

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 1 von 49

<u>Gliederung</u>	Seite
1. Vorbemerkungen	2
1.1. Wozu dient der Rahmenplan?	2
1.2. Was kann der Rahmenplan leisten und was nicht?	3
1.3. Wie entsteht aus dem Rahmenplan Baurecht?	7
1.3.1. Beurteilung nach § 34 BauGB oder § 35 BauGB	7
1.3.2. Aufstellung von Bebauungsplänen und den dazu notwendigen Gutachten	7
1.3.3. Änderung bestehender Bebauungspläne	8
1.3.4. Flächennutzungsplan – Rahmenplan	9
1.4. Was brachte das Beteiligungsverfahren?	10
2. Südvorstadt Dresden: Bildung und Stadt im Dialog	12
2.1. Technologiemeile	12
2.2. Neuer Pol	16
2.3. Urbane Schiene	21
2.4. DOCK-Fläche	25
2.5. Strehleener Straße und Umfeld	27
2.6. Weitere Bereiche	29
3. „Grüne Trittsteine“ vom Südpark bis zur Innenstadt: naturnah und vernetzt	35
3.1. Südpark	35
3.2. Franzenshöhe – Volkspark Räcknitz – Beutlerpark	37
3.3. Franklinstraße – Innenstadt (Bürgerwiese, Großer Garten)	38
4. Nachhaltige Mobilität: benutzerfreundlich und umweltbewusst	39
4.1. Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr	39
4.1.1. Motorisierter Individualverkehr	39
4.1.2. Ruhender Verkehr/Parkraumplanung	42
4.2. Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	45
4.3. Fußgänger- und Radverkehr	47
5. Schlussbemerkungen	48

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 2 von 49

1. Vorbemerkungen**1.1 Wozu dient der Rahmenplan?**

Ein städtebaulicher Rahmenplan ist ein sogenanntes **informelles Planungsinstrument**, um Entwicklungspotentiale eines Stadtteiles auszuloten und Perspektiven für dessen zukünftige Nutzung in **groben Zügen** darzustellen. Er ist nicht rechtsverbindlich und keinem standardisierten Verfahren nach dem Baugesetzbuch unterworfen. Hinsichtlich des Planungsmaßstabes ordnet er sich zwischen der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung ein und wird so meist als Mittler eingesetzt. Die Planinhalte, bestehend aus Textteil und Planteil, dienen der **vereinfachten Darstellung** von zukünftigen städtebaulichen Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten.

Nach dieser sehr allgemeinen Definition eines Rahmenplanes soll nunmehr unter Bezugnahme auf die Beiträge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung sowie die Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange auf die konkrete Situation eingegangen werden, warum für die Südvorstadt Dresden überhaupt ein Rahmenplan aufgestellt wurde und warum in dieser Form.

Bereits im Jahr 2011 war durch den Stadtrat beschlossen worden, dass für den Universitätsstandort Dresden zur Unterstützung einer erfolgreichen Bewerbung der Technischen Universität in der 2. Stufe der Exzellenzinitiative des Bundes und der Länder eine städtebauliche Rahmenplanung aufzustellen ist. Ziel war es, die Entwicklung und Erweiterung der universitären Einrichtungen, die Nutzung der Freiflächen der TU-Standorte, die verkehrstechnische Vernetzung mit den Forschungsinstituten und den kulturellen Einrichtungen des Verbundes DRESDEN concept sowie der Studentenwohngebiete nachhaltig zu unterstützen.

Der Beschluss des Stadtrates beinhaltete folgende Schwerpunkte:

*„Eine sinnvolle **Nachverdichtung** der Bestandsflächen und die bevorzugte **Entwicklung** von Flächen **in Richtung des Stadtzentrums** sind anzustreben. Die südlich des Campus liegenden Kaltluftentstehungsflächen und vorhandenen Kaltluftschneisen sind für das innerstädtische **Klima** wichtig und deshalb besonders **sensibel** zu **betrachten**. Für einen „Campus der kurzen Wege“ ist die Bereitstellung standortnaher **Wohnbauflächen** für Wissenschaftler, Mitarbeiter und für studentisches Wohnen zu untersuchen.“*

Des Weiteren wurde durch den Stadtrat beschlossen, dass mit der Rahmenplanung kompetente Generalplaner mit entsprechenden Referenzen zur Campusplanung zu beauftragen sind.

Als Grundlage für den Vollantrag zur Exzellenzinitiative wurde – da die Erarbeitung einer Rahmenplanung in der Kürze der Zeit nicht leistbar war – durch das Stadtplanungsamt ein entsprechendes Handlungspapier erarbeitet, das in den schriftlichen Antrag der TU einfluss. Zur Vorstellung der infrastrukturellen Entwicklungspotentiale vor dem Evaluierungsausschuss im Dezember 2011 konnte dem Rektor der TU Dresden ein 3D-Visualisierung übergeben werden, die im Auftrag des Stadtplanungsamtes als Video-Clip erstellt worden war.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 3 von 49

Unter Berücksichtigung der vom Stadtrat aufgeführten Themenschwerpunkte wurde der Untersuchungsraum nicht nur auf die TU Dresden und deren Umfeld beschränkt, sondern ein wesentlich umfangreiches, weite Teile des Stadtgebietes der Südvorstadt umfassendes Areal gewählt. Dieses reicht von der Strehleener Straße im Norden bis zur Kohlenstraße im Süden, sowie von dem Bereich August-Bebel-Straße/Teplitzer Straße im Osten bis zum Nürnberger Ei im Westen. Wichtige Einrichtungen, wie z. B. die Hochschule für Technik und Wirtschaft, eine Vielzahl von namhaften Instituten, aber auch Wohngebiete, Parkanlagen und Grünflächen, waren somit ebenfalls einbezogen.

Neben der Erarbeitung eines Gesamtkonzeptes für das oben beschriebene Stadtquartier wurden für fünf Teilbereiche detailliertere Untersuchungen vorgenommen werden, die die „Begabungen“ dieser Standorte noch deutlicher herausarbeiten. Hierbei handelt sich um die Nöthnitzer Straße, den Nürnberger Platz, die Fritz-Löffler-Straße als direkte Anbindung an die Innenstadt, die Strehleener Straße und den Bereich nördlich des Volksparkes Räcknitz.

Wie in einigen Beiträgen gefordert, das Gebiet noch weiter zu fassen, indem alle Standorte der TU bzw. alle Stadtgebiete, in denen Wissenschaft und Kultur gelebt wird, oder auch Entwicklungsflächen im Plauenschen Grund einbezogen werden, erschien aufgrund der bereits immensen Größe des Untersuchungsgebietes mit über 375 ha nicht zielführend und entspräche auch nicht der allgemeinen Zielsetzung eines Rahmenplanes, Leitlinien für bestimmte Stadtbereiche oder Quartiere festzulegen. Geäußerte Bedenken gegen eine lediglich im Umfeld der Südvorstadt betriebene Imagekampagne können ebenfalls nicht geteilt werden.

Entsprechend dem Stadtratsbeschluss, ein Büro mit einschlägigen Erfahrungen in der Campusplanung zu beauftragen, wurde aus acht Bewerbungen das Büro Albert Speer & Partner, Frankfurt am Main, ausgewählt. Zu dem breiten Spektrum an Referenzen zählten u. a. Planungen und Realisierungen für die ETHZ Zürich, die TU Darmstadt, die Universitäten in Mainz und Saarbrücken, die RWTH Aachen und die TU Chemnitz.

Ziel des Rahmenplanes ist es, eine tragfähige und **mittel- bis langfristige** Strategie zu entwickeln, dieses zentrumsnahe Gebiet, das in Teilbereichen städtebauliche Defizite aufweist, durch eine maßvolle urbane Konzentration und Verdichtung weiter zu entwickeln. Dabei soll erreicht werden, die künftige Entwicklung deutlicher am Gebot der Innenentwicklung zu orientieren und gezielt auf das Rückgrat des ÖPNV zu konzentrieren. Zielgedanke der Planung ist es, ein städtebaulich möglichst **robustes** und gleichzeitig **flexibles** Rahmenkonzept aufzustellen, das Grundlage für die perspektivische Gesamtentwicklung der Südvorstadt bildet.

1.2 Was kann der Rahmenplan leisten und was nicht?

- Nutzungsarten von Baulichkeiten

Bereits der Maßstab des Gesamtkonzeptes (1:5000) verdeutlicht, dass es nicht um die einzelne Parzelle/das einzelne Flurstück geht.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 4 von 49

Der Forderung nach genauer Darstellung und Beschreibung der Art des Bestandsschutzes von einzelnen bestehenden Gebäuden kann somit z. B. nicht nachgekommen werden, weil dies der Darstellungssystematik des Rahmenplanes widerspräche und in diesem Maßstab auch nicht leistbar ist. Gleiches gilt auch für die Forderung, die Fläche einer Kleingartensparte im Rahmenplan als dauerhaft zu erhaltende Kleingartenfläche *festzusetzen*. Abgesehen davon, dass die Fläche in einem in Kraft getretenen Bebauungsplan als solche gesichert ist, trifft ein Rahmenplan grundsätzlich keine Festsetzungen. Auch der Bezug auf Flurstücksnummern ist aufgrund der Maßstäblichkeit nicht möglich.

Die Flächen-/Nutzungskategorien werden wesentlich gröber und großflächiger ausgewiesen. Neben dem Bestand, der in diesem Rahmenplan lediglich zwischen zwei Kategorien unterscheidet, nämlich „Gebäude Bestand TU/HTW/Institute“ und „Gebäude Bestand“ (schließt alle nicht hochschulaffinen Nutzungen ein), werden drei Nutzungsrichtungen ausgewiesen. Hierbei handelt es sich um

- Gebäude Neuplanung TU/HTW/Institute
- Gebäude Neuplanung Mischnutzung/Sonstiges
- Gebäude Neuplanung Schwerpunkt Wohnen

Erläuternd soll hier erwähnt werden, dass die „Mischnutzung“ nicht mit dem in der Baunutzungsverordnung (BauNVO) aufgeführten „Mischgebiet“ nach § 6 BauNVO gleichzusetzen ist. Vielmehr können sich in den dafür vorgesehenen Gebieten neben Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäuden andere Nutzungen, wie z. B. Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen, Beherbergungen und Gästewohnungen, etablieren.

Währenddessen schließt der „Schwerpunkt Wohnen“ auch die dem Wohnen dienenden, gebietsverträglich ergänzende Funktionen, wie z. B. Kindertageseinrichtungen, Schulen, Läden und Gaststätten, ein. Die in einigen Beiträgen gewünschte spezielle Ausweisung/Planung von kleinen Gaststätten, Läden, Kultureinrichtungen etc. ist somit in diesen Bereichen möglich, wird aber nicht dezidiert im Plan dargestellt.

- Größe (Grundfläche) / Höhe (Geschossigkeit)

Mit den unterschiedlich blau gezeichneten Baupotentialen (Karree, L-Form, U-Form etc.) wird noch keine Aussage zur Gebäudeform getroffen. Lediglich die „Körnung“ wird – in Anlehnung an die Bebauungsstruktur der Umgebung – dargestellt. Während z. B. am Zelleschen Weg (Südseite) größere Strukturen städtebaulich vertretbar sind, weisen die Zeunerstraße und die Stadtgutstraße entsprechend kleinteilige Ergänzungen auf. Auch zu den Gebäudehöhen zeigt der Bericht zum Rahmenplan nur in einigen Volumenstudien und in einem Schemaschnitt für den Bereich nördlich des Volksparkes Räcknitz (Nachweis der freien Blickbeziehung vom Park in Richtung Innenstadt) die etwaigen Höhen auf. Da zum Thema „Gebäudehöhen/Verschattung“ Bedenken vorgetragen wurden, erfolgten im Bericht Ergänzungen zur Gebäudehöhe/Geschossigkeit, wobei die konkrete Festlegung des Maßes der baulichen Nutzung (sprich: Gebäudehöhe/Geschossigkeit) den entsprechenden Bauplanungs- und Baugenehmigungsverfahren vorbehalten bleibt.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 5 von 49

Im Hinblick auf Anfragen zu Flächenzahlen ist nochmals zu betonen, dass der Rahmenplan in groben Zügen Baufelder aufzeigt, die in ganz unterschiedlicher Weise „gefüllt“ werden können, sodass die Angabe von Kennziffern weder möglich noch beabsichtigt ist.

Auch auf die mehrfach geforderte Benennung von tatsächlichen Bedarfen als Basis für die Ausweisung von Flächenkapazitäten wird ausdrücklich verzichtet. Allein die in einigen Veranstaltungen genannten, erheblich voneinander abweichenden Zahlenwerte für die TU Dresden haben gezeigt, wie wenig hilfreich diese Angaben sind. Ob Bruttogeschosfläche oder Hauptnutzfläche, ob Unterbringung im sanierten Altbaubestand oder ausschließlich im Neubau, ob bereits jetzt als Bedarf bekannt oder in mehreren Jahren vielleicht vollkommen neu?! Entscheidend ist es, durch den Rahmenplan eine Obergrenze des Machbaren vorzugeben, innerhalb der sich die Entwicklung in geordneten Leitplanken bewegen kann.

- Grün/Verkehr

Weiterhin sind im Rahmenplan die „Freiräume Aufenthalt“ dargestellt, die einer intensiveren Inanspruchnahme, wie z. B. der kleingärtnerischen Nutzung, der sportlichen Betätigung oder des Campuslebens, dienen. Die mit „übergeordnetes Grün“ bezeichneten Flächen umfassen vorrangig die Parkanlagen und den Grünverbund vom Südhang bis zur Innenstadt. Während der „Hochschulrücken“ vorhandene und neu zu bildende Hauptaufenthaltsbereiche im Kerncampus der TU Dresden, um die S.L.U.B., um die Hauptgebäude der HTW etc., aufzeigt, werden mit dem „Bewegungsraum“ Flächen/Verkehrsflächen angegeben, die vorwiegend für Fußgänger/innen und Radfahrende wichtige Hauptbewegungsrichtungen und Verbindungen darstellen. Besonders hervorgehoben ist die geplante Stadtbahn 2020 im Zuge der Nürnberger Straße und des Zelleschen Weges.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die im Rahmenplan dargestellte geplante Bebauung nur erste Anhaltspunkte über die Lage der Baupotentiale bildet, jedoch noch keine konkreten Rückschlüsse auf die einzelnen Umweltauswirkungen zulässt.

Die in der Öffentlichkeitsbeteiligung geäußerten Bedenken, dass gutachterliche Untersuchungen und Aussagen zum Eingriffs-Ausgleich fehlen, müssen dahingehend relativiert werden, dass erst im Rahmen eines konkreten Bauplanungs- oder Baugenehmigungsverfahrens die Überprüfung der Beeinträchtigungen auf die verschiedenen Umweltaspekte, wie z. B. Niederschlagswasser, Altlasten, Lärm, Artenschutz, Schadstoffbelastung, die aufgrund des geringen Detaillierungsgrades auf der Ebene des Rahmenplanes noch keine Beachtung finden, erfolgen kann.

Aufgrund möglicher weiträumiger Auswirkungen, die eine Umsetzung des Rahmenplanes auf die Durchlüftungssituation im Planungsgebiet und angrenzende Räume besitzt, und da hinsichtlich der Kaltluftthematik immer wieder erhebliche Bedenken vorgetragen werden, wurde vor der Offenlegung des Entwurfes für zwei ausgewählte Bereiche (Technologiemeile und Neuer Pol) ein Klimagutachten erstellt (siehe Beschluss des Stadtrates).

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 6 von 49

Anhand der Kaltluftrechnungen wurden Planungshinweise (Freihalten von Korridoren zur Durchlüftung) abgeleitet und bereits im Entwurf zum Rahmenplan umgesetzt (Verschiebung von Bebauung zur Schaffung von Korridoren). Eine grundsätzliche Umsetzung der Rahmenplanung in diesen sensiblen Bereichen (Südhang, Volkspark Räcknitz) ist dadurch gewährleistet, da das Gutachten diesbezüglich abschließend aussagt, dass lediglich lokale Auswirkungen im unmittelbaren Umfeld der beiden Bereiche zu erwarten sind, die durch genannte Planungshinweise minimiert werden. Die in einem Beitrag erhobenen grundsätzlichen Zweifel an der Richtigkeit des Klimagutachtens können sicher nur in einem Gespräch zwischen dem Bedenkenträger und dem Gutachterbüro ausgeräumt werden.

Dass sich durch nachfolgende umweltfachliche Untersuchungen und Gutachten weitere Auswirkungen auf die konkrete Bebauung von Flächen ergeben können, ist einem Planungsprozess immanent.

Aus der Online- und Trägerbeteiligung ergab sich eine Vielzahl von (fach-) spezifischen Hinweisen, z. B.

- Belange der Abfallwirtschaft und Straßenreinigung
- Beachtung von Folgekosten
- notwendige Ertüchtigung von Verkehrsanlagen, Parkverbote, Hinweise auf Parkleitsysteme
- Beachtung bahnspezifischer Besonderheiten
- Sicherung der Barrierefreiheit
- Hinweise auf Solargewinnung, Wärmeschutz, Abwärmenutzung, Energiekonzepte
- Ermittlung der Eingriffe und Ausweisung von Kompensationsmaßnahmen
- Beauflagung zur Immissionsminimierung, Wahrung respektvoller Abstände zwischen Wohn- und Institutsgebäuden etc..

Hierbei handelt es sich jedoch um Themen, die aufgrund der Darstellungstiefe eines Rahmenplanes erst in nachfolgenden Planungsprozessen bis hin zur Genehmigungs- und Ausführungsplanung Berücksichtigung finden können. Auch die Forderung, geplante Neubauten in Form und Lage streng zu kontrollieren, ist nicht Gegenstand einer Rahmenplanung.

1.3 Wie entsteht aus dem Rahmenplan Baurecht?

1.3.1 Beurteilung nach § 34 BauGB oder § 35 BauGB

Wie bereits unter Punkt 1.1 dargelegt, kann aus dem Rahmenplan kein Baurecht abgeleitet werden, soweit es nicht ohnehin bereits besteht.

So sind Vorhaben – unabhängig vom Rahmenplan – nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB) zulässig, wenn sich diese innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles befinden und

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 7 von 49

die Zulässigkeit nach Art und Maß der baulichen Nutzung, der Bauweise und der Grundstücksfläche, die überbaut werden soll, durch den prägenden Umgebungsrahmen bestimmt werden kann (Beispiel: Schließung von Baulücken auf der Nordseite des Zelleschen Weges).

Im Einzelfall ist auch die Zulässigkeit von Vorhaben nach den Bestimmungen des § 35 BauGB (Bauen im Außenbereich) gegeben (Beispiel: Umbaumaßnahmen auf dem DREWAG-Gelände südlich des Volksparkes Räcknitz). Da ein Außenbereich entsprechend seinem Grundgedanken in der Regel unbebaut bleiben soll, kann nur über ein Bebauungsplanverfahren Baurecht geschaffen werden, wobei hier erhebliche „Hürden“ zu überwinden sind, um sicherzustellen, dass öffentliche Belange nicht beeinträchtigt bzw. die Beeinträchtigungen entsprechend vermieden, minimiert bzw. kompensiert werden.

1.3.2 Aufstellung von Bebauungsplänen und den dazu notwendigen Gutachten

Wie bereits unter Punkt 1.3.1 dargelegt, besitzen im Rahmenplan dargestellte Baupotentiale nicht automatisch Baurecht. In einigen Bereichen macht sich die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich.

Ein markantes Beispiel innerhalb des Untersuchungsgebietes des Rahmenplanes ist die geplante bauliche Entwicklung entlang der Nöthnitzer Straße (Bebauungsplan Nr. 393, Dresden-Räcknitz Nr. 3, Nöthnitzer Straße, Campus Süd). Unmittelbar daran schließt sich der Südpark (Bebauungsplan Nr. 40, Dresden-Räcknitz Nr. 1, Südpark) an, der jedoch nicht baulich, sondern als Grün- und Freifläche überplant bzw. gesichert werden soll.

Für diese Planungen existieren bislang lediglich Aufstellungsbeschlüsse, die dieses Planungserfordernis signalisieren.

Auch für die Quartiere um den Nürnberger Platz (die „DOCK-Fläche“ einschließend) wird gegenwärtig ein Bebauungsplan erarbeitet.

Ob sich aus dem Rahmenplan die Notwendigkeit weiterer Planverfahren ergibt, ist am konkreten Fall zu entscheiden (z. B. Teplitzer Straße/Zellescher Weg, Stadtgutstraße).

Auch die Notwendigkeit und der Umfang gutachterlicher Untersuchungen kann erst aus der standortabhängigen Ermittlung aller umweltrechtlich relevanten Belange abgeleitet werden.

Erfahrungsgemäß machen sich grünordnerische Fachbeiträge, Untersuchungen zum Artenschutz und in Abhängigkeit von der Lage verkehrs- und stadttechnische Untersuchungen sowie schalltechnische Gutachten erforderlich.

An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass sowohl bei der Beurteilung nach § 34 BauGB, § 35 BauGB bzw. § 30 BauGB, wie in der Onlinedebatte angefragt, durchaus städtebauliche, architektonische und auch landschaftsplanerische Werkstattverfahren, Wettbewerbe oder

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 8 von 49

Mehrfachbeauftragungen erforderlich werden, um die gewünschte Qualität des Stadt- und Freiraumes bzw. der Hochbauten zu erzielen.

1.3.3 Änderung bestehender Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere in Kraft getretene Bebauungspläne:

- Bebauungsplan Nr. 72, Dresden-Altstadt II Nr. 1, Nürnberger Platz
- Bebauungsplan Nr. 72.1, Dresden-Altstadt II Nr. 1, Nürnberger Platz, 1. Änderung
- Bebauungsplan Nr. 136, Dresden-Räcknitz Nr. 2, Zellescher Weg
- Bebauungsplan Nr. 297, Dresden-Altstadt II Nr. 12, Strehleener Straße-Nordseite.

In mehreren Beiträgen wird darauf hingewiesen, dass der Rahmenplan nicht mit den in den Bebauungsplänen getroffenen Festsetzungen konform geht. Beispielhaft sollen hier der Bebauungsplan Nr. 297, der Stellplatzflächen (notwendige Stellplätze für das Stadion) festsetzt, während der Rahmenplan die Ausweisung von Bauflächen an der Strehleener Straße vorsieht, und der Bebauungsplan Nr. 136, der anstelle von Bauflächen Grünflächen nördlich des Volksparkes Räcknitz festsetzt, genannt werden.

Gerade hierbei handelt es sich um einen wesentlichen Inhalt des Rahmenplanes, nämlich durch den unvoreingenommenen Blick von „außen“ die bestehenden Bebauungspläne unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit und Langfristigkeit auf den Prüfstand zu stellen. Vor allem in Plangebieten, die sich auch nach längerer Zeit nicht oder nur schleppend entwickelt haben, ist es sinnvoll, neue Planungsansätze zu überdenken.

Da der Rahmenplan für die Gebiete um den Nürnberger Platz, den Zelleschen Weg und die Strehleener Straße teilweise neue Planungsideen formuliert, machen sich hier Änderungsverfahren oder neu aufzustellend Bebauungspläne erforderlich, wenn aus dem nicht rechtsverbindlichen Konzept entsprechendes Baurecht entstehen soll. Bis dahin gelten jedoch die o. g. Bebauungspläne weiter. So wird z. B. für die Quartiere um den Nürnberger Platz ein Bebauungsplan Nr. 3014 neu aufgestellt, der neben den Vorplanungen für die Stadtbahn 2020 auch die Planungsintentionen des Rahmenplanes und einer darauf aufbauenden Mehrfachbeauftragung, die im Herbst 2015 stattgefunden hat, aufnehmen soll.

Dass bei einer Änderung von Planungszielen alle umweltrechtlich relevanten Themen, wie z. B. Artenschutz und Eingriffs-Ausgleich, neu zu prüfen sind, ist Bestandteil eines jeden Planverfahrens.

Eine Wertsteigerung von bislang nicht bebaubaren Grundstücken kann aus dem Rahmenplan nicht abgeleitet werden.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 9 von 49

1.3.4 Flächennutzungsplan – Rahmenplan

Die erste Stufe der Bauleitplanung ist der Flächennutzungsplan (FNP) als vorbereitender Bauleitplan. Der FNP stellt für das gesamte Stadtgebiet die Art der Bodennutzung in den Grundzügen dar. Dies erfolgt unter Beachtung der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung und der voraussehbaren Bedürfnisse der Gemeinde.

Der Flächennutzungsplan ist für die Stadt ein wichtiges Planungsinstrument, da die verbindlichen Bauleitpläne (Bebauungspläne) aus ihm entwickelt werden. Er hat sich an den Vorgaben der übergeordneten Landesentwicklungs- und Regionalplanung zu orientieren. Gegenüber den Bürgern und Bürgerinnen besitzt der Flächennutzungsplan jedoch keine unmittelbare Rechtswirkung.

Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden befindet sich zurzeit in Neuaufstellung. Von Februar bis April 2015 fand die öffentliche Auslegung des Entwurfes statt. Gegenwärtig werden die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet. Es ist davon auszugehen, dass sich eine erneute Auslegung erforderlich macht, wobei hier noch kein Zeitpunkt benannt werden kann.

Mehrere Beiträge der Öffentlichkeit beschäftigen sich mit der Thematik, wann mit dem Abschluss des Rahmenplanes und des Flächennutzungsplanes zu rechnen sei bzw. ob die zeitliche Abfolge eine Anpassung des FNP an die Inhalte des Rahmenplanes möglich macht. Speziell wird angefragt, ob die Gebiete „Schwerpunkt Wohnen“ im FNP als Wohngebiete dargestellt werden. Hier ist festzustellen, dass zwischen beiden Planungen entsprechende Rückkopplungen stattfinden und im Rahmen der erneuten Überarbeitung des FNP-Entwurfes noch Anpassungen an die Ergebnisse des Rahmenplanes möglich sind. Ob die angefragten Änderungen im FNP erfolgen werden, hängt jedoch von mehreren Faktoren ab, so z. B. von einer entsprechenden Größe der darzustellenden Fläche (Schwellenwert ca. 2 ha).

Letztendlich befindet der Stadtrat über den Umgang mit Einwendungen und Vorschlägen. Dieser Entscheidung kann hier nicht vorgegriffen werden.

1.4 Was brachte das Beteiligungsverfahren?

Die bis zur Offenlage des Entwurfes absolvierten Planungsphasen „Erkundung“ und „Vertiefung“ haben gezeigt, dass aufgrund der Größe und Vielschichtigkeit des Untersuchungsgebietes mit ganz unterschiedlichen Akteuren und Interessenlagen ein sehr umfangreicher Informations- und Abstimmungsbedarf besteht.

Neben verwaltungsinternen Arbeitsgruppen fanden in bestimmten Abständen Workshops, Vorstellungs- und Diskussionsrunden mit der TU Dresden, dem Studentenwerk, dem Studierendenrat, der HTW, dem Dresden-concept und dem Freistaat (SIB) statt.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 10 von 49

In das Abstimmungsverfahren wurden ebenfalls die im Gebiet ansässigen Institute einbezogen. Mit Vertretern der Öffentlichkeit (Interessengemeinschaft Wohngebiet südlich des Campus e. V., Verein Siedlung Dresden-Räcknitz e. V., Initiative Plauen, Kleingartenvereine, Stadtverband Dresdner Gartenfreunde, Wohnungsgenossenschaft „Glückauf“ Süd, Gagfah etc.) erfolgten Abstimmungen.

Durch die im August 2013 gemäß Gemeindeordnung durchgeführte Einwohnerversammlung fand bereits zu einem sehr frühen Zeitpunkt eine Information der Öffentlichkeit über den damaligen Arbeitsstand statt.

Um zum Entwurf zum Rahmenplan einer möglichst großen Anzahl an interessierten Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit der Information und des Austausches zu eröffnen, wurde durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau nicht nur die im Allgemeinen übliche öffentliche Auslegung des Entwurfes des Rahmenplanes, sondern darüber hinaus die Durchführung einer Onlinedebatte, beschlossen.

Vom 11. Mai bis zum 18. Juni 2015 war es möglich, sich auf der Internetseite **mitreden.dresden.de** zum Rahmenplan zu informieren und Meinungen einzubringen. Mit der speziell hierfür entwickelten Software konnten Beiträge geschrieben, kommentiert bzw. durch eine „Befürwortung“ bekräftigt werden.

Um die Diskussion zu strukturieren, wurden vier spezielle Themenschwerpunkte aufgeführt:

- (1) Der Südhang: Forschungsstandort und Freizeitoase?
- (2) Fritz-Löffler-Straße: urbane Achse zwischen City und Universität oder Durststrecke?
- (3) Dock-Fläche: das Portal für den Wissenschaftsstandort Dresden?
- (4) Der Campus: ein lebendiger Ort zum Leben und Lernen.

Im Ergebnis der Informationsveranstaltung am 18. Mai 2015 im Max-Planck-Institut für Chemische Physik fester Stoffe wurde noch eine etwas allgemein gehaltene Rubrik von der Öffentlichkeit gewünscht und entsprechend ergänzt, nämlich:

- (5) Weitere Anmerkungen, Ideen oder Fragen.

In Auswertung der Onlinedebatte kann Folgendes resümiert werden:

- ca. 1.800 Besuche von ca. 1.200 Besucherinnen und Besuchern auf der Internetseite
- 84 Beiträge* von 66 registrierten Teilnehmenden, davon
 - zu (1): 32
 - zu (2): 11
 - zu (3): 5
 - zu (4): 18
 - zu (5): 18
- 37 Kommentare zu 19 Beiträgen

* einige Beiträge wurden durch Befürworter unterstützt, jedoch maximal 3-mal.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 11 von 49

Fünf Stellungnahmen von Bürgerinnen und Bürgern wurden schriftlich eingereicht; 15 Träger öffentlicher Belange gaben eine Stellungnahme ab.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass sich keines der Themen als besonderer Schwerpunkt herauskristallisiert hat; die Thematik um den Südhang fand jedoch überwiegendes Interesse.

Die Beiträge wurden allesamt tabellarisch erfasst, um die daraus resultierenden Inhalte, ob Hinweis, Anregung, Einwand oder Forderung, entsprechend bewerten und einarbeiten zu können.

2. Südvorstadt Dresden: Bildung und Stadt im Dialog

2.1 Technologiemeile

Der erste Themenschwerpunkt der Onlinedebatte „Der Südhang: Forschungsstandort und Freizeitoase?“ brachte genau die zwei Aspekte in Beziehung zueinander, die sowohl durch die Öffentlichkeit als auch durch Umwelt-Fachbehörden am kontroversesten diskutiert wurden. Aus vielen Beiträgen ist die besorgte Frage herauszulesen, ob es gelingt, eine bauliche Entwicklung und den Erhalt des Grünen in ein akzeptables Gleichgewicht zu bringen.

Auch wenn der Begriff „Urbanität“ oft nur als Schlagwort, das eine Qualität des Raumes bezeichnet, benutzt wird, gibt er hier sehr deutlich das Ziel der Rahmenplanung wieder, nämlich bauliche Strukturen im Zusammenwirken mit natürlichen Faktoren, wie Topografie, Vegetation (Begrünung), auch mit Ausblicken auf die Stadtlandschaft, zu entwickeln. Verdichtung, Verflechtung, Förderung funktionaler und baulicher Vielfalt und die Wahrung von Räumen mit Aufenthaltsqualität sind nur einige der Herausforderungen, die sich gerade dieser Bereich stellen muss.

Mehrere Beiträge sprechen sich ganz dezidiert gegen eine bauliche Erweiterung auf der Südseite der Nöthnitzer Straße aus. Dies betrifft vor allem die Zulassung der im Rahmenplan dargestellten zweiten Reihe insgesamt bzw. ab der Helmholtzstraße in Richtung Bergstraße. Darüber hinaus werden Bedenken geäußert, dass einer zweiten Reihe ggf. eine dritte folgen könnte bzw. sogar der Südhang vollflächig bis hinauf zur Kohlenstraße zugebaut wird. Ein Beitrag fordert, auch auf eine straßenbegleitende Bebauung zwischen Technikum und Bergstraße zu verzichten.

Begründet werden diese Bedenken vor allem durch

- den damit einhergehenden Verlust an Landwirtschaftsflächen und Naturraum (unter Hinweis auf den Landschaftsplan)
- den Verlust der (letzten breiten) Kaltluftbahn
- die Verschlechterung der Belüftungssituation, vor allem wenn in der 2. und 3. Reihe drei- bis viergeschossig gebaut wird (unter Hinweis auf das Klimagutachten)

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 12 von 49

- die Zunahme der Luftverschmutzung an der Bergstraße
- die damit verbundene Verschlechterung des Wohnumfeldes (unter Hinweis auf Parkplatzsituation und zugeparkte Radwege)
- die Zerstörung dieser wunderbaren Gegend durch Beton-Neubauten, „Gewerbegebietsarchitektur“, „Monsterbauten“
- die ohnehin falsche Entscheidung einer Technologiemeile an dieser Stelle.

Der Behauptung, dass es sich bei einigen Neubauten an der Nöthnitzer Straße um „halbillegale“ Bauten handelt, muss vehement widersprochen werden, da selbstverständlich hierfür entsprechende Baugenehmigungen bzw. das Einvernehmen der Gemeinde vorliegen.

Während in einigen Beiträgen auch zum Ausdruck gebracht wird, die Wissenschaft und Forschung nicht zu behindern und bauliche Erweiterungen sowohl entlang der Nöthnitzer Straße als auch in 2. und 3. Reihe zuzulassen, zumal die Südvorstadt noch recht ruhig und im näheren Umfeld noch viel Grün vorhanden ist (Volkspark Räcknitz, Fichtepark, Beutlerpark etc.), knüpfen andere Stellungnahmen der Öffentlichkeit und von Trägern öffentlicher Belange die Zulassung einer baulichen Entwicklung an folgende Forderungen/Bedingungen/ Vorschläge:

- Schaffung von Durchlüftungskorridoren und parkartigen Schneisen in Verlängerung der in die Nöthnitzer Straße einmündenden Straßen (z. B. Regensburger Straße, Helmholtzstraße, Zeunerstraße)
- Nord-Süd-Ausrichtung der Gebäude mit einem Mindestabstand von 20 m
- Aufgreifen der Gebäudelücken der Südseite auf der Nordseite
- Umsetzung ökologischer Baukonzepte, die sich in das Landschaftsbild integrieren
- Verlagerung von Bauten unter die Oberfläche (siehe S.L.U.B.) bzw. Hineinbauen in den Hang (einschl. Dachbegrünung)
- Errichtung eines Parkhauses an der Nöthnitzer Straße/Bergstraße (Anmerkung: andere Beiträge lehnen ein Parkhaus ab bzw. können sich dort maximal einen Parkplatz vorstellen)
- den Nachweis des tatsächlichen und langfristigen Bedarfes.

Einige Beiträge, die sich gegen eine Bebauung an der Nöthnitzer Straße richten, führen Alternativstandorte für eine bauliche Entwicklung an, wie z. B.:

- Reserven im Kerncampus
- Fritz-Löffler-Straße
- DOCK-Fläche
- Brachflächen an der Münchner Straße, an der Bayreuther Straße und um den Nürnberger Platz, zumal damit auch Schandflecken verschwinden, die für die Gewerbetreibenden nachteilig sind
- Fläche nördlich der Nöthnitzer Straße (Vattenfall-Fläche) und an der Stadtgutstraße/Zeunerstraße
- Reicker Straße (da die Nähe zum Campus durch Internet nicht erforderlich ist)
- Zwickauer Straße (nördlich der Würzburger Straße), Bienertmühle, Gewerbebrachen im Plauenschen Grund

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 13 von 49

- Baulücken und Brachflächen entlang stark frequentierter Straßen.

Auch wenn nicht auf jeden einzelnen Beitrag eingegangen werden kann, sollen hier nochmals die wichtigsten Argumente für die im Rahmenplan dargestellte bauliche Entwicklung der Technologiemeile benannt werden.

Ein kurzer Rückblick in die 1950-er Jahre zeigt, dass die Nöthnitzer Straße auf der Südseite bereits damals eine größere Ansammlung von Baulichkeiten aufwies. Diese reichten von der Wismut-Gaststätte Nöthnitzer Straße 46 bis zu einer Vielzahl von Behelfsbauten und Baracken (teilweise als Studentenwohnheime bzw. gewerblich genutzt). In den darauf folgenden Jahren wurden größere Garagenhöfe und Sportanlagen für die TU Dresden (zwei Sportplätze, Übungsplatz für Zivilschutz, drei Sporthallen) errichtet.

Bereits mit den in den 1960-er Jahren errichteten TU-Instituten, nämlich dem Heidebroek-Bau und dem Mierdel-Bau, wurde begonnen, den Campus nach Süden über die Nöthnitzer Straße hinweg zu erweitern.

Insofern ist der ein wenig verklärte Blick, wie idyllisch und wunderbar der Südhang „früher“ war, nicht ganz korrekt (Anlage 1).

Gerade mit den Institutsgebäuden, die ab 1995 an der Nöthnitzer Straße entstanden sind, verschwanden viele Baracken und Provisorien aus dem Ortsbild. Sowohl beide Max-Planck-Institute als auch das Fraunhofer-Institut und die Institute der TU Dresden (Fakultät Informatik und Technikum) waren jeweils das Ergebnis von Wettbewerben. Sowohl die Architektur der Gebäude, die sich alles andere als „gesichtslos“ und „gewerbeähnlich“ darstellt, als auch die Freiflächen, die – obwohl nicht öffentlich gewidmet – für jedermann zugänglich und ausgesprochen hochwertig gestaltet sind, haben zu einem sehr ansprechenden Erscheinungsbild der Nöthnitzer Straße geführt (Anlagen 2 und 3).

Mit der im Rahmenplan dargestellten zweiten Reihe, die in Teilen schon seit längerer Zeit vorhanden ist, soll eine schlüssiges „Fertigbauen“ im Übergang zum Freiraum erzielt werden. Obwohl gerade hier durch die Forschungsinstitute der Max-Planck- und Fraunhofer-Gesellschaften und die Exzellenzcluster der TU Dresden ein außerordentlicher Entwicklungsdruck besteht, definiert der Rahmenplan mit einer abschließenden zweiten Bebauungsreihe eine klare Kontur nach Süden.

Durch zwei Beschlüsse, die durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau gefasst wurden, wird diese Begrenzung untermauert. Hierbei handelt es sich zum einen um den Beschluss, die im Westen an der Passauer Straße gelegene Kleingartensparte „Grabeland“ zweckgebunden auf der jetzigen Fläche zu erhalten, und zum anderen um den Beschluss, das Bebauungsplanverfahren Nr. 40, Dresden-Räcknitz Nr. 1, Südpark, wieder zu aktivieren und dabei die nördlichen Grenzen des Plangebietes an die südliche Bebauungsgrenze des Rahmenplanentwurfes Nr. 791 anzupassen (Anlage 4).

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 14 von 49

Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat erneut gezeigt, dass die Akzeptanz einer baulichen Entwicklung bzw. deren strikte Ablehnung sich besonders auf die Thematik der Frischluft/Kaltluft/Durchlüftung am Südhang fokussiert. Trotz des Klimagutachtens, dessen Ergebnisse in den Entwurf vor Offenlage eingeflossen sind, konnten offensichtlich nicht alle Bedenken zerstreut werden. An dieser Stelle soll deshalb nochmals auf das Klimagutachten hingewiesen werden, das zu folgendem Fazit kommt:

- Klimaökologisch relevante Kaltluftabflüsse treten im Kaitzgrund und im Weißeritztal auf.
- Im Vertiefungsbereich „Technologiemeile“ befinden sich somit keine relevanten Kaltluftabflussbahnen.
- Veränderungen in den Durchlüftungsbedingungen wird es für die unmittelbar angrenzende Bebauung bis zu einem Abstand von maximal 300 m geben.
- Durch Planoptimierungen können die Durchlüftungsverhältnisse jedoch verbessert werden.

Die im Gutachten textlich beschriebenen und zeichnerisch dargestellten Hinweise

- Freibereich südlich der Regensburger Straße
- Reduzierung der Breite des östlichsten Baufensters Nöthnitzer Straße (Südseite)/Bergstraße
- Anordnung der nördlichen Bebauung an der Nöthnitzer Straße im „Windschatten“ der südlichen Baufenster
- Wegfall eines Baufensters Bergstraße/Räcknitzhöhe (zusätzlich zu den Empfehlungen des Gutachtens)

wurden ebenso eingearbeitet wie die von einem Umweltfachamt geforderte Nord-Süd-Ausrichtung der Gebäude mit einem Mindestabstand von 20 m. Darüber hinausgehende Vorschläge aus der Onlinedebatte, wie z. B. die Verlagerung von Bauten unter die Oberfläche (siehe S.L.U.B.) bzw. das Hineinbauen in den Hang (einschl. Dachbegrünung), werden in die Weiterbearbeitung des Bebauungsplanes Nr. 393 eingestellt.

In Abstimmung mit dem Umweltamt wurde festgelegt, dass die Ergebnisse des Klimagutachtens für den Kreuzungsbereich Bergstraße/Nöthnitzer Straße-Räcknitzhöhe im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens Nr. 393, Dresden-Räcknitz Nr. 3, Nöthnitzer Straße-Campus Süd - dann unter Zugrundelegung der genaueren Gebäudekonfigurationen (Grundflächen/Höhen) - nochmals spezifiziert werden. Aus städtebaulicher Sicht ist dieser Einmündungsbereich der Nöthnitzer Straße in die Bergstraße als Auftakt- und Eingangssituation zum Campus und als Stadteingang für alle von Süden über die B 170 Kommenden jedoch so bedeutsam, dass ein kompletter Verzicht auf eine Bebauung der Ecksituation, wie durch einen Träger öffentlicher Belange aus lufthygienischer Sicht gefordert - nicht in Betracht kommt.

Ebenfalls kontrovers wird die Einordnung eines Parkhauses/eines Parkplatzes an der Nöthnitzer Straße/Bergstraße diskutiert. Da der Rahmenplan keine konkreten Nutzungen festlegt, kann lediglich konstatiert werden, dass durch die Größe einiger Baufenster auf der Südseite der Nöthnitzer Straße die Option besteht, ein Parkhaus einzuordnen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 15 von 49

Da es unter Berücksichtigung sehr unterschiedlicher Interessenlagen vermutlich keinen „optimalen“ Standort geben wird, hat der nachfolgende Bebauungsplan Nr. 393 die Möglichkeit, an geeigneten Stellen die Einordnung eines Parkhauses zuzulassen bzw. dort auszuschließen, wo städtebauliche, verkehrliche oder/und umweltrechtliche Belange entgegenstehen. Im Bericht zum Rahmenplan wurde eine Darstellung zu Standortoptionen für Parkieranlagen ergänzt, in der auch der östliche Bereich der Nöthnitzer Straße gekennzeichnet ist.

Nicht unerwähnt bleiben soll die besorgte Anfrage von Eltern, was mit der Kindertagesstätte Nöthnitzer Straße 40 h passiert (Abriss ohne Ersatz, Neubau?). Unabhängig davon, dass gegenwärtig kein Abriss beabsichtigt wird, sind grundsätzliche Gedanken zur Neuplanung erforderlich, da sowohl der Altbestand als auch der befristet genehmigte Containerstandort keine Dauerlösung darstellen. Durch einen Zusatzbeschluss des Ausschusses für Stadtentwicklung und Bau zum Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 393 ist in jedem Fall gesichert, dass ein Standort im Plangebiet auszuweisen ist. Auch der Rahmenplan eröffnet in den unterschiedlichen Flächen-/Nutzungskategorien die Möglichkeit, dem Wohnen dienende soziale Einrichtungen vorzusehen.

Es ist sehr zu begrüßen, dass sich einige Teilnehmer der Onlinedebatte, die zwar einer Entwicklung an der Nöthnitzer Straße kritisch gegenüber stehen, jedoch Alternativstandorte vorschlagen, an denen eine Weiterentwicklung aus ihrer Sicht möglich erscheint.

Während Reserveflächen im Kern-Campus und die DOCK-Fläche im Rahmenplan bereits als Baupotentiale für die TU/HTW/Institute dargestellt sind, wird für die Baufenster an der Fritz-Löffler-Straße, der Münchner Straße/Bayreuther Straße, der Nöthnitzer Straße (Vattenfall-Fläche) und der Stadtgutstraße/Zeunerstraße eher eine Entwicklung des Wohnens gesehen, zumal einige „Wohninseln“ in der Südvorstadt Stärkung benötigen, da diese relativ gering besiedelt sind, sodass teilweise Infrastruktur fehlt und vor allem in den Semesterferien eine gewisse Belebtheit verloren geht. Hinzukommt, dass gerade der hohe Bedarf an hochtechnologischen Flächen (Versuchshallen, Labore etc.) mit Wohnbebauung in integrierter Lage (z. B. Münchner Straße, Stadtgutstraße) nicht kompatibel sind.

Der Wissenschaftsstandort Ost stellt auf alle Fälle eine interessante Alternative für Neuan-siedlungen dar. Ausgründungen (z. B. „Start up“ und „Spin off's“) und An-Institute, die die unmittelbare Nähe zur TU suchen bzw. auch brauchen, werden diese Entfernung vermutlich nicht in Kauf nehmen. Hier wird selbst die Strehleener Straße – auch in Zeiten moderner Kommunikationsmöglichkeiten – als zu weit entfernt beschrieben.

Die TU Dresden als größter Arbeitgeber der Landeshauptstadt Dresden hat immer wieder darauf hingewiesen, dass gerade die Forschungseinrichtungen um die Nöthnitzer Straße (wichtigster Mikro-Nano-Standort) maßgeblich die Zukunft Sachsens als Forschungs- und Wirtschaftsstandort bestimmen werden. Dieser Herausforderung darf sich der Rahmenplan nicht entziehen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 16 von 49

2.2 Neuer Pol

Auch wenn der „Neue Pol“ nicht ausdrücklich als Themenschwerpunkt benannt wurde, bildet dieser Bereich zwischen dem Zelleschen Weg und dem Volkspark Räcknitz einen wichtigen Baustein in der strategischen Ausrichtung des Rahmenplanes, der durch die Öffentlichkeit, aber auch durch die Träger öffentlicher Belange in einigen Punkten nicht unkritisch gesehen wird.

Während in einigen Beiträgen zum Ausdruck gebracht wird, dass die Entwicklung des Neuen Pols im Umfeld der S.L.U.B. mit sehr guter Anbindung an den ÖPNV zu einem neuen Zentrum unbedingt zu forcieren ist, äußern andere Teilnehmende und Träger öffentlicher Belange grundsätzliche Bedenken gegen Wissenschaftseinrichtungen in Rücklage der Zeunerstraße, aber vor allem nördlich des Volksparkes Räcknitz. Andere fordern, keine großflächige Bebauung in diesem Bereich vorzunehmen und entsprechend breite Bereiche freizuhalten. In diesem Zusammenhang wird nochmals hinterfragt, ob die Bustestanlage (Testoval) wirklich notwendig war.

Begründet werden die Einwände gegen eine bauliche Entwicklung bzw. gegen die Größe der Baufenster am Neuen Pol wie folgt:

- Darstellung im FNP als Grün- und Freifläche, Zweckbestimmung: Park
- Schutz als Bestandteil der sog. „Südparkkette“ und für die Naherholung
- Schutz des Volksparkes Räcknitz als Kulturdenkmal bzw. Sachgesamtheit
- Schutz der Aussicht auf das Stadtpanorama
- Gefahr des Zusammenschlusses sich erwärmender Bereiche/Stadtviertel
- Nichtausgleichbarkeit von Erholungsfunktion und landschaftsbildprägender Wirkung
- Verlust an bedeutsamen Naturräumen (Lebensraum für Pflanzen- und Tierwelt).

Zur Belebung des Neuen Pols (bzw. allgemein des Campus) wird vorgeschlagen, gleich Kneipen, Bars und Cafe's, kleine Läden, Kultureinrichtungen etc. mit zu planen. Das Fehlen eines Kinos, eines Hallenbades, von Galerien und Freiflächen für Kinder und Jugendliche wird bemängelt.

In Beiträgen der Onlinedebatte wird Kritik daran geübt, dass Angaben zur verkehrlichen Erschließung fehlen. Es werden verbindliche Aussagen zur Führung des Gesamtverkehrs (Versorgung, Mitarbeiter, Studenten, Radfahrer, Gäste) sowie eine eindeutige Trennung der Verkehrswege zwischen dem Wohngebiet Zeunerstraße/Stadtgutstraße und dem Neuen Pol gefordert.

Im Rahmen der Erkundung war gerade dieser Bereich am Zelleschen Weg durch das Planungsbüro als defizitär wahrgenommen worden. Mit der S.L.U.B. und den Biologischen Instituten war ein architektonisch gelungener Start erfolgt (Anlage 5), der jedoch ohne Fortsetzung blieb.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 17 von 49

Intaktes Wohnumfeld, gute (bzw. mit der Stadtbahn 2020 sehr gute) ÖPNV-Anbindung und Infrastruktur, Tuchföhlung zum Kern-Campus: vieles spricht dafür, hier eine Weiterentwicklung voranzubringen.

Mit diesen Potentialflächen östlich der S.L.U.B. soll zum Kerncampus der TU und zum Campus der HTW ein dritter Pol hinzugefügt werden, der sich überwiegend durch neu zu schaffende Bauten auszeichnen soll, die sich in ein ökologisches Netz von Grünflächen einfügen.

Wie im Bericht dargestellt, kann hier in Etappen eine maßvolle Entwicklung erfolgen. Jeweils über Stiche können die einzelnen Cluster an den Zelleschen Weg angebunden werden. Ob sich Anbindungen an die Heinrich-Greif-Straße und an den südlichen Teil der Stadtgutstraße (in Richtung Räcknitzhöhe) erforderlich machen, kann erst durch entsprechende verkehrliche Untersuchungen bestimmt werden. Im Hinblick auf verbindliche Aussagen zur Führung des Gesamtverkehrs (lt. Beitrag: Versorgung, Mitarbeiter, Studenten, Radfahrer, Gäste) ist nochmals zu betonen, dass sich gerade der Neue Pol durch die unmittelbare Nähe zu einer leistungsstarken Verkehrs- und ÖPNV-Anbindung im Zuge des Zelleschen Weges und der Bergstraße sowie durch eine gute fußläufige Erreichbarkeit des Kerncampus auszeichnet. In diesen Verbindungsachsen können und sollen sich die Hauptbewegungen entwickeln.

Die Frage in einem Beitrag, ob das Testoval wirklich sein musste, kann nur bejaht werden, da Institute Investitionen selbstverständlich nur dann tätigen, wenn diese zwingend geboten und auf Längerfristigkeit ausgelegt sind. Die in dem Verfahren des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 6005, Dresden-Räcknitz, Testoval, vorgetragenen Bedenken, dass die Anwohnerschaft durch die Benutzung der Teststrecke beeinträchtigt würde, können nach dem nunmehr mehrjährigen Betrieb klar dementiert werden, da es zu keinerlei Störungen in den angrenzenden Wohnsiedlungen gekommen ist. Auch wenn der Rahmenplan vorerst von einer Weiternutzung in der vorhandenen Form ausgeht, ist bei Entfall der Notwendigkeit derartiger Testanlagen auch die Einordnung eines Baufeldes möglich (siehe gestricheltes Bau-fenster).

Dass sich, wie in einer Stellungnahme gefordert, eine Fußwegeverbindung von der Räcknitzhöhe (Höhe Moreauweg) bis zum Zellescher Weg (Höhe Max-Liebermann-Straße) sichern lässt, steht außer Frage.

Ob diese, wie angeregt, durch die Kleingartenanlage „Zschertnitzhöhe“ e. V., geführt werden kann, bleibt entsprechenden Abstimmungen mit dem Stadtverband Dresdner Gartenfreunde e. V. und den Pächtern vorbehalten.

Während der Bebauungsplan Nr. 136, Dresden-Räcknitz Nr. 2, Zellescher Weg, bereits Bauflächen für Wissenschaftsbauten an der Heinrich-Greif-Straße und zwischen Zeunerstraße und Stadtgutstraße festsetzt, geht der Rahmenplan noch einen Schritt weiter, indem er nördlich des Volksparkes Räcknitz Baupotentiale aufzeigt. Wohl wissend, dass die Wiesenflächen unterhalb des Parks gerade in der Bevölkerung als schützenswert eingeschätzt werden, verfolgt der Rahmenplan das Ziel, dem Park - unter Beachtung der Topografie - in einer angemesse-

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 18 von 49

nen Höhenentwicklung auch nach Norden eine bauliche Fassung zu verleihen. Hierbei handelt es sich um eine durchaus legitime städtebauliche Auffassung, denn viele Parkflächen gelangen gerade durch eine bauliche „Einrahmung“ zu diesem besonderen Wert/Status im Stadtgefüge. Der daraus resultierende Wechsel zwischen Weite und Dichte ist ein wichtiger und belebender Bestandteil der Stadtstruktur (siehe z. B. Beutlerpark, Fichtepark, Bonhoefer-Platz). Dem Volkspark Räcknitz würde durch eine angrenzende Bebauung weder die Erholungsfunktion genommen noch der Status als Kulturdenkmal bzw. Sachgesamtheit beeinträchtigt.

Unter Berücksichtigung der o. g. Bedenken bzw. Ablehnungsgründe ist auch auf die gegenwärtig laufenden Maßnahmen auf dem unmittelbar an den Volkspark Räcknitz nach Süden anschließenden Flächen der DREWAG hinzuweisen. Nach Abbruch der unterirdischen Wasserbehälter wird gegenwärtig eine Neubepflanzung unter gartendenkmalpflegerischen Gesichtspunkten vorgenommen. Ein Teil des Geländes (entlang der Stadtgutstraße und im Bereich der beiden Schiebekammern) wird in Verbindung mit entsprechenden Wegeführungen der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Auch wenn der überwiegende Teil Betriebsgelände bleibt, tritt durch die vollflächige Begrünung ein Grünpotential von 5,6 ha in Erscheinung (vgl. Beutlerpark: 2,5 ha).

An diesen Grünbestand schließt sich fast nahtlos die 2,9 ha große Fläche der Kleingartensparte „Zschertnitzhöhe“ e. V. an der Heinrich-Greif-Straße an.

Der in einer Stellungnahme eines Trägers öffentlicher Belange vorgetragene Befürchtung des Zusammenschlusses sich erwärmender Bereiche/Stadtviertel kann somit entgegengehalten werden, dass gerade der „Neue Pol“ in ein ökologisches Netz von öffentlichem, halböffentlichem und privatem Grün eingebunden wird. Die geforderte abschnittsweise Mindestbreite von Freibereichen/Klimakorridoren von 100 m kann gewährleistet werden.

Des Weiteren sind – dem Klimagutachten folgend – die Baufenster so angeordnet, dass die von Süden kommende Kaltluft über die Kleingartenanlage hinweg in breiten Bahnen (entsprechend Klimagutachten 50 m) in Richtung Max-Liebermann-Straße und (entsprechend Klimagutachten 35 m) in Richtung des Freibereiches zwischen „DrePunct“ (Zellescher Weg 17) und Andreas-Schubert-Bau (Zellescher Weg 19) gefördert werden kann. Außerdem wird der bereits mit dem Bebauungsplan Nr. 136 festgesetzte Grünkorridor zwischen der S.L.U.B. und den Biologischen Instituten beibehalten.

Die im Rahmenplan dargestellten Baufenster nördlich des Parks sind unverändert geblieben, da hier der Darstellungssystematik folgend in groben Zügen Bauflächen aufgezeigt werden, die in ganz unterschiedlicher Weise „gefüllt“ werden können und ausdrücklich noch nichts über die konkreten Baukörperformen aussagen. Jedoch darf bei der Beurteilung der „Körnung“ nicht außer Betracht gelassen werden, welche Gebäudekubaturen hier im Gebiet bereits existieren (Zeunerstraße 38, Zellescher Weg 20, 20 b, 22, 24).

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 19 von 49

Das Testoval, das durch begrünte Hügel in den Hang eingebettet wurde, könnte bei Entbehrlichkeit der Anlage zu einem späteren Zeitpunkt mit einem Baukörper überbaut werden, der sich in die vorgegebene Bebauungsstruktur eingefügt.

Dass der Blick auf die Stadt (Anmerkung: der ohnehin nur punktuell auf das Stadtpanorama zeigt, überwiegend jedoch am „DrePunct“ bzw. am Andreas-Schubert-Bau endet – Anlage 6), nicht beeinträchtigt wird, wurde bereits im Bericht zum Rahmenplan in einem schematischen Schnitt verdeutlicht. Das Gelände fällt nach Norden so stark ab (oberer Parkweg ca. 160-162 m NHN, unterer Parkweg ca. 154-157 m NHN, Zellescher Weg ca. 133 m NHN), dass ungehindert über eine Bebauung hinweg geschaut werden kann. Eine Begrünung der Dachflächen, was in einem Bebauungsplan durch entsprechende Festsetzungen geregelt werden kann, würde den Anblick vom Park durchaus positiv beeinflussen. Die von der Anwohnerschaft gegenwärtig genutzten „Trampelpfade“ können durchaus als Wegeverbindungen, wie auch am Testoval bereits geschehen, mindestens zu Teilen beibehalten werden.

Ebenfalls durch den Neuen Pol erfasst werden Baupotentiale im Bereich der Stadtgutstraße, die im Sinne einer Stadtreparatur entsprechend dem Rahmenplan dem Wohnen dienen sollen. Gegenwärtig durch überwiegend unsanierten Gebäudebestand der TU Dresden belegt (Fahrbereitschaft, Lager etc.), soll das vorhandene Wohngebiet zwischen Alträcknitz und der Stadtgutstraße durch Wohngebäude ergänzt werden, die sich nach der Bauweise und dem Maß der baulichen Nutzung in die Umgebungstypik einfügen.

Die Komplettierung dieses Areals mit weiteren Wohngebäuden wird in den Beiträgen der Öffentlichkeit durchaus begrüßt. Gefordert wird jedoch, Höhenangaben für die geplanten Wohngebäude entlang der Stadtgutstraße zu treffen. Diese sollten maximal zweigeschossig sein, damit die Bestandsgebäude der Stadtgutstraße nicht unter einer mehrgeschossigen Bebauung „verschwinden“ und durch die Hanglage (nach Norden abfallend) verschattet werden. Außerdem werden fehlende Angaben zur verkehrlichen Erschließung des Bereiches zwischen Stadtgutstraße und Alträcknitz bemängelt (einschließlich Festschreibung von Tiefgaragen, Aussagen zum Baustellenverkehr etc.). Eine Erschließung über die Wohngebietsstraßen Stadtgutstraße und Zeunerstraße sowie eine direkte Zufahrt von der Bergstraße werden ausdrücklich ausgeschlossen, da diese Straßen für solche Verkehrsmengen nicht ausgelegt sind und eine überdurchschnittliche Belastung zur Folge hätte.

In einer Stellungnahme eines Trägers öffentlicher Belange wird aus klimatischer Sicht gefordert, die Baulücken an der Stadtgutstraße (und am Zelleschen Weg) durch Wohngebäude in offener Bauweise zu schließen, um eine bessere Durchströmbarkeit zu gewährleisten.

Der Forderung der DVB nach konsequenter Nutzungsmischung auch im Bereich des Neuen Pols bis zur Heinrich-Greif-Straße, um auch in den Semesterferien gute Auslastungswerte, besonders im Zuge der geplanten Stadtbahn 2020) zu erreichen, wird mit den im Rahmenplan getroffenen Darstellungen Rechnung getragen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 20 von 49

Die im Bericht zum Rahmenplan relativ kurzen Ausführungen zur Stärkung bestehender Wohnanlagen, z. B. an der Münchner Straße, der Nöthnitzer Straße und an der Stadtgutstraße, wurden um Aussagen ergänzt, die ein Einfügen hinsichtlich des Maßes der baulichen Nutzung und der Bauweise verdeutlichen. Der Forderung, eine Erschließung über die bestehenden Wohnstraßen gänzlich auszuschließen, kann nicht Rechnung getragen werden, zumal öffentlich gewidmete Straßen dem Gemeingebrauch dienen. Der Nachweis der gesicherten Erschließung, des ruhenden Verkehrs oder verkehrsrechtliche Anordnungen, auch während der Bauzeit, können in einem Rahmenplan nicht geregelt werden.

Auch wenn es sich bei den Baufenstern um eine schematische Darstellung handelt, wurden diese im Rahmenplan so verschoben, dass vorhandene Gebäudelücken der Nordseite der Stadtgutstraße auf der Südseite eine Entsprechung finden, wobei die Durchströmbarkeit dieses Gebietes bereits heute maßgeblich durch den sich von der Räcknitzhöhe bis zur Stadtgutstraße erstreckenden Gebäudebestand bestimmt wird. Um die geforderte offene Bauweise (< 50 m Gebäudelänge entsprechend § 22 BauNVO) handelt es sich bei den dargestellten Baufenstern ohnehin, da der Umgebungsrahmen durch Reihenhausezeilen von maximal 35 m Länge geprägt wird.

Die im Rahmenplan dargestellte Arrondierung dieser Siedlung dürfte im Vergleich zum IST-Zustand eine deutliche Verbesserung des Wohnumfeldes darstellen.

2.3 Urbane Schiene

Ein Blick in die Historie zeigt, dass die Technische Hochschule (Polytechnikum) als Vorgänger der Technischen Universität Dresden ab 1875 genau hier an der Fritz-Löffler-Straße (dem damaligen Bismarckplatz), also in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und zur Innenstadt, in einem repräsentativen Gebäude angesiedelt war, bevor ab 1900 der Standortwechsel auf das jetzige Campusgelände erfolgte.

Auch heute hat die Fritz-Löffler-Straße als Verbindungsachse zwischen der Innenstadt und der Südvorstadt sowie als ein Abschnitt des Autobahnzubringers zur BAB 17 eine zentrale Bedeutung.

Nach der vollständigen Zerstörung dieses Gebietes im Zweiten Weltkrieg erfolgte ab den 1950-er Jahren eine schrittweise Neubebauung. Während auf der Westseite der Fritz-Löffler-Straße Studentenwohnheime errichtet wurden, blieb die Ostseite zwischen Friedrich-List-Platz und Fritz-Löffler-Platz unbebaut. An diese ca. 45 bis 60 m breiten Freiflächen schließen sich zehngeschossige Wohnzeilen entlang der Hochschulstraße an. Heute stellt sich das Gebiet als lauter und überdimensionaler Verkehrsraum mit fehlender Aufenthaltsqualität dar.

Entsprechend dem Beschluss des Stadtrates, „die bevorzugte **Entwicklung** von Flächen **in Richtung des Stadtzentrums anzustreben**“, wurde in der Fritz-Löffler-Straße ein Schwerpunktgebiet für die Onlinedebatte gesehen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 21 von 49

Von einem vorläufigen Erhalt der Gebäudesubstanz an der Hochschulstraße ausgehend war die Öffentlichkeit aufgefordert, hier Vorschläge für das Gebiet mit dem Ziel zu unterbreiten, schrittweise aus dem Straßenzug eine „Urbane Achse“ entstehen zu lassen.

Die Teilnehmenden der Onlinedebatte und auch die Träger öffentlicher Belange positionieren sich zum Umgang mit der Fritz-Löffler-Straße recht unterschiedlich.

Folgende drei Tendenzen haben sich herauskristallisiert:

- Erhalt sämtlicher Grünflächen, sprich: keine Veränderung entlang der Fritz-Löffler-Straße und im Umfeld der Russisch-Orthodoxen Kirche, da die Freiflächen durch die Anwohner/innen zur Freizeitgestaltung genutzt werden (grillen, chillen, sportliche Aktivitäten) und die Kirche nicht zwischen Bebauung und Verkehr „zerquetscht“ werden darf
- (mittel- bis langfristige) Veränderung durch Sanierung der Plattenbauten (ggf. mit Funktionsunterlagerungen in den Erdgeschossen) und Ergänzung von kleinteiligen Bauten (Restaurants, Geschäfte, Kneipen, Kultur und Gewerbe) entlang der Fritz-Löffler-Straße und im Umfeld der Russisch-Orthodoxen Kirche
- konsequente Umgestaltung durch Abriss und Neubau (ggf. als städtebauliche Vision für die nächsten 10-15 Jahre):
 - in Form von geschlossenen Quartieren (Hinweis auf Vorkriegszustand des Schweizer Viertels und des Amerikanischen Viertels mit 3- bis 4-geschossiger Blockrandbebauung) bzw.
 - in neuen Strukturen (ausdrücklich keine Anlehnung an die Historie, keine Plattenbauten, keine „Wohnwürfel“).

Während in einigen Beiträgen eine allgemeine Unzufriedenheit mit der Südvorstadt zum Ausdruck kommt (kritisiert wird sowohl der städtebauliche Zustand von der Schnorrstraße bis zum Strehleener Platz als auch der „architektonische Wildwuchs“ mit unansehnlichen Gebäuden), verweisen andere darauf, welche Potentiale sie in diesem Gebiet aufgrund der Innenstadtlage und der Nähe zu HTW, TU, Mensen, S.L.U.B. und zur Infrastruktur sehen. Gerade in der Ansiedlung attraktiver Wohngebiete in Campusnähe wird die Chance gesehen, den Stadtteil zu beleben.

Angeregt werden:

- Alleepflanzungen an den Straßen
- attraktive Gestaltung des Friedrich-List-Platzes
- dekorative Schallschutzmaßnahmen
- Lärmschutz für die Hochschulstraße durch Bebauung entlang der Fritz-Löffler-Straße
- individuelle Gestaltung der Gebäude mit jeweils eigenem Flair.

Empfohlen wird ein gemeinsames Agieren der Stadt und des Studentenwerkes, um erschwinglichen Wohnraum zu schaffen und unterschiedliche Wohnungstypen anzubieten.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 22 von 49

Beiträge, die sich gegen eine Veränderung an der Fritz-Löffler-Straße aussprechen, führen Alternativstandorte für eine bauliche Entwicklung an, wie z. B. das Areal südlich des City-Centers und im Campus der HTW.

Durch einen Träger öffentlicher Belange wird darauf hingewiesen, dass sich die Fritz-Löffler-Straße als Fortsetzung der von Süden kommenden Münchner Straße im Randeinflussbereich der großen Kaltluftabflussbahn des Weißeritztales befindet. Aus klimatischer Sicht sollen zur Verhinderung des Zusammenschlusses sich erwärmender Bereiche/Stadtviertel im Zuge 'Münchner Straße – Nürnberger Platz – Fritz-Löffler-Straße – Hauptbahnhof' abschnittsweise Freibereiche/Klimakorridore in einer Mindestbreite von 100 m und in Höhe der DOCK-Fläche eine Durchlüftungsschneise von mindestens 50 m Breite freigehalten werden.

Aus Einzelstellungen geht hervor, dass

- die Darstellung eines Gebäudes auf dem Friedrich-List-Platz abgelehnt wird
- Einspruch gegen die geplante Bebauung im Bereich Lindenaustraße / Winckelmannstraße erhoben wird (Anmerkung: gemeint war die dargestellte Baukörperform, während eine Bebauung generell begrüßt wird) und
- der Umgebungsschutz zur Russisch-Orthodoxen Kirche zu beachten ist.

Durch die gegenwärtige Situation auf dem Dresdner Wohnungsmarkt veranlasst, geht der Rahmenplan von einem Erhalt der zehngeschossigen Bebauung an der Hochschulstraße aus. Lediglich in Verlängerung der Hochschulstraße 24 bis 28 sind südlich der Reichenbachstraße zwei Baufenster dargestellt, da die Bestandsgebäude Hochschulstraße 34 bis 44 soweit zurückgesetzt stehen, dass eine zusätzliche Baureihe möglich ist, jedoch ohne die Russisch-Orthodoxe Kirche zu „bedrängen“. Diese bliebe nach wie vor freigestellt. Der von Teilnehmenden der Onlinedebatte geforderte Erhalt der Grünflächen wäre trotzdem noch in ausreichendem Maße gegeben. Außerdem entstünde durch das Hinzufügen einer Bebauungsreihe ein Quartierinnenraum, der sich durch eine dem Lärm abgewandte Aufenthaltsqualität auszeichnen würde. Gerade diese innenstädtischen „Mikroräume“ können das Gebiet beleben und als urbane Oasen dem Hitzestress entgegenwirken.

Die in Beiträgen aus der Öffentlichkeit angeregte Sanierung der Plattenbauten in Verbindung mit Funktionsunterlagerungen in den Erdgeschossbereichen obliegt der Entscheidung des Eigentümers. Die ebenfalls gewünschte Belebung durch weitere Flächenangebote entlang der Fritz-Löffler-Straße zu befördern, ist ein Grundgedanke der Varianten, die im Bericht zum Rahmenplan dargestellt sind, wobei hier eher von einer gesamtheitlichen Neuentwicklung zwischen Fritz-Löffler-Straße und Hochschulstraße ausgegangen wurde. Die dort dargestellten Quartiere, in denen sich Gaststätten, Geschäfte, Kultur- und Sporteinrichtungen, aber auch nicht störendes Gewerbe und Lehreinrichtungen ansiedeln könnten, würden durch ihre Maßstäblichkeit eine neue städtebauliche Qualität bewirken.

In Verbindung mit dem Baumbestand würde die Fritz-Löffler-Straße durch die Baukörper eine stadträumliche Fassung erhalten, während der Baumbestand allein es nicht vermag, eine Raumkante zu bilden.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 23 von 49

Diese fehlende Raumbildung macht sich gegenwärtig vor allem an der Südseite des Friedrich-List-Platzes durch den spannungslosen Übergang zwischen dem Platz und dem Grün an der Fritz-Löffler-Straße bemerkbar. Ob die vorgeschlagene Einordnung einzelner kleinteiliger Bauten entlang der Fritz-Löffler-Straße eine Belebung bewirken kann, sei dahingestellt. Hier ist es sicher wichtig, ein schlüssiges Konzept (z. B. Sport/Freizeit) zu entwickeln.

Die Darstellung eines (sehr kleinen) Baufensters auf dem Friedrich-List-Platz wurde beibehalten, da eine Belebung dieser Fläche durchaus sinnvoll erscheint (Beispiel: Park"imbiss" einschließlich WC-Anlage im Beutlerpark). Größe und genaue Einordnung wären ohnehin mit den zuständigen Fachämtern abzustimmen. Die durch die Öffentlichkeit angeregte attraktive Gestaltung des Platzes, wobei hier keine näheren Ausführungen gemacht wurden, kann durch die Verknüpfung von Erholungs- und Freizeitangeboten erzielt werden.

Mit dem im Rahmenplan dargestellten Verzicht auf eine die Fritz-Löffler-Straße begleitende Bebauung wird der Forderung Rechnung getragen, aus klimatischer Sicht zwischen Münchner Straße und Hauptbahnhof zur Verhinderung des Zusammenschlusses sich erwärmender Stadtviertel abschnittsweise Freibereiche /Klimakorridore in einer Mindestbreite von 100 m freizuhalten. Der mit einer Bebauung an der Fritz-Löffler-Straße entsprechend der Debatte erhoffte Lärmschutz für die Hochschulstraße bleibt somit jedoch aus. Auch für die vorgeschlagenen dekorativen Schallschutzmaßnahmen besteht gegenwärtig keine Veranlassung, weil alle im Zusammenhang mit dem Ausbau der Fritz-Löffler-Straße um das Jahr 2000 notwendigen Maßnahmen vollzogen wurden.

Die in Beiträgen der Öffentlichkeit benannten Alternativstandorte für bauliche Entwicklungen anstelle der Fritz-Löffler-Straße südlich des City-Centers bzw. im Campus der HTW stellen insofern keine Gegenvorschläge dar, da diese Flächen bereits als Potentialflächen im Rahmenplan verankert sind und somit keine Ausweichoptionen aufzeigen.

In der Debatte bleibt leider – obwohl nicht Inhalt eines Rahmenplanes – unklar, in welcher Richtung sich die Architektur entwickeln sollte, da lediglich bestimmte Bautypen ausgeschlossen werden (keine Plattenbauten, keine „Wohnwürfel“). Die Kritik am „architektonischen Wildwuchs“ zwischen Schnorrstraße und Strehleener Platz kann jedoch nicht mitgetragen werden, da gerade in den vergangenen Jahren anstelle von leer stehenden, verfallenen Baracken, einer maroden Versuchshalle (zuletzt zur Herstellung von Betonteilen für das Dynamo-Stadion genutzt) und einem Konglomerat von provisorischen Imbissständen ausgesprochen anspruchsvolle Neubauten entstanden sind. Beispielhaft sollen hier die Wohnanlage „Franklingarten“ (Anlage 7), ein Frische-Center und der Neubau des Technikums für Fahrzeugtechnik der Hochschule für Technik und Wirtschaft (Anlage 8) entlang der Schnorrstraße genannt werden. Auch die bereits seit mehreren Jahren bestehenden Gebäude der HTW (Laborgebäude für Natur- und Ingenieurwissenschaften und Bibliothek) sowie die Sanierung des Finanzamtes sind in diesem Kontext sehr positiv einzuschätzen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 24 von 49

Zur Wohnumfeldverbesserung wurde u. a. eine alleeartige Bepflanzung der Straßen vorgeschlagen. Hier ist festzustellen, dass die meisten Straßen bereits beidseitige Baumreihen aufweisen. Beispielhaft sollen hier die Fritz-Löffler-Straße, die Reichenbachstraße, die Andreas-Schubert-Straße und die Uhlandstraße genannt werden. Ergänzungen durch Abgänge machen sich punktuell, z. B. im Bereich der Hochschulstraße, erforderlich, während die nur einseitige Bepflanzung von Straßen, z. B. der Schnorrstraße, durch Großgrün in den Vorbereichen der anliegenden Grundstücke ergänzt wird. Eine ähnliche Situation herrscht entlang der Strehleener Straße, die bislang aufgrund einer längerfristig geplanten Veränderung im Straßenquerschnitt keine Straßenbäume aufweist. Hier ist auf den südlich gelegenen Grundstücken ebenfalls erheblicher Baumbestand zu verzeichnen. Der nördlich angrenzende Bebauungsplan Br. 297, Dresden-Altstadt II Nr. 12, setzt straßenbegleitend auf den Grundstücken eine alleeartige Bepflanzung fest, die im Zusammenhang mit dem Bau der City-Feuerwache und der Stellplatzanlagen bereits vollzogen wurde. Da der Bebauungsplan auch festsetzt, dass innerhalb der Straßenverkehrsfläche zwei Baumreihen alleeartig zu pflanzen sind, wird diese Gliederung des Straßenraumes durch Bepflanzungen noch erfolgen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der im Beschluss des Stadtrates zum Rahmenplan formulierte Schwerpunkt „... die bevorzugte **Entwicklung von Flächen in Richtung des Stadtzentrums** anzustreben“ zum gegenwärtigen Zeitpunkt unter Berücksichtigung der Betroffenheit der Bewohner im Hinblick auf preiswerten Wohnraum nur zu Teilen umsetzbar ist und kleinere „Korrekturen“ die Qualität dieses Raumes nicht deutlich verbessern können. Mit der Freihaltung der Flächen wird jedoch die Option gesichert, diese Überlegungen in der Zukunft wieder aufzugreifen.

2.4 DOCK-Fläche

Hierbei handelt es sich um die Schnittfläche, den „Kopf“, zwischen Münchner Straße, Nürnberger Straße und Bergstraße. Obwohl es sich um einen ganz zentralen Punkt in der Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Südraum handelt, konnte bislang keinerlei Entwicklung verzeichnet werden. Lediglich mit zwei Einzeldenkmalen aus der Gründerzeit bebaut, fehlt es dem Quartier vollkommen an einer baulichen Fassung. Eine gewisse Belebtheit ist seit kurzem eingetreten, da an der Nürnberger Straße als Ersatz für die zu sanierende Mensa an der Bergstraße eine Zeltmensa errichtet wurde, die jedoch nur ein Provisorium darstellt.

Mit dem als Frage formulierten Themenkomplex „DOCK-Fläche: das Portal für den Wissenschaftsstandort Dresden?“ sollte der Fokus gezielt auf dieses Gebiet gerichtet und nach Ideen der Öffentlichkeit gefragt werden.

Die nur wenigen Beiträge der Onlinedebatte verdeutlichen, dass dieses Areal durch die Öffentlichkeit kaum wahrgenommen wird. Den meisten ist dieses Gebiet nur bekannt, da hier früher eine Tankstelle existierte bzw. in den letzten Jahren ab und an ein Zirkus hier gastiert.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 25 von 49

Aus einigen Vorschlägen geht der Wunsch hervor, dass die DOCK-Fläche aufgrund der einzigartigen Lage mit einer „außergewöhnlichen“ Bebauung zu versehen ist („Schiffsbug“, „Portal“ etc.) und vorrangig durch Forschungs- und Bildungseinrichtungen genutzt werden sollte (Treffpunkt für Studenten, Wissenschaftler und Bewohner, Welcome-Center, Fußgängerbrücke zum Campus etc.).

Andere Teilnehmende sehen eine Inwertsetzung durch den hohen Verkehrslärm eher kritisch. Ein Beitrag schlägt aus diesem Grund vor, hier den Busbahnhof als neuen Knotenpunkt mit der Anbindung an den Hauptbahnhof und die regionalen Buslinien zu schaffen. Des Weiteren wird eine Durchlässigkeit des Quartieres für Fußgänger und Radfahrer gefordert (Passagenlösungen). Damit verbunden könnte eine öffentliche Nutzung der schallgeschützten Innenseiten (z. B. Amphitheater, begrünte Terrassen) sein. Es wird empfohlen, im Institut für Städtebau erarbeitete Gestaltungsentwürfe mit einzubeziehen.

Durch einen Träger öffentlicher Belange wird darauf hingewiesen, dass aus klimatischer Sicht zur Verhinderung des Zusammenschlusses sich erwärmender Bereiche/Stadtviertel im Zuge 'Münchner Straße – Nürnberger Platz – Fritz-Löffler-Straße – Hauptbahnhof' in Höhe der DOCK-Fläche eine Durchlüftungsschneise von mindestens 50 m Breite freigehalten werden sollte.

Ein Beitrag der Debatte fordert, bessere Einkaufsmöglichkeiten, vor allem zwischen der Nürnberger Straße und der Nöthnitzer Straße zu schaffen.

Die Ideen, die für das als DOCK-Fläche bezeichnete Dreieck eingegangen sind, signalisieren, dass sich die Öffentlichkeit hier sowohl ein „bauliches Aushängeschild“ der TU Dresden und anderer Forschungs- und Bildungseinrichtungen als auch öffentliche Nutzungen im Quartierinneren vorstellen kann. Während der Bereich durch fehlende Raumkanten gegenwärtig kaum wahrgenommen wird, besteht mit einer Bebauung die Chance, hier eine klare „Adresse“ zu bilden. Da hier intensive Gespräche zwischen den Anliegern und der Landeshauptstadt Dresden stattfinden, sollte es möglich sein, gute Kompromisse zu finden, die den unterschiedlichen Interessenlagen hinsichtlich der Nutzung/Funktion der Bebauung gerecht werden. Mit der geplanten Verlagerung der Haltestellen der zukünftigen Stadtbahn 2020 in den nördlichen Teil der Münchner Straße erfährt der Standort eine deutliche Aufwertung, sodass die Einordnung von Eingängen und Durchgängen an dieser Stelle neu zu betrachten ist. Ob eine Radwegführung bzw. fußläufige Querungen durch das Quartier sinnvoll sind, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht eingeschätzt werden. Die genannten Aspekte werden jedoch in einem in Neuaufstellung befindlichen Bebauungsplan Nr. 3014, Dresden-Altstadt II Nr. 28, Quartiere am Nürnberger Platz, untersucht werden. Gleiches gilt auch für die Vorschläge zu öffentlichen Nutzungen.

Dem Vorschlag, die DOCK-Fläche als Busbahnhof zu nutzen, kann nicht gefolgt werden, da die im Zusammenhang mit dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) gefassten Stadtratsbeschlüsse eine Verknüpfung mit dem Hauptbahnhof und den kreuzenden Straßenbahnlinien an den Haltestellen „Hauptbahnhof“ und „Hauptbahnhof Nord“ umfassen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 26 von 49

Die aus klimatischer Sicht ausgesprochene Empfehlung, in Höhe der DOCK-Fläche eine mindestens 50 m breite Durchlüftungsschneise freizuhalten, kann in Teilbereichen eingehalten werden, während in Richtung des Nürnberger Platzes durch den Rahmenplan ganz bewusst eine bauliche Fassung angestrebt wird, um der Münchner Straße auch im nordöstlichen Abschnitt wieder einen urbanen Charakter zu verleihen.

Die im Rahmenplan dargestellte „Körnung“ der Baufenster ermöglicht auch die Unterbringung der in einem Beitrag der Debatte geforderten Einkaufsmöglichkeiten, zumal vor allem durch die geplante Verlagerung der Haltestellen der zukünftigen Stadtbahn 2020 in den nördlichen Teil der Münchner Straße dieser Standort damit für Nahversorgungseinrichtungen prädestiniert ist.

2.5 Strehleener Straße und Umfeld

Das Areal um die Strehleener Straße hat sein Gesicht vollkommen gewandelt. Bis 1945 wies dieser östliche Teil der Südvorstadt von der Ostbahnstraße (unmittelbar südlich der Gleise) bis zur Reichenbachstraße geschlossene Wohnquartiere und damit eine ausgesprochen hohe Wohndichte auf. Erst ab der Franklinstraße in Richtung Strehlen begann eine villenartige Bebauung. Hiervon zeugt heute noch die unter Denkmalschutz stehende Villa Strehleener Straße 77. Fast vollständig durch den 2. Weltkrieg zerstört, wurde vor allem der Bereich zwischen den Hochgleisen der Deutschen Bahn und der Strehleener Straße danach lediglich mit Baracken, Provisorien und einem Betonwerk bebaut, während die Südseite im Laufe der Jahre mit mehrgeschossigen Gebäuden (Bildungseinrichtungen, Wohnungsbau, Bürogebäude) stadträumlich gefasst wurde.

Dass abweichend zum Bebauungsplan Nr. 297 im Rahmenplan auf der Nordseite der Strehleener Straße Baupotentiale dargestellt sind, wird teilweise befürwortet („besser hier bauen als am Südpark“), aber auch aus unterschiedlichen Gründen abgelehnt. Einwände gegen eine Bebauung werden mit der Notwendigkeit der im Bebauungsplan Nr. 297 festgesetzten Stellplätze für das Dynamo-Stadion und die Sicherung dieses Bereiches als flächiger Trittstein im Grünverbund begründet. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Kulturdenkmal Strehleener Straße 77 wird um eine maßvollere Ausweisung von Baufenstern gebeten.

Die Darstellung des derzeit unbebauten Karrees zwischen Strehleener Straße, Franklinstraße, Schnorrstraße und Gutzkowstraße (gegenwärtig teilweise durch Bike-Areal belegt) mit einer baulichen Fassung zur Strehleener Straße und zur Schnorrstraße und der Option einer dazwischen gelagerten Sportfläche hat zu kontroversen Meinungsäußerungen geführt, die wie folgt zusammengefasst werden können:

- komplette Freihaltung der ehemaligen Sportfläche als flächiger Trittstein einer Grünverbindung und zur Verhinderung des Zusammenschlusses sich erwärmender Bereiche/Stadtviertel durch „Klimakorridore“ (hier im Abschnitt Franklinstraße/Strehleener Straße)

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 27 von 49

- Ablehnung der Überplanung des „Bike-Areals“, vor allem aufgrund des Mangels an Jugendspielflächen
- Ablehnung einer Nutzung für Sportzwecke i. V. m. der Forderung, Entwicklungsflächen für die HTW oder andere Institute zu sichern
- Zustimmung zum Rahmenplan, weil eine Sportfläche vorgesehen ist.

Der Rahmenplan sieht in der Nordseite der Strehleener Straße durch die sehr zentrale Lage ein wichtiges Potential, wobei hier eher von einem langfristigeren Zeithorizont einer Entwicklung auszugehen ist. Aufgrund der Lärmbelastungen durch die unmittelbar angrenzenden Bahnanlagen im Norden und die Strehleener Straße im Süden könnten sich hier robustere Nutzungen ansiedeln. Vorstellbar sind z. B. Ausgründungen der im Südraum angesiedelten Forschungseinrichtungen bzw. der TU Dresden und der HTW Dresden, aber auch Sport- und Freizeitangebote sowie Dienstleistungs- und Beherbergungseinrichtungen.

Dass für den Fall einer Bebauung (siehe Kapitel 1.3.3: Änderung bestehender Bebauungspläne) der Nachweis notwendiger Stellplätze (für das Stadion) einer Lösung zugeführt werden muss, ist den Planern bewusst. Ob es sich dabei um Alternativstandorte an anderer Stelle oder bauliche Lösungen vor Ort (Tiefgaragen, Parkgeschosse, Parkdecks, Doppelnutzungen etc.) handelt, ist jeweils am konkreten Fall zu prüfen.

Der Anregung, in unmittelbarer Nachbarschaft zum Kulturdenkmal Strehleener Straße 77 eine maßvollere Ausweisung von Baufenstern vorzunehmen, wurde gefolgt, indem die Formen reduziert wurden, wobei nochmals darauf hinzuweisen ist, dass mit den blau gezeichneten Baupotentialen (L-Form, U-Form) noch keine Aussage zur konkreten Gebäudeform getroffen, sondern lediglich die „Körnung“ dargestellt wird.

Der von einem Träger öffentlicher Belange erhobenen Forderung, den Bereich nördlich der Strehleener Straße als flächigen Trittstein im Grünverbund zu sichern, wird teilweise Rechnung getragen, indem zusätzlich zu der bereits vorhandenen „Grünfuge“ in Verlängerung der Gutzkowstraße auch nördlich der Semperstraße eine Verschiebung der Baufenster dergestalt vorgenommen wurde, dass hier ein Freiraum entsteht. Da der Franklinstraße als verbindender Straßenzug zwischen Beutlerpark und Bürgerwiese/Großer Garten besondere Bedeutung beigemessen wird, erfolgte eine Änderung des Rahmenplanes entlang der Westseite der Franklinstraße zwischen Schnorrstraße und Bahnbrücke, indem die Baufenster reduziert und die Grünverbindung deutlich verbreitert eingetragen wurde.

Schwieriger gestaltet sich der Umgang mit den konträren Vorstellungen zu dem Quartier Strehleener Straße/Franklinstraße/Schnorrstraße/Gutzkowstraße, die von einer kompletten Freihaltung bis zur Ausweisung von Bauflächen auf der gesamten Fläche reichen. Mit baulichen Fassungen zur Strehleener Straße und zur Schnorrstraße, die aus städtebaulicher Sicht unverzichtbar sind, werden mehrere Bauflächen unterschiedlicher Größe angeboten, sodass Institutsansiedlungen bzw. Erweiterungen der HTW gesichert werden können, während die ebenfalls geforderte komplette Freihaltung dieser innerstädtischen Lage nicht gerecht würde.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 28 von 49

An der im Quartierinneren dargestellten Sportfläche wird weiterhin festgehalten, da Sport eine herausragende gesellschaftspolitische Bedeutung besitzt und die größte Bürgerbewegung Deutschlands darstellt. Neben dem hohen Bedarf unterschiedlicher Sportvereine, darf des Weiteren nicht verkannt werden, dass Studenten und Studentinnen die Wahl des Studienortes durchaus auch an solchen Faktoren, wie Wohnungs-, Kultur- und Freizeitangebote, festmachen. Außerdem befinden sich im näheren Umfeld Bildungseinrichtungen, wie das Semper-Gymnasium und die Fachschule für Elektrotechnik, die dringend Sportflächen benötigen. Hierfür müssen jedoch entsprechende Rahmenbedingungen geschaffen werden, die mit der getroffenen Darstellung verankert werden sollen. Mit dieser Sportplatzfläche in Verbindung mit der bereits oben beschriebenen Aufweitung des die Franklinstraße begleitenden Grünkorridders stellt der vorliegende Rahmenplan einen Kompromiss auch im Hinblick auf die Freihaltung flächiger Trittsteine aus umweltrechtlicher Sicht dar. Mit der im Rahmenplan getroffenen Darstellung wird sowohl eine diesen Standort belebende Nutzungsmischung als auch ein Ausgleich zwischen den unterschiedlichen Interessenlagen (Eigentümer, Sporttreibende, Anwohnerinnen und Anwohner, Fachbehörden) verfolgt.

2.6 Weitere Bereiche**- Areal nördlich der Nöthnitzer Straße („Vattenfall-Fläche“)**

Entlang der Nordseite der Nöthnitzer Straße zwischen Zeunerstraße und Bergstraße erstreckt sich ein nach Norden stark abfallendes, ca. 1,5 ha großes Gelände, auf dem sich vorwiegend zweigeschossige Baracken befinden, die seit geraumer Zeit leer stehen. Das daraus resultierende marode Erscheinungsbild wird als störend empfunden, zumal sich im Umfeld dieser Fläche in den letzten Jahren eine positive bauliche Entwicklung zu verzeichnen ist. Seit den 1990-er Jahren gab es für das Areal die unterschiedlichsten Bebauungskonzeptionen, die jedoch nicht zum Tragen kamen.

Während in der Onlinedebatte mehrfach vorgetragen wird, die Fläche zum Wohnen zu nutzen und ggf. durch schon lange gewünschte Einkaufsmöglichkeiten, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe sowie Sporteinrichtungen zu ergänzen, wird durch zwei Träger öffentlicher Belange eine Wohnbebauung abgelehnt und der Vorschlag unterbreitet, entlang der Nöthnitzer Straße-Nordseite zum Schutz der dahinterliegenden Wohnbebauung (Zeunerstraße) Forschungseinrichtungen mit emissionsarmer Nutzung anzuordnen. Die Favorisierung einer Wohnnutzung gegenüber Institutsbauten hingegen wird mit der nachhaltigen Störung des kleinen Wohngebietes entlang der Zeunerstraße mindestens während der Semesterzeiten und der zu befürchtenden Verschattung durch hohe Gebäude begründet.

Außerdem wird durch einen Träger öffentlicher Belange aus klimatischer Sicht gefordert, die Gebäudelücken der Südseite auf der Nordseite aufzugreifen, um den Frischlufteintrag möglichst lange ungehindert in Richtung Norden führen zu können.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 29 von 49

Ziel des Rahmenplanes ist es, durch die Anreicherung von Wohnnutzungen die Belebungsstände zu regeln, da einige „Wohninseln“ in der Südvorstadt, wozu auch das Gebiet um die Zeunerstraße zählt, derzeit in Bezug auf eine kritische Masse zu schwach ist, um eine städtische Atmosphäre erzeugen zu können und Wohnfolgeeinrichtungen entstehen zu lassen.

Der Rahmenplan weist deshalb nördlich der Nöthnitzer Straße überwiegend Baufenster mit dem „Schwerpunkt Wohnen“ aus, während – in Anbetracht der Lärmimmissionen im Zuge der B 170 – im Einmündungsbereich der Nöthnitzer Straße in die Bergstraße eine Darstellung von Neuplanungen TU/HTW/Institute erfolgt. Mit dieser Eckbebauung soll das Ziel verfolgt werden, einen prominenten Auftakt zu bilden, der - von der A 17 bzw. von Süden kommend - auf die unmittelbare Nähe zum Kerncampus und zu den Instituten hinweist.

In den der Begründung zum Rahmenplan beigefügten Plänen zu Vertiefungsbereichen ist für die sog. „Vattenfläche-Fläche“ eine Darstellung von zwei Varianten enthalten, nämlich die in den Rahmenplan übernommene Nutzungsmischung von Wohnen und Forschungseinrichtungen sowie eine ausschließliche Nutzung als Technologiezentrum, um aufzuzeigen, dass von der Größe und Struktur der Baukörper beide Optionen im Umfeld der Nöthnitzer Straße einordenbar wären. Die in der Onlinedebatte geforderte Zusage der TU Dresden bzw. des Freistaates, dass das Areal nicht mit universitären Einrichtungen bebaut wird, ist nicht möglich, da sich das Grundstück in Privateigentum befindet.

Die Übertragung bzw. Fortsetzung der Lücken zwischen den Baufenstern südlich der Nöthnitzer Straße auch auf der Nordseite der Nöthnitzer Straße war bereits im Entwurf zum Rahmenplan enthalten, sodass hier kein Änderungsbedarf gesehen wird.

- Kerncampus

Noch heute stellt das Areal, das nach 1900 unterhalb von Räcknitz auf einer circa 12 Hektar großen Fläche vorrangig nach Plänen und Entwürfen von Martin Dülfer und Karl Weißbach entstand, den Kerncampus der TU Dresden dar. Die vorwiegend verklinkerten Bauten in historischer Architektur stehen fast ausschließlich unter Denkmalschutz, einige Freibereiche stehen als Gartendenkmal unter einem besonderen Schutz. Im Laufe der Jahrzehnte immer wieder um Bauten ergänzt, bietet der Kerncampus heute kaum noch Erweiterungsoptionen, ohne Freiflächen in Anspruch nehmen zu müssen. Bedingt durch diesen Flächenmangel entstand z. B. der Neubau des Institutsgebäudes der Fachrichtung Photophysik am Rand des Kerncampus, nämlich an der Helmholtzstraße/Hallwachsstraße/Nöthnitzer Straße. Ein Interimsstandort für die Neue Mensa wich auf eine Fläche nördlich der Nürnberger Straße aus.

In der Onlinedebatte wird empfohlen, vorrangig die noch vorhandenen Potentiale im Kerncampus zu nutzen, bevor weitere Bauflächen an anderer Stelle in Anspruch genommen werden. Des Weiteren wird angeregt, der Sanierung des Bestandes den Vorrang zu geben und diesen Prozess zu beschleunigen. Konkrete Bebauungsvorschläge beziehen sich auf die Ausformung eines möglichen Erweiterungsbaus am Beyer-Bau (in Anlehnung an die Gesamtplanung von Dülfer mit Rundung und Klinkerfassade) und der Sicherung der Wiese vor der Stura-

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 30 von 49

Baracke für ein „Studierendenhaus“. Währenddessen wird eine Erweiterung des Beyer-Baus unter dem Aspekt der Lufthygiene von einem Träger öffentlicher Belange gänzlich abgelehnt.

Durch die Öffentlichkeit wird festgestellt, dass ein „richtiger“ Campus nur zwischen Hörsaalzentrum und S.L.U.B. existiert, weil hier Funktionen, wie Lernen, Essen, Pausenzeiten verbringen, durch entsprechende Platzangebote untersetzt sind. Aufgrund der Größe des Kerncampus wird angeregt, einen zweiten Platz dieser Art vorzusehen. Zur Belebung des Campus werden Räume für Kultur- und Freizeitangebote sowie die Wiedereinrichtung eines Studentenklubs nach Sanierung der Neuen Mensa angeregt.

Kritisiert werden der Neubau der Photophysik an der Helmholtzstraße/Hallwachsstraße bzw. weitere Baufenster in diesem Bereich, da sie das Wohnhaus Hallwachsstraße 5 „einmauern“

Die Anregungen aus der Öffentlichkeit beziehen sich nicht nur auf die bauliche Entwicklung des Kerncampus, sondern vor allem auch auf die Gestaltung der Freibereiche, um gewachsene Strukturen zu verbinden und die Standortqualität zu erhöhen. Es wird darauf hingewiesen, die großen Grünstrukturen zu erhalten, Sportmöglichkeiten mit geringem Aufwand zu schaffen (z. B. Trimm-dich-Pfad analog August-Bebel-Straße), weil dadurch ganz wesentlich die Aufenthaltsqualität bestimmt wird. Des Weiteren wird das Fehlen eines funktionierenden Grün- und Freiflächenkonzeptes für den Campus der TU Dresden bemängelt. Ein Träger öffentlicher Belange regt an, Baufuchten in der Achse zur George-Bähr-Straße zurückzusetzen, um das Gartendenkmal „Pappelallee“ nicht zu gefährden.

In Zusammenarbeit zwischen dem SIB und der TU Dresden wurde eine sehr detaillierte Untersuchung sämtlicher Bestandsgebäude auf dem Kerncampus vorgenommen, um zu ermitteln, in welchem Zustand sich die Flächen befinden, welcher Sanierungsumfang ansteht, wofür die Bestandsgebäude nach entsprechender Instandsetzung geeignet sind etc.. Bei den bereits erfolgten bzw. noch umfangreich anstehenden Sanierungsmaßnahmen muss von erheblichen Aufwendungen ausgegangen werden, vor allem, wenn es sich um Einzeldenkmale handelt. So wurden in der Vergangenheit die Alte Mensa, das Rektorat, der Görges-Bau, der Potthoff-Bau, um hier nur einige Beispiele zu nennen, aufwendig saniert und teilweise detailgetreu restauriert. Im Ergebnis der Bestandsaufnahme muss jedoch festgestellt werden, dass bestimmte Nutzungen, wie z. B. Labore und Reinräume, aufgrund von Traglasten, Raumgrößen- und -höhen, Anforderungen an den Brandschutz etc., im sanierten Altbaubestand nicht untergebracht werden können. Insofern wird sich ein ausgewogenes Maß an Sanierungen und Neubauten auch in nächster Zeit erforderlich machen.

Die im Rahmenplan dargestellten Baufenster im Umfeld des Beyer-Baus und östlich des Zentrums für Energietechnik wurden unter Beachtung der hierzu eingegangenen Hinweise geringfügig in der Ausformung und Lage modifiziert. Der geforderten Freihaltung einer Fläche für ein Studierendenhaus wird der Rahmenplan gerecht, da westlich der sich an das Hörsaalzentrum anschließenden Freifläche (im Bereich der gegenwärtigen Stura-Baracke) Baufenster vorgesehen sind, die für diese Nutzung aufgrund der zentralen Lage geeignet wären, eine Anlaufstelle zu verorten, in der sich die Studierenden über die Vielzahl der Initiativen infor-

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 31 von 49

mieren können, wo Platz für alle studentischen Projekte und Hochschulgruppen wäre. Der Studierendenrat der TU Dresden und weitere Akteure engagieren sich seit einiger Zeit sehr dafür, das „Baracken-Provisorium“ zu beenden und den Neubau eines Studierendenhauses auf dem Universitätscampus voranzubringen.

Der Anregung, aufgrund der Größe des Kerncampus einen zweiten Platz vorzusehen, der ähnlich dem Bereich zwischen Hörsaalzentrum und S.L.U.B. Funktionen, wie Lernen, Essen, Pausenzeiten verbringen, ermöglicht, wird durch den Rahmenplan gefolgt. Dieser sieht eine platzartige Aufweitung in Verlängerung der Helmholtzstraße südlich der Nöthnitzer Straße vor. Umgeben von Institutsgebäuden bietet sich hier ein zwischen der AltenMensa und dem späteren Südpark gelegener Bereich, der diesen Anforderungen, den Campus zu beleben, durchaus gerecht werden könnte.

Die durch die Öffentlichkeit kritisierten Baukörper/Baufenster im Bereich der Nöthnitzer Straße/Helmholtzstraße bilden in der Abfolge dieser beiden Straßenräume eine schlüssige Fortsetzung der vorhandenen Bebauung. Das nunmehr fertiggestellte Institutsgebäude der Fachrichtung Physik fügt sich in den Rahmen, der durch Institutsgebäude, wie den Gebäudekomplex des Leibniz-Institutes, geprägt wird, ein. Zur Hallwachsstraße wurde der Neubau durch die Ausbildung einer großen Terrasse in der Höhe reduziert, um den Übergang zur östlich gelegenen Bebauung (Hallwachsstraße 5) zu schaffen. Das Gebot der Rücksichtnahme und das Sicheinfügen in den Umgebungsrahmen wird auch die spätere Ausformung der noch unbebauten Baufenster in diesem Bereich bestimmen.

Der durch einen Träger öffentlicher Belange vorgetragenen Anregung, die Baufluchten in der Achse zur George-Bähr-Straße zurückzusetzen, um das Gartendenkmal „Pappelallee“ nicht zu gefährden, wird gefolgt, indem die Baufenster geringfügig aus dieser Nord-Süd-Achse verschoben werden.

Die Campusgestaltung der TU Dresden wird durch unterschiedliche Akteure sehr aktiv betrieben. Themen, wie Inklusion, Nachhaltigkeit, Klimaanpassung, Nutzbarkeit zur Entspannung und Regeneration sowie Mobilität, zeigen die Komplexität der anstehenden Probleme auf. Die TU Dresden ist gegenwärtig dabei, ein durch Spenden finanziertes Projekt für mehr Familienfreundlichkeit umzusetzen, indem neben dem Campusbüro „Uni mit Kind“ der Spielplatz „CampusKiste“ (mit Kletter- und Spielelementen aus Holz) hergestellt wird.

Weitere vorgetragene Anregungen zur Freiflächengestaltung, wie z. B. die Schaffung von Sportmöglichkeiten, wurden an die entsprechenden Akteure der TU Dresden weitergegeben. Hier tagt in Abständen eine Arbeitsgruppe Campusgestaltung, die sich z. B. mit einer intuitiven Orientierbarkeit für ALLE auf dem Campus, mit Bewegungs-, Freizeit- und Entspannungsangeboten, die an das gartenkulturelle Erbe der TU Dresden anknüpfen, und emissionsfreier Fortbewegung auf dem Campus beschäftigt.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 32 von 49

- Zellescher Weg/Nürnberger Platz

Der Zellesche Weg bildet die Grenze zwischen den Stadtteilen Südvorstadt und Räcknitz/Zschertnitz. Die vierspurig ausgebaute Staatsstraße 172 bildet eine deutliche Zäsur zwischen der Nord- und der Südseite. Dieser Verkehrsraum steht im Zusammenhang mit der geplanten Stadtbahn 2020 besonders im Fokus des Rahmenplanes, da sich die neu hinzutretenden Baupotenziale besonders auf diese komfortable ÖPNV-Anbindung ausrichten sollen.

Durch einen Träger öffentlicher Belange wird aus klimatischer Sicht vorgetragen, dass die Baulücken entlang des Zelleschen Weges für Wohnbebauung zur besseren Durchströmbarkeit in offener Bauweise zu schließen sind. Im Bereich des Nürnberger Platzes werden aus eben diesem Grund Gebäudelücken von mindestens 30 m gefordert. Aus schalltechnischen Gründen werden vom gleichen Träger öffentlicher Belange Bedenken gegen eine Wohnnutzung am Zelleschen Weg, an der Nürnberger Straße und am Nürnberger Platz geäußert.

Der Rahmenplan stellt einen Kompromiss dar, diesen diametralen Anforderungen gerecht zu werden. Unter Beachtung der vorhandenen Bebauungsstrukturen der Nordseite des Zelleschen Weges zwischen Hochschulstraße und Räcknitzer Marktweg weist der Rahmenplan ohnehin Baufenster in offener Bauweise auf. Der in den Raum gestellten Forderung, am Nürnberger Platz zwischen den Gebäuden Lücken von mindestens 30 m freizuhalten, kann nur punktuell, jedoch nicht innerhalb der Quartiere, gefolgt werden, da derartige Abstände für diesen innerstädtischen Raum weder gebietstypisch noch städtebaulich gewollt wären. Hier müssen andere Lösungen gefunden werden, um den klimatischen Anforderungen nachzukommen.

Die entlang des Zelleschen Weges (Nordseite) vorgenommene Nutzungsdarstellung „Schwerpunkt Wohnen“ schließt, wie unter Punkt 1.2 beschrieben, auch dem Wohnen dienende, gebietsverträglich ergänzende Funktionen, wie z. B. Dienstleistungseinrichtungen, Arztpraxen, Läden und Gaststätten, ein, sodass hier nicht von einer ausschließlichen Wohnnutzung auszugehen ist. Werden jedoch Wohnungen geplant, können diese nur dann zugelassen werden, wenn ein entsprechender Nachweis geführt wurde, dass die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewahrt bleiben. Für den Bereich um den Nürnberger Platz befindet sich, wie bereits unter Punkt 1.3.3 ausgeführt, ein Bebauungsplan in Aufstellung, der die Thematik des Wohnens beleuchten wird.

- „Satellit“-Standort August-Bebel-Straße

Vorwiegend in den 1950-er und 1970-er Jahren entstanden an der August-Bebel-Straße einige Seminar- und Hörsaalgebäude, die in Verbindung mit Sportflächen einen weiteren Standort der TU Dresden bilden. Dieser wird jedoch aufgrund der räumlichen Distanz und der peripheren Lage nicht in Verbindung mit dem Kerncampus wahrgenommen. Vielmehr bilden die TU-Bauten zwischen August-Bebel-Straße, Teplitzer Straße und Weberplatz einen eigenständigen Bereich, der noch einige Potenziale aufweist.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 33 von 49

Ein Träger öffentlicher Belange verweist darauf, dass sich der „Satellit“ im Bereich August-Bebel-Straße/Teplitzer Straße im Randeinflussbereich der großen Kaltluftabflussbahn des Kaitzgrundes befindet, sodass

- die Gebäude in N-S-Richtung zu planen sind
- Gebäudelücken von 20 m bis 30 m freizuhalten sind
- am Weberplatz eine Grünfläche zu schaffen ist und
- die Bebauung im Bereich Zellescher Weg/Teplitzer Straße nur mit geringer Höhe zu errichten ist.

Hiervon abweichend positioniert sich ein anderer Träger öffentlicher Belange dergestalt, dass eine Bebauung an der Einmündung Zellescher Weg/Teplitzer Straße und entlang des Zelleschen Weges (Freizeit- und Erholungsfläche für Studenten) gänzlich abgelehnt wird. Aufgrund der bereits hohen Auslastung des ÖPNV werden aus Sicht der DVB Bedenken gegen eine Entwicklung um die August-Bebel-Straße geäußert, während die Hauptnutzer dieser Flächen eine maßvolle Verdichtung trotz „Abseitslage“ als erforderlich ansehen.

Aufgrund der weniger urbanen Lage verfolgt der Rahmenplan die Idee, hier einen möglichen Experimentier-Campus zu entwickeln, wobei dieser Bereich sich ideal für solche Nutzungen eignen würde, die auf Gebäude mit eher etwas gröberen Strukturen, aber geringerer Personenfrequenz ausgerichtet sind. Somit kann einerseits der maßvollen Nachverdichtung und andererseits der Vermeidung erhöhter Bedarfe an ÖPNV-Nutzung Rechnung getragen werden, zumal sich in unmittelbarer Nähe Studentenwohnheime befinden, die fußläufig erreichbar wären.

Unter Berücksichtigung der vorhandenen Gebäudestrukturen kann in diesem Gebiet durchaus von größeren Gebäudelücken ausgegangen werden. Die geforderte N-S-Ausrichtung erscheint nur punktuell umsetzbar, da die August-Bebel-Straße und die Teplitzer Straße einen Verlauf von Nordwesten nach Südosten aufweisen und die Bestandsgebäude rechtwinklig zu den Straßen ausgerichtet sind, sodass eine stringente N-S-Ausrichtung diese städtebauliche Ordnung empfindlich stören würde.

Hinsichtlich der Geschossigkeit trifft der Rahmenplan zu den Entwicklungspotenzialen im Bereich Zellescher Weg/Teplitzer Straße keine Aussagen. Hier sind erst planerische Überlegungen grundsätzlicher Art erforderlich, da sich das Umfeld - vom zwei- bis zum fünfzehngeschossigen Studentenwohnheim reichend - inhomogen darstellt. Außerdem sind hier neben umweltrechtlichen Belangen auch denkmalpflegerische Aspekte zu berücksichtigen, da sich hier mehrere Kulturdenkmale befinden.

Die Forderung, am Weberplatz eine Grünfläche zu schaffen, geht insofern ins Leere, da sich hier eine solche (öffentliche Grünfläche, Objekt-Nr. 5948/01, „Weberplatz“) befindet. Dass diese in der Ausgestaltung verbesserungswürdig ist, steht außer Frage. Gegenwärtig wird diese dreieckige, allseitig zugesperrte Fläche eher als Verkehrsinsel wahrgenommen. Da das am Weberplatz anliegende Leibniz-Institut für ökologische Raumentwicklung e. V. Dresden im vergangenen Jahr die eigenen Institutsvorflächen zwischen Weberplatz und Ackermann-

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 34 von 49

straße überarbeitet und in ein flächendeckendes Gestaltungskonzept integriert hat, das den ökologischen Grundsätzen des Institutes entspricht (großflächige Bepflanzung mit Sträuchern, Stauden und Gräsern, Nistmöglichkeiten etc.), ist hier ein kompetenter Ansprechpartner vor Ort, mit dessen Unterstützung sicher gerechnet werden kann.

3. „Grüne Trittsteine“ vom Südpark bis zur Innenstadt: naturnah und vernetzt**3.1 Südpark**

Bereits in dem vom 20. September 1990 übergeleiteten Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden wurde ein ca. 15 ha großes Areal zwischen Kohlenstraße und Nöthnitzer Straße als eine von insgesamt 49 Teilflächen von einer Darstellung ausgenommen. Zielstellung war es, für diese Flächen Bebauungspläne aufzustellen. In einem Ergänzungsbeschluss wurde für die Teilfläche Nr. 40 festgelegt, dass hier das Planungsziel „Sonderbauflächen, die der Erholung dienen“ anzustreben ist.

Dem Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 40, Dresden-Räcknitz Nr. 1, Südpark aus dem Jahr 1990 folgten jedoch keine weiteren Bearbeitungsschritte, da bislang keine Realisierungschancen gesehen wurden. Während Bebauungskonzepte der 1990-er Jahre noch von baulich intensiven Sportangeboten mit Schwimmhalle, Fußballstadion u. ä. ausgingen, mehrten sich in der Vergangenheit eher die Stimmen, diesen Bereich wesentlich naturnaher zu belassen.

Im Zusammenhang mit der Billigung des Entwurfes zum Rahmenplan Nr. 791 wurde durch den Ausschuss für Stadtentwicklung und Bau ein Zusatzbeschluss gefasst, das Bebauungsverfahren zu diesem Bebauungsplan Nr. 40 wieder zu aktivieren, wobei die nördliche Grenze des Plangebietes an die südliche Bebauungsgrenze der Nöthnitzer Straße des Rahmenplanentwurfes anzupassen ist.

Die zum Themenschwerpunkt „Der Südhang: Forschungsstandort und Freizeitoase? eingegangenen Beiträge haben deutlich gezeigt, wie sehr dieser Bereich im Fokus der Öffentlichkeit steht, wie sehr der Erholungswert geschätzt wird, der von diesem Gebiet ausgeht. Teilweise ausführlich wird auf zahlreiche Pflanzen- und Tierarten hingewiesen, die hier (noch) anzutreffen sind:

- Orchideen
- Kröten, Frösche, Feldhasen, Fasanen, Wildbienen, Rehe, Waschbären.

Dementsprechend fordern einige Beitragende, den „Naturcharakter“ und somit auch die Felder zu erhalten, ggf. maximal noch Bäume zu bepflanzen, Trampelpfade lediglich sparsam auszubauen und ein Abweichen von Wegen zu verbieten, um die gegenwärtige Situation weitestgehend so zu belassen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 35 von 49

Einwände werden auch dahingehend geäußert, dass der im Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplanes Nr. 40, Dresden-Räcknitz Nr. 1, Südpark, im Jahr 1990 dargestellte Geltungsbereich durch den Rahmenplan, sprich: mit Baukörpern, teilweise überlagert wird.

In mehreren Beiträgen wird gefordert, endlich diese „wilde“ Erholungsfläche in einen Stadtpark unter Einbeziehung der Anlieger und für breite Nutzergruppen (Anwohner/-innen, Studierende, Mitarbeiter/-innen, Touristen) umzugestalten. Es ist interessant, welche Fülle an Vorschlägen für die Gestaltung des Südparks abgegeben wurde. Hier eine Auswahl an genannten Ideen und Anregungen:

- punktuelle Schaffung von Plätzen mit Bänken und Informationstafeln und von gepflegten Grünflächen
- kleine Spielplätze, Liegewiesen
- Sportmöglichkeiten (Tischtennis, Volleyball, Federball, Basketball, Fußballplatz, Outdoor-Angebote)
- Erhaltung des bestehenden Fußballplatzes unter Sicherung entsprechender Zufahrten für die Unterhaltspflege
- Schaffung eines Aussichtspunktes mit öffentlichem Grillplatz und Schutzhütte
- Herrichtung von Jogging- und Mountainbike-Strecken und Wanderwegen
- Urban Gardening mit Pacht- und Nutzungsvereinbarungen, Baumpatenschaften
- Herstellung einer Verbindung zwischen Räcknitz und dem Plauenschen Grund mit einem Übergang über die Bergstraße (in Höhe des jetzigen Plattenweges)

In einem Beitrag wird darauf hingewiesen, dass es im Dresdner Süden keine rollstuhlgerechten Parkanlagen gibt.

Mehrfach wird gefordert, den Begriff „Naherholungsgebiet“ bzw. „Südpark“ in den Rahmenplan aufzunehmen, um eine Weiterführung der Bebauung zu verhindern.

Dass die oben beschriebene Zielsetzung „Erholung“ für das Gebiet bis heute unverändert geblieben ist, wird auch im Rahmenplan zum Ausdruck gebracht, indem dieser Bereich in weiten Teilen als „übergeordnetes Grün“ bzw. im Bereich der Kleingartenanlage „Grabeland“ als „Freiräume-Aufenthalt“ gekennzeichnet ist. Schließlich bietet dieses Gelände aufgrund seiner Lage eine ideale Ergänzung als Erholungsraum vor allem für Anwohner und Anwohnerinnen, aber auch für den TU-Campus. Die auch im Zusammenhang mit dem Klimagutachten nochmal deutlich herausgearbeiteten Anbindepunkte zwischen dem südlichen Freiraum und den zu entwickelnden bzw. bereits bebauten Gebieten werden durch entsprechend breite Grünkorrident verdeutlicht, so z. B. in Verlängerung der Landauer Straße, der Regensburger Straße und der Georg-Schumann-Straße. Weitere in N-S-Richtung verlaufende Grünbereiche östlich des Mierdel-Baus sowie in Verlängerung der Helmholtzstraße (heutiger Plattenweg) setzen diese Vernetzung zwischen der Nord- und der Südseite der Nöthnitzer Straße fort, sodass über kurze Wege der „Südpark“ erreicht werden kann.

Die mehrfach vorgetragene Anregung aufgreifend, wird – obwohl es noch eine Zeit bis zur Realisierung dauern kann – die Bezeichnung „Südpark“ in den Rahmenplan aufgenommen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 36 von 49

Damit soll zum Ausdruck gebracht werden, dass dieses Gelände, wenn auch durch die Bergstraße mit den östlich gelegenen Parkflächen nicht direkt verbunden, ein flächiger Trittstein im ökologischen Gefüge des Südraums ist.

Bei der Wiederaufnahme des Planverfahrens zum „Südpark“ werden die Vorschläge aus der Onlinedebatte eine wichtige Grundlage für die Überlegungen zu möglichen Nutzungskonzepten bilden, zumal aus den meisten Ideen hervorgeht, dass keine „großartigen“ Sport- und Freizeitbauten erwartet werden. Vielmehr sollen mit geringem Aufwand Sport- und Freizeitangebote geschaffen werden, die die Natur schonen, das Gebiet aber attraktiver machen.

Auch der Hinweis, dass im Dresdener Süden ein rollstuhlgerechter Park entstehen sollte, ist für die Planung des Parkes wichtig und gleichzeitig eine Herausforderung, zumal das Gebiet, ähnlich wie die bereits im Süden vorhandenen Parkanlagen (Beutlerpark, Volkspark Räcknitz, Park am Fichteturm, Bienertpark), in Teilbereichen eine relativ starke Hanglage aufweist. Neben der Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen wird sich die Planung insgesamt mit dem Thema der Teilhabe für Menschen mit Behinderung auseinandersetzen.

3.2 Franzenshöhe – Volkspark Räcknitz – Beutlerpark

Nicht nur aus umweltrechtlicher Sicht, sondern auch als geschichtsträchtige Orte außerordentlich interessant, bilden diese drei Grünanlagen einen wichtigen Aspekt für die kulturelle Identität der Bewohner und Bewohnerinnen und zugleich im bewohnten Umfeld ein Stück Natur direkt vor der Haustür.

Durch Gefechte der Schlacht von Dresden in den Befreiungskriegen 1813 bekannt geworden, befindet sich östlich der Bergstraße auf Räcknitzer Flur die Franzenshöhe mit der Bismarcksäule, die heute wieder als Aussichtsturm bestiegen werden kann. Vorbei am Moreau-Denkmal führt der sogenannte Moreauweg direkt zur Westseite des Volksparkes Räcknitz. Diese rund 6 ha große, 1898 angelegte Parkanlage, die knapp zur Hälfte als wasserwirtschaftliche Anlage der DREWAG dient, bildet einen nächsten Trittstein. In einiger Entfernung in Richtung Stadtzentrum nördlich des Zelleschen Weges schließt sich der etwa 2,5 ha große Beutlerpark an. Einst zu militärischen Zwecken als Schanze angelegt, wurde das Gelände Anfang des 20. Jahrhunderts als Park umgestaltet und für die Öffentlichkeit freigegeben.

Diese Gebiete sind im Rahmenplan als „übergeordnetes Grün“ entsprechend verankert.

Während im Bereich der Franzenshöhe und des Beutlerparkes keine planerischen Veränderungen durch den Rahmenplan vorgesehen werden, sind im Umfeld des Volksparkes Räcknitz im Bereich des Neuen Pols Baupotenziale dargestellt.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 37 von 49

Das hat zur Folge, dass ein Träger öffentlicher Belange den Rahmenplan ablehnt. Er beklagt den fehlenden Umgebungsschutz zum Volkspark Räcknitz und die Nichtbeachtung der Grünvernetzung des Südhanges. Auch ein Beitrag der Onlinedebatte bringt zum Ausdruck, dass mit dem Rahmenplan eine städtebauliche Zerschneidung vorhandener grüner Achse (Bismarckturm-Volkspark Räcknitz-Beutlerpark-Großer Garten) zu erwarten ist.

Um die Grünvernetzungen weiterhin zu sichern, werden durch einen anderen Träger öffentlicher Belange für den Bereich zwischen dem Volkspark Räcknitz und dem Zelleschen Weg entsprechende Bebauungspläne gefordert, die den Grünverbund festsetzen. Aus klimatischer Sicht soll zur Verhinderung des Zusammenschlusses sich erwärmender Bereiche/Stadtviertel ein Nord-Süd-ausgerichteter „Klimakorridor“ mit einer abschnittswisen Mindestbreite von 100 m im Bereich Räcknitzhöhe – Volkspark Räcknitz – Beutlerpark – Franklinstraße ausgebildet werden.

Einige Ausführungen zu diesem Bereich um den Volkspark Räcknitz enthalten bereits die Kapitel 1.3.3 (Änderung bestehender Bebauungspläne) und 2.2. (Neuer Pol).

An dieser Stelle ist nochmals darauf hinzuweisen, dass die geforderte Grünvernetzung von der Franzeshöhe bis zum Beutlerpark bzw. speziell vom Volkspark Räcknitz bis zum Zelleschen Weg durch den Rahmenplan sichergestellt wird. Mit großer Sorgfalt wurden die Ergebnisse des Klimagutachtens, sprich: Freihaltekorridore, übernommen. Da das Klimagutachten zum Zeitpunkt der Erstellung noch von einer Überplanung der Kleingartenanlage „Zschertnitzhöhe“ e. V. ausging, ist mit dem Erhalt dieses Areals nochmals ein ganz wesentlicher (Bau-) Stein im Grünverbund hinzugetreten.

Entsprechend der Darstellung im Rahmenplan erstrecken sich drei Grünkorridore vom Volkspark Räcknitz bis zum Zelleschen Weg:

- östlich der S.L.U.B.
- westlich der Kleingartenanlage „Zschertnitzhöhe“ e. V. und
- westlich des Institutes für Holztechnologie, wobei sich dieser durch die Kleingartenanlage großflächig aufweitet.

Durch die Weiterführung dieses Freibereiches über die Max-Liebermann-Straße (i. V. m. den Freiflächen vorm Andreas-Schubert-Bau) in Richtung Norden kann diese Aneinanderreihung von Grünräumen bis zum Beutlerpark kontinuierlich und in Abschnitten auch in der geforderten Mindestbreite von 100 m fortgesetzt werden.

3.3 Franklinstraße – Innenstadt (Bürgerwiese, Großer Garten)

Die Verbindung zwischen dem Beutlerpark und der Innenstadt mit Bürgerwiese und Großem Garten erfolgt hauptsächlich über die Franklinstraße. Nach einer kurzen „Durststrecke“ im südlichen Teil der Franklinstraße, die außer Straßenbäumen keinen sonderlich hochwertigen Grünbesatz und gegenwärtig auch nicht das dafür erforderliche Platzangebot aufweist, wur

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 38 von 49

de im nördlichen Abschnitt der Franklinstraße, nördlich der Strehleener Straße entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 297, Dresden-Altstadt II Nr. 12, bereits ein großer Baumblock gepflanzt, der als „Grüner Trittstein“ den Auftakt bildet.

Dass eine aus klimatischer Sicht geforderte komplette Freihaltung des Areals zwischen Strehleener Straße, Franklinstraße und Schnorrstraße aus städtebaulicher Sicht nicht mitgetragen werden kann, wurde bereits unter Kapitel 2.5 (Strehleener Straße und Umfeld) ausgeführt.

Dafür weist der Rahmenplan jedoch eine deutliche Aufweitung entlang der Franklinstraße für einen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünverbund in Richtung Bürgerwiese/Großer Garten auf. Außerdem ist es möglich, das westlich an die Franklinstraße anschließende Quartier zwischen Strehleener Straße und Schnorrstraße in Teilbereichen frei zu halten, um hier grünbelassene Flächen für Sport- und Freizeitangebote vorzusehen, um einen weiteren Wärmeeintrag in das Gebiet zu mindern. Die Option einer späteren Bebauung bliebe somit immer noch gewahrt. Außerdem kann mit der Verortung eines „Freiraumes-Aufenthalt“ in dieser integrierten Lage ein wichtiger Beitrag geleistet werden, den in der Onlinedebatte geäußerten Bedenken entgegenzuwirken, dass im Rahmenplan auf Neubauten, parkende Autos, aber nicht auf Freiflächen für Kinder und Jugendliche eingegangen wird und somit nur „Computerspielplätze“ bleiben.

Die Einwände gegen eine Überplanung des „Bike-Areals“ aufgrund des Mangels an Jugendspielplätzen sind durchaus verständlich. Da aus städtebaulicher Sicht jedoch eine bauliche Fassung der Strehleener Straße zu favorisieren ist und der Rahmenplan dies entsprechend darstellt, kann bei Umsetzung dieser Planung eine Verlagerung des Bike-Areals, z. B. in das Quartierinnere des Geviertes zwischen Strehleener Straße und Schnorrstraße, vorgenommen werden.

In der vorgesehenen Durchmischung des Gebietes mit Baufenstern, „übergeordnetem Grün“ und „Freiräumen-Aufenthalt“ stellt der Rahmenplan einen guten Kompromiss dar, den sehr unterschiedlichen Anforderungen gerecht zu werden.

4 Nachhaltige Mobilität: benutzerfreundlich und umweltbewusst

4.1 Motorisierter Individualverkehr und ruhender Verkehr

Auch wenn die „Stadt der kurzen Wege“ im Fokus der Stadtentwicklung steht, wird sie nach wie vor Platz für Autos bieten. Immer weniger Menschen akzeptieren jedoch, dass das Auto

im Stadtbild eine Dominanz hat. Flächen stehen auch im Untersuchungsgebiet exklusiv für den Autoverkehr oder als Parkraum zur Verfügung. Im Kerncampus werden beispielsweise Freiflächen zugeparkt, in der Nöthnitzer Straße wurde ein Radweg zum Parken freigegeben. In der Onlinedebatte wurde allerdings hauptsächlich vorgetragen, eine ausreichende Anzahl von Stellplätzen (auch für den Bestand) auszuweisen.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 39 von 49

4.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Einige Anregungen beziehen sich auf die Gestaltung der Nöthnitzer Straße:

- Verbindung der Nord- und Südseite durch Zebrastreifen
- Akzentuierung im Bereich zwischen Georg-Schumann-Straße und Zeunerstraße (farblich absetzen, Fußgängerüberweg...)
- Tempo 30 (besser noch 20)-Zone
- Wiedernutzbarmachung (Radweg gegenwärtig zum Parken freigegeben) und Ergänzung fehlender Radwege sowie Durchgängigkeit der Fußwege
- Pflanzung von Bäumen auf der Nordseite.

Änderungen ganz wesentlicher Art werden für das Nürnberger Ei, die Bergstraße in Höhe des Hörsaalzentrums und den Zelleschen Weg in Höhe der S.L.U.B. gefordert, indem diese Bereichen untertunnelt werden sollen (Kostendeckung durch Stadtbahnprojekt). Für den Zelleschen Weg wird jedoch zumindest zugunsten von Grünflächen und einer größeren Vorfläche vor der S.L.U.B. eine Verschmälerung der Verkehrsflächen sowie eine drastische Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit angeregt.

Es wird auch kritisiert, dass der Autobahnzubringer Bergstraße ein großes Problem für den Campus darstellt (trennende Wirkung, zeitaufwendige Querung, Gefahrenpunkte am Fritz-Förster-Platz). Langfristig sollte ein autofreier Campus angestrebt werden. Es wird vorgeschlagen, die Geschwindigkeiten auf den großen Straßen zu verringern und angeregt, den Zelleschen Weg zu verschmälern und die Grünflächen zu verbreitern.

In einem Beitrag wird festgestellt, dass die Fritz-Löffler-Straße gegenwärtig eine rein funktional orientierte Einfallstraße für den Kfz-Verkehr darstellt. Anregung, für eine Reduktion der Trennwirkung zu sorgen (leichtere Querung durch Fußgänger, Entschärfung Konflikt Fußgänger-Radfahrer).

- Nöthnitzer Straße

Für die Nöthnitzer Straße ist eine Vorplanung für den Ausbau in Arbeit. Diese berücksichtigt Untersuchungen zur Einordnung von beidseitigen Radverkehrsanlagen und durchgängigen Gehwegen ebenso wie die Verbesserung der Querungsbedingungen für Fußgänger/innen zwischen Nord- und Südseite der Nöthnitzer Straße (hier speziell im Bereich zwischen Regensburger Straße und Zeunerstraße) sowie die mögliche Einordnung von Baumstandorten.

Im Rahmen der Weiterplanung zur Nöthnitzer Straße sollen auch Varianten untersucht werden, welche den Übergang zwischen dem Kerncampus im Norden und den Instituten auf der Südseite gestalterisch verdeutlichen und den linearen Querungsbedarf berücksichtigen.

Die Nöthnitzer Straße ist als innerstädtische Hauptverkehrsstraße eingestuft. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 7.000 Kfz/24h.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 40 von 49

Die Einsatzbereiche für Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) gemäß StVO (VwV-StVO zu §26) und gültigem Regelwerk (Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen – R-FGÜ 2001) sind damit deutlich überschritten. Als Mittel zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger kommen somit bauliche Querungshilfen (Mittelinseln) und Lichtzeichenanlagen (LZA) in Frage.

Als Hauptverkehrsstraße kann die Nöthnitzer Straße nicht Bestandteil einer Tempo-30-Zone sein. Inwieweit eine ggf. auch abschnittsweise Geschwindigkeitsbeschränkung in Frage kommt, ist im Rahmen der Weiterführung der o. g. Planung zu prüfen.

Die Zulassung des Gehwegparkens auf dem früheren Radstreifen an der Nordseite der Nöthnitzer Straße erfolgte in den 1990-er Jahren aufgrund des sehr hohen Parkdrucks und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Verkehrsstärken eine separate Radverkehrsanlage nicht zwingend erforderlich machten. Mit dem Ausbau der Nöthnitzer Straße ist auch eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs geplant.

- Campus und umgebende Straßen

Die in einigen Beiträgen angeregte Tunnellösung (z. B. im Zuge der Bergstraße in Höhe des Hörsaalzentrums und im Zuge des Zelleschen Weges in Höhe der S.L.U.B.) stellen in bebauten innerstädtischen Bereichen in den seltensten Fällen eine geeignete Lösung dar, da sie baulich und finanziell extrem aufwändig und mit erheblichen städtebaulichen Eingriffen verbunden sind. Neben den eigentlichen Tunnelabschnitten sind hier die erforderlichen Rampenbereiche zu beachten. Zudem bleiben oberirdische Verkehrsanlagen (auch für den Kfz-Verkehr) erforderlich, um Anlieger- und Erschließungsfunktion sowie die Anbindung von einmündenden und kreuzenden Nebenstraßen zu gewährleisten. Die Kosten für eine auch nur teilweise Untertunnelung der genannten Bereiche sind im Rahmen des Projekts Stadtbahn 2020 in keiner Weise abbildbar. Dass die Bergstraße als Autobahnzubringer für den Kerncampus nicht unproblematisch ist, wird nicht in Abrede gestellt. Hier leistet jedoch die Fußgängerbrücke an der Bergstraße zwischen Hörsaalzentrum und der Neuen Mensa einen ganz wesentlichen Beitrag, um zeitaufwändige Querungen im Bereich des Fritz-Foerster-Platzes vermeiden zu können.

Der Campus der TU Dresden ist kein in sich geschlossenes Gelände, sondern über eine größere Fläche verteilt. Zumindest für die tangierenden Hauptverkehrsstraßen (Bergstraße, Nöthnitzer Straße, Nürnberger Straße/Zellescher Weg, Münchner Straße) ist eine Autofreiheit auch langfristig unrealistisch, während für den inneren Bereich zumindest Erschließungs- und Anliegerfunktionen zu gewährleisten sind.

Zu dem vorgetragenen Vorschlag der Geschwindigkeitsminimierung „auf den großen Straßen“ ist anzumerken, dass nach der geltenden StVO innerorts die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt. Abweichende Regelungen, speziell im klassifizierten Hauptstraßennetz, sind möglich, bedürfen nach VwV-StVO (§ 41 zu Z274) aber einer ausreichenden Begründung, z. B. eine durch entsprechende dokumentierte Unfälle untersetzte Gefahrensituation oder die massive Überschreitung von Lärmgrenzwerten.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 41 von 49

Diskussionen zu anderweitigen Regelungen wie die Absenkung der Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften auf 30 km/h haben bisher nicht zu einer Veränderung der Rechtsgrundlage geführt.

Die Planungen für den Zelleschen Weg im Rahmen des Projektes Stadtbahn 2020 beinhalten neben der Einordnung der Straßenbahntrasse die Reduzierung der Fahrbahnen der freien Strecke von zwei Fahrstreifen je Richtung auf jeweils einen überbreiten Fahrstreifen (Stadtratsbeschluss zur Vorplanung vom 21.01.2016). Die gewonnene Fläche kommt den Seitenbereichen (Gehwege, Radwege, Baumstreifen) zugute. Weitere Reduzierungen sind aufgrund der Verkehrsbelastung und -bedeutung des Zelleschen Weges nicht möglich.

- Fritz-Löffler-Straße

Der Forderung, im Zuge der Fritz-Löffler-Straße leichtere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger/innen zu schaffen, wird dem Grunde nach bereits Rechnung getragen, da auf einer Länge von ca. 500 m drei gesicherte Querungsstellen (ampelgeregelt) für Fußgänger/innen in bedeutenden Laufachsen der Ost-West-Richtung existieren. Die mit dem Ausbau der Fritz-Löffler-Straße angelegten Grünstreifen mit Baumreihen zwischen den Richtungsfahrbahnen sowie zwischen der landwärtigen Fahrbahn und der Straßenbahntrasse bezwecken genau die vorgetragene Minderung der Trennwirkung der Verkehrsfläche der Fritz-Löffler-Straße.

4.1.2 Ruhender Verkehr/Parkraumplanung

Während in einigen Beiträgen allgemein gefordert wird, das Problem des ruhenden Verkehrs zu lösen, benennen andere Beitragende konkrete Bereiche mit immensem Parkdruck, wie z. B. die an den Campus angrenzenden Wohngebiete an der Zeuner- und Stadtgutstraße, die Regensburger Straße und die Nöthnitzer Straße.

Einen besonderen Schwerpunkt der Stellungnahmen bilden die Forderungen, sowohl entsprechende Parkraumbewirtschaftungskonzepte für den Campus der TU Dresden als auch für die Wohngebiete zu erstellen/fertig zu stellen und das Bewohnerparken dann auch durchzusetzen. Es wird nach konkreten Lösungsansätzen für das Parken im Campusbereich und in den angrenzenden Wohngebieten gefragt. Teilweise werden Bedenken geäußert, dass sich mit Neubauten (z. B. an der Stadtgutstraße) das Parkraumproblem weiter verschärfen wird. Ein Beitrag richtet sich gegen die Einführung gebührenpflichtiger Bewohnerparkplätze und eine damit ggf. einhergehende Verlagerung der jetzt hausnahen Parkplätze (5 m) in Randbereiche.

Eine strikte Parkraumbewirtschaftung/ein Parkraummanagement unter Wegfall von Stellplätzen auf dem Campus-Gelände wird in einigen Beiträgen empfohlen, um

- die PKW-Benutzung zu reduzieren und
- langfristig einen „autofreien“ Campus anzustreben, um einen „lebendigen Ort zum Lernen und Leben“ schaffen zu können.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 42 von 49

Zur Verbesserung der Stellplatzsituation werden aber auch Vorschläge unterbreitet, wie z. B.:

- die Anordnung von Parkverboten (mit entsprechenden Kontrollen!),
- die Schaffung von zusätzlichen Stellplätzen,
- die Herstellung provisorischer Parkplätze,
- die Realisierung/Beibehaltung von zielnahen Stellplätzen,
- die Empfehlung, auf entferntere Parkmöglichkeiten hinzuweisen.

Zu dem vorgetragenen Für und Wider zu einem Parkhaus an der Nöthnitzer Straße/ Bergstraße wird auf die Ausführungen unter Kapitel 2.1 verwiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Rahmenplan nicht mit den in den Bebauungsplänen getroffenen Festsetzungen konform geht. Beispielhaft zum Thema Parken soll hier der Bebauungsplan Nr. 297, der anstelle der festgesetzten Stellplatzflächen (notwendige Stellplätze für das Stadion) die Ausweisung von Bauflächen an der Strehleener Straße vorsieht, genannt werden.

Im Ergebnis laufender Parkraumplanungen, die nahezu flächendeckend für das Geltungsgebiet des Rahmenplanes in Bearbeitung sind (ausgenommen das Gebiet östlich der Ackermannstraße), wird in einem erheblichen Umfang das sogenannte Bewohnerparken umgesetzt werden. Damit werden freie Parkraumkapazitäten für Bewohner und alle Nachfragegruppen, die einen Kurzzeitparkbedarf haben (Besucher, Einkäufer und Wirtschaftsverkehr) realisiert. Im welchem Umfang zukünftig Parkraum für Dauerparker und insbesondere für Beschäftigte bereitsteht, hängt im Wesentlichen von den jeweiligen Eigentümern der betreffenden Einrichtungen ab. Hier ist es sicher sinnvoll, anhand von betriebsinternen Mobilitätsplänen u. a. Kriterien zu entwickeln, wer privilegiert die jeweils vorhandenen Stellplätze nutzen darf.

Die Größe des Gesamtgebietes und die speziellen Problemstellungen in den einzelnen Bearbeitungsgebieten stehen jedoch gegen eine kurzfristige Fertigstellung der Parkraumkonzepte und deren Umsetzung.

Die derzeitigen Konzeptentwürfe betreffen einerseits das erweiterte Umfeld des Kerngebietes der TU Dresden und andererseits das Umfeld der Strehleener Straße einschließlich des Bereiches südlich vom Hauptbahnhof. Dabei berühren sich die Untersuchungsgebiete an der Reichenbachstraße. Der Untersuchungsraum reicht somit von der Strehleener Straße im Norden bis zur Nöthnitzer Straße im Süden. Östlich wird er begrenzt durch die Ackermannstraße und westlich durch die Bernhardstraße. Perspektivisch ist auch für das Gebiet westlich der Bernhardstraße bis zur Budapester Straße Untersuchungsbedarf angezeigt.

Aus Sicht der Parkraumplanung ist es sinnvoll, Standortvorschläge für größere Parkierstandorte zur Abdeckung des qualifizierten Stellplatzbedarfes der TU Dresden und für den Ersatz der notwendigen Pkw-Stellplätze für das Dynamostadion und für die Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW) in den Rahmenplan zu integrieren. Ein entsprechender Beiplan wurde in den Bericht zum Rahmenplan eingefügt. Dieser stellt 4 Schwerpunktbereiche dar.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 43 von 49

Das Ausmaß der Parkraumprobleme bzw. der Größenordnungen des Wegfalls von Parkplatzebenen im Zuge der Rahmenplanung lassen keine andere Schlussfolgerung zu. An der Strehlener Straße könnten u. a. durch Bebauung 800 notwendige Pkw-Stellplätze für das Stadion entfallen. Der zukünftige Stellplatzbedarf der HTW bleibt auch vor dem Hintergrund des zur Überbauung vorgesehenen Parkplatzes an der Andreas-Schubert-Straße (etwa 220 Stellplätze) hoch. Unter Beachtung weiterer Nutzungen ergeben sich erhebliche Stellplatzdefizite, die durch eine Änderung der Verkehrsmittelwahl allein nicht aufzufangen sind. Spielräume zur Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraumes und des inneren Campusbereiches können somit erst aufgetan werden, wenn zusätzliche Kapazitäten für die Aufnahme des ruhenden Verkehrs geschaffen worden sind.

Der Stellplatzbedarf der TUD beträgt derzeit etwa 3.800 Pkw-Stellplätze bei etwa 1.300 TUD-eigenen Stellplätzen. Demzufolge parken etwa 2.500 Pkw von TUD-bezogenem Verkehr wochentags im umliegenden öffentlichen Straßenraum.

Ein Parkraummanagement bis hin zu einem Mobilitätsmanagement für den Campus außerhalb der öffentlichen Verkehrsflächen ist kein Gegenstand eines Rahmenplanes, wurde aber bereits bei den verantwortlichen Institutionen des Freistaates Sachsen als Eigentümer der Hochschulflächen angeregt. Selbstverständlich muss dies in enger Verbindung zur Bewirtschaftung des öffentlichen Straßenraumes entwickelt werden.

Die Bandbreite der zum Einsatz kommenden Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen im Straßenraum beinhaltet unter anderem Kurzzeitparken, gebührenpflichtiges Parken und Bewohnerparken. Für Letzteres sind seitens der berechtigten Bewohner pro Jahr 30 Euro Verwaltungsgebühr zu entrichten (für zwei Jahre 2 x 25 Euro). Die in den Parkraumbewirtschaftungskonzepten zu entwickelnden Maßnahmen berücksichtigen dabei in hohem Maße die jeweiligen Nutzungen des Umfeldes, wobei das Bewohnerparken Priorität genießt. Es ist selbstverständlich, dass alle Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nach Umsetzung regelmäßig kontrolliert werden müssen und entsprechendes Personal verfügbar sein muss, da die Durchsetzung verkehrsrechtlicher Regelungen in der Verantwortung des gemeindlichen Vollzugsdienstes und der Polizei liegt, jedoch nicht in einem Rahmenplan geregelt werden kann.

Im Rahmen der Konzepterstellung ist auch zu prüfen, ob Interimsflächen für das Parken genutzt werden können und wie eine Wegweisung zu größeren Parkieranlagen erfolgen muss.

Ein Anspruch auf die Beibehaltung des Status Quo besteht jedoch im öffentlichen Straßenraum nicht. Dies betrifft auch die Möglichkeit des kostenfreien Parkens „vor der eigenen Haustür“. Wie bereits im Bewohnerparkbereich Zeunerstraße praktiziert, werden freie Kapazitäten für die Bewohner geschaffen, das Pkw-Parken für Beschäftigte und Studenten wird im derzeitigen Umfang zukünftig nicht mehr möglich sein. Insofern dient die Einrichtung von (gebührenpflichtigen) Anwohnerparkbereichen den Interessen der unmittelbaren Anlieger.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 44 von 49

Voraussetzung für ein funktionierendes Gesamtverkehrssystem ist dabei ein leistungsstarker öffentlicher Personennahverkehr verbunden mit attraktiven Angeboten zur Fahrrad-, E-Bike- und Carsharing-Nutzung. Der vorgesehene Ausbau der Straßenbahn im Rahmen der Stadtbahn 2020 kann in Verbindung mit dem Semesterticket für Studenten und dem Job-Ticket für Beschäftigte der TU Dresden einen substantiellen Beitrag zur Verringerung des Kfz-Verkehrs und damit der benötigten Stellplätze leisten.

Mögliche Standorte für größere Parkieranlagen sollten schon aus Gründen der Verkehrsbelastung und der Verkehrssicherheit an der Peripherie des jeweiligen Aufkommenschwerpunktes eingeordnet werden. Dabei wird angestrebt, dass zukünftig ein gestaffeltes Parkgebührensysteem (mit steigender Entfernung zum Ziel kostengünstiger) etabliert wird.

Für alle Neubauten im Campusbereich und im Umfeld wurden bzw. werden die dafür notwendigen Pkw-Stellplätze und Abstellplätze für Fahrräder im notwendigen Umfang entsprechend der Festlegungen der Sächsischen Bauordnung hergestellt. Eine Verschärfung der Parkraumsituation ist dadurch somit nicht zu erwarten.

Der Realisierungszeitraum der Parkraumbewirtschaftung hängt von vielen Faktoren ab, wobei insbesondere der Zeitraum der Öffentlichkeitsbeteiligung zeitlich kaum kalkulierbar ist. Vor dem Hintergrund der Problemlage ist davon auszugehen, dass die Einführung weiterer Bewohnerparkbereiche nicht vor dem Jahr 2018 erfolgen wird.

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Unter den Akteuren besteht Einigkeit darüber, dass sich die künftige Entwicklungen wesentlich deutlicher am Gebot der Innenentwicklung orientieren müssen und deutlicher auf das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs zu konzentrieren sind. Mit dem vorhandenen Liniennetz und dem geplanten Ausbau der Straßenbahn im Zuge der Stadtbahn 2020 zeichnet sich das Plangebiet in Teilbereichen durch eine besondere Erschließungsgunst aus.

Zur Verbesserung der ÖPNV-Erschließung werden u. a. folgende Vorschläge gemacht:

- Führung von Buslinien durch das Kerngebiet der TU Dresden und über die Zeunerstraße
- Ausbau der Nöthnitzer Straße/Räcknitzhöhe für die Buslinie 85 im Zuge der Nöthnitzer Straße (höherer Takt), bessere Erreichbarkeit des Haltepunktes Plauen
- Herstellung von Bushaltestellen an der Bergstraße in Höhe der Nöthnitzer Straße/ Räcknitzhöhe zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen
- Einsatz von Elektrobussen.

Eine Anfrage richtet sich darauf, ob bei der Planung der Stadtbahntrasse an die Auslastung in der Ferienzeit gedacht wurde.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 45 von 49

Durch die Dresdner Verkehrsbetriebe wird vorgetragen, dass der Rahmenplan ausdrücklich begrüßt wird, da die bauliche Verdichtung i. V. m. einer Nutzungsmischung zu einer besseren Auslastung des ÖPNV, besonders im Zuge der geplanten Stadtbahn2020 und der Strehleiner Straße führt. Die Bedenken der DVB gegen eine Entwicklung um die August-Bebel-Straße („Satellit“) wurden bereits im Kapitel 2.6 thematisiert.

Die Anregung, kurze attraktive Gehverbindungen, vor allem zu Haltestellen des ÖPNV, anzubieten, wird sowohl in der Öffentlichkeitsbeteiligung als auch durch die Dresdner Verkehrsbetriebe vorgetragen.

Die ÖPNV-Erschließung des Planungsgebietes ist überwiegend gut. Das zeigt sich nicht nur im Angebot, sondern auch in der Nutzung. Der Ortsamtsbereich Plauen weist mit 33 % ÖPNV-Nutzung gemäß letzter Erhebung (System repräsentativer Verkehrsbefragung, SrV 2013) einen sehr hohen Wert auf. Mit der geplanten neuen Straßenbahn entlang der Nürnberger Straße - Zellescher Weg (Stadtbahn 2020) wird das Angebot spürbar verbessert, indem die stark überlastete Buslinie 61 schritt- und abschnittsweise auf einen leistungsfähigeren Straßenbahnbetrieb umgestellt wird.

Unabhängig vom Projekt Stadtbahn 2020 gelten während der Ferienzeiten Sonderfahrpläne für Busse und Straßenbahnen, um auf den veränderten Bedarf zu reagieren. Eine ergänzende neue Buserschließung innerhalb des Campus-Geländes, wie es teilweise vorgeschlagen wird, ist angesichts dieser Planung weder verkehrlich noch wirtschaftlich sinnvoll. Vielmehr kommt es darauf an, die Gehwege zu den Haltestellen möglichst direkt und barrierefrei zu gestalten und an den Haltestellen ergänzende Einrichtungen (Mobilitätspunkte) vorzusehen. Der erst seit dem Jahr 2010 vorhandene Busverkehr in der Nöthnitzer Straße (Linie 85) wird immer besser genutzt. Das wird sich mit einer Verdichtung der Bebauung verstärken. Wenn es erforderlich ist, wird eine Taktverdichtung vorgesehen. Seitens der DVB gibt es Überlegungen zu einer Verdichtung des Taktabstandes der Buslinie 85 auf 10 Minuten.

Mit der Planung zur Nöthnitzer Straße erfolgt auch eine Prüfung zur Einordnung von Bushaltestellen am Knotenpunkt Bergstraße/Nöthnitzer Straße, welche auch ein Umsteigen zwischen den Buslinien im Zuge der Bergstraße (66, 352, 360, 424) und Nöthnitzer Straße (85) mit kurzen Umsteigewegen ermöglicht. Aufgrund der örtlichen Situation (starke Verkehrsbelastung am Knotenpunkt, Kurvenlage und starke Längsneigung der Bergstraße) ist diese Einordnung allerdings äußerst schwierig.

Die in einem Beitrag angeregte Buslinienführung über die Zeunerstraße ist nicht sinnvoll, da die Zeunerstraße keine durchgehende Verbindung zur Nöthnitzer Straße aufweist und dort keine Einrichtungen mit hohem Besucheraufkommen anliegen.

Ein Einsatz von Elektrobussen kann erfolgen, wenn die technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen das erlauben. Gegenwärtig werden von der DVB AG verschiedene Konzepte für Elektrobusse getestet.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 46 von 49

4.3 Fußgänger- und Radverkehr

Einen besonderen Schwerpunkt in der Onlinedebatte bildet der Radverkehr im Zuge der Fritz-Löffler Straße. Hier wird angeregt:

- den Radweg (stadtauswärts) zu verbreitern
- auf der Westseite der Fritz-Löffler-Straße einen Zweirichtungsradweg einzurichten (Nutzung des jetzigen Gehweges, Verlegung in den Straßenraum)
- die Situation in Höhe der Haltestelle „Studentenwerk“ zu verbessern (Freitreppe abtragen, Eingangssituation ändern).

Außerdem wird auf Probleme des (Zweirichtungs-) Radverkehrs am Zelleschen Weg (vor allem im Bereich der S.L.U.B. und des Trefftz-Baus hingewiesen.

Des Weiteren wird im Bereich der Nöthnitzer Straße eine fußgänger- und radfahrerfreundliche Gestaltung angeregt, um die Technologiemeile an den Kerncampus und den Südhang anzubinden. Ganz grundsätzlich wird auf eine stärkere Beachtung einer fußläufigen Erschließung, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, in der Fortführung der Planung hingewiesen.

Für den Campus der TU Dresden und der HTW werden ein Parkraumkonzept für den Radverkehr sowie Maßnahmen, wie Fahrradabstellanlagen, aber auch Duschmöglichkeiten, vorgeschlagen. Beitragende empfehlen, im „integrierten Radwegnetz“ attraktive Radrouten anzulegen, den Konflikt mit Fußgängerrouen zu entschärfen, anstelle von Parkplatzschranken zum Schutz für Radfahrer und Fußgänger Alternativen vorzusehen und das Routennetz mit dem Radverkehrskonzept der Gesamtstadt abzugleichen.

Die Bewohner des Ortsamtes Plauen haben gemäß SrV (System repräsentativer Verkehrsbefragung) 2013 mit 33 % einen sehr hohen Fußgängeranteil. Zusätzlich bestehen zwischen TU-Standorten und Gebäuden und von bzw. zu den ÖPNV-Haltestellen stark frequentierte Wegebeziehungen. Diese gilt es bei den weiteren Planungen mit hoher Qualität auszubauen. Besonderer Wert muss auf direkte Wegebeziehungen zwischen den Entwicklungsschwerpunkten des Rahmenplanes gelegt werden. Viele der bestehenden Defizite, insbesondere im Campusgelände (z. B. zu schmale Gehwege, mangelnde Barrierefreiheit, kein zusammenhängendes Campusgelände mit entsprechender Aufenthalts- und Freiraumnutzungsqualität) lassen sich jedoch erst mit einer Verlagerung des ruhenden Verkehrs auf dezentrale Parkieranlagen erreichen. Damit ist eine Aufwertung des Fußverkehrs eng mit der Lösungsfindung der Stellplatzsituation an der TU verbunden.

Das zurzeit in Erarbeitung befindliche Radverkehrskonzept für die Gesamtstadt wird das leistungsfähige Netz für den Alltagsradverkehr ausweisen sowie den Ausbaustandard und Prioritäten benennen. Diese Aussagen werden Grundlage für die Planung des Radverkehrs auch im Rahmenplangebiet sein. Zusätzlich können interne Radverkehrsrouten im Campusgelände und zwischen den weiteren TU-Gebäuden ergänzt werden.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 47 von 49

Darüber hinaus wird der Bedarf z. B. für Radabstellanlagen aus den Nutzungsstrukturen der einzelnen Bauprojekte hergeleitet.

Eine Verbreiterung des Radweges entlang der Fritz-Löffler-Straße ist aufgrund der Eigentumsverhältnisse nicht möglich. Die Verkehrsbaumaßnahme „Ausbau der Fritz-Löffler-Straße“ wurde nach den (damals gültigen) Regelwerken geplant und planfestgestellt, d. h. unter Einbeziehung von Trägern öffentlicher Belange, Betroffenen und der Öffentlichkeit, im Jahr 2001 umgesetzt. Eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Fritz-Löffler-Straße (ca. 30 000 Kfz/24h) ebenfalls nicht möglich.

Eine Verbreiterung zur Verbesserung der Gesamtsituation und Entflechtung von Haltestelle Studentenwerk und Geh-/Radverkehr ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich. Das Gebäude Fritz-Löffler-Straße 16 einschließlich der Freitreppe steht unter Denkmalschutz.

Die Planung zum Zelleschen Weg im Rahmen des Projektes Stadtbahn 2020 berücksichtigt den Bedarf an Zweirichtungsradverkehr zwischen Fritz-Förster-Platz und Ackermannstraße durch entsprechend gestaltete und bemessene Seitenbereiche.

Die Abgrenzung von Parkflächen mit Schranken im Campusbereich erfolgt in der Regel bei Gebührenpflicht und/oder Nutzungsbeschränkungen. Andere technische Lösungen sind möglich und vom jeweiligen Besitzer/Betreiber der Parkeinrichtung abhängig. Eine Klärung im Rahmenplan ist vor dem Hintergrund der Zielstellung und der Detailliertheit dieses Planes nicht sinnvoll.

5. Schlussbemerkungen

- Nachbarschaft und gegenseitige Akzeptanz

Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Konflikte lösbar sind, dass es Differenzen, aber auch Konsens gibt und auch in Zukunft geben wird. So äußern sich einige Beitragende dahingehend, dass die räumliche Nähe zwischen Wohnen und TU sehr wohl eine Bereicherung darstellt, aber auch Nachteile mit sich bringt. Während ein Teil der Anwohner/innen z. B. das Veranstaltungsangebot und die Lebendigkeit im Campus begrüßt, empfinden andere die unmittelbare Nachbarschaft eher kritisch. Benannt werden u. a. die „Konzerte“, die Nutzung der Wiese hinter dem Hörsaalzentrum für Open-Air-Veranstaltungen, vor allem in den Abendstunden und ohne Vorinformation der Anwohner/innen, nächtliche Ausleuchtungen von Instituten, nicht funktionierende Filteranlagen der Alten Mensa, nächtliches Befüllen von Tankanlagen, lang andauernde Baumaßnahmen und Verkehrsumleitungen durch die Wohngebiete und vor allem die prekäre Stellplatzsituation.

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 48 von 49

In den zurückliegenden Jahren bestanden eher unregelmäßige Kontakte zwischen der im Gebiet ansässigen „Interessengemeinschaft Wohngebiet südlich des Campus e. V.“ und der TU Dresden. Vor allem durch den Wechsel führender Mitarbeiter der TU Dresden bedingt - kam dieser Austausch jedoch in letzter Zeit zum Erliegen. Im Frühjahr 2016 wurde durch den Prorektor für Universitätsplanung der Kontakt zur „Interessengemeinschaft Wohngebiet südlich des Campus e. V.“ und zum „Verein Siedlung Dresden-Räcknitz e. V.“ wieder aufgenommen. Gegenstand dieses Gespräches, das durchaus fortgesetzt werden soll, war neben der Vorstellung geplanter Bauvorhaben der TU Dresden vor allem Themen der Anwohner/innen.

Des Weiteren bietet sich das umfangreiche Angebot von öffentlichen Veranstaltungen der TU Dresden (z. B. Aktionstag Nachhaltige Mobilität, Ausstellungen) an, um über allgemein interessierende Themen ins Gespräch zu kommen bzw. im Kontakt zu bleiben.

- Quo vadis, Südvorstadt

Aus den Erfahrungen anderer Universitätsstädte ist bekannt, dass Schwankungen zwischen z. T. explosionsartigen Entwicklungen und Ruhephasen durchaus typisch sind. Doch nur durch die Vorhaltung von schnell verfügbaren Potentialflächen können in Zeiten eines erhöhten Baudruckes ungeordnete, insuläre Entwicklungen verhindert werden. Der Rahmenplan soll hierzu ganz wesentlich beitragen, eine geordnete Entwicklung der Südvorstadt aufzuzeigen.

Den Akteuren dieses Rahmenplanes ist bewusst, dass die gewünschte Lebendigkeit in diesem Gebiet nicht nur durch das Wohnen, sondern auch durch die hier ansässigen Bildungs- und Forschungseinrichtungen, ihre Angestellten und Studierenden entsteht.

Gemeinsames Ziel muss es sein, einerseits diesen Wissensstandort an der Spitze zu halten, aber auch ein l(i)ebenswertes Wohnumfeld zu bewahren und zu gestalten.

Die Südvorstadt ist jung im doppelten Sinne. Im Vergleich zu ihren Nachbarn Strehlen, Räcknitz und Plauen, die auf eine ca. 800-jährige Geschichte blicken können, ist dieser Stadtteil keine 150 Jahre alt. Aber jung und bunt ist die Südvorstadt vor allem durch die Studierenden, die aus aller Welt kommen. Eine Chance, die es zu nutzen gilt!

Anlagen

- (1) Lageplan Nöthnitzer Straße um 1990
- (2) Institutsbauten an der Nöthnitzer Straße
- (3) Freiflächen an der Nöthnitzer Straße (Südseite)
- (4) Blick vom Süden (zukünftiger „Südpark“) in Richtung Nöthnitzer Straße und Stadtzentrum
- (5) Institutsbauten am Zelleschen Weg
- (6) Blicke vom Volkspark Räcknitz in Richtung Stadtzentrum

**Umgang mit den Stellungnahmen
der Öffentlichkeitsbeteiligung
und der Beteiligung der TÖB**

Fassung vom: 2. Mai 2016

Seite 49 von 49

- (7) Franklinstraße/Schnorrstraße – gestern und heute
- (8) Uhlandstraße/Schnorrstraße – gestern und heute

Anmerkung

Bei der Wiedergabe von Textpassagen aus Stellungnahmen und Beiträgen können durchaus nicht Gender-gerechte Formulierungen enthalten sein. Auf eine Änderung wurde verzichtet.