischen Straße möchte man gar nicht erst reden. Dort liegen noch Straßenbahngleise, aus Vorkriegszeiten...</i>		ZOB siehe Kap. 6.6.7, auch für Regionalverkehr			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
396		<i>Kommentar: Auch ich finde, dass <u>Reisebusse in der Stadt nichts zu suchen haben</u>, nur für die Fahrt zum Hotel sollte man sie erlauben, die restlichen Wege während des Aufenthalts in der Stadt sollten zu Fuß oder mit ÖPNV zurückgelegt werden, oder man führt eine Reisebusmaut ein, mit der man z.B. den Schlosspark Pillnitz betreiben könnte als Ersatz für das unbeliebte Eintrittsgeld, da der Park viel von Touristen genutzt wird. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob ein Teil der Stadtrundfahrten per Straßenbahn durchgeführt werden können, damit weniger Busse in der Stadt unterwegs sind. Sollte in Zukunft doch die Moritzstraße wieder vom Neumarkt bis zur Wilsdruffer Straße durchgebunden werden, könnte man vielleicht wieder dort ein Straßenbahngleis nur für die Stadtrundfahrt verlegen, (von der Wilsdruffer Straße durch die Moritzstraße zum Neumarkt und dann am Fürstenzug vorbei zur Augustusbrücke). Damit würde die Stadtrundfahrt per Straßenbahn attraktiv werden. Einen ZOB am Hbf. würde ich nicht bauen, aber die Haltestellen der Fernbuslinien an den Stadtrand verlegen. Dort verstopfen sie nicht den Bereich rund um den Bahnhof und werden hoffentlich unattraktiver und die extrem unfaire Konkurrenz gegenüber den Fernzügen wäre ein klein wenig ausgeschaltet.</i>			Reisebusmaut und verstärkte ÖV-Nutzung durch Touristen: keine Touristenbusse in der Innenstadt - Umsetzung ist problematisch, P+R im touristischen Bereich unüblich, Reisebusleitsystem hat sich bewährt und wird fortgeschrieben	Vermeidung von Reisebussen in der Innenstadt (Maut, P+R-Nutzung)	keine Berücksichtigung im VEP
396		<i>Kommentar: Auch ich finde, dass Reisebusse in der Stadt nichts zu suchen haben, nur für die Fahrt zum Hotel sollte man sie erlauben, die restlichen Wege während des Aufenthalts in der Stadt sollten zu Fuß oder mit ÖPNV zurückgelegt werden, oder man führt eine Reisebusmaut ein, mit der man z.B. den Schlosspark Pillnitz betreiben könnte als Ersatz für das unbeliebte Eintrittsgeld, da der Park viel von Touristen genutzt wird. <u>Des Weiteren sollte geprüft werden, ob ein Teil der Stadtrundfahrten per Straßenbahn durchgeführt werden können, damit weniger Busse in der Stadt unterwegs sind. Sollte in Zukunft doch die Moritzstraße wieder vom Neumarkt bis zur Wilsdruffer Straße durchgebunden werden, könnte man vielleicht wieder dort ein Straßenbahngleis nur für die Stadtrundfahrt verlegen,</u> (von der Wilsdruffer Straße durch die Moritzstraße zum Neumarkt und dann am Fürstenzug vorbei zur Augustusbrücke). Damit würde die Stadtrundfahrt per Straßenbahn attraktiv werden. Einen ZOB am Hbf. würde ich nicht bauen, aber die Haltestellen der Fernbuslinien an den Stadtrand verlegen. Dort verstopfen sie nicht den Bereich rund um den Bahnhof und werden hoffentlich unattraktiver und die extrem unfaire Konkurrenz gegenüber den Fernzügen wäre ein klein wenig ausgeschaltet.</i>			Gleis für Straßenbahn am Neumarkt - Dresden hat ein ausgedehntes Straßennetz, das auch schon für Stadtrundfahrten genutzt wurde. Eine Gleisverlegung auf den Neumarkt nur für die Stadtrundfahrt ist verkehrlich und stadtgestalterisch nicht sinnvoll.	Wiederaufbau der Straßenbahngleise am Neumarkt aus touristischen Gründen	keine Berücksichtigung im VEP
396		<i>Kommentar: Auch ich finde, dass Reisebusse in der Stadt nichts zu suchen haben, nur für die Fahrt zum Hotel sollte man sie erlauben, die restlichen Wege während des Aufenthalts in der Stadt sollten zu Fuß oder mit ÖPNV zurückgelegt werden, oder man führt eine Reisebusmaut ein, mit der man z.B. den Schlosspark Pillnitz betreiben könnte als Ersatz für das unbeliebte Eintrittsgeld, da der Park viel von Touristen genutzt wird. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob ein Teil der Stadtrundfahrten per Straßenbahn durchgeführt werden können, damit weniger Busse in der Stadt unterwegs sind. Sollte in Zukunft doch die Moritzstraße wieder vom Neumarkt bis zur Wilsdruffer Straße durchgebunden werden, könnte man vielleicht wieder dort ein Straßenbahngleis nur für die Stadtrundfahrt verlegen, (von der Wilsdruffer Straße durch die Moritzstraße zum Neumarkt und dann am Fürstenzug vorbei zur Augustusbrücke). Damit würde die Stadtrundfahrt per Straßenbahn attraktiv werden. <u>Einen ZOB am Hbf. würde ich nicht bauen, aber die Haltestellen der Fernbuslinien an den Stadtrand verlegen.</u> Dort verstopfen sie nicht den Bereich rund um den Bahnhof und werden hoffentlich unattraktiver und die extrem unfaire Konkurrenz gegenüber den Fernzügen wäre ein klein wenig ausgeschaltet.</i>			ZOB im Außenbereich der Stadt - Der ZOB soll nicht nur die seit kurzem steigenden Fernbuslinien aufnehmen, sondern auch die ins Zentrum fahrenden Regionalbuslinien (Synergieeffekte). Dafür ist eine Lage im Zentrum nötig.	ZOB dezentral im äußeren Stadtbereich anordnen	keine Berücksichtigung im VEP
397	Pendler zu P+R bewegen, MFG und Carsharing fördern!	Damit Dresden in Zukunft nicht in noch mehr Verkehr erstickt, müssen die Pendler aus dem Umland verträglich in die Stadt gelenkt werden. Dazu sollte der Luft-Reinhalte-Plan mit den Pfortner-Ampeln konsequent umgesetzt werden. Die Botschaft am Stadtrand sollte lauten "Hier umsteigen oder du stehst 30 Minuten." Dazu gehören leistungsfähige Straßenbahn-Verbindungen in die Stadt und immer ausreichende P+R Plätze. Außerdem sollte man Mitfahrgelegenheiten von Pendlern und Carsharing-Angebote finanziell unterstützen, damit das Umsteigen von einem auf den anderen Verkehrsträger für alle leichter wird.		siehe Kap. 6.6.8			Weiterbetrachtung im Pendlerkonzept bzw. P+R-Konzept
398	Durchgang Spenerstraße fahrradtauglich ausbauen	Der Durchgang im Zuge der Spenerstraße zwischen Merseburger Straße und Haydnstraße ist meines Erachtens eine wichtige Route für den Radverkehr vom Großen Garten in Richtung Blaues Wunder/Schillerplatz. Ofters kommt es hier zu Schwierigkeiten beim Überholen bzw. Begegnen vom Radfahren und Fußgängern, das Begegnen mit Fahrradanhängern ist fast unmöglich (Ich habe das schon erlebt, dass sich hier 2 Radfahrer mit Kinderanhänger begegnet sind.) Deshalb sollte der Weg erheblich verbreitert werden, sodass er auch für Radfahrer komfortabel nutzbar ist, inklusive Bordsteinabsenkung an der Merseburger Straße und Trennung in Fuß- und Radweg.	Verbreiterung Gehweg Spenerstraße				Weiterleitung an STA
399		<i>Kommentar: Alternativ kann auch der Weg durch die Alemannenstraße genommen werden, abgesehen von einem kurzen, vllt 20m langen Stück ist dort auch genug Platz für zwei Fahrräder mit Anhänger nebeneinander.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
400		<i>Kommentar: eigentlich sollte dieses fehlende Stück Spenerstrasse als verlängerung der b-brecht-allee bis zur wormser strasse mit einem breiten mittel-grünstreifen ausgeführt werden. allerdings wurde an der merseburger ein einfamilienhaus unter missachtung dieses genehmigt, welches eine großzügige variante nun verhindert. wie konnte man nur so etwas genehmigen??? nunmehr kann nur noch eine normale strassendurchbindung hergestellt werden, auch mit unterbindung des durchgangsverkehrs, falls dies erwünscht ist. damit entstünde auch die hier verlangte radwegeverbindung, die in der tat bedeutend ist. man sollte doch die interessen der allgemeinheit endlich über die (auch dort vorhandenen) interessen von kleingärtnern stellen.</i>	Radverbindung Spenerstraße				Radverkehrskonzept

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
401	Asphaltverwerfungen an Bushaltestellen	Durch das Anfahren der schweren Busse an den Haltestellen entstehen im Laufe der Zeit längs der Fahrbahn an der Position der Räder Verwerfungen im Asphalt (tiefe Mulden und relativ hohe "Kämme"). Bei Tageslicht ist alles kein Problem, da kann man mit seinem Fahrrad daran vorbei fahren, bei Dunkelheit sind solche Verwerfungen gefährlich, da man sie kaum sieht. Wenn man dann unabsichtlich seitlich gegen einen solchen "Asphaltkamm" fährt, kann es schnell passieren, dass man stürzt, dass ist mir an der Haltestelle Jacobistraße Richtung Hüblerplatz schon oft beinahe passiert. Es lässt sich sicher nicht ganz vermeiden, dass solche Verwerfungen entstehen, aber man könnte bestimmt, die größten "Kämme" von Zeit zu Zeit abfräsen, damit die Sturzgefahr für Radfahrer verringert wird.	Abfräsen der Asphaltkämme in Haltestellen				Weiterleitung an DVB
402		<i>Kommentar: Warum nimmt man nicht wie in anderen Städten Beton als Belag an Bushaltestellen? Der ist belastungsfähiger...</i>	Beton an Haltestellen als Belag				Weiterleitung an DVB
403	nächtliche Ruhe der Lichtzeichenanlage für Pkws	Als langjähriger Autofahrer liegt es mir besonders am Herzen, dass die nächtliche Regulierung der Lichtzeichenanlagen an Haupt- und Nebenstraßen überdenkt werden sollte. Derzeit ist es so, dass die Ampeln an großen Hauptstraßen erst 22uhr ausgeschaltet werden, obwohl die Verkehrsdichte es schon 20uhr zulässt. Mir fällt es gerade an der Dohnaer str. auf. Ich bin mir sicher das die neue Regulierung auch einen Beitrag zur Umwelt leisten würde.	LSA an Dohnaer Straße bereits 20 Uhr abschalten				Weiterleitung an STA
404		<i>Kommentar: Ich verweise auf Sicherheitsprobleme bei abgeschalteten LSA. Gerade am Dresdner Beispiel wurden von der TU umfangreiche Untersuchungen zum Thema durchgeführt: http://www.udv.de/system/files_force/tx_udvpublications/Uko_7_NachtabschaltungLSA_0.pdf Die Abschaltung sollte reduziert werden, um Unfälle zu vermeiden!</i>	häufigere Abschaltung von LSA nachts - Einzelfallentscheidung aus Sicherheitsgründen				
405		<i>Kommentar: wäre mal ne richtig gute Maßnahme, denn an bestimmten Kreuzungen ist es wirklich unnötig. Es würde ja schon reichen, wenn die Ampel ne Stunde eher aus geht.</i>					keine, da nicht VEP-relevant
406		<i>Kommentar: Ich sehe das auch so. Die Argumente der Verkehrsplaner, dass die Unfallhäufigkeit zunimmt, wenn die Ampeln nachts abgeschaltet werden, überzeugen mich nicht. Wer misst denn, wie viele Unfälle hinter dem Kreuzungsbereich zusätzlich passieren, weil der Auto- oder Radfahrer von den unnötigen Ampelstopps zur Weißglut getrieben wurde?</i>					keine, da nicht VEP-relevant
407		<i>Kommentar: Nicht nur für PKWs. Auch als Radfahrer würde ich es begrüßen, seltener für "nichts" anzuhalten.</i>	häufigere Abschaltung von LSA nachts - Einzelfallentscheidung aus Sicherheitsgründen				
408		<i>Kommentar: Hallo!? Sicherheitsprobleme bei Abschaltung LSA? Wer im Straßenverkehr nicht zurecht kommt, sollte nicht daran teilnehmen. Echt mal. Darüber könnte ich mich aufregen. Sicher gibt es Kreuzungen, die schwer bis gar nicht einzusehen sind und wo dann über besondere Maßnahmen nachgedacht werden kann. ABER: Auch ohne LSA sollte man unfallfrei über jede Kreuzung kommen. Die LSA könnte ja auch mal ausfallen (aus welchem Grund auch immer) - was dann? Kreuzung sperren, weil zu gefährlich? Es sollte wirklich eine bessere Verkehrserziehung stattfinden. Ein ähnliches Thema betrifft ja auch Zebrastreifen in Dresden. (angeblich zu gefährlich... wegen Inkompetenz der Autofahrer?!)</i>	Allgemeine Informationen zur Regelkenntnis im Straßenverkehr sind nicht VEP-relevant		verstärkter Einsatz von Zebrastreifen - Instrumentarium im VEP bisher nur als Pilotprojekt erwähnt - Berücksichtigung für verbesserte Querungen	Verstärkter Einsatz von "Zebrastreifen"	kann im VEP berücksichtigt werden
409	KFZ-Stellplatz-Notwenigkeit (BauG) umgehen	soviel ich weiß, kann jede gemeinde per kommunaler satzung den zwang der Landesbauordnung (BauG) zum stellplatznachweis bei jeder neubaumaßnahme aufheben. das bedeutet, dass ein bauherr nicht mehr aus zwang eine große anzahl autoparkplätze errichten muss, allerdings dennoch darf. diesen satzungsbeschluss sollte dresden stadtweit festlegen, da es auch bis in die vororte zu sinnlosen bauzwängen führt. zumindest sollten die innenstadt und zentrumsnahe gebiete dazugehören. einige städte machen das bereits seit jahren so, da es inzwischen unzeitgemäß geworden ist, auch dort parkplätze zu errichten, wo man gar keine haben will. das autoarme wohnen sollte durch möglichen verzicht auf parkierungen gefördert werden. dadurch werden baukosten gespart, die anderweitig ohnehin stark gestiegen sind und kaum günstige mietpreise ermöglichen. pflanzungen von sog. "großgrün" wird nicht mehr durch tiefgaragen verhindert (stadtklima) und missbrauch von grundstücken für parkplatz-zwecke entfällt. mindereinnahmen der stellplatzabläse sind zu verkraften. diesbezüglich wichtig ist auch die verbesserung der landesbauordnung im radstellplatz-bereich. die stadt dresden sollte als großstadt (denn diese sind am meisten betroffen) auf änderungen in der landesbauordnung hinwirken, vor allem bezüglich		siehe Kap. 5.4.1 zu integrierten Lagen	keine verpflichtenden neuen Stellplätze mehr bei Neubaumaßnahmen - eine solche Forderung ist nach BO nicht möglich	Verzicht auf Kfz-Stellplätze bei Neubauvorhaben	Minimierung erfor-derlicher Stellplätze ist bereits Strategie des VEP
410		<i>Kommentar: Ich finde den Vorschlag sehr gut und unbedingt notwendig um Menschen für ein Leben ohne eigenes Auto zu begeistern. Allerdings finde ich schon, dass die Leute, die sich in der Stadt ein Auto leisten wollen, auch für einen Stellplatz zu sorgen haben. Es kann doch nicht sein, dass wir weiterhin freiwillig die öffentlichen Straßen und Plätze mit parkenden Autos zustellen und so Fußgänger*innen und Radler*innen beim Wechsel vom Bürgersteig auf die Straße systematisch gefährden! Ich kann mir dafür sehr gut eine moderate, stadtweite Parkgebühr vorstellen. Zum Beispiel: 0,20 Euro pro Stunde 1,50 Euro pro Tag 30,00 Euro pro Monat Wer sein/ihr Auto auf die Straße stellen will, leistet so einen angemessenen Beitrag. Wer das nicht möchte, baut oder mietet sich einen Parkplatz...</i>			systematische Parkgebühr stadtweit für alle Kfz - bisher nicht Gegenstand des VEP aber moderate Erhöhung der Parkgebühren und Ausweitung des Anwohnerparkens geplant	Restriktive Parkregelungen im öffentlichen Raum (kürzere Parkzeiten, weniger Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Kfz, höhere Parkgebühren zur Mitfinanzierung des ÖPNV, stadtweite Parkgebühren, Halteverbote im direkten Vorfeld von Kitas und Schulen (Sicherheit))	Teile bereits in VEP vorhanden

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag		Aggregiertes Thema
411	Kein Ausbau des rechtsseitigen Elberadweges	Es gibt nicht nur die Interessengruppe der "Kampfradfahrer", sondern auch Menschen welche an der Elbe Entspannung suchen. Die Situation auf dem Elberadweg im Bereich Laubegast ist unhaltbar. Als Ruhezone steht z.Z. noch die rechte Elbseite zur Verfügung und muss erhalten bleiben. Siehe auch Vorschläge Verkehrsberuhigung Laubegaster Ufer und Alternativradweg Elbarm.		Ausbau und Differenzierung Elberadweg - siehe 6.7.2			Radverkehrskonzept
412		<i>Kommentar: Ich kann den Autor gut verstehen. Das kommt wohl dabei heraus wenn man zu viele, sehr unterschiedliche Verkehrsteilnehmer auf zu wenig Raum zusammenpfercht. Das Spaziergänger mit vielleicht 5 km/h und selbst ein langsamer Radfahrer mit 15 km/h auf diesem schmalen Streifen regelmäßig in Konflikt geraten ist klar. Von Kinderwagen und Rollatoren will ich gar nicht sprechen und für kleine Kinder ist die Situation regelrecht gefährlich. Ich kann mich da Gast nur anschließen. Der Elberadweg ist dem Verkehrsaufkommen und den unterschiedlichen Nutzergruppen längst nicht mehr angemessen. Das Spaziergänger die quasi hintereinander marschieren müssen genervt sind ist mir klar. Platz das zu ändern ist an den weißen Stellen vorhanden. Als eher schneller Radfahrer meide ich den Elberadweg wann immer sich Alternativen bieten.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
413		<i>Kommentar: Der linkselbische Radweg erschließt den dicht besiedelten Teil der Stadt und sollte so ausgebaut werden, das er für alle sicher benutzt werden kann. Der rechtselbische Weg führt durch dünn besiedelte Gebiee am Elbhng . Hier sollte Umweltschutz und Denkmalschutz an erster Stelle stehen und die Erholung und das langsame Fortbewegen. Durch die ständigen Hochwasser würde ein breit ausgebauter rechtselbischer Radweg alle paar Jahre über- und unterspült, was die Erhaltungskosten dazu noch drastisch erhöht. Die beiden Elbseiten sind sehr verschieden und sollten dementsprechend behandelt werden. Wer rasen will soll linkselbisch fahren und wer genießen will rechtselbisch.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
414		<i>Kommentar: Der Elbe-Rad- und Wanderweg sollte auf beiden Elbseiten durchgängig ausgebaut werden. So kann sich der Radverkehr besser gleichmäßig verteilen. Allerdings sind auch die Radverkehrsbedingungen jenseits der Elbwiesen zu verbessern. Der Durchgangsradverkehr kann sich dann besser Alternativen suchen. Grundsätzlich sollte auch die räumliche Trennung von Gehweg und Radweg im Bereich der Elbwiesen möglich sein, um wechselseitige Störungen von Fußgängern und Radfahrenden zu verringern.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
415		<i>Kommentar: Hallo, ich denke es kann hier nicht darum gehen, Fußgänger*innen, Joger*innen, Radler*innen, Eltern mit Kinderwagen, Skater*innen, etc. gegeneinander auszuspielen. Statt dessen brauchen wir an der Elbe genügend Platz und geeignete Räume für alle. Ob nun rechts- oder linkselbisch ist dabei aus meiner Sicht nebensächlich. Und in sofern finde ich den Vorschlag durchaus interessant: Der Körnerweg könnte eine Ruheoase für Fußgänger*innen bleiben, vielleicht mit einem geebneten Streifen für Kinderwägen und Rollatoren. Im Gegenzug müsste auf der Weg auf der linken Elbseite mindestens dreimal so breit werden, so dass schnelle und langsame Fahrräder, Skates und Füße nebeneinander passen ohne sich zu stören. Das würde dann auch dem Denkmalschutz am Körnerweg problemlos gerecht.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
416	Verkehrsberuhigte Zone Laubegaster Ufer	Verkehrsberuhigte Zone Laubegaster Ufer Die Situation auf dem Elberadweg im Bereich Laubegast ist unhaltbar. Dieser Bereich ist lebensgefährlich. Das Wort Rücksichtnahme ist unbekannt, Verkehrsregeln werden missachtet und andere Verkehrsteilnehmer sogar bedroht wenn diese nicht rechtzeitig zur Seite springen. Ich schlage vor, den Bereich Laubegaster Ufer als verkehrsberuhigte Zone auszuweisen und dies auch zu kontrollieren. Siehe auch Vorschlag Alternativradweg Elbarm.			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
417	Alternativradweg Elbarm	Im Rahmen des Beteiligungsprozesses Hochwasserschutz Laubegast entstand die Idee, im Elbarm einen Alternativradweg insbesondere für Schnellfahrer zu schaffen. Damit stünde mit dem bisherigen Radweg ein touristischer Radweg und als Alternative eine schnelle Variante im Elbarm zur Verfügung. Der rechtselbige Radweg wäre ggf. verzichtbar. Die Kreuzung Salzburger Straße könnte auf zwei Ebenen erfolgen, sie hierzu Vorschlag Rettungsweg Salzburger Straße Ich schlage vor, diese Idee erneut aufzugreifen.			Alternativradweg Elbarm Laubegast - bisher nicht berücksichtigt da kaum Bündelungswirkungen zu erwarten waren	Alternativradweg im Altelbarm Leuben/ Laubegast	Prüfung im Radverkehrskonzept
418	Rettungsweg Salzburger Straße	In den Beschlüssen des Beteiligungsprozesses Hochwasserschutz Laubegast sind der Ausbau und die Hochlegung der Salzburger Str. im Bereich Elbarm als Untersuchungsauftrag festgeschrieben. Bisher geschah offenbar nichts Die Salzburger Str. ist als Hauptstraße ausgewiesen. Im Elbarm entstand aus einem Feldweg durch mehrfaches Überteeren ein straßenähnliches Gebilde, welches dem aktuellen Verkehr nicht mehr gewachsen ist und ohnehin erneuert werden muss. Die Sicherheit von 12000 Einwohnern sollte eine Höherlegung auch dann rechtfertigen, wenn dafür keine Flutmittel bereitgestellt werden.	Höherlegung Salzburger Straße, da Hochwasserschutzmaßnahme ohne verkehrliche Bedeutung				Hochwasserschadensbeseitigung
419	Linie 62 auf Straßenbahn umstellen	Man sollte die Umstellung der Buslinie 62 zur Straßenbahn zwischen Plauen und Johannstadt weiterhin verfolgen und möglichst schnell umsetzen. Leider wurde das Projekt ja vorerst zurückgestellt. Heute fahren Busse teilweise alle 6 bis 7 Minuten und sind trotzdem überfüllt. Zudem sind die Busse oft verspätet und es kommt zur Pulkbildung. Mit einer alle 10 Minuten fahrenden Straßenbahn, die mit 45 Meter langen Stadtbahnhwagen fährt und auf eigener Trasse ohne Behinderung voran kommt, dürfte ein stabiler, pünktlicher Betrieb der neuen Linie 5 möglich sein. Die DVB rechnet mit einer weiteren Zunahme der Fahrgastzahlen, also sollte man mit der Umstellung der Linie 62 zur Linie 5 nicht mehr lange warten.		siehe Kap. 6.2 und 6.6.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
420		<i>Kommentar: Die FDP ausgehend vom Ortsverband Plauen, hat es geschafft, die Linie 5 zu stoppen. Liebe Dresdner (innen), 2014 sind Stadtrats- und Landtagswahlen!!!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
421		Kommentar: Ich finde, die Linie 5 sollte zusammen mit dem Ersatz der Linie 61 an oberster Stelle des Stadtbahnausbaus stehen! Die Linie 62 ist wirklich immer überfüllt. Und über die 61 muss man ja nicht reden.. Generell bin ich aber auch für jeglichen Ausbau von unseren Straßenbahnen.		siehe Kap. 6.2 und 6.6.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
422		Kommentar: Die Idee gab es doch schon mal. Vielleicht wird sie durch die Dresdener Debatte neu zum Leben erweckt. Sinnvoll wäre sie allemal. Denn Busse sind hier zeitweise völlig überfordert.		siehe Kap. 6.2 und 6.6.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
423		Kommentar: @Haribo6 Sind Sie schon einmal mit der 62 zur Stoßzeit gefahren? Was glauben Sie, warum der Bus teilweise im 3-5 min Takt fährt? Die "Sinnhaftigkeit" einer Straßenbahn zwischen Johannstadt und Plauen ist mehr als offensichtlich. Genau wie die Straßenbahn zwischen Lobtau und Strehlen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
424		Kommentar: Als Bürger kann man sich viel den Kopf darüber zerbrechen, was sinnvoll ist. Von Seite der Stadt wird aber nur geplant und ausgeführt was die maximalen Fördermittel bringt, egal ob dafür ein Bedarf vorhanden ist. Den Bedarf kann man ja Prognostizieren und Papier ist geduldig. Der Stadtrat sollte sich dem Sabbern der Stadtverwaltung nach Fördermitteln entgegen stellen und das beschließen was sinnvoll für die Bürger und die Stadt ist und entsprechende Prioritäten setzen. Denn letztendlich zahlen die Bürger die Fördergelder und dann noch den Unterhalt für Projekte, die nicht am Bedarf orientiert sind, sondern an der maximalen Förderquote. Stadtplanung verkommt zunehmend zum Eiertanz um Fördergelder und ist mit gesundem Menschenverstand nicht mehr nachzuvollziehen. Den Stadtentwicklungsplan2025plu sowie das Stadtbahnprojekt2020 halte ich für Födermittlerschließungspläne und nicht für eine Bedarfsorientierte Stadtplanung. Dementsprechend sollten die Planungen vom Stadtrat und den Bürgern auf Sinnhaftigkeit genau hinterfragt werden.		siehe Kap. 2.1 und 5.5 zu Leitzielen und Kosten			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
425		Kommentar: Das finde ich auch! Diese Straßenbahnlinie finde ich viel dringlicher als eine Verlängerung der Linie 11 bis nach Weißig. Hier müssten mal die Förderrichtlinien überprüft werden, wenn sie Kommunen dazu zwingen, die falschen Prioritäten zu setzen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
426		Kommentar: Kritisch wird es meiner Meinung nach nur auf der Chemnitzter Straße. Schon heute stehen die Buss teils ewig am Rathaus Plauen. Man müsste den MIV versuchen über die parallel verlaufende Zwickauer Str. oder Hofmühlenstr. umzuleiten, damit die Straßenbahn freie Fahrt hat und schneller ist als der Bus heute. Rein theoretisch könnte man die Straßenbahn aus richtung Innenstadt auch vor der Kreuzung Budapest/Nürnberger Str. unter die Erde fahren lassen bis zum Hp. Plauen. Dann hätten die Autofahrer nichts zu meckern und mit der Straßenbahn wäre man in nicht einmal 10 Minuten von Plauen aus in der Stadt. Einziger Nachteil wäre, dass man bei einem stumpfen Ende Zweirichtungswagen benötigen würde, aber es steht ja eh bald ein Neukauf von Straßenbahnwagen an.	Detail der Streckenführung und technischen Umsetzung				Weiterleitung an DVB
427	Kleinteilige Ergänzungen im Radnetz	Sicherheitsdefizite beseitigen. z. B. Plasterabschnitt Lübecker Straße zwischen R.-Renner-Straße und Emrich-Ambross-Ufer endlich asphaltieren.	Detail				Weiterleitung an STA
428		Kommentar: Es könnte z. B. auch die durch die Baumaßnahme in der R.-Renner-Str. entstandene Einbahnstraße in der Gohliser Straße für den Radverkehr freigegeben werden!	Detail, betrifft bauch Bräuergasse				Weiterleitung an SVB
429	Kreuzungsbau Königsbrucker Str./Stauffenbergallee	Die Kreuzung Königsbrucker Str./Stauffenbergallee sollte so ausgebaut werden wie die Kreuzung Flugelweg/Hamburger Str. (in 2-Ebenen), zumal der Landschafts- und Verkehrsflächenverbrauch diesen Ausbau begünstigen.		siehe Kap. 6.2 und 5.8.2 zur Flächenfreihaltung			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
430		Kommentar: zunächst sollte man eine zusätzliche rechtsabbiegespur (von WSB kommend, richtung köbrü nach norden wollend) einrichten und vor allem die ampel verkehrsabhängig programmieren. dann erubrigt sich womöglich jeglicher großausbau. eine weitere anpassung kann beim ausbau der königsbrucker gemacht werden.	Steuerung ist verkehrsabhängig				Weiterleitung an STA
431		Kommentar: Ich kann nicht verstehen, wie angesichts der seit einiger Zeit zurückgehenden Autonutzung in Dresden (siehe SrV 2008) immernoch derartige Projekte gefordert werden und von der Allgemeinheit finanziert werden sollen. Wenn ich mir in diesem Zusammenhang die Differenz für den geplanten Verkehr auf der Waldschloßchenbrücke (48.000 Kfz am Tag) und den realen Verkehr (24.000 Kfz am Tag) angucke, wird mir schon allein aus volkswirtschaftlicher Sicht schlecht. Man muss sich nur mal ausrechnen, was inkl. Zinsen und Unterhaltungskosten der Brücke, eine einzige Autofahrt über diese Brücke kostet. Ganz ähnlich sieht es am Flugelweg oder am Tunnel Wiener Platz aus. Die sind einfach unrentabel, weil deutlich weniger Verkehr durchfährt als geplant. Wie man angesichts solcher Erfahrungen noch weitere Auto-Großprojekte fordern kann, will sich mir nicht so recht erschließen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
432		Kommentar: Kreuzungsbau Königsbrucker/Staufenberger. Bin der gleichen Meinung wie der Gast vom 09.10.13 oder der Ausbeu erfolgt wie bei der Kesseldorfer/ Caventiestr. ebenfalls in 2-Ebenen.		siehe Kap. 6.2 und 5.8.2 zur Flächenfreihaltung			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
433		Kommentar: Bin der gleichen Meinung wie Gast am 09.10.2013 Oder Ausbau wie Kesseksdorfer/ Cpentire. ist auch in 2-Ebenen ausgebaut.		siehe Kap. 6.2 und 5.8.2 zur Flächenfreihaltung			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
434		Kommentar: Das ist wirklich eines der Nadelöhre in Dresden. Da es sich dort allseits von 2 Fahrspuren auf eine Fahrspur verengt. Auch den Busfahrspuren zu verschulden. Dieses könnte ohne allzu großem Mehraufwand entschärft werden. Wäre eine enorme Entlastung.		siehe Kap. 6.2 und 5.8.2 zur Flächenfreihaltung			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
435	Tarifsystem Tarifzongrenzen	Ich komme aus Heidenau und muss wegen ca. 500 Metern eine extra Tarifzone dazu lösen, wenn ich mit der S Bahn fahre. Das sind locker 20 Euro im Monat mehr Kosten nur wegen 500 Metern. Deswegen fahre ich dann öfters mit dem KFZ in die Stadt. Warum? Warum ist das Tarifsystm so starr? Warum kann das Tarifsystm nicht auf die Nutzer angepasst werden? So wird es attraktiver und mehr Menschen steigen sicherlich vom KFZ auf ÖPNV um. Ich bin dafür das die Fahrgäste vom ÖPNV mehr für die tatsächliche Strecke die sie in Anspruch nehmen bezahlen, als willkürlich festgelegte Zonen.			Anpassung Tarifsystm an den Grenzen zu den Nachbargemeinden (Flexibilisierung) - Tarifsystm kann nur im Rahmen VVO verändert werden; die benannten Beispiele beziehen sich nicht auf die Stadt Dresden; ggf. Aufnahme als Prüfbedarf für NVP	Tarifliche Ansätze für günstigeren ÖPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	Diskussion im Nahverkehrsplan
436		<i>Kommentar: Auch ich finde das Tarifsystm des VVO extrem ungerecht, nur wegen einer Haltestelle gleich eine ganze Zone draufzahlen. Der VVO sollte sich mal das Tarifsystm des ZVON zum Vorbild nehmen, dort wird im Regionalverkehr nur das bezahlt, was man wirklich fährt und nicht noch viel drumrum, was man nicht nutzt. Im Städten wie Dresden ist eine Zone gut, aber nicht im Regionalverkehr. Sollte es doch zur Fusion von VVO und ZVON kommen, soll das Tarifsystm vom ZVON übernommen werden.</i>			Tarifsystm des ZVON auf den VVO übertragen mit Ausnahme von Dresden - Tarifsystm kann nur im Rahmen VVO verändert werden; ggf. Aufnahme als Prüfbedarf für NVP	Tarifliche Ansätze für günstigeren ÖPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	Diskussion im Nahverkehrsplan
437		<i>Kommentar: Von Streckenkarten haben wir uns seit Jahrzehnten verabschiedet. Das hat sicher seine Gründe. Wenn die Leute ein Karte haben, mit der sie sowieso überall hinfahren können, nutzen sie diese auch eher, als wenn sie nur für die 5 km zur Arbeit gilt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
438	Ticketpreise für Kinder senkent! (erst ab 18 voller Preis!)	Für mich ist es unvorstellbar, warum Kinder ab dem 14. Lebensjahr ein Ticket zum vollen Preis kaufen müssen. Mobilität ist insbesondere in jungen Jahren eine wichtige Grundlage für die soziale und persönliche Entwicklung. Ein hoher Ticketpreis steht hier meiner Meinung nach der sozialen Gerechtigkeit im Wege. Für alle Schüler und Azubis sollte es einen günstigen öffentlichen Nahverkehr geben. Studenten bekommen mit einem Semesterticket für sehr günstige Konditionen. Dies ist selbstverständlich richtig und wichtig. Wenn ein Schüler mit 15 Jahren jedoch bereits mehr bezahlen muss als ein Student oder Rentner, sollte diese offensichtliche Divergenz diskutiert und behoben werden. ÖPNV sollte für alle Menschen günstig zur Verfügung stehen, sowohl aus sozialer sowie ökologischer und ökonomischer Sicht. Wenn dies jedoch (politisch) mittelfristig nicht zu leisten ist, sollten Jugendliche bis 18 generell finanziell entlastet werden, sowie Schüler und Auszubildende, die dieses Alter überschritten haben. -Ein Student mit Semesterticket-		günstige Zeitkarten für Azubis und Schüler über 14 Jahre bestehen bereits (Kundenkarte)	Vollzahler später als 14 Jahre - Tarifsystm kann nur im Rahmen VVO verändert werden; die benannten Beispiele beziehen sich nicht auf die Stadt Dresden; ggf. Aufnahme als Prüfbedarf für NVP	Tarifliche Ansätze für günstigeren ÖPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	Diskussion im Nahverkehrsplan
439		<i>Kommentar: Sehe ich ebenso. Die deutlich geringern Mittel von Schülern und Azubi sollten mit günstigeren Tickets berücksichtigt werden. Der Schulweg mit den Öffentlichen sollte auf jeden Fall kostenlos sein.</i>			kostenlose Schülerbeförderung im ÖPNV - Tarifsystm kann nur im Rahmen VVO verändert werden: Eine Abgrenzung bzw. Fahrschein für Freizeitfahrten (Sport, Musik, Freunde) ist unpraktikabel. Das angesprochene Grundproblemist die sozial gerechte Mobilitätsteilhabe. Insofern ist die Rabattierung der Schülerkarten im Vergleich zu den Lebenshaltungskosten relevant.	Tarifliche Ansätze für günstigeren ÖPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	keine Berücksichtigung im VEP
440		<i>Kommentar: Ich finde es trotzdem nicht in Ordnung, wenn man nur wegen seines Wohnortes kein vergünstigtes Ticket erhält. Man braucht ein Ticket nicht nur um in die Schule zu fahren. Freunde treffen, die Bibi besuchen und die Stadt erkundschafden sind genauso wichtig. Außerdem müssen Kinder von außerhalb genauso den vollen Preis zahlen. Meiner Meinung nach ist das unangemessen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
441		<i>Kommentar: Soweit ich weiß bekommen Schüler in Dresden einen Teil der Monatskarte erstattet, wenn sie weit genug von der Schule entfernt wohnen... Also bezahlen die meisten sowieso nur einen Teil des vollen Preises.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
442	Blaues Wunder	Da es absehbar ist, dass die Brücke saniert oder vielleicht irgendwann gesperrt werden muss, wäre es sinnvoll, schon jetzt ernsthaft über einen Ersatzneubau im Osten nachzudenken. Da die Waldschlösschenbrücke keine spurbare Entlastung für das Blaue Wunder gebracht hat, besteht hier weiterhin dringender Handlungsbedarf.		siehe Kap. 6.9.6			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
443		<i>Kommentar: Im Stadtbahnprojekt 2020 ist schon eine Straßenbahn übers Blaue Wunder zum Körnerplatz angedacht. So kann sich die Stadt die Sanierung der Brücke upig fördern lassen und der Körnerplatz wird dann endgültig zum Verkehrskreuz mit Endhaltestelle der geplanten U-Bahn breiten Straßenbahnen. Da gibt es dann noch mehr Stau. Nach den Erfahrungen mit der Waldschlösschenbrücke wird die Stadt sicher erstmal keinen weiteren Brückenneubau in Betracht ziehen. Auch fahren ja gerade mal die Hälfte der prognostizierten PKW's über die Waldschlösschenbrücke. Hier wäre also eine Straßenbahn problemlos möglich gewesen, aber die Förderquote für die neue Brücke wesentlich geringer ausgefallen. Daher keine Straßenbahn über die Waldschlösschenbrücke, zugunsten der Förderquote und eine neue Straßenbahn übers Blaue Wunder, ebenfalls zum Abgreifen von Fördergeldern. Sinnvoll wird hier wirklich nicht geplant, sondern nur das was die maximale Förderquote bringt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag		Aggregiertes Thema
444		<i>Kommentar: bitte stadteinwärts, damit Denkmale geschont werden. Die später angebauten Fußwege sollten zur Entlastung wieder vom Blauen Wunder (Fußgänger, Radfahrer) entfernt werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
445	P & R Parkplätze mit automatischem Ticket für Straba/Bus	Wir waren für mehrere Tage in Amsterdam im Urlaub. Um den Verkehr aus der Innenstadt zu halten, wurden die Ticketpreise am Parkautomat auf 5€ die Stunde angehoben. Außerdem konnte man nur mit Kreditkarte bezahlen. Also nicht grade sehr praktisch. Dafür wurden rund um Amsterdam Parkplätze eingerichtet, wo das Tagesticket 5€ gekostet hat. Automatisch im Ticketpreis war eine Ganztageskarte für alle öffentlichen Verkehrsmittel. Wenn man ein paar Tage länger bleiben wollte, auch kein Problem. Die Karte war immer gültig. Diese Karte musste man, wenn man sein Auto auslöst, wieder abgeben. Die verlängerten Tage musste man dann einfach dort am Automat nachbezahlen und das war alles. Super Idee, um die Innenstadt zu entlasten - egal ob Verkehr, Lärm oder Feinstaub.			OPNV-Tageskarte über Parkticket an Park+Ride-Plätzen - Parkgebühren auf P+R-Plätzen - bisher nicht avisiert, zudem keine separaten Tarife geplant, Frage der tariflichen Gleichbehandlung und der tatsächlichen Rolle, zudem ist es Ziel, die OPNV-Fahrt direkt am Ausgangsort zu beginnen	Tarifliche Ansätze für günstigeren OPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	keine Berücksichtigung im VEP
446	leistungsfähiges Schnellbahn-und Verkehrsnetz	Dresden benötigt, damit es in der Zukunft mit der wachsenden Einwohnerzahl, dem sich daraus ergebenden erhöhten Verkehrsaufkommen und des erfreulicherweise stetig wachsenden Tourismus mithalten kann, ein gut funktionierendes, hochleistungsfähiges und belastbares Schnellbahnnetz, aber auch gut ausgebaute und gepflegte Straßen, die den wachsenden Verkehrsfluss aufnehmen können. Das Schnellbahnnetz könnte durch zusätzliche S-Bahnhöfe auf den derzeitig drei bestehenden Linien verstärkt werden, in dem an Knotenpunkten (Umstiegen zu Tram/Bus und S-Bahn) zusätzliche bahnhöfe gebaut werden. Aber auch die Überlegung neue S-Bahn Strecken zu bauen, etwa zur besseren Erschließung von Wohngebieten am Stadtrand oder in größere Gewerbegebiete bzw. zu den beiden größten Chipherstellern im Dresdner Norden. Eventuell müsste dann eine neu zu bauende Strecke auch unterirdisch verlaufen. Das sollte aber kein Problem darstellen. Dresden muss sich auch als Landeshauptstadt und Großstadt beweisen....dazu gehört, meiner Meinung nach auch ein perfektes S- und U-Bahn Netz. Leider ist das in Dresden bisher versäumt worden ein solches Netz zu entwerfen und zu bauen. Stattdessen werden immer mehr Tram Linien gebaut, welche dann aber an Kreuzungen ebenfalls halten müssen.		Ausbau und erhalt Straßennetz siehe Kap. 6.4, Ausbau Haltepunkte S-Bahn siehe Kap. 6.6.4	Etablierung eines U-Bahn-Systems - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich.	Verlegung von OPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pim. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
446	leistungsfähiges Schnellbahn-und Verkehrsnetz	Dresden benötigt, damit es in der Zukunft mit der wachsenden Einwohnerzahl, dem sich daraus ergebenden erhöhten Verkehrsaufkommen und des erfreulicherweise stetig wachsenden Tourismus mithalten kann, ein gut funktionierendes, hochleistungsfähiges und belastbares Schnellbahnnetz, aber auch gut ausgebaute und gepflegte Straßen, die den wachsenden Verkehrsfluss aufnehmen können. Das Schnellbahnnetz könnte durch zusätzliche S-Bahnhöfe auf den derzeitig drei bestehenden Linien verstärkt werden, in dem an Knotenpunkten (Umstiegen zu Tram/Bus und S-Bahn) zusätzliche bahnhöfe gebaut werden. Aber auch die Überlegung neue S-Bahn Strecken zu bauen, etwa zur besseren Erschließung von Wohngebieten am Stadtrand oder in größere Gewerbegebiete bzw. zu den beiden größten Chipherstellern im Dresdner Norden. Eventuell müsste dann eine neu zu bauende Strecke auch unterirdisch verlaufen. Das sollte aber kein Problem darstellen. Dresden muss sich auch als Landeshauptstadt und Großstadt beweisen....dazu gehört, meiner Meinung nach auch ein perfektes S- und U-Bahn Netz. Leider ist das in Dresden bisher versäumt worden ein solches Netz zu entwerfen und zu bauen. Stattdessen werden immer mehr Tram Linien gebaut, welche dann aber an Kreuzungen ebenfalls halten müssen.		Ausbau und erhalt Straßennetz siehe Kap. 6.4, Ausbau Haltepunkte S-Bahn siehe Kap. 6.6.4	Ausbau der S-Bahn: Konzentration im Horizont des VEP auf Linien S1, S2 und S3	Neubau von S-Bahnstrecken in den Dresdner Norden und Elektrifizierung der Strecken nach Königsbrück und Kamenz	keine Berücksichtigung im VEP
447		<i>Kommentar: Also in der ganzen Welt versucht man wieder weg zu kommen, von den anonymen und Menschenunwürdigen U-Bahnen und baut wieder Tram-Systeme auf. Die Zeit die die Tram an der Kreuzung steht, verplumpert man bei der U-Bahn mit Rolltreppen und Tunneln beim Zu- und Umsteigen. Das Dresden, genauso wie Zürich, keine U-Bahn hat, ist ein Glück und so kann man wenigstens die Stadt und die Veränderungen jeden Tag sehen, anstatt auf schwarze Tunnelwände zu starren.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
448		<i>Kommentar: @Gast vom 11.Oktober Das ist nicht ganz richtig, in Hannover, Düsseldorf, Dortmund etc. handelt es sich um Stadtbahnen, erkennbar an dem Schriftzug "Stadtbahn" auf dem U. Das sind genau genommen Straßenbahnen mit mehrheitlich Hochflurbahnen und solchen Haltestellen. Bei einer U-Bahn im klassischen Sinne, wie ich es meinte, handelt es sich um komplett vom MIV baulich getrennte Trassen, die Stromzufuhr erfolgt über eine sogenannte "Dritte Schiene". (Bei uns nur in HH, N, M und B) Es ist deswegen auch ziemlich hochtragend von der DVB, ihre Straßenbahnen als Stadtbahnen zu vermarkten. Den Platz für eine echt Stadtbahn, die in der Innenstadt meist unterirdisch verkehrt und in den Randbereichen meist im Straßenraum oder auf eigenem Gleiskörper, wäre in Dresden durchaus vorhanden, dank der besch...eidenen DDR-Stadtplanung. Ist aber nicht richtig meines Erachtens. Der gemeines Autofahrer muss merken, dass die Bahn besser ist. Das wird er nicht, wenn die Straßenbahn verschwindet und er freie Fahrt hat. In den westdeutschen Städten mit Stadtbahnen gab es überall früher viel größere Netze. Aber die autogerechte Stadt wollte die Straßenbahn nicht. Die Straßenbahn ist ein wichtiger Bestandteil der Stadt und sollte erhalten bleiben.</i>			stärkere OPNV-Beschleunigung auf Kosten des MIV (flächendeckend separate Gleiskörper) - Flächendeckende oder überwiegend besonderer Bahnkörper ist in den Dresdener Straßenräumen nicht möglich, da diese begrenzt sind und auch andere Funktionen aufweisen. Einige Beispiele wie Borsbergstraße/Schandauer Straße oder Leipziger Straße zeigen auch gute Geschwindigkeiten für die Straßenbahn, wenn die Planungen entsprechend ausgelegt werden.	Konsequenter eigener Gleiskörper für die Straßen/ Stadtbahn	keine Berücksichtigung im VEP

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
449		<i>Kommentar: Bezüglich der Antwort von Tom vom 11.10.2013 Es gibt z.B. mindestens noch zwei andere Städte, nämlich Dusseldorf und Hannover...beide sind ebenfalls Landeshauptstädte, haben etwa die gleiche Größe wie Dresden und besitzen ein gut funktionierendes S-und U-Bahn Netz. Es sollte auch nicht auf die Größe einer Stadt ankommen,ob diese eine Metro benötigt, sondern abhängig gemacht werden von der Machbarkeit einer Erweiterung des bisher bestehenden Nahverkehrsnetzes. Das ist wird aber in Dresden schwierig werden, da einfach dafür kein Platz vorhanden ist. Damit dieser Platz entsteht muss an diversen "Engstellen" oder an stark frequentierten Kreuzungen eine Kreuzungsfreiheit geschaffen werden. dies ist aber nur möglich, wenn entweder der Autoverkehr in einem Tunnel durchgeführt wird oder eben die Tram, S-Bahn oder eine U-Bahn dort hindurchgeführt wird. Sicher entstehen erstmal dadurch immense Kosten, aber auf Dauer gerechnet und gedacht wäre dies die vernünftigste Lösung. In anderen Städten wird dies vielfach auch praktiziert und das mit Erfolg!</i>			mehr Tunnelösungen für ÖPNV - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirm. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
450		<i>Kommentar: Für eine U-Bahn ist Dresden schlichtweg zu klein. Zwar ist Nürnberg mit seinen 3 U-Bahnlinien 30.000 Einwohner kleiner als Dresden, aber die Verkehrsströme sind anders und das Straßenbahnnetz, das dort noch verblieben ist, ist ein verkrüppeltes Rumpfnetz. Schneller kann die Straßenbahn durch Ampelvorrangschaltungen, größere Haltestellenabstände und stärker motorisierte Straßenbahnwagen werden. Z.B. könnte man die Straßenbahn von der Geschwindigkeitsgrenze von 50 km/h innerhalb der Stadtgrenzen befreien, wenn sie auf eigenem Gleiskörper unterwegs ist. Das ist alles erheblich billiger als gleich eine U-Bahn zu bauen. Mit einer U-Bahn gäbe es wahrscheinlich im Dresdner Westen von den 4 parallel verlaufenden Straßenbahntrassen nur noch noch eine oder 2 und eine U-Bahnlinie. Wir bräuchten wieder mehr Busse zudem. Also ein herber Angebotsverlust. Soweit ich weiß, ist auch der Leipziger Citytunnel überdimensioniert, die Stadt ist eigentlich zu klein für einen solchen Tunnel.</i>		ÖPNV-Bevorrechtigung siehe Kap. 6.6.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
451	Verlängerung Linie 11	Bitte die Verlängerung der Linie 11 nach Weißig realisieren.		siehe Kap. 6.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
452	Schnellbahn	Ich wünsche mir das man es schafft in den kommenden Jahren vom klassischen Straßenbahnbau wegzukommen und an Knotenpunkten oder generell andere Lösungen als die "Vorrangschaltung" der Bahn zu finden. Ich denke an einen auf die jeweiligen Stadtgebiete angepasstes Schnellbahnnetz. Bestehend aus Hoch-, U- und Straßenbahnstrecken. Dabei könnte ein alternatives Stromsystem eingebaut werden bei welchem die Bahn den Strom aus einem Neben dem Gleis verlaufenden träger bekommt. Einfach gesagt darf es für die Bahnen wirklich absolut keine Beeinträchtigung durch den Individualverkehr geben. Zum Beispiel ist es mir ein absolutes Rätsel warum man auf diese Idee nicht schon bei der Sanierung des Pirnaischen Platzes gekommen ist, hier ist definitiv genug Platz in alle Richtungen und allein die Gleisanlagen würden eine Bereicherung in der Platten Straßenwüste darstellen, da diese ja nicht trist sondern auch anspruchsvoll und Modern gebaut werden können. Zudem stellt eine Hochbahn eine Attraktion für den Tourismus durch die Aussicht dar. --> Ausbau nach oben !!			Bau von Hoch- U und Straßenbahnstrecken - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirm. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
453		<i>Kommentar: ... die Städte im Ruhrgebiet anschauen, wo in den 70er bis 90er Jahren die Straßenbahn reduziert und die Hauptlinie verbuddelt wurde. Mehrere 100 Mio. DM hat dies damals gekostet (GVFG...) und nun hat man in Duisburg nicht einmal das Geld um die Tunnel Technik zu modernisieren. Nun droht die Sperrung. Danke Dresden, das die Straba oben bleiben kann !!! Da warte ich mit dem Auto oder Fahrrad gern mal etwas länger.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
454	Express-Straßenbahn einführen	Wie wäre es, wenn man wieder ein oder zwei Express Linien auf den Haupt-Achsen einführen würde? Zum Beispiel eine X7 oder eine X1? Die könnten dann nur an wichtigen Umsteige-Punkten und Plätzen halten, sodass man schneller quer durch die Stadt kommt. Natürlich muss man dazu die Durchlässigkeit der Nord-Süd- und Ost-West-Magistrale erhöhen, indem man Doppelhaltestellen ausbaut oder ein drittes "Überholgleis" anlegt. Jedenfalls könnte die X7 oder X1 dazu beitragen, schneller von A nach B mit den Öffis zu kommen.			Express-Straßenbahnen einrichten (X7) - Die DVB AG hat vor einigen Jahren auf der Linie 11 eine "Express-Straßenbahn" (Linie 51) eingeführt. Dabei zeigten sich Probleme im Betriebsablauf, da durch den vergleichsweise dichten Takt (10-Minuten-Takt soll bei allen Haltestellen beibehalten werden) und die nicht vorhandene Überholmöglichkeit die Express-Linie häufig unmittelbar einer regulären Fahrt folgte. Hinzu kommt die schwierige Begreifbarkeit/Kommunikation zu den bedienten Haltestellen (Kunden können ggf. nicht mehr jede Fahrt nutzen). Aus den genannten Gründen wurde die Expresslinie nach vergleichsweise kurzer Zeit wieder eingestellt. Auf den benannten Relationen 7 oder 1 gibt es teilweise Zugangebote (Weixdorf, Klotzsche, Kleinzschachwitz, Niedersedlitz), die eine größere Geschwindigkeit aufweisen. Allerdings sind dafür teilweise längere Zugangswege erforderlich.	Express-Straßenbahn- oder Buslinien einrichten	keine Berücksichtigung im VEP

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung		
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten			
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare		Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP		fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema
455		<i>Kommentar: Der Vorschlag erinnert mich an die Linie 51 (Citysprinter), den es mal gab und der nur an wichtigen Haltestellen hielt. Die Idee war damals gut und man gelangte von Buhlau schneller zum Postplatz. Aber da fuhren auch noch Tatra-Bahnen. Wenn mehrere Linien die selben Gleise nutzen scheitert es an der Möglichkeit der Überholung. Lieber eine bessere Taktung, oder Doppelbelegung der Strecken mit 2 Linien die Stadtauswärts ab einem dünner besiedelten Punkt andere Ziele nehmen, vorher enden oder in der Stadt wegen einer anderen Streckenführung einen Mehrwert bringen. Ältere Personen und Wenignutzer könnten bei den Expresslinien scheitern und es könnte die Nutzer durcheinander bringen. Aber vereinzelt im nicht so dichten Vekehr am morgen / Abend könnten dies vielleicht eine Möglichkeit sein einzelne Bahnen zur Express-Bahn (oder "Guten Morgen-Linie") umzugestalten wenn eine Beförderung per S-Bahn (also schneller als Straßenbahn) nicht möglich ist, weil kein S-Bahnhof in der Nähe ist. Ansonsten wäre die Expressvariante doch etwas für Busse, da sie dort schneller umsetzbar wäre. Z.B. von Weißig bis nach Löbtau in weniger als 55 Minuten weil die wichtigste Punkte mit viel</i>			Einrichtung von Expressbahnen und Expressbussen im Stadtverkehr - Der größte Reisezeiteffekt ergab sich nicht durch das Auslassen von Haltestellen, sondern durch die im Vergleich zur Linie 11 andere Linienführung (ab Albertplatz über N-S-Verbindung und Wilsdruffer Straße). Damit wurde auch der stauanfällige Bereich Antonstraße umfahren. - bei Tangentiallinien ist die Nachfrage geringer und somit die Wirtschaftlichkeit zusätzlicher Expressbusse zu gering	Express-Straßenbahn- oder Buslinien einrichten	keine Berücksichtigung im VEP	
456		<i>Kommentar: Soweit ich weiss, gab es das schonmal, ich denke das dresdner Strassenbahnnetz ist schon jetzt im Innenstadtbereich im Feierabendverkehr vollkommen überlastet. Für Expressbahnen müsste das Streckennetz vergrößert werden. Eine Alternative stellt in diesem Falle nur eine U-Bahn dar. Diese ist jedoch mehr als Kostenintensiv.</i>	kommentierend					keine, da nicht VEP-relevant
457		<i>Kommentar: Die Straßenbahnen stauen sich doch nur in der Innenstadt hintereinander. Wenn man also im Bereich der innerstädtischen Haltestellen ein 3. Gleis zum Überholen verlegt und sich auf der Nord-Süd- und Ost-West-Magistrale auf eigene Gleise für die Straßenbahn konzentriert, dann könnte man ne X7 und X1 hin kriegen. - Irgendwie muss man in Zukunft doch schneller einmal quer durch die Stadt kommen! Weder S-Bahn noch die aktuelle Straßenbahn kann das leisten.</i>			Überholgleise für Express-Straßenbahnen - Gerade auf den Nord-Süd- und Ost-West-Strecken gibt es relativ viel besonderen/unabhängigen Bahnkörper. Das Anlegen von 3. Gleisen in der Innenstadt hat nicht nur Platzprobleme. Gerade in der Innenstadt müssen alle Haltestellen bedient werden.	Express-Straßenbahn- oder Buslinien einrichten	keine Berücksichtigung im VEP	
458		<i>Kommentar: Expressbahnen sind mit dem derzeitigen Netz nicht zu realisieren. Halte ich auch nicht unbedingt für sinnvoll. Allerdings sollte der öffentliche Verkehr generell beschleunigt werden. Eigene Trassen verhindern z.B. die angesprochen Stausituationen. Auf der Marienbrücke wäre das realisierbar. Außerdem muss man, vor allem bei Neuplanung, die Haltestellenabstände überdenken. Für die 5 waren in Johannstadt mal 6 Haltestellen auf 2 km Streckenlänge angedacht - also alle 300 m eine (weiß nicht, ob es ein neueren Stand gibt). Da steht die Bahn länger, als sie fährt. Alle 500 m sollte im Stadtgebiet ohne weiteres reichen. U-Bahn ist schon wegen der Kosten unrealistisch.</i>		ÖPNV-Beschleunigung siehe Kap. 6.6.3				keine, da im VEP bereits berücksichtigt
459		<i>Kommentar: Wie sollten denn die Express-Straßenbahnen die "normalen" Bahnen überholen? Sie fahren doch alle auf den gleichen Schienen!</i>	kommentierend					keine, da nicht VEP-relevant
460		<i>Kommentar: Wie soll das denn funktionieren? Denn die Express Tram steht ja an Kreuzungen ebenfalls an Ampeln... bzw., wie z.B. auf der Marienbrücke zur Hauptverkehrszeit, ebenfalls im Stau mit Autos. Besser wäre doch gleich den städtischen Nahverkehr unterirdisch zu verlegen. Dresden braucht dringend eine Kreuzungsfreie Alternative, also eine U-Bahn.</i>			U-Bahn für Dresden - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirm. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP	
461	Königsbrücker	unbedingt zwespurig lassen und Platz für Fußgänger Fahrräder schaffen keinesfalls eine 4spurige Stadtautobahn !!!!!			Zweistreifige Königsbrücker Straße - VEP stellt Beschlusslage dar, neue Beschlusslagen werden in den VEP aufgenommen	Zweispurige Königsbrücker Straße, ggf. auch als Shared Space	Beschlussfassung läuft derzeit	
462		<i>Kommentar: Kreuzungen wie z.B. Königsbrücker- Staufenberg mindestens zweispurig. Staus gibt es immer an Kreuzungen mit Verengung von zwei auf eine Spur. Notfalls Geradeaus- und Abbiegespuren zusammen. Dann den Versuch "Grüne Welle". Einsatz von neuester Technik, wie z.B. Bewegungsmelder, empfindliche Induktionsschleifen. Druckerampeln. Da man oft an jeder zweiten Ampel rot hat, obwohl kein Auto, kein Fahrrad und kein Fußgänger in Sichtweite ist. Ich persönlich wünsche mir mehr Kontrollen betreff Nichtblinken, Rasen, falsche Fahrspur benutzen, kein Licht am Rad..... Die vermeintlichen Kavaliersdelikte halt.</i>	Dimensionierung von Knotenpunkten nicht Gegenstand des VEP	Detektionstechnik wird in Dresden umfanglich genutzt	verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regaleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP	
463	Ausbau der Königsbrücker	1. bald 2. zweispurig 3. Platz für Fußgänger + Radler schaffen!!! 4 keinesfalls eine 4spurige Stadtautobahn!!!			Zweistreifige Königsbrücker Straße - VEP stellt Beschlusslage dar, neue Beschlusslagen werden in den VEP aufgenommen	Zweispurige Königsbrücker Straße, ggf. auch als Shared Space	Beschlussfassung läuft derzeit	
464		<i>Kommentar: In allen Varianten zum Ausbau ist das Fazit immer, das nur mit dem 4-spurigen Ausbau die Maximalförderung erreicht wird. Da die Grundhaltung der Stadt ist "Ohne Förderung, keine Investitionen", werden von Seiten der Stadt die Ausbaupläne nur in Richtung Maximalförderung geplant und so lange Hinargumienert, bis der Stadtrat dem zustimmt. Sinnvolle und Bürgernahe Varianten bringen nicht die gewünschten Förderungen, also muss mit viel Argumenten, erfundenen Behauptungen und viel Überzeugungsarbeit solange gearbeitet werden, bis alle dem Fördermittelausbau zustimmen. Der Stadtrat als Bürgervertretung sollte sich dem entgegen stellen und nur das beschließen, was dem Bedarf entspricht und nicht den Forderkriterien.</i>	kommentierend					keine, da nicht VEP-relevant
465		<i>Kommentar: Die eigene Straßenbahntrasse bitte nicht vergessen!</i>	kommentierend					keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
466	Entlastung der Prager Straße vom Durchgangs-Radverkehr	Es ist gut, dass die Prager Straße als Fußgängerzone für Radverkehr freigegeben ist. Für die Verbraucher und für alle örtlichen Gewerbetreibenden ist es ein Vorteil, dass Ziele in der Prager Straße direkt mit dem Fahrrad erreicht werden können. Die Prager Straße sollte aber bestmöglich von Durchgangs-Radverkehr entlastet werden. Westlich der Prager Straße fehlt es an einer attraktiven Nord-Süd-Radverkehrsführung. Dabei gibt es mehrere "Baustellen": Am Dippoldiswalder Platz ist die Verbindung zwischen Marienstraße und Reitbahnstraße für den Radverkehr attraktiver zu gestalten. Zwischen Reitbahnstraße und Wiener Platz ist ebenfalls eine bessere Anbindung notwendig. Eine Radverkehrsverbindung zwischen Reitbahnstraße nördlich des Hauptbahnhofes und Bayerischer Straße südlich des Hauptbahnhofes sollte jedenfalls langfristig angestrebt werden, so dass keine entgegenstehenden Planungen und Bauvorhaben zugelassen werden.			baulich-organisatorisch verbesserter Radkorridor Reitbahnstraße-Marienstraße zur Entlastung Prager Straße vom Durchgangsverkehr - Maßnahme aus Radkonzept Innenstadt noch nicht umgesetzt	Verbesserter Radkorridor Reitbahnstraße	Umsetzung im Zuge Radverkehrskonzept Innenstadt sowie vertiefte Untersuchungen im Radverkehrskonzept Gesamtstadt
467	"Sehenswürdigkeiten, Wissen und Erlebnis" vereinen, in einer Stadt!	Dresden hat seine Sehenswürdigkeiten, die alle Besucher schätzen, würdigen und sich gern ansehen. Wie sieht es aber damit aus, sich in seiner Freizeit weiterzubilden oder andere Sachen anzusehen, ohne an einer Volkshochschule oder an einem Abendgymnasium einen Kurs zu besuchen. Der Gedanke geht dahin, z.B. ein Planetarium, ähnlich wie in Berlin, hier in Dresden einzurichten. Aber auch andere interaktive Museen wären denkbar. Zum Beispiel über die Entstehung Dresdens, zeitgeschichtlich aufgearbeitet bis hin zur Gegenwart, interaktiv und abwechslungsreich gestaltet. Ein dauerhafter Bau, in dem SEA-LIFE sein Dresdner Center unterbringen kann. Temporär war SEA-LIFE ja schon mal in Dresden. Der Fernsehturm, als Touristenattraktion, sollte wieder zugänglich gemacht werden. Warum werden so viele Shows der Unterhaltungsbranche und Musicals in Leipzig gespielt und nicht in Dresden? Wir erinnern uns...Dresden ist Landeshauptstadt...oder? Diese Shows sollten schnellstmöglich und dauerhaft nach Dresden geholt werden. Man hat leider immer öfter das Gefühl, dass Dresden sich die "Butter von der Stulle" nehmen lässt und dabei noch freudestrahlend zuschaut. Dresden muss sich vielmehr engagieren, damit es irgendwann mal nicht ohne Freizeitmöglichkeiten dasteht. Denn die	mehr Sehenswürdigkeiten schaffen				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
468		<i>Kommentar: Toll wäre es auch vorhandene Sachen stärker in die Ansagen von Bus und Bahn mit einzubeziehen. Warum heißt die Haltestelle Theaterplatz nur so und trägt nicht noch den Zusatz "historische Altstadt" oder "Semperoper"? Ein gutes Vorbild ist z.B. die Ansage "Pohlandplatz" wo auf die technische Sammlung verwiesen wird. Solche Verweise könnte es noch einige mehr geben um Besucherströme zu Ausstellungen, zur Kultur, bekannten Gebäuden oder Behörden zu leiten.</i>	mehr Hinweise zu sehenswürdigkeiten in Haltestellennamen				Weiterleitung an DVB
469		<i>Kommentar: Sehr geehrter Gast, vielen Dank für Ihren Beitrag. Die Dresdner Debatte "Fischelant mobil -Verkehr neu denken" bittet Sie um Ihre Meinung zur Verkehrsentwicklung . Wie stellen Sie sich persönlich den Verkehr im Jahr 2025 in Dresden vor? Schreiben Sie uns und debattieren Sie fleißig weiter. Ihre Moderation H. Hellig</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
470	mehr für öffentlichen Nahverkehr und Radfahrer tun	Diese Verkehrsmittel sind besser für die Umwelt. Häufig ist man mit der Strassenbahn schneller am Ziel.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
471		<i>Kommentar: Ich kann mich Ihrem Vorschlag nur anschliessen. Als Fahrradfahrer finde ich den Zustand mancher Radwege sehr verbesserungsbedürftig (z.B. entlang Hansastr.) Den ÖPNV finde ich in DD allerdings schon durchaus akzeptabel.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
472	Mitnahme des Fahrrades in Straßenbahn und Bus erleichtern	Die Mitnahme des Fahrrades in Straßenbahnen und Bussen sollte erleichtert werden. Optimal wäre die generell kostenfreie Mitnahme des Fahrrades im ÖPNV. Bisher werden nur Inhaber einer DVB-Monatskarte begünstigt. Vor allem bei Wegstrecken mit starker Steigung - z. B. auf der Bautzner Straße zum Weißen Hirsch, auf der Bergstraße zur Sudhöhe - sollte die kostenfreie Fahrradmitnahme möglich sein.			kostenlose Radmitnahme im ÖPNV - Radmitnahme im ÖPNV im VEP bisher kaum erwähnt. Die angesprochenen Punkte sprechen für die vorgesehene Verbreiterung der Fahrzeuge (Erhöhung der Kapazität/ Wagenkastenbreite/ Gleisabstand und Qualität). Allerdings werden auch in Zukunft Probleme bei der Fahrradmitnahme unter Beachtung Kinderwagen und Rollstühle nicht ganz zu umgehen sein. Eine Erwähnung der Kapazitätzusammenhänge im VEP im Hinblick auf zukünftige Fahrzeuge ist sinnvoll	Verbesserte Radmitnahme im ÖPNV (z.B. durch Fahrradanhänger, ggf. kostenlos)	im VEP Kap. 6.7.1 oder 6.7.4 erwähnen
473		<i>Kommentar: Die öffentlichen Verkehrsmittel sind bereits sehr voll. Räder bringen zusätzliche Belastung. Bedauerlicherweise ist hier auch, trotz diverser Kampagnen zur Konfliktvermeidung, zunehmende Rücksichtslosigkeit zu beobachten. In anderen Städten wird die Fahrradmitnahme zu bestimmten, genau festgelegten Zeiten (insbes. Berufsverkehr) regelrecht verboten. Rechtfertigende Notsituationen selbstverständlich ausgenommen. Nur zu Erläuterung: ich selber bin auch Radfahrer, erledige damit den Großteil meiner Wege, Ausflüge und nutze es auch als Ausdauerstportgerät. Wenn das Wetter früh schon sehr schlecht ist, lasse ich es gleich zu Hause und fahre öffentlich. Schließlich heißt es "Fahrrad" und nicht "Mitnehmrad".</i>		siehe Kap. 6.7.4			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
474		<i>Kommentar: Naja... wenn man bedenkt, dass ein Fahrrad ungefähr 2-3 Stehplätze belegt und die öffentlichen Verkehrsmittel ohnehin oft schon sehr gut gefüllt sind, finde ich den Aufpreis eigentlich ziemlich fair. Meiner Meinung nach sollte die Fahrradmitnahme im Nahverkehr (innerhalb von Dresden) eher als Notlösung da sein, falls man mal ne Panne hat oder plötzlich ein starker Regen einsetzt.</i>		siehe Kap. 6.7.4			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
475	Augustusbrücke neu gestalten !	Der Straßenraum der Augustusbrücke sollte verkehrstechnisch und baulich neu gestaltet werden. Es sollte in jeder Fahrtrichtung eine Kfz-Spur mit Straßenbahngleis für die Straßenbahn als "Pulkführer" bestehen, welche durch Radverkehr mitbenutzt wird, der neben den Gleisen fährt. Für Kfz sollte die Geschwindigkeitsbegrenzung 20 km/h wie auf der Wilsdruffer Straße - bestehen. Daneben sollte es breite Gehwege geben, die nicht für Radfahrende freigegeben sind. Der Bordstein sollte nur 3 cm hoch sein. Der Straßenbelag muss jedenfalls fahrradfreundlich gestaltet werden. Übertriebener Denkmalschutz ist fehl am Platz, denn die gegenwärtige Brücke stammt aus dem Jahr 1910 und ist damit nur ca. 100 Jahre alt. Zuvor hatte die Brücke über Jahrhunderte hinweg andere Gestaltungen. Die Modernisierung des Straßenraumes auf der Brücke würde die äußere Gestaltung der Brücke mit ihren Brückenbögen und Brüstungen unverändert lassen, womit der Denkmalschutz und die Stadtbildpflege ausreichend berücksichtigt werden. Die gegenwärtigen Verhältnisse sind schwer erträglich. Das Kopfsteinpflaster ist für Radfahrende holperig und hinderlich. Fußgänger fühlen sich - beim Schauen auf die umliegende Stadtlandschaft - oft durch Radfahrende gestört, die die Gehwege wegen des schlechten Straßenbelages		siehe Kap. 6.9.6 sowie 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
476		<i>Kommentar: Man braucht dort keine Autospuren. Ich bin dafür, daraus eine "Karlsbrücke mit Straßenbahn" zu machen.</i>		siehe Kap. 6.9.6 sowie 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
477		<i>Kommentar: Bitte den MIV gleich von der Brücke entfernen. die Straßenbahn sollte schon ihre 50 km/h fahren dürfen auf der Brücke. Die Brücke ist breit genug, dass man die Gehwege verbreitern kann, die Straßenbahngleise gepflastert lassen kann und zwischen Straßenbahngleisen und Gehwegen eine Asphaltdecke für Radfahrer bauen kann. Zudem müssen die Brüstungen endlich saniert werden, sonst sieht es bald so aus wie auf der Albertbrücke.</i>		siehe Kap. 6.9.6 sowie 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
478	Stadtbahn2020 und Stadtentwicklungsplan 2025plus sind Fördermittlerschließungspläne	Wenn man sich den Stadtentwicklungspla 2025plus und das Stadtbahnprojekt 2020 genauer ansieht, so sind es eigentlich reine Fördermittlerschließungspläne. Im Stadtbahnprojekt 2020 ist beispielsweise eine Straßenbahn übers Blaue Wunder zum Körnerplatz geplant. Wie soll am Körnerplatz die Endhaltestelle für die breiten Stadtbahnen aussehen? Hier ist doch eher die Vermutung, das die teuere Sanierung des Blauen Wunders gefördert wird, wenn eine Straßenbahn darüber fahren muss. Den Unterhalt zahlen dann die Bürger, damit Sie nicht am Schillerplatz in den Bus umsteigen müssen, sondern erst am Körnerplatz. Auch die geplanten Ausbauten im Stadtentwicklungsplan2025plus erscheinen sehr Fördermittelkonform. Dem fallen die historischen Stadtgebiete dann zum Opfer, da Fördermittlerkriterien und Denkmalschutzgebiete sich ausschließen. Wenn beide Zukunftspläne beschlossen werden, werden die Dresdner in 10 Jahren Ihre Stadt nicht mehr wieder erkennen und den Charme eines Vorortes von Shanghai oder Sofia genießen dürfen. Da die Haltung der Stadtverwaltung ist, "ohne Fördermittel keine Investitionen", sollte man beide Pläne dahingehend genau hinterfragen, was wirklich der Bedarf ist, oder ob es nur den Bedarf gibt, den öffentlichen Raum mit möglichst vielen Fördermitteln, ohne	VEP2025plus ist kein Fördermittelplan	siehe Kap. 5.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
479		<i>Kommentar: Sehr geehrte Frau Burggraf. Vielen Dank für Ihre Rückmeldung. Für mich stellt sich die Frage, warum eine sinnvolle Straßenanbindung über die Waldschlosschenbrücke nicht gebaut wird, da sonst die Forderungen für den Brückenneubau geringer ausgefallen wäre und jetzt eine Straßenbahnanbindung in das dünn besiedelte Loschwitz geplant wird, obwohl das Blaue Wunder überhaupt nicht mehr tragfähig genug ist, um eine Straßenbahn aufzunehmen. Ist hier nicht eher der Anlass, das die Sanierung der Brücke durch die Straßenbahn dann förderfähig wird? Mein Eindruck ist, das ein Großteil sinnvoller Maßnahmen nicht gebaut wird, wenn dazu keine Fordertöpfe angezapft werden können und auf der anderen Seite viele förderfähige Maßnahmen gebaut werden, die keinen wirklich Bedarf haben. Warum wird bei der Straßenbahnlinie von Gruna zum Schillerplatz nicht die Hubler-Bergmannstraße einbezogen, da diese Straße sowieso zur Hauptstraße ausgebaut werden soll. Striesen-Blasewitz Nord-Ost ist ein Denkmalschutzgebiet und die Bewohner schätzen dieses Wohngebiet durch den historischen Charakter. Nach dem Stadtbahnprojekt2020 und Stadtentwicklungsplan 2025plus soll dieses Gebiet erschlossen werden wie ein Industriegebiet. Die Stadt hat die Denkmalschutzgebietsatzung 1996</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
480		<i>Kommentar: Ideen für künftige Stadtbahn- bzw. Straßenbahntrassen in Dresden bestehen schon relativ lange. Solche Optionen für langfristige Entwicklungen, die in Zukunft in Rede stehen könnten, müssen vorbereitet werden. Dazu wurde die benannte Vorlage V0405 zu Straßenbahnneubaustrecken erarbeitet und im Jahr 2010 vom Stadtrat beschlossen. Die Vorlage ist im Ratsinformationssystem (http://ratsinfo.dresden.de) zu finden. Neben vielen anderen Straßenbahnneubaustrecken wie z. B. Briesnitz/Cossebaude oder Dohnaer Straße wurde darin auch der Korridor Wasaplatz-Bf. Reick - Tiergartenstraße - Gruna - Striesen - Blasewitz und die Straßenbahn Schillerplatz - Loschwitz betrachtet. Eine Teilmenge all dieser Entwicklungsoptionen für Straßenbahnneubaustrecken bildet das Stadtbahnprogramm mit seinen drei Strecken Johannstadt - Plauen, Lobtau - Strehlen und Bühlau - Weißßig, von denen die beiden letztgenannten für die Stadtbahn 2020 ausgewählt wurden. Alle weiteren Optionen für Stadtbahnerweiterungen werden mittel- bis langfristig einer näheren Prüfung unterzogen werden. Mit freundlichen Grüßen Dr. Kerstin Burggraf amt. SGLin Grundlagen der Verkehrsplanung</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
481		<i>Kommentar: Auch wenn es erstmal nur Kategorie C hat, so wird das Blaue Wunder in den nächsten 10 Jahren so weit sanierungsbedürftig sein, das dann die Strecke nach Loschwitz interessant wird, um sich die Sanierung des Blauen Wunders fördern zu lassen. Dann dürfen die Steuerzahler Jahrzehntlang für eine Straßenbahn bezahlen, die eigentlich nirgendswo sinnvoll hinfährt, noch dicht besiedeltes Gebiet erschließt.</i>		siehe Kap. 6.2 und 6.9.6			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
482		<i>Kommentar: Die ist sehr wohl online zu finden: http://ratsinfo.dresden.de/vo0050.php?__kvonnr=1261&search=1 Darin fällt die Strecke Schillerplatz - Loschwitz in die Kategorie C (optionale Maßnahme, derzeit kein Untersuchungsbedarf).</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
483		<i>Kommentar: Dazu gibt es eine Vorlage V0405 der DVB. Die ist online leider nicht zu finden. Am besten bei der DVB anfragen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
484		<i>Kommentar: ... Stadtbahn über das Blaue Wunder ist keine Rede im VEP2025plus. Wann wird aber endlich ein Fahrradreifen auf dem Blauen Wunder eingerichtet und eine Pkw Fahrspur gestrichen?</i>		siehe Kap. 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
485		<i>Kommentar: Gibt es dazu Quellen? In der offiziellen Darstellung des Stadtbahnprojektes 2020 ist zu einer Straßenbahn zum Körnerplatz jedenfalls nichts zu finden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
486		<i>Kommentar: Soweit ich weiß, soll die Straßenbahn am Körnerplatz nicht enden, sondern etwas weiter fahren bis in Höhe Calberlastraße, wo früher mal das Gleisdreieck war, als die Bahn noch nach Pillnitz fuhr. Abgesehen davon wurden Fördermittel lediglich für die Strecken nach Weißig und zwischen Wasaplatz und Tharandter Str. beantragt, die Strecke nach Loschwitz ist eine OPTION. Ihr Argument für den Unterhalt des Blauen Wunders ist somit hinfällig. Ach so, kostet der Unterhalt des Blauen Wunders sowie aller anderen Elbbrücken denn momentan kein Geld? Aber auch ich bin dagegen, dass man moderne Bebauung historischen Vorgängerbauten vorzieht, Dort, wo man erhaltenswerte Bausubstanz einst hatte und wo sie noch vorhanden ist, sollte man sie auch wieder aufbauen bzw. sanieren. Das darf kein Fördermittelausschlusskriterium sein. Vorkriegsbauten besonders im Zentrum sind leider rar, Ziel sollte sein, sie nach historischem Vorbild wiederaufzubauen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
487	Entlastung Schillerplatz, Körnerplatz, Blaues Wunder	Da das Blaue Wunder den starken Verkehr nicht auf Dauer tragen kann und eine Verkehrsberuhigung auf dem Schillerplatz und dem Körnerplatz erforderlich ist, schlage ich vor, eine Entlastungsbrücke oberhalb des Blauen Wunders zu bauen. Ein Verkehrszug Oehmestraße / Amtsstraße ist ein geeigneter Standort für eine schmale Brücke mit zwei Fahrspuren (mehr geht an dieser Stelle nicht), da der linkselbische Verkehr über die Altenberger Straße fließen könnte. Rechtselbisch wäre dazu ein Tunnel von der Pillnitzer Landstraße zur Grundstraße erforderlich. Dieser könnte in Höhe des Ribweges unproblematisch in die Grundstraße eingebunden werden. Ohne eine direkte Verbindung zur Grundstraße wäre dieser Brückenstandort sinnlos. Nach Bau der Entlastungsbrücke müsste das Blaue Wunder rekonstruiert und für die weitere Nutzung durch den ÖPNV ertüchtigt werden. Dieser Standort für eine Neue Brücke hat folgende Vorteile: Der Abstand vom Blauen Wunder ist groß genug, so dass die Blickbeziehungen zum Blauen Wunder nicht gestört werden. Der Körnerplatz würde vollständig vom Durchgangsverkehr befreit. Der Schillerplatz würde vom Verkehr zwischen dem Raum Tolkewitz / Gruna / Leuben linkselbisch und Buhlau / Pillnitz rechtselbisch vollständig entlastet. Nur der Verkehr zwischen			Neubau Brücke südöstlich Blaues Wunder mit Tunnellösung - in Bewertungen bisher abgelehnt, da verkehrlich und wirtschaftlich nicht tragfähig	Neue Elbbrücke i.H. Oehmestraße (südöstlich Blaues Wunder) mit Tunnelanbindung Grundstraße	keine Berücksichtigung im VEP
488		<i>Kommentar: Der erste Vorschlag hier, wo ich nicht spontan ja oder nein sagen kann. Zumindest lohnt die Idee einer näheren Betrachtung unter Einschluss der Zukunft der Loschwitzter Brücke.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
489		<i>Kommentar: Ich denke über Sinnvolles in der Stadtentwicklung zu diskutieren, ist momentan noch Zeitverschwendung, solange es die Grundhaltung in der Stadt gibt: "Ohne Fördermittel keine Investitionen". Da über die Waldschlosschenbrücke gerade mal die Hälfte der prognostizierten KFZs fahren, wurde ein weiterer Brückenneubau, abgesehen vom Widerstand der Bürger, endgültig die unglaubliche Steuergeldverschwendung aufdecken. Für die Sanierung des Blauen Wunders hat sich die Stadt aber schon einen neuen förderfähigen Kniff ausgedacht. Es wird wieder eine Straßenbahn mit Endhaltestelle Körnerplatz gebaut. Dadurch wird die Brückensanierung förderfähig. Der Körnerplatz wird dann zwar endgültig zum Verkehrskreuz verkommen, aber die teure Brückensanierung eben upig gefördert. Eigentlich sollte man den KFZ-Verkehr über das Blaue Wunder mittelfristig so stark einschränken, das die Dresdner gezwungen werden über die Fördermittelbrücke am Waldschlosschen zu fahren, damit hier wenigstens die Fördermittelprognose annähernd erfüllt wird. Die Altenberger ist im übrigen auch schon im Stadtbahnprojekt bis Reick mit Stadtbahn verplant. Ich denke, das ein sinnvoller Brückenneubau für die Stadt uninteressant ist, es sei denn dieser Neubau erfüllt die Förderkriterien.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
490	"Nie wieder Kopfsteinpflaster I"	Eine moderne Verkehrspolitik muss bestmöglich Barrierefreiheit schaffen, also im Straßenraum Mobilitätshindernisse vermeiden und beseitigen. Nur so kann den Bedürfnissen von Menschen mit Rollstuhl, mit Rollator, mit anderen Gehhilfen oder auch Eltern mit Kinderwagen entsprochen werden. Dies erfordert die Verwendung von Gehweg- und Fahrbahn-Materialien, die rutschfest sind, aber auch kein Hindernis für die Bewegung bilden. Mit dem Ziel der Barrierefreiheit ist die Verwendung von Kopfsteinpflaster nicht vereinbar. Es gibt inzwischen sehr viele andere, ästhetisch ansprechende und technisch belastbare Materialien für Gehwege, Auffahrten und Fahrbahnen. Die Verwendung von Kopfsteinpflaster lässt sich in Dresden auch nicht mit Denkmalschutzbelangen rechtfertigen. Das historische Erscheinungsbild von Gebäuden und Straßenzügen wird nicht beeinträchtigt, wenn andere, barrierefreie Materialien verwendet werden. Fatal und rücksichtslos ist es, dass bis in die jüngste Zeit Kopfsteinpflaster bei Baumaßnahmen auch dort verwendet wurde, wo es zuvor nicht vorhanden war, z. B. bei der Sanierung der Schützengasse. Immerhin gibt es in Dresden aus den letzten 20 Jahren intensive Diskussionen um die Vor- und Nachteile von Kopfsteinpflaster, z. B. betreffend den Körnerplatz	kein Kopfsteinpflaster mehr in Dresden				an Denkmalamt weiterleiten

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare		Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	
491		<i>Kommentar: es geht doch nicht um die zwei drei hauptplätze dresdens, wo natürlich pflaster erwünscht war und ist, das ist wieder das dresdentypische reduzieren der gesamtstadt auf eine winzige "kulisse", so zereden viele nichtinformierte permanent gute ansätze. gehts noch, tom?! dresdens alltag findet vor allem in den restlichen 99% der stadtläche statt, wo völlig übertriebene und unzeitgemäße denkmalschutz-betrachtungen oft nur konstruiert werden. die leipziger strasse ist für alle doch ein schlag ins gesicht. fakt ist, dass unsere stadt durch diese pflasterbauweisen mehr attraktivität verliert als gewinnt. es reicht eben nicht, dass alles "so scheene" sei, sondern ob man sich jeden tag über unsägliche fahrbahnarten rumpelnd qualen muss und überlegt, doch lieber wegzuziehen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
492		<i>Kommentar: An der Kreuzkirche hat die Stadtverwaltung Dresden zum kleinteiligen Kopfsteinpflaster bereits eine ansehnliche Alternative praktiziert: das glatte Gehweg-Material ist in Form und Farbe mit der historischen Umgebung vereinbar.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
493		<i>Kommentar: Eine sinnvolle Alternative zum kleinteiligen Kopfsteinpflaster ist von der Stadtverwaltung Dresden bereits an der Kreuzkirche praktiziert worden: ansehnliches, glattes Gehwegmaterial, das in Form und Farbe mit der historischen Umgebung vereinbar ist.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
494		<i>Kommentar: Also wollen Sie auch den Neumarkt asphaltieren? Ein Theaterplatz mit Beton und Asphalt? Eine Augustusbrücke rein betoniert? Geht's noch!? Barrierefreiheit heißt nicht, dass Rollstuhlfahrer über die Straße brettern können, wenn es auch einen Fußweg und Fußgängerüberwege gibt. Kopfsteinpflaster ist ein ästhetisch unabdingbares Element für unsere historische Silhouette.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
495	Radverkehrspolitik ist Sozialpolitik	Radverkehrspolitik sollte auch in Dresden noch viel mehr als Teil der kommunalen Sozialpolitik verstanden werden. Die Motive für die Benutzung des Fahrrades sind vielfältig. Inzwischen rückt auch bei den autofahrenden Politikern zunehmend ins Bewusstsein, dass das Fahrrad nicht nur Freizeitwecken dient, sondern von vielen Menschen - den "Alltagsradlern" - für den Weg zum Arbeitsort, zur Bildungseinrichtung und für notwendige Besorgungen genutzt wird. Ein beachtlicher Teil der Dresdner Bevölkerung nutzt den öffentlichen Personennahverkehr und das Fahrrad auch deshalb, weil im Haushalt gar kein eigenes Auto vorhanden ist. Dieses ökonomische Motiv hat erhebliches Gewicht neben dem Spaß am Radfahren, dem Nutzen für die individuelle Gesundheit und einem positiven Effekt für die Umwelt. Der Ausbau der Radverkehrsverbindungen ist deshalb auch ein Gebot der sozialen Gerechtigkeit gegenüber Menschen, die sich ein Auto nicht leisten können.		siehe Kap. 6.7			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
496	Bordsteinabsenkungen barrierefrei gestalten !	Bordsteinabsenkungen an Gehwegvorziehungen, Straßeneinmündungen, Fußgängerampeln, Radwegrampen, Mittelinseln und Grundstücksauffahrten wurden und werden in Dresden oft mit einer verbleibenden Kante gebaut, welche für Personen mit Rollstuhl oder Rollator und auch für die Radfahrenden hinderlich sind. Zukünftig sollten die Bordsteinabsenkungen ausnahmslos höhengleich mit der Fahrbahn gestaltet werden, also auf 0,00 cm gesetzt werden. Das Dresdner Straßen- und Tiefbauamt sollte den Auftrag erhalten, im gesamten Stadtgebiet die bisherigen Barrieren an den Bordsteinabsenkungen abzuschleifen. Das Ziel der Barrierefreiheit sollte nicht nur bei neuen Baumaßnahmen verfolgt werden. Auch Fehler der Vergangenheit sind im vorhandenen Straßenraum zu beheben.			Bordabsenkungen auf 0 cm stadtwweit - widerspricht den taktilen Anforderungen der Sehbehinderten, für Radfurten ist dies aber möglich	Forderung nach Bordabsenkungen auf 0 cm sowie ebene Oberflächen, insbes. für Rollatoren, Rollstühle und Fahrräder	keine Berücksichtigung im VEP
497		<i>Kommentar: Ein konkretes Beispiel für eine schlechte -- obwohl gerade sanierte -- Bordsteinabsenkung ist der "Radweg" vom Alperplatz über die Kopckestraße auf die Carolabrücke. am Finanzministerium. Dort befindet sich - nach der Sanierung -- eine Kante von ca. 2cm. Befährt man diese etwas zügig, kommt es zum Durchschlag auf die Felge. Da diese Strecke jedoch der offizielle Radweg ist, ist so etwas unzumutbar.</i>	Bordabsenkung Carolaplatz mit 2cm zu hoch				Radverkehrskonzept
498		<i>Kommentar: Borde von 2 cm sind für Radfahrer sehr wohl ein Hindernis. Wenn man nicht beinahe auf 0 abbrems, nimmt das Fahrrad auf Dauer Schäden durch das häufige Befahren von Bordsteinen mit 2 cm Höhe. Die Absenkung auf 0, also komplett ohne Bord sollte für Radverkehrsführungen zum Standard gemacht werden. Noch ist dies leider nicht so. An der vor nich allzu langer Zeit sanierten Brücke der Budapester Straße über die Eisenbahn gibt es in Richtung Innenstadt ein sehr gutes Beispiel dafür. Der zweite Aspekt: In Dresden wird an Bordsteinabsenkungen relativ grobes Kleinpflaster verbaut. Wozu ist das gut? Es hindert Menschen mit Rollator an einem bequemen befahren der Bordsteinabsenkungen. Auch für andere Verkehrsteilnehmer sind diese Holperstellen unangenehm. Warum nicht genauso mit glattem Pflaster belegen wie der Rest des Gehweges? Stellt die Barrierefreiheit für Sehbehinderte besondere Anforderungen an die taktile Wahrnehmbarkeit, so können die üblichen weißen, kontrastreichen Betonplatten mit Rillen oder Noppen verbaut werden. Positivbeispiel: Frankfurt am Main, z.B. neu gestalteter Bereich an der Konstabler Wache Schließlich sollte auch an Hofeinfahrten, an denen der Radverkehr im Seitenraum geführt wird, auf grobes Pflaster verzichtet werden. Der</i>		siehe Kap. 6.7 und 6.8	Ebene Oberflächen und zu-0-Anschläge für Radfurten - Verweise auf ebene Oberflächen und Anschlagshöhen nochmals im Text verstärken, Zu-0-Anschläge aus baulichen Gründen nicht überall realisierbar, Einzelfallentscheidung ohne VEP-Relevanz	Forderung nach Bordabsenkungen auf 0 cm sowie ebene Oberflächen, insbes. für Rollatoren, Rollstühle und Fahrräder	keine Berücksichtigung im VEP

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
499		<i>Kommentar: daniels einwand ist komplett unzutreffend: die hier angesprochenen niedrigbordhöhen (2-5cm) sind keinerlei hindernis für fahrzeuge oder radfahrer. was hier gemeint ist, ist ein heute üblicher bordloser baustandard, der in vielen großstädten umgesetzt wird, welcher den fahrkomfort und damit attraktivität für alle fuß+rad erhöht. dem entsprechend sollte auf die dresdner bauweise mit pflasterandstreifen an den absenkbereichen/kreuzungsrandem verzichtet werden zugunsten von wegeplatten statt pflaster. die bestehende forderung nach "ortsüblicher materialität" ist stark zu hinterfragen, vorbildliche ausbaustandards anderer städte sind zu adaptieren. letztlich betrifft die grundkritik nicht nur den hier genannten einzelaspekt sondern die generelle ausformung der details in dresden. da haperts an allen ecken und enden. um lange diskursprozesse zu vermeiden sind einfach die guten lösungen von anderswo zu übernehmen. richtig ist der von m.ton genannte geringe aufwand zur behebung zahlreicher solcher bisher nachteiliger bzw. fehlgeplanter details.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
500		<i>Kommentar: Richtig ist, dass Radfahrende im Grundsatz auf der Fahrbahn, nicht aber auf dem Gehweg fahren sollten. Allerdings gibt es immer noch gemeinsame Geh- und Radwege und auch Gehwege, die für Radfahrende freigegeben sind. Je besser die Radfahrenden auf der Fahrbahn geschützt werden - vor allem durch Markierungen von Schutzstreifen und Radfahrstreifen -, desto eher werden sie die Fahrbahn anstelle des Gehweges benutzen. Abschreckende Bordsteinkanten sind allerdings nicht das richtige Mittel, um Radfahrer von Gehwegen fernzuhalten. Die Benachteiligung trifft dann die älteren Menschen mit Rollator und vor allem die Rollstuhlfahrer.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
501		<i>Kommentar: Radfahrer und andere FAHRzeuge haben auf GEHWegen nichts zu suchen. Insofern sehe ich die Bordsteinkanten eher positiv. Inwieweit Rollstuhlfahrer dadurch benachteiligt werden, kann ich allerdings nicht beurteilen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
502	Mehr Mut zu Verkehrsversuchen	Die Stadtverwaltung Dresden sollte mehr Mut und Engagement zu Verkehrsversuchen zeigen. Durch vorläufige, vorübergehende Verkehrsregelungen - z. B. die Einrichtung eines Radfahrstreifens auf der Albertstraße oder z. B. die Sperrung der Sophienstraße für den Kfz-Durchgangsverkehr - lassen sich Erfahrungen mit einer neuen, veränderten Verkehrsorganisation sammeln, ohne dass damit eine endgültige Entscheidung verbunden ist. Die Stadt Dresden hat das Privileg, dass hier Verkehrsexperten der Technischen Universität und von freien Ingenieurbüros leben und arbeiten, die die Stadt aus eigener Erfahrungen kennen und in der Lage sind, solche Verkehrsversuche wissenschaftlich zu begleiten.			mehr Verkehrsversuche - diese sollten Einzelfallentscheidungen bleiben, neue Maßnahmen sollten eher als Pilotprojekte verwirklicht werden	Mehr Verkehrsversuche, insbesondere Albertstraße mit Radfahrstreifen	keine Berücksichtigung im VEP
503		<i>Kommentar: diesbezüglich sollte der MIV im innerstädtischen bereich generell restriktiv behandelt werden, wie es in vielen städten gehandhabt wird und wie es konsenslage einer nachhaltigen verkehrspolitik ist. dazu ist nicht nur mehr "mut notwendig" sondern die überholte auffassung zu überwinden, das führe zu unüberschaubaren problemen oder zu wirtschaftseinbußen. man wird sich wundern, wie problemlos eine klar restriktive MIV-strategie sein wird. es führt allein dazu manch zwangsfreie auto-bequemlichkeit endlich zur verhaltenskorrektur zu bringen. letztlich erkennen alle, dass es nicht wirklich irgendjemandem wehtut. also bitte die alte dresdner restriktions-angst überwinden.</i>	Überwindung von Restriktionsangst der Dresdner - eher kommentierend, Primat hat eine fachliche Wirkungsbewertung				keine, da nicht VEP-relevant
504	Autofreies Wohnen fördern !	Die Stadtverwaltung Dresden sollte bei der Bauleitplanung Projekte für autofreie Wohnquartiere fördern. Dafür sind vor allem solche Gebiete geeignet, die über eine gute Anbindung des öffentlichen Nahverkehrs verfügen und auch für den Radverkehr gut zu erschließen sind. Stellplätze für Autoteilen-Pkw sollten am Rand solcher Projekte eingeplant werden. Kindertagesstätten und Schulen sollten von dort aus gut ohne Auto erreichbar sein oder direkt mit diesen Projekten verbunden werden. Projekte für das "Wohnen ohne Auto" dienen dem Klimaschutz.		siehe Kap. 5.4.1 und 6.10 (Pilotprojekte)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
505	Blitzer und Überdachung statt Leitplanke	Was spricht gegen einen stationären Blitzer an der stadtwärtigen Haltestelle An der Obstplantage, sobald die kurz nach der Haltestelle durch Hochwasserschäden eingeeengte Straße nicht mehr die Geschwindigkeit vieler Fahrzeuge drosselt? Könnte der Blitzer die Leitplanke im Haltestellenbereich ersetzen, um so das dahinterliegende Trinkwasserschutzgebiet vor auslaufendem Öl zu schützen? Dann wäre der Haltestellenbereich breiter und es wäre vielleicht sogar (nach entsprechender Unterschriftensammlung der Anwohner im hangwärtigen denkmalsgeschützten Bereich der Dresdner Straße) eine Überdachung der Haltestelle möglich, die bislang weitgehend gemieden wird.	Detailproblem An der Obstplantage				Weiterleitung an DVB und STA
506	Diversität des Radverkehrs beachten !	Die Zunahme des Radverkehrs ist nicht nur quantitativ, sondern auch qualitativ zu betrachten. Es gibt auch unter den Radfahrenden sehr unterschiedliche Verkehrsteilnehmer. Da es langsame und schnelle Radfahrende gibt, sind die Radfahrbereiche bestmöglich so zu gestalten, dass ein Überholen unter den Radfahrenden gefahrlos möglich ist. Die Unterschiede in den Fahrgeschwindigkeiten der Radfahrenden werden durch die zunehmende Verwendung von Elektrofahrrädern wahrscheinlich zunehmen. In den vergangenen Jahren hat vor allem auch die Verwendung von Fahrrad-Anhängern für Kinder zugenommen. Dadurch wird mehr Platz auf den Radfahrbereichen benötigt, damit das Überholen durch Radfahrende mit ausreichendem Sicherheitsabstand möglich ist. In gleicher Weise erfordert die - derzeit noch geringe, aber zunehmende - Verwendung von Lastenfahrrädern Platz für das Überholen durch Radfahrende. Hinzu kommt, dass es - psychologisch gesehen - "schwächere" und "stärkere" Verkehrsteilnehmer mit Fahrrad hinsichtlich des subjektiven Sicherheitsgefühls gibt. Ältere Menschen oder Kinder fahren oft langsamer und brauchen oft etwas mehr Zeit, um sich zu orientieren. Für diese Radfahrenden sind die ausreichende Breite der Radfahrbereiche und das subjektive Sicherheitsgefühl besonders wichtig, um sich im		siehe Kap. 6.7.1 zu Kapazitätsengpässen	verstärkte Konzentration auf Überholsituationen im Radverkehr wegen Diversifizierung der Flotten - der zukünftige Bedarf wird im Radverkehrskonzept untersucht	Berücksichtigung der Verkehrsqualität auch im Radverkehr	Prüfung im Radverkehrskonzept

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
507		<i>Kommentar: Nicht zu vergessen, die "rechtliche Mindestbreite" eines Radweges wird hier in DD oft von der Straßenkante aus gemessen. Wenn dort aber , wie z.B. auf der Fetscherstraße, direkt neben der Straße die Autos längs parken, hat man als Radfahrer einen Abstand von ca. 1m zu den Autos zu halten. Damit fährt man aber schon fast auf der weißen Linie, die Radfahrbereich und Autofahrbereich trennen. Von Überholmöglichkeiten für schnelle Radler kann hier keine Rede sein, ganz zu schweigen vom enormen Risiko für Radfahrer, von einem aussteigenden Autofahrer "getürt" zu werden. 80% der Unfälle, mir persönlich bekannter Radfahrer, rühren von plötzlich aufgestoßenen Autotüren her.</i>	Einzel-situationen nicht Gegenstand des VEP	Generelle Ansätze zu Breiten siehe Kap. 6.7.1			Radverkehrskonzept
508		<i>Kommentar: Eine Exkursion nach Kopenhagen wurde den Stadtherren zeigen wie ein fortschrittliches Radwegskonzept aussieht in einer historischen Stadt</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
509	Gestaltung belasteter Verkehrs- bzw. Aufenthaltsräume	>> Maßnahmen: - insbesondere an Umsteigsplätzen des ÖPNV - Sitzgelegenheiten, Grünflächen und Blumen gestalten, siehe Straßburger Platz - intelligente Verschattungen und (Stark-)Regenschutz für Fußgänger an Plätzen, auf Brücken, an Haltestellen - es müssen nicht immer Bäume sein, innovative oder klassische städtebauliche Lösungen suchen (bei Neubau z. B. Arkaden) - Spiel- und Sportgeräte im öffentlichen Raum auch für Erwachsene anbieten >> Hintergründe: - Klimaerwärmung mit zu erwartenden Auswirkungen auf das Stadtklima, - Alterung der Gesellschaft und größerer politischer Druck bezüglich der Ansprüche älterer Menschen an den Stadtraum - hier insbesondere als Fußgänger, - Reurbanisierungstendenzen der Mittelschicht und damit einhergehende Verstärkung der Nutzungskonflikte bzw. ebenfalls stärkerem politischen Druck bezüglich der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	betrifft Stadtklima und Klimakonzept				Weiterleitung an 61.2 (InSEK), Umweltamt (Klimakonzept)
510	Erhebliche Defizite im Radwegenetz, teilweise unzumutbar, so daß man besser auf der Straße fährt. Verbesserungen und benutzbare (!) Radwege sind ebenfalls vorteilhaft für den KFZ-Verkehr: Überholen auch bei Gegenverkehr einfacher	Dresdner Norden Königsbrücker Str. Parallelverkehr zur Königsbrücker ausbauen: Antonstraße (nordseitigen Fußweg beidseitig freigeben, verbreitern, ggf. KFZ-Einfahrten zum künftigen Einkaufszentrum berücksichtigen) - Erma-Berger-Str. - Dammweg - Stauffenbergallee (Hier die abgetrennte südliche Fahrbahn für beide Richtungen für Fahrräder freigeben) Königsbrücker Landstr.: Stadtauswärts von Grenzstr. bis Brühler Straße Radstreifen anlegen Langebrücker Str. , Kein Radweg vorhanden, nur Waldweg und bei Regenwetter unbenutzbar: Asphaltieren, ausbauen Bautzner Str. Parallelverbindung Elberadweg am Rosengarten getrennt vom Fußweg errichten - hier ist der Fußweg Flaniermeile und es gibt erhebliche Konflikte ! Hansa / Radeburger Str. stadtauswärts Von der Kreuzung Hechtstr. den Hammerweg / Stauffenbergalle fahrradgerecht ausbauen, an der Radeburger Str. wird man von LKWs an den Rand gequetscht ! Leipziger Str. , Riesaer und Industriestr. als Parallelverbindung ausbauen Moritzburger Landstr. , von der Autobahntunterführung stadtauswärts bis Boxdorfer Weg Fahrradstreifen anlegen Bautzner Landstr. Stadtwärts von Abzweig Bahnhofstr. (Weißig) bis Rossendorfer Str. rechtsseitig Fahrradstreifen Augustusbrücke: Straße mit Kleinpflaster belegen oder glattgeschliffene	Detailfragen	Ausbau im Radnetz siehe Kap. 6.7.2			Radverkehrskonzept
511		<i>Kommentar: hinzufügen möchte ich noch am Schillerplatz die Hüblerstrasse, eine Parkspur in eine Radspur (entgegengesetzt der Einbahnstrasse) ändern</i>	Detailfragen Radverkehr				Radverkehrskonzept
512	Gestaltung von belasteten Verkehrsräumen	>> Maßnahmen: - schöne Gestaltung insbesondere an Umsteigeplätzen des ÖPNV - Sitzgelegenheiten, Grünflächen und Blumen gestalten, siehe z. B. Straßburger Platz - intelligente Verschattungen und (Stark-)Regenschutz für Fußgänger an Plätzen, auf Brücken, an Haltestellen - es müssen nicht immer Bäume sein, innovative oder klassische städtebauliche Lösungen suchen (bei Neubau z. B. Arkaden) - Spiel- und Sportgeräte im öffentlichen Raum auch für Erwachsene anbieten - Gepäckaufbewahrung an Umsteigeplätzen im öffentlichen Raum: dadurch lassen sich z. B. Einkäufe nach der Arbeit mit sonstigen Aktivitäten wie Kinder von der Schule abholen per Bus und Straßenbahn besser kombinieren >> Motto „Ein Kofferraum für Bus und Bahn“ >> Hintergründe: - Klimaerwärmung mit zu erwartenden Auswirkungen auf das Stadtklima, - Alterung der Gesellschaft und größerer politischer Druck bezüglich der Ansprüche älterer Menschen an den Stadtraum - hier insbesondere als Fußgänger, - Reurbanisierungstendenzen der Mittelschicht und damit einhergehende Verstärkung der Nutzungskonflikte bzw. ebenfalls stärkerem politischen Druck bezüglich der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	bessere Gestaltung des öffentlichen Raumes		öffentliche Schließfächer für Gepäck von Radfahrern und Fußgängern - soll im Zuge des Mobilitätsmanagement weiterverfolgt werden, in den VEP als Innovation integrieren	Schließfächer für Gepäck und Fahrradhelme an geeigneten öffentlichen Orten	Schließfächer als innovativen Ansatz in VEP und Radverkehrskonzept übernehmen, Gestaltungsfragen in 61.2 (InSEK)/ Klimakonzept einarbeiten
513		<i>Kommentar: Was auch immer man unter "Schöner Gestaltung versteht " - mir widerfährt diese Wortwahl immer wieder. Wenn "Schön" bedeutet Kitsch im dresdner Stadtraum zu verorten , kann ich dem nur widersprechen - Wenn "Schön" jedoch bedeutet anspruchsvoll und innovative Gestaltungen zuzulassen (z.B. Hst. Dresdner Zoo) bin ich dafür. Im übrigen vermute ich , dass die allgegenwärtige Werbung an Haltestellen als nicht schön gesehen wird - oder doch ?</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
514	Intelligente Ampelsteuerungen für KFZ, Bahn Bus; Fußgängerampeln an Kreuzungen endlich fußgängergerecht schalten. Die üblichen Bettelampeln sind meist unzumutbar !	Die starren Ampelschaltzeiten sollten endlich der Vergangenheit angehören, hier gehören mehr verkehrsabhängig gesteuerte Ampelanlagen her ! Grundsätzlich muß der öffentliche Persohnennahverkehr Vorrang haben. Jedoch muß die Länge der Rot- bzw. Grünphasen für den übrigen Verkehr dann automatisch entsprechend angepaßt werden. Parallelverkehr zur Bahn, einschließlich Rad- und Fußgängerverkehr, muß dann ebenfalls Grün bekommen. An verschiedenen Kreuzungen muß die Bahn / der Bus die Ampelanlagen einschließlich der Fußgängerampeln beeinflussen und Rot schalten bzw. Fußgängerampeln Grün schalten können. Häufig hastet man als Fahrgast über rote Ampeln, um den Anschluß zu erreichen. (z.B. Olbrichtplatz, Albertplatz - Haltestellen Linien 7/8, 6/11) Der KFZ-Verkehr wird dabei für den ersten Moment ausgebremst, bekommt dann aber als Zeitausgleich längere Grünphasen. Bettelampeln für Fußgänger / Radfahrer gehören verboten ! Niemand wird unsinnig an einer roten Ampel warten, wenn der Verkehr in gleicher Richtung frei hat ! Als Abbieger mit dem Auto muß ich dann sowieso auf den Fußgängerverkehr achten, weil sich niemand mehr an die Regeln hält. Die Zeiten des unbedingten Gehorsams wie zu alten Stasi-Zeiten sind vorbei. Radfahrer, die sich an eine Ampel annähern,		effiziente und intelligente LSA- Steuerungen auch für Radfahrer, siehe Kap. 6.6.3 und 6.9.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
515	Verkehrsführung MIV am Blauen Wunder	Am blauen Wunder sollte die Verkehrsführung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von der rechtselbischen Seite zum Schillerplatz geändert werden, da der Bereich völlig überlastet ist: Folgen: - Aufenthaltsqualität sehr schlecht - Lärm, Abgase, Konflikte der verschiedenen Verkehrsmittel - Entwertung der Immobilien rund um den Schillerplatz, einschließlich der Hotelinvestitionsruine am Blauen Wunder, - Beeinträchtigung der touristischen Ziele rund um das Blaue Wunder, auch des Café Toskana, bzw. der Nutzungsqualität als Ausflugs- und Erholungsraum. Vorschlag: - Rechtsabbiegen für den MIV verbieten, da diese Fahrzeuge dann meist linkselbisch die Innenstadt zum Ziel haben. Dieser Verkehr sollte aber rechtselbisch und elbabwärts dann über die neue Waldschloßchenbrücke abgewickelt werden.		siehe Kap. 6.9.2 zum Blauen Wunder			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
516		<i>Kommentar: Wenn Sie das Rechtsabbiegen verbieten wollen, fahren dann alle einfach gerade aus über die Hublerstraße durch das Wohngebiet. Also müssten sie das Geradeausfahren auch verbieten... Die Busse sollten natürlich ausgenommen werden von dem Verbot.</i>		siehe Kap. 6.9.2 zum Blauen Wunder			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
517	Blasewitzer Straße	- Radfahrer Die Blasewitzer Straße sollte für den Schlaglochpreis der Stadt nominiert werden. Im Ernst, für Radfahrer ist die Strecke zwischen Fetscherstraße und Schillerplatz unzumutbar. - Fußgänger Bei Regen haben Fußgänger kaum eine Chance, nicht von den Fahrzeugen nassgespritzt zu werden, wegen der Schlaglöcher und dem darin gesammelten Regenwasser. - Einige Einmündungen in die Blasewitzer Straße zwischen Augsburger Str. und Schillerplatz sind (historisch?) eher platzartig geweitet. Das macht es Fußgängern schwer, diese Nebenstraßen entlang der Blasewitzer Str. sicher zu überqueren. Zusätzlich beeinträchtigt wird die Situation durch parkende Autos im Kreuzungsbereich. - ÖPNV Die Tram-Haltestelle sollte insbesondere am Uniklinikum barrierefrei gestaltet werden.	Einzelstraßen nicht VEP-relevant	Primat Bestandssanierung siehe Kap. 5.5			Weiterleitung an STA
518	Stadtratsbeschlüsse befolgen: Radwege grundsätzlich aus Asphalt.	Im März 2005, vor mehr als acht Jahren also, hat der Stadtrat in Dresden beschlossen, "dass Radverkehrsanlagen im Regelfall mit maschinengefertigten Asphalt, mindestens jedoch mit einem Fahrbahnbelag in der gleichen Qualität der Kraftfahrbahnen zu versehen sind. Natursteingroßpflaster soll auf Verkehrsanlagen für Radfahrer nicht mehr verwendet werden." In den acht Jahren danach sind zahlreiche Radwege gebaut worden, bei denen aus den unterschiedlichsten Gründen dieser Stadtratsbeschluss ignoriert wurde. Angefangen bei der Leipziger Straße, der Körneritzstraße oder der Schweriner Straße, bis hin zur Waldschloßchenbrücke. Insofern ist mein Vorschlag, dass Planer und Entscheidungsträger die Beschlüsse der demokratisch legitimierten Gremien einhalten und sie nicht ständig unter fadenscheinigen Gründen ignorieren würden. Auf einer solchen Grundlage lohnt es sich dann auch, sich über den Verkehrsentwicklungsplan 2025 auszutauschen. Siehe zum Beschlusstext auch: http://www.adfc-dresden.de/index.php?option=com_content&task=view&id=146&Itemid=91			der Asepket der Ebenheit für Radverkehr - Verweise auf ebene Oberflächen und Anschlagshöhen nochmals im Text verstärken, Zu-0-Anschläge aus baulichen Gründen nicht überall realisierbar, Einzelfallentscheidung ohne VEP-Relevanz, Pflasterbeläge teilweise aus Denkmalschutzgründen erforderlich	Forderung nach Bordabsenkungen auf 0 cm sowie ebene Oberflächen, insbes. für Rollatoren, Rollstühle und Fahrräder	keine Berücksichtigung im VEP
519	Straßburger Platz - Radwege	1. Aus Günzstraße in Richtung Stadion: - Der Radweg endet unvermittelt im Kreuzungsbereich auf dem Fußweg: - Lifasssäule behindert die Sicht auf die Fußgänger aus Richtung Blochmannstraße, die in gleicher Richtung die Straße überqueren wollen 2. Vom Stadion in Richtung Günzstraße: - Der Radweg wird von der Straße auf den Fußweg geführt, so dass es vor dem Fucik-Denkmal zu Konflikten zwischen heranrauschenden Radfahrern und den Fußgängern kommt.	detaillfragen Radverkehr				Radverkehrskonzept
520	Elektromobilität im öffentlichen Nahverkehr, Fahrzeuge mit Wechselakkus	Um die CO2-Emissionen und den Lärmpegel zu senken sollte man im öffentlichen Nahverkehr überlegen, ob Elektrofahrzeuge mit Wechselakkus sinnvoll sind: Der Akku hat eine wesentlich niedrigere Energiedichte als Diesel (Li-Akku 0,5 MJ/kg , Diesel 45 MJ/kg), das eigentliche Grundproblem zur Reichweite. Das kann der höhere Wirkungsgrad des Elektroantriebes (ca. 90%) gegenüber dem Verbrennungsmotor (ca. 25%) nicht Wett machen. Damit ergibt sich ein extrem großer und teurer Akku, der ebenfalls herumgefahren werden muß, was wiederum Energie kostet. Laßt es sich nicht einrichten, daß im Nahverkehr (Stadtbuss, Eisenbahn im Nahverkehr) Elektrofahrzeuge mit kleinen Akkus eingesetzt werden, deren Kapazität nur für eine Strecke (+Reserve) ausreicht ? An den Endstationen stehen dann Wechselakkus zur Verfügung, die automatisch in wenigen Minuten gewechselt werden. Pro Fahrzeug wären das 2 kleine Akkus, wesentlich billiger als ein großer Akku, dessen Kapazität den ganzen Tag ausreichen muß. Notwendig sind allerdings Akkus, die enorm viele Ladezyklen aushalten. Der elektrische Betrieb sollte doch kostengünstiger sein als Dieselpetrieb, kostet 1 kWh Diesel (1l: 45 MJ = 12,5 kWh, 1,35€) ca. 0,11€, bei 25% Wirkungsgrad ! und 1 kWh Strom (Bahntarif) ca. 0,13€ bei einem		ÖPNV in Dresden ist mit Stadtbahn großteils elektrisch - die S-Bahn ebenso, Bezug nur auf Stadtbusse - siehe Kap. 6.9.7			Weiterleitung an DVB

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
521	St. Petersburger Straße - Keine Beleuchtung des Fußwegs vor dem Robotron-Areal	Der Fußweg entlang der Straße vor dem Robotron-Areal zwischen Pirnaischem Platz und Bürgerwiese ist NICHT beleuchtet. Folgen: - Angstraum - Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit, Unfall- bzw. Stolpergefahr Bitte stellen Sie doch Straßenlaternen auf.	Beleuchtung Gehweg ist Detailproblem				Weiterleitung an STA
522	Kreuzung Budapester Straße / Josephinenstraße - Verkehrssicherheit	1. Haltestelle in Richtung Innenstadt / Ecke Grundschule - Konflikte bestehen zwischen Radfahrem auf dem Radweg, der sich bergab um die Haltestelle schlängelt, und Fußgängern, insbesondere Schulkinder. Die Radfahrer können Kinder hinter dem Wartehäuschen nicht einsehen. 2. Ampelschaltung - Der zeitliche Abstand zwischen Rotphase für den Straßenverkehr und Grün für Fußgänger sollte vergrößert werden. Häufig fahren Autofahrer noch bei Rot, obwohl eine Traube Schulkinder am Straßenrand steht.	Detailproblem Verkehrssicherheit				Weiterleitung an STA und SVB
523	Vorrang für Radfahrer an Ampelkreuzungen	- siehe Stadt Münster		siehe Kap. 6.7.2 zu Radschnellwegen			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
524		<i>Kommentar: Der Link zur Meldung vom ADFC Dresden: http://www.adfc-dresden.de/index.php?option=com_content&view=article&id=1673:bei-rot-ueber-die-ampel-in-frankreich-schon&catid=1:meldungen&Itemid=42</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
525		<i>Kommentar: Ich wäre schon froh, wenn ich als Radfahrer die gleichlange Grünphase wie Autos bekomme. Besser als Vorrang wäre eine Möglichkeit, dass Fahrradfahrer legal auch bei rot fahren dürfen, wenn frei ist und sie niemanden gefährden. Solche Regelungen (Zusatzschilder an Kreuzungen) gibt es schon in Frankreich und den Niederlande wie man "kurzlich" (17.4.2012) beim ADFC Dresden auf der Website lesen konnte. Teilweise sind die Ampeln in Dresden für Fahrradfahrer wirklich sinnlos und nur für den Autoverkehr gedacht. Da wäre so eine Lösung perfekt.</i>	Rotfahrten für Radverkehr legalisieren - kann im VEP nicht geregelt werden (SIVO)		Grünpfeil bei Radampeln einsetzen - Prüfung erforderlich	Grünpfeil für Radfahrer an LSA	Prüfauftrag, inwieweit rechtlich möglich und verkehrlich sinnvoll
526		<i>Kommentar: Aber bitte nicht zu Lasten des ÖPNV. Sonst gerne.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
527	Bußgeldkatalog für Radfahrer	- siehe Münster	Bußgelder gelten bundesweit				keine, da nicht VEP-relevant
528		<i>Kommentar: Solang Autofahrer nicht regelmässig Kontrolliert werden, wogegen sie verstoßen, brauch man gar keine neuen Bußgeldkataloge einführen. Ich werde regelmässig mit zu geringem Überholabstand überholt und dies ist für einen Radfahrer lebensgefährlich. Nur ein Beispiel : Im Bereich der Autofahrerkontrolle muss gearbeitet werden, denn dann würden mehr Radfahrer sich trauen auf der Strasse zu fahren und nicht auf Fusswegen.</i>			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
529		<i>Kommentar: In jeder Gruppe der Verkehrsteilnehmer - Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer- gibt es eine Minderheit, die durch Rücksichtslosigkeit besonders auffällt. Dabei geht die Fremdgefährdung anderer Verkehrsteilnehmer oft auch mit einer erheblichen Eigengefährdung einher - z. B. wenn Fußgänger bei Ampelrot über die Straße laufen, oder wenn Radfahrer nachts ohne Licht fahren. Hier sollte nicht nur auf Sanktionen, sondern auch auf Aufklärung durch Informationsarbeit gesetzt werden. Als präventive Maßnahme gegenüber Verkehrsverstößen von Radfahrern ist eine stärkere Präsenz der Fahrradstaffel der Polizei im Stadtgebiet sinnvoll.</i>			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
530	Fahrradstraßen einrichten	Siehe Stadt Münster, Fahrräder genießen Vorrang	konkrete Führungsformen nicht Gegenstand des VEP (Fahrradstraßen)				Radverkehrskonzept
531		<i>Kommentar: Wohl eher wie in Kopenhagen! In Münster gibts nur die Promenade, die die Altstadt umschließt. Aber richtige Fahrradstraßen, die durch Wohngebiete verlaufen und Radfahrern eine schnelle Verbindung abseits der Straße in Richtung Innenstadt bieten, sind in Zukunft unabdingbar.</i>	konkrete Führungsformen nicht Gegenstand des VEP (Fahrradstraßen)				Radverkehrskonzept
532	Gepäckaufbewahrung an Umsteigepunkten - „Ein Kofferraum für Bus und Bahn“	- Gepäckaufbewahrung an Umsteigepunkten im öffentlichen Raum: Dadurch lassen sich z. B. Einkäufe nach der Arbeit mit sonstigen Aktivitäten wie Kinder von der Schule abholen per Bus und Straßenbahn leichter kombinieren >> Motto „Ein Kofferraum für Bus und Bahn“	Wiederholung zu Nr. 512				keine, da nicht VEP-relevant
533		<i>Kommentar: In Dresden sind nur die Bahnhöfe Neustadt und HBF mit überteuerter Gepäckaufbewahrung ausgestattet - dies ist vollkommen UNgenügend. Bahnhof Mitte, Dresdner Postplatz usw. könnten mögliche Gepäckaufbewahrungsstandorte werden. Wenn es nicht derart überteuert ist wie im HBF, wird diese Möglichkeit sicherlich von vielen genutzt.</i>			mehr Gepäckaufbewahrungsstationen im öffentlichen Raum - soll im Zuge des Mobilitätsmanagement weiterverfolgt werden, in den VEP als Innovation integrieren	Schließfächer für Gepäck und Fahrradhelme an geeigneten öffentlichen Orten	kann im VEP berücksichtigt werden

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
534	Umgehung historisch gewachsener Stadtgebiete, wesentlich verbesserte Bedingungen für Radfahrer notwendig	Seit Langem gibt es Diskussionen über den 2- oder 4-spurigen Ausbau der Königsbrücker Straße. Langsam setzt sich ein 2-spuriger Ausbau durch. Das ist wirklich gut so. Jede Stadt ist doch heutzutage bestrebt, ihre historisch wertvollen Stadtteile zu beleben und für unnötigen Verkehr Umgehungsstraßen anzulegen. Eine Stadt lebt doch von ihrer historischen Substanz und nicht von irgendwelchen 0-8-15 Betonneubauten, die es überall in der Welt gibt. Für die Dresdner Neustadt bedeutet das, unnötigen Verkehr hier herauszuhalten. An der Belastungsgrenze ist doch nicht nur die Königsbrücker, sondern auch die Bautzner Str., Antonstraße und der Albertplatz. Deshalb die B6 (von Bühnau stadteinwärts gesehen) über Waldschloßchenstraße, Stauffenbergallee, über den Olbrichtplatz, unter dem Hechtpark (dieser wird unter einer Grünbrücke unterquert), Hansastraße (notfalls um 2 Fahrspuren verbreitern), Eisenbahnstraße, in Zukunft 3. Marienbrücke, Weißeritzstraße führen. Kreuzungsfreier Umbau des Olbrichtplatzes unterbleibt. Die Neustadt ist gut mit der Straßenbahn erschlossen. Der Ausbau für den Fahrradverkehr läßt noch sehr zu wünschen übrig. Wer schon einmal in Freiburg (Breisgau) gewesen ist, kann sich ansehen, was diesbezüglich möglich ist - weit bis über die Stadtgrenzen hinaus. In guter Qualität, ohne		Radverkehr siehe Kap. 6.7 (auch zu Radschnellwegen)	Ringstraße Olbrichtplatz - Hechtparktunnel - Hansastraße - Eisenbahnstraße - 3. Marienbrücke - Weißeritzstraße - wird der verkehrlichen Nachfrage (Quelle-Ziel-Beziehungen) nicht gerecht, zudem bis 2030 unrealistisch, sehr teuer, Brückenstandorte werden zudem freigehalten und wichtige Tangenten sind Netzangebote vorhanden (z.B. Zellescher Weg/ Nossener Brücke)	Großer Ringverkehr ("Environweg") im Straßennetz zwischen Fetscherstraße, Tunnel Großer Garten, Zelleschem Weg, Waltherstraße mit Brücke Erfurter Straße, Hansastraße - (Olbrichtplatz)	keine Berücksichtigung im VEP
535	Endlich Radverkehrsstreifen in der Inneren Neustadt!	Wer aus den nördlichen Stadtteilen (Pieschen, Trachenberge, Äußere Neustadt usw.) in die Innenstadt will, muss in der Regel durch die Innere Neustadt fahren. Dort jedoch sind die großen Straßen wie Albertstraße oder Hainstraße nach wie vor vierstreifig für Kfz ausgebaut und Radfahrer sind nicht vorgesehen. Auch die sogenannte "Augustusroute" über Hauptstraße und Augustusbrücke ist nicht für den Rad-Durchgangsverkehr geeignet. Das hat zur Folge, dass die meisten Radfahrer auf Nebenstrecken ausweichen und sich "irgendwie" durchschlängeln müssen. Wenn es die Stadt mit der Förderung des Radverkehrs wirklich ernst meint, dann müssen auf Albertstraße und Hainstraße endlich Radverkehrsstreifen markiert werden. Auch die Radfahrer haben ein Recht auf schnelle Verbindungen!		siehe Kap. 6.7.2 zu Angeboten im Radverkehr			Radverkehrskonzept
536		<i>Kommentar: Zweispurige je Fahrtrichtung ist natürlich gemeint-> die jeweils äußere Spur wird Radweg-> fertsch</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
537		<i>Kommentar: Zweispurige Straßen lassen sich hervorragend in der Mitte in "Radweg" und "Autoweg" teilen!</i>	unklar, was hier gemeint ist				keine, da nicht VEP-relevant
538		<i>Kommentar: In der gesamten inneren Neustadt sollten die 4-spurigen Straßen zu zweispurigen zurückgebaut werden und der freiwerdende Platz für Radstreifen genutzt werden (Albertstraße, Köpckestraße, Große Meißner Straße, Hainstraße, Wigardstraße, Antonstraße zw. Bf. Neustadt und Leipziger Straße)</i>		siehe Kap. 6.7.2 zu Angeboten im Radverkehr			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
539	Radverkehr und öffentlichen Personennahverkehr stärken, das geht jedoch weit über die Stadt grenzen hinaus. Bessere Fahrradmitnahme in den Zügen.	Angenehm in Dresden ist neben den zahlreichen kulturellen Angeboten die Nähe zur Natur, im Norden besonders die Dresdner Heide und die Lage an der Elbe, unbedingt erhalten !! Weiterhin die weitere Umgebung: Sächsische Schweiz, Böhmisches Schweiz (dank Schengen ganz problemlos zu erreichen), Erzgebirge, Tharandter Wald ... ferner Isergebirge, Riesengebirge. Erreichbarkeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln meist gut, unbedingt erhalten ! Probleme bei Fahrradmitnahme: In den Dieseltriebzügen zu wenig Platz - läßt sich der (selten funktionierende) Fahrkartensautomat nicht über der Funktionsbox neben der Toilette anbringen (herausschwenkbar für Servicezwecke) ? Können mehr Klappsitze angebracht werden ? Umbau der Toiletten in den neuen Elektrotriebwagen Dresden- Leipzig, fast unmöglich mit Fahrrädern oder Kinderwagen an der Toilette vorbei zum Fahrradstellplatz zu gelangen. Das ergibt schon Fahrplanverspätungen durch Fahrgastwechsel. Unangenehm ist in Dresden der KFZ-Verkehr, besonders der Lärm sowie die schlechten Radwege. Persönlich fahre ich meist mit dem Fahrrad zur Arbeit (Klotzsche - Dresden-Wilschdorf), das wäre umweltmäßig günstig. Mit dem Fahrrad in Dresden ist jedoch nicht überall in der Stadt möglich, leider. Positiv unmittelbar im Zentrum, Radweg von der	kommentierend				Weiterleitung an VVO
540		<i>Kommentar: Ich fahre regelmäßig in den Zügen von Dresden Richtung Görlitz. Abgesehen von Tagen mit Schneesturm oder nachts, wird es spätestens in Dresden Neustadt kompliziert mit Fahrrädern in die Bahn zu kommen! Bei der Neu-Ausschreibung des Ostsachsen-Dieselnetzes, sollten dahingehend höhere Anforderungen an den Betreiber gestellt werden!</i>	betrifft den VEP nicht				Weiterleitung an VVO
541	Ohne viel Geld	Wenn ich mit Fahrrad, Auto oder Bahn unterwegs bin, fallen mir viele lästige und gefährliche Kleinigkeiten auf, die mit relativ geringem finanziellen Aufwand beseitigt werden könnten.Hier im Portal fällt auf, dass es teilweise schwer ist, diese Probleme und Vorschläge verständlich darzustellen und sie so vielleicht nicht auf die entsprechende Entscheider und Befürworter treffen. Meine Idee wäre, dass Vertreter der Stadtverwaltung mit z.B. dem Fahrrad bestimmte Strecken abfahren. So könnten diese real die Probleme erleben, es schafft ein Problembewusstsein und sie sehen vielleicht viel schneller günstige Varianten der Abhilfe. Nur ein Beispiel: Wenn ich mit dem Auto an einer Litfaßsäule vorbeifahre, sehe ich nur dieses "Ding" mit Werbung auf dem Fuß- oder Radweg. Als Radfahrer fällt mir sofort auf, dass diese Teile meist an Ecken stehen und damit die Sicht auf dahinter fahrende Radfahrer oder laufenden Fußgänger für Autofahrer gefährlich versperren (wenn sie denn den Schulterblick nicht verlernt haben).			verstärkt Radexkursionen mit Politik und Verwaltung unternehmen - als Ansatz zur Öffentlichkeitsarbeit nutzbar, kann im VEP ergänzt werden	Mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema "Mobilität in der Stadt"	kann im VEP berücksichtigt werden
542	Straßenbahn-Gleisbett begrünen !	Wo die Straßenbahn in einem gesonderten Gleisbett geführt wird, sollte dieses begründ werden. Positive Beispiele gibt es bereits im Dresdner Stadtgebiet. Die Fehler der Vergangenheit sollten schrittweise behoben werden. Die Totalversiegelung des gesonderten Straßenbahn-Gleisbettes - z. B. in der Lennéstraße am Großen Garten, in der Bodenbacher Straße oder in der Pirnaischen Landstraße - sollte immer dann abgeändert werden, wenn durch Verschleiß der Straßenbahn-Schienen eine Instandsetzungsmaßnahme notwendig wird.			mehr Rasengleise: Fortführung Einsatz Rasengleis und Berücksichtigung von Bäumen an Haltestellen ist Planstandard bei Schienenbau	Kenntnisnahme	Kenntnisnahme

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
543		<i>Kommentar: An sich stimme ich Ihnen zu. Allerdings wurde die Bodenbacher Straße bewusst nicht mit begrüntem, sondern gepflastertem Gleisbett versehen. Grund hierfür ist, dass Krankenwagen, Polizei etc. so auf den Gleisen am Verkehr vorbeifahren können. Vor allem zur HVZ sehr sinnvoll. Der MIV bleibt glücklicherweise benachteiligt und bekommt nur eine Fahrspur, es gibt einen Radweg, ein eigenes Gleisbett und Rettungskräfte werden vom MIV nicht behindert. Abseits der Hauptstraßen oder dort, wo genügend Platz vorhanden ist, sollte jedoch wirklich konsequent Rasengleis angebracht werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
544	Bessere Planung bei Baumaßnahmen	Baumaßnahmen sind wichtig, damit die Dresdner Infrastruktur endlich besser wird. Aber man darf von Bauplanern auch ein Mitdenken erwarten. Bei der Baumaßnahme Borsbergstraße sind alle Nebenstraßen als Einbahnstraße ausgelegt, aber alle in die gleiche Richtung. Einbahnstraßen in der Bauphase sind ok, aber bitte immer abwechselnd in jede Richtung. Jetzt kommt man in das Wohngebit entweder am Fetscherplatz oder erst wieder an der Bergmannstraße.	Bezug auf abgeschlossene Bauphase				keine, da nicht VEP-relevant
545		<i>Kommentar: Wohne nahe Pohlandplatz. Hier sind teilweise Verbots- und Gebotsschilder direkt nebeneinander. Diese heben sich gegeneinander auf. Beschwerden helfen nichts. Zudem kam man zeitweilig nur mit Bergsteigerqualitäten zur Wohnung. Der Ärztliche Notdienst ist einmal wieder umgedreht, da keine Zufahrt und keine Zuwegung. Die Beschilderung ist völlig daneben. Die Bauzeit war und ist grausam. Bald ist der Rückbau der Schandauer endlich erfolgt. Dann sind andere Stadtteile und deren Anwohner dran. Die Straßen müssten zudem breiter ausgebaut werden. Da es keinerlei Umgehungsstraßen in Dresden gibt. Notfalls erst mal nur oberflächlich (neuer Asphalt und Markierungen), ist günstiger und weniger zeitaufwendig.</i>	Bezug auf abgeschlossene Bauphase				keine, da nicht VEP-relevant
546	Nahverkehr auch in den Morgenstunden	Ich würde auch gern mit der Straßenbahn auf Arbeit fahren. Aber ich fange um 06:00 Uhr mit der Arbeit an. Um diese Zeit fährt der Nahverkehr in Dresden immer noch im Nachtverkehr. Um effektiv zu sein, mußte aber der NV ab 05:00 auf Berufsverkehr umstellen. Wenn man die Menschen in den NV bringen will, muss man auch welchen anbieten.	Hauptverkehrszeit ab 5 Uhr - Die Verkehrszeiten richten sich nach den Fahrgastströmen. Nach 1990 war eine Verschiebung der Morgenspitze zu verzeichnen. Zwischen 5 und 6 Uhr ist kein Nachtverkehr, sondern der Übergang vom Spätverkehr zum Tagesverkehr. Das bedeutet beispielsweise im Stadtgebiet bei der Straßenbahn ungefähr einen 20-Minuten-Takt. Dieser kann durchaus für den Arbeitsweg nutzbar sein. Nicht VEP-relevant				
547	Stadtplanung und VEP2025	Ich möchte anregen, dass nicht nur künftige, sondern auch laufende Planungen an der Einhaltung der Ziele des VEP2025 anhand fest und klar definierter Kriterien gemessen werden. Nur Planungen mit hinreichender Übereinstimmung dürfen dann weiter vorangetrieben werden. Zur angestrebten Verkehrsvermeidung wird man nicht umhin kommen. Straßen verkehrsbeschränkend zu planen und anzulegen bzw. umzubauen. Die Stadt Zürich hat das bereits in den 80er Jahren vorgemacht, maßgeblich geprägt von Ruedi Aeschbacher, seinerzeit Stadtrat von Zürich und Vorsteher des Bauamtes. Einzelne Straßenspuren wurden abgesperrt bzw. zurückgebaut, Straßenbahn und Busse bekamen eigene Spuren und eine konsequente Vorrangschaltung zulasten der grünen Welle für den Kfz-Verkehr. Obendrein wurden in den vergangenen Jahren zahlreiche Begegnungszonen eingerichtet (neudeutsch „shared space“), die sehr zu einer Beruhigung des durchfließenden Verkehrs führen. Letztendlich wird nur auf diesem Weg langfristig und nachhaltig eine Reduzierung der Lärm-, Partikel- und Abgasbelastung in der Innenstadt zu erreichen sein. Alle sonstigen Instrumente wie die Umweltzone und die bekannten technischen Mittel wie Flusterasphalt, Schallschutzfenster etc. können die Verkehrsvermeidung auf		Rückbau von Kfz-Spuren - ist im Radverkehrsteil benannt aber nicht flächendeckend im Horizont 2025 möglich	Vermeidung grüner Wellen für den Kfz-Verkehr - widerspricht Luftreinhalteplan	Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt mit Ausnahmen im Hauptnetz	keine Berücksichtigung im VEP
548	Bischofsplatz - Eschenstraße - Dammweg	Der Straßenraum vom Bischofsplatz über die Eschenstraße bis zum Dammweg sollte neu und vor allem fahrradfreundlich gestaltet werden. Anstelle des Kopfsteinpflasters sollte die Fahrbahn asphaltiert werden, damit der Radverkehr auf der Fahrbahn und nicht auf den Gehwegen stattfindet. Zu prüfen ist, ob der Kfz-Durchgangsverkehr gänzlich von diesem Teil der Eschenstraße ferngehalten werden kann. Die Nord-Süd-Querung zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Eschenstraße am Bischofsplatz ist sehr unfallträchtig. Bestes Beispiel ist ein Polizeifahrzeug, welches im November 2012 an der Einmündung der Rudolf-Leonhard-Straße in einen Unfall verwickelt war. Besser ist es, diesen Bereich der Eschenstraße ganz für den Kfz-Durchgangsverkehr zu sperren und stadteinwärtigen Kfz-Verkehr über Bischofsweg und Dammweg zu leiten. Die Kreuzung Dammweg/Eschenstraße birgt für Fußgänger und Radfahrende erhebliche Risiken. Autofahrer halten die Tempo 30-Begrenzung oft nicht ein und jagen stadteinwärtig schnell um die Kurve. Dies gefährdet Radfahrende in beiden Richtungen des Dammweges als Einbahnstraße, die für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben ist.	Detailproblem Dammweg/ Eschenstraße/ Bischofsweg	Rückbau von Kfz-Spuren - ist im Radverkehrsteil benannt aber nicht flächendeckend im Horizont 2025 möglich			Radverkehrskonzept
549		<i>Kommentar: Alle auf den Bischofsplatz zuführenden Straßen sollten als Sackgasse enden: Dann könnte man den Platz in einen schönen Park umbauen. Ausnahme sind natürlich die Fritz-Reuter-Straße und der Bischofsweg, die den Verkehr zwischen Hansastraße und Königsbrücker durchleiten.</i>			Bischofsplatz nur noch mit Längsverkehr Bischofsweg-F.-Reuter-Straße - sollte im Zuge der Maßnahme 115, Anlage 6 (Prüfung Begegnungszonen) als Auftrag im VEP integriert werden.	Stärkere Verkehrsberuhigung im Hechtviertel	kann im VEP berücksichtigt werden

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
550	Abschaffung der Bettelampeln an Kreuzungen!	An vielen Kreuzungen im Stadtgebiet sind für Fußgänger und zum Teil auch für Radfahrer Bettelampeln installiert, bei denen man erst auf Anforderung Grün erhält. Da passiert es dann häufig, dass die Autos bei Grün losfahren, aber die Fußgänger weiterhin Rot haben, obwohl sie in dieselbe Richtung wollen. Entweder weil sie zu spät oder gar nicht gedrückt oder gerade erst die Kreuzung erreicht haben. Fußgänger und Radfahrer sollten bei jeder Grünphase für Autos automatisch auch Grün erhalten. Der VEP 2025plus verspricht auf Seite 26 umfassende Förderung des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß- und Radverkehr). Dabei würde mit der Abschaffung der Bettelampeln erst einmal eine Gleichberechtigung von Fußgängern/Radfahrern gegenüber Autofahrern erreicht und noch keine Förderung.		siehe Kap. 6.7.1 und 6.8			Radverkehrskonzept
551		<i>Kommentar: Ganz schlimmes Beispiel: Großer Garten Richtung Fetscherplatz. Da haben Radfahrer ca. 3 Sekunden grün -falls sie rechtzeitig gedrückt haben - was recht schwierig ist, da ja noch ein Rad-und Fussweg kreuzt und man öfter noch Leute quer vorbeilassen muss bevor man drücken kann. Außerdem steht man nach dem Drücken diesem Querverkehr im Weg.</i>	Detailproblem				Radverkehrskonzept
552	Bischofsplatz - Fußgängerampel	Die gegenwärtig installierte Fußgängerampel am Bischofsplatz neben der Einmündung der Rudolf-Leonhard-Straße sollte auch langfristig an diesem Standort bleiben. Das ist keinesfalls selbstverständlich, denn die Stadtverwaltung Dresden - durch Herrn Florke-Kempe in einer Sitzung des Ortsbeirates Dresden-Neustadt - hat bereits angekündigt, dass die Fußgängerampel nach Fertigstellung des S-Bahn-Haltepunktes am Bischofsplatz zusammen mit der Straßenbahn-Haltestelle auf die Westseite des Bischofsplatzes verlegt werden soll. Um eine kritische öffentliche Diskussion über die - derzeit vorläufigen - Planungen der Verwaltung für den Bischofsplatz in Zusammenhang mit dem S-Bahn-Haltepunkt abzuwehren, hat die Verwaltung sich bisher strikt geweigert, die Planzeichnungen öffentlich - in Papierform oder als Datei - zur Verfügung zu stellen, die Herr Florke-Kempe in der Ortsbeiratssitzung vorgestellt hatte. Für die verkehrsorganisatorische Gestaltung des Bischofsplatzes ist eine Gesamtbetrachtung notwendig. Sehr viel Fußgänger- und Radverkehr findet direkt zwischen der Rudolf-Leonhard-Straße und der Eschenstraße statt. Diese Menschen benötigen in diesem Bereich eine Ampel zur Querung der Hauptverkehrsstraße, nicht jedoch westlich der Bahnüberführung. Der S-Bahn-Haltepunkt soll 2016 fertiggestellt werden. Bis dahin ist es notwendig, dass die Ampel am Bischofsplatz bleibt.	Bürgerbeteiligung Bischofsplatz				Weiterleitung an STA/ 61.7/ Stadtplanung
553	Ausbau des Fahrradwegnetzes und Bessere Anschlüsse (Bus/Straßenbahn)für das Dresdner Umland (z.B. Freital)	Fahrradfahren ist in Dresden nicht immer günstig gelöst und oft eine Gefahr für die Fahrradfahrer. Die Straßenbahn könnte von Coschütz noch verlängert werden (Freital-Potschappel oder Freital-Burgk oder Freital-Kleinnaundorf)	zudem kommentierend		Stadtbahn nach Freital-Potschappel und Freital-Burgk - Eine Verlängerung der Straßenbahn nach Freital - steht angesichts der vorhandenen Eisenbahn und der guten Busanbindung nicht zur Disposition. Die Busanbindung Kleinnaundorf wurde wegen geringer Nutzung gerade geändert.	Bau einer Stadtbahnstrecke nach Freital-Potschappel	keine Berücksichtigung im VEP
554	Ampelkreuzungen mit rechtsabbliegenden Autofahrern und geradeaus fahrenden Fahrradfahrern (rechte, eigene Fahrspur)	Bei Dunkelheit sind für rechtsabbliegende Autofahrer die Fahrradfahrer oft nicht oder kaum (je nach Beleuchtung und Fahrverhalten) zu sehen, wenn sie geradeaus fahren. Hier sollten die Ampelschaltungen neu gestaltet werden. Mein Beispiel: Aus Dresden-Plauen kommen Richtung Hauptbahnhof - Abbiegen vor dem Hauptbahnhof nach rechts!		Verkehrssicherheit siehe Kap. 6.9.4, SIVO hier als Maßstab			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
555		<i>Kommentar: Der ersten Antwort kann ich nur zustimmen. Bei rechts neben der Straße geführten Radwegen kommt es regelmäßig zu Unfällen wegen Nichtbeachtung der Radfahrer.</i>		Radverkehrsführungen siehe Kap. 6.7.1 und 6.7.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
556		<i>Kommentar: Die Antwort finde ich als Verfasser sehr gut - 100m weiter und an einigen anderen Kreuzungen geht es auch - daran habe ich nicht gedacht. Hoffentlich lesen es die Verkehrsplaner!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
557		<i>Kommentar: Eine andere Ampelschaltung kann aber auch nicht die Lösung sein (längere Schaltphasen, wenn jeder seine Extrawurst bekommt). Besser wäre es, die Geh-Radwege zu richtigen Gehwegen zu machen und einen Radfahrstreifen einzurichten, der dann links neben den Rechtsabbliegern verläuft. Der Konfliktbereich verlagert sich somit vor die Kreuzung - dort wo ein Zusammentreffen mehrerer Verkehrsteilnehmer viel seltener ist als direkt hinter der Ampel. Wenn der Platz für einen Radfahrstreifen fehlt, sollte der Radverkehr dort besser im Mischverkehr mit den Autos fahren - bergab sind Radwege sowieso überflüssig.</i>		Radverkehrsführungen siehe Kap. 6.7.1 und 6.7.2, insbes. Richtliniengerechte Radverkehrsanlagen			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
558	Sicheres Abstellen von Fahrrädern	Hier wünschte ich mir ein sicheres Abstellen meines Fahrrads einschließlich Helm und ggf. Gepäckträgertasche oder Lenkradtasche an vielen Orten in der Stadt.		Radabstellen siehe Kap. 6.7.4	mehr Gepäckaufbewehrungsstationen für Radfahrer im öffentlichen Raum - soll im Zuge des Mobilitätsmanagement weiterverfolgt werden, in den VEP als Innovation integrieren	Schließfächer für Gepäck und Fahrradhelme an geeigneten öffentlichen Orten	kann im VEP berücksichtigt werden
559	Bauliche Trennung von Rad- und Fuß(Wander-)weg	Der Elberadweg ist für Fußgänger (insbesondere Kinder) lebensgefährlich. Fußwege sollte immer der Elbe zugewandt sein. Kinder und Hunde laufen spontan zum Wasser.	kommentierend, für Richtungsregelungen gilt SIVO				keine, da nicht VEP-relevant
560		<i>Kommentar: Es wird im Gegenverkehr gelaufen und gefahren und auch noch Hunde dazwischen. Der vorhande Elbradweg/-gehweg linkselbisch (Albertbrücke bis Laubegast) ist einfach zu schmal. Also verbreitern oder zweiter paralleler Weg!</i>		siehe Kap. 6.7.2			Radverkehrskonzept
561		<i>Kommentar: Da hatte ich weiter vorn die "Landstraßenregelung" vorgeschlagen. Die Fußgänger laufen links außen und sehen die Radfahrer auf sich zukommen. Diese Regelung sollte durch Schilder am Elberadweg sowie auf der Behelfsalbertbrücke unterstützt werden. Steffen Eitner als Gast</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
562	S2 ständig bis Heidenau	Verkürzung der Taktzeiten zwischen Niedersedlitz und Hbf. auf 15 Minuten, auch an Wochenenden.		Taktverkürzung S-Bahn siehe Kap. 6.2		keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant	
563		<i>Kommentar: Die S1 wird doch schon eh schon bald aller 15 Minuten zwischen Meißen und Pirna fahren, wenn der S-Bahnausbau endlich fertig wird auf der Strecke.</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant	
564	Realistische Umsteigezeiten an Knotenpunkten	Verkehrsmittel mit langen Taktzeiten müssen realistische Umsteigezeiten erhalten (Takt S1 an Wochenenden 30 Minuten, Zubringerbusse 30 Minuten). Beispiel Bus 86 und S2 in Dresden Dobritz nur 4 Minuten (umständlicher Fußweg, defekter Aufzug, oft verspätete Busse)	Umssteigezeiten nicht Gegenstand des VEP			Weiterleitung an VVO	
565	Kurzfristischer Bau eines Zentralen Bus-Platzes für Regional- und Fernbusse am Hbf.	Die Situation auf der Bayrischen Straße ist chaotisch und gefährlich!		siehe Kap. 6.6.5 und 6.6.6		keine, da im VEP bereits berücksichtigt	
566		<i>Kommentar: Eine schnelle Lösung (zumindest für die Planungs- und Bauzeit bis zu einer besseren Lösung) könnte sein: 1. Verlegung aller Busabfahrtstellen auf die Bahnhofseite (Nordseite der Bayrischen Straße: gesamte Länge von Fritz-Löffler-Straße bis Hohe Straße). Die meiste Kundschaft kommt von der Altstadt oder aus dem Bahnhof und müsste die Bayrische Straße nicht mehr queren. 2. Ordnung der Busabfahrtstellen (von Ost nach West): Schienenersatzbus, Nationaler Fernverkehr, Internationale Linien, Touristik-Busse, Pausenplätze 3. Links der Busse ausreichend Platz zum Beladen 4. Auf der verbleibenden Fahrbahnbreite je Richtung ein Radweg und eine Fahrspur für motorisierten Verkehr. Parkende Autos können auf die Tiefgarage Wiener Platz und die bestehenden Parkplätze der Umgebung ausweichen.</i>			Provisorium für ZOB an Südseite der Bayrischen Straße - Bedingungen für ZOB-Realisierung am geplanten Standort Westseite Wiener Platz werden gegenwärtig verstärkt diskutiert und untersucht.	ZOB an anderem Standort (Nordseite der Bayrischen Straße, Prager Spitze, bei St. Petersburger Straße)	keine Berücksichtigung im VEP
567	Ampelschaltung "grüne Welle" zwischen Klotzsche und Albertplatz	flüssigere Verkehrsführung, weniger Abgase		siehe Kap. 6.9.3 - Optimierung wird angestrebt		keine, da im VEP bereits berücksichtigt	
568		<i>Kommentar: Gefühlte 1000 rote Ampeln mit Tempo 30 Zonen und Nadelöhren an der wichtigsten Verbindung aus und in den Norden Dresdens und das Umland.</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant	
569	Tempo 30-Regelung ernst nehmen !	Für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen ist eine entsprechende Beschilderung oft nicht ausreichend oder aber überflüssig. Dort, wo die Straßen sehr schmal sind und oft Einmündungen und Kreuzungen eine vorsichtige Fahrweise der Autofahrer erfordern, ist eine Beschilderung als Tempo 30-Zone nicht nötig. Da wäre es auch vom Verwaltungsaufwand günstiger, <u>dass generell ortsüblich Tempo 30 gilt und nur die Abweichungen von der Regel auf den Hauptverkehrsachsen ausgeschildert werden</u> . Das aber ist derzeit noch Zukunftsmusik - siehe die Europäische Bürgerinitiative für das Tempo 30-Limit innerorts. Die Stadtverwaltung sollte diese Initiative unterstützen ! Dort aber, wo derzeit das Tempo 30-Limit ausgeschildert ist, sollte die Stadtverwaltung Dresden sich auch in der Verantwortung sehen, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch Autofahrer bestmöglich zu gewährleisten. Die Stadtverwaltung muss sich für mehr Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei einsetzen. Die Stadtverwaltung sollte aber auch mehr eigene Geschwindigkeitsmessungen durchführen und überall dort, wo häufig gegen das Tempo-30-Limit verstoßen wird, zusätzliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung durchführen, z. B. Fahrbahnverengungen, Mittelinseln oder Fahrbahnteiler		siehe Kap. 6.4.5	generelles Tempo 30 in der Stadt - abgelehnt, da die Hauptstraßenverbindungen eine verkehrliche Bündelung zur Vermeidung von Schleichverkehr und effektiven Transportprozessen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV übernehmen sollen - dies ist mit Tempo 30 nicht zu erreichen - Das Nebennetz ist fast flächendeckend mit Tempo 30 belegt	Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt mit Ausnahmen im Hauptnetz	keine Berücksichtigung im VEP
569	Tempo 30-Regelung ernst nehmen !	Für die Einrichtung von Tempo 30-Zonen ist eine entsprechende Beschilderung oft nicht ausreichend oder aber überflüssig. Dort, wo die Straßen sehr schmal sind und oft Einmündungen und Kreuzungen eine vorsichtige Fahrweise der Autofahrer erfordern, ist eine Beschilderung als Tempo 30-Zone nicht nötig. Da wäre es auch vom Verwaltungsaufwand günstiger, dass generell ortsüblich Tempo 30 gilt und nur die Abweichungen von der Regel auf den Hauptverkehrsachsen ausgeschildert werden. Das aber ist derzeit noch Zukunftsmusik - siehe die Europäische Bürgerinitiative für das Tempo 30-Limit innerorts. Die Stadtverwaltung sollte diese Initiative unterstützen ! Dort aber, wo derzeit das Tempo 30-Limit ausgeschildert ist, sollte die Stadtverwaltung Dresden sich auch in der Verantwortung sehen, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch Autofahrer bestmöglich zu gewährleisten. <u>Die Stadtverwaltung muss sich für mehr Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei einsetzen</u> . Die Stadtverwaltung sollte aber auch mehr eigene Geschwindigkeitsmessungen durchführen und überall dort, wo häufig gegen das Tempo-30-Limit verstoßen wird, zusätzliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung durchführen, z. B. Fahrbahnverengungen, Mittelinseln oder Fahrbahnteiler installieren. Durch die Aufstellung von rot-weiß-linierten Baken und das Markieren von Sperrflächen sowie das Aufstellen von Pflanzkübeln stehen dafür einfache Mittel zur Verfügung.		siehe Kap. 6.4.5	verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
570		<i>Kommentar: ja, die geschwindigkeitskontrollen sind wichtig, werden aber zumindest in den wohngebieten überflüssig, wenn durch bauliche gestaltung des straßenzuges ein geringes tempo erzwungen wird. einschnürungen, versätze, querparken, gern auch mal die unterbrechung eines straßenzuges durch umgestaltung ausgewählter kreuzungen zu begegnungszonen - das beruhigt ungemein...</i>	kommentierend			keine, da nicht VEP-relevant	

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
571	Nachfolge Reinhard Koethnitz	Herr Reinhard Koethnitz hat als Amtsleiter des Straßen und Tiefbauamtes gezeigt, dass er nicht über den Tellerrand schauen kann und nicht langfristig denkt. Die Kunst- und Kulturmetropole hat großen Schaden unter seiner Tätigkeit genommen. Es sollte bei der Nachfolge darauf geachtet werden, dass bereits frühzeitig ein geeigneter Stadtplaner und Dresdenkenner gesucht wird, der diese schwierige Aufgabe ausfüllen kann.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
572		<i>Kommentar: Auch wenn das hier nicht her gehört: Man kann mit Herrn Köthnitz durchaus auch mal nicht einverstanden sein, aber seinen Fachverstand sollte man ihm nicht absprechen, das tun schon genug, die das gar nicht beurteilen können. Das Hauptproblem ist sicher nicht die Verwaltung, sondern die Politikebene, die gerne mal beschließt, dass sich die Realität zu verändern habe.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
573		<i>Kommentar: Dieser Diskussionsbeitrag zeigt eindeutig, dass Bürgerinnen und Bürger nicht verstehen, was eine Verwaltung und was ein Stadtrat macht. Die Verwaltung arbeitet im Großen und Ganzen im Auftrag des Stadtrates (vor allem die Geschäftsbereiche die sich mit Infrastruktur beschäftigen). Da unser Stadtrat an Inkompetenz nicht zu übertreffen ist, bekommen wir im Endeffekt genau das Stückwerk welches wir alle gewählt haben. Ein großes Ganzes, und nichts anderes ist ein VEP, kann mit diesem Stadtrat gar nicht umgesetzt werden. Die Verwaltung kann immer nur das Umsetzen, was der Stadtrat beschließt. Herrn Köthnitz hier für die Unfähigkeit der "Volksvertreter" zu bestrafen ist wohl ein bisschen zu viel des Guten.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
574		<i>Kommentar: Ich finde, dass Dresden endlich eine Ausrichtung finden sollte! Nicht nur so ein bisschen davon, ein bisschen davon. Hier wird eine Straße ausgebaut, dann doch wieder eine Straßenbahnstrecke. Ich finde, Dresden sollte sich nicht immer zurücklehnen und sagen: Uns geht es doch eigentlich ganz gut. Das Netz reicht erstmal und dann schauen wir mal. Ab und zu verbessern wir mal etwas. Ich finde es gut, dass diese Debatte hier angeregt wird, aber ich finde auch, dass es trotzdem keine klare Meinung des Stadtrates zur zukünftigen Verkehrsgestaltung Dresdens im neuen VEP 2025+ gibt. Für mich ist das ganz klar der ÖPNV. Ich weiß, dass dies hier keine Personaldebatte sein soll. Doch finde ich, ist es Zeit, dass ein Wechsel im Denken des Personals vollzogen wird!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
575		<i>Kommentar: Die Politik entscheidet noch immer, was die Verwaltung zu tun und zu lassen hat. Dies ist außerdem kein Ort für Personaldebatten.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
576		<i>Kommentar: Ich kann das nur unterstützen. Wenn Dresden auch in Zukunft noch das Besondere behalten soll, dann müssen andere Amtsleiter ans Werk, die Dresden nicht nur als eine technisch funktionierende Stadt sehen, sondern als ein besonders lebenswerten Ort. Dazu müssen Menschen mit gesunden Menschenverstand gesucht werden, die sich den Fördermittelkriterien widersetzen und Etwas für die Bürger und die Geschichte dieser Stadt tun, die dringend heilen muss und keine dritte Zerstörung braucht.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
577		<i>Kommentar: Sehr geehrter Gast der Dresdner Debatte, vielen Dank für Ihren kritischen Beitrag. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2025plus ist das konzeptionelle Steuerungsinstrument für einen Planungshorizont von 10 bis 15 Jahren. Er dient als Orientierung und Handlungsleitfaden. Welche Gedanken sollten zur Verkehrsentwicklung Ihrer Meinung nach in VEP 2025plus noch stärker einfließen? Wie könnte die Verkehrsentwicklung in Dresden optimiert werden? Mit freundlichen Grüßen Ihre Moderation H. Heilig</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
578	Schulwegpläne für Radfahrende erarbeiten !	Die Stadtverwaltung Dresden sollte die Erstellung von Schulwegplänen für radfahrende Schülerinnen und Schüler fördern. Dies betrifft vor allem die weiterführenden Schulen ab der 5. Klasse. Als Vorbild können die seit dem Jahr 1999 erarbeiteten Schulwegpläne der Stadt Frankfurt/Main dienen. Zu Unrecht hat die Dresdner Stadtverwaltung sich bisher auf den Standpunkt zurückgezogen, dass doch das gesamte Dresdner Straßennetz als Schulweg genutzt werden könne und deshalb die Erstellung von Schulwegplänen nicht erforderlich sei. Dem ist entgegenzuhalten, dass die Erstellung von Schulwegplänen zur Verkehrssicherheit der radfahrenden Schülerinnen und Schüler beiträgt. Die bisherige Logik der Dresdner Stadtverwaltung, wonach Straßen und Radverkehrsverbindungen als sicher gelten, solange sie in der Unfallstatistik nicht als Unfallschwerpunkt auffällig werden, ist nicht akzeptabel. Die Erstellung von Schulwegplänen führt dazu, dass im näheren Einzugsgebiet der Schulen genau untersucht wird, welche Verkehrsverbindungen für den Radverkehr sicher sind, wo Sicherheitsmängel bestehen und welche Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit für Radfahrende angeraten sind. Schulwegpläne dienen damit auch der Unfallprävention. Bei der Erstellung der Schulwegpläne			Erarbeitung von Schulwegplänen für radfahrende Kinder - bisher nicht Bestandteil des VEP, kann diesen als konzeptioneller Ansatz ergänzen	Schulradrouten festlegen	kann in VEP als Ansatz aufgenommen werden, auch für Radverkehrskonzept geeignet
579	Lebenswerte Stadträume	Negativbeispiel: Weißeritzstraße Positivbeispiele: Kamenzer Straße, Luisenstraße (nördlicher abschnitt), Straßentisch Schweriner Straße Das Primat des MIV, das heißt, Straßenräume nach dessen Prämissen zu gestalten ergibt keine lebenswerten und für alle Verkehrsteilnehmer und insbesondere Anrainer attraktiven Stadträume sondern monofunktionale Orte mit wenig Verweilqualität. Das Postulat für attraktive Stadträume, welches sich schon im vorangegangenen Konzept befunden hat, muss nachdrücklicher in die Praxis umgesetzt werden. Dabei sollten die Verkehrsrechtler auch mal innovative Wege, die im Verkehrsrecht durchaus angelegt sind, gehen.		siehe Kap. 6.9.1 und 6.9.2 (Weißeritzstraße)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
580	Innovation jetzt	Die Technik der Fahrzeuge nimmt eine Entwicklung der möglicherweise die Bemessung und Gestaltung der Verkehrsraume hinterher hinkt. Es besteht der Eindruck, dass eigentlich noch Trassen des 20 und nicht des 21. Jahrhunderts geplant und gebaut werden. Eine bessere Rückkopplung zu den Entwicklungen der Verkehrstechnik und entsprechende Rückschlüsse für die Planungsparameter sollten gezoigen werden.	Fahrzeugtechnik und Fahrwege stehen in direkter Kopplung - auch andere Antriebsarten verlangen ähnliche Dimensionierungen der Straßen				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag		Aggregiertes Thema
581		<i>Kommentar: Dieser Gedanke ist richtig, aber auch unzulänglich. Denn so allgemein lässt sich Vieles darunter verstehen. Geht es um Autos ? Manche Leute wollen immer breitere Fahrspuren und immer breitere Pkw-Stellplätze für große Karossen - dem steht aber auch das umweltpolitische Ziel entgegen, Fahrzeuge mit geringem Gewicht und geringem Sprit-Verbrauch zu nutzen. Oder geht es um Elektro-Fahrzeuge ? Dafür ist das Netz an Lade-Stationen zu erweitern. Geht es um Fahrräder ? Die Verkaufszahlen für Elektro-Fahrräder aus den vergangenen 3 Jahren lassen eine weitere Zunahme des Radverkehrs nicht nur für Freizeit Zwecke, sondern auch im Alltagsgebrauch erwarten. Auch deshalb brauchen wir ausreichend Platz im Straßenraum und eine übergreifende Radverkehrsplanung. Aber wollen wir wirklich den zunehmenden Stromverbrauch beim Radfahren und die Notwendigkeit, abgenutzte Akkus sinnvoll zu entsorgen ? Reicht nicht die Erleichterung des Radfahrens durch Verbesserung der klassischen Fahrradtypen, etwa die Verwendung einer besseren Gangschaltung. Oder geht es um Straßenbahnen und Busse ? Bei den Straßenbahnen und Bussen werden die Haltestellen allmählich auf den barrierefreien Zugang zu den Niederflur-Fahrzeugen eingestellt - das sollte wirklich noch viel schneller</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
582	Neustädter Markt	Zeitnaher Ersatz des Tunnels Neustädter Markt durch eine zweite oberirdische Querung, um so für Fußgänger und Radfahrer eine attraktive Verbindung zwischen Neustadt und Altstadt zu schaffen. Sowie zeitnahe Ersatz der Fußgängerbrücke an der Albertstraße durch eine ebenerdige Quermöglichkeit.		siehe Kap. 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
583		<i>Kommentar: auch bei einer noch mehrjährig bestehenden vierspürigkeit der köpckestrasse, die abhängig von der verlegung der bundesstrasse ist, sollte eine ebenerdige neue querungslosung für diesen platz gebaut werden. ein flutsanierter tunnel ist reine geldverschwendung. die querung am neustädter markt ist eines DER noch stark zu optimierenden netzelemente in der stadt überhaupt. hier könnte auch eine diagonallosung (alles-grün-regelung für fuß+rad) zum tragen kommen. die seitlichen umwege würden wegfallen, der gehweg am blockhaus entlastet werden usw. es ist ein großer gewinn für den ganzen dortigen stadtraum - mit relativ geringem mitteleinsatz.</i>		siehe Kap. 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
584		<i>Kommentar: In diesem Zusammenhang ist an die Themen der zweiten Dresdner Debatte zur Inneren Neustadt im Jahr 2011 zu erinnern. Dort wurden diese beiden Bereiche konkret angesprochen. Betreffend Querung der Albertstraße zwischen Staatsarchiv und Markthalle hat sich leider nichts Erkennbares getan. Betreffend Verbindung zwischen Augustusbrücke und Neustädter Markt ist nicht erkennbar, dass an der Köpckestraße die ebenerdige Fußgängerquerung und die Verlegung der Straßenbahn-Haltestelle stattfinden soll. Vielmehr asphaltiert das Straßen- und Tiefbauamt im Jahr 2013 die Köpckestraße, als solle dort für die nächsten 10 bis 15 Jahre nichts weiter passieren. Allerdings wurde kürzlich der stadtauswärtige Radschutzbereich von der Augustusbrücke zum Neustädter Markt auf der Fahrbahn markiert. Das ist erfreulich, aber auch notwendig durch die Außerbetriebsetzung des Tunnels nach dem Hochwasser vom Juni 2013. Immerhin, solche kleinen Verbesserungen für den Radverkehr sind durchaus zu loben. Dennoch lässt sich gerade bei diesen Themen sehr gut analysieren, ob die Diskussionsform Dresdner Debatte auch praktische Früchte beim Verwaltungshandeln trägt.</i>		siehe Kap. 6.9.2 und 6.8 (Querungen)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
585	Stadtbahn und RadwegeFußwege nach Buhlau-Weißg	1. Als ehemaliger Stuttgarter kenne ich die topographischen Probleme, von den Höhenzügen in die Innenstadt zu gelangen. Ich begrüße die Erweiterung nach Weißg sehr, aber die Attraktivität würde weit mehr Sinn machen, wenn die Stadtbahn dann (Großer Aufschrei!) vor dem Weißen Hirsch in einen Tunnel geht und hinter Buhlau auf der grünen Wiese wieder raus kommt, Es würde sich dann langfristig lohnen, wenn hier das ein oder andere zusätzliche Wohngebiet ausgewiesen würde, sich dadurch die potentielle Belegung steigern ließe. Ohne eine Trennung von Straße und Stadtbahn bekommt man den Hirsch nicht in den griff (Mit der Ausweisung des Lahmannrings als Wohngebiet entsteht ein neuer Verkehrsgang). 2. Völlig unverständlich, warum der Radweg Bautzener Landstraße auswärts nicht wenigstens! so wie der Randbereich verläßt, einen neuen Belag erhielt, das wären Peanuts gewesen. Ab mordgrundbrücke fehlt ein Radweg nach oben. Ich sehe abenteuerliche Radfahrer, die trotzdem hoch fahren 3. Im bereich Neubühlauer-Wetroer-Hegerreiter-Str fehlt ein Gehweg heideseits. Obwohl es eine neue Schwimmhalle geben soll. Hier muss etwas getan werden, schnell gefahren werden braucht hier nicht	Führung und Radverkehrsanlagen Bautzner Landstraße		Stadtbahntunnel am Weißen Hirsch - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirm. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
586		<i>Kommentar: Sehr geehrter Gast, Ironie kann auch ganz falsch verstanden werden. Bitte bleiben Sie in der letzten Woche der 3. Dresdner Debatte noch genauso fair mit Ihren Beiträgen wie bisher. Mit freundlichen Grüßen Ihre Moderation H. Heilig</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
587		<i>Kommentar: Ja genau, wir brauchen noch mehr Gute-Schwaben-Menschen hier!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
588		<i>Kommentar: @Gast: Ich bin da teilweise anderer Meinung. zu 1.: Ich sehe hier kein Problem mit der Straba. Ein Tunnel wäre nicht sehr kundenfreundlich. Es wäre ja dann quasi eine U-Bahn. Nebenbei nimmt der Kfz-Verkehr ab. Schon jetzt gibt es dort keinen Stau (mal abgesehen von der Baustelle momentan - das ist aber ja nicht der Normalzustand). zu 2.: Ich bin Radfahrer und fahre öfter dort entlang. Es ist für mich auch unverständlich, warum man im Zuge der Sanierung nicht gleich Radfahrstreifen markiert hat. Der Radweg dort (so vorhanden) ist eher eine Zumutung. Ich persönlich gehöre zu den Fahrbahnfahrern und finde dies nicht abenteuerlich. Im Gegenteil: Ich finde dies wesentlich sicherer als auf dem schlechten Radweg (der eigentlich nur ein Fußweg ist - das Radwegschild ist einfach fehlt am Platz). Und da die Fahrbahn sehr breit ist, können die Autos einen ohne Probleme überholen - auch mit genügend Abstand, was die meisten dort auch tun (ich habe noch keine gefährliche Situation dort erlebt). Zu 3.: Da haben Sie sicher Recht - nur fehlt dort aus meiner Sicht eindeutig der Platz. Das wäre nur möglich, wenn man die Fahrbahn dort noch schmaler macht. Damit würden sich Kfz und Fußgänger gegenseitig gefährden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
589	Pkw-Stellplätze bei Neubauten	In dicht bebauten Stadtteilen stellt sich oft die Frage, wo die Autos der Hausbewohner geparkt werden sollen, wenn zusätzliche Gebäude entstehen. In jüngerer Zeit hat die Stadtverwaltung bei verschiedenen Gebäuden die Nutzung des Erdgeschosses für ebenerdige Garagen genehmigt - gewohnt wird erst im ersten Obergeschoss und darüber. Diese Entwicklung hat Vor- und Nachteile. Auf Seiten der Bauherren ist vor allem ein ökonomischer Vorteil gegeben, wenn keine Tiefgarage auf dem Privatgrundstück gebaut werden muss. Das Erscheinungsbild solcher Gebäude mit Garageneinfahrten im Erdgeschoss wirkt allerdings eher anonymisierend - im Vergleich mit Gebäuden, bei denen es im Erdgeschoss Ladengeschäfte oder Wohnungen mit Fenstern gibt. Die Genehmigungspraxis der Bauaufsicht führt allerdings dazu, dass ein allmählicher Wandel des Ortsbildes eintritt und andere Bauherren sich auf Vergleichsobjekte beziehen können. Wenig effizient wirkt das Beispiel Kiefernstraße 11-15a: Jede Einzelgarage im Erdgeschoss hat ein Garagentor, das im Straßenraum freigehalten werden muss. Besser ist das Beispiel Kiefernstraße 12: Dort führt eine einzelne Garagenzufahrt zu mehreren Pkw-Stellplätzen dahinter. In gewachsenen Wohnquartieren sollte auf die anonymisierenden Fassaden, bei denen das Erdgeschoss als reine Garage genutzt wird, verzichtet werden.	Gestaltungsfragen Garageneinfahrten				Weiterleitung an 61.2, 61.4 und 61.5
590		<i>Kommentar: Jeder soll sein Auto in seiner Garage parken. Wer keinen Platz für ein Auto hat, soll sich erstmal eine Unterstellmöglichkeit dafür mieten oder kaufen, bevor er sich ein Fahrzeug zulegt!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
591		<i>Kommentar: Sehr gutes Thema. Da habe ich in letzter Zeit auch drüber nachgedacht. Allerdings mit einem anderen Hintergrund und letztlich komme ich auch zu einem anderen Schluss. So stellte sich für mich die Frage, wenn immer mehr Straßen fahrradgerecht saniert werden (was ich sehr begrüße), wo denn dann die Autos hingestellt werden könnten. Es ist nun mal so, dass der ein oder andere eben nicht komplett auf das Auto verzichten kann. Und irgendwohin müssen die Autos ja gestellt werden. Da kam ich auf die Idee, unter jedem Haus eine Art Tiefgarage zu bauen (statt Keller oder so ähnlich). Die Beispiele Kiefernstraße kannte ich nicht. Ich gebe zu, dass es nicht besonders schön im Erdgeschoss aussieht und sehr unpraktisch ist, wenn jeder eine eigene Ausfahrt hat. Besser wäre dann eine Variante wie Kiefernstraße 12 (oder besser noch: eine Einfahrt für die ganze Häuserzeile) - nur vielleicht noch im Keller statt im Erdgeschoss. Und wenn das Auto nur selten gebraucht wird, kann es dort auch lange und sicher und geschützt stehen und stört niemanden. Die Fassaden könnte man ja auch schöner gestalten. Was den Wohnraum im Erdgeschoss betrifft: Ich jedenfalls würde nie im Keller wohnen wollen.</i>	Tiefgarage unter jedem Haus und schönere Fassaden				keine, da nicht VEP-relevant
592	Fußgänger schützen - Zebrastreifen nutzen !	Die Straßenverkehrsordnung (StVO) sieht als "Zeichen 293" die Markierung eines Fußgängerüberweges als "Zebrastreifen" auf der Fahrbahn vor. Wo aber gibt es Zebrastreifen in Dresden ? Fast nirgends. Und warum nicht ? Weil das Straßen- und Tiefbauamt die Markierung von Zebrastreifen scheut wie der Teufel das Weihwasser. Oder umgekehrt: es muss sich bei diesem verkehrstechnischen Instrument aus Behördensicht um Teufelszeug handeln. Denn wie anders ist diese Abstinenz zu erklären ? Allenfalls durch folgende Überlegung: Immer dort, wo sich ein Zebrastreifen auf der Fahrbahn befindet, müssen die Autofahrer auch dann vorsichtig fahren, wenn kein Fußgänger kommt, denn es könnte sich ja ein Fußgänger nähern. Eine solche erhöhte Bereitschaft zum Anhalten ohne triftigen Grund ist natürlich für die zügige Fortbewegung mit dem Auto völlig unzumutbar. Auch folgendes Argument war schon von einem Behördenmitarbeiter zu hören: Ein Zebrastreifen würde die Fußgänger eher gefährden, weil Dresdner Autofahrer daran nicht gewöhnt sind. Daher meine Frage: Liegt Dresden in "Absurdistan" ? Ist die Beachtung von StVO-Regelungen davon abhängig, wo der Dresdner Tellerrand endet ? Zum Glück leben wir nicht mehr im Tal der Ahnungslosen. Viele Dresdner kennen Städte wie Berlin oder München		siehe Kap. 6.8 und 6.10			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
593		<i>Kommentar: In vielen Ländern funktioniert das sehr gut und spart viele Kosten für teure Ampellösungen, aber hier wurde ja schon oft von "Fördermittelmanahmen" gesprochen</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
594		<i>Kommentar: wie so oft wird wohl auch hier letztlich eine ausführungssperre vorliegen bzw. drohen, die von wenigen - ihre machtbefugnisse überschätzenden - stadtoberen den ämtern auferlegt wird. in den köpfen dieser wenigen muss sich erstmal das mantra auflösen, dass ein wie auch immer gebremster innerstädtischer MIV wirtschaftsschädliche folgen mit sich bringt. ist dass erreicht, kann wirklich richtung umweltverbund umgesteuert werden. es wäre das ende von alibi-lösungen allerorten, zB gehwegvorziehungen, die keine richtigen sind. es würde die charakteristik des innerstädtischen verkehrs ändern. die autos wären unerwünschter und hätten wirklich acht zu geben. dresden muss diesen wechsel irgendwann sowieso angehen, dass ist natürlich schwer und eine zäsur. die ggf unfallträchtigere gewohnungsphase muss absolviert werden. zebras könnte man durch eine packetlösung in 3 tagen mit flankierender burgeraufklärung einführen, übergangswarnschilder hinstellen oder zuvor sowieso tempo30 im 26er-ring einführen. es scheint letztlich kein wirklich unlösbares problem zu sein.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
595		<i>Kommentar: Nicht zu vergessen ist der erzieherische Effekt solcher Querungen. Es stärkt die Position des Fußgängers und erzieht zu defensiver Fahrweise (was Dresden gebrauchen kann). Beispiel ist Brüssel, wo es an jeder Kreuzung Zebrastreifen gibt: der Fahrstil ist sehr sportlich, Zebrastreifen und querende Fußgänger werden aber fast immer be- und _ge_achtet! Noch ein positiver Effekt ist, dass es nicht überall und ständig Ampeln braucht. Dass eine solche Markierung die Verkehrssicherheit von Fußgängern gefährden soll... das passt wohl eher in einen vorweihnächtlichen Märchenabend.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
596	Mehr (zusätzliches) Geld für die Sanierung bestehender Straßen	Die letzten Winter haben den meisten Straßen den Rest gegeben. Ein notdürftiges Flicken ist von kurzer Dauer. Schlechte Straßen erhöhen zudem Lärm und Schadstoffausstoß und damit die Belastung der Anwohner. Maßnahme Nr. 6 muss deshalb eine höhere Priorität und mehr Kapazitäten erhalten. Die planerische Vorbereitung ist sofort auszulösen.		siehe Kap. 5.5 und 6.4.1			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
597	Sanierungsbeginn der Albertbrücke ist sofort erforderlich.	Die derzeitigen verkehrlichen Zustände an der Albertbrücke sind auf Dauer unzumutbar. Es muss so schnell wie möglich mit einer Sanierung begonnen werden. Bei zeitweiser Vollsperrung der Brücke während der Bauarbeiten kann die Waldschlosschenbrücke als Umleitung dienen. In Anlage 6 des VEP steht bei Maßnahme 15 das Jahr 2017, das muss ein Fehler sein!		siehe Kap. 6.9.6 (ab 2015)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
598	Bau eines zentralen Busbahnhofs als kurzfristige Maßnahme in VEP aufnehmen	Die Funktionsüberlagerungen der Haltestellen im Bereich Hauptbahnhof (Bayrische Str./Unter den Brücken) ist doch weniger als ein Provisorium. Hier muss endlich was passieren. Ebenso eine ordentliche Lösung für die Reisebusse.		siehe Kap. 6.6.6 zum ZOB			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
599		<i>Kommentar: Den Bereich an der Ecke St. Petersburger/Wiener Str. halte ich auch für passender. Die Anfahrt kann über die ÖPNV-Trasse erfolgen, sodass auch später irgendwann hoffentlich die St. Petersburger verschwindet oder zumindest verkleinert wird.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
600		<i>Kommentar: Vor allem sollte der Standort verkehrsgünstig gelegen sein, um eine schnelle Ein- und Ausfahrt zur Autobahn und kurze Wege zum ÖPNV / Fernverkehr zu erreichen. Insofern wäre eigentlich nur ein Platz nahe der St. Petersburger Str. geeignet (Freifläche Prager Spitze, Brachflächen an der Bahnstrecke). Hinter dem Königspavillon kostet jede An- oder Abfahrt wieder 5-10 Min. mehr...</i>			ZOB-Standort an Prager Spitze und in Nähe St.-Petersburger-Straße - Bedingungen für ZOB-Realisierung am geplanten Standort Westseite Wiener Platz werden gegenwärtig verstärkt diskutiert und untersucht.	ZOB an anderem Standort (Nordseite der Bayrischen Straße, Prager Spitze, bei St. Petersburger Straße)	keine Berücksichtigung im VEP
601		<i>Kommentar: Richtig soll Am Königspavillon und der angrenzenden Wiese ist genug Platz für einen ZOB. Außerdem wiederhole ich meine Forderung nach ner Reisebus-Citymaut und einer gezielten Leitung von Reisebussen auf P+R-Plätzen! Jetzt wo ein Fernbus nach dem anderen nach Dresden fährt, wird sich das Chaos am Hbf sicher noch verschärfen!</i>			City-Maut für Reisebusse - Umsetzung ist problematisch, P+R im touristischen Bereich unüblich, Reisebusleitsystem hat sich bewährt und wird fortgeschrieben	Vermeidung von Reisebussen in der Innenstadt (Maut, P+R-Nutzung)	Berücksichtigung im Reisebusleitsystem
602	Reduzierung Pkw Fahrspuren Blaues Wunder: Einrichtung Fahrradstreifen	Mit der Eröffnung der WSB und der Zunahme des Fahrradverkehrs insgesamt sollte auf dem Blauen Wunder ein Fahrradstreifen eingerichtet werden und die Brücke auf eine Pkw Fahrspur pro Richtung reduziert werden.		Konzept in Bearbeitung, siehe auch Kap. 6.9.2 und 6.9.6			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
603		<i>Kommentar: Hervorragende Idee!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
604		<i>Kommentar: ... mit der WSB sind 4 Autospuren dazugekommen, da kann es kein Problem sein, wenn eine wegfällt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
605	Nachts Tempo 30 auf der Fetscher Str.	Durch die Eröffnung der Waldschlosschenbrücke kommt es zu mehr Verkehr auf der Fetscher Str. und um die Anwohner besser vor Lärm zu schützen wäre es sinnvoll von 22-6 Uhr Tempo 30 zu fahren.	Straße im Hauptnetz, temporäres Tempo 30 nicht Gegenstand VEP				Weiterleitung an STA und SVB

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
606	Konzept kurzer Wege beim Umsteigen im ÖPNV	Gerade für mobilitätseingeschränkte (meist ältere) Personen sind kurze Wege beim Wechsel zwischen Bussen / Bahnen / Zügen oder überhaupt an Haltestellen hilfreich, sie verkürzen aber auch allgemein die Umsteigezeit deutlich. Meist sind die Halte jedoch (z.B. aufgrund des Konzepts der Doppelhaltestellen?) sehr lang. Beispiele: - Prager Straße: Zwischen Fußgängerüberweg der Fußgängerzone und dem Haltepunkt in Richtung Hbf. liegen wohl 200 m. Die Haltestelle beginnt zwar direkt am Übergang, dort hält aber nie ein Zug. Regelhalt ist (am nicht sicher querbaren) Nebenausgang des Karstadt. - Postplatz: Durch die sehr langen Bahnsteige sind hier sicherlich meistens um die 300 m zurückzulegen. - Wasaplatz: Zwischen Bahnhof und Busstop liegen über 100 m und eine Ampel, ein zentraler Halt wäre sinnvoll. Derlei Punkte gibt es sicherlich noch öfter und auch Doppelhaltestellen haben abends ihren Sinn. Aber tagsüber verursachen sie unnötig weite und unattraktive Wege. Idee: Tagsüber keine Doppelhaltestellen führen, die Bahnen warten sowieso nicht aufeinander. Regelhalte kreuzungsnah verlegen, um Wege zu verkürzen und die Attraktivität zu steigern.			Genereller Verzicht auf Doppelhalte bei der Straßenbahn aufgrund langer Wege - Die angesprochenen Doppelhaltestellen sind für die Anschlussvermittlung wichtig. Eine Beschleunigung des ÖPNV ist bei entsprechenden Maßnahmen trotzdem möglich wie einige Beispiele zeigen (Borsbergstr./Schandauer Str., Leipziger Straße), Aufwand und Nutzen stehen in keinem realistischen Verhältnis,	Vergrößerung von Haltestellenabständen, Abschaffung von Doppelhalten	keine Berücksichtigung im VEP
607		<i>Kommentar: Die Doppelhaltestellen haben schon ihren Sinn. Wenn z.B. an der Prager Str., wo statistisch in eine Richtung Busse (62) im 4-5 Minutentakt und Straßenbahnen (8,9,11,12) aller 2,5 Minuten kommen, der Bus in der Mitte hält, aber die 11 mit einem 45m langen Straßenbahnwagen dahinter warten muss, ist das sehr unpraktisch. So etwas schaukelt sich schnell zu Verspätungen und somit enormen Fahrzeitverzögerungen und sinkenden Durchschnittsgeschwindigkeiten auf. Am Wasaplatz kann man die Situation einfach baulich und verkehrlich nicht entschärfen. Die Fahrgäste sollen in Zukunft eh am Hp. Strehlen umsteigen, wenn die neue Straßenbahntrasse fertig ist. Am Postplatz ist die Situation zwar insgesamt übersichtlicher geworden, aber der Charme des einen zentralen Umsteigepunktes ist verloren gegangen. Man hätte den Platz nicht töten müssen, um den Straßenbahnen genügend lange Bahnsteige zu bieten. Mehr verschiedene Bahnsteige hätte es auch getan. Was war das doch früher für ein geschäftiger Platz, stets voller Menschen. Jetzt ist er tot und die Massen in der Wilsdruffer Str. und Wallstr. verschwunden...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
608	ganzheitliches Konzept für ÖPNV-Halte am Hauptbahnhof	Der Hauptbahnhof als zentraler Punkt verfügt über mehrere Einzelhalte. Für Ortsfremde ist das nicht immer verständlich. Außerdem gibt es keine Möglichkeit alle Abfahrten in eine Richtung zentral abzufragen, z.B. muss man mehrere Punkte ablaufen oder bei Apps wie Öffi verschiedene Halte prüfen (Beispiel: Fahrten in Richtung Lenneplatz starten am Hauptbahnhof (10) oder Hauptbahnhof Nord (9/11)). Vlt. könnte man Bahnsteiglösungen finden (wie etwa am Stachus in München), um Abfragen in Apps sinnvoll zu machen. Zumindest sollte aber die Fußgängerlenkung deutlich verbessert werden. Hilfreich wären übergreifende Anzeigesysteme an zentralen, einsehbaren Orten (Ausgänge Hbf., Haupthalle, Platz am Aufgang der Tiefgarage zwischen Hbf. und Hbf. Nord).	Anzeigesysteme am Hbf verbessern, Zentralisierte Anzeige aller Abfahrten von Hbf und Hbf Nord		prinzipiell bessere und echtzeitbasierte Beschilderung und Wegweisung am Hbf - ist bei ÖV und Mobimangement bereits erwähnt, kann aber in Kapitel 6.6.3 noch ausgebaut und räumlich konkretisiert werden, Ergänzung um Wegweisung zu S-Bahn-Halten. Beim ÖPNV wird sowohl durch die seit kurzem begonnene Anzeige in der Fahrzeugen zu Umsteigemöglichkeiten als auch bei ausgewählten Haltestellen mit mehreren H-Standorten eine entsprechende Anzeige vorgesehen (geplant für Bautzner/Rothenburger Straße).	Verbesserung bei Echtzeitanzeigen und Wegweisung an Umsteigestellen des ÖPNV, Wegweisung zu S-Bahnhöfen	Ergänzung im VEP möglich - Umsetzung mit externen Akteuren (DVB, ggf. VVO, Bahn), Weiterbehandlung im Nahverkehrsplan
609		<i>Kommentar: Der Vorschlag geht mit dem Vorschlag des Dr. Manfred Mikut am (6. Oktober 2013 - 17:53) einher. Ich finde die Idee gut. Auch bei S-Bahnstationen wäre eine bessere Beschilderung welche Treppe mich zu welcher Haltestelle (bzw. in welche Richtung die jeweiligen Linien von der Haltestelle fahren). So kann man bei der Wahl des korrekten Ausgangs das überqueren einer Straße vermeiden. Übersichtspläne (in passender Größe, damit sie auffallen und altersgerecht sind) an den Haltestellen wären toll. Besonders am Pirnaischen Platz und am Hbf suchen Gäste und Wenignutzer des ÖPNVs öfter die anderen Haltestellen.</i>	bessere Beschilderung der Straßenbahnabfahrten am Hbf				Weiterleitung an DVB
610		<i>Kommentar: Das finde ich auch längst überfällig. Die Bahnsteige könnten nach A, B, C, D etc. durchnummeriert werden und an den Haltestellen können Übersichtspläne angebracht werden. Hilfreich für alle größeren Straßenbahn-/Busknoten mit mehreren Bahnsteigen. (Pirnaischer Pl., Postpl., Hbf., Albertpl., Bf. Mitte, Straßburger Pl., Lennépl., Wasapl., Prohlis, Bühlau, Mickten...)</i>	bessere Beschilderung der Straßenbahnabfahrten am Hbf				Weiterleitung an DVB
611	Für Innovationen die beteiligte Stadtverwaltung am Stadtentwicklungsplan2025 plus auswechseln	Da das Motto der Stadtverwaltung ist "ohne Fördermittel wird nicht investiert" und für wirkliche Innovationensollte daher als erstes die beteiligte Stadtverwaltung ausgewechselt werden. Die bisherige Entwicklung, wie Bautzner Straße, Leipziger Straße und sonstige Neubauvorhaben der Stadt haben nichts mit Innovationen zu tun, sondern sind einfach fördermittelkonforme und entsprechend technisierte Ausbauten. Um Platz für Innovationen zu schaffen muss eine andere Stadtverwaltung ans Werk gehen. Bis dahin sollte der bisherige Stadtentwicklungsplan gelten, da dieser wenigstens noch am tatsächlichen Bedarf orientiert ist und nicht an Fördermittelkriterien zur EU weiten Gleichschaltung der Städte.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
612		<i>Kommentar: Sehr geehrte Frau Geiler. Ich spreche meine den VEP2025plus, INSEK2025+ und das Stadtbahnprojekt2020. Diese ganzen Pläne sind stark Fördermittelmotiviert. Natürlich kann die Stadt Fördermittel nutzen, aber wenn die Förderkriterien an erster Stelle stehen und der Bedarf der Bürger hinten an steht, halte ich das für Steuergeldverschwendung. Fördermittel heißt "es darf nicht so bleiben wie es ist, sondern höher, breiter, schneller und heller. Wenn dadurch aber noch der Rest des historischen Stadtgebietes, teilweise trotz Denkmalschutz, beseitigt wird, geht diese Entwicklung zu weit. Den Fördermittelausbau wie auf der Bautzner, Bodenbacher, Leipziger und Wilden Mann Straße kann man wirklich nicht mehr als Bedarfsgerecht bezeichnen. Das sind Ausbauten, die vielleicht in chinesischen Millionenstädten oder sonstigen Diktatorischen Ländern erwarten würde, aber nicht in einer Stadt die eine Jahrhunderte lange Geschichte hat. Das sind ode technisierte und menschenfeindliche Straßenräume die einfach nur funktionieren sollen. Und bei 520.000 Einwohnern reicht fast immer das was schon da ist und ein Ausbau nach EU und Bundstandard hat hier nichts zu suchen. Dresden hatte schließlich mal fast 680.000 Einwohner und es sieht nicht danach aus, als ob das so schnell wieder erreicht wird. Ich bin gespannt, wie es weiter geht. Mit besten Grüßen Heidi Geiler Moderation</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
613		<i>Kommentar: Sehr geehrter Haribo6, sehr geehrter Gast, zum besseren Verständnis habe ich folgende Rückfragen an Sie: @Haribo6 - Sprechen Sie mit den Stadtentwicklungsplan 2025plus den VEP 2025plus an oder das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK)"Zukunft 2025+" an? Sind Sie der Meinung das die Stadt ohne Fördermittel arbeiten sollte? @Gast - Ganz klar wird Ihr Einwand nicht: Befürchten Sie, dass die Debatte hier von Befürwortern oder Gegnern der E-Mobilität betrieben wird? Welches sind Ihre Visionen zur E-Mobilität? Mit besten Grüßen Heidi Geiler Moderation</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
614		<i>Kommentar: Wir haben nächstes Jahr die Wahl/Chance dazu.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
615		<i>Kommentar: ... so das Urteil der Innovationsforscher zu Deutschland. Am Beispiel Dresdens und diesem Portal hier wird es noch deutlicher. Voraussetzungen: - Betrieb durch Stadt - Unterstützt durch Verkehrsbetriebe - Veranstaltung im Stadtmuseum, einem städtischen Eigenbetrieb - Referenten durchweg mit öffentlichem Bezug und Verdienst Agilität: - keine Informationen zu Eingeladenen z.B. zu jenen, welche E-Mobilität in Sachsen getrieben haben oder treiben - keine Informationen über Projekte und Vorschläge, die Dresden und die Mobilität oder den Ausbau der Infrastrukturen betrifft - keine gezielte Information zu Chancen oder neuen Bewirtschaftungsmodellen - keine Informationen zu genaueren Inhalten zur Veranstaltung Konkret: Ich kann dem Autor Haribo06 nur recht geben und ergänzen. Für eine echte Vision für Dresden fehlen vielleicht die Unternehmer, die Kreativen und die Offenheit für Neues. Das hier ist nicht 100% Dresden! Das ist eine Lobbyveranstaltung auf breiter Fördermittelbasis. Gibt es eine Aufstellung der Vorschläge bzgl. E-Mobilität für Dresden und wie werden diese durch die Referenten bzw. die Stadtvertreter bewertet?</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
616	Ullersdorfer Platz	Der Bereich Bautzner Landstraße / Ullersdorfer Platz wird im VEP 2025plus im Wesentlichen nur als Defizitbereich (Seite 19, Anlage 3, Anlage 9 und Abbildung 3) genannt. Konkrete Ansätze für Lösungen sind nicht zu erkennen. Auf einer Bürgerversammlung zur Verbreiterung der Straßenbahntrasse auf der Bautzner Landstraße wurde gesagt, dass die Planungen eingestellt wurden. Im Entwurf des VEP wird auch nur auf die Stadtbahntrasse nach Weißig verwiesen. Ich begrüße die Stadtbahntrasse. Sie kann aber nicht die Lösung für die chaotischen Zustände im Bereich Ullersdorfer Platz bringen. Der Entwurf des VEP zeigt die Konzeptionslosigkeit für diesen Bereich. Auch bei der Vorhaltung von Flächen wurden die Probleme im diesen Bereich nicht berücksichtigt. In Abbildung 23 ist nur die Straßenbahntrasse nach Weißig (Abbildung 23) eingezeichnet. Das sehe ich besonders problematisch. Über Jahre wurde versäumt, Flächen für statische Baumaßnahmen zu sichern. Das Grundstück des Autohauses Melkus - jetzt Aldi – wäre geeignet für einen neuen P+R-Parkplatz oder als Standort für eine Grundschule. Auf dem Grundstück Ullersdorfer Platz 7 wurde ein Musterhaus gebaut. Auf der benachbarten Brache ist jetzt Wohnbebauung vorgesehen. Diese beiden Grundstücke wären geeignet gewesen für eine Ullersdorfer Platz. Ich bin gespannt, wie es weiter geht. Mit besten Grüßen Heidi Geiler Moderation		siehe Kap. 2.3 und 6.2 sowie 6.6.5 - Sanierung Ullersdorfer Platz im Zuge Stadtbahnausbau (dann auch entfall der wendeschleife und mehr Platz)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
617	Verbesserung der Verkehrsbedingungen in Cossebaude	In Abbildung 3 (Defizite) und Anlage 3 ist die B6 in Cossebaude nicht als lärmintensiv ausgewiesen. Grund dafür ist, dass die Lärmkartierung von 2009 zugrunde gelegt wurde. Cossebaude wurde aber erst 2012 in die Lärmkartierung aufgenommen. Wie einer Zeitungsmeldung entnommen werden konnte, ist beantragt, die B6neu wieder in den Bundesverkehrsnetzplan aufzunehmen. Der inzwischen unzumutbare Zustand für die Bürger könnte sofort dadurch merklich verbessert werden, dass zwischen Ludwig- und Hauptstraße (das ist der eigentliche Ortskern) eine 30iger Strecke eingerichtet wird. Abgelehnt wurde das bisher von der Landesbehörde, weil für Bundesstraßen dies nicht vertretbar sei. Dem widerspricht allerdings die Anlage 7, in der eindeutig ausgewiesen ist, dass für Bundesstraßen in Ausnahmefällen eine Verkehrsberuhigung auch so herbeigeführt werden kann und in diesem konkreten Fall auch muss. Es bleibt allerdings auch nach wie vor das Geheimnis der Entscheidungsträger, wieso die B6n während der Bauphase der Niederwarthaer Brücke (in Erwartung eines höheren Verkehrsaufkommens) aus dem Bundesverkehrsnetzplan heraus genommen werden konnte.		siehe Kap. 6.2 - B6 als Maßnahme der OU Cossebaude			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
618		<i>Kommentar: siehe auch http://dresdner-debatte.de/node/1210</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
619	Untertunnelung	In der Stadt Dresden sollten alle durch Dresden hindurchführenden Hauptverkehrsstrassen nach unten verlegt werden als Tunnel,als durch Dresden führende Citytunnel für den reinen Durchgangsverkehr.Dadurch wäre es möglich,das die Stadt weniger innerstädtischen Autoverkehr hätte und weniger Staus zu verzeichnen wäre,also weniger staundes Verkehrsaufkommen,bessere Luft,weniger Schadstoffe in der Luft und dadurch könnten viele breite durch Dresdens Innenstadt führende jetzige Verkehrsschneisen wie Sankt Petersburger Strasse,Wilsdruffer Strasse,Grunaer Strasse,Große Meißner Strasse,Bautzener Strasse,Albertstrasse,Königsbrücker Strasse und andere vom Durchgangsverkehr entlastet und in ihrer Breite zurückgebaut werden auf normales städtisches Niveau(als Beispiel die Königsbrücker Strasse).Diese genannten innerstädtischen Strassen,meist auf Altstadtseite,wurden nach dem Krieg auf meist vormals mit Wohnhäusern bebauten Grundstücken errichtet und sind schon allein deswegen ein schwerer städtebau-und planerischer schwerer Fehler.Sie nehmen der urbanen Wohnbebauung den Platz und wirken in ihrer ganzen Betrachtung wie Autobahnen mitten durch die Innenstadt und die angegliederten (Wohn-)Viertel wie beispielsweise die Neustadt.Dresden braucht Bauland für urbanes			Tunnel für alle Hauptstraßen für den reinen Durchgangsverkehr - dieser Verkehr macht aber nur einen sehr geringen Teil des Innerstädtischen Verkehrs aus (siehe 2.2.1), damit ineffektiv, ist baulich, zeitlich, wirtschaftlich und funktional nicht zielführend	Tunnel für alle Hauptverkehrsstraßen und den reinen Durchgangsverkehr aber auch explizit in zentralen Bereichen (Pirn. Platz, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
620	Transrapidstrassenbahn	Die Strassenbahn sollte auf Transrapidtechnologie umgestellt bzw umgerüstet werden.Dadurch ist die Bahn schneller und somit die Fahrzeiten kürzer.Eventuell könnte diese Bahn dann auch auf Hochtrassen verlegt werden,so wie in Wuppertal.Ansonsten bin ich für den Bau eines "intelligenten" unterirdischen Citytunnelnetzes durch Dresden hindurch,was die Untertunnelung der Elbe einschließt.Anfang und Ende der unterirdischen Tunnel sind jeweils die Stadtränder,wo die Tunnel dann direkt mit der Autobahn verbunden sind.Dadurch entfallen in der Innenstadt Staus,die Tunnel sind sowieso witterungsunabhängig befahrbar und eine Oerung durch Dresden wäre in wenigen Minuten möglich,eingeschlossen ist Ein-und Ausfahrtsmöglichkeit auch an mehreren Abschnitten in der Innenstadt bzw Stadtteilen.Dies würde oberirdisch das gesamte Strassennetz entlasten und das Gesamtverkehrsaufkommen in der Innenstadt zu allen Zeiten deutlich minimieren.Dafür könnte viel mehr und viel dichter die Stadt,die Innenstadt bebaut werden mit Wohn-oder Geschäftshäusern,Einkaufszentren etc. über die Stadt verteilt,gleichmäßig im Verhältnis zueinander.Also eine gleichmäßige Bebauung zu gleichen Teilen über das ganze Stadtgebiet,also dann hochverdichtete Stadt bzw Innenstadt.			Straßenbahn mit Transrapidtechnologie und in Hoch- oder Tieflage - technisch bisher nicht möglich, verkehrlich, städtebaulich und wirtschaftlich nicht sinnvoll	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirn. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
621		<i>Kommentar: Diese Vorschlag ist weder technisch noch wirtschaftlich nicht sinnvoll (vorsichtig formuliert). Ein Magnetschwebebahn bringt nur bei langen Strecken und hohen Geschwindigkeiten Vorteile mit sich - sprich Haltestellenabständen (weit) jenseits von 100 km. Die Fahrzeitverkürzung einer solchen Straßenbahn wäre marginal, da sie sowieso die meiste Zeit stehen (und dabei massiv Energie verbrauchen) würde. Mal ganz abgesehen davon, dass die Technik für die Straßenbahn erst noch entwickelt werden müssen - und selbst wenn das schon geschehen wäre, ein U-Bahnbau würde dagegen wie ein Schnäppchen aussehen. Ein kombinierter Gleiskörper ist übrigens noch, ahm, sagen wir mal, verwegener (technisch unmöglich). Viele Grüße von jemand, der schon Transrapid gefahren ist...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
622		<i>Kommentar: Ich verweise gern auf meinen Beitrag zum Aussenring! Eine Straßenbahn mit Transapittechnologie kann praktisch nur auf einigen Strecken eingerichtet werden, vielleicht sogar auf dem Aussenring. Trotzdem wäre die Bedingung, daß auf einem Gleiskörper beide Systeme funktionieren müssen. Eigentlich wäre das auch für den echten Transrapid nötig. Einfacher ist dagegen die Kombination von Oberleitung und Zuführung der Energie vom Boden. Dies ist bereits Realität, wäre es auch fast schon in Dresden geworden, und böte sich besonders für neue Strecken an. Das System Wuppertal (siehe Schwebebahn in Dresden) wäre gut in Talern, welche mit dem Stadtgebiet verbunden sind. Das regte ich schonmal für Freital an. Denn das Tal kann nicht durch immer mehrTrassen zu sehr verengt werden. Steffen Ellner als Gast</i>	kommentierend		Schwebebahnen in Talern - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirn. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
623	INNENSTADTGESTALTUNG	Ich sehe in Dresden keine gelungenen Beispiele für die Gestaltung der Stadt.Die Innenstadt wirkt ohne Ausnahme wie eine BunkergebäudeInnenstadt,die drumherumliegenden Stadtviertel wie Vortadtsiedlungen mit verstreut herumstehenden Mehrfamilienhäusern(alle fast gleichen Types,also Marke Vorstadthäuser wie in Hoyerswerda,Eisenhüttenstadt,Halle-Neustadt,Berlin-Marzahn oder Hellersdorf.Das aber ist nicht so negativ.Negativ ist die Anordnung der Häuser,nämlich wie in Vorstädten,ohne strukturelle Gliederun der Strasse zu Kreuz und quer stehen si da,umgeben von grossen Wiesen und Wegen wie auf dem Campingplatz.Das hat mit Urbanität nichts zu tun,das hat mit Dresden nichts zu tun.Dresden war bis zur Zerstörung dichtest bebaut mit Wohn-und Geschäftshäusern,nebeneinander,direkt an der Strasse.Also so sollte Dresden wieder bebaut werden.Dadurch ergäbe sich nicht nur mehr Bauplatz,mehr Einwohner(etwa circa 300.000 neue Einwohner könnten dann neue Wohnungen hier finden),sondern ein völlig neues Dresden.Ein Dresden mit Strassen,Wohnhäusern wie vor der Zerstörung und eng nebeneinanderliegenden Geschäften und dergleichen.Strukturell wäre die für Dresden vorteilhafter.Als Beispiel nenne ich das dichtbebaute und schön	Stadtbildgestaltung ist Thema der Stadtplanung				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
624		<i>Kommentar: Kann der Kritik am "historienpark Dresden" nur zustimmen. Gerne können wir die alten städtebaulichen Grundstücke wieder verwenden. Aber es sollte nicht am Mut zu moderner Architektur fehlen. Modern ausgebildete Architekten haben gelernt alles und modernes zu vereinen. Ein wunderschönes Beispiel ist dafür die Erfurter Innenstadt. Es würde mich freuen, wenn die Dresdener denselben Mut aufbringen Neues und Altes als gleichberechtigt nebeneinander zu sehen</i>	Frage der Stadtplanung				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
625		<i>Kommentar: Der Wiederaufbau des historischen Altmarks hat schon genügend Schaden in Dresden angerichtet. Noch mehr solcher Fassaden und Dresdener Brüger wohnen nicht mehr in Dresden , sondern im "Historienpark Dresden". Wer eine anspruchsvoll Bebauung möchte, sollte vor allem auf kulturelle Bildung setzen. Denn ein gebildeter Hausbauer wird auf eine anspruchsvolle Architektur seines Gebäudes wert legen . Das ganze hat übrigens nichts mit der Infrastruktur zu tun</i>	Frage der Stadtplanung				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
626		<i>Kommentar: In Dresden stehen Häuser auf Straßen! Damit werden wichtige Trassen verstopft. Nicht nur die Moritzstraße ist ein Hinterhof geworden, dort könnte eine Straßenbahn vom Pirnaischen Platz auf den Neumarkt führen. Auch die Achse nach Westen wurde auf dem Postplatz verbaut. Dies sind Aktionen gegen die Bürger das Stadt! Wem nutzt es? Steffen Eitner als Gast</i>	Frage der Stadtplanung				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
627	Königsbrücker Strasse	Die Königsbrücker Strasse muß als Strassenbaudenkmal saniert und erhalten bleiben wie sie ist.Sie muß mit Pflaster ausgestattet werden wie bisher auf Strasse und Fußwegen.Der größte Teil des Strassenpflasters ist ja schon vorhanden.Die Königsbrücker Strasse ist keine Magistrale,sondern eine Anwohnerstrasse.Die Bahnschienen könnten bei Sanierung an den Fahrbahnrand neben die Fußwege verlegt werden.Ermöglicht den Fahrgästen problemloses und sicheres Ein-und Aussteigen direkt auf den Fußweg und dafür könnten die Autofahrspuren dorthin verlegt werden,wo bisher die Gleise sind,also in die Fahrbahnmittle.Dadurch gäbe es besseren Verkehrsfluß,weniger Staus nd auf der rechten Seite könnten die Autos auch hinter der Bahn fahren und rechts abbiegen.		siehe Kap. 6.4.3 und 2.2.3 und 2.2.4 - Königsbrücker bleibt Magistrale mit unterschiedlichen Nutzungen			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
628		<i>Kommentar: Die Idee ist ja nicht schlecht. Aber hat die ganze Planung nicht schon genug Geld gekostet ??? Für des Geld hätte der Bau schon können fertig sien. Wenn es um Bau kosten geht, wied immer übers Geld gestritten. Was aber die ganzen Planungen kosten. Darüber redet niemand. Mann hat den eindruck als säsen die Planer oder deren Freunde im Stadtrat. Und plokieren jede Entscheidung. um weiter Geld zuverdiene.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
629		<i>Kommentar: Schlechte Lösung, weil Radfahren dadurch noch gefährlicher wird und kein bisschen Komfort hinzugewinnt. -> wenn die Straba rechts fährt, muss man mit dem Rad ständig die Gleise überqueren - und dass auch noch schräg, da in der Vorwärtsbewegung ein rechtwinkliges sicheres Kreuzen ausfällt. -> Kopfsteinpflaster ist viel zu gefährlich (Glätte) und uneben (und nicht nur für Radfahrer - auch Kinderwagen, Rollstühle, ...)</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
630		<i>Kommentar: Das Pflaster muss dann aber entweder die gleiche Qualität haben wie am Postplatz oder es muss zusätzliche Radfahrstreifen aus Asphalt geben. Die jetzige Situation ist für Radfahrer sehr unbefriedigend.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
631		<i>Kommentar: Diese Möglichkeit ist ganz gut. Und sollte überdacht werden. Ein Ausbau sollte jedenfalls alle Verkehrsteilnehmer gleicher mssen berücksichtigen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
632	Einkaufscenter/Geschäfte	In Dresden sollte der Pirnaische Platz wieder bebaut werden als urbaner Platz und Wohn-oder Geschäftshäusern ringsum oder als grosses Einkaufscenter über den ganzen weiten Platz mit verschiedenen Anbietern/Markten.Also quasi ein Elbepark mitten auf dem oder um den Pirnaischen Platz.Die derzeit dort befindlichen Hauptverkehrsstrassen werden nach unten verlegt als Tunnel und selbiges vielleicht mit der Strassenbahn.Ermöglicht viel Bauplatz für Geschäfte oder Wohnhäuser.Mindestens aber sollte das Areal wieder so bebaut werden wie es aussah bis zur Zerstörung.Ebenfalls die angrenzenden Strassen und Stadtteile.Die einzelnen Grundstücke der früheren Häuser sind vorhanden,zugeschüttet,müssen ausgegraben werden,Eigentümer ausfindig gemacht werden und/oder ein Investor gefunden werden,die/der es bebaut wieder,entweder dem Original entsprechend oder modifiziert.Es sollte aber erwogen werden,Investoren zu finden,die freiwillig unter Auflagen historisch bauen.Es gibt viel Investoren,die hier in Dresden ihr Geld sicher anlegen möchten und gern inkauf nehmen,das sie historisch bauen und daher auch mehr investieren müssten.Möglich ist alles.Jedefalls könnte Dresden hierdurch wieder annähernd so aussehen bzw bebaut werden wie es mal war.	Stadtbildfragen nicht VEP-relevant		Pirnaischer Platz für Kfz untertunneln - ist baulich, zeitlich, wirtschaftlich und funktional nicht zielführend	Tunnel für alle Hauptverkehrsstraßen und den reinen Durchgangsverkehr aber auch explizit in zentralen Bereichen (Pirn. Platz, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
633		<i>Kommentar: @Gast vom 16.10.2013 8:39 Was ist daran rückschrittig? Es ist einfach nur logisch, der Dresdner Innenstadt wieder ein Gesicht zu geben abseits des Neumarktes und Theaterplatz. Sie hören sich schon fast wie ein Architekt à la Libeskind an. Die St. Petersburger soll doch verschwinden! Ruhige Altbauwohnungen im Zentrum? Was glauben Sie, wie heißbegehrt die wären! Und da der MIV aus dem Zentrum rausgehalten werden soll, erübrigt sich das Argument, an der Hauptstraße wohnen zu müssen. Glauben Sie, die Immobilienmakler hatten am Neumarkt Probleme ihre Wohnungen loszuwerden? Wohl kaum. Reißt die Platten ab und baut wieder Bürgerhäuser!</i>	Stadtbild nicht VEP relevant				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
634		<i>Kommentar: Den Grünstreifen auf der St. Petersburger einer Bebauung nach historischen Vorbild zu opfern ist mehr als rückschrittlig. Gerade diese Grüne Achse ist notwendig in einer Großflächigen Stadt wie Dresden. Eine Stadt nach historischem Vorbild aufzubauen, kann man nur ablehnen. Heute hat Dresden andere Strukturen und anderen Verkehr (noch fahren viele Autos mit fossilen Rohstoffen) . Und alles dem Tourismus zugute zu tun ist einfach unsinnig . Dresdner Bürger sollen wohl dann in Fassaden wohnen, die für Touristen gebaut wurden. Ich lehne diese Art des Kitsch-Bauens ab. Bezüglich der Einkaufsmöglichkeiten - wer nachhaltig denkt, der baut keine Ladeneinheiten mehr, sondern Wohnraum. Und an der Petersburger möchte ich nicht wohnen.</i>	Historendebatte nicht Zteil des VEP				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare		Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	
635		<i>Kommentar: Ich denke auch, das man den Pirnaischen Platz wieder wie zu Vorkriegszeiten gestalten sollte. Vielleicht wirklich zumindestens die Leitbauten historisch wieder aufbauen. Auch die Häuser entlang der Elbe Richtung Johannstadt sollten neu entstehen. Dort standen, unter anderem, Palastartige Gebäude im venezianischen Stil. Damit die Innenstadt wieder funktioniert müssen dichte Wohnquartiere entstehen.</i>	Stadtentwicklungsfrage				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
636		<i>Kommentar: Der Pirnaische Platz ist derart autogerecht, dass man froh ist, dort nicht hin zu müssen. Die Petersburger Straße sollte in beide Richtungen um eine Spur zurückgebaut werden. Vorallem die Riesenkreuzung am Pirnaischen Platz sollte deutlich verkleinert werden. Eine Tunnelösung für die Petersburger Straße wäre auch zu überlegen</i>			Pirnaischer Platz für Kfz untertunneln - ist baulich, zeitlich, wirtschaftlich und funktional nicht zielführend	Tunnel für alle Hauptverkehrsstraßen und den reinen Durchgangsverkehr aber auch explizit in zentralen Bereichen (Pirn. Platz, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
637		<i>Kommentar: Der Einzelhandel gehört auf die Straße in Läden aber nicht in Einkaufszentren. Dresden ist übersorgt mit Einzelhandelsgeschäften. Den Vorschlag mit der Bebauung finde ich spitze, wobei ich ehrlich gesagt nicht weiß, ob das von Ihnen wirklich ernst gemeint ist...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
638	Innenstadt	Die Innenstadt sollte genauso dicht und eng wieder bebaut werden wie vor der Zerstörung Dresdens.Mindestens wäre dadurch zu erreichen,das sie genauso lebendig und geschäftig wurde wie die Neustadt oder sogar darüber hinaus.In der Innenstadt wäre durch dichteste Bebauung(nach historischem Vorbild inklusive Hinterhöfe und Bebauung in zweiter und dritter Reihe) möglich,das sich hier wieder Handwerker,Künstler,Gastronomen,Händler,Einzelhändler,Kunsthandwerker,Ateliers usw ansiedeln bzw ihren beruflichen und privaten Lebensmittelpunkt errichten könnten.Dss ist wichtig für Dresden,für Dresdens Innenstadt und für die Gestaltung,für den Tourismus,für mehr Urbanität in der City.Die Innenstadt ist momentan so ziemlich das,was man öde und leer nenenen kann.Das kann sich nur ändern durch dichteste Bebauung,wie sie schon bis zur Zerstörung Dresdens Realität war und der Stadt etwas gegeben hat,was man unter Flair versteht.Es gibt in der Innenstadt keinerlei Flair,keine Bürgerschaft,quasi es gibt eigentlich keine Innenstadt.Ladenschluß bedeutet im Areal Gemarkung Altstadt Leere,Ödnis,Trostlosigkeit wie auf einem x-beliebigen Dorf,wo sich die Fuchse Gute Nacht sagen.Das muß sich ändern durch bauliche Korrekturen.Dresden muß quasi wieder "repariert" werden,muß sich nicht als Zerstörungsgebiet darstellen, sondern als Stadt, die sich wieder aufbauen kann.	Stadtbild nicht VEP-relevant				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
639		<i>Kommentar: Ich finde das sind zwar an sich nett gemeinte vorschläge-aber ein wenig an der Realität vorbei. Eine belebte Innenstadt bekommt man nicht, indem man sie einfach vollbaut, sondern indem dort eine geeignete Funktionsmischung aus Wohnen, Gewerbe, Einzelhandel vorherrscht. Hier dürfte durchaus bei den verbliebenen Grundstücken am Neumarkt ein etwas stärkerer Fokus auf Wohnen gelegt werden. Zu glauben, dass man der Stadt was gutes tut, indem man am Neumarkt das nächste Künstlerviertel schafft, darf bezweifelt werden. Entweder es funktioniert und die Neustadt blüht dafür aus oder andersrum. Beides halte ich für zu optimistisch. Insgesamt ist anzumerken, dass städtebauliche/bauliche Strukturen schwer behebbar sind, wenn sie erst einmal existieren. Dieser Wunschumbau wie hier gefordert, ist also kaum möglich. Viel mehr sollte man bei der IST-Situation anfangen und überlegen wie man mit geringen finanziellen Mitteln und einem Maximum an bürgerschaftlichen Engagement bedarfsgerechte Veränderungen schafft. Beispiele wären ein Urban Gardening auf dem Neumarkt, wo man jeden Sommer bei 30°C fast einen Hitzschlag bekommt.</i>	Stadtbild nicht VEP-relevant				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
640		<i>Kommentar: Ich bin auch der Meinung, das die Innenstadt so wieder aufgebaut werden sollte, das sie dem Namen Innenstadt wieder gerecht wird. Die großen Kaufhausgebäude aus den Zwanziger Jahren galten schon vor dem Krieg als Verschandelung. Inzwischen besteht die ganze Innenstadt aus Verschandelungen. Von mir aus kann sich das Vorbild um die Frauenkirche weiter ausdehnen und es sollten Investoren angeregt werden, z.B. einige Leitbauten wie das Kaiserkafee oder das Europakaffee wieder aufzubauen, so das sich alte Plätze wieder erkennen lassen. Gerade der Pirnaische Platz hat den Charme einer Vor Ort Schnellstraße. Wenn man in Dresden in die Stadt fährt ist das so, wie in anderen Städten wenn man in die öden Vororte mit Einkaufszentrum fährt. Hier sollte die Stadt einen B-Plan aufstellen der die alten Sturkturen wieder herstellt, so das die erhaltenen historischen Stadtteile wieder einen Zusammenhang mit der Innenstadt bekommen.</i>	Stadtbild nicht VEP-relevant				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
641	Radschnellwege als Innvation	Ich schlage ein Netz von Radschnellwegen vor, die ausreichend breit sind, möglichst kreuzungsfrei, und mit geringen Höhenunterschieden geführt werden, auf denen man schnell und sicher durch die Stadt und ins Umland fahren kann. Das bedarf guter Planung und geht sicher nur im Elbtal. Ich empfinde die aktuelle Radwegesitulation in Dresden vielfach als mangelhaft.		siehe Kap. 6.7.3			Radverkehrskonzept
642		<i>Kommentar: Ich denke auch, dass Radschnellwege nicht die oberste Priorität haben sollten. Vielmehr muss das bestehende Radroutennetz vervollständigt und auf komfortable Breiten ausgebaut werden. (übrigens: der neue Pirnaische Platz ist im Hinblick auf die Breiten sehr vorbildlich!). Radschnellwege sind relativ teuer und eine ähnliche Qualität für Radfahrer kann auch mit "konventionellen" Radverkehrsführungen erreicht werden. Nichtsdestotrotz stellen auch Radschnellwege eine attraktive Radverkehrsförderung dar.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
643		<i>Kommentar: In Kopenhagen sind keine Radschnellwege nötig um schnell Rad zu fahren. Kopenhagen hat genügend breite Radwege auf denen problemlos 2-Spurig gefahren werden kann. Um ins Umland zu fahren kann man die normalen Wege nutzen, denn diese sind, im Gegensatz zu den dresdner Radwegen, anspruchsvoll ins Netz eingebunden. Die Wege gehen an Kreuzungen nahtlos auf die Strasse über, sind durchgängig asphaltiert und werden vom Winterdienst geräumt . Es gibt keine Probleme an Bordsteinen und man kann das ganze Rad fließend rollen. So kann man in einen 10km- entfernten Vorort schnell und zügig Fahren mit einem 28-sportrad mit dünner Bereifung.</i>		siehe Kap. 6.7.3 - Prüfung und Weiterentwicklung des Gedankens			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
644		<i>Kommentar: In Kopenhagen hat man keine Radschnellwege, aber Radwege die 2-spurig sind . Die gesamte Stadt hat überhaupt ein fortschrittliches Radwegesystem, dass bis ins Umland geht. So kann man schnell mal in 10km-entfernte Vororte fahren, denn die Wege sind bestens Asphaltiert und haben einen nahtlosen Übergang an Kreuzungen . So kann man unproblematisch einen 20 km-h schnitt mit einem 28-Sportrad halten, sogar für untrainierte Fahrer möglich.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
645	Radfahrerführung West - Ost im Bereich des Hauptbahnhofes Ammonstraße - Wiener Straße	Auf dem Vorplatz des Bahnhofes zur Innenstadt kreuzen sich Fußgänger- und Radfahrerströme, der derzeitige Zustand ist für keine der beiden befriedigend.	Detailfrage				Radverkehrskonzept
646	Fußgängerquerungshilfen (Mittelinseln) zur Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung	Zur Querung breiter und stark befahrener Straßen. Gute Erfahrungen im Bereich Boderitzer/ Gostritzer/ Zschertnitzer Straße.		siehe Kap. 6.8 und 6.10 (Pilotprojekte)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
647	Fetscherplatz Keutzing Stiesenenstr.	Von der Blastwitzerstr. kommente Autos benötigeb eine eigene Rechtsabbiererspur. Sonst werdeb die gerade aus fahrenden Autos stendig abgebremst. Wenn vor einem zwei Austos rechte abiegen wollen, aber wegen der Fußgager nicht fahren können. Platz für den Bau der Spur ist ja vorhanden.	Detailfrage				Weiterleitung an STA
648	Stübelallee Keutzing Karscherst. (Karscheralle)	Um den Stau auf der Stübelalle zu vermeiden. Würd eine zweite Rechtsabbiegerspur in die Karscherstr. benötigt. Denn die meisten Autos biegen rechts ab. Um entwender geradeaus weiter zu fahren oder um in Richtung Zwingliestr. abzubiegen. Es müste eine Rechtsabbigerspur für die Autas geben welche weiter geradeaus fahren. Und eine Spur für die Autos die gleich lings in Richtung Zwingliestr. abbiegen. Der Platz dafür ist auch vorhanden.	Inhaltlich unklar (linksabbieger die Geradeaus fahren...)				keine, da nicht VEP-relevant
649		<i>Kommentar: Die Karscheralle oder gar die Karscherstraße habe ich nicht gefunden. Außerdem sollten Straßen nicht mehr ausgebaut werden, wenn der ÖPNV und Radverkehr keinen Nutzen daraus ziehen. Die Zahl der Autos auf Dresdens Straßen nimmt beständig ab, warum also ausbauen? Straßen dürfen allerhöchstens noch im Bestand renoviert werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
650	Haltestelle der 62 Johanstadt	Die Haltestelle Johanstdt ist eine Zumutung. Wenn der Bus aus der Schleife kommt muß man bei Regen zwei Meten zurück gehen. Und denn würd es auch schwer trockenen Füßen in den Bus zukommen. Die Straße hat eine so groß Sporrille. Das der Bus so schräg steht, daß mann fast schon muß Angst haben, daß er umkipst. Die Pflastersteine fehlen auch schon zum Teil. So das die Straße einne allgemeine Gefahr ist.	Detailfrage				Weiterleitung an DVB
651		<i>Kommentar: -» Linie 5, so schnell es geht! Vorher müssen sich aber die politischen Rahmenbedingungen ändern!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
652		<i>Kommentar: Ich denke, man sollte das Geld sparen. Schließlich wird hoffentlich irgendwann die Straßenbahnlinie 5 kommen, da wird eh alles ausgebaut und die Endhaltestelle wie auch alle anderen Haltestellen entlang der Pflotenhauerstr. werden behindertengerecht.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
653	"Dezente" LED-Beleuchtung der Waldschlosschenbrücke gegen Laternen austauschen.	Die versprochene "dezente" LED-Beleuchtung der Waldschlosschenbrücke, könnte nicht aufdringlicher sein. Wenn man Nachts auf dem Elbweg auf die Brücke zu läuft wird man geblendet. Die Autos erscheinen wie Geisterfahrzeuge, da die KfZs eine Seite der LED-Beleuchtung, beim darüber fahren, verschatten. Die LED-Beleuchtung spiegelt sich zudem als breite Fläche auf der Elbe und wirkt wie die Laserschwerter aus Star Track. Wenn man als PKW-Fahrer über die Brücke fährt, entsteht durch die halbhohle Beleuchtung ein Tunnelleffekt, der einem jegliche Sicht auf die Stadt nimmt, so das man denkt, durch einen schwarzen Tunnel zu fahren. Die Beleuchtung kann man sicher als Innovativ sehen und war auch so gedacht, aber mit einfachen Laternen kann man Nachts auf die Stadt sehen, wird nicht flächendeckend geblendet und die Brücke verunstaltet nicht die Ansicht auf die Elbschlösser und die Stadt.	kein Thema des VEP				Weiterleitung an STA

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
654		<i>Kommentar: @Haribo6, @Radlerfax, @factor7: Die LED-Beleuchtung weniger blendend und Licht streuend zu entwerfen und zu bauen erfordert neben Planungszeit eigentlich nur ein bisschen Knowhow in Sachen Optik: Durch zusätzlich integrierte, lineare Linsen könnte man das Licht genau dorthin lenken, wo es sinnvoll ist. Die Bereiche daneben blieben weitgehend verschont. Die Betriebskosten würden geringer, da für weniger beleuchtete Fläche weniger Energie benötigt wird. "Blendung" würde damit ebenfalls reduziert werden, allerdings nur teilweise, da ja die Lichtquellen recht niedrig angebracht sind, und somit weiterhin niedrig befindliche Augen blenden können, z.B. gehende Kinder, Kinder im Kinderwagen, Fahrer von tiefliegenden Autos. Das gleiche gilt für die Fuß- und Fahrradbrücke am Pieschener Hafen. Ingo Wesenack, Inlicht LED-Beleuchtungslösungen</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
655		<i>Kommentar: Gerade meinte ein Taxifahrer zu mir, wenn zu Weihnachten die Waldschlösschenbrücke als Schwippbogen beleuchtet wird, dann werden auch noch die letzten Brückengegner überzeugt und das meinte er sehr ernst und ist überzeugt, dass das gemacht wird. Eigentlich ein Armutszeugnis für die Stadt, wenn Bürger hoffen, dass eine Brücke als Schwippbogen dann doch noch hübsch aussieht. und überzeugt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
656		<i>Kommentar: das ist sehr dezent ausgedrückt. Alle anderen Brücken der Stadt haben eine Laternen Beleuchtung, jetzt haben wir endlich die ewige Baustellen Beleuchtung. Und Nachts bei Tempo 30 wird der Brückenbenutzer möglichst lange geblendet und hat keine Ahnung, dass es da eine ganz hübsche Stadt gibt und auf der anderen Brückenseite drei Schlösser, die extra angestrahlt werden. Zum Glück kann der Weltkulturerbeteil nur einmal aberkannt werden</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
657		<i>Kommentar: Wie auch immer: jedenfalls ist die Beleuchtung viel zu hell - zumindest außerhalb der Brücke (alles andere kann und werde ich nicht beurteilen können, da ich nie über die Brücke fahren werde). Warum wird die Beleuchtung nicht so gelöst, dass (fast) nur die Innenseite (Fuß- und Radwege und evtl. noch die Fahrbahn - wobei das eigentlich nicht notwendig ist) der Brücke beleuchtet wird?</i>	kein Thema des VEP				Weiterleitung an STA
658		<i>Kommentar: Das stimmt, Peitschenmasten gibt es wirklich schon genug und alte Laternen sollten so viele wie möglich aufgestellt werden. Auf der Waldschlösschenbrücke sollen natürlich auch anspruchsvolle Laternen aufgestellt werden, die eine Verbindung von Alt und Neu schafft.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
659		<i>Kommentar: Naja als Autofahrer soll man sich auch auf die Straße konzentrieren und nicht auf sie Elbe gucken. Mir persönlich gefällt die Beleuchtung, da sie mal was neues ist und besser als jede neue Peitschenlaterne. Von denen gibt mittlerweile auch in den historischen Wohngebieten zuviele, man sollte sich wieder auf kleinere, gusseiserne Straßenleuchten beschränken. Auch dort, wo vllt mittlerweile neue Häuser stehen. Gerade der Effekt, dass die Autos wie fliehende Schatten nachts wirken, macht die Beleuchtung so interessant und lässt die Brücke insgesamt auch etwas eleganter wirken als wieder ein paar lieblos aufgeständerte Riesenleuchten. Mit Peitschenlaternen sähe die Brücke auf jeden fall noch besch...eidener aus</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
660	Rudolf-Leonhard-Straße: Kfz-Durchgangsverkehr verhindern !	Die Rudolf-Leonhard-Straße liegt im Sanierungsgebiet Hechtviertel und wurde zum Zweck des Lärmschutzes der Anwohner mit einer Asphaltdecke saniert. Allerdings ist diese Straße dadurch auch für Kfz-Durchgangsverkehr zwischen Stauffenbergallee und Buchenstraße im Norden und Bischofsplatz im Süden attraktiver geworden. Die kleinen Gehwegvorziehungen und die Tempo 30-Regelung hindern den Auto-Durchgangsverkehr nicht. Die besondere und durchaus noch beschauliche Stadtteilatmosphäre in dieser mit Läden und Gaststätten belebten Straße wird durch den Kfz-Durchgangsverkehr erheblich gestört. Die Straße wird vor allem als "By-Pass" und Schleichweg zur Umgehung der Königsbrücker Straße genutzt. Zu prüfen ist, wie der Kfz-Durchgangsverkehr bestmöglich von der Rudolf-Leonhard-Straße ferngehalten werden kann. Als Maßnahmen kommen in Betracht: - eine Diagonalsperre mit Pollern an der Einmündung der Tannenstraße; - weitere Fahrbahn-Verengungen; - die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone zwischen Königsbrücker Platz und Bischofsplatz; - die Sperrung der Eschenstraße zwischen Bischofsplatz und Dammweg für Kfz-Verkehr. Die Stadtverwaltung sollte den Handlungsbedarf für die Rudolf-Leonhard-Straße anerkennen, auch wenn es noch zahlreiche Straßen in Dresden gibt, die für den Durchgangsverkehr zu breit und zu lang sind.	Einzelfälle lokaler Verkehrseffekte nicht VEP-relevant				
661		<i>Kommentar: das hechtviertel wäre wie die äußere neustadt ideal für shared-space / begegnungszonen. hier kann man mit enormem gewinn für die anwohner erproben, was funktioniert und was nicht. damit shared space endlich auch in deutschland möglich wird und einen rechtlichen rahmen bekommt.</i>		siehe Kap. 6.8	Hechtviertel Shared Space - sollte im Zuge der Maßnahme 115, Anlage 6 (Prüfung Begegnungszonen) als Auftrag im VEP integriert werden.	Stärkere Verkehrsberuhigung im Hechtviertel	kann im VEP berücksichtigt werden
662	Hansastraße - Querung im Kleingartenpark sichern !	Die Hansastraße wird am "Öffentlichen Weg 59", der den westlichen und östlichen Teil des "Kleingartenparks Hansastraße" verbindet, durch viele Fußgänger und Radfahrer gequert. Dazu gab es nach einem Unfall im Mai 2012 die Initiative einer Petition von Schülereltern des Pestalozzi-Gymnasiums mit dem Ziel, dass diese Querung ausreichend gesichert wird. Am besten sind eine Mittelinsel, eine Fußgänger-Bedarfsampel und die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Hansastraße von derzeit 60 km/h auf 50 km/h. Hier ist weiterhin konkretes Handeln der Verwaltung geboten.	Detaillfrage				Weiterleitung an STA

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
663	Erhalt und Ausbau der Gasbeleuchtung in den Denkmalschutzgebieten	Das die Gasbeleuchtung überall verschwindet, trotz Denkmalschutz, finde ich einen Skandal. Wenn man sich die Altenberger Straße ansieht, auf der diese hässlichen Peitschenlampen als Ersatz aufgestellt wurden, kann man sich nur fragen, ob überhaupt jemand in der Stadtverwaltung fähig ist, Dresdner Geschichte zu verstehen und den nicht zerstörten Rest zu erhalten. Eine dritte Zerstörung wird den verblieben Rest des Dresdner Geistes und der Geschichte, so wie es die Bürger und Touristen verstehen, nicht mehr überleben. Der Stadtentwicklungsplan 2025plus wird das, was jetzt schon überall sichtbar wird, zu Ende bringen und Erich Kästner, der auf seinem ersten Besuch, nach der Kriegszerstörung sagte."Dresden gibt es nicht mehr", wird dann endgültig wahr.	Gasbeleuchtung ist nicht Thema des VEP				Weiterleitung an STA, 61.2 (InSEK) und 61.5
664		<i>Kommentar: Dieses Thema hat eher weniger mit der Verkehrsplanung zu tun. Trotzdem: ja, die alten Gaslampen sind nett anzusehen - mehr aber auch nicht. Ich wohne selbst in einem Erhaltungsgebiet, die Gehwegbeleuchtung ist schlecht und ineffizient, Straßenbeleuchtung praktisch nicht vorhanden. Werden moderne Leuchtmittel in den alten Lampen eingesetzt, bessert sich die Sicht schon deutlich, reicht aber lange nicht an neue Laternen heran. Von daher plädiere ich dafür - außer in den Erhaltungsgebieten - durchaus neue Laternen einzusetzen. Dass diese nun nicht unbedingt die berühmten Peitschenlampen mit ihrer zweifelhaften Schönheit sein müssen, steht wieder auf einem anderen Blatt. Es gibt ja durchaus auch optisch ansprechende moderne Straßenlaternen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
665		<i>Kommentar: Leider verschwinden auch immer mehr Leuchten aus der Nachkriegsepoche. Über Geschmack lässt sich sicher streiten, aber auch diese Leuchten, wie die früher allgegenwärtige RSL oder die "Aluminiumboote" aus Leipzig, sind Zeugen Dresdner Geschichte und sollten zumindest teilweise erhalten werden.</i>	kommentierend				Weiterleitung an STA
666		<i>Kommentar: Ich fürchte, dass der Geist Dresdens auf dem Altar der kurzfristigen Wirtschaftlichkeit geopfert wird. Dass damit langfristig ein enormer wirtschaftlicher, geistiger und kultureller Schaden durch den Entzug der Originalität und Unwiederbringlichkeit vieler Besonderheiten Dresdens entsteht, wird leider übersehen. Unsere Landes- und Bundespolitiker denken wenigstens in 4 Jahreszeiträumen bis zur Wiederwahl. Unsere Stadtpolitiker aber auch die hauptamtlichen Mitarbeiter, vor allem unsentimentale Amtsleiter, leider überhaupt nicht. Eine Firma von irgendwoher mit Köpfen von irgendwoher erstellen nun einen Plan mit Tausend Anlagen, die keiner versteht, die Bürger sollen hierzu Stellung beziehen und das soll dann die langfristige Orientierung Dresdens sein? Das ist so billig und leicht zu durchschauen. Stadtplanung fängt in den Köpfen begeisterter Mitarbeiter und Einwohner an. Mir jedenfalls fehlen bürgerliche Ansichten und vielleicht auch das Bürgertum von früher, das sich engagiert und den Stadtoberen auf die Finger schaut und auch mal das Heft des Handelns in die Hand nimmt. Herren wie der Herr Koettnitz, Lehmann, Marx und wie sie heißen sind jedenfalls keine Vorbilder. Frau Orosz hätte auch lieber in</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
667		<i>Kommentar: Die Realität liegt oft in der Mitte! Heutzutage braucht man keine Gaslaternen mehr abbauen! Als Variante in denkmalwerten Gebieten sollte die originale Versorgung mit Gas erhalten bleiben. Wenn die Laternen ordentlich funktionieren, ist die Straße in diesen verkehrsrhigen Gebieten gut ausgeleuchtet! Dann gibt es aber auch die Bereiche, in denen die Leuchtmittel elektrisch sein können. Inzwischen existieren energiesparende LED-Leuchten, die wie originale Leuchstrümpfe wirken. Damit sollte das Problem gelöst sein. Steffen Eitner als Gast</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
668	Stopp der Werbung an öffentlichen Haltestellen und in Strassenbahnen	Seit Jahren plagen mich in Strassenbahnen blinkende Monitore mit Werbung und an Strassenbahnhaltestellen überdimensionierte Fast-Nackt-Portraits diverser Modemarken. Anstatt über wirklich sinnvolle Inhalte informiert zu werden (Änderung von Linienführungen, Debatten in Dresden, dresdner Kulturveranstaltungen usw.) ist allgegenwärtig Werbung die zum Konsum irgendwelcher Dinge aufruft. Als Bürger der Stadt möchte ich informiert werden, was in meiner Stadt passiert um mich in den Stadtprozess einzubringen und nicht dazu aufgefordert werden diverse Einkaufszentren zu besuchen. Das Werbung im öffentlichen Raum kein Dazugewinn ist , hat man schon in Sao Paulo festgestellt und Werbung im öffentlichen Raum eingedämmt. Hier ein Artikel dazu http://www.sueddeutsche.de/kultur/sao-paulo-haengt-plakate-ab-werbepause-1.225638	Werbung nicht Gegenstand des VEP				keine, da nicht VEP-relevant
669		<i>Kommentar: Ohne Werbeeinnahmen sähe die Bilanz der Verkehrsbetriebe schlechter aus. Lassen wir also Stadt und DVB die Werbeeinnahmen. Gerade an Haltestellen stören sie nicht. Gerade die vertraglich vereinbarte Reinigung der Haltestellen durch die Werbefirma sorgt für saubere Haltestellen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
670		<i>Kommentar: Zuzugeben ist, dass Werbetafeln durch die Beleuchtung am Abend zur Sicherheit im Straßenraum - objektiv und subjektiv - beitragen. Eine sinnvolle Beleuchtung ist allerdings auch ohne Werbung vorstellbar, doch müsste sie dann steuerfinanziert sein. Volkswirtschaftlich betrachtet zahlen letztendlich ebenfalls die Bürgerinnen und Bürger. Auf die Werbung können viele Bürgerinnen und Bürger locker verzichten. Immer wieder ärgerlich ist es, wenn Werbetafeln und Werbesäulen auch bewusst so nah am Verkehrsfluss stehen, dass sie ablenken oder stören. Beispiel 1: Die Werbesäule zwischen Taxistand und Fahrradbügeln auf dem Schlesischen Platz vor dem Bahnhof Dresden-Neustadt. Die Fußgänger müssen sich hier auf engem Raum zwischen den Fahrradbügeln und der Werbesäule bewegen, wenn sie den Weg zwischen Fußgängerampel und Bahnhofseingang zurücklegen. Historisch stand die Werbesäule dort, bevor die Fahrradbügel aufgestellt wurden. Aber der Standort der Werbesäule könnte mit wenig Aufwand in Richtung der Umweltmessstation verlegt werden. Oder aber einige Fahrradbügel könnten umgesetzt werden. Beispiel 2: Die beleuchtete Werbetafel am Sachsenplatz an der Einmündung der Florian-Geyer-Straße steht sehr dicht am Radweg und erschwert die Orientierung für</i>	kommentierend				Weiterleitung an STA
671	Parkeisenbahn bis zum Pirnaischen Platz	Sicher hätte die Ansiedlung einer Auto-Manufaktur am Pirnaischen Platz gegenüber der Lösung am Straßburger Platz städtebaulich eine Entlastung gebracht. Realisierbar erscheint nun aber Folgendes: Was für die Moritzstraße gilt, gilt auch für die Lingnerallee. Sie prägen einfach die Stadtstruktur. Vorgeschlagen wird, die Allee wieder bis auf Höhe der heutigen St.-Petersburger-Str. zu bringen. Dies geht allerdings auf Kosten der vorhandenen Bebauung (robotron-Gebäude). Es ist so aber denkbar, die Parkeisenbahn aus der Hauptallee im Großen Garten über die Lingnerallee bis zum Bereich des Pirnaischen Platzes zu führen. Vorteile: Die Bahn fährt im Grünen, ein Parkcharakter besteht auf dem gesamten Weg. Die Verkehrsanbindung ist sehr gut. Stadtkernnähe ist für Tourismus sehr vorteilhaft. Ein Bahnhofsgebäude kann attraktiv eingefügt werden. 28.11.2003 Auf meiner Seite (http://www.steffen-eltner.homepage.t-online.de/mi/piobahn.gif) zu sehen ist der alte Verlauf bis zum Straßburger Platz, vorher Fuckplatz, vorher Stübelplatz. Die geknickte Variante wurde dann wegen der Autofabrik notwendig. Nach Nordwesten gerichtet ist die hier vorgeschlagene Trassenerweiterung. 01.09.2008 Steffen Eitner als Gast	Parkeisenbahn ist nicht Gegenstand des VEP				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
671		<i>Kommentar: Man bräuchte aber auch die Kinder, um die passenden Bahnhöfe dann noch zu betreiben. Der Verkehr ist zeitlich nur eingeschränkt möglich und die Anzahl der Fahrzeuge ist auch begrenzt. Hier würden mehr Kosten entstehen als die Sache nutzen würden. Sicher wäre es schön, für Touristen auch anlockend. Aber es bringt nicht wirklich dauerhaft etwas wg. Jahreszeit (im Winter fährt keine Parkeisenbahn), zu wenig Personal (es ist immerhin freiwillig und soll Spaß machen) und man fährt ja eher als Spaß mit als wirklich auf den paar Metern voranzukommen.</i>	Parkeisenbahn ist nicht Gegenstand des VEP				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
672	Wasser und Wege für Straßenbahn in der Pirnaischen Vorstadt	Wasser und Wege in der Pirnaischen Vorstadt (31.08.2008) Das Hochwasser 2002 hat uns in aller Härte unsere Grenzen gezeigt. Wichtig ist ein Freihalten der ufernahen Gebiete. Doch in der Innenstadt kann dieser Grundsatz nicht durchgehalten werden. Die Pirnaische Vorstadt, östlich des Dresdner Stadtkerns wurde teilweise überflutet. Jeder Niveaunterschied wurde sichtbar. Die noch östlicher liegende Johannstadt mit ihrer Hochwassersicher angelegten Uferstraße war besser geschützt. Ein besserer Schutz für die Pirnaische Vorstadt besteht also darin, die Hochstraße auf einer Erhöhung (Wallartig wie in Johannstadt / als Festungsterrasse wie im Stadtkern) zu errichten. Sie führt dann vom Sachsenplatz an der Albertbrücke auf einem Niveau zum Rathenauplatz. Bei dieser Gelegenheit könnte die breite Terrassenuferstraße, ohnehin gelegentlich wegen des Wassers gesperrt, aus dem Auto-Straßen-Netz genommen werden. Eine solche Ordnung paßt durchaus ins Bild, mit der Johannstadt angefangen bis hin zur Wilsdruffer Vorstadt mit der Marienbrücke. Naheliegend ist eine Straßenbahnstrecke nicht im wilden Zickzack der heutigen Buslinie 82 folgend, sondern sanft vom Stadtkern ausstrahlend in die Vorstädte. Grafikadresse: http://www.steffen-eltner.homepage.t-online.de/mi/pirnainord.jpg Steffen Eitner als Gast			Sperrung Terrassenufer für Kfz und Ableitung über Rathenauplatz - Terrassenufer im Horizont des VEP als Netzelement unverzichtbar	Sperrung Terrassenufer für regulären Kfz-Verkehr und Ableitung über Rathenauplatz	keine Berücksichtigung im VEP
673	DVB-T bei DVB - Fahrgastfernsehen mit Antenne	Die öffentlichen Verkehrsmittel könnten ein eigenes Fernsehprogramm einrichten. Dafür bietet sich das terrestrische Fernsehen an! So könnte sich ein lokales DVB-T-Paket lohnen! Die Umsteiger könnten an manchen Haltestellen das Programm weiterverfolgen, ebenso im nächsten Verkehrsmittel. Aktuelle Verkehrseinschränkungen und Umleitungen gelangen schnell zu den Fahrgästen. Selbst am heimischen Fernseher kann sich der Blick lohnen. In ruhigen Zeiten laufen "Kamerafahrten!. DVB-T und DVB passen zusammen! Steffen Eitner als Gast	Fernsehen in Stadtbahn kein Thema des VEP				Weiterleitung an DVB
674		<i>Kommentar: "Smartphones" sind Privatsache. Jeder Bürger sollte aber gut informiert werden! Es geht nicht um mehr Werbefläche sondern um eine Verbesserung der Information! Etwas wie "Infahrt" kann über DVB-T aktuell verbreitet werden. Dieselben Orte (Infotafeln, Bildschirme) sind nutzbar. Keine Angst vor Innovationen! Steffen Eitner als Gast</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
675		<i>Kommentar: "Smartphones" sind Privatsache. Jeder Bürger sollte aber gut informiert werden! Es geht nicht um mehr Werbefläche sondern um eine Verbesserung der Information! Etwas wie "Infahrt" kann über DVB-T aktuell verbreitet werden. Dieselben Orte (Infotafeln, Bildschirme) sind nutzbar. Keine Angst vor Innovationen! Steffen Eitner als Gast</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
676		<i>Kommentar: Ich denke auch nicht, dass wir so etwas brauchen. In den neueren Straßenbahnen und Bussen gibt es außerdem "Infahrt", da kann man das Tagesgeschehen, Rätsel oder Historisches verfolgen, was auch reicht meines Erachtens. Außerdem ist die Informationsbefriedigung durch Smartphones abgedeckt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
677		<i>Kommentar: Ich lehne einen allgegenwärtige "Beschallung" durch Bild und Ton ab. ich möchte an der Haltestelle stehen und mich dabei entspannen. Die alltägliche Hektik, die von rasenden Auto &Bahnfahrern, als auch rücksichtslosen Fahrgästen, verbreitet wird, stresst die Nutzer des ÖPNV schon zu genüge. Informationen können großflächig an den Informationstafeln oder den Werbetafeln angebracht werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
678		<i>Kommentar: ich lehne eine allgegenwärtige Bilder-"Beschallung" ab - Die Blinkenden Monitore an Strassenbahnen und die Kaufauffordernde Werbung an Haltestellen hält mich davon ab zu entspannen, während ich an einer Haltestelle auf meine nächste Bahn warte. Wer sich selber mit Videos bearbeiten will, der kann gern sein Smartphone zücken und sich dies vor die Nase halten. Ich möchte mir lieber die Umwelt anschauen und betrachten was dort vor sich geht.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
679	U-Bahn in Dresden ?	Das dresdner Strassenbahnnetz ist überlastet (siehe Beitrag expresslinien) - daher ist die einzige alternative die teilweise Untertunnelung der Stadt mit einer U-Bahn um eng besiedelte Gebiete an ein effektives Streckennetz anzubinden. In Städten wie Düsseldorf oder Porto ist sowas schon der Fall. Wenn den PKW verkehr nicht weiter eindämmt und die Strassen weiterhin dicht sind, wird die Strassenbahn immer eine langsame Fortbewegungsart sein. Das Erhöhen von Fahrtgeschwindigkeit der Strassenbahnen führt lediglich zum "umfallen" älterer Leute und zu weniger Fahrkomfort (rüttelnde und schüttelnde Strassenbahnen).			U-Bahn für Dresden - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirm. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
680		<i>Kommentar: Muss man unbedingt auch heute noch jeden West-Fehler aus den 70ern nachmachen wollen, auch wenn diese Städte das schon lange bereut haben? Dresden hat kein Stauproblem, und der ÖV ist bundesweit einer der besten.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
681		<i>Kommentar: In Duisburg (gleiche Größe wie DD) wurde vor 25 Jahren ein Stadtbahn Tunnel eröffnet und viele Straßenbahn Linien in der Innenstadt eingestellt. Nun muss dieser Tunnel für 50 Mio. Euro saniert werden. Das Geld ist nicht da, nun überlegt man sogar den Tunnel stillzulegen. Tolle Aussichten! Gut gemacht Dresden, bitte weiterhin die Stadtbahn oben lassen und investieren!!!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
682		<i>Kommentar: Wieso wird hier immer gefordert, dass der ÖPNV unter die Erde soll? Jetzt sollen also auch in Dresden die bestraft werden, die nicht dafür sorgen, dass die Stadt im Stau erstickt. Wenn schon jemand unter die Erde sollt, dann sollte es der MIV sein. Im Übrigen stellt sich für mich die Frage, wer solch einen Unfug bezahlen soll? Gerade bei den bestehenden U-Bahn-Strecken im westlichen Teil Deutschlands zeigt sich, das ein solches Verkehrssystem nicht bezahlbar ist.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
683		<i>Kommentar: In Dresden ist es, aus geologischer Sicht gesehen, möglich eine U-Bahn zu bauen. Mit der heutigen Technik stellt dies absolut kein Problem dar. Dresden braucht die U-Bahn, dringender denn je!</i>			U-Bahn für Dresden - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirm. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
684		<i>Kommentar: In allen möglichen Städten werden Straßenbahnsysteme wieder eingeführt, weil man bemerkt hat, dass man so recht kostengünstig einen attraktiven ÖPNV aufbauen kann. In Dresden hat man schon einen ganz guten Stand und was wird hier nun gefordert? Eine U-Bahn. Überlegungen gab es in den letzten 90 Jahren immer wieder. Und jede Anlauf versandete - zurecht, zum Glück - im Angesicht der prognostizierten Kosten, die, wie wir vom Tunnel in Leipzig wissen, vorher immer noch niedriger geschätzt werden als sie dann tatsächlich ausfallen. Die Milliarden (die keiner hat) könnte man dann wenn schon in die Beschleunigung von Straßenbahn- und Radverkehr investieren, dann könnte allerdings jedes Haltestellenschild über eine Goldkante verfügen...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
685		<i>Kommentar: Der Zug ist abgefahren. Dresden ist zu nass und geologisch nicht geeignet (Elbtal).</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
686		<i>Kommentar: Ich kann den Vorschlag zu einer U-Bahn nur unterstützen und verstehe die vehemente Ablehnung hier im Diskussionsforum absolut nicht!!! Eine U-Bahn ist eine Bereicherung für unsere Stadt und stellt ein gewisses Maß an Prestige dar. Das sollte nicht vergessen werden. Es überholt uns bereits, in Bezug auf die U-Bahn, wiederum Leipzig, die nun in Kürze den Tunnel eröffnen werden. In Dresden sollte wirklich ernsthaft über eine teilweise Untertunnelung, z.B. an stark frequentierten Kreuzungen nachdenken. Eine U-Bahn hat auch immer einen "Hauch" einer Großstadatmosphäre.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
687		<i>Kommentar: Dresden ist zu klein für eine U-Bahn und die Verkehrsströme reichen lange nicht aus, um einen U-Bahn- oder Stadtbahnbau zu rechtfertigen. Die Straßenbahnen sind gut AUSgelastet, aber nicht ÜBERlastet. Woher nehmen Sie ihre Information zur Überlastung? Nur weil eine Straßenbahn zur HVZ voll ist, heißt das nicht gleich, dass der Verkehrskollaps im ÖPNV in Dresden droht. Also mal ganz sachte, hier ;-) Außerdem sind Städte wie Dusseldorf auch Autostädte, weil man die störenden Tram bewusst von der Straße geholt hat, damit der MIV freie Fahrt. Und das ist nun wirklich kein Vorbild. Die Straßenbahn muss einfach beschleunigt werden, das ist um einiges billiger. Das Netz würde durch Vertunnelung nur ausgedünnt, das will keiner. Schnellere Straßenbahnen, stetige Vorrangschaltung und eigene Gleiskörper kann man wunderbar verwirklichen und bringen den gleichen Effekt wie ein Tunnel. Unsere Straßenbahnen der ersten Niederflergeneration rumpeln noch über Kreuzungen und Weichen. Aber die neueren fahren schon spürbar leiser darüber, das wird sicher mit den nächsten neuen Straßenbahnwagen noch besser.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
688	Fahrradservice am Hauptbahnhof	Diese Frage stellt sich nicht	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
689	Ampeln an Haltestellen	An vielen Haltestellen gibt es keine Ampel um auf die andere Straßenseite zu gelangen. Entweder man rennt gleich rüber und geht das Risiko ein überm Haufen gefahren zu werden oder man wartet 10 Minuten am Siraßenrand bis die Straße dann endlich mal lange genug frei ist, um schnell rüber zurennen. Das geht so nicht. Man sollte überall eine Ampelanlage an Haltestellen aufstellen, die an viel befahrenen Hauptstraßen liegen. Mein Beispiel: Tarifzonengrenzhaltestelle Forststraße. Jeden Morgen das selbe gefährliche Spiel.	Forststraße liegt in Radebeul	siehe Kap. 6.8 und 6.10 zu Querungshilfen			Anregung wird nicht gefolgt
690	Keine Zerschlagung von leistungsfähigen Verkehrszügen, Budapester Straße darf nicht zurückgebaut werden.	Maßnahme 112 "Reduzierung der Budapester Straße auf 1 Spur je Richtung" führt zur Verlagerung der Konflikte auf andere Bereiche und zusätzlicher Umweltbelastung. Die geplante Ableitung des Verkehrs (Anlage 9, S. 7) von der Brücke über Ammonstraße - Tunnel - A.-Schubert-Str. - Strehlener Straße - Hauptbahnhof - St. Petersburger Str. zum Georgplatz ergibt einen Umweg von ca. 1.300 m (entsprechend mehr Emissionen), das entspricht der Verdopplung der bisherigen Strecke zwischen Brücke und Georgplatz. Frage, ob das überhaupt jemand fährt bzw. findet. So ist ein Rückstau auf der Budapester Str. zu befürchten, der Stadtbus ist ebenfalls betroffen. Und neue Konflikte Radfahrer Wiener Str. sowie Fußgänger und Radfahrer im Bereich Hauptbahnhof (Knotenpunkt Strehlener Straße) entstehen. Die Konflikte mit dem Fußgängerverkehr am Karstadt müssen ohnehin mit anderen Mitteln gelöst werden, da nach VEP immer noch 13.000 Kfz/24h verbleiben.		Maßnahme als Ansatz bzw. Prüfauftrag in Anlage 9			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
691		<i>Kommentar: Vier Streifen für die Kfz dort sind künftig einfach nicht mehr notwendig, wir brauchen keine halbleeren Rennstrecken mitten in der Stadt. Der Platz kann sinnvoller genutzt werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
692		<i>Kommentar: Genau...meine Meinung. Bestehende Hauptverkehrsadern müssen so belassen werden wie sie sind!!!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
693		<i>Kommentar: @gregg88 Noch mehr Grün brauchen wir in DD sicher nicht. Es gibt viel zu viele unbebaute, brachliegende Flächen in der Innenstadt, fehlende Fassadenschlüsse zur Straße etc., die die Stadt immer noch den Stempel der Zerstörung aufdrücken. Dann lieber die Straße verschmalern und Fassadenlücken schließen. Die Budapester Straße sehe ich jedoch als stadtbildverträgliche Hauptstraße, im Gegensatz zur St. Petersburger. Der Verkehr wird zum Georgplatz und von dort zum Pinnaischen Platz oder zur Bürgerwiese geleitet. Der Georplatz und der Pimaische Platz können endlich zurückgebaut/verkleinert werden und mit geschlossener Bebauung ein Gesicht bekommen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
694		<i>Kommentar: Ich finde es fortschrittlich, wenn über den Rückbau von Straßen bzw. die Reduzierung der KFZ-Fahrstreifen nachgedacht wird und diese Maßnahmen beschlossen werden. So wird Platz für Radfahrer, Fußgänger und ggf. noch mehr Grün in der Stadt geschaffen. Die Umwelt und das Stadtbild profitieren. Was verkehrlich möglich ist, sollten die Fachleute beurteilen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
695		<i>Kommentar: Einen Stadtbus gibt es dann nicht mehr, sondern eine Stadtbahnlinie (Linie 5) auf sep. Gleisbett und mit doppelt so vielen Fahrgästen wie heute auf der Linie 62.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
696	Natriumdampflicht im gesamten Stadtgebiet gegen weisses Licht austauschen.	In der Altstadt und in der Neustadt wird das gelbe Natriumdampflicht gegen weisses LED-Licht ausgetauscht. Eine Entwicklung die sehr zu begrüßen ist, da man, Menschen, Farben und Straßenräume besser erkennt und nicht Alles in einer braungelbe Soße erscheint. Diese Entwicklung sollte man auf das gesamte Stadtgebiet ausweiten. Das gelbe Natriumdampflicht ist vielleicht das sparsamste Licht, aber man bekommt auf Dauer Kopfschmerzen, da Farben nicht richtig wieder gegeben werden. Wenn man dieses Licht bei der Tierhaltung einsetzen würde, würde sich sofort Greenpeace wegen Tierquälerei einschalten, aber bei Menschen gibt es leider keine Schutzorganisation dazu. Aber es ist ja der Anfang im Innenstadtbereich schon gemacht und ich kann nur sagen: "Weiter so !!".	LED-Licht nicht VEP-relevant				Weiterleitung an STA

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
697	Gestaltungsausschuss einberufen.	Seit 1945 ist in Dresden eigentlich nichts mehr Schönes entstanden, außer den wieder aufgebauten Gebäuden. Ich halte es für dringend erforderlich, das ein Gestaltungsausschuss dem Stadtrat vorgeschaltet wird, um zu verhindern das der öffentliche Raum rein technisch ausgestattet wird. Bisher werden nur die Normen der Fördermittelausbauten eingehalten und mit billigsten Mitteln umgesetzt. Die neuen Straßenbahnüberleitungen mit Ihrem hässlichen Masten, überall Peitschenleuchten und eine hässliche Stadtmöblierung. Hier muss für mehr Identität und Ortstypisches gesorgt werden. Der Gestaltungsausschuss sollte sich darüber hinaus auch mit größeren Bauvorhaben von privaten Investoren beschäftigen, damit Dresden wieder ein schönes Stadtbild erhält und nicht jeder machen kann wie er will. Durch den Denkmalschutz und seine Auflagen zur Gestaltung wurde viel für Dresden erreicht. In den nicht geschützten Stadtteilen sollte diese Aufgabe ein Gestaltungsausschuss übernehmen.	Bessere gestaltung des öffentlichen Raumes				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
698		<i>Kommentar: Ich sehe kein generelles Defizit schöner Gestaltung. Ich würde eher dafür plädieren, sich an für's Stadtbild wichtigen Stellen für strengere Vorgaben an die Architekten und Investoren einzusetzen (Beispiel Postplatz). Aber ein Verkehrsthema ist das nun nicht gerade.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
699		<i>Kommentar: Allerdings gibt es keine allgemeingültige Objektivität in ästhetischen Fragen. Auch Experten sind sich oft uneins. Künstler, Architekten und Ingenieure haben oft unterschiedliche Betrachtungsweisen. Kommissionen sind kein Allheilmittel und bergen die Gefahr, dass unter Berufung auf vermeintliche Sachautoritäten eine breite Bürgerbeteiligung durch Amtsträger als verzichtbar eingestuft wird. Und Bürgerbeteiligung kann nur als Chance, nicht aber als Garant gut durchdachter Entscheidungen bewertet werden. Dennoch eröffnet vor allem eine breite und rechtzeitige Bürgerbeteiligung bei wichtigen städtischen Themen zumindest die Möglichkeit, dass Laien und Experten sich gleichermaßen an der Meinungsbildung beteiligen, die zu verbindlichen Entscheidungen in den Gremien führt. Die Ortschaftsräte und Ortsbeiräte sollten in diesem Diskussionsprozess nicht an den Rand gedrängt, sondern gestärkt werden. In den verschiedenen Stadtteilen gibt es lokale Besonderheiten, die nicht alle nach einem zentralen Schema zu behandeln sind. Immerhin haben wir in Dresden auch eine Lokalpresse, die die wichtigen Themen der Kommunalpolitik gern aufgreift. Notwendig ist, dass die Bürgerinnen und Bürger nicht resignieren, sondern sich in den politischen Debatten auch verstanden fühlen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
700	Bahnstrecke nach Königsbrück	Die Bahnstrecke nach Königsbrück sollte auf keinen Fall zur Straßenbahn umgebaut werden. Dadurch würde es zu Fahrzeitverlängerungen kommen, besonders zwischen Weixdorf und der Dresdner Neustadt. Außerdem wäre dann kein Güterverkehr möglich. Bei dem vielen Gewerbe in Ottendorf-Okrilla gibt es in Zukunft bestimmt das ein oder andere Unternehmen, das wieder Güterverkehr per Schiene durchführen will. Dies wäre bei einer Straßenbahn wesentlich unattraktiver durch das Umladen (wie bei CarGoTram). Wenn in Zukunft die Strecke Dresden - Görlitz elektrifiziert wird, sollte man die Strecken nach Kamenz und Königsbrück (wenn aufgrund der dichten Bebauung möglich) auch elektrifizieren. Dann könnte man eine neue S-Bahn Linie einrichten, die z.B. aus Tharandt oder Pirna kommt und ab Klotzsche alternierend nach Kamenz oder Königsbrück fährt.			Statt Stadtbahn elektrifizierte S-Bahn nach Ottendorf/ Königsbrück bzw. auch Kamenz - VEP geht von Stadtbahn nach Ottendorf aus, Konzentration im Horizont des VEP auf Linien S1, S2 und S3, Strecke liegt größtenteils außerhalb Dresdens. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten werden in der laufenden Untersuchung DVB/VVO einbezogen.	Neubau von S-Bahnstrecken in den Dresdner Norden und Elektrifizierung der Strecken nach Königsbrück und Kamenz	keine Berücksichtigung im VEP
701		<i>Kommentar: Für eine Elektrifizierung sehe ich keinen Grund. Auch für eine S-Bahn-Verkehr reicht das Verkehrsaufkommen nicht aus. S-Bahnen fahren mind. aller 30 Minuten und von alternierenden Endungen halte ich wenig, weil man dadurch bloß ein Regionalbahn als S-Bahn vermarktet, die nur einmal stündlich fährt. Das geschieht jetzt schon bald zwischen Leipzig und Hoyerswerda, wo man einfach den RE mit einer S-Bahn aller 2 Stunden ersetzt. Das Geld, das eine Umspurung der Gleise gesteckt wurde, könnte man auch in den Streckenausbau stecken, damit die Haltepunkt alle behindertengerecht und die Züge 80-100 km/h fahren können. Wenn man jedoch stärker motorisierte Straßenbahnen kaufen und der Ausbau der Nord-Süd-Straßenbahnverbindung so klappen würde, könnte die Straßenbahn mit der Fahrzeit der Züge mithalten. Hat also alles Vor- und Nachteile. Ich persönlich pladiere lieber für eine Überlandstraßenbahn bis Königsbrück aller 30(HVZ) bzw. 60 Minuten, wenn die Straßenbahn vor allem bis zur Neustadt beschleunigt wird und neue, stärker motorisierte Fahrzeuge eingesetzt werden, die bis zu 100 km/h fahren können. Für den Güterverkehr könnte man einfach Dreischienengleise verlegen, wie es sie früher auch in Freital gab.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
702	Breite, gut ausgeleuchtete und anliegende Haltestellenbereiche mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 und Spielplatz-Elementen	Nicht alle Dresdner Haltestellen sind - anliegend, - ausreichend breit, - gut ausgeleuchtet und - mit Spielplatzelementen ausgerüstet. Dadurch sind gerade Kinder an Haltestellen mit größeren Intervallen zwischen den einzelnen Bussen und Bahnen gefährdet. Das führt dazu, dass viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto in Kindergarten und Schule bringen, statt sie die Wege ebenso selbständig absolvieren zu lassen, wie das noch in den 70er Jahren üblich war.	Haltestellengestaltung nicht Gegenstand des VEP				Weiterleitung an DVB
703		<i>Kommentar: Wozu sollen bitteschön Spielplatzelemente an Haltestellen gut sein? Eine Haltestelle ist kein Spielplatz!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
704		<i>Kommentar: Schön wäre dazu eine elektronische Zeittafel, damit man sieht, wann der nächste Bus oder die nächste Bahn eintreffen wird.</i>		siehe Kapitel 6.6			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
705	Kein Rückbau von Hauptverkehrswegen ohne vorherigen Rückgang des MIV	Ohne vorherigen Rückgang des MIV in der Stadt sollten auch keine Straßen rückgebaut oder durch Abgiveverbote und ausbremsend konstruierte Haltestellenbereiche des ÖPNV, sowie inflationär aufgestellte Lichtsignalanlagen, leistungsgemindert werden. Für viele Menschen, die täglich zur Arbeit müssen, stellen unser langsames Straßenbahn- und Busnetz und das dünn ausgebaute Schnellbahnsystem leider keine Alternative zum Auto oder Kraftrad dar. In einer Stadt mit der Fläche Münchens sind die zurückzulegenden Arbeitswege auch dementsprechend lang und mit ÖPNV-Fahrzeiten von teilweise über einer Stunde nicht abzuwickeln. Wenn man den Anteil des MIV in Dresden nachhaltig senken will, darf man nicht damit beginnen, ins halbwegs funktionierende Straßennetz Nadelöhere einzubauen, sondern mit einem leistungsfähigen ÖPNV-Netz zum Umstieg zu bewegen. Da ÖPNV-beschleunigenden Projekten wie U-Bahnbau, Hochbahnen oder zusätzlichen S-Bahn-Strecken in unserer Stadt keine Chancen eingeräumt werden, sollten wir unser vorhandenes Straßennetz so leistungsfähig wie möglich erhalten und Umgehungsstrecken für Wohngebiete, sowie gefahrenarme Radwege ertüchtigen und neu bauen. Keiner von uns will täglich 2 Stunden im Verkehr stecken. Weder im Auto noch in der Bahn.		siehe Kap. 6.4.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
706		<i>Kommentar: Zum einen ist das ÖV-Netz bei weitem nicht so langsam, wie es dargestellt wird - von einzelnen Achsen abgesehen - zum anderen fehlt genau dieser Verkehrsraum, den man dem MIV entziehen könnte, den Radfahrern und Fußgängern. Man muss mit Infrastruktur gestalten und nicht nur den Ist-Zahlen hinterherhecheln.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
707	einheitliches Radwegkonzept für die Stadt	Radwege verlaufen zu unregelmäßig!!! - auf der Strießener Str. teilweise auf dem Fußweg und zwischendurch auf der Straße, das irritiert Fußgänger und Autofahrer - aus der Neustadt über die Carolabrücke in Richtung Zentrum fahrend, muss der Radfahrer plötzlich absteigen und schieben, warum? Von Autofahrern könnte man das nicht verlangen!! - Als Radfahrer Richtung Weißer Hirsch ist die Situation an der Waldschlosschenbrücke unklar. Man soll auf dem Fußweg fahren, an der ehemaligen Stasi kommt ein Geländer zur Straße und eine Haltestelle, man hat aber kaum eine Möglichkeit auf die Straße auszuweichen, der Radweg hat sich in Luft aufgelöst ... - als günstig und gut empfinde ich Radwege, die auf der Straße mit einer Trennlinie verlaufen, weil da keine Lichtmasten oder Verkehrsschilder mitten auf dem Radweg stehen, meistens glatt Asphaltiert ist, so wie für Autos und man nicht ständig mit träumenden Fußgängern konfrontiert wird :-)	kommentierend				Radverkehrskonzept
708		<i>Kommentar: Ein Radwegkonzept kann man nur begrüßen! Es ist vielleicht eine weit vorausschauende Perspektive, aber wenn wir mal wirklich viel Radverkehr haben, brauchen wir sowohl ausreichend breite Radverkehrsführungen auf der Straße als auch im Seitenraum. Radfahrer sind sehr heterogen. Für schnelle und langsame, für sichere und unsicherer Radfahrer braucht man attraktive Angebote. Aber ich sehe auch, dass darauf vielleicht noch nicht der Schwerpunkt gelegt werden sollte. Erst einmal ein gut befahrbares, lückenloses und vor allem ausgeschildertes Radwegenetz schaffen!</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
709		<i>Kommentar: Ich denke mal, das Problem löst sich irgendwann von selbst, sobald jene Straßenteile erneuert werden, die derzeit noch über einen Hochbord-Radweg verfügen. Die Straßen werden ja selten komplett saniert, sondern immer nur abschnittsweise. Von daher: lieber die Hochbord-Radwege schrittweise zu Radfahrstreifen umbauen, als gänzlich bei Hochbord-Radwegen zu bleiben. Was die Carolabrücke betrifft: ab auf die Fahrbahn! :-) Der Gehweg neben den Straßenbahngleisen ist kein Radweg sondern ein Gehweg, der auch für Radfahrer freigegeben ist. Solche Wege sollte man als Radfahrer grundsätzlich meiden. Schon allein aufgrund der Tempobegrenzung von 7 km/h. Ich kann aber auch verstehen, dass sich einige Radfahrer auf der 4-spurigen Fahrbahn unwohl fühlen und hoffe, dass auch dort in Zukunft Radfahrstreifen oder zumindest Schutzstreifen eingerichtet werden.</i>	Einzelmaßnahmen Radverkehr nicht Gegenstand des VEP				Radverkehrskonzept
710	Klimaschutz: Global denken - lokal handeln !	Der plakative Leitsatz "Global denken - lokal handeln" sollte auch in Dresden die Leitlinie für kommunale Verkehrspolitik sein. Das Wissen um die klimatischen Auswirkungen unseres tagtäglichen Handelns sollte Kriterium für die Beurteilung der Entscheidungen bei den politisch Verantwortlichen sein: in erster Linie bei den 70 Stadträtinnen und Stadträten und bei der Verwaltungsspitze, also bei der Oberbürgermeisterin, Frau Orosz, und den Bürgermeistern und den Amtsleitern. Dabei sollten wir alle uns immer wieder prüfen, ob wir nur mit dem Finger auf andere zeigen, oder uns auch mal an die eigene Nase fassen sollten. Jeder Mensch ist in seinem ökologischen Verhalten ab und zu auch mal inkonsequent - das Leben soll ja auch noch etwas Spaß machen. Allerdings werden in der Kommunalpolitik ganz erhebliche Weichenstellungen für die Zukunft durchgeführt - insbesondere auch in der Verkehrspolitik. Bei Haushaltsentscheidungen werden viele Millionen Euro verplant, und die Personalausstattung von Fachbehörden entscheidet qualitativ und quantitativ mit darüber, wie gut oder schlecht die Entscheidungen der Verwaltungsspitze inhaltlich begründet werden. Also müssen wir uns auf die Konflikte in der Politik einlassen, auch wenn das leider nicht immer Spaß macht. Es wäre schön, wenn wir in der	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
711	Öffentlichkeitskampagne fuFuß und Rad	Die Förderung der nichtmotorisierten Verkehrsarten kann einerseits durch die Bereitstellung attraktiver Infrastruktur geschehen. Andererseits leistet eine gute Öffentlichkeitsarbeit zum Thema auch einen wichtigen Beitrag zur Steigerung der Anteile am Modal Split. Ich erwarte in Dresden keine so groß angelegte Kampagne wie in München, aber man könnte sich hier und dort gute Marketingstrategien vor allem für das Radfahren anschauen (z.B. auch Kopf an - Motor aus.) Es sollte ein einheitliches Design, eine einheitliche Marke entwickelt werden, unter der Verbesserungen der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer öffentlichkeitswirksam beworben werden. Hinzu kommen unabhängig davon z.B. Plakatkampagnen für mehr Rad- und Fußverkehr.		siehe Kap. 6.7.1 und 6.9.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
712	ökologische Tarifstruktur	Es liegt zwar nicht im alleinigen Einflussbereich der Stadt Dresden, aber es sollte hingewirkt werden auf eine ökologischere Tarifstruktur: - Flatrate-Angebote reduzieren (Senioren-, Monats-Abo-Tickets) bzw. im Preis erhöhen. - Abbau der Diskrepanz zwischen Einzelfahrscheinen und Flatrate-Tickets. Jede Fahrt verursacht gleich viele Kosten für DVB und Umwelt, egal mit welchem Ticket sie zurückgelegt wird. Sicherlich sollten Preisvorteile für regelmäßige Nutzer bestehen bleiben, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhalten, aber Preissteigerungen sollten Kurz- und Mittelfristig auf Zeitkarten-Nutzer beschränkt werden!			Preissteigerungen im Tarif nur für Zeitkarteninhaber und nicht für Gelegenheitsnutzer - Widerspricht allen verkehrlichen und marktwirtschaftlichen Grundsätzen.	Tarifierhöhungen nur noch für Zeitkarteninhaber	keine Berücksichtigung im VEP
713	Zerschneidende Stadtautobahnen rückbauen, bzw. besser integrieren	Am Beispiel der Nord- Südverbindung wird deutlich, wie mehrspurige Stadtautobahnen zerschneidend wirken. Die Dresdner Altstadt wird vom Empfinden her komplett von Stadtteil östlich des Pirnaischen Platzes abgetrennt. Daher würde ich die Breiten der Trassen, stark verringern. Ich würde in Kauf nehmen, dass die zwar optisch positiven Grünstreifen weichen müssen. So könnte, wie im Stadtplan aus den 90'er Jahren vorgesehen, eine zusätzliche Bebauungsreihe realisiert werden.		im Horizont des VEP 2025plus ist keine Umgestaltung der St.-Petersburger trotz der bekannten Missstände realistisch - sie bleibt weiter Hauptverkehrsachse für Kfz. OV und Radverkehr (siehe Kap. 6.4.3)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
714		<i>Kommentar: Ortsumgehung...und dann? Das kann man in Kleinstädten machen. Dresden ist aber eine Großstadt und Landeshauptstadt. Da gehört das einfach dazu, dass auch einige Straßen durch die Stadt verlaufen....logisch...oder??? Ortsumgehung ist aber trotzdem ein gutes Thema bezüglich des fehlenden Autobahnringes im Osten der Stadt. Dieser muss endlich geschlossen werden. Von Pirna her bis nach Ottendorf-Okrilla. Dann wird es vielleicht auch mit dem Durchgangsverkehr in der Stadt etwas weniger.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
715		<i>Kommentar: Die klassische Nord-Süd Verbindung ist ein Resultat der Verkehrsplanung der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts, völlig überholt, jede Kleinstadt lässt sich heute eine Ortsumgehung bauen, nur in Dresden verlaufen noch 4 1 Bundesstraßen mitten durch die City, und das 23 Jahre nach der Wende.... , dafür haben wir aber für 182 Mio. Euro eine Brücke ohne Anbindungen - super !</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
716		<i>Kommentar: Die Hauptverkehrsstraßen in der Stadt dürfen keinesfalls zurückgebaut werden, da sich daraus eine Staukampagne ergibt. Es ist überhaupt absolut nicht vorstellbar, wie solche Meinungen hier überhaupt zur Diskussion gestellt werden können. Im Gegenteil, Dresden benötigt im Prinzip noch einen geschlossenen Autobahnring. Also das fehlende Teilstück im Dresdner Osten, zur besseren Anbindung der östlichen Stadtteile an das Autobahnnetz.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
717	Gleiches Engagement für Fahrradwege wie für Autotrassen und andere Verkehrsmittel	In Dresden hat man immer noch den Eindruck, dass Fahrradwege nur Alibi-Charakter haben. Auch bei nicht lange zurückliegenden Generalüberholungen bekamen Fahrradwege in der Planung nur das was übrig blieb. Die Folgen sind: ständiger chaotischer Wechsel von Klassifizierungen (mal geduldet auf Fußweg, mal halb Fußweg/halb Fahrradweg, mal markiert auf der Straße) --> Beispiel Konneritzstraße. Oder es kommt vor, dass Oberleitungsmasten mitten auf dem Fahrradweg stehen, oder Fahrradwege abrupt im nichts enden --> Beispiel Straßburger Platz --> Königsbrücker Landstraße, Ecke Karl-Marx-Straße. Man stelle sich vor, wie Autofahrer reagieren würden, wenn mitten auf Straßen Oberleitungsmasten stehen würden. Ich betrachte das Fahrrad als Verkehrsmittel für meinen täglichen Arbeitsweg. Somit ist es mein Ziel, möglichst schnell von A nach B zu kommen. Das setzt voraus, dass es möglichst ist, in schnellem Tempo fahren zu können, ohne ständig Gefahr laufen zu müssen Andere (z.B. Fußgänger) zu gefährden. Auch hier wieder der Vergleich, was wäre wenn sich der Autofahrer die Straße mit Fußgängern teilen müsste. Auch sollten Ampeln auf die Bedürfnisse der Fahrradfahrer abgestimmt werden. Häufig gibt es nur Bettellampeln, oder solche wo nur Autofahrer durch ihre Metallmasse		siehe Kap. 6.7.1 und 6.7.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
718		<i>Kommentar: Ich bin ebenfalls täglicher Pendler und kann nur sagen: Es ist gar nicht möglich, sich als Radfahrer immer an die Regeln zu halten denn dafür wäre es ja notwendig, dass regelkonformes Fahren überhaupt überall möglich ist. Ist es aber leider vielerorts nicht. Und dann steht man regelmäßig trotz rücksichtsvollen Verhaltens als Kampfradler da und muss sich Kommentare wie "Auf der Straße haben Autos Vorfahrt" oder "Verschwinde von der Straße, du Vogel" anhören. Sehr traurig, sowas.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
719		<i>Kommentar: Das sehe ich auch so. Fahrradwege / -spuren sollten eine höhere Wertigkeit als Autospuren haben, da Radfahrer keinen Dreck und keinen Lärm machen, sowie wesentlich weniger Platz brauchen und Radfahren gesünder ist.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
720	Teilzeitkarte für ÖPNV	Ich benutze das Fahrrad fast ganzjährig, um zur Arbeit zu gelangen. Nur an Tagen mit vorausgesagtem starken Dauerregen oder Glatteis lasse ich das Fahrrad zu Hause stehen. Für solche Spontanentscheidungen bleibt mir dann nur die Lösung, eine Streifenkarte für die Straßenbahn zu nutzen oder das Auto zu verwenden. Vorschlag: Es wäre gut wenn es ein 30-aus-365-Ticket gäbe, welches mich in die Lage versetzt, in einem Jahr flexibel an beliebigen 30 Tagen den ÖPNV zu benutzen. Der Preis sollte sich an einer normalen Monatskarte orientieren. Organisatorisch ließe sich dies einfach einrichten. Man kauft zum Preis einer Monatskarte, ein Set aus 30 Tageskarten (gültig innerhalb des Zeitraumes) die man dann flexibel einsetzen könnte.		siehe Kap. 6.9.7 zur Mobilitätskarte			Weiterleitung an DVB und VVO
721		<i>Kommentar: Das klingt tatsächlich sehr sinnvoll, vielleicht auch für kürzere Zeiträume? Sieben Tage im Monat vielleicht?</i>	kommentierend				Weiterleitung an DVB und VVO
722		<i>Kommentar: Den Vorschlag finde ich sehr gut. Auch ich nutze den ÖPNV fast nur im Winter bei Schnee, da wären dann solche Fahrkarten gut.</i>	kommentierend				Weiterleitung an DVB und VVO
723		<i>Kommentar: Bei mir ist es ähnlich: Ich fahre fast alles mit dem Rad oder meinem Motorroller. Allerdings wird das bei Schnee und Eis oder starkem Regen unmöglich oder sehr stark eingeschränkt, sodass ich auf den ÖPNV umsteige. Hierfür müsste es bessere Lösungen geben, z.B. Halbjahresmonatskarten oder Ideen wie die obige!</i>	kommentierend				Weiterleitung an DVB und VVO
724	Akzeptanz von Vorrangschaltungen erhöhen	Vorrangschaltungen sind eine gute Sache, um einen flüssigen und pünktlichen ÖPNV gewährleisten zu können. Andererseits sollte dieses Privileg verantwortungsbewusst eingesetzt werden, damit die Akzeptanz der anderen Verkehrsteilnehmer erhalten bleibt. Vorschlag: - Eine Anforderung eines Vorranges sollte innerhalb von 15min für die gleiche Kreuzung nur einmal erfolgen dürfen - Ein eingeräumter Vorrang muss innerhalb von 30sec genutzt werden, andernfalls erlischt der Vorrang und kann erst wieder nach 15min erneut angefordert werden. Der Vorschlag ergab sich aus eigenen Beobachtungen. Beispielsweise habe ich festgestellt, dass die Kreuzung am St. Benno-Gymnasium manchmal für einige Minuten nicht mehr in Nord-Südrichtung umschaltet. Man kann dann als Verkehrsteilnehmer beobachten wie der Bus aus Richtung Altstadt kommend bei der vorherigen Haltestelle erst abfährt, die Strecke zur Kreuzung fährt, dann an der eigentlichen Haltestelle erneut anhält, die Leute ein- und aussteigen lässt und dann erst die Kreuzung passiert. Obwohl ich starker Befürworter einer Vorrangschaltung bin, erzeugen solche Beobachtungen eher Frust als Akzeptanz.		siehe Kap. 6.6.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
725		<i>Kommentar: Das wäre also auf einer Achse, die von drei Straßenbahnen benutzt wird, genau für eine von fünf. Dann kann man es auch gleich lassen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
726		<i>Kommentar: Es wird in diesem Zusammenhang auch immer wieder von intelligenter Ampelschaltung gesprochen. Sinnvolle Ampelschaltung würde mir persönlich meist schon reichen. Momentan gibt es in Dresden noch viel zu viele Ampelschaltungen, die nicht mal zu der Kreuzung passen wo sie angebracht sind. So gibt es mehrere T-Kreuzungen, an denen Ampelschaltungen für normale Kreuzungen arbeiten - es gibt somit Zeiten, wo alle Richtungen Rot haben (und wo die nicht vorhandene Richtung grün hätte). Genauso ist es unverständlich, warum eine Straßenbahn geradeaus über die Kreuzung fahren darf - die Autos in die gleiche Richtung aber Rot haben (genauso die Fußgänger und Radfahrer in diese Richtung). Und nicht zuletzt könnten etliche Ampeln zu verkehrsarmen Zeiten auch einfach abgeschaltet werden. Auch ein Thema: Es gibt viel zu viele Ampeln und gerade nach Straßensanierung (was in Dresden leider viel zu oft Straßenausbau ist) stehen danach viel mehr Ampeln als davor. Hätte man statt 2 Spuren in jede Richtung nur eine Spur gebaut, hätte man auch Ampeln einsparen können - und der Verkehr wäre sogar besser gelassen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
727		<i>Kommentar: Diese Idee ist falsch! Wie soll das gehen? Jede Straßenbahnlinie in Dresden fährt schon allein im 10-Minuten-Takt. Am Benno-Gymnasium fährt der Bus alle 6/7 Minuten. Einmal pro Viertelstunde wäre somit sinnlos! Dazu kommt, dass diese Vorrangschaltungen ja aber nicht an wenig befahrenen Kreuzungen gebraucht werden, sondern gerade da, wo viel los ist, weil dort die Busse und Bahnen schneller sein müssen. Damit ein klares Signal ausgeht: Bus und Bahn haben Vorfahrt! Weil sie umweltfreundlicher sind. Ich bin sogar der Meinung, dass noch viel zu wenige Vorrangschaltungen in Dresden vorhanden sind! Wenn der ÖPNV endlich schneller und effektiver werden soll, muss es von ihnen auf jeden Fall mehr geben. Aber sie müssen besser angepasst werden, das stimmt. Manchmal steht der Bus trotz Anforderung noch 3 Minuten an der Ampel bis er endlich grün bekommt. Da könnte man sicherlich was tun, damit auch die Autofahrer nicht zu verärgert sind. Wenn man genau errechnen würde, wann der Bus/Bahn an der Ampel eintrifft, kann man auch bis kurz davor noch die Ampel für die Autos auf grün lassen.</i>		siehe Kap. 6.6.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
728		<i>Kommentar: Dazu gibt es von der DVB schon ein Projekt in Zusammenarbeit mit der TU Dresden http://www.dvb.de/de/Aktuelles/DVB-Projekte/Neue-Ampelschaltung/</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
729		<i>Kommentar: Des Weiteren sollten durch ÖPNV-Vorrang für die Anderen Verkehrsteilnehmer "verloren" gegangene Zeiten diesen anschließend wieder zurück gegeben werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
730	Augustusbrücke für den Autoverkehr sperren	In erster Linie ist es für die Touristen ein echter Gewinn. Mann hat einen tollen Blick von der Brücke und den kann man dann in Ruhe genießen. Die Brücke ist als Flaniermeile zwischen den Einkaufsmeilen besonders für Fußgänger und Radfahrer von Bedeutung. Bei Stadtfesten hat sich schon oft gezeigt, wie die Dresdner begeistert die Brücke zu Fuß und mit dem Rad für sich einvernehmen. Straßenmusiker und Künstler wie in Prag konnten sich auf der Brücke anfinden und ein tolles Flair würde aufkommen. Wenn keine Autos mehr auf der Brücke sind, gibt es endlich genug Platz für sicheres Radfahren und keine Konflikte mehr zw. Radfahrern und Fußgängern. Die Straßenbahn muss erhalten bleiben, dass dies möglich ist zeigen Bspl. von Fußgängerzonen z.B. in Erfurt.		siehe Kap. 6.4.3, 6.8, 6.9.1 und 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
731		<i>Kommentar: Die Diskussion gibt es ja schon länger, vielleicht ist jetzt endlich die Zeit reif dafür. Das wär schön ...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
732		<i>Kommentar: anhand der aktuellen verkehrszahlen ist klar belegt, dass die augustusbrücke keine nennenswerte rolle für den miv spielt. zuletzt waren es glaub ich nur 3500 autos täglich - man kann sie ohne probleme "aus dem verkehr ziehen". was für eine schöne vision: eine fußgängerzone von albertplatz bis hauptbahnhof. (neustädter tunnel sanieren! unbedingt!). welche stadt im lande hätte vergleichbares zu bieten?</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
733		<i>Kommentar: Die Augustusbrücke soll ein Erlebnisbereich sein.</i>		siehe Kap. 6.4.3, 6.8, 6.9.1 und 6.9.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
734	P+R Parkplätze im Dresdner Süden	Wenn ich mit dem Auto auf Arbeit fahre (fahre so oft es geht mit dem Fahrrad), lade ich mir das Fahrrad ins Auro und fahre die letzten km mit dem Fahrrad, um den nervigen Stadtverkehr zu entgehen. Allerdings gibt es im Dresder Süden (B170) keine Möglichkeit, sein Auto auf einem Parkplatz abzustellen und mit Fahrrad oder ÖPNV weiter zu fahren.			Pendler mit Kfz+Rad (Park and Bike) - ist ein innovativer Ansatz, Prüfauftrag für geeignete Plätze im VEP verankern, Kombination mit Verleihsystem, text in 6.7.2 ergänzen	Park and Bike als intermodaler Ansatz für Pendler	kann im VEP berücksichtigt werden
735	Verkehrsschilder und sonstige Stadtmöblierung nicht auf Radwege bauen	Wenn Straßenschilder und ähnliches mitten auf Radwege gestellt (im Fall von Baustellen) oder sogar fest installiert werden (Dafür gibt es mehrere Beispiele, welche erst in jüngere Vergangenheit so gebaut wurden) bergen diese ein ernsthaftes Unfallrisiko für radeleden Verkehrsteilnehmer. Die Folgen eines Zusammenstoßes mit einem Verkehrsschild oder einer Ampel sind in jedem Fall für einen Radfahrer um ein Vielfaches erster als für einen Autofahrer. Deshalb sollte bei Planungen und deren Umsetzung die Straßenverkehrsordnung beachtet werden, welche ausdrücklich verbietet Radwege mit Schildern, Mülleimern, Ampeln usw. zuzustellen. In einem solchen Fall erlischt die Radwegebenutzungspflicht sogar.	Detailfragen nicht Bestandteil des VEP				Weiterleitung an STA
736		<i>Kommentar: Ergänzend fordere ich bei Baumaßnahmen immer auch an die Radfahrer zu denken. Dazu gehört z.B. auch Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht - und zwar rechtzeitig, dass man auch noch eine Chance hat, wo anders langzufahren; Umleitungsausschilderung und/oder Freigeben der Fahrbahn (inkl. wenn nötig dortige Reduzierung der Geschwindigkeit etc.).</i>		siehe Kap. 6.7.1			Radverkehrskonzept
737	Hainstraße - Kinderspielplatz vor Verkehrslärm schützen !	Der Kinderspielplatz im Grundreieck zwischen Hainstraße, Theresienstraße und Nieritzstraße in der Inneren Neustadt befindet sich an einer der meistbefahrenen Straßen in Dresden, der Bundesstraße 170, die auch viel Lkw-Verkehr hat. Zwischen dem Kinderspielplatz und der Hainstraße sollte eine Lärmschutzwand aufgestellt oder ein Lärmschutzwall errichtet werden. Für eine bauliche Lärmschutzmaßnahme gibt es dort viel Platz. Zum Vergleich: Die Lärmschutzwand auf der Westseite der Washingtonstraße, welche zum Lärmschutz neben einer Kleingartenanlage gebaut wurde, wurde ansehnlich begrünt. Eine Lärmschutzmaßnahme, leicht bogenförmig um den Spielplatz angeordnet, wurde zwar keinen absoluten Lärmschutz bewirken, jedoch den Verkehrslärm erheblich mindern. Ein Lärmschutz-Erdwall könnte - mit Fantasie und Kreativität - sogar mit Spielplatz-Funktionen verbunden werden, z. B. mit Sitzbereichen, einer Rutsche, einem kindgerechten Kletterbereich.	nicht VEP-relevant				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
738	ÖPNV aus dem Umland zu teuer	Ich wohne in Dippoldiswalde und arbeite in Dresden. Ich würde sehr gern für den Arbeitsweg den ÖPNV nutzen, aber leider ist der finanziell gesehen keine Alternative. Selbst via Jobticket mußte ich derzeit monatlich 80 Euro bezahlen. (nächste Preiserhöhung steht schon im November an) Ich fahre oft mit dem Fahrrad zur Arbeit, manchmal muß ich das Auto benutzen, um gewisse Dinge zu transportieren und Einkäufe zu erledigen. Ich würde den ÖPNV im Schnitt für 60-80 Fahrten im Jahr nutzen. Mit dem ÖPNV bin ich nicht so flexibel und länger unterwegs, dafür sind dann knapp 1000 Euro pro Jahr zu viel. Ich würde mir eine flexiblere Jobticket-Lösung und gerechtere Preise wünschen.	Gerechtere Preise und flexiblere Tickets im regionalen ÖPNV - regionale Tarifgerechtigkeit bisher kein Thema des VEP				Thema im Nahverkehrsplan
739		<i>Kommentar: Auch ich finde das Tarifsystem des VVO auf dem Land ungerecht, aller ein paar Haltestellen muss man eine neue Tarifzone zahlen, es sollten kurzfristig die Tarifzonen in den ländlichen Gegenden zusammengefasst werden. Langfristig sollten (wie schon geplant) der VVO mit dem ZVON vereinigt werden und das gerechtere Tarifsystem des ZVON übernommen werden.</i>	Tarife des Umlands nicht Gegenstand des VEP				keine, da nicht VEP-relevant
740		<i>Kommentar: Auch ich finde das Tarifsystem des VVO auf dem Land ungerecht, aller ein paar Haltestellen muss man eine neue Tarifzone zahlen, es sollten kurzfristig die Tarifzonen in den ländlichen Gegenden zusammengefasst werden. Langfristig sollten (wie schon geplant) der VVO mit dem ZVON vereinigt werden und das gerechtere Tarifsystem des ZVON übernommen werden.</i>	Tarife des Umlands nicht Gegenstand des VEP				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
741	S- oder U-Bahn Ost-West für Dresden	Die Ost-West Entfernungen sind auf Dauer zu groß für die Straßenbahn. Wenn jemand von Schönfeld-Weißig oder von Kesselsdorf in die Stadt will, braucht er per Bahn eine halbe Ewigkeit. Aber gerade hier bestehen die meisten Chancen für neue Siedlungsgebiete, die unserer wachsenden Stadt gerecht werden. Deshalb sollte die Nord-Süd-S-Bahn-Achse durch eine Ost-West-Achse ergänzt werden, idealerweise durch eine U-Bahn.			Etablierung eines U-Bahn-Systems - Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pim. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
742		<i>Kommentar: Man braucht mit jedem Verkehrsmittel "eine halbe Ewigkeit" von draußen in die Stadt, abgesehen vom Hubschrauber, wenn man denn einen Landeplatz findet. Das hat u.a. mit Physik zu tun. Es ist ein großes Missverständnis, das Verkehrspolitik den Verkehr immer weiter erleichtern soll, schon aus energiewirtschaftlichen Gründen ist dies Unsinn. Wir brauchen keine neuen Baugebiete im Umland, die dann teuer (öffentlich und individuell) an die Stadtstrukturen angebunden werden müssen. Dresden hat so viele innerstädtische Brachen, die nur entwickelt werden müssen, und dazu noch Entwicklungsachsen entlang der S-Bahn. Eine U-Bahn in Dresden ist genauso unnötig wie eine -1 - Ebene für die Straßenbahn.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
743		<i>Kommentar: Danke für die Zustimmung. Dresden hat, von der Einwohnerzahl und Fläche her gesehen, die Größe zum Bau einer kreuzungsfreien Variante des öffentlichen Nahverkehrs, also der Schaffung einer S-Bahn, welche teilweise unterirdisch verlaufen kann oder einer eigenständigen U-Bahn. Es sollte auch darüber nachgedacht werden, von den drei bestehenden "Stammstrecken" der S-Bahn, zusätzlich andere S-Bahn Strecken zu entwerfen und zu bauen. Zum Beispiel zu stark frequentierten Wohn- oder Gewerbegebieten, die heute noch nicht an das S-Bahnnetz angebunden sind. Solche Pläne waren ja schon in den 1960-er Jahren und ganz kurz nach der "Wende" angedacht, aber leider nie verwirklicht worden. Jetzt muss die Stadt Dresden zeigen, dass sie zu solchen Verkehrsvorhaben klar dahinter steht und diese auch möchte! Der Ausbau anderer Verkehrsmittel (Bus/Bahn) bringt auf Dauer nicht die gewünschte Wirkung.</i>			Etablierung eines U-Bahn-Systems und neue teils unterirdische S-Bahn-Strecken - siehe Kap. 6.2 zu Beschlüssen. Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pim. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
744		<i>Kommentar: Ich kann dem "Gast" nur zustimmen. Es ist absolut sinnvoll und notwendig, eine Alternative für das Auto zu schaffen. Bei all den Dingen, die im neuen Verkehrsplan schon drin stehen, wäre diese Idee auf jeden Fall gleichwertig berechtigt, eingehend geprüft zu werden! Das ÖPNV-Netz ist in Dresden noch bei Weitem nicht so gut, wie wir es anstreben sollten. Und es gibt immer noch so viele Autofahrer, weil wir eben nichts für den ÖPNV tun. Und zu Bernd: Natürlich gehört es dazu, einen Tunnel zu warten und das kostet auch Geld. Klar! Aber wenn wir dafür eine höhere Lebensqualität und einen Fortschritt erreichen, sollten wir diesen Anschluss nicht verpassen! In Bonn z.B. gibt es auch einen Stadtbahntunnel. Durch ihn wurden die Bahnen um bis zu 30 Minuten schneller. Das ist schon erheblich!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
745		<i>Kommentar: Ich verstehe nicht warum gleich immer alles mit negativen Beispielen in Verbindung gebracht werden muss? Die U-Bahn oder unterirdische S-Bahn soll doch nur eine Alternative zur Tram werden und diese nicht komplett ersetzen!!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
746		<i>Kommentar: ... in Duisburg wurde vor 20 Jahren der Stadtbahn-Tunnel eröffnet und viele Straba-Linien eingestellt. Nun muss die Tunnel Technik dringend saniert werden -> 50 Mio. Euro, das Geld ist nicht da, nun überlegt man sogar, den Tunnel stillzulegen. Tolle Alternative! Gut gemacht Dresden!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
747		<i>Kommentar: Genau!!! Dem kann ich nur zustimmen und die teils heftige und vehemente Ablehnung im Forum absolut nicht nachvollziehen. Dresden braucht dringend ein vernünftiges Schnellbahnnetz (entweder S-Bahn, teilweise durch unterirdische Streckenführung...ähnlich Nord/Süd S-Bahn in Berlin S1,S2,S25...oder eine U-Bahn). Durch diese Varianten und den daraus resultierenden kreuzungsfreien Verkehrsströmen wird das Nahverkehrsnetz endlich attraktiver und wird dann sicherlich auch von den heute noch zahlreichen Autofahrern genutzt.</i>			Etablierung eines U-Bahn-Systems und neue teils unterirdische S-Bahn-Strecken - siehe Kap. 6.2 zu Beschlüssen. Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung möglich	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pim. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
748	Autobahnring schließen	Das fehlende Teilstück der Autobahn im Dresdner Osten muss geschlossen werden, damit die östlichen Stadtteile endlich an das Netz der Bundesautobahn angebunden werden und damit besser erreichbar sind. Auf Dauer wird sich der Durchgangsverkehr in Dresden auch stark reduzieren. Der "Ostring" muss gebaut werden, denn wer z.B. von Pima die A17 entlang fährt und Richtung Bautzen möchte, muss einen sehr großen Umweg in Kauf nehmen. Kürzer und demzufolge wesentlich umweltfreundlicher wäre es über den "Ostring", abzweigend von Pima und in Höhe Ottendorf-Okrilla wieder auf die Autobahn.		neue Autobahn zwischen A17 und A4 im Dresdner Osten - siehe Maßnahmen zur S177 in Kap. 6.2, derzeit nicht erforderlich			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
749		<i>Kommentar: Da baut man schon mit der S177 eine Kraftfahrstraße durch die unberührte Landschaft hinter Graupa, und nun noch eine Autobahn? Immerhin, die Brücke dazu gibt es ja jetzt, die liegt nur leider etwas elbabwärts. Kopfschüttelnd, was manch einer so möchte ...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
750		<i>Kommentar: Ich kann Radlerflax und Bernd nur zustimmen. Da die S177 gerade im Bau ist, wäre es unnötige Geldverschwendung, sie zu einer Autobahn umzubauen. Abgesehen davon kann ich mir den Bedarf nach "einem Ring wie ihn andere Großstädte haben" nicht vorstellen. Die S177 wird diesen Bedarf, insofern es ihn gibt, stillen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag		Aggregiertes Thema
751		Kommentar: @Gast: Wer so etwas fordert, der sollte direkt an eine Autobahn Zwangsumgesiedelt werden. So viel Egoismus und Ignoranz gegenüber den dortigen Anwohnern und der Natur - das geht auf keine Kuhhaut... ("Riesen Kopfschüttel")	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
752		Kommentar: Bei dem bereits vorhandenen Eingriff in die Natur dürft es ja nunmehr nicht schwer fallen, dass die Anwohner auch die kommende Autobahn verkraften werden. Die Autobahn leitet den verkehr aus Dresden und um Dresen herum besser ab. Da sich der Verkehr, der aus Süden kommt (also Prag/Pirna) und nach Osten bzw. Norden fährt, besser um Dresden herum verteilt. Die Autobahn muss kommen. Jede Großstadt hat einen gut funktionierenden Autobahnring!!! Die S177 ist absolut keine Alternative zur Autobahn. Sie ist nicht kreuzungsfrei, hat Ampeln und ist einfach nur eine Ortsumgehung. Sie ersetzt auf keinen Fall eine vollwertige Autobahn!	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
753		Kommentar: Da möchte ich Braunschweig loben. Neben einem Stadtring befinden sich dort ein Ring mit Autobahnen um die Pendler aus und in die der Stadt zügig von A nach B kommen zu lassen. Dort ist dieses Konzept allerdings in Jahrzehnten gewachsen. Aber wurde immer weiterverfolgt. Diese kann hier natürlich nach erst 23 Jahren Mauerfall nicht schnell, aber wenigstens langsam erfolgen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
754		Kommentar: Sind Sie die Strecke mal mit dem Fahrrad entlang gefahren? Oder waren Sie überhaupt schon mal dort (damit meine ich nicht "Durchfahren")? Ich bin 3 Jahre lang (1999-2001) von Schullwitz zum BSZ Pirna Copitz mit dem Fahrrad hin und zurück geradelt. Heute ist die Strecke kaum mehr wieder zu erkennen. Obwohl der Ausbau der S177 noch lange nicht fertig ist, sieht man schon jetzt den furchtbaren Eingriff in die Natur. Und wenn die S177 mal fertig ist, dann kann man dort auch nicht mehr Fahrrad fahren - eine reine Autostraße. Wer kann da noch eine Autobahn fordern? Es werden schöne Landstraßen und "ruhige" Ortschaften (direkt an der S177 war es natürlich schon immer relativ laut - verglichen mit der 4-spurigen in Zukunft war es aber ruhig) dem Autowahn geopfert. Wo sollen denn die Menschen noch wohnen, wo Ruhe finden? Man zieht auf's Dorf in die Idylle und baut dann ne Autobahn um schnell in die Stadt zu kommen?? Nein, die Lösung liegt in kurzen Wegen und Verzicht auf Auto. Schon haben alle es ruhiger, schöner, lebenswerter.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
755		Kommentar: Warum eine vollwertige Autobahn? Damit noch mehr Lkw angezogen werden?	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
756		Kommentar: Warum eine vollwertige Autobahn? Damit noch mehr Lkw Verkehr angezogen wird?	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
757		Kommentar: Die S177 ist aber keine vollwertige Autobahn und außerdem stellenweise nicht vier spurig ausgebaut.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
758		Kommentar: Der Ring wird doch gerade geschlossen -> S177, einfach nur mal nachschauen. http://de.wikipedia.org/wiki/Staatsstraße_177	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
759	Den Geist und die Besonderheiten Dresdens und ihrer Bewohner wiedererwecken	Ich fürchte, dass der Geist Dresdens auf dem Altar der kurzfristigen Wirtschaftlichkeit geopfert wird. Dass damit langfristig ein enormer wirtschaftlicher, geistiger und kultureller Schaden durch den Entzug der Originalität und Unwiederbringlichkeit vieler Besonderheiten Dresdens entsteht, wird leider übersehen. Unsere Landes und Bundespolitiker denken wenigstens in 4 Jahreszeiträumen bis zur Wiederwahl. Unsere Stadtpolitiker aber auch die hauptamtlichen Mitarbeiter, vor allem unsentimentale Amtsleiter, leider überhaupt nicht. Eine Firma von irgendwoher mit Köpfen von irgendwoher erstellen nun einen Plan mit Tausend Anlagen, die keiner versteht, die Bürger sollen hierzu Stellung beziehen und das soll dann die langfristige Orientierung Dresdens sein? Das ist so billig und leicht zu durchschauen. Stadplanung fängt in den Köpfen begeisterter Mitarbeiter und Einwohner an. Mir jedenfalls fehlen bürgerliche Ansichten und vielleicht auch das Bürgertum von früher, das sich engagiert und den Stadtoberen auf die Finger schaut und auch mal das Heft des Handelns in die Hand nimmt. Herren wie der Herr Koethnitz, Lehmann, Marx und wie sie heißen sind jedenfalls keine Vorbilder. Frau Orosz hätte auch lieber in der	Wiederholung				keine, da nicht VEP-relevant
760		Kommentar: Lieber Tobias, an der Erarbeitung des VEP 2025plus ist auch das Dresdner Büro IVAS entscheidend beteiligt. Seit Herbst 2009 erfolgte eine intensive Arbeit in allen Gremien und der Verwaltung. Zu den Gremien gehört auch der Runde Tisch mit Vertretern von Verkehrsverbänden, der Wirtschaft, dem wissenschaftlichen Beirat, den Stadtratsfraktionen usw. nachzulesen auch im VEP Entwurf im Teil A, Seite drei. Beste Grüße Heidi Geiler Moderation	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
761		Kommentar: Da stellt sich auch die Frage, warum der VEP von Fachleuten auch Aachen erstellt wurde, dass können doch Dresdner Fachleute viel besser, die sind tagtäglich in Dresden unterwegs, wohnen dort und können doch so viel besser beurteilen, wo Handlungsbedarf besteht.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
762		Kommentar: Lieber Gast, der Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan 2025plus ist tatsächliche ein umfangreiches und komplexes Werk. Wenn Sie Fragen haben, bitte ich Sie herzlich diese auch zu stellen. Ansonsten haben Sie die Möglichkeit, auch ohne Kenntnis des Entwurfes zum VEP 2025 Ihre Vorstellungen zur zukunftsfähigen Mobilität vorzuschlagen oder sich an der Umfrage zu beteiligen. Welche Verkehrsmittel wollen Sie in Zukunft nutzen? Welche Schwerpunkte setzen Sie bei der Infrastruktur und Gestaltung der Verkehrswege? Spielt der Umweltaspekt für Sie eine Rolle? Welche neuartigen Ideen kennen Sie möglicherweise aus anderen Städten? Mit besten Grüßen Heidi Geller Moderation	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
763	Keine Angst vor weniger Autos auf den Straßen!	Jedes KFZ weniger, ob im ruhenden oder fließenden Verkehr, ist eine Bereicherung für die Lebensqualität in der Stadt! Während beim Ausbau des ÖPNV bereits Beeinträchtigungen des motorisierten Individualverkehrs in Kauf genommen werden, geschieht dies beim Ausbau des Radwegenetzes noch zu wenig. Kapazitätseinschränkungen für KFZ? Ja, Ja, Ja !!! Angebot schafft Nachfrage. Ein attraktives Radwegenetz bringt mehr Menschen weg vom Auto, hin zum Rad. Ich bin selbst Rad- und Autofahrer. Es ärgert mich immer wieder, wenn ich nur auf Grund der widrigen Bedingungen auf einer Strecke (z. B. von der Stadtmitte in den linkselbigen Osten) lieber das Auto benutze. Fahrradfahrer werden nicht als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer anerkannt, sondern sind dem motorisierten Verkehr untergeordnet, sowohl in den Köpfen der Autofahrer, als auch in der derzeit sichtbaren Gestaltung des Radwegenetzes. Dabei sollten Radfahrer gemeinsam mit dem ÖPNV Verkehrsteilnehmer erster Ordnung sein! Ich habe den Verdacht, dass die Stadt Einnahmeeinbußen beim Rückgang der KFZ-Nutzung befürchtet (weniger Parkgebühren, Verwarnungsgelder / Bußgelder, Gewerbesteuererinnahmen aus KFZ-Gewerbe etc.). Die Bevorzugung des ÖPNV bringt der Stadt über steigende Nutzerzahlen ökonomische Vorteile, diese		siehe Leitziele in 1.2 und 6.7 zum Radverkehr			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
764	Nahraumliche Versorgung in ganz Dresden ausbauen	Unterstützung von kleinen (Tante-Emma-)Läden die eine nahräumliche Versorgung gewährleisten, damit man nicht (teilweise quer) durch die Stadt fahren muss, um die Einkäufe des täglichen Bedarfs erledigen zu können. Damit man auch zu Fuß einkaufen gehen kann, ohne auf ein Verkehrsmittel angewiesen zu sein. Fußverkehr sollte nicht nur in den touristisch attraktiven Teilen der Altstadt in Dresden erlaubt und möglich sein. Da leben die Dresdner ja eher zu einem sehr geringen Anteil.	Verteilung Einzelhandel nicht im VEP möglich				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
765	Ostra - Gehege	Hi Selbst Schreib- und Redegewande greifen gern zur Skizze um etwas zu erklären. Warum kann man hier nichts einfügen wo doch 80% der Informationen über das Auge kommen. Ich habe daher eine Mail geschrieben in der 2 künstlerisch gestaltete, leichte Fußgängerbrücken vorgeschlagen werden. Skizze 1 und Skizze 2 Mit freundlichen Grüßen Christian	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
766	Ruhender Verkehr nicht weiter reduzieren, sondern mehr PKW-Stellplätze schaffen.	Die Stadt betreibt schon seit vielen Jahren beim Straßenausbau eine kontinuierliche Reduzierung der PKW-Stellplätze auf öffentlichen Straßen. Vgl. jüngste Diskussion um den Ausbau der Industriestraße, aber besonders auch in der Äußeren Neustadt fehlen jede Menge Stellplätze. Auch wenn auf den von PKW's freigemachten Flächen Bäume gepflanzt, Radwege angelegt und Fußwege verbreitert werden, entsteht nicht mehr Lebensqualität. Die Verdrängung der PKW-Plätze führt lediglich zu mehr Disziplinlosigkeit beim Parken und damit zu Nachteilen für alle Verkehrsteilnehmer und besonders für die Anwohner. Auch die Wohnqualität leidet darunter, denn häufige Suchfahrten nach freien Stellplätzen verursachen Lärm und Abgase und gefährden andere Verkehrsteilnehmer.		siehe Kap. 6.4.4			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
767		<i>Kommentar: Es gibt genug Stellplätze in Dresden, allerdings erwartet der Autofahrer oftmals, dass diese kostenlos sind und direkt vor der eigenen Tür liegen. Aber warum soll das die Allgemeinheit finanzieren? Die Parkhäuser rund um die Äußere Neustadt und auch die drinnen sind ständig halbleer. Ich halte es für zumutbar, 5 min zu Fuß zu gehen und für das Abstellen einen (geringen) Obolus zu zahlen, wenn man schon nicht auf das Auto verzichten will in der Innenstadt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
768		<i>Kommentar: Die Schaffung von vom Steuerzahler finanzierten Parkplätze ist der größte Fehler den die Stadtverwaltung nur machen kann. Gerade die von Ihnen zitierte Industriestraße ist das schlechteste Beispiel. Zwischen Wilder-Mann-Straße und Aachener Straße stehen den gesamten Tag, und am Abend ausreichend Parkplätze zur Verfügung. Werden sie genutzt? Nein, denn gerade in diesem Straßenabschnitt wohnt so gut wie niemand. Zwei Querstraßen weiter stapeln sich die Fahrzeuge. Würde der Autofahrer die freien Parkplätze nutzen, und gelegentlich mal fünf Minuten zu Fuß gehen, würden sich 90% der Parkraumprobleme in Dresden lösen lassen. Im Übrigen ist das Autofahren an sich ein privates Vergnügen oder eine (zu meist) private Notwendigkeit. Das heißt aber auch, dass der Autofahrer sich um einen Stellplatz zu kümmern hat. Die Wohnungsverwaltungen und Genossenschaften haben bestimmt kein Problem damit, den Grünstreifen vor dem Haus oder im Hof wegzunehmen und dann Parkplätze zu vermieten. Aber nein, dann wäre der Blick vom Balkon ja durch das eigene Auto getrübt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
769		<i>Kommentar: Mehr Lebensqualität entsteht durch weitere Reduzierung des Autoverkehrs und der Parkmöglichkeiten. Das Leben wird besser durch mehr Blick auf Menschen und Natur im Stadtbild - als auf Autokolonnen - und die Luft wird besser, es gäbe viel weniger Tote Und Verletzte. Zum Beispiel die Dresdner Neustadt könnte ihren Bewohnern und Besuchern viel mehr bieten, wenn sie nicht dauernd völlig autoverstopft wäre ... schauen Sie nach Amsterdam, Christiania (Teil von Kopenhagen) und die alten italienischen Städte! Ein leichtes, stressfreies, gesundes und kommunikatives Dasein mit viel weniger Autos. Und - Parkplatzsuche ist vergeudete Lebenskraft.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
770		<i>Kommentar: Die Anzahl an Parkplätzen muss schnellstens reduziert werden. Wenn sie keinen Parkplatz finden, dann verkaufen sie doch einfach ihr Auto und fahren Fahrrad oder ÖPNV, dann haben sie kein Parkplatzproblem mehr. Warum sollte durch Radwege, Fußwege und Bäume die Lebensqualität nicht steigen? Wo ist hier eine Logik zu erkennen. Bäume binden z.B. Schadstoffe, spenden Schatten, sorgen für ein besseres Mikroklima, Radfahrer fahren leiser und sauberer als Autos, alles Maßnahmen, die die Lebensqualität steigern. Sie sind eine Person, die sich der Freiheit beraubt fühlt, wenn kein Auto unmittelbar vor der Haustür steht!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten	
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema
771	Fahrradweg Nord-Süd über Albertstraße	Reduzierung der Alberstr. von 4 auf 2 KFZ Spuren, Schaffung eines Fahrradstreifens auf der Fahrbahn. Nach der Freigabe der WSB und der Ableitung des KFZ Verkehrs über die Stauffenbergallee - WBS - Fetscherstr. kann die Albertstraße entsprechend auf "Normalmaß" geschrumpft werden. Dies war ursprünglich auch so geplant, ist aber bisher nicht erfolgt. Wie so viele Dinge in Dresden, dauert auch dies sicher etwas länger. Liebe Stadtverwaltung: Bitte umsetzen !			Albertstraße zweispurig mit Radfahrstreifen umbauen - bisher nicht explizit erwähnt in Kap. 6.7.2 zum Umbau vierstreifiger Straßen, wird derzeit abgelehnt	Rückbau großer Straßenzüge (z.B. St.-Petersburger Straße, Große Meißner Straße/ Köpckestraße, Grunaer Straße, Albertstraße) aus städtebaulichen Gründen
772		<i>Kommentar: Lieber Gast und Autofreund, damit sie die Situation an der Albertstraße besser verstehen schildere ich hier ein paar der städtebaulichen Probleme. Fakt ist: Für diese "Hauptverkehrsachse" gibt es keinen Fahrradweg. Die 50 m breite Trasse ist eine "Trennwand" zwischen barocker Altstadt/Königsstraße/Markthalle und dem Regierungsviertel, dem kleinen Haus und diversen Kindertageseinrichtungen. Sie ist ausschließlich auf die Optimierung des Autodurchgangsverkehrs ausgerichtet. Als Fußgänger oder Radfahrer ist eine Querung außerhalb der Brücke sehr gefährlich, ja fast unmöglich, da z.b. neben dem Bahngleiskörper noch Zaune platziert sind. (Diese sollten entfernt werden, da sie die "Wegfindungsautonomie" der Stadtbewohner vernichten). Rollstuhlfahrer können weder die Brücke überqueren, noch über den Zaun springen. Sie müssen immer 500m bis zur nächsten Ampel am Carola- oder Albertplatz. Es fehlt an diesem öffentlichen Raum jede Aufenthaltsqualität, da die vorhandenen Möglichkeiten angenehme Orte zu schaffen nicht genutzt werden (Bsp. Archivplatz, Gomondaiplatz, Carolaplatz). Wer mit dem Auto fährt, sollte nicht nur aus Angst vor dem eigenem im-Stau- stehen Denkverbote bezüglich eines Fahrspurenrückbaus aussprechen, sondern Alternativen für die benannten Probleme aufzeigen.</i>	kommentierend			
773		<i>Kommentar: @ Gast: Logik ist auch keine dahinter. Warum soll durch weniger Autospuren mehr Verkehr entstehen? Ich kann mich den Vorschlägen von Bernd und Daniel2 nur anschließen.</i>	kommentierend			
774		<i>Kommentar: Für einen Fahrradweg fehlt einfach der Platz dafür. Die Straße darf auf keinen Fall zurückgebaut werden, es ist eine Hauptverkehrsstraße. Wenn Straßen zurückgebaut werden, oder mangels an Pflege unattraktiv werden, wird Dresden auf Dauer für den Tourismus auch nicht mehr attraktiv werden, wenn es ein Riesenproblem darstellt und viel Nerven kostet, jedesmal in die Stadt mit dem Auto zu gelangen!</i>	kommentierend			
775		<i>Kommentar: @Gast: Der Satz: "Eine Reduzierung von Kfz Fahrspuren in Dresden ist absolut KEIN THEMA und verdient auch keiner Diskussion!!!" klingt wie aus dem Mund der angesprochenen Auto-Fraktionen aus dem Stadtrat. Mit Sachverstand und verkehrspolitischer Zukunft hat dies nichts zu tun. Dies sind Ansichten aus den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts!</i>	kommentierend			
776		<i>Kommentar: Die Reduzierung der Fahrstreifen führt nur zu mehr Verkehr, da sich daraus Stau ergibt. Bevor solche Vorschläge gebracht werden, sollte erstmal genau darüber nachgedacht werden, was die Folgen daraus sind. Eine Reduzierung von Kfz Fahrspuren in Dresden ist absolut KEIN THEMA und verdient auch keiner Diskussion!!!</i>	kommentierend			
777		<i>Kommentar: Genau, auch die Carolabrücke muss einbezogen werden. Geht aber erst, wenn Hr. Zastrow abgewählt und Dr. Brauns in Rente ist ...</i>	kommentierend			
778		<i>Kommentar: und dabei bitte die Carolabrücke nicht vergessen, die auf einer Seite (Richtung Neustadt) noch über den Gehweg führt und auf der anderen Seite (Richtung Altstadt) komplett ohne Radverkehrsanlage ist. Ziel sollte sein, einen durchgängigen Radfahrstreifen von der Kreuzung Stauffenbergallee/Königsbrücker bis zum Hauptbahnhof einrichten.</i>	kommentierend			
779		<i>Kommentar: Zu genau diesem Thema gab es vor 3 Jahren schon eine Petition des ADFC. Daraufhin wurde versprochen, zeitnah einen "Versuchsversuch" zu machen. Bisher ist nichts passiert und das ist in naher Zeit auch nicht beabsichtigt. http://www.adfc-dresden.de/index.php?option=com_content&view=article&id=1834:radstreifen-auf-der-albertstrasse-stadt-macht-nichts&catid=1:meldungen&Itemid=42 In diesem Sinne kann ich dieses Projekt nur sehr begrüßen.</i>	kommentierend			
780	Sanierung der Königsbrücker Str.	Lieber Stadtrat: Bitte beschließen Sie endlich die Sanierung der Königsbrücker Str. mit einer PKW Fahrspur pro Richtung, wenn möglich sep. Gleisbett für die Straba (Linksabbiegerspuren von der Tram gesteuert gern auf dem Gleis), durchgehenden ! Fahrradwegen und einem stadteilgerechten Fußweg mit Platz für Cafegäste. Bitte ! Bitte ! Was ist daran so schwer ? Was muss noch passieren ? Vielleicht kann sich unsere OB auch beim Freistaat vorher! für einen entsprechende Förderbescheid bemühen.		siehe Kap. 6.2 - Beschlusslage zur Königsbrücker ist für VEP bindend		
781		<i>Kommentar: Ein solches Konzept hatte der Dresden Stadtrat schon verabschiedet. Es scheiterte am Veto unserer Oberbürgermeisterin, die lieber 4 Autospuren gehabt hätte. Also verschwindet der fertige Plan in der Schublade und es wird nochmal eine halbe Million für die Neuplanung aus dem Fenster geworfen...</i>	kommentierend			
782	Wahl 2014	Lieber Dresdner(innen): Alles was die Stadt Dresden hier diskutiert und irgendwann einmal beschließen wird,kann nur umgesetzt werden, wenn die Fördermittel vom Freistaat Sachsen entsprechend fließen. Desweiteren müssen die Strategien und Visionen des VEP2025+ vom Freistaat mitgetragen werden. Deshalb ist die Landtagswahl 2014 extrem wichtig! Die Partei, die den Bundestag kürzlich verlassen hat, macht zurzeit auch in Dresden vieles sehr schwer (Stichwort: Albertbrücke, Königsbrücker Str.). Bitte bei der Wahl 2014 unbedingt daran denken !!!	kommentierend			

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
783		<i>Kommentar: Im Stadtrat hat derzeit keine Fraktion die Mehrheit. Das mögen manche Politiker als ärgerlich empfinden, ich glaube jedoch das es der Demokratie gut tut. Was in meinen Augen keine Demokratie ist, ist der Versuch mit der Macht die man als Landesregierung hat, kommunale Entscheidungen in Dresden zu beeinflussen. Dies geschah in der Vergangenheit dadurch dass das sächsische Wirtschaftsministerium mittels willkürlicher Fördermittelfreigabe versucht hat die Entscheidung des Stadtrates im Bezug auf Strassenausbauvarianten zu beeinflussen. Ich erwarte von einem Wirtschaftsministerium, dass es sparsam und zweckmäßig mit den Landesfinanzen umgeht und sie nicht für Prestigeprojekte wie den riesenhafte Ausbau der Königsbrücke vergeudet. Generell sollten solche Mischfinanzierungen in Sachsen auf den Prüfstand. Auch Herr Dake vom Bund der Steuerzahler mahnt in seinem Buch "Die Milliardenverschwender" an, das Mischfinanzierungen häufig zu Vergeudung von Steuergeldern führen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
784		<i>Kommentar: Liebe Moderation Geiler, ich unterstütze, wie der VEP2025+ seitens der Stadt Dresden hier diskutiert wird und glaube, dass die Variante C das beste für die Zukunft der Stadt ist. Wir haben aber am Beispiel der Albertbrücke gesehen, wie sachliche und sinnvolle Entscheidungen durch politische Spielchen behindert und gestoppt werden. Die Macht liegt bei denen, die über die Fördermittel entscheiden! Wer dies in Zukunft sein wird, können die Bürger 2014 entscheiden. Deshalb: VEP2025+ Variante B oder C mit dieser Landesregierung ... Eher schwer ...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
785		<i>Kommentar: Lieber Teilnehmer Bernd, ist Ihr Beitrag im wesentlichen eine Befürwortung des VEP2025plus? Was ist Ihnen besonders wichtig daran? Das Sie sich Gedanken zur Wahl 2014 machen, kann ich nachvollziehen. Dennoch sollte die Debatte vorrangig ein Ort für den Austausch unterschiedlicher Vorstellungen zur zukünftigen Mobilität sein. In der Hoffnung, dass Sie die verbleibenden Stunden der Debatte noch für Beiträge nutzen, sende ich Ihnen beste Grüße! Ihre Moderation Geiler</i>	Spam/ Moderation				keine, da nicht VEP-relevant
786	rechtselbischer Radweg Bereich Loschwitzter Hafen	Der ehemalige Triedelweg vom Körnerplatz elbabwärts ind Richtung Neustadt ist als offizieller Radweg ausgeschildert und wird täglich von vielen Berufspendlern mit dem Rad und Spaziergängern genutzt. Der Zustand des Weges ist mit dem Sandstein-Großpflaster äußerst ungeeignet für den Rad- und Fußgängerverkehr, zusätzlich ist der Belag schadhaft und stellt eine Gefahrenquelle dar. Unter Beachtung der teilweise berechtigten Belange des Denkmalschutzes (ehemaliger Treidelweg) sollte der Weg instand gesetzt und ertüchtigt werden. Die Menschen, die ihn täglich als Radfahrer nutzen (müssen), tragen an anderer Stelle zur Entlastung des Verkehrs bei und schonen die Umwelt.		Der Ausbau des Elberad- und -wanderwegs ist in Kap. 6.7.2 verankert			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
787		<i>Kommentar: Die Radfahrenden brauchen in diesem Abschnitt des Elbe-Rad- und Wanderweges einen Asphaltbelag. Mit Rücksicht auf den Denkmalschutz könnten einzelne, kurze Abschnitte mit abgeschliffenem Großkopf-Pflaster verbleiben, an denen das Bewusstsein für die historische Nutzung als Treidel-Pfad durch pädagogische Mittel wachgehalten wird, wie sie bei der Gestaltung von Lehrpfaden verwendet werden. Vergleichsbeispiele in Dresden: die Statue eines Lastenträgers am Neustädter Hafen, naturkundliche Schautafeln. Es könnten so einige "Stationen" eingerichtet werden, die künstlerisch gestaltet werden und mit Sitzbänken zum Verweilen einladen. Hier sind kreative und kulturpädagogische Gestaltungen und nicht nur straßenbautechnische Lösungen möglich.</i>		siehe Kap. 6.7.2			Radverkehrskonzept
788	Stärkung des Öffentlichen Raumes	Das städtische Leben und damit auch der Vekehr in der Stadt spielen sich im öffentlichen Raum ab. Nach wie vor wird die notwendige Mobilität - durch die und mit der eine Stadt leben muss und soll - in der Betrachtung weitestgehend auf den motorisierten Individualverkehr - auf den Autoverkehr, der in dieser Form keine Zukunft haben kann- reduziert. Strukturell zeigt sich dies im Hinblick auf die Stadtverwaltung in einem (über)mächtigen Straßen- und Tiefbauamt und einer rückwärtsgewandten städtischen Verkehrspolitik, die keine neuen, intelligenten Konzepte geschweige denn weitblickende Visionen zur Mobilität generieren kann. Notwendig ist die strukturelle, inhaltliche und personelle Aufwertung der Belange des öffentlichen Raumes in der Stadverwaltung. Dort können die Themen des Städtebaus, der Stadtgestaltung und der Freiraumplanung mit neuen Verkehrskonzepten in Einklang gebracht und umgesetzt werden. Der öffentliche Raum ist die Stadt!	Aufwertung des öffentlichen Raumes				Weiterleitung an 61.2 (InSEK) und 61.5
789	Gehwege zum Gehen	Die Gehwege - früher "Bürgersteige" genannt und eine Errungenschaft - sind keine Servicestreifen für die Straße. Baustellenschilder, Baugerüste, Bauzaune, temporäre Ampelanlagen etc. gehören dort nicht hin! Hier wollen Menschen gehen können und auch mal mit einem Kinderwagen oder Rollator durchkommen. Verkehrsschilder, Straßenleuchten, Baume, Werbeschilder, Aussteller, Warenauslagen und Fahrradständer der anliegenden Geschäfte - und auch Wahlplakate - sind so einzuordnen, dass eine ausreichende - gerne auch mal eine großzügigige! - Gehwegbreite zur Verfügung steht.		siehe Kapitel 6.8 zu Umgang und erforderlichen Breiten	Umgang mit Gehwegen und dortigem größtmöglichem Freiraum -Formulierungen im VEP können zielorientierter hinsichtlich der Bedürf-nisse für Fußgänger und einem - unter Berücksichtigung aller weiteren Anforderungen an den Straßenraum - möglichst großen Seitenraum gefasst werden.	Größtmöglicher Freiraum für Gehwege als Planungsprinzip	kann im VEP berücksichtigt werden
790		<i>Kommentar: Gehwege sind eine Errungenschaft des Fahrzeugverkehrs und dienten ursprünglich vor allem dazu, den lästigen Fußgängerverkehr in den Randbereich der Straße zu drängen :-)</i> Was nicht heißen soll, dass ich dies schlecht finde. Als Radfahrer profitiere ich ja auch davon (außer auf gemeinsamen Geh- und Radwegen) :-)	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
791	Kein illegales Querparken mehr auf der Seminar- und Menagieriestraße	Im nördlichen Teil der Menagieriestraße in der Dresdner Friedrichstadt hat es sich eingebürgert, dass Autos querparken. Dadurch stehen die Stoßstangen weit über den Bordstein und verbrauchen teils mehr als einen halben Meter des ohnehin knappen Gehwegs. Querparken ist - eigentlich - nur erlaubt, wenn es durch ein spezielles Verkehrszeichen genehmigt ist, was wiederum voraussetzt, dass der Gehweg dann noch ausreichend breit ist. Auf der Menagieriestraße ist das nicht der Fall. Dort ist das Gehen im Gansemarsch angesagt. Hier ist es Aufgabe des Ordnungsamtes, die Verkehrsregeln durchzusetzen. Parken an jedem Ort zu jeder Zeit ist kein Menschenrecht. Sicher wäre eine entsprechende Bürgerinformation zu diesem Thema durch das Quartiermanagement sinnvoll, um die Akzeptanz bei der Wiederinkraftsetzung der Verkehrsregeln zu steigern. Außerdem wünschte ich mir an jeder Straßenecke in der Friedrichstraße ein paar Fahrradbügel: Dadurch würden Falschparker nicht mehr auf den Ecken parken können und Fußgänger (besonders mit Kinderwagen oder Rollstuhl) hätten eine reale Möglichkeit, an Kreuzungen halbwegs normal die Straße zu queren.	Detailfrage				Weiterleitung an STA und SVB
792	bessere Abstimmung von Bus und Bahn in Haltestellen	Es sollten auch in Dresden bessere Anschlussmöglichkeiten im ÖPNV entstehen. Die Haltestellen der Busse und Bahnen sollten besser gebaut werden, sodass ein direkter Umstieg möglich ist und man nicht 3 oder mehr seperate haltestellen wie z.B. am Hbf oder Straßburger Platz. Dazu sollten die Haltestellen größer gebaut werden und die Fahrpläne aufeinander abgestimmt werden, sodass z.B. zwei Bahnen sich gegenseitig einen Anschluss gewähren können. Auch die bessere Verknüpfung von S-, Straßenbahn und Bus gehört für mich dazu. Wie es nun am Hp. Strehlen endlich geschehen soll. Damit würde es auch schneller werden, mit dem ÖPNV zu fahren. Dresden könnte stolz sein auf einen gut aufeinander abgestimmten ÖPNV! Das ist die Zukunft!!		siehe Kap. 6.6.2 und 6.6.3 für bessere Pünktlichkeit und Beschleunigung des ÖPNV			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
793	Verkehrsberuhigter Bereich	In Dresden gibt es einige verkehrsberuhigte Bereiche (auch Spiestrasse genannt). Viele Autos, die in 30er Zonen 50 km/h fahren, fahren in der Spiestrasse 30 km/h. <u>Die Stadt sollte hier stärker kontrollieren</u> und auch bauliche Anpassungen vornehmen. Dies würde die Sicherheit der Kinder verbessern. Auf Anfrage beim Tiefbauamt habe ich die Antwort bekommen, dass es in Dresden keine baulichen Anpassungen (Schweller und Aufpflasterungen) gibt? Warum? Bitte in den VEP2025+ mit aufnehmen. Was ist der Stadt wichtiger? Autos oder Kinder?		bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung siehe Kap. 6.4.5	verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
793	Verkehrsberuhigter Bereich	In Dresden gibt es einige verkehrsberuhigte Bereiche (auch Spiestrasse genannt). Viele Autos, die in 30er Zonen 50 km/h fahren, fahren in der Spiestrasse 30 km/h. Die Stadt sollte hier stärker kontrollieren <u>und auch bauliche Anpassungen vornehmen</u> . Dies würde die Sicherheit der Kinder verbessern. Auf Anfrage beim Tiefbauamt habe ich die Antwort bekommen, dass es in Dresden keine baulichen Anpassungen (Schweller und Aufpflasterungen) gibt? Warum? Bitte in den VEP2025+ mit aufnehmen. Was ist der Stadt wichtiger? Autos oder Kinder?		bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung siehe Kap. 6.4.5	Das Planungsprinzip der baulichen Gestaltung insbesondere von Eingangssituationen zu verkehrsberuhigten Gebieten - bei Neu- oder Umbau istes im VEP verankert, der geforderte Umbau aller bestehenden verkehrsberuhigten Gebiete ist aber wirtschaftlich nicht leistbar .	Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in bestehenden verkehrsberuhigten Gebieten	keine Berücksichtigung im VEP
794		<i>Kommentar: Eine m. E. gelungene Gestaltung eines "verkehrsberuhigten Bereiches" befindet sich in der Otto-Straße in Dresden-Neustadt. Der Umbau wurde mit EFRE II-Mittel gefördert. Die Fahrbahn ist im Bereich der Fahrbahn-Verengung 3,70 m breit - ohne Einbahnstraßenregelung. Das ist für Rettungsfahrzeuge und Müllfahrzeuge ausreichend. Direkt daneben befindet sich ein Spielplatz, so dass hier tatsächlich auch spielende Kinder erscheinen können. Dieses positive Beispiel sollte man sich merken. Eine bei Anliegern umstrittene "verkehrsberuhigte Zone" befindet sich in der Schützengasse in Dresden-Altstadt. Der Effekt einer Verkehrsberuhigung tritt nur teilweise ein, weil auf eine Fahrbahn-Verengung oder andere bauliche Hindernisse bis auf zwei niedrige Bordstein-Schwellen zu Beginn und Ende verzichtet wurde. Auf dem Kopfsteinpflaster verursachen schnell fahrende Fahrzeuge vermeidbaren Lärm. Auch werden hier Fahrzeuge von Personen geparkt, die die gebührenpflichtigen Stellplätze meiden. Eher neutral ist wohl die "verkehrsberuhigte Zone" in der Salzgasse am Albertinum zu bewerten. Durch zwei Steinpoller wurde hier die Fahrbahn auf 3,60 m verengt. Das veranlasst zum Langsamfahren.</i>	kommentierend				Weiterleitung an STA
795	ÖPNV hat Vorrang vor Individualverker (bei Planung und Finanzierung)	ÖPNV wird attraktiver für alle, Individualverker nimmt dadurch ab. Positive Folgen für Dresden: weniger Stau, weniger Abgas- und Feinstaubbelastung. entspannteresFlair für Bewohner und Besucher.		siehe Kap. 1.2 zu den Leitzielen sowie zur Analyse in 2.2.1			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
796	Buslinie 63 - jede Fahrt generell bis Pillnitzer Platz führen	Besucher des Schlosses, Studenten der HTW und Mitarbeiter der Behörden Umweltamt etc. haben weniger Fussweg zu den Einrichtungen.	Detailfrage des ÖPNV				Weiterleitung an 61.62/ DVB
797	Kreuzungsfreiheit Stauffenbergallee/Königsbrücker Str.	Ähnlich wie am Flügelweg sollte diese Kreuzung durch eine Untertunnelung gestaltet werden, damit der Verkehrsfluss von der Stauffenbergallee in Richtung Waldschlößchenbrücke bzw. Autobahn ungehindert abfließen kann.		siehe Kap. 5.8.2 zur Trassenfreihaltung			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
798		<i>Kommentar: Noch ein Tunnel? Das gibt selbst die IST-Verkehrsmenge nicht her, geschweige denn die Prognose.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
799		<i>Kommentar: Als unverbindliches Planspiel sollte diese Variante grafisch dargestellt werden und eine realistische Abschätzung von Investitions- und den späteren laufenden Betriebskosten beziffert werden. Auch sollten die Planung der Deutschen Bahn für den S-Bahn-Haltepunkt Stauffenbergallee und die Auswirkungen einer Tunnelösung auf die Grünanlagen des Olbrichtplatzes beachtet werden. Weiterhin sollten die aktuellen Verkehrsströme an dieser Kreuzung über einen längeren Zeitraum untersucht werden. Erst danach sollte über eine aufwändige Unterführung entschieden werden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
800	Rechtselbischen Radweg zwischen Loschwitz und Pillnitz endlich bauen!	Dieser Radweg muss die höchste Priorität erhalten, da sowohl der gesamte Elbhang als auch das Schönfelder Hochland komplett vom städtischen Radwegenetz abgeschnitten ist. Radfahrern aus diesen Stadtteilen stehen lediglich die verkehrsreichen und damit sehr gefährlichen Straßen (Bautzner, Grund- und Pillnitzer Landstraße) als Verbindungen zur Innenstadt zur Verfügung. Dieser Zustand ist nicht länger hinnehmbar, da: 1. die Pillnitzer Landstraße bereits ohne Radwege ausgebaut wurde und damit der Radverkehr komplett ausgegrenzt wurde; 2. Radfahrer, die tollkühn die Pillnitzer Landstraße benutzen, sowohl den Autoverkehr als auch den ÖPNV ausbremsen; 3. Kinder des gesamten Elbhangs nicht mit dem Fahrrad zur Schule fahren können; 4. Radfahrer die alternativ zur Pillnitzer Landstraße den Loschwitzer Wiesenweg benutzen aufgrund des desolaten Zustands komplett verdecken; 5. der Freizeitverkehr auf der Pillnitzer Landstraße an den Wochenenden in Richtung Pillnitz entscheidend entlastet werden könnte; 6. der zum Teil überlastete linkselbische Radweg (von Laubegast bis zur Innenstadt) entscheidend entlastet werden könnte; 7. die touristischen Ziele des Elbhangs (Museen, Weinberge, Gaststätten, Hotels...) mit dem Fahrrad besser erreichbar und damit besser genutzt wurden; 8. der Elberadweg		siehe Kap. 6.7.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant
801		<i>Kommentar: Ja - und Politik und Verwaltung sollten auch den touristischen Mehrwert eines solchen Ausbaus beachten. Auch der Elbe-Rad- und Wanderweg bringt Gäste in die Stadt, die hier Geld ausgeben und etwas zur Wirtschaftskraft und zum touristischen Ruf der Stadt beitragen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
802	Weg mit der Stadtbahn hin zum flexiblen Stadtverkehr 2030	mit einer Weiterentwicklung des O-Bus- Prinzips durch ein Skandinavisch-Russisch-Schweizerisches Entwicklerteam. 1. Es ist nur ein Netz zu warten 2. Der Bus fährt mit dem Verkehr 3. Er fährt in Haltestellenbuchten mit erhöhtem Bürgersteig. 4. Der Verkehr kann in der Zwischenzeit weiter rollen. 5. Kein Bürger muss mehr eine Fahrbahn betreten um an den Bus zu kommen. 6. Es sind keine Sondertrassen oder gar Straßensperrungen nötig. 7. Bei unvorhersehbaren Situationen kann der Bus sich vom Netz nehmen, in eine Nebenstraße ausweichen und sich wieder mit Hilfe von Sensoren automatisch an ein anderes Netz verbinden. 8. Plötzliche Schneeschauer lassen keine Weichen mehr blockieren. 9. Die Straße muss nicht mehr chemisch schneefrei gehalten werden. 10. Eine dünne Schneedecke schützt die Straße vor Frostaufbrüchen 11. Das Straßennetz kann endlich kreuzungsfrei ausgebaut werden 12. Es gibt dadurch keinen Rückstau auf die Elbbrücken, die früher zeitweise zu Parkplätzen wurden. 13. Und kleine Elektrostadtautos können nun während der Fahrt auftanken oder gleich den Fahrstrom nutzen. 14. Die Individualität der Beförderung nimmt wieder zu. 15. Die Linienstrecken sind nur grob vorgegeben und können vom Fahrer mit Hilfe eines Routenrechners leicht und			Etablierung eines O-Busnetzes - Ersatz der Straßenbahn durch O-Busse ist aus Kapazitätsgründen nicht sinnvoll, für eine gute verkehrliche und städtebauliche Ingration der Straßenbahn in den Straßenraum bestehen in Dresden viele gute Beispiele	Aufbau eines O-Busnetzes in Dresden	keine Berücksichtigung im VEP
803		<i>Kommentar: Es wird immer kurioser hier! 1. Im Moment ist auch nur ein Netz zu warten. Die DVB wartet das Straßennetz, normale Straßen mit Busverkehr werden nicht von der DVB gewartet. 2. Es müssten VIELLEICHT mehr Busse als bisher fahren, eine 45m-lange Straßenbahn müsste durch DREI Gelenkbusse ersetzt werden. Also fahren dann zukünftig immer drei Gelenkbusse hintereinander, ja? Und das behindert den Verkehr nicht, ja? 3. Im Moment gibt wahrscheinlich genausoviele behindertengerechte Bushaltestellen wie Strabahaltestellen, die Haltebuchten müsste Sie erstmal bauen, inkl. der dazugehörigen Grundstücksenteignung mancher Anwohner. 4. Wenn die Straßenbahn einen Haltestelleninsel hat, kann der MIV trotzdem weiterfahren. Wobei man sagen muss: Warum soll der MIV überhaupt rollen? 5. Ich muss noch nie eine Fahrbahn betreten, um in einen Bus zu steigen. Wo haben Sie so etwas schon mal gesehen? 6. Was spricht gegen Sondertrassen? Der ÖPNV soll ungehindert vom MIV vorankommen und ihn nach Möglichkeit auch absichtlich durch Vorrangschaltungen oder eigen Fahrspuren behindern. Weniger Straßen = weniger Autos 7. Unvorhersehbare Situationen: die treten hier bei uns ja auch ganz schön häufig auf. Unfälle mit der Straba oder mit dem Fußvolk sind ja jetzt nun alles andere als selten. 8. Es ist nicht die Aufgabe der DVB, die Straßen zu warten. Die Straßen werden von der Stadt Dresden</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
804	GRÜNE LIGA: gleichzeitig allen alles versprechen funktioniert nicht; ohne konkrete Ziele geht es auch nicht.	Ohne konkrete Ziele und mit nur vagen Richtungsvorgaben, die allen Mobilitätsformen gleichzeitig alles versprechen, wird eine zukunftsfähige Bewältigung der Mobilitätsanforderungen nicht zu machen sein - zu diesem Urteil kommt unsere Stellungnahme zum VEP 2025plus . In Anbetracht der Gesamtsituation führt kein Weg an der Forderung nach weniger Kfz-Verkehr und einer deutlichen Begünstigung der Mobilität im Umweltverbund (Fuß, Rad, ÖPNV) vorbei. Dazu sind steuernde Eingriffe notwendig. Das Maßnahmenprogramm läßt solche nicht in ausreichendem Umfang erkennen, bzw. enthält noch Straßenneu- und –ausbauvorhaben mit entgegengesetzter Wirkung. >> online: http://grueneliga-dresden.de/index.php?option=com_content&task=view&id=271&Itemid=70	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
805	Reichenbachstraße zuruckstufen	Derzeit ist die Reichenbachstraße als Hauptstraße ausgewiesen. Sie sollte zur gleichrangigen Nebenstraße zurückgestuft werden. Folgende Gründe sprechen dafür: 1. Die Straße erfüllt keine übergeordnete Funktion. Westlich der Fritz-Löffler-Str. wird die Reichenbachstr. im Zuge der Altenzeller Str. als Nebenstraße fortgeführt (Tempo 30). 2. Der Zweck der reinen Wohngebietserschließung rechtfertigt den Hauptstraßenrang nicht. 3. Umliegende Hauptstraßen sind besser ertüchtigt (Zellescher Weg, Strehleener Str.), umkreisen das von der Reichenbachstr. erschlossene Wohngebiet Südvorstadt-Ost und können den Verkehr besser aufnehmen und vom Wohngebiet fernhalten. 4. Die Verkehrsmengenkarte 2011 zeigt ein geringes Verkehrsaufkommen, vor allem im Bereich am Beutlerpark. Stattdessen tritt die Schleichwegfunktion der Reichenbachstr. in Verbindung mit der Franklinstr. als Umgehung des Kreuzungsbereichs am Hauptbahnhof deutlich hervor. Letzteres dürfte mit der Herabstufung unattraktiver werden. 5. An der Reichenbachstraße befindet sich die 117. Grundschule. Derzeit ist eine Kita an der Ecke Uhlandstraße in Bau. Eine Verkehrsberuhigung wäre durch die Herabstufung zu erwarten. Eine zusätzliche Integration in die bestehenden Tempo-30-Zonen wäre zu empfehlen. 6. Die Kreuzungsbereiche			Rückstufung der Reichenbachstraße - derzeit als Hauptsammelstraße ausgewiesen, aufgrund der Nutzungs- und Anliegerstrukturen ist diese Kategorisierung berechtigt und notwendig	Rückstufung der Reichenbachstraße von Hauptsammelstraße zur Anliegerstraße	keine Berücksichtigung im VEP
806	Wenige noch gebliebene Fußgänger-Tunnel / Unterführungen / Überführungen erhalten	Die Fußgänger-Tunnel ersparen einem die Wartezeit an der Ampel. Die sind nicht barrierefrei, aber es muss immer alternativen Fußgängerüberweg geben, auch für die Menschen die einfach nicht wollen die Treppe runter und rauf laufen. Gute Beispiel war die Fußgängerunterführung am Pirnaischen Platz die nicht nur eine schnelle Unterführung war, sondern unten auch eine Reihe Geschäfte (Kioske, Bäckerei, Obstladen, etc.) ansässig waren.		siehe Kap. 6.8 zur Barrierefreiheit			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
807		Kommentar: So dicke hat es auch Dresden nicht, dass man noch ein Brücklein vorhalten sollte, nur weil es das früher auch gab.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
808		Kommentar: @fand: wieso? Weil der Tunnel so schön dreckig ist? Weil die Menschen wie Maulwürfe durch die Erde müssen? Weil die Autos so schön in der Sonne oben fahren können? Ich sehe irgendwie keinen Sinn in diesem Tunnel.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
809		Kommentar: Die Tunnelanlage am Pirnaischen Platz ist leider Geschichte! Der Tunnel an der Hauptstraße hat Rampen für Kinderwagen und Rollstühle und gehört meiner Meinung nach unter Denkmalschutz gestellt!!!	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
810		Kommentar: Schon mal mit dem Kinderwagen versucht durch den Fußgängertunnel am Pirn. Platz zu fahren, oder mal an Rollstuhlfahrer gedacht. Der Tunnel stammte aus der Epoche der autogerechten Stadt, zum Glück ist diese vorbei und der Tunnel ist weg. Die ändern bitte schnell es geht auch ...	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
811		Kommentar: Schon mal mit dem Kinderwagen versucht durch den Fußgängertunnel am Pirn. Platz zu fahren, oder mal an Rollstuhlfahrer gedacht. Der Tunnel stammte aus der Epoche der autogerechten Stadt, zum Glück ist diese vorbei und der Tunnel ist weg. Die ändern bitte schnell es geht auch ...	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
812	Bei Entscheidungen mehr Wert auf die Meinungen der Experten und Bevölkerung legen	weil die Entscheidungen, die aus politischen, finanziellen und wirtschaftlichen Gründen getroffen werden, sind oft kurzfristig und nicht unbedingt entsprechen dem Interesse der Bevölkerung.		siehe Leitziele in 1.2 und Prozess des VEP in 1.1			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
813	Der Tunnel am Neustädter Markt so schnell wie möglich sanieren	Ich zitiere Julia Bonk (http://www.juliabonk.de/index.php?page=themenschwerpunkte&id=107): "Der Tunnel ist aus unserer Sicht ein Stück Architektur- und Alltagsgeschichte und als solcher ein Original an dieser Stelle. Er ermöglicht das unterbrechungsfreie und ungehinderte Spazieren von der Hauptstraße zum Narrenhäusel und der Augustusbrücke. Er ist ein Treffpunkt junger Leute seit weit über zwei Jahrzehnten und ermöglicht gerade für Kinder eine Querung der Straße frei von Verkehrsängsten."		siehe Kap. 6.8 zur Barrierefreiheit sowie 6.9.2 zum Neustädter Markt			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
814		Kommentar: "Fußgänger unter die Erde", das war früher. Der Tunnel muss durch eine ebenerdige Lösung ersetzt werden, die die Hauptstraße direkt auf die Augustusbrücke verlängert, wie jetzt schon für Fahrradfahrer möglich.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
815		Kommentar: Der autogerechte Neustädter Markt sollte so umgebaut werden, dass er nicht mehr autogerecht ist, dann wird ein Fußgängertunnel nicht mehr gebraucht.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
816		Kommentar: Allerdings ist zu bedenken: Am Abend und nachts ist für viele Menschen das Sicherheitsgefühl bei einer ebenerdigen Fußgängerquerung unter freiem Himmel größer.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
817	Fußgänger nicht weiter benachteiligen	- Bettelampeln an Kreuzungen sollten abgeschafft werden (einschließlich des Abbaus der Taster). - dort wo Bettelampeln sinnvoll sind (nur als Ausnahme), sollten sie sofort reagieren, wenn ein Fußgänger drückt - zu schmale Fußwege, wie an der Bautzner Straße nach der Sanierung, darf es nicht mehr geben - gegen Fußwegparker sollte rigoros vorgegangen werden. Es sollte deutlich häufiger abgeschleppt werden.		siehe Kap. 6.8	verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regaleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
818		Kommentar: Es sollte von Fall zu Fall entschieden werden. Ein sehr positives Beispiel für eine Fußgänger-Bedarfsampel steht am Bischofsplatz an der Einmündung Rudolf-Leonhard-Straße. Fußgänger warten meist nur kurze Zeit auf ihr Grün. Schön wäre an anderen Standorten an den Fußgängerampeln eine Zeitanzeige in Sekunden, wie lange noch auf das Fußgänger-Grün zu warten ist.		siehe Kap. 6.9.7 zu Innovationen	Fußgänger-LSA mit Restzeitanzeige - Prüfung im Zuge des VEP	Fußgänger-LSA mit Restzeitanzeige	weiterer Prüfbedarf
819	Fahrradabstellmöglichkeiten	An vielen Stellen in der Stadt fehlen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder Vor allem an den Bahnhöfen müssen deutlich mehr Platz für Fahrräder geschaffen werden Hier sollten auch zukunftsweisende Modelle wie automatisch Abstellsysteme zum Einsatz kommen		siehe Kap. 6.7.4			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

Anlage 2

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
820	Ein mal pro Jahr veranstalten Verkehrs freier Sonntag (OPNV bleibt)	um man nicht ganz vergisst, wie klingt die Stille, und das Leben auch ohne Auto möglich ist.			Veranstaltung verkehrsfreier Sonntag - als Ansatz zur Öffentlichkeitsarbeit nutzbar, kann im VEP ergänzt werden	Mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema "Mobilität in der Stadt"	kann im VEP berücksichtigt werden
821		<i>Kommentar: Eine gute innovative Idee. Ich würde aber, wie der "Gast" schon sagte, gerne auch auf Freiwilligkeit setzen. Man könnte von der Stadt aus einen Tag im Jahr oder auch mehrmals, wenn es sich lohnt, veranstalten, an dem die Stadt dafür wirbt, dass die Menschen ihr Auto stehen lassen und dafür mit dem OPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sind. Dazu müsste es an diesem Tag dann kostenlos sein, mit Bus und Bahn zu fahren und sie könnten an diesem Tag in einem dichteren Takt fahren, um zu zeigen, dass der OPNV für Dresden besonders wichtig ist! Auch könnte man an diesem Tag gezielt Straßen für Autos sperren, damit dort Fahrräder freie Fahrt haben!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
822		<i>Kommentar: Sehr geehrter Gast Tobias, Formulieren Sie Ihre Beiträge sachlich, wahrhaftig und respektvoll. Respektieren Sie die Meinung der anderen Teilnehmenden, auch wenn Sie in der Sache unterschiedlicher Auffassung sind. Mit freundlichen Grüßen Ihre Moderation H. Heilig</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
823		<i>Kommentar: Das wäre sehr gut, dann müssten auch mal die FDP-Politiker und andere Leute, die nur zum Spaß Auto fahren ihren Hintern aus dem Auto kriegen und sich auf besserem, ökologischerem Wege von A nach B bewegen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
824		<i>Kommentar: Es gab in Westdeutschland im Jahr 1972 vier "verkehrsfreie" Sonntage anlässlich der "Ölkrise". Heute wäre die Akzeptanz für derartigen angeordneten Verzicht bei vielen Menschen wohl kaum erreichbar. Wir sollten auf Freiwilligkeit setzen. Wer mit dem Fahrrad in die Natur fährt, kann schon schöne Orte der Besinnung finden.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
825	Schloßstrasse	Umwandlung in eine autofreie Touristenstraße. Für das Stadtzentrum ist eine gute Aufenthaltsqualität für Bürger und Touristen wichtig. Der Rückbau der Fußgängerpassage (an der Seite vom Kulturpalast) und Umwandlung in eine Straße ist beschämend für eine Stadt, welche touristenfreundlich sein möchte! Es ist furchtbar dass in diesem Bereich und auch an der Frauenkirche so ein Autoverkehr ermöglicht und anscheinend weiter gefördert wird.		siehe Kap. 6.4.5, Schlossstraße ist bereits verkehrsberuhigter Bereich			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
826		<i>Kommentar: Besonders auffällig ist, dass die Schloßstraße heute auch noch oft als kostenloser Parkplatz genutzt wird! In verkehrsberuhigten Bereichen wie der Schloßstraße gilt laut StVO Parkverbot. Liebes Ordnungsamt, bitte haltet den verkehrsberuhigten Bereich von Falschparkern frei!</i>			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Reguleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
827	Treppe / Aufzug / Rampe für Fußgänger und Radfahrer vom linkselbischen Elberadweg auf die Marienbrücke.	sonst muss man ziemlich langen Umweg in Kauf nehmen.		siehe Kap. 6.9.7			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
828	Einführen Citymaut wie in Stockholm	Warum, wird erklärt im Interview mit Jonas Eliasson - Direktoren des Zentrums für Verkehrsstudien an der Königlich Technischen Hochschule (KTH) in Stockholm. (http://www.zeit.de/auto/2013-03/citymaut-stockholm-2)			Citymaut in Dresden einführen - Citymaut im zeitlichen Horizont des VEP noch nicht thematisiert und diskutiert - ggf. im Zuge von Evaluierungen des VEP zu diskutieren, wenn die Voraussetzungen auf Bundesebene vorliegen	Citymaut in Dresden einführen	keine Berücksichtigung im VEP
829		<i>Kommentar: Endlich wird mal gesagt, wozu eine Maut wirklich ist, nämlich zur Steuerung des Verkehrsverhaltens und nicht zur Finanzierung der Straßen. Auch in Dresden sollte eine City-Maut eingeführt werden, aber wesentlich höher, damit das Auto nichtig unattraktiv wird.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
830	Schwächere Verkehrsteilnehmer (Kinder ältere Leute) besser stellen als bisher	Gern rühmt sich Dresden familienfreundlich zu sein. So dies in gewissen Punkten zutrifft, stellt der Verkehr Familien und alte Leute vor große Hürden: * es ist zum Teil sehr schwierig, große Verkehrsadern (Königsbrücker, Leipziger, Fetscherstraße etc.) abseits von Ampeln zu queren. Selbst Ampelphasen reichen oft nicht, um bei grün mit Kindern (trifft auch auf ältere Bürger insb. mit Rollator) sicher über die Straße zu kommen. * das Radnetz ist katastrophal und für Familien nicht zu empfehlen: für Fahrradanhänger sind Radwege zu schmal, Straßeneinseln haben oft keinen Platz für Fahrrad+Anhänger, für Kindern auf Fahrrädern ist es schlicht zu gefährlich, insbesondere auch, weil Autofahrer die Stvo bzgl. Radfahren mißachten. * es gibt kaum Spielstraßen, wo Kinder "vor der Haustür" gefahrlos spielen können. Mein Vorschlag: Sackgassen in großem Stil "entparken" und Spielstraßen daraus machen. Radwege so breit machen, dass bequem überholt werden kann, Straßeneinseln müssen auch Fahrräder +Anhänger fassen. * Halteverbot vor Schulen und Kindereinrichtungen: Es ist schlicht irre, was sich täglich vor Kitas und Schulen verursacht durch Elterntaxis abspielt (Halten in der 2ten Reihe, ohne zu schauen Türen öffnen, gestresst ohne zu Schauen losfahren, abruptes Anhalten ohne Blinken etc.). Das Chaos		Familienfreundlichkeit insbes. Im Radverkehr - siehe Kap. 1.2, 6.7.1 und 6.8	Halteverbot vor Kitas und Schulen - bisher nicht explizit erwähnt aber Sicherheitsaspekte erwähnt, Empfehlung für vom ruhenden Verkehr freizuhaltenen Bereich (Sichtbeziehungen, Verkehrssicherheit) sinnvoll, als Pilotprojekt nutzen	Restriktive Parkregelungen im öffentlichen Raum (kürzere Parkzeiten, weniger Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Kfz, höhere Parkgebühren zur Mitfinanzierung des OPNV, stadtwerte Parkgebühren, Halteverbote im direkten Vorfeld von Kitas und Schulen (Sicherheit))	Aufnahme in VEP als Pilotprojekt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
831	Parken	Generell sollten Parkplätze in Wohngebieten minimiert werden, Parkhäuser an großen Straßen sollten Abhilfe schaffen (ja, es gibt kein Menschenrecht auf einen Parkplatz vor der Haustür und auch Nutzer des ÖPNV müssen ein paar Schritte zur nächsten Haltestelle laufen). Lediglich Kurzzeitparkplätze zum Be- und Entladen sollten vorgehalten werden. Auch so könnten Spielstraßen geschaffen werden.			Aspekte der Quartiersgaragen können stärker betont werden	Restriktive Parkregelungen im öffentlichen Raum (kürzere Parkzeiten, weniger Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Kfz, höhere Parkgebühren zur Mitfinanzierung des ÖPNV, stadtweite Parkgebühren, Halteverbote im direkten Vorfeld von Kitas und Schulen (Sicherheit))	Teile bereits in VEP vorhanden
832	die deutsche bahn ag negiert die kette-grundsätze zur gestaltung der dresdener eisenbahnanlagen und schränkt die leistungsfähigkeit erheblich ein!	der bahnhof dresden muß weiträumig umfahren werden. lösungen müssen erarbeitet werden. ich erkläre meine mitarbeit als abt.ltr. fahrzeuge & infrastruktur des bundesverbandes pro bahn.	Streckenführungen der Bahn nicht Gegenstand des VEP sondern der BVWP				keine, da nicht VEP-relevant
833		<i>Kommentar: Wie soll es anders gehen? Der Ausbau der völlig überlasteten Strecke zwischen Bahnhof Neustadt und Coswig ist dringend notwendig! Wenn der Ausbau abgeschlossen ist, werden die S-Bahnen ihr separates Gleis haben und im 15-Minuten-Takt (wenn der VVO nun zustimmt) verkehren können. Die meisten Regionalzüge und der Fernverkehr werden wieder über Bahnhof Neustadt fahren und für eine bessere Anbindung sorgen. Es sind dann langfristig mehr freie Trassen und mehr Kapazität auf der ausgebauten Strecke für weitere Fern- oder Regionallinien da. Das ist Zukunft. Es ist falsch, diesen Ausbau boykottieren zu wollen! Bauarbeiten sind immer mit Einschränkungen verbunden. Das geht einfach nicht anders. Heute beginnen die Arbeiten, um Radebeul auf das elektronische Stellwerk anzupassen und in Neustadt zwei Gleise wieder ans Netz anzuschließen. Dies erfordert eine großräumigere Sperrung. Auf den Fernverkehr hat dies allerdings so gut wie keine Auswirkung. Die Züge werden über Friedrichstadt umgeleitet und waren ein paar Minuten später/früher. Der Regionalverkehr muss ausfallen und mit SEV ersetzt werden. Aber dies ist nur vorübergehend und der Zeitpunkt mit den Herbstferien gut gewählt! Ich finde, der Fahrgastverband Pro Bahn sollte auch pro Bahn sein! Also nicht alles boykottieren</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
834	Ampelschaltung	Fußgängerampeln mit Bedarfsanforderung ("Bettelampeln") sind eine Zumutung und verleiten dazu, bei Rot zu gehen/mit dem Fahrrad zu fahren. Sie gehören abgeschafft. Lediglich bei REINEN Fußgängerampeln (also NICHT an Kreuzungen) sind sie bedingt sinnvoll. Grüne Welle: ist für den Autoverkehr (50 oder 60km/h) eingerichtet. Radfahrer sollten, wenn möglich (z.B. an Fußgängerampeln, wenn der Gegenverkehr Grün hat oder an Kreuzungen, wenn der querende Verkehr Rot hat) ein separates Radfahrer-Grün bekommen, da es für Radfahrer sinnlos ist, auf die grüne Welle des Autoverkehrs zu warten. Desgleiches sind unterschiedliche Grünphasen (Rad vs. Fußgänger) IMMER dem Autoverkehr zu signalieren (ist nicht immer der Fall, so dass Fahrräder oft angehupt werden, weil sie bei Rotphasen der Fußgänger, aber Grünphasen für Radfahrer fahren, z.B. Lobtau).		siehe Kap. 6.7 und 6.8 zu Fuß- und Radverkehr sowie 1.2 zu den Leitzielen			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
835	Vorfahrtsregelung	Die Vorfahrtsregelung für den ÖPNV sind eine feine Sache. Häufig sind sie jedoch technisch schlecht realisiert. Es darf NICHT passieren, dass eine Grünphase in einer Richtung komplett ausfällt (für keinen Verkehrsteilnehmer): dies geschieht z.B. am Bischofsweg/Königsbrücker Straße. Lediglich Verlängerungen/Verkürzungen von Phasen sind sinnvoll.	Detailproblem				Weiterleitung an DVB
836		<i>Kommentar: Auch ich finde, dass Vorrangschaltungen für den ÖPNV ganz besonders wichtig sind, um dessen Attraktivität zu steigern, jedoch sind diese manchmal schlecht gemacht, wie heute wieder erlebt. Die Straßenbahn steht an der Haltestelle kurz vor der Kreuzung, das Signal zeigt während des Fahrgastwechsels Fahrt frei, aber als die Bahn dann wirklich losfährt, schaltet das Signal um und die Bahn muss warten. Solche Vorfälle darf es in Zukunft nicht mehr geben!</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
837	Fußgänger stärken	Fußgänger scheinen eine Spezie ohne Lobby zu sein (die Fußwege in Striesen wurden vermutlich nie gebaut, sondern scheinen Überreste des Drecks, der beim Bau der Häuser anfiel, zu sein: in der Neustadt kann man vor lauter auf dem Fußweg parkenden Autos, Kneipentischen Slalom laufen-ein Kinderwagen wird hier oft zum Verhängnis. Häufig sind große Verkehrsadern kaum überquerbar (jeder Meter Umweg ist beim Laufen ein Grund, es beim nächsten Mal wieder zu lassen). Zudem gehören Fußwege und Radwege getrennt. Kombinierte Wege (z.B. am Eliasfriedhof) sind für Fußgänger lebensgefährlich und auch oft unnötig. Also: Fußgänger nicht nur halbherzig in die Planungen einbeziehen.		siehe Kap. 6.8			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
838	Diagonalqueren von Fußgängern	Einführung von "Japanischen Ampelschaltungen an Kreuzungen" ("Alle-gehen-Kreuzung", "Diagonalqueren") für Fußgänger. Insbesondere an Kreuzungen, an Kreuzungspunkten des ÖPNV könnten "Rotrenner zur nächsten StraBa" vermieden werden (z.B. Straßburger Platz).		siehe Kap. 6.8			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
839	Radfahrer	Würde man sich an die bestehenden Verwaltungsvorschriften halten, wäre schon viel gewonnen: Kombinierte Rad-/Fußwege würden verschwinden, Radwege wären asphaltiert (und nicht mit Pflaster, wassergebundenen Decken und gar historischen Steinen versehen, keine Holzbohlen auf Brücken), keine Hindernisse auf Radwegen (Verkehrsschilder etc.), keine im Nichts endenden oder unterbrochenen Radwege (wie an den Haltestellen auf der Bodenbacher-Lebensgefährlich).		siehe Kap. 6.7			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
840	Shared Space in der Äußeren Neustadt	Dieses Viertel ist eine Katastrophe für ALLE Verkehrsteilnehmer. Man kann weder sinnvoll Auto fahren, noch Parken, noch Flanieren, noch Fahrrad fahren. Mein Vorschlag " Generelles Parkverbot in den Nebenstraßen (also nicht Rothenburger, Bischofsweg etc.), Parkhäuser an der Peripherie, lediglich Kurzparken (1/2 Stunde) zum Be- und Entladen von Auto, Geschäften etc. " Einführung von shared space, ist es ja de facto in einigen Straßen (wie z.B. untere Alaunstraße) schon		Restriktiver Umgang mit ruhendem Verkehr und Shared Space in der Neustadt - bisher im VEP allgemeiner gehalten (Auswahl geeigneter nBereiche für Begegnungszonen) aber benannt - siehe Kap. 6.4.4 und 6.8			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
841		Kommentar: Genau hier wäre es möglich und auch dringend notwendig, dieses Konzept - was anderswo sehr gut funktioniert - endlich einmal in Dresden auszuprobieren. Und bis dahin wäre es nicht schlecht, die "20" auf der Alaunstraße wieder deutlich kenntlich zu machen und auch zu überwachen.		siehe Kap. 6.8			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
842		Kommentar: Welcher Ort wenn nicht die Äußere Neustadt ist für Shared Space geeignet? Die Straßen werden zu unterschiedlichen Uhrzeiten sehr unterschiedlich genutzt. Um so sinnvoller wäre es, die Nutzung des Straßenraumes nicht durch Bordsteine, Verkehrsschilderwald und Ampeln zu verreglementieren. Ich glaube das auf der Königsbrücker diese Strategie ebenfalls sinnvoll wäre. Man könnte alle Ampeln abschaffen. Fahrradfahrer hätten massig Platz die Autonarren hätten ihre 8 spurige Straße während der Rush-Hour und die Kaffeebesitzer Platz für ihre Außengarnituren in der Nacht. Man muss ein wenig mehr Rücksicht aufeinander nehmen aber man steht nicht mehr im Stau sondern bekommt ruhig aber bestimmt fließenden Verkehr wie die Erfahrungen aus anderen Städten zeigen. Außerdem hat dieses Konzept zumindest bezogen auf das Kneipenviertel bereits jetzt Befürworter in allen Parteien d.h. CDU, SPD, Grüne, FDP, Piraten.			Zweistreifige Königsbrücker Straße - VEP stellt Beschlusslage dar, neue Beschlusslagen werden in den VEP aufgenommen	Zweispurige Königsbrücker Straße, ggf. auch als Shared Space	Beschlussfassung läuft derzeit
843	Waldschloßchenbrücke wie geplant bauen	Wie 1996 vom Stadtrat beschlossen, sollte die WSB so umgebaut werden, dass eine Stadtbahnlinie als Ersatz für die unpunktliche Linie 64 über den Verkehrszug fahren kann. Wie haben in Dresden sicher sehr viele innovative und findige Ingenieure, die das hinbekommen werden. So kann die Brücke endlich optimal ausgenutzt werden und die bisher investierten 182 Mio. Euro sind dann gut angelegtes Geld.	Straßenbahn über die Waldschloßchenbrücke - ist baulich und rechtlich durch die gebaute Tunnelnösung für die nächsten Jahrzehnte ausgeschlossen				keine Berücksichtigung im VEP
844		Kommentar: Ich bin dafür, aber auf der Neustädter Seite wird das verdammt schwierig ... Ich fürchte, das ist auf alle Zeiten verbaut.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
845	Straßen zügig Sanieren und nicht unnötig teuer Ausbauen	Viele wichtige Straßen in Dresden sind in einem unzureichenden Zustand. Gleichzeitig wird die Unterhaltung der bestehenden Straßen immer mehr zu einem finanziellen Problem. Da Dresden investive Mittel mittelfristig eher in Kitas und Schulen stecken muss, ist eine kostengünstige (grundhafte) SANIERUNG der Straßen einem teuren AUSBAU vorzuziehen. Hierbei werden auch Folgekosten eingespart. Bei einer Sanierung ist auf eine Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für alle Verkehrsteilnehmer zu achten. Barrierefreie Haltestellen, sichere und effektive Radführung im Straßenraum und breite Gehwege (auch für den ruhenden Verkehr) sowie Baumreihen und eine städtebauliche Aufwertung der Randzonen sind hier ein Leitgedanke. Ein verbesserter (Kfz-)Verkehrsfluss durch moderne und interaktive Ampelanlagen (z.B. Straßenbahn als Pulkführer), verkehrliche Neuordnung innerhalb des bestehenden Querschnitts sowie innovative Verkehrsplanungsansätze (z.B. SharedSpace, Zebrastreifen statt Ampeln) sind in diesem Zusammenhang ebenfalls zu beachten. Übergeordnetes Ziel muss sein, den multimodalen Mischverkehr zu stärken. Nicht Auto oder Bahn oder Rad, sondern eine sinnvolle Kombination von allen Verkehrsarten muss das Kfz-Aufkommen in der Zukunft um 20% senken. Dies ist		siehe Leitziele (1.2) sowie 5.3 und 5.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
846	Radwege verbessern	Die Radwege in Dresden sind in schlechter Qualität und oft nicht nachvollziehbar. Ständig ändert sich die Art. Mal muss man auf dem Fußweg zusammen mit Fußgängern fahren, dann gibt es streckenweise einen eigenen Radweg, dann für kurze Zeit auf der Straße. Masten und Verkehrsschilder stehen im Weg und an vielen kritischen Stellen hört der Rdweg vorher auf. Hier muss unbedingt gehandelt werden. Es fahren immer mehr Leute (auch Kinder) Fahrrad und vor allem deren Sicherheit muss im Vordergrund stehen.		sishe Kap. 6.7.1 und 6.7.2			Radverkehrskonzept
847	Barrierefreier Fahrradschnellweg mit Fahrgewegbreite von mindestens 6m von Süd nach Nord und Ost nach West	Eine Trennung der Gruppe der Fahrradfahrer von den Autofahrern und Fussgängern sollte die Unfall- und Konfliktsituation verbessern (nicht umsonst wird mittlerweile sehr populistisch von "Kampfradfahrer" berichtet). Unabhängig davon erhoffe ich mir durch diese Maßnahme eine "konstante" Zahl an Radfahrern über alle Jahreszeiten hinweg, sowie eine deutliche Geschwindigkeitssteigerung im Sinne des Erreichens von Zielen. Das macht das Radfahren wiederum attraktiver und entlastet somit die restliche Infrastruktur. Dresden ist durch die geographische Lage und Topographie aus meiner Sicht gut geeignet für den Ausbau des Fahrradwegesystems, jedoch eben nicht im konventionellen, herkömmlichen Stil, der zu Konflikten und Verzögerungen führt, da das Fahrrad als Verkehrsteilnehmer der Randbedingungen des Verkehrsflusses der Automobile bzw. der Fussgänger unterworfen wird. Zwei sinnvoll gelegte zentrale Hauptachsen kann den Verkehr sinnvoll bündeln, ohne den Individualismus des Einzelnen einzuschränken. Eine einfache, leichte Überdachung kann den Anreiz zum Radfahren sogar noch steigern		siehe Ansatz zu Radschnellwegen in 6.7.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt bzw. da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
848		<i>Kommentar: Eine gute Idee. Aber wahrscheinlich eher schwierig umzusetzen. Denn die zwei Achsen reichen nicht aus, um dem gesamten Fahrradverkehr zu helfen. Außerdem wird argumentiert werden, dass es ja schon den Elberadweg gibt. Ich finde diese Art der Fahrradwege als separate Wege sher gut. In Münster gibt es sie z.B. Dort haben Fahrräder auf bestimmten Wegen Vorrang, zum Beispiel gibt es einen Fahrradweg um die Innenstadt. Auch Straßen, die als Fahrradstraßen deklariert sind, existieren in anderen Städten. Dort dürfen trotzdem Autos fahren, aber diese Bezeichnung zeigt, dass die Fahrradfahrer genauso wichtig, wenn nicht sogar wichtiger sind.</i>	kommentierend				Radverkehrskonzept
849	Ampelreglungen reduzieren, Vorrangschaltungen reduzieren Verkehrsfluss fördern	Die Anzahl der Ampelschaltungen hat in Dresden im bundesweiten Durchschnitt einen Rekordwert erreicht. Eine Förderung des Verkehrsflusses wird aus meiner Sicht dabei nicht erreicht. Im Gegenteil die Unterbrechung des Flusses wird damit erzeugt und das eben besonders auch in Situationen geringer Verkehrsbelastung. In Bezug auf die Schadstoffemissionen bedeutet das: mehr Feinstaub durch Abbremsen und Beschleunigen, mehr CO2, NOX und Co durch Stehen an der Kreuzung und Beschleunigen. Moderne Start/Stop Technologie hilft hier zu reduzieren - eine sinnvolle Verkehrsflussführung wäre hier aber effektiver. Ähnliches gilt für die Vorrangschaltung des ÖPNV. Prinzipiell sympathisiere ich mit einer vorrangigen Behandlung des ÖPNV, wenn die Umsetzung in Form der Ampelschaltungen jedoch zum zwangsläufigen Stau im Bereich anderer Verkehrsteilnehmer führt (wie täglich an der Kreuzung Staffenbergallee- Königsbrücker Straße zu beobachten, um nur eine Situation zu nennen), ist der umwelttechnische Nutzen sehr fragwürdig. Das Ziel sollte es doch sein in der Gesamtheit den umweltfreundlichsten Mix an Mobilität zu erreichen und nicht durch politisch motivierten Aktionismus "falsche" Anreize zu setzen. Eine Umerzählung der Gesellschaft wird nicht von oben herab erreicht, sondern läuft aus		siehe Kap. 1.2, 6.6.3 und 6.9.3 zu Verbesserungen an LSA			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
850		<i>Kommentar: Eine Bevorrechtigung des Einen führt zwangsläufig zu einer "Benachteiligung" des Anderen. Solche Effekte muss man also in Kauf nehmen, wenn man dieses Ziel umsetzen will. Niemandem weh zu tun, funktioniert auch in der Verkehrspolitik nicht.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
851		<i>Kommentar: @peter44: Verkehr heißt nicht nur Autoverkehr, sondern auch Fußgänger, Radfahrer oder ÖPNV. In diesem Kontext machen Ampeln Sinn. Leider sehen viele die Stadt nur von ihrem Lenkrad aus ...</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
852	Königsbrückerstrasse	Der geplante Ausbau (alle bisherigen Varianten V..) mit einer 17m breiter Strasse ist Gigantismus und Geldverschleuderung. Niemand braucht nach der Eröffnung der Waldschlößchen Brücke diese Stadtautobahn. Sie zerstört einen Stadtteil mit Flair und mindert die Lebensqualität der dort Wohnenden. Eine Sanierung im Bestand, d.h. keine breite Stadtautobahn von 17m Breite unter Erhalt der breiten Bürgersteige, der Parkplätze und Bäume, ist die einzig angemessene Variante.			Zweistreifige Königsbrücker Straße - VEP stellt Beschlusslage dar, neue Beschlusslagen werden in den VEP aufgenommen	Zweispurige Königsbrücker Straße, ggf. auch als Shared Space	Beschlussfassung läuft derzeit
853	Kreuzung Stauffenbergallee Königsbrücker als Kreisverkehr	Seit der Eröffnung der Waldschlösschenbrücke erzeugt die kurze Linksabbiegerspur einen erheblichen Rückstau. Es ist nicht ganz einfach zu lösen. Der gegenwärtige Zustand ist auf Dauer jedoch unhaltbar. Als kurzfristige Lösung könnte ich mir vorstellen die Geradeausspur zu einer Geradeaus+Linkspur zu machen. Das würde den Rückstau verhindern, zwingt allerdings dazu eine Spur komplett zu sperren und die Hauptstraße anders zu führen. So dass die Königsbrücker zwischen Ölbrichtplatz und Albertplatz keine Hauptstraße mehr ist sondern diese viel mehr in die Stauffenbergallee abbiegt. Zur Rush-Hour ist das aber nicht immer ideal. Vielleicht könnte man etwas mit einer intelligenten Ampel verbessern. Kurz bis mittelfristig könnte man das Problem auch relativ kostengünstig mit einem Kreisverkehr lösen. der Platz sollte dafür ausreichend sein. Vielleicht könnte man auch die Straßenbahnhaltestelle auf die andere Seite der Kreuzung verlegen. Eine Untertunnelung halte ich jedoch vom Kosten-Nutzen Verhältnis für eine der ungünstigeren Optionen. Wir wollen ja nicht wieder das Schwarzbuch des Steuerzahlerbundes zieren.	Detailfrage Knotenpunktaufweitung oder Kreisverkehr Königsbrücker/ Stauffenbergallee oder Umbau nicht VEP-relevant	siehe Kap. 5.8.2 wegen Flächenfreihaltung 2-Ebenen-Lösung			Weiterleitung an STA
854		<i>Kommentar: Da die Strab quer durch den Kreis fahren würde, wird das nicht einfach, Ist aber mit einer ergänzenden LSA sicher möglich. Das wäre mal eine Innotation, die der Stadt der Verkehrshochschule gut zu Gesicht stehen würde.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
855	Ausgewahle Haltestellen künstlerisch gestalten !	Dresden will sich als Kunst- und Kulturstadt weiterentwickeln. Hier leben und arbeiten viele Künstler, und es gibt die Hochschule für Bildende Künste. Es gibt auch viele Architekten und die Architektur-Fakultät der TU Dresden. Außerdem gibt es Kontakt und Erfahrungen mit auswärtigen Künstlern und Architekten. Da sollten die Stadtverwaltung und die Dresdner Verkehrsbetriebe die Gelegenheit nutzen und einige weitere Bus- und Straßenbahn-Haltestellen mit besonderem Design gestalten - nach dem Beispiel der Straßenbahn-Haltestelle Zoo. Dafür könnten Wettbewerbe zur Ideensammlung ausgeschrieben werden ! Kreative Lösungen können letztendlich auch die touristische Attraktivität der Stadt Dresden steigern.	kreativere Haltestellengestaltung				Weiterleitung an DVB
856	Kreisverkehre	Da an Kreisverkehren der Verkehr flüssiger ist, sollten sie an vielen Kreuzungen die Ampeln ersetzen. Dies sollte auch dazu beitragen, Geld zu sparen (langfristig).		Mehr Kreisverkehre in Dresden - in Anlage 7 wird dieses KP-Form für bestimmte Bereiche als Option empfohlen			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
857	bus 62 durch strassenbahn ersetzen	weil 62 überlastet ist		Linie 5 - siehe Kap. 6.2 und 6.6.5			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
858		<i>Kommentar: Auf jeden Fall. Gibt es auch schon viele Beiträge drüber hier im Forum</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
859	Einkaufszentren besser gestalten	Einkauszentren die aus Parkplatz mit angeschlossener Fertigteilhalle bestehen sollten nicht mehr genehmigt werden. Die Gestaltung sollte sich an der städtischen Umgebung orientieren. Die Lage sollte so gewählt werden, dass die Erreichbarkeit vor allem auch für Fußgänger gewährleistet ist.	kein Einfluss des VEP auf Gestaltung				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
860	Mehr ÖPNV in den Verkehrsentwicklungsplan! Dresden braucht eine klare Linie!	Im neuen Verkehrsentwicklungsplan ist meiner Meinung nach viel zu wenig vom ÖPNV die Rede. Er wird oft als letztes in einer langen Aufzählung genannt. Im Video auf der Startseite kommt er an hinterster Stelle und es wird nicht aussagekräftiges über eine Entwicklung gesagt. Das sollte für uns Dresdner kein Ziel sein. Ich finde, der ÖPNV gehört an die erste Stelle! Nicht Autos! Es ist auch viel die Rede von der Gestaltung für mobilitätseingeschränkte Personen. Natürlich muss das auch ein Ziel sein, aber sollte es das Hauptziel sein? Dresden ist doch vor allem eine junge Stadt mit vielen jungen Studenten und jungen Familien, die auch noch weiter hier hinziehen! Natürlich haben wir auch mobilitätseingeschränkte Personen wie ältere Menschen, aber vor allem sind wir jung! Und da sollten wir unseren Fokus viel mehr auf andere Werte legen! Der ÖPNV sollte verbessert und vergrößert werden! Dresden braucht eine klare Linie! Entweder ja zu Fahrrad und ÖPNV, dann müssen wir dort auch viel tun. Oder ja zum Auto und zur Umweltverschmutzung. Das erstgenannte ist den Dresdnern deutlich lieber, wie man auf den Ergebnissen der Abstimmung hier auf der Seite sehen kann. Sie ergeben zusammen fast 60%! Aber nicht von allem so etwas und im Grunde bewegen wir uns nur auf der Stelle!		siehe Kap 6.8			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
861	Luftschadstoffe durch Straßenberieselung eindämmen	Luftschadstoffe treten häufig in trockenen Wetterlagen auf. Durch Abrieb von Bremsanlagen, Schleifkohlen und Bremsand sowie Abgase, lagert sich auf der Straßendecke Staub ab, der bei Trockenheit wieder aufgewirbelt wird. In anderen Städten und Ländern wässert man, wie früher hier auch, die Straßen und Plätze mit Sprengfahrzeugen. Wenig Aufwand für ein gesünderes Stadtklima und sauberere Straßen. Solch eine Maßnahme sollte in den Luftreinhalteplan der Stadt Dresden wieder aufgenommen werden.	Wassersprengung auf Straßen bei Trockenheit				Weiterleitung an Umweltamt und STA
862	Viele verschiedene Ideen, der Einfachheit halber zusammengefasst	Ideensammlung: - Schaffung von sternförmigen "Radfahrstraßen", die es Radfahrern ermöglichen ohne Störung/Einfluss von Kraftfahrzeugen in das Stadtzentrum zu gelangen (ähnlich dem Elberadweg) - Vorbildfunktion der Verwaltung: bei erforderlicher Erneuerung des Fuhrparks auf umweltfreundliche Alternativen achten (Hybrid-, Elektrofahrzeuge, car-sharing) - Entwicklung und Schaffung eines "Produktmixes", der eine Verringerung des Individualverkehrs unterstützt und damit den Lebensraum Stadt entsprechend aufwertet - Unterstützung der Bemühungen der DVB zur Einrichtung der Linie 5 nach Plauen auch auf politischer Ebene - Prüfung einer Brückenverbindung von Pieschen zum Ostragelände für Radfahrer und Fußgänger - Prüfung der Nutzung der Elbe als zusätzlichen Verkehrsweg in Ost-West-Richtung (Fährverbindung) Schlusswort: Wir würden uns sehr wünschen, dass die Stadt - vor allem der Stadtrat - den VEP mit den verschiedenen Optionen insbesondere hinsichtlich der Nutzungen, die nichts mit dem PKW-Verkehr zu tun haben, mit dem gleichen Engagement diskutiert und vorantreibt wie die Offenhaltung der Albertbrücke für den Autoverkehr während der Sanierung. Zielstellung soll die Schaffung bzw. den Erhalt eines lebenswerten Umfeldes und nicht die Bedienung von Touristen sein.		Ideen sind in den Kap. 66.6 bis 6.8 enthalten sowie in 6.9.6 diskutiert			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
863	Gestaltung von Dresden nicht klotzig, sondern klein und fein	Ich möchte das das Gebäude am Haltepunkt Strehlen saniert wird, wie überhaupt alle historischen Gebäude an den Haltepunkten! Straßenbahnstrecke Richtung Plauen soll nicht am Müllerbrunnen nach rechts abbiegen (Platzzerstörung), sondern ein Stück geradeaus und dann links abbiegen zum Haltepunkt Coschütz fahren(da ist die Wendeschleife schon vorhanden). Die Straßenbahnen sowie die Gebäude sollten zu dem Charakter Dresdens passen - nicht überdimensioniert und klotzig, sondern kleinteilig und interessant. Prinzipiell sollten im wohnnahen Bereich aus gestalterischen und funktionellen (gleichzeitige Nutzung für den Straßenverkehr) Gründen die Bahntrassen nicht höher gelegt werden. Ich wünsche mir eine geschlossene Innenstadt. Die Freiflächen sollen mit anspruchsvollen, architektonisch an die Qualität der barocken Gebäude, durchaus als Übersetzung in heutige Architektur, bebaut werden und teils Wiederaufbau historisch bedeutender Gebäude, wie zum Beispiel Zentraltheater (für die Operette). An der Sidonienstraße kann ich mir vorstellen die vorhandenen Bauten abzureißen und dort an einer eigentlich prominenten Stelle (Stadteingang für Reisende vom Hauptbahnhof) in sich geschlossene Bereiche in moderner Archltikur entstehen zu lassen. Bei historischen Gebäude und Bereichen die nicht zu einem einheitlichen Stadtbild beitragen, sollten sie abgerissen werden.	mehr historische Gestaltung nicht Gegenstand des VEP				Weiterleitung an 61.2 (InSEK)
864	Königsbrücker Straße	Die Königsbrücker Straße ist eine wichtige Straße für die Neustadt/Hechtviertel. Sie ist mehr als eine Durchgangsstraße. Wichtiger als ein übergroßer Ausbau wäre es zu versuchen, mit sinnvollen Konzepten den Autoverkehr zu Stoßzeiten einzudämmen (z. B. park and ride). Es gibt eine Reihe von sinnvollen Straßenraumkonzepten, die in Dresden, und speziell an der Königsbrücker Straße umgesetzt werden können. Die geplante Abholzung der Bäume und der überbreite Ausbau machen die Königsbrücker Straße zu einem weiteren Unort. Mein Vorschlag: Aus der Königsbrücker soll ein shared space gemacht werden. D. h. Straßenbahnen, Autos, Fahrrad und FußgängerInnen teilen sich den Raum.			Zweistreifige Königsbrücker Straße - VEP stellt Beschlusslage dar, neue Beschlusslagen werden in den VEP aufgenommen	Zweispurige Königsbrücker Straße, ggf. auch als Shared Space	Beschlussfassung läuft derzeit
865	Königsbrücker Straße	Die Stadt von morgen sollte weniger aus den Autoverkehr setzen. Warum? * Weniger Lärm * Weniger Dreck * Weniger Unfälle * Straßenraum für alle *	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
866	Fahrräder stärken	Das Fahrrad ist eines der intelligentesten Verkehrsmittel. Dresden hat schon einiges in den letzten Jahren getan. Für die nächsten Jahre würde ich mir wünschen, dass das Fahrradnetz noch besser ausgebaut wird. Zur Verkehrsfreundlichkeit für Fußgänger und Fahrradfahrer gehört für mich auch, die Bettelampeln abzuschaffen. Sie erscheinen vollkommen sinnlos zu sein und führen oftmals dazu, dass niemand mehr weiß, ob die Ampel sinnvoll auf rot geschaltet ist, oder ob sie rot anzeigt, weil man zu spät gedrückt hat. Klassisches Beispiel ist die Ampel an der Straßenbahnhaltestelle REichenbachstraße.		siehe Kap. 6.7			keine, da im VEP bereits berücksichtigt

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
867	Anmerkungen	1. Warum hat man beim Straßenbau der Bautzner Straße nicht gleich daran gedacht, die Haltestellen Pulsnitzer Straße und Diakonissenkrankenhaus behindertengerecht auszubauen? Wenn sowieso bis 2022 alle Haltestellen barrierefrei sein müssen, wäre das ja sinnvoll. Gerade am Krankenhaus... 2. Aus meiner Sicht ist die Verkehrsberuhigung der Hüblerstr. nicht durchsetzbar. Zum einen müssen die Fahrzeuge, welche von der Brücke her kommen, auf die Tolkewitzer und Naumannstraße umgelenkt werden, was ja zusätzliche Belastung bedeutet. Und eine spürbare Entlastung durch die Waldschlosschenbrücke kann ich nicht erkennen. Zum anderen fielen Stellplätze für die Kunden der dortigen Geschäfte weg. 3. Wenn die Durchbindung der Hugo-Bürkner-Str. zur Dohnaer Str. realisiert, wird das Hochwasserrückhaltebecken des Kaltzbachs verkleinert. Das ist natürlich problematisch. 4. Zu befürchten ist auch noch, dass bei einer Umwandlung großer Teile der Äußeren Neustadt in eine Tempo-20-Zone noch weniger Geld in den Straßenerhalt gesteckt wird. Bei dem derzeitigen Zustand der Louisenstraße, z.B., katastrophal! 5. Wird die Stadtbahnstrecke auf der Canalettostr. zurückgebaut, hat das St.-Josefs-Stift keinen direkten Zugang zum ÖPNV mehr.	Einzelhaltestellen nicht Teil des VEP	Hüblerstraße siehe Kap. 6.8 und Anlage 9 sowie Kap. 6.9.2, Verkehrsberuhigung siehe Kap. 6.4.5			Weiterleitung an DVB und STA
868	Fußgängerampel Haltestelle Dörfhainer Str.	Tagsüber fahren relativ wenig Autos und die Ampel ist immer geschaltet. Wäre es möglich, die Ampel ständig auf "dunkel" zu schalten und nur auf Anforderung der Fußgänger wird die Ampel aktiviert und möglichst gleich grün für die Fußgänger.		siehe Innovation in 6.9.7 zu Dunkel-Dunkel-LSA			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
869	Fahrradfahrer und Fußgänger auf der Südhöhe zwischen Bergstraße und Münzmeisterstraße	Derzeit besteht ein Nutzungsrecht für Radfahrer auf dem Fußweg (Rad frei), was den meisten Fußgängern aber nicht bewußt ist, weshalb es für Radfahrer mitunter schwierig ist, dort zu fahren. Außerdem ist der Fußweg sehr holprig. Da die Autofahrer aber den "Radweg" (roter Asphalt auf dem Fußweg) sehen, werden sie häufig aggressiv, wenn ein Radfahrer auf der Straße fährt, bis hin zum Bedrängen. Wäre hier eine Lösung wie auf der Chemnitz Straße möglich, um den Autofahrern das Radfahrer-Recht zu verdeutlichen? Das "Rad frei" auf dem Fußweg sollte trotzdem beibehalten werden, um ängstlichen Radfahrern die enge Straße zu ersparen.			Südhöhe als Trasse für fehlende Radverkehrsanlagen mit in VEP aufnehmen	Radkorridor anpassen (Südhöhe, Plauenscher Ring/ Münchner Straße)	Aufnahme in VEP und Radverkehrskonzept
870		<i>Kommentar: Die Ampel an der Kreuzung Südhöhe/Trienter Straße/Ludwig-Renn-Allee sollte schnellsten abgebaut werden. Aus den beiden Nebenstraßen kommen nur wenige Autos, auch auf der Südhöhe sind nicht so viele unterwegs, sodass der Verkehr aus den Nebenstraßen L.R.-Allee und Trienter Straße gut abfließen kann. Als Bewohner des Wohngebietes Trienter Straße ist es extrem zeitraubend, wenn ich auf meinem täglichen Weg zur Uni dort erst so lange warten muss mit dem Fahrrad, bis mich ein Auto mit über die Kreuzung nimmt. Ohne Ampel würde es für alle schneller gehen!</i>	Einzel-LSA nicht Gegenstand des VEP				Weiterleitung an STA
871	Ampel Bergstraße/Südhöhe	Wenn man mit dem Fahrrad von Coschütz zur Münzmeisterstraße fährt, beginnt kurz vor der Brücke über die Bergstraße ein Radweg, der durch zwei kombinierte Rad-/Fußgängerampeln geregelt ist. Leider ist an der zweiten Ampel die Grünphase sehr viel kürzer als die für die Autos in der selben Richtung. Wäre es möglich, die Grünphase für die Fußgänger und Radfahrer so lange zu schalten wie die für die Autofahrer? Bei der jetzigen Schaltung werden die Radfahrer regelmäßig ausgebremst. Und Fußgänger sind hier fast keine unterwegs.	Einzel-LSA nicht Gegenstand des VEP				Weiterleitung an STA, Radverkehrskonzept
872		<i>Kommentar: Die Situation ist absolut unverständlich. Warum soll ich als Radfahrer an der 2. Ampel anhalten, obwohl die Autos in gleicher Richtung fahren können? Des Weiteren sollten die auf dem Radweg stehenden Straßenlaternen versetzt werden, damit der Radweg auf der gesamten Breite nutzbar wird (vor der Kreuzung). Die Lage des Radweges an der Hast. der 63 Richtung Pillnitz ist auch nicht gut, zum Glück haben Anwohner dort einen Verkehrsspiegel aufgestellt, damit man die Einfahrt besser einsehen kann, wenn man plötzlich hinter der Mauer hervor kommt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
873	Radwege nicht zum Parken nutzen!	An mehreren Stellen im Stadtgebiet wurden offensichtlich als Radwege angelegte Verkehrsflächen mit einem Parkplatz-Schild versehen und dürfen nun ganz legal zum Abstellen von Autos verwendet werden. Das ist ein Skandal! Beispiele: Hamburger Straße, Kesselsdorfer Straße, Nothnitzer Straße... Anstatt hier Parkplätze auszuweisen, sollte man diese Abschnitte sofort baulich instand setzen, um regelkonforme Radwege zu erhalten! Besonders dringend ist es auf der Nothnitzer Straße, wo viele Studenten Rad fahren!	einzelfrage zu Stellplätzen nicht Thema des VEP				Radverkehrskonzept
874		<i>Kommentar: Es ist leider der Normalfall, dass Radwege zum Parken und Halten genutzt werden. Wenn die Radler dann auf die Straße ausweichen gibt es ein Hubkonzert und die üblichen "Kampfradler"-Rufe. Sehr schade sowas.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
875	Freie Sicht für Fußgänger	An Kreuzungen ist Fußgängern (vor allem Schulkindern) oft die freie Sicht auf die Kreuzung durch parkende Autos versperrt. So wird der Fußweg zum gefährlichen Slalomlauf. Das Parkverbot rund um Kreuzungen (5 Meter in jede Richtung) sollte von Polizei und Ordnungsamt konsequent durchgesetzt werden. Viele Eltern fahren ihre Kinder nur deswegen zur Schule, weil der Schulweg zu gefährlich ist.			verstärkte Verkehrskontrollen im Kfz-Verkehr - Kontrollen können nur situativ erfolgen und sind kein strategisches Element	Verstärkte Kontrollen zur Regaleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	keine Berücksichtigung im VEP
876		<i>Kommentar: Die Sicht einschränkung betrifft letztendlich ja alle Verkehrsteilnehmer. Damit summieren sich die Gefahrenpotentiale für alle, und vor allem Kinder, nochmals.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
877	Halte und Parken auf GEGHweg	Viele Fahrzeuge halten und parken tagtäglich auf dem Gehweg. Laut SIVO ist das Benutzen von Gehwegen durch Kraftfahrzeuge nur in 2 Situationen erlaubt: 1. Es steht ein blaues Schild mit weißem P und einem PKW-Symbol dort. 2. Man überfährt den Gehweg auf dem kürzesten Weg, um auf sein Grundstück zu gelangen. In allen anderen Situationen haben Autos auf dem Gehweg nichts zu suchen! Auch nicht "nur 5 Minuten", auch nicht mit 2 Rädern, weil sonst die Straße zugeparkt wäre, auch nicht nachts, auch nicht wenn der Gehweg 3 Meter breit ist, auch nicht für Lieferfahrzeuge. Bitte, liebe Stadtverwaltung: Schafft Zonen, damit Kurzzeitparker und Lieferanten ihre dicken Fahrzeuge irgendwo hinstellen können (10 Minuten reichen oft aus. Und, liebe Autofahrer, ganz wichtig. HALTET DEN GEHWEG FÜR FUSSGÄNGER FREI.	verstärkter Ausbau von Lieferbereichen, um Gehwege von ruhendem Verkehr freizuhalten - ist eine Frage, die im Zuge der Objektplanung nach dem jeweiligen Bedarf geklärt werden muss				
878	Zugverbindung nach Glashütte	Mit Bus und Bahn von Glashütte nach Dresden ist unbequem: Entweder schaukel ich im Bus Berge rauf und runter, mache eine Stadtrundfahrt durch Dippels und stehe in Bannewitz im Stau. Oder ich nutze die Bahn, verpasse in 90% der Fälle den Anschluss in Heidenau und stehe dort frierend auf einem unfreundlichen Bahnsteig. Ich wünsche mir, dass der Zug von Altenberg ab Heidenau direkt weiter nach Dresden fährt, bis Hauptbahnhof und Bahnhof Neustadt. Dafür bräuchte man nur einen einzigen Wagen mehr. Dadurch würden sich die Fahrgastzahlen ganz sicher so erhöhen, dass die Kosten wieder eingespielt werden. Viele Grüße Jens F.			wieder durchgehende Verbindung Dresden - Altenberg per Bahn - Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem VVO. Betrifft den Bereich Dresden nur am Rande.	Durchgehende Verbindung Dresden-Altenberg per Bahn	Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem VVO
879	Gute Alte Zeit	Wenn man die Beiträge zur Dresdner Debatte liest, könnte man den Eindruck gewinnen, dass manch einer die Gute Alte Zeit, als die die Pferdekutschen gemütlich durch die Straßen zuckelten, wieder haben will. Aber hallo, wir leben im 21. Jahrhundert, da geht alles ein wenig schneller, selbst die Fahrradfahrer rollen dank elektrischem Hilfsmotor fast so schnell wie die Mofas dahin.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
880	ÖPNV/Rad gegen Auto	In den Beiträgen entlarvt man viele Egoisten in beiden Lagern. Auf der einen Seite die ÖPNV-Nutzer sowie Radfahrer und auf der anderen Seite die Autofahrer. Jeder sieht den Straßenverkehr nur aus seiner Sichtweise und begreift nicht den Gesamtzusammenhang, wie das die Entwickler des Verkehrsentwicklungskonzeptes vorsehen. Es gibt natürlich vereinzelte Ausnahmen, die den Sinn des Konzeptes begriffen haben und konstruktive Beiträge liefern. Und es gibt in allen Lagern schwarze Schafe, die sich im Straßenverkehr nicht benehmen können, ob das der falsch parkende oder rasende Autofahrer ist, der sich über jede rote Ampel hinwegsetzende Radfahrer oder Fußgänger, der rasende Kampfradler in Fußgängerzonen, dem Elberadweg, auf Fußwegen oder Straßen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
881	vernünftigen Verkehrspolitik = ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsmittel	Ich selber bin ein langjähriger Autofahrer, der auch gern mal in der Freizeit Straßenbahn und Bus nutzt oder sich auf das Fahrrad schwingt. Darum freue ich mich, dass der Verkehr auf unseren Straßen gegenüber 1990 beträchtlich flüssiger geworden ist, dass das Angebot für Straßenbahn und Bus erfreulich verbessert wurde und dass es immer mehr ausgewiesene Radwege auf unseren Straßen gibt, was ja beiden - den Radfahrer und dem Autofahrer - nutzt und zu einer Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr führt. Was ich damit sagen will, zu einer vernünftigen Verkehrspolitik gehört eben eine ausgewogene Berücksichtigung aller Verkehrsmittel (-teilnehmer) bei der Planung und Realisierung der Vorhaben in einem solchen langfristigen Verkehrsentwicklungsplan.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
882	Wer sich fürs Auto entscheidet tut das für immer	Wer sich einmal für ein Auto entschieden hat, wird fast unwiederbringlich für den ÖPNV verloren gehen. Dafür ist das Auto zu individuell nutzbar. Das ist auch eine Frage der Freiheit – wann fahre ich, wohin fahre ich in einem Zug (ohne umzusteigen), was transportiere ich damit. Das Auto hilft uns im beruflichen Alltag die immer geringer werdende Freizeit (dafür sorgen unsere Chefs, zu versorgenden Eltern und auch Kinder) so effektiv wie möglich zu gestalten – sprich auf dem Weg von der Arbeit verschiedene Besorgungen zu erledigen ohne dafür den gesamten Nachmittag zu vertun. Aus eigener Erfahrung muss ich sagen, unsere älteren Herrschaften können zwar nicht mehr mit dem Auto selber fahren, aber dafür fahren wir sie zu jedem Arzttermin oder anderen Besorgungen – da bleiben die Anzahl der Fahrten gleich, nur die Anfahrtswege werden weiter, da wir ja erst zu ihnen hinfahren müssen. An diese paar Beispielen will ich auf einen Fakt hinweisen: Es wird sich zeitweise die Wahl der Verkehrsmittel verschieben, aber nicht ständig in eine Richtung, sondern es wird ein hin und her geben und sich ein klein wenig in Richtung ÖPNV verschieben. Wobei die stetig steigenden Preise für die Nutzung des ÖPNV nicht förderlich sein werden, um dauerhaft die Leute an dieses Verkehrsmittel zu binden.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
883	Wer sich ein Auto kauft sollte es auch nutzen, sonst hat er sein Geld zum Fenster herausgeschmissen	Bei den heutigen Autopreisen kann man nicht einfach das Auto nur für die Urlaubsfahrt nutzen. Das ist wie in einem Betrieb, eine teure Maschine muss effektiv genutzt werden, damit sie sich amortisiert bevor sie veraltet ist. Ein Auto dass in 10 Jahren nur 10.000 km gefahren ist und nur selten genutzt wurde, hat dann genau nicht viel mehr Wert, wie ein Auto, dass jeden Tag gefahren wurde und 100.000 km auf der Uhr hat. Ein Auto steht sich auch kaputt – ich denke da an alle beweglichen Teile, ganz voran der Motor und das Getriebe. Lässt man Monate lang ein Auto ungenutzt stehen läuft alles schmierende Öl in die Ölwanne und bei der ersten großen Anstrengung kann es zu erheblichen Problemen kommen, weil die Lager nicht mehr genügend geschmiert sind. Das kann u.U. zum Totalschaden im Aggregat führen. Damit will nur sagen, wer sich für den Kauf eines Autos entscheidet, der wird es auch nutzen, wenn er sein Geld nicht zum Fenster herausschmeißen will. Außerdem ist ein kontinuierliches Fahren gut für die Verkehrssicherheit. Nichts ist schlimmer als ein unsicherer Fahrer. Das kann man immer dann in Dresden erleben, wenn die Seltenerfahrer auf das Auto umsteigen (z.B. bei Regen oder im Herbst), dann muss man höllisch aufpassen, denn die Fahrer verhalten sich teilweise unrationell.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
884		Kommentar: -> www.google.de und Carsharing und Dresden eingeben	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
885		Kommentar: -> Carsharing, das ist dann die vernünftige, preiswerte Lösung. Einfach mal informieren.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
886	Verkehrsmittelwahl	Man sollte jeden fahren lassen, mit dem er gern möchte und nicht versuchen, ihn durch Überzeugungsarbeit zu überreden, ein anders Verkehrsmittel zu nutzen. Das ist wie zu DDR-Zeiten, als uns der Sozialismus schon geredet wurde. Entweder die Leute sehen von selber ein, das Verkehrsmittel zu wechseln oder sie bleiben dabei. Da wird keine Überzeugungsarbeit auf Dauer helfen, denn wer nicht von innen heraus überzeugt ist, wird zu seiner ersten Wahl wieder zurück gehen.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
887	Die Planung in die Zukunft ist nicht einfach	Bei der Planung sollte man berücksichtigen, wie sich die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel realistisch entwickeln wird. Das ist nicht einfach, weil dabei einige schwer kalkulierbare äußere Faktoren Einfluss darauf nehmen. Beispielsweise gibt es unter den jetzigen Rentnern, die in DDR-Zeiten schon Auto gefahren sind, einige, die jetzt einfach zu geizig sind, die aktuellen Benzinpreise zu bezahlen und darum lieber, solange sie das noch können, Rad fahren. Schon für die Umwelt, aber diese Autofahrer sind doch nicht plötzlich überzeugte Radfahrer geworden. Bei den jetzigen Jugendlichen sieht das anders aus. Viele, nicht alle, würden sicher auch lieber ein Auto fahren, können sich aber bei den Autopreisen noch kein Auto leisten und sind aus diesem Grund Nutzer des ÖPNV oder fahren mit dem Rad. Die Betonung liegt auf „jetzigen“. Wenn wir Rentner werden, sehen wir das mit den Benzinpreisen etwas anders, die Jugendlichen werden einmal einen Beruf haben, bei dem sie sich ein Auto leisten können und werden.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
888	Die menschengerechte Stadt	Heute wird sich in der Verkehrsplanung fast ausschließlich an Prognosen orientiert, die den Ist-Zustand mehr oder weniger fortschreiben. Die Infrastruktur wird deshalb an einem Pseudo-Bedarf ausgerichtet, und wenn einmal gebaut ist, erfüllen sich die Prognosen - da ja ein entsprechendes (MIV-) Angebot da ist - meist von selbst. Es fehlt der Lenkungswille, das eigentliche Gestalten der Verkehrsinfrastruktur. Wir brauchen nicht mehr und breitere Straßen, sondern intelligenter. Und wir brauchen auch den Rückbau von Fahrstreifen zugunsten von Fußgängern und Radfahrern, nicht zuletzt im Interesse der Verkehrssicherheit. Es ist zu definieren, in welchen Korridoren wir wie viel Autoverkehr haben wollen. Und danach ist der Ausbaustandard festzulegen. Jener MIV nimmt übrigens - entgegen der von interessierten Kreisen propagierten Darstellungen - allmählich ab, und nicht zu. Das Nutzungsverhalten der Menschen ändert sich, nicht nur durch Car-Sharing - Modelle. Das führt auch zu weniger Platzbedarf für den ruhenden Verkehr. In Dresden gibt es die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit des MIV bundesweit. Stau ist hier kein Problem. Das wird gern mal vergessen. Das Stadtbahn-Programm ist konsequent durchzuziehen, perspektivisch müssen fast alle 60-Linien zu Straßenbahnen werden. Aber es fehlt noch an		siehe Kap. 2.2.3			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
889		Kommentar: auch von mir die volle Zustimmung!	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
890		Kommentar: Volle Zustimmung!	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
891	Stadtrundfahrt - Lizenz nur für emissionsarme Fahrzeuge !	Die Firma "Stadtrundfahrt Dresden GmbH" fährt regelmäßig in der Dresdner Innenstadt ihre Haltestellen-Rundfahrt mit alten Doppeldecker-Bussen, die erhebliche Mengen Ruß und Abgase ausstoßen. Die alten Fahrzeuge sind im wahren Wortsinn "Dreckschleudern" und sollten aus dem Stadtgebiet entfernt werden. Es nutzt kein kommunaler Luftreinhalteplan, wenn stark emittierende Fahrzeuge regelmäßig durch das Stadtzentrum fahren. Zu befürchten ist, dass auch zukünftig - bis ins Jahr 2025 - immer wieder Altfahrzeuge für die Stadtrundfahrten eingesetzt werden, die andernorts schon von Busunternehmen ausgesondert wurden. Es schadet auch dem touristischen Ansehen der Stadt Dresden, dass gerade Besucher der Stadt hier mit solchen umweltschädlichen Fahrzeugen umhergefahren werden.		siehe Kap. 6.9.7			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
892	Fahrzeugwerbung - Fenster frei halten !	Leider ist es üblich geworden, dass bei Straßenbahnen und Bussen die Fenster mit Werbung überklebt werden, so dass die Fahrgäste im Fahrzeug nur eine eingeschränkte Sicht nach draußen haben. Schon vor Jahren geäußerte kritische Stimmen konnten sich dagegen nicht durchsetzen. "Dienst am Kunden" aber sieht anders aus. Nach wie vor gibt es Menschen, die sich den freien Blick durch die Fenster aller Fahrzeuge wünschen. Daran ist jedenfalls zu erinnern, auch wenn die Werbeeinnahmen zu anderen Entscheidungen verlocken.	keine Werbung auf Fenstern von Bussen und Bahnen				Weiterleitung an DVB
893	Fahrspurreduzierung Neustädter Markt	Wir dürfen nochmals auf den im Neumarkt-Kurier Heft 3/2011 veröffentlichten Vorschlag zur Reduzierung des Verkehrs in diesem Bereich aufmerksam machen. Kurz zusammengefasst beinhaltet er eine Reduzierung des Verkehrs auf 22.000 Fahrzeuge pro Tag (jetzt 35.000) . Erreicht werden soll dies durch den Ausbau des westlichen 26er Ringes vollumfänglich 4spurig (also auch im Bereich Könnertitzstraße und Marienbrücke). Es ist zu prüfen, ob statt einer 3. Marienbrücke gegebenenfalls auch nur eine zusätzliche Brücke für den Straßenbahnverkehr notwendig wäre. Weiterhin sollte geprüft werden, ob in diesem Zusammenhang der Straßenbahnverkehr von der Könnertitzstraße auf die Weißeritzstraße verlagert werden kann und dadurch der Knotenpunkt Bahnhof Mitte entlastet wird. Insgesamt steht mit der Könnertitzstraße und der Weißeritzstraße (jeweils längs des Bahndammes ausreichend Verkehrsfläche zur Verfügung das eine Lösung des Problems möglich sein sollte. Ganz ohne finanziellen Aufwand wird es allerdings nicht zu machen sein. Mit freundlichen Grüßen Torsten Kulke Vorstandsvorsitzender Gesellschaft Historischer Neumarkt Dresden e.V.		siehe Kap. 5.7 sowie 6.9.2, zudem Prüfung von Optionen zur Entlastung Neustädter Markt im VEP integriert (Kap. 5.7)	Vierstreifiger Ausbau Könnertitzstraße und Verlegung Straßenbahn mit neuer Elbbrücke in Weißeritzstraße - Straßenbahn hat im 26er Ring eine wichtige Erschließungsfunktion, ist nicht mit den Zielen des VEP vereinbar, den MIV innerhalb des 26er Rings zu Lasten des ÖPNV deutlich zu beschleunigen und die bestehenden Trennwirkungen noch zu erhöhen	Vierstreifiger Ausbau der Könnertitzstraße mit 3. Marienbrücke (ggf. als Straßenbahnbrücke) mit Anbindung an die der Weißeritzstraße	keine Berücksichtigung im VEP

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
894		<i>Kommentar: Ich finde Straßenausbau zur Lösung verkehrstechnischer Probleme grundsätzlich bedenklich, halte somit den vierspurigen Ausbau des westlichen 26er Rings für wenig zielführend. Meines Wissens nach wurde an der TU Dresden ein Programm entwickelt welches durch eine schlaudere Ampelschaltung einerseits die den Kfz durchlass auf dem 26 Ring durch eine Grüne Welle deutlich erhöhen und die Geschwindigkeit des ÖPNV erhalten bzw. ebenfalls erhöhen würde. Ich denke in Dresden gibt es genug Straßen, es kommt auf eine geschickte Verteilung an. Im übrigen wurde auch eine Steigerung der Attraktivität des ÖPNV eine Möglichkeit darstellen den PKW verkehr zu reduzieren, ständige Preiserhöhungen sind da natürlich eher kontraproduktiv.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
895		<i>Kommentar: Die von Herrn Kulke genannte Variante stellt eine Möglichkeit dar, die starke Zäsur zwischen Altstadt und Neustadt abzumildern. Alternativ könnte der Verkehrszug "Kopckestr./Gr.Meißner Str." im Bereich Neustädter Markt unterirdisch geführt werden. Die Fußgänger könnten so ebenerdig zwischen Augustusbrücke und Neustädter Markt/Hauptstraße flanieren. Die Verbannung des motorisierten Individualverkehrs von der Augustusbrücke wird selbstverständlich vorausgesetzt.</i>			Tunnellösung am Neustädter Markt - wurde im Zuge des Projekts durch die Fachbeeteiligten aus Kostengründen und Gestaltungsdefiziten abgelehnt	Tunnel für alle Hauptverkehrsstraßen und den reinen Durchgangsverkehr aber auch explizit in zentralen Bereichen (Pirn. Platz, Neustädter Markt)	keine Berücksichtigung im VEP
896		<i>Kommentar: Der Knackpunkt der Reduzierung des Kfz Verkehrs am Neustädter Markt liegt an der B 170, welche im Moment dort vorbei und dann mitten durch die Stadt führt. Laut VEP2025+ soll die B170 zur BAB Abfahrt Neustadt - Flugelwegbrücke - E-Ambos Ufer - Nossener Brücke - Nürnberger Straße verlegt werden (siehe Plan im Anhang). Dann können die Straßen am Neustädter Markt auf "normalmaß" schrumpfen und auch am Bahnhof Mitte brauchen wir keinen massiven Strassenbau.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
897	Radkorridor Münchner Str.- Plauenscher Ring ergänzen	In der Karte der Radkorridore (Abb. 16 des VEP) fehlt der wichtige Fahrradkorridor von der Fritz-Löffler-Str. über die Münchner Straße parallel zur Straßenbahnlinie 3 zum Plauenschen Ring nach Coschütz. Zwischen F.-Löffler-Str. und Nöthnitzer Str. klafft eine Lücke, dann schließt ein unsinniger Radkorridor entlang der Bernhardstr. an. Unsinnig einerseits, weil er stadtwärts ohne Anschluss ist, vor allem aber, weil die Steigung der Bernhardstr. kaum geeignet ist, Radverkehr anzuziehen. Alle nutzen den bereits existierenden Radweg entlang der Stadtbahntrasse zwischen Nöthnitzer Str. und Plauenschem Ring. Dort sollte auch der Radkorridor entlangführen. Entlang der Münchner Str. fehlt ein Radweg, der dringend angelegt werden sollte, z. B. auf dem Mittelstreifen. Auf der Straße ist, auch aufgrund parkender PKW, kein Platz um mit dem Auto einen Fahrradfahrer sicher zu überholen.			Anderug Radkorridore Bernhardstraße/ Plauenscher Ring/ Münchner Straße - Ansatz ist nachvollziehbar	Radkorridor anpassen (Südhöhe, Plauenscher Ring/ Münchner Straße)	Aufnahme in VEP und Radverkehrskonzept
898	Stadtbahn 2020 prüfen	Verlängerung der Linie 11 von Buhlau nach Weißig - nur Fördermittelprojekt? Die Veröffentlichungen der DVB hierzu sind sehr mager und sie geben keine Antworten, warum diese Variante so ökonomisch und ökologisch sein soll. Viele Fragen ergeben sich hierzu, z.B.: Wo sollen die 1 000(!) zusätzlichen Fahrgäste/Tag herkommen? Wieviel Weißiger müssen dann in Buhlau in die 61 umsteigen, und wieviele müssen in Weißig wieder in einen Bus umsteigen, da sie nicht an der Str.b.trasse wohnen? Wird die Bahn,wie beabsichtigt, auf der nördlichen Seite der Bautzner Landstr. entlang geführt, kreuzt sie bis zum Endpunkt dreimal die Fahrspur der Autos und LKW's. Da sind zusätzliche Ampelanlagen erforderlich, die zusätzliche Betriebskosten verursachen,was sicher die Fahrpreise steigen lässt. Gibt es wirklich mehr Vorteile sowohl für die DVB als auch für die Fahrgäste??? Wenn man die örtlichen Bedingungen kennt, kommt man da ins Grübeln. Für den weiteren Planungsverlauf halte ich eine Überprüfung und Aktualisierung der von den DVB erarbeiteten Planungs-grundlagen durch die städtischen Verkehrsplaner für erforderlich. Es gibt sicher andere, innovativere und nachhaltigere Lösungen für dieses Gebiet. Außerdem gibt es für Teilbereiche der Strecke keine Fördermittel, da der Standard für Bundesstraßen nicht		zu Kap. 6.2 zu den Beschlusslagen und 6.6.5 zum Netz			Weiterleitung an DVB
899	Ausbau Elberadweg	Die Lücken im Elberadweg sollten zügig geschlossen werden (z.B zwischen Hosterwitz und Loschwitz, im Bereich Übigau/Mickten, zweite Spur zwischen Blauem Wunder und Albertbrücke). Eine Begründung erübrigt sich.		siehe Kap. 6.7.1			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
900	Zweispurige Radwege	Radfahrende haben die größte Geschwindigkeitsdifferenz untereinander aller Verkehrsteilnehmer. Von fünf bis 50km/h ist alles dabei. Ich bin für zwei Spuren, eine besonders sichere breite für Kinder und andere langsame Radfahrer und als Überholspur eine schmale, zur Not als "Radfahrerschutzstreifen" für die schnellen Pendler und Kuriere. Nichts ist ärgerlicher, als als täglicher Pendler ständig zusätzlich zur schlechten Fahrradinfrastruktur noch durch zwar begrüßenswerte weitere, aber langsame Radler aufgehalten zu werden. Zur Verdeutlichung: das wäre für Autofahrer so, als würden überall im 100m-Abstand Kehrmaschinen fahren.		Überholspuren auf Radverkehrsanlagen - siehe Konzept zu Radschnellwegen (Kap. 6.7.2)			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
901		<i>Kommentar: Sehr guter Vergleich, der das Problem anschaulich darstellt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
902	Straßenbahn	Ich begrüße ausdrücklich eine Verlängerung der Strab nach Weißig und würde mir sinnvolle P+R-Möglichkeiten wünschen: also nicht hinter Weißig, wohin man als Hochland-Dresdner erst mal in die Gegenrichtung fahren muss.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
903		<i>Kommentar: Vielleicht könnte man an der neuzubauenden geplanten Haltestelle Bahnhofstraße eine schöne, überdachte, große, mit Schließfächern ausgestattete B+R Station anlegen, dann könnten viele Hochlandbewohner über den Bahntrassenradweg aus ihren Dörfern mit dem Fahrrad zur Straßenbahn fahren und mit dieser dann weiter in die Stadt. Des Weiteren könnte man die 61 von Löblau kommend im 10 min Takt bis Gonnsdorf fahren lassen und dann alternierend zum Fernsehturm bzw. nach Schönfeld, damit für Schönfeld die ÖPNV Anbindung verbessert wird.</i>	Details der Linienführung Bus nicht Bestandteil VEP				Weiterleitung an DVB

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant			Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkommentar	Kurzkommentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
904	Schiienenverkehr	Perspektivisch sollte an eine Verknüpfung von Eisenbahn und Straßenbahn (Chemnitzler Modell, Karlsruhe, ...) gedacht werden - 15mm Spurweitenunterschied sind m.E. technisch beherrschbar. Der ÖPNV wäre dann flexibler ins Umland: Ottendorf-O., Gittersee, Glashütte, Meißen, Weinböhla, ...			Karlsruher Modell (Straßenbahn auf regulären Bahntrassen) für Dresden - Spurweitenunterschiede sind technisch aktuell und nach aller Voraussicht auch in Zukunft nicht beherrschbar	Karlsruher Modell der Regionalstadtbahn für Dresden	keine Berücksichtigung im VEP
905		<i>Kommentar: Wird leider schwer, weil die DVB eine andere Surweite als die DB nutzen.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
906	Bau eines zentralen Busbahnhofs	Angesichts des auf den Fernlinien deutlich zunehmenden Busverkehrs ist die Errichtung eines zentralen Busbahnhof in Hauptbahnhofnähe zwingend erforderlich. Die jetzigen Zustände auf der Bayerischen Straße sind einer Halbmillionenstadt unwürdig. Wenn man gegenwärtig als Dresdner einem Auswärtigen den Weg zum "Busbahnhof" weist, erntet man unglaubliches Staunen.		siehe Kap. 6.6.6			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
907	Fahrpreis	Die derzeitige Fahrpreisgestaltung regt nicht zum Umsteigen vom Auto zum ÖPNV an (jedenfalls, wenn man noch ein Auto hat und dessen Unterhalt ohnehin finanziert). Für nebenbei ist eine Monatskarte zu teuer aber Einzelfahrten ebenso: z.B. 2 Personen abends ins Kino und wieder zurück = 8€ - da kann man einige Kilometer Auto fahren, hat einen deutlichen Zeitgewinn, ist fahrplanunabhängig und komfortabel unterwegs. Für eine Familie mit Kindern verschiebt sich diese Rechnung nochmals in Richtung Auto.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
908	Kinder	Warum sind Kinder mit 14 schon erwachsen? Weil sie dann schon den Erwachsenenfahrpreis zahlen müssen, obwohl sie heutzutage in der Regel noch lange über kein eigenes Einkommen verfügen. Ich halte diese Regel für überholt.	kommentierend - Schüler, Azubis und Studenten sind auch über 14 Jahre rabattiert				keine, da nicht VEP-relevant
909		<i>Kommentar: Stimmt! Die Altersgrenze für Vollzahler sollte zumindest auf 16 Jahre angehoben werden. Da könnten die DVB Vorreiter für die Deutsche Bahn werden!</i>			Anhebung Altersgrenze für Vollzahler auf 16 Jahre - Schüler, Azubis und Studenten sind in Dresden auch über 14 Jahre rabattiert, allerdings nur auf Zeitkarten, Tarifsystme kann nur im Rahmen VVO verändert werden; die benannten Beispiele beziehen sich nicht auf die Stadt Dresden; ggf. Aufnahme als Prüfbedarf für NVP	Tarifliche Ansätze für günstigeren ÖPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	Diskussion im Nahverkehrsplan
910	Finanzierung	Während der DVB-Verkehr über steuerlichen Querverbund subventioniert wird, gilt das nicht für andere ÖPNV-Verkehre innerhalb des Stadtgebiets. Das führt zu einer Benachteiligung der Dresdner, die nicht im DVB-Bedienggebiet wohnen. Auch die DVB-Kundengarantien gelten für sie nicht. Die Beseitigung dieser Ungleichheit ist eine Voraussetzung für mehr ÖPNV-Verkehr ist.	DVB Bedienggebiet erreicht die ganze Stadt - Regionalverkehre und S-Bahnen werden über VVO finanziert				keine, da nicht VEP-relevant
911		<i>Kommentar: Die Kundengarantien des VVO für die meisten Eisenbahnstrecken sind mit denen der DVB ziemlich identisch. Der VVO wird vom Land Sachsen bezuschusst, diese Zuschüsse werden leider von der Autopartei FDP regelmäßig gekürzt.</i>	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
912	Fahrrad+ÖPNV	Die Fahrradmitnahme in Bus und Bahn ist eine gute Sache. Aber solange es keine (grundsätzliche) Beförderungspflicht gibt, bleibt es eine halbe Sache.			Beförderungspflicht für Fahrräder im ÖPNV - unter der Berücksichtigung der Kapazität und der notwendigen Beförderung der Fahrgäste mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen ist eine Beförderungspflicht für Radfahrer nicht möglich	Beförderungspflicht für Fahrräder im ÖPNV	keine Berücksichtigung im VEP
913	Ullersdorfer Platz	Eine Entflechtung des Ullersdorfer Platzes ist überfällig und m.E. nur mit einer Straßenbahnverlängerung in Richtung Weißig möglich. Das ergäbe dann einen neuen Verkehrsknoten im Bereich Weißig. Dazu würde auch die Verlegung von Buslinien (z.B. 226, 228) zu diesem neuen Knoten gehören.	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant
914	weniger Fokussierung auf Straßenverkehr + Verbesserung des ÖPNV = bessere Luft- und Lebensqualität in Dresden	Ich finde die ins Gespräch gebrachten neuen Straßenbahntrassen grundsätzlich gut, jedoch sollte bei deren Bau z.Bsp. auf der Budapester Straße neue Wege beschrifteten werden in dem die Gleise auf den vorhandenen Autospuren gebaut und die Kapazitäten des MIV mittelfristig gesenkt werden. Meineserachtens wurde seit der Wende zu stark auf den Straßenausbau gesetzt. Im Ergebnis haben wir u.a. die mit 180 Mill. EUR teuerste Stadtbrücke Deutschlands, kommt man mit den Auto nahezu überall schneller in Dresden hin als mit dem ÖPNV, liegt der Anteil des Kfz bei 40 % (in Wien der des ÖPNV bei 36 %) des Modalsplit und schafft Dresden nicht die Luftgrenzwerte einzuhalten. Warum kostet in Wien z.Bsp. die Jahreskarte 365 € in Dresden 520 €, oder in Paris die Einzelfahrt 1,70 und in Dresden 2 €? Warum wird in Dresden nicht über neue Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV mit einem im Ergebnis ticketfreien Nahverkehr nachgedacht? Die Stadt, die Unternehmen und die Haushalte (letztere beispielsweise über eine ÖPNV Flatrate) zahlen in einen Topf, im Ergebnis könnte der ticketlose ÖPNV stehen. Berücksichtigt man, dass die Stadt bei Straßenbau und -unterhalt sparen könnte und allgemein die Gesundheitsfolgekosten durch den Straßenverkehr sinken, könnten Bus & Bahn für den Bürger		siehe Kap. 6.9.7 zu Innovationen in der Nahverkehrsfiananzierung			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
915	Mehr Lebensqualität durch weniger Schadstoff- und Lärmbelastung	Mehr Lebensqualität durch weniger Schadstoff- und Lärmbelastung sollte im Vordergrund stehen. Dies könnte erreicht werden durch: - weitreichende Umsetzung von Tempo 30 oder Tempo 40 als innerstädtische Regelgeschwindigkeit - ÖPNV-Busse mit Elektro- oder wenigstens Hybrid-Antrieb		zu Hybrid/ Elektro siehe Kap. 6.9.7	Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt - abgelehnt, da die Hauptstraßenverbindungen eine verkehrliche Bündelung zur Vermeidung von Schleichverkehr und effektiven Transportprozessen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV übernehmen sollen - dies ist mit Tempo 30 nicht zu erreichen - Das Nebennetz ist fast flächendeckend mit Tempo 30 belegt	Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt mit Ausnahmen im Hauptnetz	keine Berücksichtigung im VEP
916	Blog zum Thema	Liebe Stadtverwaltung, folgender Blog passt sehr gut zum Thema: http://www.zukunft-mobilitaet.net/	kommentierend				keine, da nicht VEP-relevant

			Nicht VEP-relevant	VEP-relevant		Zuständigkeit für Berücksichtigung/ Umsetzung	
				im VEP bereits berücksichtigt	im VEP noch nicht enthalten		
Lfd. Nr.	Originaltitel des Beitrags	Originaler Beitragstext Anregungen/ Kommentare	Kurzkomentar	Kurzkomentar/ Verweis auf entsprechendes Kapitel im VEP	fachlicher Abwägungsvorschlag	Aggregiertes Thema	
917	Fußwegausbau für Personen mit Mobilitätseinschränkungen	Ausbau der Fußwege für Nutzende mit Mobilitätseinschränkungen wie z.B. Personen mit Gehhilfen, Rollator, Rollstühlen, mit Sehbehinderungen, Blinde und Ältere. Schneller Ausbau von Schul- und Kindergartenwegen besonders auch an Buslinien speziell an Aus- und Einstiegen des ÖPNV sowie Fußwege zu/von Arztpraxen/ Apotheken oder z.B. Bäckern, Gemüseläden und Drogerien besonders in Striesen. In gibt es bei schwachem Gaslaternenlicht stark erhöhte Gefahren in der Dunkelheit für Berufstätige bzw. in den dunkleren Jahreszeiten Herbst, Winter, Frühling sowie bei Schnee und Starkregen. Problematisch auch für Familien mit kleinen Kindern, Kinderwagen, Laufrad, Dreirad, Fahrrad und zu Fuß.	Beleuchtung nicht Thema des VEP	siehe Kap. 6.8			Weiterleitung an STA
918	ÖPNV-Wasserbus auf der Elbe	Verkürzung von Wegen für die Dresdner und Gäste und Nutzung von Elektromotoren für die Wasserbusse. Modell wird in ähnlicher Form in Kopenhagen genutzt.	Elektroantrieb für Wasserbusse nicht Thema des VEP, da Elbe als innerstädtischer Transportweg nicht effektiv nutzbar ist				keine, da nicht VEP-relevant
919	Radschnellwegenetz für Dresden	Sehr geehrte Damen und Herren, Kopenhagen, Aarhus, Amsterdam und Enschede setzen es gerade um, Hannover und das Ruhrgebiet sind bei der Planung und Dresden braucht es auch, die Rede ist von einem Radschnellwegenetz! Dies ist ein System mit enormen Potenzialen. Bei wegen bis 5 Kilometern wird das Fahrrad schon heute gut genutzt. Dahingegen ist die durchschnittliche Länge eines Autoweges in der Stadt Dresden bei 9 Kilometern durchaus ein Zeichen dafür, dass bei einer qualitativen Verbesserung der Radinfrastruktur viele dieser Wege bis 10/15 Kilometer auf das Rad verlegt werden können. Dazu kommt noch der rasanten Verkaufsanstieg der Pedelecs bzw. E-Bikes mit denen diese Distanzen auch mit Steigungen mühelos im hohen Tempo zurückgelegt werden können. Durch die Elbe, Großen Garten, Heide und Weißeritzgrünzug sind schon heute viele attraktive kreuzungsfreie Radrouten vorhanden, welche Pendler zum Umstieg von Auto auf das Rad bringen können. Sternförmig müssen Vororte, Ortsteile, Arbeitsstätten und Zentrum mit Radschnellwegen verbunden werden um somit den Trend in Richtung Fahrradfahren in Dresden tatkräftig zu unterstützen. Mit freundlichen Grüßen, Frank Fiedler		siehe Kap. 6.7.2			keine, da im VEP bereits berücksichtigt
920	2-Ringe-System für Dresden umsetzen	Sehr geehrte Damen und Herren, klares Ziel der Stadtplanung in den nächsten Jahren muss die Wiederverdichtung und Reurbanisierung des Innenstadtegebiets innerhalb des 26-er Rlugs werden. Um dies zu ermöglichen muss der Verkehr der Petersburger und Willsdruffer Straße sowie des Terrassenufers aus der Innestadt herausgenommen werden. Dazu empfehle ich die Wiederaufnahme der Pläne von bereits 1862 mit den beiden Environrinnen. Diese bestehen aus einem inneren Ring, dem 26er Ring, und einem äußeren Ring. Für diesen ist nach der Freigabe der Waldschloßchenbrücke ein Tunnel unter der Querallee des GroßenGarten notwendig um ihn mit dem Zelleschen Weg zu verbinden. Des Weiteren eine weitere Brücke auf Höhe der Erfurter Straße sowie von dort die Verbindung zum Olbrichtplatz. Mit freundlichen Grüßen, Frank Fiedler	Verdichtung der Stadt kein Thema des VEP	Brücke Erfurter Straße siehe Kap. 6.9.6	Errichtung Environrines - wird der verkehrlichen Nachfrage (Quelle-Ziel-Beziehungen) nicht gerecht, zudem bis 2030 unrealistisch, sehr teuer, Brückenstandorte werden zudem freigehalten und wichtige Tangenten sind Netzangebote vorhanden (z.B. Zellescher Weg/ Nossener Brücke)	Großer Ringverkehr ("Environweg") im Straßennetz zwischen Fetscherstraße, Tunnel Großer Garten, Zelleschem Weg, Waltherstraße mit Brücke Erfurter Straße, Hansastraße - (Olbrichtplatz)	keine Berücksichtigung im VEP
921	Schulwegradrouten für Schüler	Sehr geehrte Damen und Herren, für Grundschüler gibt es bereits für jede Schule verschiedene Schulwegradrouten, welche den Eltern als Hilfe an die Hand gegeben werden. Jedoch fahren Kinder in diesem Alter noch kaum allein Rad. Deswegen muss diese Idee auf Gymnasien und Mittelschulen übertragen werden. Für die umliegenden Wohngebiete müssen aus allen Himmelsrichtungen sichere Routen zur Schule gefunden werden, wobei der Schwerpunkt auf der sicheren Kreuzung von verkehrsbelasteten Straßen liegen muss. Die Kinder müssen mit dem Rad sozialisiert und das Multitaxi als steigende Gefahr abgeschafft werden. Kinder müssen mit Lust und Laune angstfrei zur Schule radeln können. Dazu wäre auch denkbar ein Fördersystem zum Kauf von Rädern von Schulkindern einzuführen um auch sozial schwächeren das Radfahren zu ermöglichen. Durch diese Maßnahmen wird es möglich dass die Kinder und Jugendlichen auch später das Rad als tägliches Verkehrsmittel zu Arbeit und Ausbildung benutzen. Mit freundlichen Grüßen, Frank Fiedler			Erarbeitung von Schulwegplänen für radfahrende Kinder - bisher nicht Bestandteil des VEP, kann diesen als konzeptioneller Ansatz ergänzen	Schulradrouten festlegen	kann in VEP als Ansatz aufgenommen werden, auch für Radverkehrskonzept geeignet

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
Intermodale Aspekte Kfz, ÖPNV, Rad und Fuß						
1	Verstärkte Kontrollen zur Regeleinhaltung beim Parken und im fließenden Rad- und Kfz-Verkehr	Kontrollen sollen vor allem situativ erfolgen, sind aber kein strategisches Element der Verkehrsentwicklungsplanung.	15	107 108 109 110 184 251 416 462 528 529 569 793 817 826 875	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
2	Grundsätzliches Tempo 30 in der Stadt mit Ausnahmen im Hauptnetz	Hauptstraßenverbindungen können nur eine verkehrliche Bündelung zur Vermeidung von Schleichverkehr und effektiven Transportprozessen im Kfz-Verkehr und im ÖPNV übernehmen, wenn sie einen Geschwindigkeitsvorteil aufweisen, dies ist mit Tempo 30 nicht zu erreichen. Das Nebennetz ist fast flächendeckend mit Tempo 30 belegt (siehe auch Kap. 6.4.3). Grüne Wellen werden in Dresden wo immer möglich eingesetzt.	5	13 183 547 569 915	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
3	Forderung nach Bordabsenkungen auf 0 cm sowie ebene Oberflächen, insbes. für Rollatoren, Rollstühle und Fahrräder	Eine generelle Bordabsenkungen auf 0 cm widerspricht den taktilen Anforderungen der Sehbehinderten. Für Radfurten ist dies aber bereits heute an vielen Stellen umgesetzt. Bordanschläge bei Absenkungen sind aus baulichen Gründen aber oft Einzelfallentscheidungen und im VEP nicht pauschal zu beantworten.	3	496 498 518	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
4	Schließfächer für Gepäck und Fahrradhelme an geeigneten öffentlichen Orten	Ein solcher Ansatz soll im Zuge des Mobilitätsmanagement weiterverfolgt werden. Er kann zudem in den VEP als Innovation integriert werden.	3	512 533 558	Schließfächer als innovativen Ansatz in VEP und Radverkehrskonzept übernehmen	Anregung wird gefolgt
5	Park and Bike als intermodaler Ansatz für Pendler	Park and Bike ist ein innovativer Ansatz für den Verkehrsentwicklungsplan. Im VEP soll ein Prüfauftrag für geeignete Standorte verankert werden. Zudem sollten Radverleihsysteme (siehe Kap. 6.9.7) auch im Radverkehrskapitel (6.7.2) explizit als zusätzliches, externes Angebot auch für Park and Bike benannt werden. Die LH Dresden unterstützt dabei externe Radverleihsysteme, aber bietet sie selbst nicht an.	2	211 734	kann im VEP berücksichtigt werden	Anregung wird gefolgt
6	Mehr Öffentlichkeitsarbeit zum Thema "Mobilität in der Stadt"	Als Ansätze sind Radexkursionen mit Politik und Verwaltung aber auch Veranstaltungendenkbar. Effekte von gezielten Sonderaktionen auf kommunaler und auf Landesebene sollten eruiert werden (z.B. Brems dich – Rette Leben, Aufgepasst!, Kopf an – Motor aus). Dies kann im VEP ergänzt werden.	2	541 820	kann im VEP berücksichtigt werden	Anregung wird gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
7	Verbesserte Radmitnahme im ÖPNV (z.B. durch Fahrradanhänger, ggf. kostenlos)	ÖPNV-Fahrradanhänger im Stadtverkehr sind technisch nicht möglich. Allerdings ist die derzeit praktizierte Radmitnahme im ÖPNV im VEP bisher kaum erwähnt. Eine verbesserte Radmitnahme spricht für die vorgesehene Verbreiterung der Fahrzeuge (Erhöhung der Kapazität/ Wagenkastenbreite/ Gleisabstand und Qualität). Allerdings werden auch in Zukunft Probleme bei der Fahrradmitnahme unter Beachtung von Kinderwagen und Rollstühlen nicht zu umgehen sein. Eine Erwähnung der Kapazitätsszusammenhänge im VEP im Hinblick auf zukünftige Fahrzeuge ist sinnvoll.	2	384 472	im VEP Kap. 6.7.1 oder 6.7.4 erwähnen	Anregung wird teilweise gefolgt
8	Stärkere Verkehrsberuhigung im Hechtviertel	Eine Verkehrsberuhigung am Bischofsplatz sollte im Zuge der Maßnahme 115, Anlage 6 (Prüfung Begegnungszonen) als Auftrag im VEP integriert werden. Dabei ist der beschlossene und derzeit nur zurückgestellte Lärminderungsplan für das Hechtviertel zu berücksichtigen.	2	549 661	kann im VEP berücksichtigt werden	Anregung wird gefolgt
9	P+R-Anlage in Rossendorf	Ein P+R-Platz Rossendorf ist angesichts des geplanten P+R-Platzes in Weißig nicht sinnvoll (gleiche Relation). Zudem besteht kein Anschluss an die Stadtbahn oder Eisenbahn.	1	219	ggf. im P+R-Konzept diskutieren, keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
10	Koordinierung von ÖPNV-Kosten und Parkgebühren durch Bewirtschaftung aller öffentlichen Stellplätze durch die DVB	In Dresden sind alle Parkhäuser/ Garagen in privater Hand. Die Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze übernimmt die Stadt Dresden, da auch nur sie Verstöße ahnden darf. Gebühren werden durch Beschlüsse des Stadtrats festgelegt.	1	264	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
11	Mehr Verkehrsversuche, insbesondere Albertstraße mit Radfahrstreifen	Verkehrsversuche sollten Einzelfallentscheidungen bleiben. Neue Maßnahmen sollten eher als Pilotprojekte verwirklicht werden.	1	502	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
12	Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in bestehenden verkehrsberuhigten Gebieten	Das Planungsprinzip der baulichen Gestaltung insbesondere von Eingangssituationen zu verkehrsberuhigten Gebieten bei Neu- oder Umbau ist im VEP verankert. Der geforderte Umbau aller bestehenden verkehrsberuhigten Gebiete ist aber wirtschaftlich nicht leistbar.	1	793	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
13	Beförderungspflicht für Fahrräder im ÖPNV	Unter der Berücksichtigung der Kapazität und der notwendigen Beförderung der Fahrgäste mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen ist eine Beförderungspflicht für Radfahrer nicht möglich.	1	912	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
Kfz-Verkehr, Parken, Netzgestaltung und Verkehrsberuhigung						
14	Restriktive Parkregelungen im öffentlichen Raum (kürzere Parkzeiten, weniger Inanspruchnahme des öffentlichen Raumes durch Kfz, höhere Parkgebühren zur Mitfinanzierung des ÖPNV, stadtweite Parkgebühren, Halteverbote im direkten Vorfeld von Kitas und Schulen (Sicherheit))	Die Parkraumbewirtschaftung soll gemäß VEP deutlich ausgeweitet werden. Mit dem differenzierten Instrumentarium kann auf Nutzerbedürfnisse eingegangen werden, ggf. würde sonst der Parkdruck gerade in Wohngebieten enorm steigen. In der Innenstadt wird auf eine hohe Verfügbarkeit von Stellplätzen durch die Parkgebühren hingewirkt. Ein Halteverbot vor Kitas und Schulen ist bisher im VEP nicht explizit erwähnt, aber vom ruhenden Verkehr freizuhalten Bereich (Sichtbeziehungen, Verkehrssicherheit) sind an solchen Stellen sinnvoll und können als Pilotprojekte benannt werden. Inwiefern ein Teil der Parkgebühren für ÖPNV verwandt werden kann, ist diskussionsfähig - z. B. als Anteil des Straßenbaulasträgers an/Begleitung von ÖV-Maßnahmen (Verkehr finanziert Verkehr). Bei den Ablösebeträgen ist das auch möglich. Eine systematische Parkgebühr stadtweit für alle Kfz ist bisher nicht Gegenstand des VEP. Eine moderate Erhöhung der Parkgebühren und die Ausweitung des Anwohnerparkens sind geplant und werden auch als ausreichende Maßnahme angesehen. Auch im Zuge baulicher Verdichtung kommt es langfristig zum Rückbau von Parkplätzen in Dresden. Die Maßnahme M34 des Luftreinhalteplans legt ebenfalls die langfristige Reduzierung ebenerdiger Parkierungseinrichtungen fest. Die Aufwertung des öffentlichen Raumes und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist Bestandteil des VEP.	6	83 98 119 410 830 831	Berücksichtigung in den teilräumlichen Konzepten zum ruhenden Verkehr sowie als Pilotprojekte	Anregung wird teilweise gefolgt
15	Zweispurige Königsbrücker Straße, ggf. auch als Shared Space	Der VEP stellt die aktuelle Beschlusslage dar. Neue Beschlusslagen werden in den VEP aufgenommen. Shared Space ist auf der Königsbrücker Straße aufgrund der Verkehrsbedeutung nicht zielführend.	5	461 463 842 852 864	Beschlussfassung läuft derzeit	Kenntnisnahme
16	Tunnel für alle Hauptverkehrsstraßen und den reinen Durchgangsverkehr aber auch explizit in zentralen Bereichen (Pirn. Platz, Neustädter Markt)	Externer Durchgangsverkehr macht in Dresden nur einen sehr geringen verkehrlichen Anteil aus (siehe Kapitel 2.2.1). Separate Tunnel dafür sind deshalb ineffektiv und baulich, zeitlich, wirtschaftlich und funktional nicht zielführend. Dies betrifft auch einzelne Tunnel am Pirnaischen Platz. Eine Tunnellösung am Neustädter Markt wurde im Zuge des Projekts durch die Fachbeteiligten aus Kostengründen und Gestaltungsdefiziten abgelehnt.	4	619 632 636 895	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
17	Großer Ringverkehr ("Environweg") im Straßennetz zwischen Fetscherstraße, Tunnel Großer Garten, Zelleschem Weg, Waltherstraße mit Brücke Erfurter Straße, Hansastraße - (Olbrichtplatz)	Ein solcher Ring wird der verkehrlichen Nachfrage (Quelle-Ziel-Beziehungen) nicht gerecht. Er ist zudem bis 2030 unrealistisch und sehr teuer. Brückenstandorte werden zudem auch im VEP explizit freigehalten und für wichtige Tangenten sind bereits heute sehr gute Netzangebote vorhanden (z.B. Zellescher Weg/ Nossener Brücke).	3	34 534 920	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
18	Vermeidung von Reisebussen in der Innenstadt (Maut, P+R-Nutzung)	Die Umsetzung einer Maut für Reisebusse ist problematisch. Zudem ist P+R im touristischen Bereich unüblich. Das Dresdner Reisebusleitsystem hat sich bewährt und wird fortgeschrieben.	3	394 396 601	Berücksichtigung im Reisebusleitsystem	Anregung wird nicht gefolgt
19	Schaffung autofreier Stadtteile	Eine autofreie Innenstadt ist nicht Ziel des VEP. Auch unter Berücksichtigung des Liefer- und Anwohnerverkehrs ist eine vollständige Autofreiheit nicht mit den Leitziele des VEP vereinbar. Gleiches betrifft die urbanen Stadtquartiere. Das Thema autoarmes Wohnen ist im VEP über den Ansatz der Nutzung verkehrlich integrierter Standorte (Pilotprojekt) enthalten.	2	151 272	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
20	Rückbau großer Straßenzüge (z.B. St.-Petersburger Straße, Große Meißner Straße/ Köpckestraße, Grunaer Straße, Albertstraße) aus städtebaulichen Gründen	Im Horizont 2025/ 2030 ist ein Rückbau insbesondere der St.-Petersburger Straße verkehrlich nicht möglich. Generell ist ein solcher Rückbau von vierspurigen Straßen abhängig von verkehrlich-städtebaulichen Zusammenhängen und mit hohen Kosten verbunden. Der VEP enthält für den Bereich Neustädter Markt einen Prüfauftrag.	2	249 771	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
21	Anpassung der Kfz-Verkehrsführungen am Postplatz, Sophienstraße ohne Kfz-Verkehr	eine Kfz-freie Sophienstraße ist wegen der Anlieger nicht möglich. Eine verkehrsberuhigung der Innenstadt ist Bestandteil des VEP.	2	349 375	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
22	Freies Parken für Elektro-Kfz in Dresden	Parkgebühren sind Steuerungsinstrumente des knappen öffentlichen Straßenraumes für Kfz unabhängig von ihrem Antrieb	1	185	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
23	Rückbau der 2. Fahrspur auf Waldschlößchenbrücke und der Stauffenbergallee	Ein solcher Rückbau wird derzeit auf Grund der Verkehrsmengen als nicht zielführend angesehen..	1	193	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
24	Anbindung Niederwarthaer Brücke an das AD Dresden-West durch Aufstiegstunnel statt OU Cossebaude	Autobahnanbindungen (Niederwarthaer Brücke an AD DD-West) sind an Autobahndreiecken technisch wie verkehrsrechtlich ausgeschlossen. Die verkehrliche Wirksamkeit einer solchen Trasse ist sehr gering.	1	374	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
25	Verzicht auf Kfz-Stellplätze bei Neubauvorhaben	Eine solche Forderung ist nach sächsischer Bauordnung nicht möglich.	1	409	Minimierung erforderlicher Stellplätze ist bereits Strategie des VEP	Anregung wird nicht gefolgt
26	Neue Elbrücke i.H. Oehmestraße (südöstlich Blaues Wunder) mit Tunnelanbindung Grundstraße	Eine solche Brücke wurde in allen Bewertungen bisher abgelehnt, da sie verkehrlich und wirtschaftlich nicht tragfähig ist.	1	487	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
27	Sperrung Terrassenufer für regulären Kfz-Verkehr und Ableitung über Rathenauplatz	Das Terrassenufer ist im Horizont des VEP als Netzelement unverzichtbar .	1	672	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
28	Rückstufung der Reichenbachstraße von Haupt-sammelstraße zur Anliegerstraße	Rückstufung der Reichenbachstraße - derzeit als Hauptsammelstraße ausgewiesen, aufgrund der Nutzungs- und Anliegerstrukturen ist diese Kategorisierung berechtigt und notwendig	1	805	keine Berücksichti- gung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
29	Citymaut in Dresden einführen	Eine Citymaut für Dresden ist im zeitlichen Horizont des VEP noch nicht thematisiert und diskutiert.	1	828	keine Berücksichti- gung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
30	Vierstreifiger Ausbau der Könneritzstraße mit 3. Marienbrücke (ggf. als Straßenbahnbrücke) mit Anbindung an die der Weißeritzstraße	Die Straßenbahn hat im 26er Ring eine wichtige Erschließungsfunktion. Es ist nicht mit den Zielen des VEP vereinbar, den MIV innerhalb des 26er Rings zu Lasten des ÖPNV deutlich zu beschleunigen und die bestehenden Trennwirkungen noch zu erhöhen.	1	893	keine Berücksichti- gung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
ÖPNV, Tarife, Netzgestaltung und neue Technologien						
31	Verlegung von ÖPNV in zentralen Stadtbereichen unter die Erde oder als Hochbahn in Transrapidtechnologie (z. B. auf wichtigen Relationen, insbesondere Pirn. Platz, Weißer Hirsch, Neustädter Markt)	Dresden hat sich für den Ausbau des oberirdischen Bahnsystems, das in die Straßen integriert ist, entschieden. Die vergleichsweise hohe Nutzung zeigt die Akzeptanz durch die (potenziellen) Kunden. Oberirdische Bahnsysteme können natürlich nicht die Geschwindigkeiten unterirdischer Systeme erreichen. Dafür gibt es (deutlich) kürzere Zugangszeiten und die Straßenbahn ist in den Straßen präsent. Auf ausgewählten Relationen ist mit der Eisenbahn oder S-Bahn eine schnellere Verbindung. Zudem sind gerade in zentralen Stadtbereichen die ÖPNV-Netze stark verknüpft, sodass damit keine kleinräumigen Unterführungen möglich sind.	13	367 446 449 452 460 585 620 622 679 683 741 743 747	keine Berücksichti- gung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
32	Tarifliche Ansätze für günstigeren ÖPNV (spezifische P+R-Tickets, Rabatte auf Taxifahrten, flexiblere Zonenregelungen, Schülerbeförderung kostenlos, Altersgrenze für Einzelfahrten anheben)	<p>Die benannten Ansätze hier sind sehr vielfältig.</p> <p>Parkgebühren auf P+R-Plätzen: diese sind bisher nicht avisiert. Auch separate P+R-Tarife sind nicht geplant, da diese der tariflichen Gleichbehandlung und der tatsächlichen Rolle von P+R widersprechen. Zudem ist es das primäre Ziel der ÖPNV-Förderung, die ÖPNV-Fahrt direkt am Ausgangsort zu beginnen.</p> <p>Rabatte auf Taxifahrten durch ÖPNV-Tickets: Die Integration von Taxis in den ÖPNV gängige Praxis, aber nicht rabattiert. Häufigere/rabattierte Anbindung bei selten befahrenen Linien dürfte im Regelfall Gebiete mit geringer Nutzungsdichte betreffen, deren "Aufwertung" durch bevorzugte Anbindung kein verkehrsplanerisches bzw. städtebauliches Ziel darstellt (Anbindung ist Folge der Wohnortwahl).</p> <p>Anpassung des Tarifsystems an den Grenzen zu den Nachbargemeinden (Flexibilisierung): Das Tarifsystem kann nur im Rahmen des VVO verändert werden. Die in der Dresdner Debatte benannten Beispiele beziehen sich nicht auf die Stadt Dresden, ggf. Weiterbehandlung im Nahverkehrsplan</p> <p>Tarifsystem des ZVON auf den VVO übertragen mit Ausnahme von Dresden: Das Tarifsystem kann nur im Rahmen VVO verändert werden; ggf. Aufnahme als Prüfbedarf für Nahverkehrsplan</p> <p>Vollzahler später als wie derzeit ab 14 Jahre: Das Tarifsystem kann nur im Rahmen des VVO verändert werden; ggf. Aufnahme als Prüfbedarf für NVP</p> <p>kostenlose Schülerbeförderung im ÖPNV: Das Tarifsystem kann nur im Rahmen VVO verändert werden; Eine Abgrenzung bzw. Fahrschein für Freizeitfahrten (Sport, Musik, Freunde) ist unpraktikabel. Das angesprochene Grundproblem ist die sozial gerechte Mobilitätsteilhabe. Insofern ist die Rabattierung der Schülerkarten im Vergleich zu den Lebenshaltungskosten relevant.</p> <p>Anhebung Altersgrenze für Vollzahler auf 16 Jahre - Schüler, Azubis und Studenten sind in Dresden auch über 14 Jahre rabattiert, allerdings nur auf Zeitkarten, Tarifsystem kann nur im Rahmen VVO verändert werden; die benannten Beispiele beziehen sich nicht auf die Stadt Dresden; ggf. Aufnahme als Prüfbedarf für den Nahverkehrsplan</p>	8	326 357 435 436 438 439 445 909	keine Berücksichtigung im VEP, Weiterbehandlung im Nahverkehrsplan	Anregung wird nicht gefolgt
33	Kostenloser ÖPNV in Dresden	<p>Die Ziele fahrscheinfreie Fahrt und kostenfreier ÖPNV sind ähnlich: bei Nutzung des ÖPNV entstehen keine direkten Kosten einschließlich der damit verbundenen Tarifkenntnis für die Nutzer. Damit fällt sicherlich eine wesentliche Zugangsbarriere zum ÖPNV (auch bei P+R) weg. Allerdings werden dann auch Nutzung und Finanzierung getrennt. Eine Dresdner Insellösung ist zudem sehr problematisch. Bei einer 1. Evaluierung soll der Zusammenhang zwischen allgemeiner Kostenentwicklung und den ÖPNV-Tarifen thematisiert werden.</p>	4	53 85 211 246	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
34	Verstärkter Einsatz von Rasengleisen	Die Prüfung zum Einsatz von Rasengleisen erfolgt standardmäßig bei Planungen für Schienenstrecken:	3	388 392 542	keine weitere Berücksichtigung im VEP erforderlich	Kenntnisnahme
35	Express-Straßenbahn- oder Buslinien einrichten	Die DVB AG hat vor einigen Jahren auf der Linie 11 eine "Express-Straßenbahn" (Linie 51) eingeführt. Dabei zeigten sich Probleme im Betriebsablauf, da durch den vergleichsweise dichten Takt (10-Minuten-Takt soll bei allen Haltestellen beibehalten werden) und die nicht vorhandene Überholmöglichkeit die Express-Linie häufig unmittelbar einer regulären Fahrt folgte. Hinzu kommt die schwierige Begreifbarkeit/Kommunikation zu den bedienten Haltestellen (Kunden können ggf. nicht mehr jede Fahrt nutzen). Aus den genannten Gründen wurde die Expresslinie nach vergleichsweise kurzer Zeit wieder eingestellt. Auf den Relationen der Linien 7 oder 1 gibt es teilweise Zug-Angebote (Weixdorf, Klotzsche, Kleinschachwitz, Niedersedlitz), die eine größere Geschwindigkeit aufweisen. Allerdings sind dafür teilweise längere Zugangswege erforderlich. Der größte Reisezeiteffekt der damaligen Linie 51 ergab sich auch nicht durch das Auslassen von Haltestellen, sondern durch die im Vergleich zur Linie 11 andere Linienführung (ab Albertplatz über N-S-Verbindung und Wilsdruffer Straße). Damit wurde auch der stauanfällige Bereich Antonstraße umfahren. Bei Tangentiallinien ist die Nachfrage geringer und somit die Wirtschaftlichkeit zusätzlich denkbarer Expressbusse zu gering. Überholgleise für Express-Straßenbahnen sind in Dresden kaum umsetzbar. Gerade auf den Nord-Süd- und Ost-West-Strecken gibt es relativ viel besonderen/unabhängigen Bahnkörper. Das Anlegen von 3. Gleisen in der Innenstadt hat nicht nur Platzprobleme. Gerade in der Innenstadt müssen aber alle Haltestellen bedient werden.	3	454 455 457	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
36	Verbesserung bei Echtzeitanzeigen und Wegweisung an Umsteigestellen des ÖPNV, Wegweisung zu S-Bahnhöfen	Eine prinzipiell bessere und echtzeitbasierte Beschilderung und Wegweisung an Umsteigestellen des ÖPNV ist unter 6.9.5 bereits erwähnt, kann aber in Kapitel 6.6.3 noch ausgebaut und räumlich konkretisiert werden. Insbesondere die Wegweisung zu S-Bahn-Stationen, da diese häufig dezentral liegen. Beim ÖPNV wird sowohl durch die seit kurzem begonnene Anzeige in der Fahrzeugen zu Umsteigemöglichkeiten als auch bei ausgewählten Haltestellen mit mehreren Haltestellen-Standorten eine entsprechende Anzeige vorgesehen.	2	355 608	Ergänzung im VEP möglich - Umsetzung mit externen Akteuren (DVB, ggf. VVO, Bahn), Weiterbehandlung im Nahverkehrsplan	Anregung wird gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
37	Vergrößerung von Haltestellenabständen, Abschaffung von Doppelhalten	Bei einer Erhöhung der Haltestellenabstände verlängern sich die Wege zum ÖPNV aus den Stadtquartieren deutlich. Diese Fußwege haben aber einen hohen Einfluss auf die ÖV-Nutzung. Die lt. Nahverkehrsplan angesetzten Haltestellenabstände sind deshalb angemessen. Kosten und Nutzen bei einem Umbau im Bestand stehen zudem in keinem vertretbaren Verhältnis. Die angesprochenen Doppelhaltestellen sind für die Anschlussvermittlung wichtig. Eine Beschleunigung des ÖPNV ist bei entsprechenden Maßnahmen trotzdem möglich, wie einige Beispiele zeigen (Borsbergstr./Schandauer Str., Leipziger Straße).	2	368 606	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
38	Neubau von S-Bahnstrecken in den Dresdner Norden und Elektrifizierung der Strecken nach Königsbrück und Kamenz	Der VEP geht von einer Stadtbahn nach Ottendorf/ Königsbrück aus. Der VEP konzentriert sich im Horizont 2025/ 2030 auf die S-Bahn-Linien S1, S2 und S3. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten der Bahnanbindung von Königsbrück werden in der laufenden Untersuchung DVB/VVO einbezogen.	2	446 700	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
39	ZOB an anderem Standort (Nordseite der Bayrischen Straße, Prager Spitze, bei St. Petersburger Straße)	Die Bedingungen für eine zügige ZOB-Realisierung am geplanten Standort Westseite Wiener Platz werden gegenwärtig verstärkt diskutiert und untersucht.	2	566 600	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
40	Kein Straßenbahnverkehr auf der Augustusbrücke	ÖPNV in einer wachsenden Stadt muss alle geeigneten Brücken insbesondere in zentraler Lage nutzen. Die 3 ÖPNV-Linien der Augustusbrücke sind nicht über andere Brücken abwickelbar (keine ausreichenden verkehrlichen Kapazitäten. Die Verknüpfungssituation am Postplatz lässt hier auch keine andere Funktion zu.	1		keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
41	Induktive Stromversorgung der Straßenbahn auf Teilstrecken	Oberleitungsfreie Straßenbahnen werden vorrangig bei der Einführung neuer Straßenbahnsysteme diskutiert. Für die Umsetzung induktiver Stromversorgung bedarf es nicht nur entsprechend angepasster Fahrzeuge, sondern auch einer anderen Infrastruktur. Zudem ist von induktiven Stromzuführungen keine Wirkung auf die modalen Ziele des VEP zu erwarten. Besonders unter stadtgestalterischen Aspekten sollte deshalb eher auf angepasste Bauformen (z. B. auch Einfachfahrleitung) in entsprechenden Straßenräumen orientiert werden. Ungeachtet dessen kann die technische Entwicklung beobachtet werden, um langfristig Fahrzeug- und Fahrwegkonzepte an innovative Lösungen der Energiezuführung anzupassen. Der Ansatz kann deshalb als innovativer Ansatz in den VEP aufgenommen werden.	1	70	Berücksichtigung im VEP	Anregung wird teilweise gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
42	Entfall des ÖPNV wegen Elektromobilität mit Kfz	Die Förderung von Rad, Fuß und ÖPNV begründet sich nicht nur an den Abgasemissionen im Kfz-Verkehr sondern auch in der städtebaulichen Dichte, der räumlichen Verträglichkeit, der Verkehrssicherheit, der Lärminderung, der Demografiefestigkeit und vielen anderen Zielen (siehe Kap. 1.2). Individualverkehr mit Kfz in der Stadt ist im Kontext dichter europäischer Städte als alleiniges System nicht ausreichend. Auch andere Regionen setzen seit einigen Jahren in Städten auf einen Ausbau des ÖPNV. Zudem kann noch der Punkt der Gewährleistung Mobilität für alle benannt werden. Der entfall des ÖPNV schließt alle diejenigen von Mobilität aus, die über keinen Führerschein und/oder Kfz verfügen (physisch, psychisch, finanziell).	1	39	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
43	Verlängerung der S3 von Tharandt bis Coswig	S3 über Berliner Bahn verlängern bis Coswig - bisherige Planungen gehen von einer Überlagerung von RB-Angeboten aus. Eine Überprüfung des S-Bahn Netzes i. V. m. dem übrigen SPNV ist denkbar, aber im Rahmen Nahverkehrsplan bzw. mit VVO. Das könnte als Prüfbedarf für den Nahverkehrsplan benannt werden.	1	363	Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem VVO	Anregung wird nicht gefolgt
44	verstärkter Einsatz von Klimaanlage im ÖPNV	Klimaanlagen können bei der Bestellung von Neufahrzeugen geprüft werden und unter Komfortaspekten im VEP benannt werden.	1	388	Prüfung bei Fahrzeugbeschaffung DVB	Anregung wird teilweise gefolgt
45	Wiederaufbau der Straßenbahngleise am Neumarkt aus touristischen Gründen	Dresden hat ein ausgedehntes Straßenbahnnetz, das auch schon für Stadtrundfahrten genutzt wurde. Eine Gleisverlegung auf den Neumarkt nur für die Stadtrundfahrt ist verkehrlich und stadtgestalterisch nicht sinnvoll.	1	396	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
46	ZOB dezentral im äußeren Stadtbereich anordnen	Der ZOB soll nicht nur die seit kurzem steigenden Fernbuslinien aufnehmen, sondern auch die ins Zentrum fahrenden Regionalbuslinien (Synergieeffekte). Dafür ist eine Lage im Zentrum nötig.	1	396	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
47	Konsequenter eigener Gleiskörper für die Straßen-/ Stadtbahn	Flächendeckende oder überwiegend besonderer Bahnkörper ist in den Dresdener Straßenräumen nicht möglich, da diese begrenzt sind und auch andere Funktionen aufweisen. Einige Beispiele wie Borsbergstraße/Schandauer Straße oder Leipziger Straße zeigen auch gute Geschwindigkeiten für die Straßenbahn, wenn die Planungen entsprechend ausgelegt werden.	1	448	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
48	Bau einer Stadtbahnstrecke nach Freital-Potschappel	Eine Verlängerung der Straßenbahn nach Freital steht angesichts der vorhandenen Eisenbahn und der guten Busanbindung nicht zur Disposition. Die Busanbindung Kleinnaundorf wurde wegen geringer Nutzung gerade geändert.	1	553	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
49	Tariferhöhungen nur noch für Zeitkarteninhaber	Dieser Ansatz widerspricht allen verkehrlichen und marktwirtschaftlichen Grundsätzen.	1	712	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
50	Aufbau eines O-Busnetzes in Dresden	Ein Ersatz der Straßenbahn durch O-Busse ist aus Kapazitätsgründen nicht sinnvoll. Für eine gute verkehrliche und städtebauliche Integration der Straßenbahn in den Straßenraum bestehen in Dresden viele gute Beispiele	1	802	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
51	Durchgehende Verbindung Dresden-Altenberg per Bahn	Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem VVO. Betrifft den Bereich Dresden nur am Rande.	1	878	Prüfung im Rahmen des Nahverkehrsplans gemeinsam mit dem VVO	Anregung wird teilweise gefolgt (mit Prüfauftrag)
52	Karlsruher Modell der Regionalstadtbahn für Dresden	Die Spurweitenunterschiede Stadtbahn Dresden und Eisenbahn sind technisch aktuell und nach aller Voraussicht auch in Zukunft nicht beherrschbar	1	901	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
Radverkehr						
53	Winterdienst im Hauptradnetz	Auf Grund eines Stadtratsbeschlusses von 2013 ist dies explizit nicht möglich (Negativvotum)	4	200 379 380 383	keine Berücksichtigung im VEP	Anregung wird nicht gefolgt
54	Detektion von Radverkehr im Mischverkehr an Lichtsignalanlagen	Dieses Thema wurde bisher nicht diskutiert und ist auf Relevanz zu prüfen. Insbesondere bei einer stärkeren Führung von Radverkehr im Mischverkehr. Eventuelle Lösungen können im Kapitel Innovation oder Pilotprojekte des VEP aufgenommen werden.	2	95 96	Fachliche Prüfung für Radführungen vor allem im Mischverkehr und Detektion an LSA	Anregung wird gefolgt
55	Schulradrouten festlegen	Bisher ist die Erarbeitung dieser Routen keine strategische Empfehlung des VEP, kann diesen als konzeptioneller Ansatz aber ergänzen.	2	578 921	kann in VEP als Ansatz aufgenommen werden, auch für Radverkehrskonzept geeignet	Anregung wird gefolgt
56	Radkorridor anpassen (Südhöhe, Plauenscher Ring/ Münchner Straße)	Die Südhöhe kann als fehlende Trasse im Radverkehr aufgenommen werden. Zudem ist die Änderung der Radkorridore Bernhardstraße/ Plauenscher Ring/ Münchner Straße als Ansatz ist nachvollziehbar.	2	869 897	Aufnahme in VEP und Radverkehrskonzept	Anregung wird gefolgt

Nr.	Anregung/ Themenbereich	Bewertung und Abwägung der Anregung	Anz.	Ref. zur Lfd. Nr.	weiterer Umgang	Bewertung
57	Fahrradstraßennetz für Dresden	Ein Fahrradstraßennetz im Sinne der StVO ist derzeit nicht definiert. Ansätze für den Ausbau an Hauptstraßen und allgemeine Radkorridore bestehen allerdings (siehe Kap. 6.7.3). Kriterien für Radschnellwege wurden auch definiert. Ansätze für Fahrradstraßen sollen im Radverkehrskonzept weiter ausgeformt werden.	1	57	Prüfung im Radverkehrskonzept	Anregung wird teilweise gefolgt
58	Alternativradweg im Altelbarm Leuben/ Laubegast	Bisher ist ein solcher Weg nicht berücksichtigt, da bisher kaum Bündelungswirkungen erwarten wurden.	1	417	Prüfung im Radverkehrskonzept	Anregung wird teilweise gefolgt
59	Verbesserter Radkorridor Reitbahnstraße	Ein baulich-organisatorisch verbesserter Radkorridor Reitbahnstraße-Marienstraße zur Entlastung Prager Straße vom Durchgangsverkehr ist eine Maßnahme aus dem Radkonzept Innenstadt, die noch nicht umgesetzt wurde.	1	466	Umsetzung im Zuge Radverkehrskonzept Innenstadt sowie vertiefte Untersuchungen im Radverkehrskonzept Gesamtstadt	Anregung wird teilweise gefolgt
60	Berücksichtigung der Verkehrsqualität auch im Radverkehr	Der zukünftige Bedarf an größeren Kapazitäten auf Radverkehrsanlagen wird im Radverkehrskonzept untersucht.	1	506	Prüfung im Radverkehrskonzept	Anregung wird teilweise gefolgt (mit Prüfauftrag)
61	Grünpfeil für Radfahrer an LSA	Trotz bestehender Praxisbeispiele ist dafür eine Prüfung erforderlich (Häufigkeit, Nutzen, Verständlichkeit)	1	525	Prüfauftrag, inwieweit rechtlich möglich und verkehrlich sinnvoll	Anregung wird teilweise gefolgt (mit Prüfauftrag)
Fußgängerverkehr						
62	Verstärkter Einsatz von "Zebrastreifen"	Die verstärkte Nutzung von Fußgängerüberwegen als gängiges Instrumentarium ist im VEP bisher nur als Pilotprojekt erwähnt. Der Aspekt kann im Kapitel 6.8 beim Thema Querungen verstärkt aufgegriffen werden.	1	408	kann im VEP berücksichtigt werden	Anregung wird gefolgt
63	Größtmöglicher Freiraum für Gehwege als Planungsprinzip	Formulierungen im VEP können zielorientierter hinsichtlich der Bedürfnisse für Fußgänger und einem - unter Berücksichtigung aller weiteren Anforderungen an den Straßenraum - möglichst großen Seitenraum gefasst werden.	1	789	kann im VEP berücksichtigt werden	Anregung wird gefolgt
64	Fußgänger-LSA mit Restzeitanzeige	Eine Prüfung für den potenzielle Einsatz von Fußgänger-LSA mit Restzeitanzeige sollte im VEP erfolgen.	1	818	weiterer Prüfbedarf	Anregung wird teilweise gefolgt (mit Prüfauftrag)

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

des Stadtrates

Sitzung am: 01.03.2007

Beschluss-Nr.: A0293-SR46-07

Gegenstand:

Verkehrsentwicklungsplan

Beschluss:

Der Stadtrat beschließt:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt, in Abhängigkeit der Möglichkeit zur Bereitstellung der finanziellen Mittel einen Verkehrsentwicklungsplan bis zum 31.12.2008 als Untersetzung der Fortschreibung des Verkehrskonzeptes und seinen Beschlüssen zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorzulegen.

Dabei ist die Fortschreibung des Flächennutzungsplanes, die Verkehrsprognose 2020 und der Luftreinhalteplan zu berücksichtigen.


Dr. Vogel
Erster Bürgermeister

*Original A64
(federführend)*

Ø A 66

Ø A 67

Ø Büro GBG

*Ja
7.3.07*

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau (SB/055/2012)

Sitzung am: 12.09.2012

Beschluss zu: V1630/12

Gegenstand:

Verkehrsentwicklungsplan 2025plus - Szenario für die weitere Bearbeitung

Beschluss:

1. Die Methodik zur Erarbeitung und Berechnung der Szenarien wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Das Szenario B wird als strategische Ausrichtung des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus zur Erreichung der beschlossenen Zielsetzung (Beschluss-Nr.: V0811/10 vom 24. März 2011) bestätigt. Das diesem Szenario unterlegte Maßnahmenmodell stellt noch nicht die Maßnahmen des VEP 2025plus dar.
3. Der Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau nimmt die differenzierte Stellungnahme des Runden Tisches zu einem Vorzugsszenario zur Kenntnis.
4. Für das Vorzugsszenario (= Szenario B) ist eine Schwachstellenanalyse für ein erhöhtes Einwohnerwachstum von mehr als 550 000 Einwohnerinnen und Einwohnern durchzuführen (Schwachstellenanalyse für das Maßnahmenkonzept).

Jörn Marx
Vorsitzender

LANDESHAUPTSTADT DRESDEN

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Stadtrat (SR/025/2011)

Sitzung am: 24.03.2011

Beschluss zu: V0811/10

Gegenstand:

Ziele für die künftige Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt Dresden für den Zeithorizont 2025 und darüber hinaus

Beschluss:

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden beschließt die am Runden Tisch „Verkehrsentwicklungsplan 2025plus“ erarbeiteten Ziele, einschließlich Änderungen gemäß Anlage, und bestätigt diese als Grundlage und Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus.

Helma Orosz
Vorsitzende

Präambel

1. Verkehr ist kein Selbstzweck! Er dient der Mobilität der Bürger und der Sicherung der urbanen Wirtschaft. Beides setzt die freie Wahl der Verkehrsmittel voraus.
2. Die Erhaltung der Mobilität – bezahlbar, sicher und umweltschonend – ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe ersten Ranges. Sie sollte im Konsens und unter weitestgehendem Verzicht auf dirigistische Maßnahmen umgesetzt werden.
3. Das Recht auf körperliche Unversehrtheit sowie die Gleichstellung aller Menschen ist Verfassungsgrundsatz. Auch die Verpflichtung, auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse hinzuwirken ist in der Verfassung des Freistaates Sachsen verankert. Beides sind essentielle Leitlinien für die heutige und künftige Verkehrsentwicklung.
4. Die Entwicklung von Mobilität und Verkehr ist mehr denn je globalen Einflüssen (Konjunkturschwankungen, begrenzte fossilen Energieressourcen und steigenden Energiepreisen sowie Klimaveränderungen) unterworfen. Verkehrsentwicklungsplanung muss darauf Antworten finden.
5. Gleiches gilt für die Auswirkungen des demografischen Wandels, woraus veränderte Lebens-, Verkehrs- und Mobilitätsbedürfnisse erwachsen.
6. Die Verkehrsinfrastruktur muss unter besonderer Beachtung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses erhalten und entwickelt werden.
7. Nationale und europäische Gesetze und Verordnungen geben essentielle Rahmenbedingungen für die Verkehrsentwicklungsplanung vor. Die Stadt Dresden wird diese aktiv mitgestalten.

Leitziel 1 Zukunftsfähige, nachhaltige und umweltgerechte Verkehrs- und Mobilitätsqualität für Bürger und Wirtschaft	1.1	Qualifizierung der Erreichbarkeit und Erschließung auf Stadtteilebene – hier vor allem der Ortsteilzentren – unter Berücksichtigung aller Verkehrsträger
	1.2	Sicherstellung einer qualitativ guten Erschließung und Erreichbarkeit durch die Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des gesamten Stadtgebiets
	1.3	Sicherung der Erreichbarkeit sozialer und kultureller Einrichtungen sowie alltäglicher Ziele
	1.4	Für Wirtschaft und Tourismus förderliche stadtverträgliche Verkehrserschließung
	1.5	Präferenz des Umweltverbunds in zentralen Bereichen
	1.6	Verbesserung der Lage, Erreichbarkeit und Ausgestaltung von Schnittstellen zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Individualverkehr, ÖPNV und schienengebundenem Personen-Fernverkehr (SPFV)
	1.7	Barrierefreier Ausbau der Verknüpfungsstellen zwischen ÖPNV und Individualverkehr (Rad-, Pkw-, Fußgänger-Verkehr) u. a. mit Blick auf die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen
	1.8	Gewährleistung einer ausreichenden Zahl von Fahrradstell- und PKW-Kurzzeitstellplätzen an den Hauptzugangsstellen zum ÖPNV
	1.9	Aufwertung der regionalen Bahn- und Busverbindungen (DB, DVB, VVO) mittels Netzerweiterung und kürzerer Taktzeiten
	1.10	Optimierung der Fernerreichbarkeit Dresdens durch verbesserte überregionale Verkehrsanbindungen (Flug- und Schienenverkehr) und Einbindung in die europäischen Verkehrskorridore unter Berücksichtigung der Landesentwicklungsplanung
	1.11	Förderung innovativer Verkehrslösungen und -technologien, z.B. Elektromobilität
	1.12	Verbesserung der Informations- und Wegeleitsysteme für den Umweltverbund und Tourismus in Kompatibilität im Ballungsraum Dresden
	1.13	Aufbau und Sicherung eines qualitätsorientierten Verkehrsmanagements.
	1.14	Sicherung der Erreichbarkeit sowohl vorhandener als auch neuer Gewerbestandorte auf definierten Routen
	1.15	Kanalisation des Straßengüterfernverkehrs auf ausgewählten Verkehrsachsen durch Steuerung bereits an den übergeordneten Zufahrtsstraßen
	1.16	Förderung der Kooperation der Verkehrsträger im Bereich des Wirtschaftsverkehrs; Weiterentwicklung des Güterverkehrszentrums mit den Modulen Straßen- und Schienentransport, Binnenschifffahrt und Logistik

Leitziel 2 Sozial gerechte Mobilitätsteilhabe – unter Berücksichtigung spezifischer Bedürfnisse aufgrund unterschiedlicher Lebensbedingungen – und damit gleiche Chancen für alle zur Beteiligung am gesellschaftlichen	2.1	Gewährleistung des Zugangs für mobilitätseingeschränkte und einkommensschwache Bürgerinnen und Bürger zu Verkehrsnetzen und Verkehrsmitteln einschließlich besserer Nutzungsmöglichkeiten
	2.2	Gewährleistung der Erreichbarkeit von Haltestellen und des barrierefreien Zugangs zum ÖPNV sowie notwendiger Informationen zu den Verkehrsmitteln insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen
	2.3	Förderung eigenständiger und sicherer Mobilität von Kindern, Jugendlichen und alten Menschen
	2.4	Erhöhung der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer durch Umbau bzw. Umgestaltung sicherheitskritischer Verkehrsanlagen (Anstreben der Halbierung der Zahl der Verletzten sowie der Vermeidung von Verkehrstoten).
Leitziel 3 Gewährleistung und Sicherung einer hochwertigen Stadt- und Umweltqualität durch Effizienzsteigerung integrierter Verkehrssysteme und Reduzierung des verkehrsbedingten Verbrauchs natürlicher Ressourcen	3.1	Verbesserung der Lebensqualität in den Stadtquartieren durch Verringerung der verkehrsbedingten Belastungen unter anderem mittels Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung.
	3.2	Verbesserung der Stadtgestalt und Aufenthaltsqualität von Straßen und Plätzen sowie bessere Nutzbarkeit des Wohnumfeldes
	3.3	Engere Verzahnung von nachhaltiger Verkehrs- und Stadtentwicklungsplanung unter Berücksichtigung der lokalen Klimaziele
	3.4	Präferenz von Innenentwicklung und 'Stadt der kurzen Wege'
	3.5	Entlastung der Innenstadt und der Wohnquartiere vom Durchgangsverkehr zugunsten der Verlagerung auf das qualitativ hochwertige Hauptstraßennetz
	3.6	Flächensparendes Bauen sowie Umnutzung, Rückbau und Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen; Erarbeitung von Best-Practice-Beispielen
	3.7	Vernetzung von Individual- und öffentlichem Personenverkehr bei der Realisierung neuer Verkehrsvorhaben
	3.8	Anstreben einer weiteren Erhöhung des Modal-Split-Anteils des Umweltverbundes (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr)

Leitziel 4 VEP als offener Planungs- und Entscheidungsprozess unter Einbeziehung von Verkehrswissenschaft, Verbänden, Verkehrsträgern, sonstigen gesellschaftlichen Gruppen, Beauftragten, interessierten Bürgern sowie unterschiedlichen Fachdisziplinen	4.1	Berücksichtigung und Integration regionaler sowie überregionaler Fachplanungen
	4.2	Regelmäßige Überprüfung und Nachjustierung der Ziele sowie Monitoring und Erfolgskontrolle als verbindliche Verfahrenselemente
	4.3	Fortlaufende Information über wichtige Verkehrsparameter (z.B. Verkehrsbedingte Emissionen, Anzahl der Nutzer unterschiedlicher Verkehrsmittel, Zahl der Unfälle)
	4.4	Information und Interessenausgleich zu einem frühen Zeitpunkt der Planung und Umsetzung verkehrlicher Maßnahmen
	4.5	Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene
	4.6	Ressortübergreifende und interdisziplinäre Verknüpfung verkehrlich relevanter Handlungsfelder (u.a. Verkehrs-, Stadt-, Umwelt- und Freiraumplanung)