

Vor-Entwurf zum Bebauungsplan B-3028 Dresden Trachau Nr. 6 Hufewiesen Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung

für den Verein Hufewiesen Trachau e.V.

vertreten durch die Vorsitzende Kati Denk, Anschrift privat: Alttrachau 34, 01139 Dresden

Dresden, 19. Dezember 2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum oben genannten Vorentwurf für einen Bebauungsplan B-3028 möchten wir im Namen des Vereins Hufewiesen Trachau im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung wie folgt Stellung nehmen:

Grundidee

Der Vorentwurf schlägt vor, den gesamten Osten der Hufewiesen von Bebauung freizuhalten. Das ist ein mutiger und segensreicher Vorschlag. Damit würde die wichtigste Freifläche und grüne Oase im Stadtbezirk Pieschen (neben den Elbwiesen) dauerhaft erhalten bleiben. Zugleich bliebe ein wesentlicher Trittstein im ökologischen bewahrt (vgl. Landschaftsplan der Landeshauptstadt Dresden). Die Bewahrung ist auch wichtig für das Stadtklima. Die Wäldchen auf den Hufewiesen sind das einzige Gebiet im Nordwesten Dresdens, in dem auch in der Hitze des Sommers nachts ausgleichende kühle Luft entstehen kann (sogenannte „park breeze“; vgl. synthetische Klimafunktionskarte der Landeshauptstadt Dresden). Bewahrt bleiben durch diesen Vorschlag schließlich auch vielfältige Sichtbeziehungen zwischen den Wiesen und dem historischen Dorfkern von Alttrachau. Sie ermöglichen Heimatgefühle, Freude am Panorama und das Nacherleben der historisch gewachsen Kulturlandschaft im Elbtal.

Zum künftigen öffentlichen Grün

In der Darstellung im Gestaltungsplan des Vorentwurfs erscheint die Fläche des künftigen Grüns als weitläufig und geräumig. Aber auch die Begehrlichkeiten sind groß. Es zeichnet sich jetzt schon ab, daß viel mehr Ansprüche an diesen Freiraum gestellt werden, als erfüllt werden können. Konflikte sind vor allem zu erwarten zwischen der Nutzung der Hufewiesen für Erholung, Spiel und Sport einerseits und dem Wert der Hufewiesen als vielfältiges Biotop für die Artenvielfalt und für das Stadtklima andererseits. Es besteht die erhebliche Gefahr, daß die verbleibenden Hufewiesen durch Übernutzung stark an ökologischem Wert und an Erholungswert verlieren werden. Niemandem ist gedient, wenn die Hufewiesen erst als öffentliches Grün bewahrt werden und dann gerade durch die Nutzung als öffentliches Grün zu einer Trampelwiese mit viel wildem Müll und Kothaufen verkommen!

Konkret sollte in der weiteren Planung deshalb Folgendes beachtet werden:

- a) Mögliche Konflikte zwischen Nutzungen sollen schon in der Planung konkret benannt werden, damit es möglich wird, aktiv nach Lösungen zu suchen, um negative Folgen für die Hufewiesen und ihre Nutzer und Nutzerinnen zu vermeiden.
- b) Im Vorentwurf sind öffentliche Parkplätze für Besucher der Hufewiesen eingezeichnet, und zwar sechzehn an der Gaußstraße und acht an der Pettenkofferstraße. Diese Parkplätze sind aus ökologischer Sicht ein Frevel. Jeder Parkplatz versiegelt zehn bis 20 Quadratmeter Boden

und zerstört den Eindruck einer naturnahen Landschaft. Diese Flächen müssen als Grün erhalten bleiben. Die Parkplätze lassen sich auch aus Sicht der Verkehrsplanung nicht rechtfertigen. Die Hufewiesen sind ideal erreichbar mit Bus, Straßenbahn, S-Bahn sowie mit dem Fahrrad. Menschen mit eingeschränkter Mobilität werden künftig vermehrt auf kleine, elektrogetriebene Fahrzeuge wie *pedelecs* oder Motorroller zurückgreifen, die ohne weiteres am Straßenrand abgestellt werden können. Innerstädtischer Autotourismus soll nicht auch noch durch die Stadtplanung befördert werden.

- c) Die Gaußstraße ist entgegen der ursprünglichen Abgrenzung des Plangebietes aus dem Vorentwurf ausgeklammert worden. Das sollte rückgängig gemacht werden. Denn viele Spaziergänger und Radfahrer erreichen die Hufewiesen über die Gaußstraße. Ihre Gestaltung hat also wesentlichen Einfluß auf die Nutzung und das Erscheinungsbild der Hufewiesen von Osten her.

Ziel der weiteren Planung sollte sein, den Autoverkehr in der Gaußstraße wirksam einzudämmen, vor allem durch eine wirkungsvolle Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf Schritt-Tempo. Ursprünglich war die Gaußstraße als Anliegerstraße eingestuft. Seit der Sanierung der Bahnstrecke im Jahr 2013 ist diese Einstufung weggefallen. Allerdings ist die Kreuzung in Altrachau so eng, daß zwei PKW nicht aneinander vorbeikommen. Die Bahnunterführung ist ebenfalls nicht für normalen Verkehr ausgelegt, auch nach der Sanierung nicht. Die Ausweisung als 30-km/h-Zone wird in der Praxis kaum beachtet. Dabei verfügt die Straße über keinen Bürgersteig. Sie dient aber vielen Kindern als Schulweg zur Grundschule in der Böttcherstraße und zur Oberschule in der Aachener Straße.

Zur geplanten Bebauung

Daß gerade der Westen der Hufewiesen überbaut werden soll, schmerzt sehr. Denn damit verschwinden gerade diejenigen Bereiche der Hufewiesen, welche für den Naturschutz und für die Artenvielfalt den größten Wert besitzen. Das wurde bei der Bürgerversammlung am 22. November 2019 eindrucksvoll anhand von verschiedenen Kartendarstellungen des Umweltamtes belegt.

Eine Bebauung im Westen erscheint trotzdem als die sinnvollste Lösung. Denn eine Bebauung an anderer Stelle auf den Hufewiesen würde die Biotop-Struktur noch stärker zerstückeln. Das gilt ganz besonders für die Idee einer Bebauung im Osten der Hufewiesen, entlang der Gaußstraße. Angesichts der hohen ökologischen Verluste erscheint es jedoch geboten, die künftige Bebauung möglichst behutsam anzulegen, das heißt, mit einem möglichst geringen Flächenverbrauch, mit möglichst wenig Versiegelung und mit einer Anordnung der Gebäude, die ökologische Aspekte optimiert und die es ermöglicht, auch im Quartier selbst ökologisch hochwertige Grünzüge anzulegen.

Die Bebauung, die im Vorentwurf vorgeschlagen wird, entspricht allerdings überhaupt nicht dieser Maxime von Behutsamkeit. Vor allem im nördlichen Teil des Baugebietes sind fünf Geschosse (bzw. vier plus Staffelgeschoß) geplant, also zwei bis drei Geschosse mehr als in der vorhandenen Bebauung in der Nachbarschaft. Auch die Grundfläche der Gebäude, die neu entstehen sollen, ist deutlich größer als die Grundfläche der schon vorhandenen Gebäude. Das wird an zwei besonders stattlichen Gebäuden im Bestand deutlich. Die Apotheke an der Hildesheimer Straße und Mäurichs ehemaliger Fabrik wirken in der Grundfläche zierlich im Vergleich zu den Vierecken, die die Grundfläche der künftigen Bebauung darstellen (vgl. Skizze im Anhang).

Die Unterlagen zum Vorentwurf geben zum geplanten Bauvolumen nur unzureichend Auskunft. Die einzige Angabe findet sich in der Flächenbilanz am Schluß der Erläuterungen (auf Seite 14). Darin ist davon die Rede, daß gut 27.000 qm oder 11 Prozent des gesamten B-Plan-Gebietes baulich entwickelt werden sollen. Um eine sinnvolle Aussage zur baulichen Dichte machen zu können, müßte man aber das künftige Quartier zu der angrenzenden, schon vorhandenen Bebauung in Beziehung setzen und nicht zu der Gesamtfläche des B-Plan-Gebietes.

Die Überprüfung des Flächenverbrauchs durch die geplante Bebauung erscheint umso mehr geboten, als der Regionalplan für das Obere Elbtal/Osterzgebirge hier verbindliche Obergrenzen vorgibt. Im Bereich der Fluglärmkontur B des Flughafens Dresden-Klotzsche dürfen neue Wohngebiete nur in vier genau beschriebenen Ausnahmereichen errichtet werden. Konkret dürfen am Bahnhof Trachau maximal 1,6 Hektar für Wohnnutzung neu ausgewiesen werden (Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 2. Gesamtfortschreibung beschlossen als Satzung gemäß § 7 Abs. 2 SächsLPlG am 24.06.2019, Seite 51). Auch den Charakter dieses Neubaugebietes schreibt der Regionalplan vor. Wörtlich heißt es dazu in der Satzung, die am 24. Juni 2019 von der Verbandsversammlung beschlossen wurde (ebenda, S. 51f., Hervorhebungen hinzugefügt):

Die Ausnahmen haben eine Anpassung der vorhandenen Ortsteile zum Ziel. Sie dienen der Berücksichtigung der gesundheitlichen Gefahr durch Fluglärm. In den genannten Ortsteilen sind Bauleitplanverfahren abgeschlossen bzw. begonnen worden, die in einem wesentlich größeren Umfang neue Wohnbauflächen vorsehen. Ziel der Stadt Dresden ist es, diese Planungen durch an die Fluglärmbelastung angepasste Planungen zu ersetzen. So soll nur noch auf einigen der ursprünglich geplanten Flächen, die sich an die bereits vorhandene Bebauung anschließen, eine **Wohnbebauung als städtebaulicher Abschluss** geplant werden. Die festgelegten Ausnahmen wurden im Oktober 2014 durch das Sächsische Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft als oberste Immissionsschutzbehörde des Freistaates Sachsen und die Flughafen Dresden GmbH als Betreiber des Flughafens akzeptiert.

Aus unserer Sicht überschreitet die im Gestaltungsplan des Vorentwurfs dargestellte Bebauung deutlich den Charakter einer Abrundung. Stattdessen wird ein stark verdichtetes Quartier mit langen Straßenfronten und einer hohen Anzahl von Geschossen vorgeschlagen. Beides läßt sich aus der vorhandenen Bebauung nicht herleiten.

Für Gewerberäume gilt das Planungsverbot wegen Fluglärms nicht. Hier legt jedoch der Aufstellungsbeschluß zum Bebauungsplan B-3028 vom 17. Mai 2018 eine Obergrenze fest (Rat der Landeshauptstadt Dresden, V1924/17). Demnach dürfen die Gewerbeflächen in dem neuen Quartier maximal 0,8 Hektar in Anspruch nehmen. Insgesamt sollen also nicht mehr als 24.000 Quadratmeter auf den Hufewiesen überbaut werden. Die Flächenbilanz im Vorentwurf geht auf diese Beschränkungen nicht ein, weist aber einen Flächenverbrauch aus, der darüber hinausgeht. Demnach sollen insgesamt 27.323 qm überbaut werden. Das ist unzulässig. Die Planungen müssen so überarbeitet werden, daß die Vorgaben des Regionalplans und des Aufstellungsbeschlusses eingehalten werden. Dabei sollte auch präzisiert werden, wo und in welchem Umfang in dem Neubaugebiet gewerbliche Nutzungen vorgesehen sind.

Als Parameter für eine sinnvolle Abrundung bieten sich die Grundflächenzahl und die Geschoßflächenzahl des Siedlungsgebietes zwischen den Hufewiesen und der Leipziger Straße an. Nach unserer Kenntnis sind dort etwa 30% der Fläche mit Gebäuden überbaut (GRZ 0,3), und die Gesamtbruttogeschoßfläche entspricht der gesamten Grundfläche (GFZ 1,0). Diese Parameter sollten

auch für die Bebauung in dem neuen Wohngebiet zugrunde gelegt werden. Nach unserer Kenntnis könnten auf diese Weise im Westen der Hufewiesen 250 Wohnungen mit durchschnittlich 80 qm Nutzfläche entstehen.

Im Sinne einer behutsamen Entwicklung, die darauf achten will, die Hufewiesen als wertvolle grüne Oase für den Dresdner Westen nicht zu überfrachten, erscheinen auch 250 Wohnungen noch als schwere Hypothek. Eine derartige ökologische Hypothek ist aber im derzeit geltenden deutschen Planungsrecht nicht operationalisiert. Ersatzweise erscheint die Festlegung durch den Regionalplan als eine sinnvolle und gerechte Leitlinie für die Gestaltung der Bebauung im Westen der Hufewiesen, denn sie ist ihrerseits durch eine umfassende und komplexe Abwägung ermittelt worden.

Verkehr

Überdimensioniert erscheinen auch die Verkehrsflächen in dem neuen Baugebiet. Es wirkt sehr ungewöhnlich, daß sie sogar mehr Grund und Boden in Anspruch nehmen als die gesamte überbaute Fläche, nämlich 14.200 qm im Vergleich zu knapp 13.600 qm (laut Flächenbilanz in den Erläuterungen zum Vorentwurf). Weder aus dem Gestaltungsplan noch aus den Erläuterungen wird ersichtlich, warum es soviel Straßenraum braucht und warum die geplante Bebauung nicht auch mit weniger Flächenverbrauch für den Verkehr erschlossen werden könnte. Es drängt sich der Verdacht auf, daß hier für eine spätere, noch stärkere Verdichtung vorgesorgt werden soll, die dann nach den Vorschriften des Bauens im Bestand erfolgen könnte. Das muß vermieden werden. Schon jetzt ist die geplante Baudichte aus ökologischer Sicht nicht zu rechtfertigen. Die Verkehrsflächen müssen reduziert werden. Sie müssen möglichst sparsam angelegt werden, und ihre Planung soll ausschließlich dazu dienen, die jetzt vorgesehene Bebauung als Abrundung an die bestehende Wohnsiedlung anzuschließen.

Der Vorentwurf sieht vor, die Veteranenstraße deutlich auszubauen und als Hauptachse für die Zufahrt in das neue Quartier zu nutzen. Außerdem sollen von der Hildesheimer Straße her zwei Straßen in Nord-Süd-Richtung das Quartier durchqueren. Sinnvoller erscheint es, nur eine Straße in Nord-Süd-Richtung zu bauen, und zwar auf dem schon bestehenden Hauptabwasserkanal. Die neue Straße könnte mit der Jubiläumsstraße verbunden werden und so wieder aus dem Quartier herausführen. Die Veteranenstraße könnte verkehrsberuhigt bleiben und lediglich als Fußgängerzone durch das neue Quartier geführt werden.

Die neuen Gebäude könnten dann zu beiden Seiten der zentralen Nord-Süd-Achse angelegt werden. Statt der jetzt vorgesehenen zwei Riesenblöcke sollten aber mindestens drei Blöcke vorgesehen werden, um eine Auflockerung durch Grünachsen und eine Durchlüftung des Quartiers gerade auch in heißen Sommern zu ermöglichen. Einzelne stehende Gebäude zum künftigen öffentlichen Grün hin sollten dagegen vermieden werden, um Fläche zu sparen. Diese exponierten Gebäude erscheinen auch aus Gründen des Lärmschutzes nachteilig, denn der Schall vom Bahndamm her würde an den dahinterliegenden Häuserfronten zurückgeworfen werden, so daß diese Gebäude von allen Seiten mit dem Bahnlärm beschallt würden.

Ein Quartier lebt davon, daß die Menschen sich gerne auch im Freien an und zwischen den Häusern aufhalten. Das hat nicht zuletzt der berühmte dänische Stadtplaner Jan Gehl in vielen Studien und Projekten nachgewiesen. Das wird umso besser gelingen, je weniger die Menschen auf den Straßen des neuen Quartiers auf Autoverkehr achten müssen, also je wenige Autos im Quartier unterwegs

sind. Dazu bietet es sich an, die Stellplätze möglichst im Parkhaus am Bahnhof zu konzentrieren und die Verkehrswege im Quartier selbst für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren. Auch alle anderen Möglichkeiten einer Planung im Sinne eines ökologischen Mobilitätsverbundes sollten in dem neuen Quartier an den Hufewiesen genutzt werden. Das trägt entscheidend dazu bei, die Bebauung möglichst nachhaltig zu gestalten und der Leitidee von einer behutsamen Entwicklung zu entsprechen.

Hochwasserschutz durch Aufschüttung

Das Baugebiet liegt wie der größte Teil der Hufewiesen in einem Gebiet, das als gefährdet durch Überschwemmungen eingestuft ist. Um den Hochwasserschutz zu gewährleisten, soll das gesamte Baugebiet im Westen aufgeschüttet werden. Das mag eine preisgünstige Lösung aus Sicht des Bauträgers darstellen. Aus ökologischer wie auch aus hydrologischer Sicht birgt es aber erhebliche Risiken. Das aufgeschüttete Erdreich weist eine gröbere Struktur auf als der natürlich anstehende Boden. Das kann sich negativ auf die Versickerung auswirken, indem besonders bei Starkregen die Niederschläge auf der Sohle des anstehenden Bodens abfließen und Grundstücke in der Nachbarschaft überschwemmen. Auch die Veränderungen des Geländereiefs wirken sich bei Starkregen zum Nachteil der Anlieger des neuen Wohngebietes aus. Diese Risiken sollten dringend durch ein Fachgutachten überprüft und in der weiteren Planung möglichst ausgeschlossen werden.

Schwere Nachteile brächte die Aufschüttung auch für den Bodenschutz mit sich. Der Mutterboden würde auf einer Fläche von mehreren Hektar im Wortsinne begraben; das Bodenleben würde massiv verändert.

Eine flächendeckende Aufschüttung würde schließlich das Landschaftsbild der Hufewiesen nachhaltig beeinträchtigen. Der Charme dieser grünen Oase besteht gerade darin, daß sie sich unverhofft im Rücken des historischen Angers von Alttrachau erstreckt und dann bis zum Horizont zu reichen scheint. Dieser Eindruck würde durch die massive künstliche Kante zwischen dem Wohnquartier und dem öffentlichen Grün zunichte gemacht. Die neue Bebauung würde über den Hufewiesen thronen; gefühlt würden die Wiesen und der Wald erdrückt.

Die Nachteile der Aufschüttung wiegen umso schwerer, als sie vermeidbar erscheinen. Nach unserer Kenntnis wäre keine Aufschüttung nötig, wenn die neuen Straßen und Gebäude anders angeordnet würden. Der Hochwasserschutz könnte dann durch unterschiedlich hohe Sockelgeschosse hergestellt werden. Eine solche Variante sollte aus den eben genannten Gründen vorgezogen werden.

Walnußbaum an der Veteranenstraße

Die Hufewiesen weisen viele markante Gehölze auf. Besondere Erwähnung verdient ein stattlicher alter Walnußbaum in der Verlängerung der Veteranenstraße. Zum einen ist er besonders bedroht, weil er der im Vorentwurf vorgeschlagenen Ausbau der Straße im Wege steht. Zum anderen könnte gerade dieser Baum mit wenig Aufwand bewahrt werden, wenn die Straßenführung geändert würde. Stattdessen könnte er als Mittelpunkt eines kleinen Quartiersplatzes dienen. An diesem Beispiel läßt sich vorführen und einüben, wie eine behutsame Bebauung durch die Achtung vor dem Gewachsenen charismatische neue Stadträume schafft. Wenn es gelingt, diesen Ansatz konsequent zu verfolgen, käme das dem künftigen Quartier und den künftigen Hufewiesen gleichermaßen zugute.

Anhang: Skizze zur Vedeutlichung der Baudichte im Gestaltungsplan zum Voentwurf B-3028

