

Argumente für einen neuen Bebauungsplan für die Hufewiesen in Dresden-Trachau

B-NEU, Dresden-Trachau:



März 2012

VORBEMERKUNG

Im Juli 2011 hat die Stadtverwaltung den Vorentwurf zu einem Bebauungsplan Nr. B-380 für ein rund zehn Hektar großes Grünland am historischen Dorfkern von Alttrachau veröffentlicht. Der Plan geht auf die Initiative der MBG Trachau zurück, der die Fläche zur Zeit gehört. Die Veröffentlichung löste starke Proteste aus: 1.700 Unterschriften gegen die geplante Bebauung wurden dem Stadtplanungsamt übergeben, und mehrere Dutzend Stellungnahmen gegen den Vorentwurf gingen dort ein.

Nun hat die Stadtverwaltung zu dem Vorentwurf eine Ratsvorlage vorbereitet. Die vorliegende Broschüre ist als Ergänzung dazu gedacht. Sie faßt aus der Sicht der Bürgerinitiative Hufewiesen Trachau die wichtigsten Argumente gegen den Vorentwurf B-380 zusammen und stellt einen alternativen Planungsansatz vor.

Das Wichtigste vorab: Wir sind nicht grundsätzlich gegen eine Bebauung. Wir halten es aber für klüger, bei der Planung nicht dem Vorschlag der MBG Trachau zu folgen.

Die Bürgerinitiative Hufewiesen Trachau bemüht sich zur Zeit darum, in einer Allianz mit einem Projektentwickler der MBG Trachau das Gelände abzukaufen. Einen Erfolg dieser Bemühungen können wir nicht garantieren. Wir engagieren uns aber in diese Richtung, weil wir darin eine gute Chance sehen, die Hufewiesen als öffentlichen Park zu bewahren.

INHALT:

- B-380: Lageplan mit Anmerkungen
- B-380: Die wichtigsten Mängel
- Lärmkarte
- Die Hufewiesen als Lärmschutzbereich: Anmerkungen zur Rechtslage

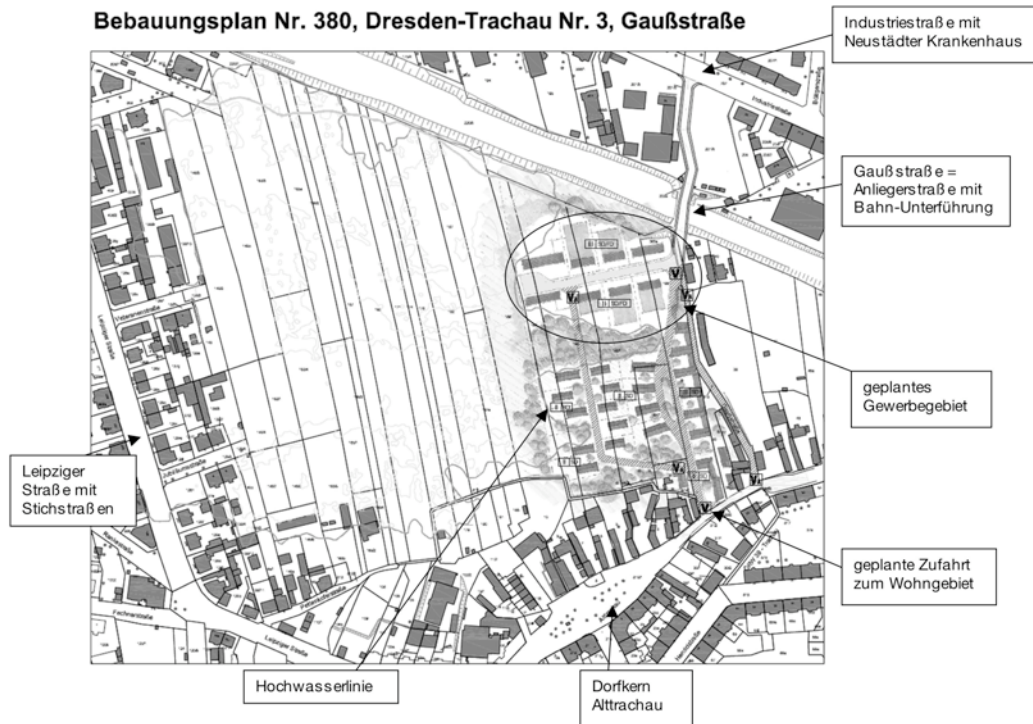
- Vorschläge zur Entwicklung der Hufewiesen
- Anregungen aus der Geschichte: Zur Entstehung des Waldparks Blasewitz

- Trachauer Aufruf

- Anlage: Protokoll zu Siedlungsbeschränkungsbereichen (2010) mit Erläuterung

V.i.S.d.P./ KONTAKT:

Anja Osiander, Alttrachau 31, 01139 Dresden
Tel. 0351 – 80 10 474, osiander@japan-seminar.net



B-380: Der Vorschlag der MBG Trachau
(Vorentwurf vom 24. Mai 2011)

B-380: DIE WICHTIGSTEN MÄNGEL

◆ Bauen im Lärmschutzbereich

Die Hufewiesen liegen in der Einfugschneise des Dresdner Flughafens. Nach dem Fluglärmgesetz gilt das Gebiet als Lärmschutzbereich; aus der Sicht des Planungsrechts handelt es sich deshalb um einen Siedlungsbeschränkungsbereich.

Die Landeshauptstadt Dresden hat im September 2010 mit dem sächsischen Umweltministerium und der Flughafengesellschaft eine Grundsatzvereinbarung zu allen Siedlungsbeschränkungsbereichen rund um den Flughafen getroffen. Die Hufewiesen gelten dabei als der Bereich mit der höchsten zu erwartenden Lärmbelastung. **Deshalb sieht die Vereinbarung vor, hier keine Neubaugebiete zu planen.** Allenfalls eine ergänzende Bebauung entlang der Leipziger Straße sei denkbar. Die Vereinbarung entspricht den Vorgaben des Regionalplans aus dem Jahre 2003, und sie entspricht auch den Vorgaben aus dem aktuellen Entwurf für einen neuen Landesentwicklungsplan (2012).

Der Vorentwurf B-380 ignoriert diese Vereinbarung. Die Bebauung in Alttrachau ist nicht als Ergänzung des bestehenden Quartiers entlang der Leipziger Straße angelegt, sondern soll mitten in den Grüngürtel hineingesetzt werden, den die Hufewiesen im Westen und eine Reihe privater Gärten östlich der Gaußstraße bilden.

◆ Fragwürdiges Gewerbegebiet

Vorgesehen sind zwei etwa gleich große Bereiche – einer für Wohngebäude, der andere für gewerbliche Nutzungen. **Für das Gewerbegebiet gibt es aber weder eine Bedarfsanalyse noch ein Nutzungskonzept.** Das muß erstaunen. Denn in Pieschen liegen jetzt schon viele Gewerbeflächen brach, darunter zahlreiche, die von Größe und Lage her attraktiver sind als die Flächen, die jetzt auf den Hufewiesen neu geschaffen werden sollen. Dieser Teil des Bebauungsplans wird voraussichtlich als Investruine enden – und das auf einem der schönsten Fleckchen Erde, welche der Dresdner Westen zu bieten hat.

Offensichtlich ist das Gewerbegebiet nur eingeplant worden, um das Wohngebiet zu legalisieren. Denn laut Regionalplan dürfen in Siedlungsbeschränkungsbereichen keine reinen Wohngebiete liegen - sogenannte „Mischgebiete“ dagegen schon. Eine Mischung der Nutzungen wird bei der vorgeschlagenen Anordnung allerdings nicht eintreten. Eher handelt es sich um zwei getrennte, nebeneinander liegende Gebiete. **Damit werden die Vorgaben des Fluglärmgesetzes nicht erfüllt.** In anderen Städten sind ähnliche Bebauungspläne vor Gericht erfolgreich angefochten worden.

◆ Insellage ohne geeignete Zufahrten

Der Vorentwurf bezieht sich auf den östlichen Teil der Hufewiesen. Dieser Teil soll vollständig überbaut werden. **Dieser östliche Teil läßt sich nicht sinnvoll an das Straßennetz anbinden.** Im Süden mündet die geplante Zufahrt zum Wohngebiet in eine Einbahnstraße. Im Norden liegt das Krankenhaus Neustadt mit Tempo-30-Zone. Hier soll laut Vorentwurf künftig der Verkehr zu dem neuen Gewerbegebiet rollen. Um zu den Gewerbetreibenden zu gelangen, müssen die Fahrzeuge den Bahndamm unterqueren. Die dort vorhandene Unterführung kann allerdings wegen ihrer geringen Höhe von größeren Lastwagen nicht genutzt werden.

Die Schwierigkeiten mit den Zufahrten ließen sich leicht lösen, wenn die Neubauten im westlichen Teil der Hufewiesen errichtet würden. Dort sind, von der Leipziger Straße ausgehend, bereits zwei Stichstraßen vorhanden. **Der westliche Teil der Hufewiesen ist aber nicht Bestandteil des Vorentwurfs.**

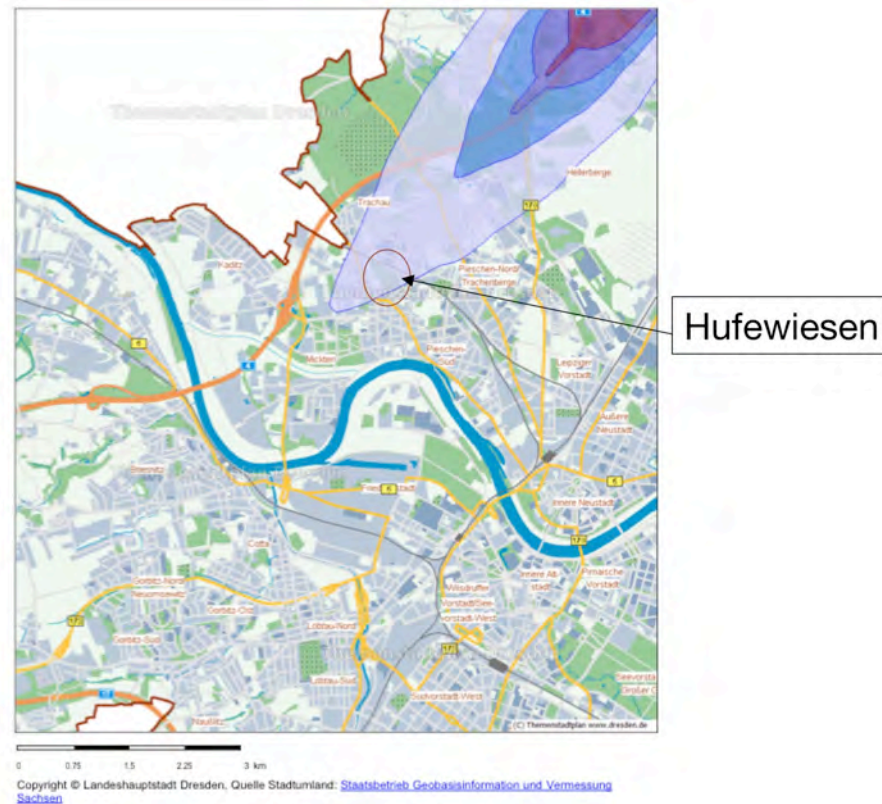
◆ Willkürlicher Flächenverbrauch statt übergreifender Planung

Warum bezieht der Vorentwurf den westlichen Teil der Hufewiesen nicht ein? Wegen der Hochwasserlinie. Die Hochwasserlinie verläuft mitten durch die Hufewiesen: Der westliche Teil war bei dem Elbehochwasser im Jahre 2001 überflutet, der östliche nicht. Für Gebiete, die damals überflutet waren, dürfen zur Zeit keine Bebauungspläne aufgestellt werden. Die Immobiliengesellschaft möchte ihren Grundbesitz aber möglichst rasch verwerten. Dem entspricht der Vorentwurf, indem er sich nur auf den östlichen Teil der Hufewiesen bezieht.

Die Folgen dieser Kurzsichtigkeit sind gravierend. Entlang der Gaußstraße öffnet sich zur Zeit noch der Blick auf das Ensemble von alten Höfen und Wiesen. Ausgerechnet dieses Herzstück der Hufewiesen soll Gewerbebauten und gesichtslosen Reihenhäusern weichen. Das ist ein schlechter Tausch.

Umso mehr, als sich die Rechtslage schon bald ändern wird. Voraussichtlich im Jahre 2014 werden die Schutzbauten entlang der Elbe fertiggestellt sein. **Damit verliert die Hochwasserlinie ihre planungsrechtliche Bedeutung.**

Die Hufewiesen bieten eine landschaftlich reizvolle Lage. Wegen des Lärmschutzes ist eine vollständige Bebauung sowieso nicht sinnvoll. Es bietet sich daher an, von vorneherein einen Park und ein neues Quartier zusammen zu planen. Wenn man dann noch das Quartier an die bestehende Bebauung entlang der Leipziger Straße anschließt, wird zugleich das Problem der Zufahrten gelöst. Mit einem solchen Planungsansatz für die Hufewiesen lassen sich also praktische Erwägungen und langfristige Perspektiven für die Entwicklung in Pieschen miteinander verbinden. **Im Vorentwurf zu einem B-380 sucht man derartige übergreifende Erwägungen allerdings vergebens.**



Lärmkarte aus dem Themenstadtplan

Die Hufewiesen liegen in der äußersten Lärmkontur mit einem Lärmpegelbereich von 61 bis 65 dB(A) (= Fluglärmkontur **B** laut Fluglärmgesetz in der Fassung bis 2007).

Mit der Novellierung des Fluglärmgesetzes im Jahre 2007 wurden die Grenzwerte für die zulässige Lärmbelastung verschärft. Auch die Berechnung wurde verändert. Seither gibt es nur noch einen einheitlichen Lärmschutzbereich, außerdem eine verschärfte Regelung für nächtliche Lärmbelastungen. In die Tagesschutzzone fallen jetzt alle Gebiete mit einer Lärmbelastung von rechnerisch mehr als 55 dB.

Auf die Lärmkonturen für den Flughafen Dresden haben diese Änderungen aber praktisch keine Auswirkungen. Der neue Lärmschutzbereich entspricht in etwa der bisherigen Lärmkontur B (laut übereinstimmender Aussage von Vertretern des Sächsischen Umweltministeriums und des Flughafens Dresden).

Die Hufewiesen als Lärmschutzbereich: Anmerkungen zur Rechtslage

Landesentwicklungsplan 2003: Zur Zeit gilt für die Hufewiesen noch der Landesentwicklungsplan von 2003. Er erlaubt für Lärmschutzbereiche die Planung von neuen Bauflächen, allerdings keine reinen Wohnbauten, sondern nur Gebiete mit gemischter Nutzung.

Fluglärmsgesetz – Novelle von 2007: Im Jahre 2007 ist das Fluglärmsgesetz verschärft worden. Die Berechnung der Lärmbelastung und damit die Festlegung der Lärmschutzbereiche wurden neu geregelt. Gleichzeitig wurden die Auflagen für die Bauleitplanung in diesen Zonen verschärft. Grundsätzlich sind dort keine neuen Wohnbauten mehr erlaubt. Allerdings läßt das Gesetz Ausnahmen von diesem Grundsatz für bestimmte städteplanerische Ziele zu, zum Beispiel für die „Anpassung“ von schon vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung“.



Der Vorschlag der Bürgerinitiative für einen neuen Bebauungsplan orientiert sich an der Ausnahmeregelung des Fluglärmsgesetzes. Eine Bebauung am Westrand der Hufewiesen läßt sich als eine Anpassung der schon vorhandenen gemischten Bebauung entlang der Leipziger Straße auffassen, etwa indem man die vorhandenen Stichstraßen zu einer Ringstraße verbindet.

Landesentwicklungsplan 2012: Im Dezember 2011 hat die Landesregierung den Entwurf für einen neuen Landesentwicklungsplan vorgestellt. Auch der planerische Umgang mit Fluglärm ist darin neu geregelt, und zwar strikt nach dem Wortlaut des novellierten Fluglärmsgesetzes. Das heißt: Wohnbebauung ist in Lärmschutzbereichen grundsätzlich nicht mehr erlaubt, aber Ausnahmen für bestimmte städteplanerische Ziele werden zugelassen.



Damit ist der Vorschlag der Bürgerinitiative für die Entwicklung der Hufewiesen auch durch den neuen Landesentwicklungsplan gedeckt.

-----ZITATE-----

Auszug aus dem noch gültigen Landesentwicklungsplan von 2003

Kapitel 15: Lärmschutz – Zielbeschreibung (15.2)

In den Regionalplänen sind Siedlungsbeschränkungsbereiche für Verkehrsflughäfen ... auszuweisen. In den Siedlungsbeschränkungsbereichen für Verkehrsflughäfen sollen innerhalb der Fluglärmkontur A im Rahmen der Bauleitplanung nur

- *gewerbliche Bauflächen im Flächennutzungsplan und*
- *Industrie- und Gewerbegebiete im Bebauungsplan*

*ausgewiesen werden;
innerhalb der Fluglärmkontur B sind zusätzlich*

- *gemischte Bauflächen im Flächennutzungsplan und*
- *Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete im Bebauungsplan zulässig.*

Auszug aus dem Fluglärmschutzgesetz in der Fassung vom 31. Oktober 2007**§ 5 Bauverbote**

(1) *In einem Lärmschutzbereich dürfen Krankenhäuser, Altenheime, Erholungsheime und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen nicht errichtet werden. In den Tag-Schutzzonen des Lärmschutzbereichs gilt Gleiches für Schulen, Kindergärten und ähnliche in gleichem Maße schutzbedürftige Einrichtungen. Die nach Landesrecht zuständige Behörde kann Ausnahmen zulassen, wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen oder sonst im öffentlichen Interesse dringend geboten ist.*

(2) *In der Tag-Schutzzone 1 und in der Nacht-Schutzzone dürfen Wohnungen nicht errichtet werden.*

(3) *Das Verbot nach Absatz 2 gilt nicht für die Errichtung von (...)*

6. *Wohnungen im Geltungsbereich eines nach der Festsetzung des Lärmschutzbereichs bekannt gemachten Bebauungsplans, wenn dieser der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dient.*

Auszug aus dem Entwurf für einen neuen Landesentwicklungsplan 2012 (vom 20. Dezember 2011)*Fluglärm – Zielbeschreibung*

Z 2.2.1.10 In den Regionalplänen ist für die Verkehrsflughäfen ein Siedlungsbeschränkungsbereich festzulegen. Dem Siedlungsbeschränkungsbereich ist die Umhüllende der Fluglärmkonturen mit einem äquivalenten Dauerschallpegel von 55 dB(A) für den Tag und 50 dB(A) für die Nacht und einem Maximalpegel von 6 mal 53 dB(A) Innenpegel für die Nacht zu Grunde zu legen.

Z 2.2.1.11 Innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereiches sind neu für Bebauung vorgesehene Flächen im Rahmen der Bauleitplanung

- in den Flächennutzungsplänen nur als gewerbliche Bauflächen und*
- in den Bebauungsplänen nur als Industrie- und Gewerbegebiete*

gemäß Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulässig.

In den Regionalplänen können Gebiete innerhalb des Siedlungsbeschränkungsbereiches festgelegt werden, innerhalb derer Bauleitplanungen zulässig sind, die der Erhaltung, der Erneuerung, der Anpassung oder dem Umbau von vorhandenen Ortsteilen mit Wohnbebauung dienen.



Die neuen Hufewiesen – Katalysator für Pieschen

- Die Hufewiesen als Herzstück eines neuen Quartiers
- Neue Ideen für gemischte Nutzungen
- Eine Stiftung für die Hufewiesen

VORSCHLÄGE

ZUR ENTWICKLUNG DER HUFEWIESEN IN DRESDEN-TRACHAU

♥ Sowohl als auch: Die Hufewiesen als Herzstück eines neuen Quartiers

Aus städtebaulicher Sicht liegt der besondere Wert der Hufewiesen in Dresden-Trachau in dem Ensemble von alten Höfen und umliegenden Wiesen mit lockerem Baumbestand. Es ist, als würde die Stadt hier noch einmal zu ihren dörflichen Wurzeln zurückkehren. Diese Schönheit gilt es zu bewahren. Der Kern der Hufewiesen soll deshalb als Park erhalten bleiben. Die neue Bebauung soll ergänzend dazu angelegt werden, als „Quartier an den Hufewiesen“.

Die Verbindung von Parkanlage und Stadtentwicklung hat in Dresden Tradition. *Beispiel Bürgerwiese:* Sie wurde Mitte des 19. Jahrhunderts auf Initiative von (durchaus wohlhabenden) Anwohnern angelegt und erschloß dann als grüne Achse ein rasch prosperierendes neues Wohnviertel. *Beispiel Waldpark Blasewitz:* Ab 1869 wandelten weitsichtige (und wohlhabende) Bürger den Tännicht in Blasewitz in einen Waldpark um, der dann das Herzstück eines neuen Villenviertels bildete. Die Bürgerwiese und der Waldpark Blasewitz gehören zu den erfolgreichsten Kapiteln der Stadtentwicklung in Dresden. Eine ähnliche Chance bieten heute die Hufewiesen in Trachau.

♥ Eine pfiffige Mischung: Stadthäuser für Wohnen und Gewerbe

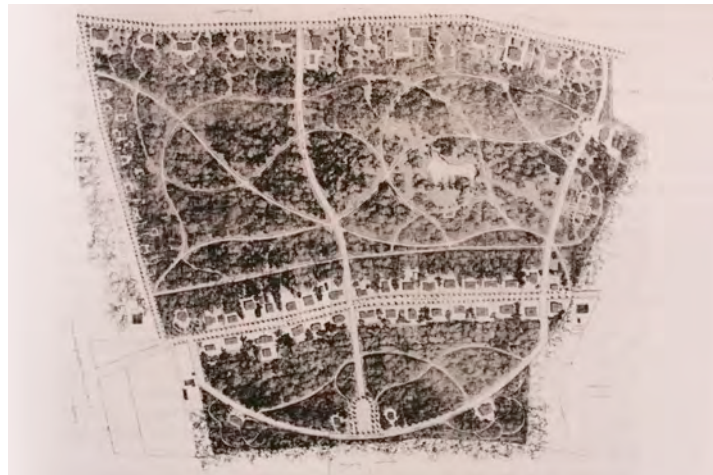
Die Hufewiesen liegen vollständig in der Einflugschneise des Dresdner Flughafens und damit in einem Siedlungsbeschränkungsbereich im Sinne des Fluglärmsgesetzes. Das Gesetz läßt hier ein reines Wohngebiet nicht zu. Das neue Quartier sollte deshalb von vorneherein so angelegt werden, daß Wohnen und Gewerbe ineinander übergehen. Die eigentliche städtebauliche Herausforderung besteht darin, dafür ein attraktives und auch langfristig funktionierendes Konzept zu finden. Wenn das gelingt, kann das neue Quartier auch belebend für ganz Pieschen wirken.

Die Stadtplanung in Dresden hat in den letzten Jahren das Leitbild vom Dresdner Stadthaus entwickelt, um das Wohnen in der Stadt wieder attraktiver zu machen. Bisher ist dieses Leitbild nur auf Wohnbauten angewandt worden. Warum eigentlich? Lassen sich nicht auch Stadthäuser entwickeln, die eine gemischte Nutzung erlauben und gleichzeitig – oder gerade deswegen – zum Wohnen attraktiv sind? Beim neuen Quartier an den Hufewiesen könnte man diese Aufgabenstellung erproben und auf diese Weise das Leitbild des Dresdner Stadthauses weiterentwickeln.

♥ Bürgerschaftliches Engagement: Eine Stiftung für den Hufewiesen-Park

Mehr Grün macht die Stadt lebenswerter. Das wissen auch wir Bürger, und dafür engagieren wir uns gern. Die Bürgerinitiative Hufewiesen Trachau hat deshalb einen gleichnamigen gemeinnützigen Verein gegründet. Der Verein soll in eine Stiftung umgewandelt werden, sobald der Erhalt der Hufewiesen von seiten der Stadt planungsrechtlich verbindlich festgelegt worden ist. Die künftige „Stiftung Hufewiesen Trachau“ wird die Aufgabe haben, das Parkgelände zu erwerben und als bäuerliche Kulturlandschaft zu erhalten.

Übrigens: Der Hufewiesen-Park wäre der erste Park im Dresdner Westen – der erste Park aus Bürgerhand in einem der nicht ganz so wohlhabenden Viertel der Stadt.



Anregungen aus der Geschichte: Zur Entstehung des Waldparks Blasewitz*

Der ca. 23 ha große Waldpark Blasewitz wurde aus einem vorhandenen Kiefernwaldbestand des sogenannten Blasewitzer Tännichts entwickelt, nachdem sich mit Beginn der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Siedlungstätigkeit östlich der Pirnaischen Vorstadt verstärkt hatte.

Initiator des Waldparkprojektes war der als Jurist im Innenministerium tätige Arthur Willibald Königsheim (1816-1886). Er hatte sich 1863 am Rande des Tännichts und nahe der Flurgrenze zu Dresden (Ecke Händelallee/Goetheallee) eine Villa errichten lassen. Dabei war er selbst durch die Nähe des Waldes „angezogen“ worden und daran interessiert, diesen auch in Zukunft zu erhalten. Königsheim sah bei der sich ausdehnenden Bebauung der östlichen Vororte Dresdens die Gefahr einer vollständigen Zerstückelung und Bebauung des Waldes. Diesem wollte er durch sein Projekt entgegenwirken, das insofern einen Kompromiß der widerstreitenden Interessen beinhaltete, als er vorsah, ein Drittel der Gesamtfläche als Bauland zu nutzen und zwei Drittel des Geländes „in seinem Charakter als Hochwald für alle Zeiten (zu) erhalten“.

1868 veröffentlichte er seine Ideen mit dem „Prospekt zur Begründung einer Waldparkanlage zwischen Dresden und Blasewitz nebst Plan und Regulativ“. Für die Planung der Anlage hatte Königsheim den Hofgärtner des preußischen Prinzen Albrecht, Hermann Sigismund Neumann, gewinnen können. Die Abbildung zeigt den von Neumann entworfenen Plan für das Siedlungs- und Parkprojekt.

Auf der internationalen Gartenausstellung 1870 in Hamburg wurde der Entwurf als der „schönste, bestdurchdachte und ausgeführte Gartenplan“ prämiert. Im Gemeinderat Blasewitz hatte Königsheim mit seinem Konzept Erfolg und fand Unterstützung.

Die Planung wurde ab 1870 umgesetzt. Zunächst hatte Königsheim sich 1868 das Vorkaufsrecht für alle Privatflächen gesichert. Zum Kauf der Privatgrundstücke nahm er offenbar einen Kredit auf, die Kaufsumme über die öffentlichen Grundstücke wurde ihm lange Zeit gestundet. Im Januar 1869 gründete Königsheim die Genossenschaft Blasewitzer Waldparkverein, um das Unternehmen finanziell zu fundieren. Genossenschaftsmitglieder konnten bevorzugt an den Waldpark angrenzendes Bauland erwerben. (Es gab) bewußt unterschiedlich große Parzellen am Rande des Waldparkes, um unterschiedlichen Ansprüchen (und unterschiedlich finanzkräftigen Käuferschichten) gerecht zu werden.

* Quelle: Sylvia Butenschön: *Geschichte des Dresdner Stadtgrüns*, Dissertation TU Dresden, veröffentlicht als Arbeitsheft Nr. 68 des Instituts für Stadt- und Regionalplanung an der TU Berlin, 2007, S. 226-228.



TRACHAUER AUFRUF

Im Westen von Dresden, am rechten Elbufer, schlummert ein grünes Juwel: das Hufeland hinter dem historischen Dorfkern von Alttrachau. Rund zehn Hektar der ehemaligen bäuerlichen Fluren sind noch erhalten, eingeschlossen zwischen der Leipziger Straße im Westen, dem Bahndamm mit dem Haltepunkt Trachau im Norden und der kleinen Gaußstraße im Osten. Als locker mit Bäumen bestandene Wiesen bilden sie zusammen mit den alten Höfen eine ländliche Idylle mitten in der Stadt. Es ist, als würde die Stadt hier noch einmal an ihre dörflichen Wurzeln anknüpfen. Darin liegt der Charme dieses Winkels von Dresden. Darin liegt auch sein besonderer städtebaulicher Wert.

Aber das Juwel ist in Gefahr. Eine Immobiliengesellschaft plant, das Herzstück des Geländes zu bebauen, und zwar mit einem Gewerbegebiet im Norden und Reihenhäusern im südlichen Teil. Einen Vorentwurf für einen entsprechenden Bebauungsplan (B-380) hat die Stadtverwaltung im Juli 2011 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Wir fordern den Rat und die Verwaltung der Stadt Dresden auf, den Vorentwurf zum B-380 nicht weiter zu verfolgen. Er enthält erhebliche technische Mängel und ist rechtlich anfechtbar. Vor allem aber fehlt dem Entwurf ein städtebauliches Konzept. Ihn umzusetzen, würde ein Kleinod zerstören, das sich durch eine umfassende und weitsichtige Planung viel sinnvoller entwickeln ließe.

Wir sind nicht grundsätzlich gegen eine Bebauung an den Hufewiesen! Dresden wächst, und es soll auch städtebaulich gedeihen. Wir wenden uns aber dagegen, daß die Stadt ihre Gestaltungshoheit aufgibt und einem mangelhaften Entwurf zustimmt, nur um einer Immobiliengesellschaft einen Gefallen zu tun.

Für die künftige Planung zur städtebaulichen Entwicklung der Hufewiesen schlagen wir die folgenden Leitlinien vor:

- (1) Die Hufewiesen bleiben im Kern bewahrt. Die Flächen im Rücken des alten Dorfkerns und entlang der Gaußstraße werden in einen öffentlichen Park umgewandelt.
- (2) Die neuen Bauten entstehen am Westrand des Grünlands, als „Quartier an den Hufewiesen“ in Ergänzung der Bebauung entlang der Leipziger Straße.
- (3) Das neue Quartier wird behutsam geplant, im Austausch zwischen Bürgern, Fachleuten und Verwaltung.

Wir rufen den Rat und die Verwaltung der Stadt Dresden auf, nach diesen Vorgaben einen umfassenden Bebauungsplan für die Hufewiesen in Dresden-Trachau zu entwickeln.

Trachau, den 15. März 2012

Erstunterzeichner: Jens Hänsch, Harro Harken, Eckart Hilliger, Laura Hilliger, Anja Osiander, Gunter Schill, Marion du Vinage, Wolfgang Wittig