

Dresden, den 15.07.2020

Bürgerbeteiligung zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept Fernsehturm des Büros Spiekermann (2020)

Fragesteller: Annett und Jan Weigel, Anwohner, wohnhaft Waldmüllerstraße 10, 01326 Dresden

Vorbemerkung: das Verkehrs- und Mobilitätskonzept ist in Zusammenhang mit den bereits vorhandenen Studien „Machbarkeitsstudie“ (Grebner beraten + planen GmbH 2017) und Konzeptstudie (Stresad, 2018) betrachtet worden, da einzelne Parameter herausgelöst aus dem Gesamt-Kontext keine vollständige Beurteilung erlauben.

Unserer Meinung nach sind verschiedene Konfliktproblematiken ersichtlich, einerseits innerhalb der verschiedenen Konzepte (z.B. zwischen Feststellungen in der Bestandsaufnahme und vorgeschlagenen Lösungen), andererseits zwischen den im Mobilitätskonzept vorgeschlagenen Lösungen und der Lebenswirklichkeit (z.B. Bebauung/Verkehrsführung und Landschaftsschutz/FNP). Daher haben wir die Konflikte benannt und daraus Fragen an die Stadt Dresden abgeleitet.

Hinweis: FT = Fernsehturm

| | |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Konflikt Zeit (Synchronisation FT- Eröffnung mit Infrastrukturmaßnahme) | Für den Bau des FT und die Nutzung der Fördermittel war bisher das Jahr 2025 als Jahr der Fertigstellung in Aussicht gestellt. Alle im Verkehrs- und Mobilitätskonzept vorgestellten Infrastruktur-lösungen lassen sich nicht vor 2030 realisieren. Nach Konzept S.14 ist die Staffelsteinstrasse von 2022-2025 im Bau, die Oberwachwitzer Bergstraße ab 2026, Verlegung der Straßenbahnwendeschleife und Busanbindung zum Rossendorfer Platz nicht vor 2030, da erst ein Planfeststellungsverfahren erfolgen muss. |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none">1) Ist die Eröffnung des FT erst geplant, wenn die Verkehrsinfrastruktur fertiggestellt ist oder müssen die Anwohner jahrelang mit nicht zumutbaren „Interims-Lösungen“ und den unzumutbaren Folgen von Besucher-Individualverkehr auf unzureichender Zuwegung leben?2) Wie soll bei der für die Anwohner stark eingeschränkten Verkehrssituation (3 jährige Sperrung der Staffelsteinstraße) auch noch der für den Bau des FT notwendige Verkehr gewährleistet werden können?3) Wie kann die vorhandene kleinteilige Straßeninfrastruktur mit all den in den Studien genannten Konflikten (schmale Wohngebietsstraßen mit Einengungen, starken Neigungen, geringen Kurvenradien) überhaupt den Bauverkehr aufnehmen ohne im Anschluss komplett sanierungsbedürftig zu sein, bzw. ist die dann fällige Sanierung Teil der geplanten Infrastruktureertüchtigung und in den veranschlagten Kosten enthalten? |
| Konflikt Lage | Der Fernsehturm befindet sich in einem topographisch anspruchsvollen Gelände, ca. 13 km entfernt vom Stadtzentrum. Daran kann auch das vorgelegte Mobilitäts- und |

| | |
|------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>Verkehrskonzept nichts ändern, da es lediglich die Reisezeiten um ca. 10 min pro Strecke verkürzt.</p> <p>Andere FT im Bundesgebiet liegen a) wesentlich näher zum Stadtzentrum oder b) verfügen über ausreichend Parkmöglichkeiten direkt am Turm oder sind c) aufgrund ihrer Lage geschlossen, da nicht wirtschaftlich zu betreiben.</p> <p>Trotzdem werden von Seiten der Stadt diese anderen Türme als Beispiel für das Projekt "FT Dresden" herangezogen.</p> |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Warum fließt dieser Aspekt in die Betrachtung der Wirtschaftlichkeit nicht ein? 2) Vorherigen Studien (Grebner, 2017) kamen zu dem Schluß, dass ein "Betrieb des FT wirtschaftlich nicht darstellbar ist". Wie stellt also die Stadt sicher, dass die DFMG den Turm auch nach möglicher Insolvenz eines eventuell gefunden Betreibers für Besucher zugänglich hält, bzw. dass an 20 Jahre Turmöffnung gebundene Fördergeld aus Steuermitteln dann zurückgezahlt wird? |
| Konflikt Naturraum | <p>Die Flächennutzungsplanung und der Landschaftsplan weisen die Flächen als Bauen im Außenbereich auf, es ist auf jeden Fall ein Planverfahren erforderlich. Im Landschaftsschutzgebiet sind jegliche Handlungen untersagt, die eine Änderung des Gebietes nach sich ziehen. Gemäß Landschaftsplan ist eine Nutzungsänderung, die den Anteil an Grünland und Wald verringert untersagt.</p> |
| Frage | <ol style="list-style-type: none"> 1) Trotzdem formuliert das Mobilitäts- und Verkehrskonzept „eine Aktivierung der Brachefläche am FT für die Verkehrserschließung ist ggf. auch ohne Planrechtsverfahren möglich (vgl. S.10). Wie geht das, bzw. wieso geht die Stadt davon aus das Schutzgebietsausweisungen für ein Tourismusprojekt mit unsicherer wirtschaftlicher Grundlage einfach ausgehebelt werden können? |
| Konflikt Kaltluftentstehungsgebiet vs. Flächenversiegelung | <p>Das Gebiet ist laut Landschaftsplan ein Kaltluftentstehungsgebiet mit Bedeutung für die Frischluftzufuhr des Elbtals, eine weitere bauliche Verdichtung ist nicht vorzusehen.</p> |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Wie ist das bau- und genehmigungsrechtlich mit einer Flächenversiegelung (für PKW-Stellflächen, Bus- und Taxivorfahrten etc.) zu vereinbaren? 2) Wenn dafür an anderer Stelle Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umgesetzt und gegengerechnet werden: <ul style="list-style-type: none"> • Ist das nicht ein „Ablasshandel“, weil die Schutzziele des Gebietes dann trotzdem nicht eingehalten werden? • Welche Kosten entstehen durch die zu leistenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und sind diese in der Kostenschätzung enthalten? 3) Der Rückbau des einst viel größeren FT-Parkplatzes war erforderlich, da Probleme mit der Ableitung des Niederschlagswassers bestanden (Erosion?). Sind bei |

| | |
|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | erneuten Parkplatzbauten nicht dieselben Probleme zu erwarten? |
| Konflikt Besucherzahl/Besucherstrom-Berechnung | <p>Das verwendete Konzept der Studie berücksichtigt nicht die besonderen Charakteristika eines Turmbesuches (vgl. S.13). Bei der Berechnung der Besucherverteilung wurden a) die Sichtverhältnisse nicht mit berechnet: selbst bei annehmbarem Wetter ist bei schlechten Sichtverhältnissen mit weniger Besuchern zu rechnen. Bei „guter Sicht“ kann sich dagegen die Besucherzahl schlagartig verdoppeln (anstatt den im Konzept angenommenen 1078 auf über 2100) und b) wurden auch nicht Wind und Kälte auf einer Außen-Plattform in 150 Meter Höhe mit einbezogen: eine Verteilung von jeweils 6% des Besucherstroms auf die Monate Januar und Februar ist auszuschließen.</p> <p>Die unterschätzte Ungleichverteilung des Besucherstromes deckt sich auch mit Erfahrungswerten der Anwohner aus Zeiten als der Turm noch öffentlich zugänglich war. In dieser Zeit hat es Tage, ja manchmal Wochen gegeben, wo kein einziger Besucher zu verzeichnen war.</p> |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Wird eine Anpassung dieser Berechnung diese Fakten mit beinhalten? 2) Bei Nicht-Umsetzung des Sowieso Plus Planfalls oder Nicht Akzeptanz der ÖPNV Konzepte können dann an Spitzentagen bis zu 1300 Fahrten auftreten, d.h. 130 PKW bei 10 h Öffnungszeit, die im Wohngebiet „rumkurven“ und eine Möglichkeit zum Parken suchen. Wie will man den Besucherspitzen entgegenwirken? Stichwort: "Besucherlenkung durch online Buchungssystem" – wie soll dieses den PKW Individualverkehr verhindern? |
| Konflikt „Mobilitätsverhalten“ | <p>Das Anreiseverhalten wird in allen vorliegenden Studien mit in der Regel 90% Motorisierten Individualverkehr (MIV) eingeschätzt. PuR Parkplätze, bessere ÖPNV-Anbindung, sowie nicht vorhandene Parkplätze am FT sollen das Mobilitätsverhalten ändern. Dafür ist die Umsetzung des Sowieso Plus Planfalls und dessen Annahme durch die Bürger Voraussetzung.</p> |
| Fragen/Anmerkungen | <p>Trotzdem:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Was veranlasst die Stadt zu glauben, dass der Dresdner Bürger disziplinierter ist als irgendwo anders in Deutschland? 2) Ist eine Zufahrtsbeschränkung nur für Anlieger vorgesehen (ergänzt mit Anwohner-Parkausweisen), die durch regelmäßigen Kontrollen flankiert/umgesetzt wird? 3) Wie wird in diesem Fall (z.B. Abweisung MIV durch Kontrollen) der legitime Besuch von Anwohnern behandelt? 4) Welche weiteren wirksamen Konzepte werden entwickelt, den Zugang des MIV zum Wohngebiet zu verhindern (z.B. Schrankensystem zu öffnen mit Anwohner-Parkausweis, Problem legitimer "Besuch")? |

| | |
|---------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>5) Wird der Betreiber zur Anwendung eines Buchungssystems vertraglich verpflichtet, um Besucherspitzen abzubauen (Vertragspartner ist ja die DFMG, nicht die Stadt) bzw. wie gedenkt die Stadt dieses durchzusetzen?</p> <p>⇒Konflikt zu Besucherzahlen und Wirtschaftlichkeit: Alle diese dem Schutz des Wohngebietes dienenden Maßnahmen (auf die der Anwohner Anspruch hat), werden die Besucherzahlen negativ beeinflussen und somit limitierender Faktor der Wirtschaftlichkeit sein.</p> |
| Konflikt „Sowieso-Planfall“ | <p>Im Sowieso-Planfall sind enthalten: Ausbau PuR Rossendorfer Strasse, Quorenerstr, Staffelsteinstrasse, Wachwitzer Bergstr. und Radwege. Selbst mit dem vorgesehenen Ausbau behalten die Straßen ihre Ausgangsparameter: geringe Fahrbahnbreite mit Einengungen, starke Neigung, geringe Kurvenradien.</p> |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Wie sollen diese Straßen den zusätzlichen Verkehr aufnehmen können? Brauchen sie dann nicht höhere Ausbaumwerte hinsichtlich Tragfähigkeit und Straßenbreite? 2) Wie sollen die ohnehin engen Straßen auch noch die Aufnahme eines Radweges ermöglichen (vgl. Hauptroute 1 und 2 Radverkehr, S.23)? 3) Wird generell dann ein Einbahnstraßen-System für die Staffelsteinstraße und die Wachwitzer Bergstraße erwogen, (welches für die Anwohner dann wesentliche längere Zeiten für Arbeitswege bedeuten würde)? 4) Wie ist die Planung eines Radweges im Wachwitzgrund zu realisieren unter Berücksichtigung der Steigung (nicht machbar für normale Radfahrer ohne E-Bike), des Schutzstatus (FFH- Gebiet, zu schützende Art u.a. Feuer-salamander). 5) Wie können sich Radfahrer und Wanderer den ohnehin schon schmalen Weg teilen? 6) Wie sollen die geplanten 400 T€ für Radweg-Baumaßnahmen in topographisch schwierigen Gelände ausreichen und ist ein Flächenversiegelung im FFH-Gebiet genehmigungsfähig? |
| Konflikt " Umsetzung Mobilitätskonzept und Sowieso Maßnahmen" | <p>Bei der Vorstellung des Mobilitätskonzeptes (Einwohnerversammlung im Kulturpalast, 19.6.2020) sowie bei der öffentlichen Sitzung des Ortsbeirates Schönfeld-Weißig (13.7.2020) wurden vom OB Herr Hilbert bzw. Mitarbeiter der Stadt Herr Timmroth die "Sowieso" Maßnahmen stets an die Umsetzung des Fernsehturmprojektes gebunden. Offensichtlich versucht die Stadtverwaltung mit dem Inaussichtstellen der Umsetzung der "Sowieso" Maßnahmen die anwohnenden Bürger zur Zustimmung zum geplanten FT-Projekt zu locken.</p> |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Wie wird sichergestellt, dass mindestens die gesamten "Sowieso" Maßnahmen vor Öffnung des FT umgesetzt und |

| | |
|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>fertiggestellt sein werden (denn es ist ja gerade in der Anfangszeit mit erhöhtem Besucherinteresse zu rechnen)?</p> <ol style="list-style-type: none"> 2) Werden die "Sowieso" Maßnahmen nur bei Öffnung des FT umgesetzt? 3) Wenn ja, wieso tragen sie dann den Namen "Sowieso"? 4) Weshalb sind die "Sowieso" Maßnahmen nicht schon lange realisiert wurden, denn am Zustand der Infrastruktur (Stichworte: Staffelstein, Quorenerstr., Wanderwege, Ortsdurchfahrt Gönnsdorf etc.) läßt sich ja sehen, dass diese bereits seit Jahrzehnten nötig sind? 5) Wenn die Umsetzung der "Sowieso" Maßnahmen nur mit Öffnung des FT umzusetzen sind, gewichtet dann die Stadtverwaltung nicht die FT-Öffnung und FT-Besucher höher als die berechtigten Interessen der Anwohner an intakter Infrastruktur? |
| Konflikt „Blaues Wunder“ | Am Blauen Wunder sind bekannter Maßen seit langem Baumaßnahmen und Einschränkung der Fahrbahnen geplant. |
| Frage | Wie vereinbart sich das mit dem dann mehr aufzunehmenden Verkehr aus Richtung Schillerplatz, bzw. wie soll dieser (hier besonders Reise-, Linien- und Stadtrundfahrtbuisse) bei Schließung des Blauen Wunders abgeführt werden? |
| Konflikte „Sowieso-Plus“ Planfall | Der Sowieso-Plus Planfall: Ertüchtigung Oberwachwitzer Weg und Wachwitzer Höhenweg für den Bus- und Wirtschaftsverkehr, PuR Tolkewitz / Fährverbindung / Buslinie "V1", Ausbau Haltestellen, Vorfahrt und Haltepunkt am Fernsehturm, Parkplätze für Personal, Behinderte, Taxis, Einrichtung von E-Bike und Carsharing Stationen, Verkehrsleitsysteme |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Weder auf dem Oberwachwitzer Weg noch auf dem Wachwitzer Höhenweg können sich derzeit 2 PKW begegnen. Wie sollen diese ohne Fahrbahnverbreiterung für den Bus- und Wirtschaftsverkehr (bei Oberwachwitzer Weg auch Bauverkehr während der Bauphase) ertüchtigt werden? Geht das zu Lasten der Fußwege? Geht das zu Lasten privater Grundstücke? 2) Wie soll eine Parkplatzfläche in Tolkewitz auf geschützten Elbwiesen gefunden werden und Genehmigung erhalten? Welche Kosten addieren sich dann für die zu leistenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen? 3) Wie addiert sich zeitlich ein Weg mit Anreise zum Parkplatz Tolkewitz, Warten auf die Fährverbindung, Warten auf den im 30 minütigen Takt fahrenden V1-Bus? ⇒ nicht umsetzbar, unrealistisch. 4) Wie kommt man vom PuR Parkplatz Tolkewitz auf die andere Elbseite, wenn die Fähre aufgrund von Hochwasser oder Niedrigwasser nicht betrieben werden kann? 5) Wo parkt man, wenn der Parkplatz aufgrund von Elbehochwasser überflutet ist? 6) Es wird auf die Einrichtung von Parkflächen für car-sharing Autos abgehoben. Sind diese kein MIV nur weil man die PKW gemietet hat? |

| | |
|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 7) Es werden kaum Aussagen zu den Verkehrsleitsystemen getroffen? Diese sind mit nur 50.000 € veranschlagt? |
| Kostenanalyse „Sowieso-Planfall“ vs. „Sowieso-Plus“ | Der Kostenvergleich zwischen „Sowieso“ und „Sowieso Plus Planfall“ ergibt lediglich rd. 2,985 Mio. finanzieller Mehraufwand. |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Ist an die Kalkulation des Sowieso Plus Planfalls nicht völlig unterdimensioniert um nicht zu sagen „Schön gerechnet“? 2) Wie kommt es dass der vorgesehene Straßenausbau im Sowieso-Plus Fall nur 1,4 Mio. kostet (Straßen im Sowieso Fall über 12 Mio.) 3) Alle weiteren 9 Kostenpositionen (PuR Parkplatz, Behinderten -Parkplätze, Zufahrten, Wendeschleife, Bushaltestellen, Ausrüstungen Parkplätze, Lückenschlüsse Wanderwege/ Radwege, Verkehrsleitsystem) sind dann insges. mit nur rd. 1,585 Mio. kalkuliert. Wie ist dieser sehr niedrige Kostenansatz zu begründen, bzw. wie will die Stadt diese Maßnahmen zu diesen Kosten realistisch umsetzen? |
| Konflikt: Innovations-Planfall | Stichworte: Seilbahn Trassenführungen, Supratransbahn, Amphibienbusse, autonom fahrende Shuttlebusse, Televersum... Das Mobilitätskonzept schließt diese aus, da völlig unrealistisch, nicht oder nur teilweise und in sehr langen Zeiträumen umsetzbar (>40 Jahre). Jedoch ist ein wirtschaftlicher Betrieb des FT ohne solche Maßnahmen und sich daraus ergebenden hohen Besucherzahlen und Umsätzen (für die Betreiber) nicht darstellbar. |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Warum untersucht man in einer Studie Varianten, wie Seilbahn oder Zahnradbahn, wo aus anderen Studien bereits bekannt war, dass diese Varianten aus Gründen der Nicht-Genehmigungsfähigkeit auszuschließen sind? 2) Wie kann man ausschließen, dass in späterer Zeit weiteres Steuergeld für derartige "Innovationsmaßnahmen" aufzubringen ist, da sonst der Betrieb des Touristenstandortes Fernsehurm nicht wirtschaftlich ist (wie in der Grebner Studie geschlußfolgert)? |
| Konflikt Schutz und Rechte Anwohner | Die Siedlung am Fernsehturm ist ein ruhiges Wohngebiet mit überwiegend älteren Einwohnern. Diese haben berechnigte Interessen. |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Ist geplant, die Interessen der Anwohner bei der Umsetzung der Maßnahmen zu berücksichtigen, z.B. durch Beteiligung von Anwohnernvertretern im Lenkungsausschuss (schließlich ist der FT-Verein ja dort bereits vertreten, die Anwohner im Umfeld des FT aber nicht)? 2) Bis zu 2400 Besucher in Spitzenzeiten bringen Lärm-und Entsorgungsprobleme mit sich. Nicht jeder Bürger benutzt ordnungsgemäß bereitgestellte Papierkörbe. Wie will die Stadt der Verlärmung und Vermüllung der ruhigen Wohngebiets-straßen entgegenwirken? 3) Welche Einschränkungen wird es für das für die Wirtschaftlichkeit wichtige „Event-Konzept“ gegenüber dem Betreiber geben (Personen- und zeitliche Beschränkungen) |

| | |
|--------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | <p>4) Wie wird bei der anzunehmenden angespannten Verkehrslage insbesondere an Wochenenden mit guten Sichtverhältnissen) die medizinische Notversorgung sichergestellt (Erreichbarkeit mit Notfall Ambulanzen)?</p> <p>5) Im Abschnitt 4 ist unter Konfliktanalyse zu lesen "aus den Eigentumsverhältnissen sind keine Konflikte zu erwarten". Wie sollen aber Straßen verbreitert werden, um Busverkehr zu ermöglichen ohne zusätzliche Fläche aus Privatgrundstücken (Ortsdurchfahrt Gönnsdorf, Staffelstein, Bergstraße, Oberwachwitzer Weg)?</p> <p>6) Welche Erstattungen erhalten die Anwohner, die die Sanierung der Anliegerstraße Oberwachwitzer Weg teilfinanziert haben?</p> <p>7) Ist geplant, die Anwohner am Management des neu zu schaffenden Parkraumes am unmittelbaren Fuß des FT zu beteiligen (z.B. Anwohnerstellplätze)?</p> |
| Konflikt Eventmanagement | Die Studien belegen, dass nur zusätzliche Attraktionen/Events weitere Besucher in Richtung FT lenken könnten um dessen wirtschaftlichen Betrieb sicherzustellen. Hierfür muss der Betreiber ein Konzept entwickeln. |
| Fragen | <p>1) Welche Beschränkungen schreibt die Stadt dem Betreiber vor bezüglich Öffnungszeiten, Anzahl der Personen und Lärmpegel vor?</p> <p>2) Wie will die Stadt diese Auflagen kontrollieren?</p> |
| Konflikt Lärm | Nach BImSchG und 16. BImSchV sind die Anwohner vor Lärm zu schützen. |
| Fragen | <p>1) Wie soll das insbesondere für die direkt an den Zufahrtswegen und Parkeinrichtungen liegenden Grundstücken realisiert werden?</p> <p>2) Werden vor weiteren Planungen hierzu Tests oder Simulationsrechnungen durchgeführt?</p> <p>3) Ist dazu untersucht worden, ob der geplante Ausbau genehmigungsrechtlich erfolversprechend ist?</p> <p>4) Falls Anwohner den Ausbau durch Klagen verzögern, wird dann die Baumaßnahme zur Ertüchtigung des FT hinausgeschoben? Was geschieht dann mit den lediglich bis 2025 dafür zur Verfügung stehenden Fördermitteln?</p> |
| Konflikt Tourismus | Die Einschätzung der Konzeptstudie „Touristen sehen Dresden als Kunst und Kulturstadt“, Attraktionen im Außenbereich der Innenstadt werden kaum besucht. Bzw. für auswärtige Touristen ist der FT nicht das Hauptbesuchziel für eine Reise nach Dresden. Der Turm wird also möglicherweise hauptsächlich von den Dresdnern und Anwohnern der Umgebung selbst genutzt werden. |

| | |
|-------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Was heißt das für die langfristige Entwicklung der Besucherzahlen? Wird der Besucherstrom allmählich abebben nachdem jeder Dresdner mal oben war? Ist dieses Szenario in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung berücksichtigt? 2) Was folgt dann? Insolvenz des Betreibers – Schließung und Suche nach neuem Betreiber oder ständige Stützung finanziert durch die Stadt mit Steuergeldern? 3) Kann sich das Dresden leisten, eine weitere solche „Baustelle“ aufzumachen nachdem auch die Sächsische Dampfschiffahrt nur mit städtischer Unterstützung überleben kann? |
| Konflikt COVID 19 | <p>Abgesehen von nun leeren Haushaltskassen ist derzeit nicht absehbar, wie sich die COVID 19 Situation weiter entwickeln wird. Wird es in Zukunft neue Infektionswellen geben, die zu Abstandsregelungen und Restriktionen führen? Werden in Zukunft knappe Steuergelder bei hohem öffentlichen Schuldenstand nicht anders als bisher priorisiert werden müssen? Die Initiative der FT-Wiedereröffnung und daraus folgende Untersuchungen und Studien wurden allesamt vor Ausbruch der Covid 19 Pandemie entwickelt. Angesichts nun geänderter Rahmenbedingungen (z.B. mittelfristig massive Steuerausfälle und Mehrkosten der öffentlichen Hand) sollten doch auch die Prioritäten beim Einsatz von Steuermitteln neu bewertet werden.</p> <p>Siehe dazu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - «Die kommunalen Haushalte werden am Ende des Jahres so hohe Einbußen erleiden, wie wir sie noch nicht erlebt haben», sagte die stellvertretende Hauptgeschäftsführerin des Deutschen Städtetages, Verena Göppert, der dpa. «Die Gewerbesteuer ist in den vergangenen drei Monaten katastrophal eingebrochen.» (dpa-infocom, dpa:200716-99-808642/3, 15.7.2020), - Steuerschätzung öffentlich vorgestellt von Bundesfinanzminister Olaf Scholz am 14.5.2020 |
| Fragen | <ol style="list-style-type: none"> 1) Wie wirkt sich das auf ein Bewirtschaftungskonzept aus, wenn z.B. Aufzüge, dann aufgrund der Abstandsregeln nur 1/3 – ¼ der vorgesehenen Personenzahlen transportieren dürfen? 2) Das Aufkommen an Gewerbesteuer als Haupteinnahmequelle von Kommunen wird laut jüngsten Steuerschätzungen Corona-bedingt um mindestens 15% (Steuerschätzung), für manche Kommunen bis zu 70..80% (dpa Meldung) einbrechen, und dass über die nächsten Jahre. Die längerfristige Entwicklung ist derzeit nicht absehbar. Kann sich im Angesicht dieses Sachverhaltes die Stadt Dresden ein steuerfinanziertes Luxus-Tourismusprojekt sowie „Sowieso-Plus Maßnahmen“ leisten, wenn andererseits Kita-Gebühren erhöht bzw. dringende Infrastrukturmaßnahmen zurückgestellt werden müssen? |