

Liste der Belange

Dok./BE	Belang	Begründung	Raumbezug: OA Blasewitz	Abwägungsvorschlag
17/3	Auf der Loschwitzer Straße 21 in 01309 Dresden befindet sich ein Kindergarten. Das Schulsymbol müsste hier entfernt werden.	Das Symbol der Zweckbestimmung Schule / Bildungseinrichtung für die Gemeinbedarfsausstattung ist versehentlich gesetzt worden und wird als redaktionelle Änderung im Hauptplan entfernt.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
40/2	Zum Ortszentrum Blasewitz mit der Loschwitzer Brücke und dem Körnerplatz und ihren identitätsprägenden Raumstrukturen sowie den einzigartigen urbanen Bau- und Freiraumstrukturen fehlen im FNP die konkreten Forderungen. Der Schillerplatz sei und bleibe ein bedeutendes innerstädtisches und kulturelles Ortszentrum mit Schwerpunktstruktur. Er könne allerdings wegen seiner hohen Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individual- und Durchgangsverkehr dieser seiner Funktion leider nicht gerecht werden. Um diesen wertvollen Raum mit seinem enormen Entwicklungspotenzial städtebaulich weiter zu entwickeln, wäre eine - wie auch immer geartete - Verkehrsberuhigung, und wenn auch nur eine partielle, die einzig wirksame Voraussetzung. Erst dann könnte der Platz die Aufenthaltsfunktion bieten, nach der er dringend verlangt. Wochenmarkt, Geschäfte, Cafes, Gaststätten etc. würden von den Menschen angenommen und sich ganz anders entwickeln. Im FNP fehlen zu dieser Problemlösung zumindest die Ansatzpunkte für die Zukunft. Dagegen herrsche an allgemeinen Feststellungen in die richtige Richtung kein Mangel, doch sie werden im dem Sinne nicht konkret herausgearbeitet. So zielt u.a. der Punkt 9.5.1. auf den Fußgängerverkehr und Verkehrsberuhigungen ab. Gemäß Punkt 9.5.2., Seite 91, Anstrich 2 sind die „Erreichbarkeit und Verknüpfung der räumlich getrennten städtischen Lebensbereiche ... für alle Verkehrsträger“ zu erhalten und weiter zu entwickeln. Auf Seite 92 im 3. Anstrich ist die „Entlastung sensibler Stadtgebiete vom Durchgangsverkehr und im 4. Anstrich ist vom „Verbinden von Stadtteilen, die getrennt sind und deren Zusammenführen der Prosperität und Verbesserung der Funktionsfähigkeit verbessert“ die Rede, wobei „eine hohe Verkehrssicherheit zu erreichen ist“.	Konkrete verkehrsplanerische Maßnahmen sind nicht Inhalt des FNP. Dieser gibt den Rahmen für die fachplanerische Detailplanung vor.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
40/3	Im Raum Blasewitz und Loschwitz laufen mehrere Hauptverkehrszüge zusammen (Käthe-Kollwitz-Ufer, Grundstraße, Kretschmerstr. Loschwitzer Str., Pillnitzer Str. und Oehmestr.) und werden gebündelt über das Blaue Wunder geführt. Wie lange die 125 Jahre alte Brücke angesichts der stetigen Verkehrszunahme diese Belastung standhalten wird, könne sicher das Straßen- und Tiefbauamt beantworten. Daraus folgt: Es bestehe diesbezüglich dringender Handlungsbedarf hinsichtlich des dringend notwendigen Planungsvorlaufes für eine Ersatzlösung. Mit diesen FNP sind die entsprechenden Verkehrsuntersuchungen, Machbarkeitsstudien, UVS mit Schadstoffgutachten etc. zu initiieren, damit eine Flächenvorhaltung in den Punkten 9.5.3.2.1.2 zur Lösung der Verkehrsprobleme sichergestellt werden kann. Eine Langfristoption, wie unter 9.5.3.2.1.3 beschrieben, reiche nicht. Die genannten Untersuchungen müssten bereits jetzt durchgeführt werden, um deren Ergebnisse schon in die anstehende Sanierung der Brücke einfließen zu lassen. Der FNP konstatiere für den Schiller- und den Körnerplatz eine hohe lufthygienische Belastung. Zudem sei der Raum gekennzeichnet von besonderen sonstigen Sachgütern, wie Bauwerken, Einzeldenkmalen, Blickbeziehungen und hat einen besonderen landschaftlichem Charakter - all dies sei bei den Untersuchungen als Planungsgegebenheiten zu beachten. Eine Drosselung des Verkehrs im Vorfeld von Schiller- und Körnerplatz werde der Prosperität der o.g. Stadtteilzentren deutlich schaden. Bei eingehender Untersuchung komme nur eine Entflechtung der Verkehrsarten in Frage, wobei lediglich der ÖPNV und der Fußgänger- und Radverkehr	Es laufen seit 2016 vertiefende verkehrsplanerische Untersuchungen, die mit der anstehenden Sanierung des Blauen Wunders intensiviert werden und die Datengrundlage für die benannten weiteren Untersuchungen liefern sollen.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Liste der Belange

Dok./BE	Belang	Begründung	Raumbezug: OA Blasewitz	Abwägungsvorschlag
	perspektivisch auf der Brücke verbleiben sollte.			
40/4	Für den motorisierten Individualverkehr komme im Grunde nur eine separate neue Elbquerung in Frage, die nicht in Form einer weiteren Brücke sondern wegen der örtlichen Bedingungen einzig als Tunnel geführt werden kann. Die Achse dieser neuen Trasse sollte von der Grundstraße kommend unter dem Körnerplatz, über den Sportplatz hinüber in Richtung Käthe-Kollwitz-Ufer geführt werden und in Höhe Standesamt Goetheallee in diese einbinden. Die weiteren Hauptstraßen sind diesem Verkehrszug untergeordnet anzuschließen.	Eine solche Variante wird bereits seit vielen Jahren diskutiert und im Zuge eines Brückenstand-Ortvergleichs 1995 geprüft und verworfen. Auch eine weitere verkehrsplanerische Überprüfung an Hand prognostizierter Verkehrsmengen erbrachte keine Plausibilität eines solchen Verkehrszuges. Er würde nur die Relation Grundstraße - Innenstadt aufnehmen. Der etwa gleich starke Verkehrsstrom aus/ in Richtung Pillnitzer Landstraße verbleibt bei dieser Lösung ebenso auf dem Blauen Wunder wie der Verkehr in Richtung Südosten sowie der kleinräumige Verkehr beiderseits der Brücke. Somit stellt eine sehr komplizierte und teure Tunnellösung für maximal 30 % Prozent der Verkehrsbelastung eine Lösung dar.		Der Anregung wird nicht gefolgt.
123/1	Zwischen Pohlandplatz und Schillerplatz soll kein Straßenbahn-Prüfkorridor dargestellt werden. Das Gebiet sei durch mehrere Straßenbahn- und Buslinien bereits hinreichend ÖPNV-technisch erschlossen. Der Mehraufwand für eine neue Straßenbahntrasse (insbesondere die Baukosten) stehe in keinem Verhältnis zu den geringen, durch eine Straßenbahn im Verhältnis zu einer Buslinie zu erwartenden Verbesserungen. Ferner werde durch eine Straßenbahntrasse der Charakter des Denkmalschutzgebietes beeinträchtigt.	Dem Entwurf des Flächennutzungsplanes, Beiplan 8 ÖPNV-Netz, liegen konzeptionelle Planungen zur Netzentwicklung des ÖPNV zugrunde. Das betrifft die Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung (V0405/10 vom 15.04.2010), in dem die Strecke zwischen Pohlandplatz und Schillerplatz als mittlere Priorität (mittelfristiger Untersuchungsbedarf) eingestuft ist. Der beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus baut darauf auf und ordnet diesen Streckenabschnitt als neues Angebot Stadtbahn ein, der als Korridor dargestellt ist. Die FNP-Darstellung entspricht diesen beiden Grundsatzbeschlüssen. Der wesentliche Zweck einer Straßenbahn zwischen Pohlandplatz und Schillerplatz ist nicht eine Erschließung von Stadtquartieren, die heute keine ÖPNV-Anbindung aufweisen, sondern der Ersatz einer hoch ausgelasteten Buslinie durch eine Straßenbahn. Um eine Entscheidung zur weiteren Verfahrensweise mit diesem Korridor zu treffen, ist eine Prüfung notwendig. Dazu erfolgt gegenwärtig eine Korridoruntersuchung, die auf Anregung des Ortsbeirates Blasewitz das Gebiet zwischen den Buslinien 63 (Bergmannstraße – Hüblerstraße) und 65 (Altenberger Straße) umfasst. Dabei werden auch die Denkmalschutzbelange einbezogen.		Der Anregung wird nicht gefolgt.
141/8	Zum Kraftwerk Reick gibt es folgende Hinweise: 1) Die markierte Änderungsfläche betrifft die Verlängerung Liebstädter Straße, der Verlauf ist in Ordnung. 2) Das Biotop sei nun sowohl als Ver- und Entsorgungsfläche als auch gewerbliche Baufläche ausgewiesen, nicht eingebunden in die Vernetzung mit dem Landgraben und eigentlich verschwunden. 3) Im nördlichen HKW-Bereich (Baufläche) sei der Bereich der vermieteten Garagen (nördlich des Biotops-Brücke mit Zufahrt und 20kV-Anbindung) in der Baufläche und der Grünvernetzung aufgegangen. 4) Erneuerbare Energien ergänzt,so in Ordnung. 5) Der Bereich des DREWAG-Grundstückes südöstlich der Querung des Landgrabens mit der DB ist als Grünfläche bzw. sogar als Parkanlage ausgewiesen (ehern. Bereich Gleise, Bahnwaage und Lokschuppen). Auf dieser Fläche hat die DREWAG zwar Ersatzpflanzungen getätigt, es sei trotzdem zu bewerten, ob auf dem DREWAG-Grundstück (Zufahrt von Gasanstaltstraße aus, mögliche erneute Gleisanbindung) ein Park geplant werden kann (Fläche als belastet gekennzeichnet).	Zu 2) und 3) Biotope sind kein Darstellungsgegenstand der Flächennutzungsplanung sondern des Landschaftsplanes. Der aktuelle Landschaftsplan weist in den angesprochenen Bereichen kein Biotop auf. Das als Biotop angesprochene Wildgehölz im Verlauf des Blasewitz-Grunaer-Landgrabens ist aus Gründen der Darstellungssystematik zum Flächennutzungsplan für eine eigenständige Darstellung als Grün- und Freifläche zu klein. Zu 5) Der Landschaftsplan stellt den Bereich als Grün- und Erholungsfläche mit der Maßnahmenausrichtung der Wiederherstellung von Grün- und Erholungsflächen sowie der Entsiegelung, dem Rückbau von Baulichkeiten und der Beseitigung von Ablagerungen als lokale Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtklimas. Gewerbliche Inaktivität und fortschreitende Prozesse einer sekundären biologischen Sukzession am Standort legten eine Darstellung im Flächennutzungsplan nahe, die einerseits der sich entwickelnden Nutzung Rechnung trägt und andererseits durch Grünstrukturen den gewerblich/industriellen Standort aufwertet.		Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.
141/9	Der im Beiplan 9, Hauptverkehrsstraßen, erfolgten Ausweisung der „verlängerten Tiergartenstraße“ als Option durch das Drewag-Gelände wird widersprochen.	Die Option stellt den Korridor einer möglichen Verlängerungsmöglichkeit der Straße dar, um langfristig auf städtebauliche Entwicklungen reagieren zu können.		Der Anregung wird nicht gefolgt.
143/1	Striesen gehöre mit seinem einmaligen Charakter des öffentlichen Raumes mit Recht zu einem schützenswerten Denkmalschutzgebiet, wie es auch in der Erhaltungssatzung ausgewiesen ist. Diesem widerspräche diametral die jetzt geplante Zerschneidung durch 3 Hauptsammelstraßen, die vom Blauen Wunder ausgehend über die Hübler-/Bergmannstraße, rechtsseitig abzweigend dazu die Wormser Straße, weiterführend auf die Heynathstrasse und in die Schlüterstraße	Dem Entwurf des Flächennutzungsplanes, Beiplan 8 ÖPNV-Netz, liegen konzeptionelle Planungen zur Netzentwicklung des ÖPNV zugrunde. Das betrifft die Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung (V0405/10 vom 15.04.2010), in dem die Strecke zwischen Pohlandplatz und Schillerplatz als mittlere Priorität (mittelfristiger Untersuchungsbedarf) eingestuft ist. Der beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus baut darauf auf und ordnet diesen Streckenabschnitt als neues Angebot Stadtbahn ein, der als Korridor dargestellt ist. Die Darstellung im		Der Anregung wird nicht gefolgt.

Liste der Belange

Dok./BE	Belang	Begründung	Raumbezug: OA Blasewitz	Abwägungsvorschlag
	<p>mündend geführt werden sollen. Diese zusätzliche Hochstufung von Straßen im Denkmalschutzgebiet negiere vollständig die schon vorhandene Hauptstraße Schandauer Straße. Stattdessen soll jetzt auch noch die Ermel-/Dornblüthstraße als Hauptstraße mit einer Straßenbahnoption ausgestattet werden. Damit werde das bis jetzt intakte und zusammenhängende Gebiet Striesen vollständig zerstückelt und durch Erschließungsmaßnahmen, die einem Neubaugebiet entsprächen, zerstört. Im Rahmen des ausgelegten FNPs 2018 seien Stadtbahnkorridore quer durch Striesen geplant, die das denkmalgeschützte Stadtbild von Striesen nachhaltig verändern werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diese Pläne widersprechen der geltenden Erhaltungssatzung H 46 A, Dresden-Striesen Nordost (dort 4.15 Öffentlicher Raum). Wie auf der WEBSeite www.dresden.de ausgeführt: „...in einem Gebiet, für das eine Erhaltungssatzung besteht, bauliche Anlagen errichtet, abgerissen, verändert oder anders genutzt werden, bedarf es einer Genehmigung nach § 173 BauGB“. Diese besondere Satzung und der Genehmigungstatbestand seien im ausgelegten Flächennutzungsplan nicht ausgewiesen. 2. Die jetzt ausgelegte Straßenbahnführung durch die Altenberger Straße, sowie die Einengung des Korridors auf die Ermelstraße stelle gegenüber dem 2015 ausgelegten Flächennutzungsplan eine markante Veränderung zu Lasten des Stadtbildes und der Lebensqualität in Striesen dar. Die Streckenkorridore seien eingeengt worden auf Strecken, die das Schutzgebiets unnötig und unzulässig zerschneiden. 3. Gegen den 2015 ausgelegten Flächennutzungsplan ist vielfach Widerspruch (z.B. Bürgerinitiative Blasewitz) eingelegt worden, ohne dass dieser Berücksichtigung fand. Bisherige Widersprüche gegen den FNP seien nicht aufgenommen worden. 4. Konstruktive Vorschläge zu alternativen Straßenbahnführungen (anbei Stellungnahme zur Trassenführung Stadtbahn Striesen vom 14.1.18) wurden in der Antwort des Baubürgermeisters zugesichert zu prüfen und eine entsprechende Beteiligung der Bürger in Aussicht gestellt: „Das heißt, der Untersuchungskorridor umfasst das Gebiet zwischen den Buslinien 63 (Bergmannstraße - Hüblerstraße) und 65 (Altenberger Straße), wobei die benannten Straßen Bestandteil des Untersuchungsgebietes sind... Die von Ihnen als untersuchungswürdig aufgeführten Verbindungen Bertolt-Brecht-Allee und Haenel-Clauß-Straße - Rosa-Menzer-Straße - Barbarossaplatz liegen außerhalb dieses Korridors. Gleichwohl nehmen wir Ihre Anregung auf und werden diese im Rahmen der Untersuchung zur Diskussion stellen. Die von Ihnen erwähnte Anlaufberatung wird üblicherweise als Auftakt einer Planung mit dem projektbegleitenden Arbeitskreis durchgeführt. In diesem sind alle für das jeweilige Projekt maßgebenden Institutionen vertreten, in diesem Fall auch das Amt für Kultur und Denkmalschutz. Die Bearbeitung der beauftragten Studie erfolgt mit einer städtebaulich-fachlichen Begleitung. Mit dieser Vorgehensweise wird dem Teil des Stadtratsbeschlusses, der eine Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes beinhaltet, entsprochen. Im Rahmen der Bearbeitung ist eine Bürgerbeteiligung vorgesehen. Dazu sind jedoch fachliche Vorarbeiten notwendig, die gegenwärtig erfolgen. Die Art der Bürgerbeteiligung, die über die Einbeziehung eines Vereines hinausgehen kann, ist noch offen. Das soll in Abstimmung mit dem Ortsamt Blasewitz erfolgen.“ Mit dem jetzigen Plan seien diese Vorschläge schlichtweg ignoriert worden und im Gegensatz zum Schreiben des Baubürgermeisters erfolgte keine Bürgerbeteiligung. 5. Drei Alternativrouten waren in der Stellungnahme vom 14.1.2018 (anbei) ausgeführt worden. Alternative Vorschläge, die das schutzwürdige Stadtbild Striesen nicht zerstören würden und verkehrstechnisch sinnvoller wären (da Trassen bereits 	<p>Beiplan entspricht diesen beiden Grundsatzbeschlüssen. Ähnliches gilt für das klassifizierte Straßennetz. Die Straßen des genannten Straßenzuges sind im Bestand als Hauptverkehrsstraßen klassifiziert. Sie sollen gemäß VEP 2025plus in ihrer Bedeutung herabgestuft werden (Hauptsammelstraße). Das wurde im Flächennutzungsplan übernommen.</p> <p>Um eine Entscheidung zur weiteren Verfahrensweise mit dem Straßenbahnkorridor zu treffen, ist eine Prüfung notwendig. Dazu erfolgt gegenwärtig eine Korridoruntersuchung, die auf Anregung des Ortsbeirates Blasewitz das Gebiet zwischen den Buslinien 63 (Bergmannstraße – Hüblerstraße) und 65 (Altenberger Straße) umfasst. Die angesprochene Bürgerbeteiligung ist im Zusammenhang mit der Korridoruntersuchung vorgesehen, die jedoch wegen des Umfangs eine erhebliche Zeit beanspruchen wird. Dabei werden auch die Denkmalschutzbelange einbezogen. Die Korridor Darstellung im Beiplan 8 ÖPNV-Netz wird entsprechend dem nun in die Untersuchung einbezogenen Korridor zwischen Zwinglistraße und Schillerplatz angepasst.</p>		

Liste der Belange

Dok./BE	Belang	Begründung	Raumbezug: OA Blasewitz	Abwägungsvorschlag
	<p>vorhanden) sind schlichtweg ignoriert worden. Angesichts des drohenden schwerwiegenden Eingriffs in das Stadtbild Striesen durch die nachweislich unnötige Streckenführung und die damit verbundene Zerstörung der Merkmale des Denkmalschutzgebietes im eklatanten Widerspruch zur Erhaltungssatzung sowie die Ignorierung jeglicher alternativer Vorschläge ohne Bürgerbeteiligung, werde hiermit gegen diese Streckenführung protestiert. Wie in der beiliegenden Stellungnahme bereits geschrieben, sollen entsprechende Bürgerinitiativen wie z. B. den Kulturerbe Blasewitz e.V. in diese Planungen frühzeitig einzubezogen werden, da sich ein finanzielles Fiasko durch spätere Klagen wegen der Beeinträchtigung der Lebensqualität, des Umweltschutzes (nachgewiesene Überschreitung der Lärmgrenze) und Verletzung des Denkmalschutzes sowie der Erhaltungssatzung sicher vermeiden ließe.</p>			
148/1	<p>Im Beiplan 8 sollen im Bereich Striesen keine neuen Straßenbahntrassen dargestellt werden. Im Rahmen des ausgelegten Flächennutzungsplanes 2018 seien Stadtbahnkorridore quer durch Striesen geplant (Beiplan 8 ÖPNV-Netz), die das denkmalgeschützte Stadtbild von Striesen nachhaltig verändern werden. Die vorgeschlagenen Korridore gehören zu den Elementen des FNP, die gegenüber der vorherigen Fassung geändert wurden und zu denen eine Stellungnahme abgegeben werden könne. Der Kulturerbe Blasewitz e.V. lehne die vorgeschlagene Trassenführung ab.</p> <p>Im Einzelnen: Es seien folgende Korridore für die neuen Stadtbahnen mit einer "Verkehrsraumbreite" von 6,65 m (alt: 5,90 m) geplant:</p> <p>Korridor Straßenbahn von Strehlen-Tiergartenstraße (Endpunkt Stadtbahn 2020, Teilprojekt 1.4 Wasaplatz - Oskarstraße - Tiergartenstraße) bis Schillerplatz (westliche Anbindung Blasewitz) ab Tiergartenstraße - Tiergartenstraße - Karcherallee - Winterbergstraße - Zwinglistraße (Kreuzung bestehende Trasse Straßenbahn Stübelallee/Zwinglistraße) - Schneebergstraße - Schlüterstraße bis Pohlandplatz (Kreuzung mit bestehender Trasse Schandauer Straße) - Ermelstraße - Augsburgs Straße - Dornblühstraße - Kretschmerstraße - Berggartenstraße bis Blasewitzerstraße/Schillerplatz (Kreuzung mit bestehender Trasse).</p> <p>2. Korridor von Straßenbahntrasse Reicker Straße bis bestehende Trasse Tolkewitzer Straße (östliche Anbindung Blasewitz) ab Reicker Straße (Anbindung an bestehende Straßenbahntrasse) - Lehmannstraße - S-Bahnhof Reick - Oskar-Röder-Straße - Winterbergstraße - Rennplatzstraße bis Kreuzung Bodenbacherstraße (Anbindung an bestehende Trasse) - Enderstraße oder östlich davon (breiter Korridor) - Altenbergerstraße oder östlich davon (breiter Korridor) - PKO (Kreuzung Altenberger Straße mit Schandauer Straße) - Altenberger Straße - Oehmestraße bis Anbindung Tolkewitzer Straße.</p> <p>Der Kulturerbe Blasewitz e.V. lehne die vorgeschlagene Trassenführung, die größtenteils auf dem Gebiet des Orsamtes Blasewitz verläuft, ab. Die zugrundeliegenden Prognosen der DVB betreffend den zukünftigen Bedarf an ÖPNV können an verschiedenen Punkten hinterfragt werden. Auch die Waldschlösschenbrücke weise deutlich weniger Verkehr auf, als die Hochrechnungen vermuten ließen. Wesentlich sei aber unabhängig davon, dass die Trassenführung in Verbindung mit dem neuen im Rahmen des Projektes "Stadtbahn 2020" eingesetzten Fuhrpark wesentliche städteplanerische und denkmalschützerische Belange verletze. Die Abwägung dieser Belange mit den Belangen der Verkehrsplanung, selbst unterstellt, diese seien richtig, führe dazu, dass die geplante Trasse nicht zulässig ist. Sie verletze wesentliche Belange der</p>	<p>Dem Entwurf des Flächennutzungsplanes, Beiplan 8 ÖPNV-Netz, liegen konzeptionelle Planungen zur Netzentwicklung des ÖPNV zugrunde. Das betrifft die Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung (V0405/10 vom 15.04.2010). In dieser Liste sind die benannten Strecken Tiergartenstraße – Schillerplatz als mittlere Priorität (mittlerer Untersuchungsbedarf) und die Strecke von der Reicker Straße bis zum Schillerplatz über Altenberger Straße als Option (geringe Priorität) enthalten. Der beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus baut darauf auf und ordnet den erstgenannten Streckenabschnitt als neues Angebot Stadtbahn ein, der als Korridor dargestellt ist. Der zweite Streckenabschnitt ist als Flächenfreihaltung im Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus enthalten. Die FNP-Darstellung im Beiplan entspricht diesen beiden Grundsatzbeschlüssen.</p> <p>Um eine Entscheidung zur weiteren Verfahrensweise mit diesem Korridor zu treffen, ist eine Prüfung notwendig. Dazu erfolgt gegenwärtig eine Korridoruntersuchung, die auf Anregung des Ortsbeirates Blasewitz das Gebiet zwischen den Buslinien 63 (Bergmannstraße – Hüblerstraße) und 65 (Altenberger Straße) umfasst. Dabei werden auch die angesprochenen Belange der Stadtplanung, des Stadtbildes, des Umweltschutzes und des Denkmalschutzes einbezogen. Aussagen zu diesen Punkten können erst mit vorliegen qualifizierter Ergebnisse der benannten Untersuchung, die wegen des Umfangs eine erhebliche Zeit in Anspruch nehmen wird, getroffen werden. Die Korridordarstellung im Beiplan 8 ÖPNV-Netz wird entsprechend dem nun in die Untersuchung einbezogenen Korridor zwischen Zwinglistraße und Schillerplatz angepasst.</p>	<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>	

Liste der Belange

Dok./BE	Belang	Begründung	Raumbezug: OA Blasewitz	Abwägungsvorschlag
	<p>Stadtplanung (s.u. 1), des Straßenbildes (s.u. 2), des Umweltschutzes (s.u. 3) und vor allem des Denkmalschutzes (s.u. 4).</p>	<p>1. Stadtplanung: Die Trassen zerschneiden ein städtebaulich zusammenhängendes Gebiet; Striesen wird zukünftig in die Quadranten Nord- und Süd (geteilt durch die Schandauer Straße) und Ost- und West (geteilt durch die neue Westanbindung) zerfallen. Auch die trennende Wirkung der Altenbergerstraße (Striesen wird von Neu-Gruna, Tolkewitz und Seidnitz abgeschnitten) durch den Ausbau als Hauptverkehrsstraße wird durch die Anlage einer Stadtbahntrasse noch verstärkt. Die trennende Wirkung wird zusätzlich betont durch die auf den neuen Trassen geplanten Bahnen.</p> <p>2. Im Rahmen des Projekts "Stadtbahn 2020" werden nicht lediglich Linien modernisiert und neue Trassen gelegt, die DVB erneuere auch den "Straßenbahnfuhrpark". Die bisherigen Straßenbahnen haben alle eine Breite von 2,30m, die neuen Wagen sollen eine Breite von 2,65 m erhalten, um eine durchgehende 2+2-Bestuhlung zu erhalten ("https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/zukunftsprojekte/erneuerung-des-strassenbahnfuhrparks" und "https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/zukunftsprojekte/erneuerung-des-strassenbahnfuhrparks"), die allerdings jetzt schon in den vorhandenen, schmaleren Wagen abschnittsweise vorhanden ist. Sie seien damit nicht wesentlich schmaler als heutige IC-Wagen mit 2,80 m Breite ("https://de.wikipedia.org/wiki/TEE/IC-Wagen_(DB)", "https://de.wikipedia.org/wiki/TEE/IC-Wagen_(DB)") und ICE-Wagen mit einer Breite von 2,95 m ("https://de.wikipedia.org/wiki/ICE_3" und "https://de.wikipedia.org/wiki/ICE_3"). Außerdem sei jetzt ein sog. "Gleismittenabstand" von 3,00 m erforderlich (vorher: 2,60 m). Addiere man hierzu jeweils die Hälfte der neuen Straßenbahnbreite sowie einen Sicherheitsabstand von der Außenkante von 0,50 m, ergebe dies eine neue sog. "Verkehrsraumbreite Straßenbahn" von stolzen 6,65 m (alt: 5,90 m; vgl. "https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/technik/gleise-haltestellen/" und "https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/technik/gleise-haltestellen/"). Verbunden mit einem neuen, markanten Gleisbett ähnlich wie schon auf der Schandauer Straße zu bewundern ergebe dies eine mächtige optische Schneise durch die alten Straßen des Gründerzeit-Stadteils (vgl. anliegendes vergleichendes Schaubild der verschiedenen Breiten der Straßenbahnen, Quelle: "https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/technik/gleise-haltestellen/" und "https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/technik/gleise-haltestellen/"). Die geplanten Trassen verunstalteten das Straßenbild. Die neue Verkehrsraumbreite von 6,65 m übersteige die Mindestbreite von Hauptverkehrsstraßen gemäß den heute gültigen Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (kurz RASt), nämlich 6,50 m (Regelbreite). Viel Platz bleibe da nicht für Kfz-Fahrbahn, Radfahrstreifen und Bürgersteig; die mit Vorgärten versehenen Straßen Ermelstraße, Augsburger Straße, Dornblühstraße, Kretzschmerstraße und Berggartenstraße seien zu schmal.</p> <p>3. Umweltbelange: Die großen, mit vielen Personen besetzten Wagen verursachen trotz moderner Technik zusätzlichen Lärm, der in den schmalen Altstadtstraßen zwischen den Hausfassaden verstärkt wird.</p> <p>4. Denkmalschutz: Die Trassen verstoßen gegen die Satzung der Landeshauptstadt Dresden für das Denkmalschutzgebiet Blasewitz/Striesen-Nordost vom 9. Mai 1996. Schutzgegenstand der Satzung sei u.a. "das vorhandene Erscheinungsbild der Straßen, Wege und Plätze einschließlich ihrer Ausstattung und Bepflanzung" (§ 2 Buchstabe c der Satzung). Die Befahrung der von Vorgärten gesäumten Straßen mit fast ICE-breiten Zügen werde dieses Straßenbild nachhaltig ändern und zerstören. Verkehrsplanerische Belange und die geschickte Ausnutzung günstiger Finanzierungsmöglichkeiten (nach einer Präsentation der DVB aus dem Jahre</p>		

Liste der Belange

Dok./BE	Belang	Begründung	Raumbezug: OA Blasewitz	Abwägungsvorschlag
	<p>2015 - "Bürgerinformation", Stand 10.11.2015 - sei das Projekt 2020 zu einem Anteil von 57 % durch öffentliche Fördermittel finanziert, der Eigenanteil der DVB betrage lediglich 32 %) dürften nicht dazu führen, dass wichtige städtebauliche und denkmalpflegerische Belange überfahren und Sünden aus den modernisierungswütigen und verkehrszentrierten 1960er Jahren wiederholt werden. Es wird darauf hingewiesen, dass während des sog. "Laternengipfels" am 6.10.2016 im Ortsamt Blasewitz mit dem Leiter DVB-Verkehrsplanung verschiedene mögliche Korridore und auf jeden Fall abzulehnende Streckenführungen diskutiert wurden. Die schriftliche Stellungnahme lag auch vor. Alternative Lösungen und Streckenführungen wurden in dieser Bürgerversammlung ausgeführt, z.B. die sinnvolle Weiterführung der Straßenbahn a) über die Haenel-Clauß-Straße mit dem Durchbruch zur Rosa-Menzer-Straße / Barbarossaplatz / Hüblerstraße bzw. b) über die Heynahtstraße / Bergmannstraße oder c) Bertolt-Brecht-Allee, wo es bereits städtebaulich geeignete Straßenräume gibt, statt durch die enge Schlüterstraße. Letzterer Streckenverlauf mit Weiterführung durch die Ermelstrasse werde vehement abgelehnt als im Konflikt zu allen Beschlüssen der Denkmal- und Erhaltungssatzung stehend. Es wird hierbei auch auf den Stadtratsbeschuß (SB/028/2016) verwiesen: "Der Untersuchungskorridor umfasst dabei auch Varianten entlang der heutigen Buslinie 63 und 65. Die Belange des Denkmalschutzes sind zu berücksichtigen."</p>			
161/1	<p>Im Bereich Striesen und Blasewitz sollen keine neuen Stadtbahnschneisen dargestellt werden. Das Anliegen werde akzentuiert vortragen, um den Plan noch besser an noch mehr Belange der Bürgerschaft anpassen zu können. Es sei verständlich, dass die Landeshauptstadt Fördergelder in hohem Umfang abfassen möchte. Allerdings werde auf "Kollateralschäden" hingewiesen: Stadtbahnschneisen durch enge Bebauungen, wie sie in Striesen und Blasewitz vorzufinden, sei bedenklich. Wenn es auch richtig ist, das Menschen von A nach B müssen, so ist es auch richtig, das bereits zwischen A und B Menschen wohnen. Diese haben zum Teil viel Geld in ihre Häuser investiert und zahlen regelmäßig Grundsteuern. Auch soll die Stadt ihren Beitrag leisten, dass die teilweise außerordentlich schöne und einzigartige Bebauung, so wie sie auch und gerade in Blasewitz und Striesen vorzufinden ist, erhalten werden sollte. Es bestehe der Eindruck, dass sich die gelebte Denkmalpflege in der Bebauung um den Neumarkt sei dem Jahre 2000 erschöpft.</p>	<p>Dem Entwurf des Flächennutzungsplanes, Beiplan 8 ÖPNV-Netz, liegen konzeptionelle Planungen zur Netzentwicklung des ÖPNV zugrunde. Das betrifft die Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung (V0405/10 vom 15.04.2010), in dem die Strecke zwischen Pohlandplatz und Schillerplatz als mittlere Priorität (mittelfristiger Untersuchungsbedarf) eingestuft ist. Der beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus baut darauf auf und ordnet diesen Streckenabschnitt als neues Angebot Stadtbahn ein, der als Korridor dargestellt ist. Die FNP-Darstellung entspricht diesen beiden Grundsatzbeschlüssen. Der wesentliche Zweck einer Straßenbahn zwischen Pohlandplatz und Schillerplatz ist nicht die Verwendung von Fördermitteln, sondern der Ersatz einer hoch ausgelasteten Buslinie durch eine Straßenbahn. Um eine Entscheidung zur weiteren Verfahrensweise mit diesem Korridor zu treffen, ist eine Prüfung notwendig. Dazu erfolgt gegenwärtig eine Korridoruntersuchung, die auf Anregung des Ortsbeirates Blasewitz das Gebiet zwischen den Buslinien 63 (Bergmannstraße – Hüblerstraße) und 65 (Altenberger Straße) umfasst. Dabei werden auch die Denkmalschutzbelange einbezogen.</p>		Der Anregung wird nicht gefolgt.
162/1	<p>In dem Flächennutzungsplan 2018 ist ein Korridor für die Option Straßenbahn durch das Denkmalschutzgebiet Striesen beginnend am Pohlandplatz entlang der Ermelstr. ,Augsburger Str., Dornblüthstr. über die Berggartenstr. zum Schillerplatz ausgewiesen. Mit einer möglichen Straßenbahn durch dieses Denkmalschutzgebiet Striesen/Blasewitz werde der Charakter des Gebietes unwiederbringlich zerstört. Des Weiteren würde durch die Straßenbahn durch ein zweifachgeschütztes Wohngebiet (Denkmalschutz und Erhaltungssatzung), welches zu den hochwertigsten, was die Lebensqualität betrifft, von Dresden gehört, eine nicht unerhebliche Verlärmung und Zerschneidung des gewachsenen Stadtraumes erfolgen. In dem Teilplan „Ökologisches Verbundsystem“ ist genau dieser Straßenzug, also entlang des Korridors einer möglichen Straßenbahntrasse durch Striesen als Allee ausgewiesen. Mit einer Straßenbahntrasse würde auch diese Allee entfallen und damit ein wichtiger Grünzug durch Striesen. Dieser Grünzug sei jedoch für das Stadtklima sehr wichtig, auch und gerade in heißen Sommern wie diesen. Zur Erläuterung: Nachts ab ca. 22.00 Uhr sei die Straßenbahn auf der Schandauer</p>	<p>Dem Entwurf des Flächennutzungsplanes, Beiplan 8 ÖPNV-Netz, liegen konzeptionelle Planungen zur Netzentwicklung des ÖPNV zugrunde. Das betrifft die Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung (V0405/10 vom 15.04.2010). In dieser Liste sind die benannten Strecken Tiergartenstraße – Schillerplatz als mittlere Priorität (mittlerer Untersuchungsbedarf) und die Strecke von der Reicker Straße bis zum Schillerplatz über Altenberger Straße als Option (geringe Priorität) enthalten. Der beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus baut darauf auf und ordnet den erstgenannten Streckenabschnitt als neues Angebot Stadtbahn ein, der als Korridor dargestellt ist. Der zweite Streckenabschnitt ist als Flächenfreihaltung im Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus enthalten. Die FNP-Darstellung im Beiplan entspricht diesen beiden Grundsatzbeschlüssen. Um eine Entscheidung zur weiteren Verfahrensweise mit diesem Korridor zu treffen, ist eine Prüfung notwendig. Dazu erfolgt gegenwärtig eine Korridoruntersuchung, die auf Anregung des Ortsbeirates Blasewitz das Gebiet zwischen den Buslinien 63 (Bergmannstraße – Hüblerstraße) und 65 (Altenberger Straße) umfasst. Dabei werden auch die angesprochenen Belange der Stadtplanung, des Stadtbildes, des Umweltschutzes und des Denkmalschutzes einbezogen. Aussagen zu diesen Punkten können erst mit vorliegen qualifizierter Ergebnisse der benannten Untersuchung, die wegen des Umfangs eine</p>		Der Anregung wird nicht gefolgt.

Liste der Belange

Dok./BE	Belang	Begründung	Raumbezug: OA Blasewitz	Abwägungsvorschlag
	<p>Str. zwischen Altenberger Str. und Pohlandplatz bis zur Augsburger Str. und auch darüber hinaus zu hören. Wie soll dann der Lärmschutz entlang einer im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Trasse realisiert werden? Alternative Trassen für eine Straßenbahn um das Denkmalschutzgebiet und das Erhaltungssatzungsgebiet herum wurden gar nicht ausgewiesen. Dabei erfolgt mehrfach der Hinweis und die Zusicherung der Untersuchung alternativer Trassenführungen. Aus diesem Grund und der bereits mehrfach vorgebrachten kritischen Anmerkungen zu einer Straßenbahntrasse durch Striesen (siehe Anlagen) werde gegen diesen Untersuchungskorridor Widerspruch erhoben. Der Flächennutzungsplan soll dahingehend korrigiert werden, dass er alternative Korridore ausweist oder der Korridor ersatzlos gestrichen wird. Die weiter oben angeführten Punkte einer Verlärmung und Zerschneidung hochwertigster Wohngebiete treffe auch auf die Option einer Straßenbahn auf der Altenberger Str. beginnend an der Schandauer Straße über die Oehmestr. zur Tolkewitzer Str. zu. Auch hier werde dieser möglichen Option widersprochen, auch mit dem möglichen Hintergrund, dass ein Bus in ca. 5 bis 10 Jahren elektrisch und damit fast geräuschlos fährt. Außerdem wurde diese Straße erst aufwendigst saniert, eine Ertüchtigung zur Straßenbahnverkehrsachse käme somit einer Verschwendung von Steuermitteln gleich. Anzumerken wäre außerdem, dass in ca. 300m Entfernung, nahezu parallel zur Altenberger Str. bereits eine Straßenbahntrasse auf der Ludwig-Hartmann-Str. vorhanden ist, welche auch unlängst erst ausgebaut wurde.</p>	<p>erhebliche Zeit in Anspruch nehmen wird, getroffen werden. Die Korridorarstellung im Beiplan 8 ÖPNV-Netz wird entsprechend dem nun in die Untersuchung einbezogenen Korridor zwischen Zwinglistraße und Schillerplatz angepasst.</p>		
162/2	<p>Es sei vollkommen unverständlich, wie in dem Flächennutzungsplan 2018 die identitätsprägenden Merkmale innerhalb des Gebietes Striesen-Blasewitz und hier innerhalb eines möglichen Korridors für eine Straßenbahn herabgesetzt wurden. Gerade die Kernzone des Gebietes Blasewitz/Striesen sei für viele der Bewohner besonders stark identitätsprägend, dies betreffe besonders die Bewohner der kleineren Häuser auf der Behrischstr. Sebastian-Bach- Str., Jüngststr., Glasewaldtstr., Reinhold-Becker-Str. aber auch für die Mendelsohnallee und Regerstr. zu. Eine Korrektur des Flächennutzungsplanes sei dahingehend dringend geboten. Die im Flächennutzungsplan ausgewiesenen Änderungen (Straßenbahntrassen etc.) in dem Gebiet Striesen-Blasewitz stellen eine wesentliche Änderung des Gebietscharakters von Striesen-Blasewitz dar.</p>	<p>Der Beiplan 14 "Identitätsprägende Raumstrukturen" dient dem besseren Verständnis der Planungsziele im Hinblick auf die unverwechselbaren Werte Dresdens. Fachübergreifende Elemente fließen in die Überlegungen ein und sollen den stabilen Kern der Wahrnehmung Dresdens umreißen. Die Ziele der Stadtentwicklung für Dresden sind maßgeblich darauf ausgerichtet, die unverwechselbaren Elemente, das identitätsbestimmende Wesen der Stadt nachhaltig zu stabilisieren und zu entwickeln. Als organisch gewachsene Stadt sind die Elemente identitätsprägender Raumstrukturen nicht homogen über das Stadtgebiet verteilt, sondern als landschaftlich-geomorphologische und städtebauliche Elemente und Eckpunkte mit hohem internationalem Bekanntheitsgrad im Beiplan dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lage am Fluss mit der Begrenzung durch weitläufige Südhöhen und steile Hänge im Norden mit hervorragenden Sichten auf Dresden ("Elbflorenz") - Altstadt und Neustadt mit historischen Leitbauten sowie funktional an intensivst vernetzten Uferbereichen - Grünsystem mit seiner markanten Ring- und Radialstruktur - Großer Garten mit dem Pendant Großes Ostragehege - Flusslauf mit weitem Ufersaum in weitgehend natürlicher unverbauter Gestalt sowie dem Elbaltarm - Elbschlösser - Loschwitz/Blaues Wunder - Pillnitz mit Schloss und Park sowie den Weinbergen. 		<p>Der Anregung wird nicht gefolgt.</p>
		<p>Zur Herleitung der Differenzierung der identitätsprägenden Raumstrukturen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - innerhalb des sichtexponierten Elbtalbereichs sind die Darstellungen konzentriert in Kombination mit der Reliefschummerung zur Hervorhebung der besonderen landschaftlichen Lage und Stadtstruktur - Farbverläufe für die Differenzierung der Wertigkeit wurden bewusst gewählt, da ein Punktesystem bzw. eine Bewertungsmatrix den farblichen Differenzierungen nicht zu Grunde gelegt wurden - zunächst erfolgte eine Grobdifferenzierung in Form von Abstufungen in den identitätsprägenden urbanen Bau- und Freiraumstrukturen sowie in die Bereiche mit anteiligen identitätsprägenden Strukturen – die Differenzierung innerhalb der jeweiligen Kategorie folgte anhand von Luftbildauswertungen, Baustrukturtypen der Blockkarte, Kulturdenkmale, Sanierungsgebiete, Stadtumbauegebiete, Wohnlagebewertungen, Blickbeziehungen (mehrere Quellen wie z.B. 		

Liste der Belange

Dok./BE	Belang	Begründung	Raumbezug: OA Blasewitz	Abwägungsvorschlag
		<p>Landschaftsplan Dresden) - Der Beiplan trägt (nur) informellen Charakter, ist fortschreibungsfähig und kann bei Bedarf weiter differenziert werden. In die vorgenannten Kriterien zur Differenzierung und Abstufung der identitätsprägenden Raumstrukturen ist, wie in der Anregung vermutet, ein möglicher Korridor für eine Straßenbahn nicht mit eingeflossen.</p> <p>Dem Entwurf des Flächennutzungsplanes, Beiplan 8 ÖPNV-Netz, liegen konzeptionelle Planungen zur Netzentwicklung des ÖPNV zugrunde. Das betrifft die Prioritätenliste Straßenbahn-Neubaustrecken als Grundlage für die weitere Planung (V0405/10 vom 15.04.2010). In dieser Liste sind die benannten Strecken Tiergartenstraße – Schillerplatz als mittlere Priorität (mittlerer Untersuchungsbedarf) und die Strecke von der Reicker Straße bis zum Schillerplatz über Altenberger Straße als Option (geringe Priorität) enthalten. Der beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus baut darauf auf und ordnet den erstgenannten Streckenabschnitt als neues Angebot Stadtbahn ein, der als Korridor dargestellt ist. Der zweite Streckenabschnitt ist als Flächenfreihaltung im Verkehrsentwicklungsplan 2025 plus enthalten. Die FNP-Darstellung im Beiplan entspricht diesen beiden Grundsatzbeschlüssen.</p> <p>Um eine Entscheidung zur weiteren Verfahrensweise mit diesem Korridor zu treffen, ist eine Prüfung notwendig. Dazu erfolgt gegenwärtig eine Korridoruntersuchung, die auf Anregung des Ortsbeirates Blasewitz das Gebiet zwischen den Buslinien 63 (Bergmannstraße – Hüblerstraße) und 65 (Altenberger Straße) umfasst. Dabei werden auch die angesprochenen Belange der Stadtplanung, des Stadtbildes, des Umweltschutzes und des Denkmalschutzes einbezogen. Aussagen zu diesen Punkten können erst mit vorliegen qualifizierter Ergebnisse der benannten Untersuchung, die wegen des Umfangs eine erhebliche Zeit in Anspruch nehmen wird, getroffen werden. Die Korridordarstellung im Beiplan 8 ÖPNV-Netz wird entsprechend dem nun in die Untersuchung einbezogenen Korridor zwischen Zwinglistraße und Schillerplatz angepasst.</p>		
193/8	<p>Die Sachgesamtheit nach § 2 SächsDSchG „Dresdner Pferde-Ausstellungs-Platz“ wird im Steckbrief als Baufläche SPA 120 geprüft. Zum Kulturdenkmal, als Ort der ersten Sächsischen Pferdezuchtausstellung des Dresdner Rennvereins 1895 geschichtlich bedeutend, gehöre neben Haupttribüne, Stallverwaltung, Futterräumen, Pferdeställen und Wirtschaftsgebäuden auch die Ausstellungsfläche zwischen den Baulichkeiten. Sie sei deshalb in Übereinstimmung mit der Empfehlung des Steckbriefes als Freifläche zu erhalten.</p>	<p>Der angesprochene Bereich ist bauplanungsrechtlich nach § 34 BauGB als unbeplanter Innenbereich zu bewerten. Dem Flächennutzungsplan kommt im unbeplanten Innenbereich bauplanungsrechtlich eine nachgelagerte Funktion zu. Maßgeblich ist die Ausreichung von Baurecht Belang des Bauaufsichtsamtes unter Mitwirkung und Berücksichtigung der verbindlichen Bauleitplanung und in diesem Fall des Amtes für Kultur und Denkmalschutz.</p> <p>Der Anregung, die im angesprochenen Bereich befindliche Freifläche zu erhalten, kann auf der Ebene der Flächennutzungsplanung nicht entsprochen werden, da die Fläche für eine eigenständige Darstellung als Grün- und Freifläche zu klein und nicht darstellbar ist.</p>		<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

Anzahl BE

13