

Ingenieurbüro für
Verkehrsanlagen und -systeme

Verkehrsentwicklungsplan Heidenau

Stellungnahmen der Nachbarkommunen und der Träger Öffentlicher Belange zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes von 06/05

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmedatum	Stellungnahmeinhalt	Abwägungsergebnis	Abwägungsbegründung
1	Landeshauptstadt Dresden	19.05.2005	<p>Durchfahrtshöhe Eisenbahnunterführung Sporbitzer Straße beträgt 3,8 m.</p> <p>Heidenau wird seit 2004 auch durch die S-Bahn-Linie 2 bedient.</p> <p>Landeshauptstadt Dresden plant neue Querspange Sporbitz, diese überschneidet sich mit Vorschlägen des VEP, zwei Querspangen sind nicht sinnvoll.</p> <p>Konzept Verknüpfung Elberadweg mit Stadtzentrum noch unvollkommen, Verbindung Elberadweg – Großsedlitz von touristischem Interesse.</p> <p>Berücksichtigung der Anschlußbahnen und insbesondere der Elbgeländebahn im VEP.</p> <p>Fahrten zwischen den Makroverkehrsbezirken Dresden und Pirna sind fehlen offensichtlich.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p>	<p>Verkehrsanalyse wurde vor 2004 erstellt, Hinweise werden ergänzt.</p> <p>Bei den Vorschlägen des VEP handelt es sich lediglich um Maßnahmen zum Ausbau des bestehenden Straßennetzes mit der Absicht, die kleinräumige Verkehrsanbindung zu verbessern. Eine weitere Querspange ist in Heidenau nicht vorgesehen.</p> <p>Der Verkehrsentwicklungsplan konzentriert sich gemäß Aufgabenstellung auf die Belange des Alltagsverkehrs. Es wurde versucht, an verschiedenen Stellen auf die zentralen touristischen Belange hinzuweisen, ohne dass dieses vollständig sein kann. Die Hinweise werden jedoch derart aufgenommen, dass weiterführende Untersuchungen zum touristischen Wegenetz erfolgen sollten.</p> <p>Es wird ausgeführt, dass die spezielle Befassung mit Güteranschlussgleisen kein Kernthema des VEP ist.</p> <p>Dargestellt sind lediglich Fahrten von und nach Heidenau, Außenverkehre wurden in der Haushaltbefragung nicht erfasst und werden deshalb nicht abgebildet.</p>

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmedatum	Stellungnahmeinhalt	Abwägungsergebnis	Abwägungsbegründung
1 (Forts.)	Landeshauptstadt Dresden	19.05.2005	Lichte Höhe der Eisenbahnunterführung Platz der Freiheit und Sporbitzer Straße nicht korrekt.	Wird berücksichtigt	Der Begriff „lichte Höhe“ wurde teilweise fälschlich verwendet und wird durch den Begriff „Durchfahrts-höhe“ ersetzt.
2	Landkreis Sächsische Schweiz	23.05.2005	<p>Ausweisung von Tempo-30-Zonen bedarf einer weiteren tiefgründigen Untersuchung und Erörterung, auch Anordnung von Z 325 StVO (Verkehrsberuhigter Bereich) ist zu prüfen.</p> <p>„Vermehrung“ des Busangebotes kann nicht wirtschaftlich dargestellt werden, deshalb Ablehnung.</p> <p>Vorzüge des Radverkehrs sollen ausgeschöpft werden.</p> <p>Kein Interesse des Unternehmens zur Verknüpfung der Wal-Mart-Linie mit anderen ÖPNV-Verbindungen.</p>	<p>Ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p>	<p>Der Rahmen des VEP lässt es nicht zu, dass jede einzelne Tempo-30-Zone detailliert beschrieben wird. Deshalb ist klar benannt, dass im Einzelfall vertiefende Untersuchungen erforderlich sind. Diese ergeben sich bereits daraus, dass die verkehrsrechtliche Anordnung zu beantragen ist. Darin eingeschlossen ist die Prüfung, ob ggf. ein Verkehrsberuhigter Bereich in Frage kommt.</p> <p>Wirtschaftliche Konsequenzen müssen noch außerhalb des VEP untersucht werden, Sinnfälligkeit ergibt sich aber aus anderen als wirtschaftlichen Aspekten, beispielsweise aus der weiteren Alterung der Bevölkerung.</p> <p>Entsprechende Maßnahmen sind bereits Bestandteil des VEP.</p> <p>Unabhängig von der momentanen Interessenlage des Unternehmens Wal-Mart sind die für die Stadt Heidenau sinnvollen Maßnahmen aufzuzeigen, auch wenn sie nicht kurzfristig realisierbar erscheinen.</p>
3	Straßenbauamt Dresden	17.05.2005	<p>Klarstellung der Baulast durch jeweilige Angabe der Klassifizierung und Nummer.</p> <p>Bei Straßenbauvorhaben exakte Bezeichnung des Vorhabensträgers berücksichtigen, erst nach Freigabe der A 17 erfolgt Herabstufung der B 172 zur S 172.</p>	<p>Ist bereits weitgehend berücksichtigt.</p> <p>Ist bereits weitgehend berücksichtigt.</p>	<p>Der Hinweis wurde weitgehend berücksichtigt, ist aber wegen der flüssigen Lesbarkeit des Dokumentes nicht akribisch umzusetzen.</p> <p>Wird bereits überwiegend praktiziert, für den Teil der Ortsumgehung Pirna im Zuge der S 177 und der Weiterführung der S 177 bis zur B 6 mit verschiedenen Baumaßnahmen wird jedoch zur besseren Verständlichkeit der Sammelbegriff „Ostumgehung Dresden“ beibehalten.</p>

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme-datum	Stellungnahmeinhalt	Abwägungs-ergebnis	Abwägungsbegründung
3 (Forts.)	Straßenbauamt Dresden	17.05.2005	<p>Zu Seite 2: Baulastträger ist BRD.</p> <p>Zu Seite 46: Umstufung zur S 172 ergänzen.</p> <p>Zu Seite 48: S 51 bereits abgestuft.</p> <p>Zu Seite 51: Knotenpunkt Weststraße ist Bestandteil der Planungen zur S 172, Knotenpunkt „Hammermarkt“ ist Bestandteil des Ausbaus der S 172 in Heidenau.</p> <p>Ausbaumaßnahmen der K 8772 (Durchbindung „Bäckerweg“ Kleinsedlitz, Umgehung Großsedlitz) sind Planungswünsche der Stadt.</p> <p>Südlicher Abschnitt der Geschwister-Scholl-Straße ist Kreisstraße, Variante mit Angebotsstreifen für den Radverkehr verwerfen.</p> <p>Im Zuge der klassifizierten Straßen sollen Querungshilfen in Form von Mittelinseln und nicht als Zebrastreifen angelegt werden.</p>	<p>Wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p>	<p>Formulierung ist so zwar richtig, gemeint ist aber das zuständige Amt.</p> <p>Ist an anderer Stelle erwähnt und für das eigentliche Bauvorhaben nicht relevant.</p> <p>Die Knotenpunkte wurden zum besseren Verständnis gesondert aufgeführt, da nicht jedem Leser die Details der Planungen des SBA geläufig sind, der Zusammenhang zu den Ausbaumaßnahmen wird beschrieben.</p> <p>Ist der Stadtverwaltung bekannt, Gespräche wurden bereits bzw. werden rechtzeitig vor eventueller Realisierung mit dem Landkreis bzw. dem Straßenbauamt geführt.</p> <p>Alle Vorschläge stehen unabhängig vom Träger der Straßenbaulast unter dem Vorbehalt der Prüfung in einer konkreten Objektplanung, in welcher die räumliche Situation und die Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer differenziert zu prüfen sind. Außerdem erfolgt ohnehin dann eine Anhörung der Träger öffentlicher Belange. Die endgültige Ausbaufestlegung verbleibt beim jeweiligen Straßenbaulastträger.</p> <p>Die Einordnung von Querungshilfen erfolgt grundsätzlich auf der Grundlage des aktuellen Regelwerkes und ohne spezielle Berücksichtigung der Klassifizierung. Die Prüfung erfolgt in konkreten Detailplanungen bzw. Anträgen zur verkehrsrechtlichen Anordnung.</p>

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme-datum	Stellungnahmeinhalt	Abwägungs-ergebnis	Abwägungsbegründung
3 (Forts.)	Straßenbauamt Dresden	17.05.2005	Hinweise zur Bezeichnung der Vorhaben in den Abbildungen. „Ostumgehung Dresden“ in Abbildung 1 mit darstellen. Realisierte Verbindung S 51 alt – Neubauernweg in Abbildungen eintragen.	Wird berücksichtigt. Wird berücksichtigt. Wird berücksichtigt.	
4	Verkehrsverbund Oberelbe	20.05.2005	Seit Dezember 2004 gibt es neue Takt- und Verkehrszeiten. P+R-Platz am Bahnhof wurde im April 2005 eingeweiht. Der VVO bittet darum, die statistischen Angaben zum ÖPNV in Heidenau intern verwenden zu dürfen.	Wird teilweise berücksichtigt. Wird berücksichtigt. Wird berücksichtigt.	Auf Grund des engen Zusammenhanges zwischen Angeboten und dem festgestellten modal-split sind die Bedingungen zum Zeitpunkt der Haushaltbefragung zu beschreiben, ergänzend dazu werden jedoch die aktuellen Taktzeiten aufgenommen.
5	Dresdner Verkehrsbetriebe AG	24.05.2005	Vergleich der Haushaltbefragung Heidenau mit anderen Städten kritisch, besser Vergleich der Werte SrV 2003, unterschiedliche Werktage ungünstig. Tabelle in Abbildung 13 (Fahrtenaufkommen SPNV/ÖPNV) erscheint unplausibel. Falsche Darstellung des Angebotsprofils der Buslinien (20 bzw. 30 min Takt ist gegeben).	Wird nicht berücksichtigt. Wird nicht berücksichtigt. Wird teilweise berücksichtigt.	Zum Zeitpunkt der Verkehrsanalyse (2001) lag SrV 2003 noch nicht vor. Der Vergleich verschiedener Werktage ist unkritisch und üblich, so weit es sich um sogenannte Normalwerkstage außerhalb von Ferienzeiten handelt. Im SrV 2003 ist Heidenau mit einer Stichprobe von 250 Haushalten beteiligt, so dass die statistische Sicherheit deutlich geringer als in der Befragung 2001 in Heidenau ist. Prüfung ergab Richtigkeit der Werte zum Zeitpunkt der Haushaltbefragung 2001. War zum Zeitpunkt der Analyse nicht der Fall, Einführung des Taktes wird im Text ergänzt.

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme-datum	Stellungnahmeinhalt	Abwägungs-ergebnis	Abwägungsbegründung
5 (Forts.)	Dresdner Verkehrs- betriebe AG	24.05.2005	<p>Fahrbahnbreite von 6,50 m für die Begegnung von Bussen auf der Zschierener Straße ist zu gewährleisten.</p> <p>Gehweg mit Radfahrer frei besser als Sicherheitsstreifen, da dieser Sicherheit für den Radverkehr suggeriert, insbesondere bei häufiger Begegnung von Schwerverkehr ungünstig.</p> <p>Einrichtung Haltestelle auf Zschierener Straße wird auch in Richtung Bhf. Heidenau empfohlen.</p> <p>In den Empfehlungen konzentrieren sich die Aussagen auf Linienverläufe. Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen und Potentialanalysen fehlen. Deshalb sollten Maßnahmen im Busliniennetz im VEP entweder um die genannten Punkte ergänzt werden oder es ist weiterer Untersuchungsbedarf auszuweisen.</p>	<p>Ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p>	<p>Der in einer konkreten Planung zu prüfende Vorschlag für die Querschnittaufteilung sieht Schutzstreifen für den Radverkehr vor, die verfügbare Fahrbahnbreite im Begegnungsfall Bus – Bus beträgt 7,25 m und ist damit unter Berücksichtigung des Radverkehrs ausreichend.</p> <p>Der Schwerverkehrsanteil ist hier sehr gering, deswegen Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr problemlos möglich. Ob diese tatsächlich realisiert werden, wird erst nach Vorlage einer konkreten Planung und nach erneuter Anhörung der TÖB entschieden.</p> <p>Grundsätzlich sollten immer Haltestellen in Richtung und Gegenrichtung existieren, in diesem speziellen Fall liegt allerdings der besiedelte Bereich an der Zschierener Straße bereits im 300-m-Einzugsbereich der Haltestelle „Käthe-Kollwitz-Straße“ an der Siegfried-Rädel-Straße, so dass die ÖPNV-Erschließung ausreichend ist.</p> <p>Der Rahmen des VEP lässt vertiefende Wirtschaftlichkeits- und Potentialuntersuchungen nicht zu. Es wird aber darauf hingewiesen, dass vertiefende Untersuchungen vor Linienanpassungen erforderlich sind.</p>
6	ADAC Sachsen	19.05.2005	Verkehrszählung zur Abbildung der Effekte der BAB A 17 durchführen, da Verkehrsprognosen auf B 172 im Netzfall 1 trotz A 17 sehr hoch liegen.	Wird nicht berücksichtigt.	Eine Fortschreibung der Prognosen erfolgt zum geeigneten Zeitpunkt nach Freigabe der A 17 und der Überarbeitung der Dokumente der Landesverkehrsplanung.

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme-datum	Stellungnahmeinhalt	Abwägungs-ergebnis	Abwägungsbegründung
6 (Forts.)	ADAC Sachsen	19.05.2005	Richtlinienkonforme und einheitliche Gestaltung der Tempo-30-Zonen ohne überzogene geschwindigkeits-reduzierende Einbauten wird empfohlen.	Wird nicht berücksichtigt.	Erst in der konkreten Planung der einzelnen Zonen wird deren bauliche Ausgestaltung festgelegt. Der VEP gibt hier nur allgemeine Empfehlungen.
7	ADFC Sachsen	19.05.2005	Zu Seite 32, 1. Absatz: Mangelfreier Zustand der genannten Radwege nicht zutreffend.	Wird nicht berücksichtigt.	Die Formulierung des VEP bezieht sich auf die Oberfläche des Radweges, der ADFC merkt selber an, dass weitergehende Mängel anschließend aufgelistet werden.
			Unklarheit, ob Neubautrassen der S 172 Radwege erhalten.	Wird teilweise berücksichtigt.	Kennzeichnung erfolgt im Kapitel Radverkehr.
			Elberadweg und Großsedlitz sollten vom Elberadweg direkt über das Hauptnetz erreichbar sein.	Wird teilweise berücksichtigt.	Der Verkehrsentwicklungsplan konzentriert sich gemäß Aufgabenstellung auf die Belange des Alltagsverkehrs. Es wurde versucht, an verschiedenen Stellen auf die touristischen Belange hinzuweisen, ohne dass dieses vollständig sein kann. Die Hinweise werden jedoch derart aufgenommen, dass weiterführende Untersuchungen zum touristischen Wegenetz erfolgen sollten.
			Keine Anlage von Radwegen an Straßen, die gemäß ERA einen Mischverkehr zulassen.	Wird teilweise berücksichtigt.	Bei den beschriebenen Straßen handelt es sich um Hauptsammelstraßen, für die unter bestimmten Bedingungen und Voraussetzungen eine Verkehrsabnahme zwar prognostiziert wurde, jedoch ggf. noch für viele Jahre mit hohen Belastungen zu rechnen ist (Entlastung u.a. durch S 172 neu). Insofern ist hier eine Einzelfallentscheidung erforderlich. Entsprechender Passus wird eingefügt.
			„Radweg-Stummel“ sollten nicht als Bestandteil des Radwegehauptnetzes dargestellt werden.	Wird nicht berücksichtigt.	In den Abbildungen erfolgt keine Darstellung eines durchgängigen Hauptnetzes, die „Stummel“ verdeutlichen das heutige Vorhandensein von separaten Wegeabschnitten für den Radverkehr.

Lfd. Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme-datum	Stellungnahmeinhalt	Abwägungs-ergebnis	Abwägungsbegründung
8	PDS-Fraktion des Stadtrates	19.05.2005	<p>August-Bebel-Straße in Richtung Dohna und weiterführend zu wenig einbezogen, auch vor dem Hintergrund der Autobahnanbindung.</p> <p>Einfluß von Schulschließungen auf VEP.</p> <p>Knotenpunkt August-Bebel-Straße / Hauptstraße ist für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.</p> <p>Anlegen touristischer (Rad-)Wege im Müglitztal.</p> <p>Erreichbarkeit Barockgarten.</p> <p>Ausschilderung Großsedlitz und Hinweise zur Wegweisung des Wanderwegenetzes.</p> <p>Kombination Kreisverkehr/LSA-Knoten am Platz der Freiheit macht wenig Sinn, Vorschlag zweispuriger Kreisverkehr.</p> <p>Analyse ruhender Verkehr widerspiegelt die Verhältnisse in den Wohngebieten nicht richtig.</p>	<p>Ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Wird teilweise berücksichtigt.</p> <p>Ist bereits berücksichtigt.</p> <p>Ist bereits teilweise berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p> <p>Wird nicht berücksichtigt.</p>	<p>Siehe Abbildungen 16, 17, 19, 28, anschließend Stadtgebiet Dohna, außerdem bereits ausgebaut bzw. im Ausbau befindlich.</p> <p>Ist zu späterem Zeitpunkt ergänzend zu untersuchen, derzeit nicht relevant.</p> <p>Siehe Kapitel Konzepte für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr.</p> <p>Sollte in weiterführende Untersuchung zum touristischen Wegenetz aufgenommen werden.</p> <p>U.a. Maßnahmen Durchbindung „Bäckerweg“ Kleinsedlitz und Kernumgehung Großsedlitz.</p> <p>Im VEP wird die Erarbeitung von Wegweisungs- und Leitsystemen empfohlen.</p> <p>VEP gibt keine Vorzugslösung vor. Mit den ergänzenden Untersuchungen und weiterführenden Planungen entsteht differenzierterer Erkenntnisstand, auf dessen Basis Entscheidungen getroffen werden können. Zweispuriger Kreisverkehr gemäß wissenschaftlichen Untersuchungen ungünstige Lösung mit höherem Konfliktpotential und Flächenverbrauch.</p> <p>Untersuchungen des ruhenden Verkehrs bezogen sich auf das Stadtzentrum, Wohngebiete sind sukzessiv weiter zu betrachten, jedoch nicht innerhalb des VEP.</p>

- Hinweise: - Aufgeführt sind nur diejenigen Nachbarkommen und Träger öffentlicher Belange, die Stellungnahmen zum VEP-Entwurf abgegeben haben.
- Die im Zuge der Bürgerbeteiligung erhaltenen Anregungen sind entweder bereits VEP-integriert oder werden zukünftig anderweitig behandelt werden.