

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 2 von 15

INHALT

Teil A: Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs	3
1. Planungserfordernis und Zielsetzung der Planung	3
1.1 Planungserfordernis	3
1.2 Planungsrechtliche Ausgangssituation	4
1.3 Planungsziele	5
1.4 Planverfahren	5
2. Geltungsbereich und örtliche Verhältnisse	6
2.1 Abgrenzung und Größe des Plangebietes	6
2.2 Lage und vorhandene Nutzung	7
2.3 Bodenbeschaffenheit	7
2.4 Umwelt- und Naturschutz	7
3. Übergeordnete Planungen	8
3.1 Raumordnung und Landesplanung	8
3.2 Flächennutzungsplan	9
3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Dresden	9
3.4 Weitere Bebauungspläne im Umfeld	9
3.5 Fachplanungen	9
4. Städtebauliches Konzept	12
4.1 Bauliche Entwicklung und verkehrliche Erschließung	12
4.2 Verkehrliche Erschließung	12
4.3 Stadttechnisches Konzept	13
4.4 Landschaftsplanerisches Konzept	14
4.5 Gender Mainstreaming	15

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 3 von 15

Teil A: Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

1. Planungserfordernis und Zielsetzung der Planung

1.1 Planungserfordernis

Mit dem Bebauungsplan Nr. 3064 werden Flächen südlich der Bautzner Landstraße, der Bundesstraße B6, Teile der Liegauer Straße und die Rossendorfer Straße der Landeshauptstadt Dresden neu geordnet und überplant. Die Fläche des geplanten P+R-Platzes ist gegenwärtig überwiegend landwirtschaftlich genutzt.

Das Erfordernis der vorliegenden Planung im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB setzt sich im Wesentlichen aus den folgenden Rahmenbedingungen zusammen:

Umgestaltung Ullersdorfer Platz – Verlegung Gleisschleife

Der Ullersdorfer Platz ist ein bedeutender Verkehrsknotenpunkt in Dresden-Bühlau. Hier treffen städtische Bus- und Bahnlinien mit Regionalbuslinien zusammen und verknüpfen das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs der Landeshauptstadt Dresden mit überregionalen öffentlichen Verkehrsmitteln aus den Umlandgemeinden. Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens am Ullersdorfer Platz treten Defizite bei der Verkehrssicherheit, Aufenthaltsqualität und Leistungsfähigkeit dieses Verkehrsknotenpunktes auf. Mit der Verlegung der Gleisschleife vom Ullersdorfer Platz zum Ortsausgang von Bühlau in Richtung Weißig, sollen die städtebaulich und verkehrlich defizitäre Situation am Ullersdorfer Platz entschärft und neue Kapazitäten für die Umstrukturierung des Ullersdorfer Platzes gewonnen werden.

Die Herstellung des P+R Platzes im Vorgriff auf die Errichtung der Gleisschleife ist darüber hinaus eine Maßnahme des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes „Fernsehturm Dresden“ (VMK), welches am 22. April 2021 vom Stadtrat beschlossen wurde. Ein weiterer Bestandteil des VMK ist die Führung der ÖPNV-Erschließung (Buslinie 61), zum Fernsehturm über eine Busschleuse in der Rossendorfer Straße mit Anbindung an die Quohrener Straße und Verlegung der Haltestellen an der Quohrener Straße. Die Busschleuse bedeutet, die Straßenanbindung an die Quohrener Straße für den Kfz-Verkehr zu unterbinden und nur für den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu ermöglichen. Darüber hinaus sollen die künftige Gleisschleife und der P+R-Platz über das Flurstück 563, in Verlängerung der Wachauer Straße, für zu Fußgehende und Radfahrende mit dem angrenzenden Wohngebiet sowie weiterführend mit dem Umland angebunden werden.

Kompensation Stellplatzbedarf in der Ortslage Bühlau

In der Stadtratssitzung vom 21. März 2013 wurde beschlossen, dass die Erweiterung des Gymnasiums Dresden-Bühlau an Stelle des ehemaligen P+R-Platzes Bühlau, nordwestlich des Gymnasiums, errichtet werden soll. Durch den Neubau für das Gymnasium sind rund 100 PKW-Stellplätze bzw. der P+R-Platz an der Stichstraße Am Kurhaus Bühlau entfallen. Weiterhin wurde festgelegt, Ersatzstellflächen für PKW in räumlicher Nähe zu suchen. Zunächst sollte mit dem Bebauungsplan Nr. 3000, Dresden-Bühlau Nr. 9, P+R-Platz Bühlau der Bedarf für die entfallenen Stellplätze kompensiert werden. Aufgrund einer Klage wurde im Urteil des Sächsischen Obergerichtes vom 27. Februar 2020 der Bebauungsplan Nr. 3000 im Normenkontrollverfahren für unwirksam erklärt. Das Ziel den Bebauungsplan Nr. 3000 zur Rechtswirksamkeit zu verhelfen wurde nicht weiterverfolgt. Der ermittelte Bedarf

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 4 von 15

von mindestens 200 bis 250 PKW-Stellplätzen soll mit dem Bebauungsplan Nr. 3064 gedeckt werden.

Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs/Wiedereröffnung des Fernsehturms

Mit der Wiedereröffnung des Dresdner Fernsehturms ist geplant, möglichst viel Besucher-verkehr mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes abzuwickeln, um verkehrliche Auswirkungen auf die angrenzenden Wohngebiete Pappritz, Wachwitz, Gönnsdorf zu minimieren. Mit der Errichtung einer Park+Ride-Anlage an der Bautzner Landstraße sollen Stellplätze für Besucher und Berufspendler entstehen, die dann mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (bestehende Buslinie 61) ihr Ziel erreichen sollen. Des Weiteren soll die Erschließung des angrenzenden Einzugsgebietes mit dem öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

Der Bebauungsplan Nr. 3064 soll, neben der Flächensicherung für die zukünftige Gleisschleife, Baurecht für einen P+R-Platz mit rund 200 bis 250 Stellplätzen im Inneren des Gleisbogens mittels eines Parkhauses oder Parkdecks schaffen. Dabei werden Flächen für den ruhenden Verkehr, Fuß- und Radwegeverbindungen, Verkehrsanlagen des öffentlichen Personennahverkehrs und Grünflächen zur Aufenthaltsqualität vorgesehen. Die Gleistrasse wird im weiteren Planungsverlauf durch ein Planfeststellungsverfahren untersetzt mit der konkreten Entwurfsplanung gesichert.

Die Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens ist durch die Lage im bauplanungsrechtlichen Außenbereich sowie zur Umsetzung der Nutzungsvorstellungen und zur Gewährleistung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung aufgrund der Komplexität der städtebaulich/stadtplanerischen Themen erforderlich.

1.2 Planungsrechtliche Ausgangssituation

Im östlichen und südlichen Teil des räumlichen Geltungsbereiches werden landwirtschaftliche Flächen einbezogen, die gegenwärtig dem Außenbereich nach § 35 Baugesetzbuch (BauGB) zuzuordnen sind. Der westliche Teil des Geltungsbereiches entlang der Bautzner Landstraße, Rossendorfer Straße sowie der Liegauer Straße liegt im Innenbereich nach § 34 BauGB.

Die gegenständlichen Flurstücke befinden sich darüber hinaus im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 24 Dresden-Bühlau Nr. 2, Taubenberg. Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 24 wurde am 20. September 1990 und dessen Änderung des räumlichen Geltungsbereichs am 12. Februar 1998 beschlossen. Ein Teil des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 24 wurde über das separate Bebauungsplanverfahren Nr. 289, Dresden-Bühlau Nr. 5, Taubenberg/Weißiger Weg (in Kraft getreten am 4. September 2003) als Wohngebiet entwickelt und realisiert. Aufgrund der geänderten Bedarfslage für den nördlichen Teilbereich des Geltungsbereichs lässt sich keine weitere Entwicklung ableiten. Eine Entwicklung von Wohnbauflächen in diesem Bereich entspricht nicht mehr den gesamtstädtischen Zielsetzungen; eine Weiterverfolgung des Bebauungsplans erfolgte nicht. Die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses des Bebauungsplanes Nr. 24 wird gegenwärtig vorbereitet.

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 5 von 15

1.3 Planungsziele

Mit der Aufstellung des Bebauungsplanes soll Baurecht für den Bau des P+R-Platzes und für die Flächenvorhaltung der Gleisschleife geschaffen werden. Die Verbesserung der Erreichbarkeit mit der Durchbindung der Rossendorfer Straße für den Linienbusverkehr, der weitestgehende Erhalt der Ackertrassen und die harmonische Einordnung des Vorhabens in das Landschaftsbild sind ebenfalls Zielstellungen des Bebauungsplanes.

Unter Berücksichtigung des § 1 Abs. 5 und Abs. 6 BauGB werden mit der Aufstellung des Bebauungsplanes folgende Planungsziele angestrebt:

- Schaffung eines multimodalen Umsteigepunktes zur Verlagerung des motorisierten Individual-Verkehrsaufkommens auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch:
 - Schaffung von Baurecht für Verkehrsflächen des ruhenden Verkehrs (P+R-Anlage), einschließlich Haltestellen für den ÖPNV
 - Schaffung der bauplanungsrechtlichen Voraussetzungen für die in einem Planfeststellungsverfahren zu genehmigenden Anlagen des schienengebundenen Personennahverkehrs (Verkehrsfläche für eine Gleisschleife)
- Verbesserung der Erreichbarkeit für Berufspendler und Besucher des Fernsehturms (Durchbindung des Linienverkehrs), auch für angrenzende Stadtteile durch:
 - Schaffung von Baurecht für Verkehrsflächen als Straßenanbindung von der Rossendorfer an die Quohrener Straße und
 - Barrierefreie, fußläufige Anbindung der künftigen Gleisschleife an die angrenzenden Wohngebiete
- Erhalt der Ackerterrassen im östlichen Teil des Geltungsbereiches
- Harmonische Einordnung des Vorhabens in das Landschaftsbild
- Berücksichtigung des Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts 2030 – Dresden auf dem Weg zur energieeffizienten Stadt
- Berücksichtigung des Gender Mainstreaming bzw. des Ansatzes der Geschlechtergerechtigkeit

1.4 Planverfahren

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften hat in seiner Sitzung am 30. November 2022 nach § 2 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) mit Beschluss Nr. V1625/22 die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 3064, Dresden-Bühlau Nr. 11, P+R-Platz Rossendorfer Schleife beschlossen.

Mit dem Aufstellungsbeschluss des Ausschusses zum Verkehrs- und Mobilitätskonzept Fernsehturm Dresden vom 24. April 2021 mit der Beschluss Nr. V0636/20 wurde zur Herstellung des P+R Platzes im Vorgriff auf die Errichtung der Gleisschleife sowie zur ÖPNV-Durchbindung der Rossendorfer Straße an die Quohrener Straße das Bauleitplanverfahren Nr. 3064, Dresden-Bühlau Nr. 11, P+R-Platz Rossendorfer Schleife notwendig.

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 6 von 15

Mit dem Stadtratsbeschluss Nr. V0689/15 vom 17. März 2016 zum Stadtbahnprojekt 2020, Teilprojekt 2 Bühlau – Weißig wurde die Verbesserung der Verkehrssituation in Dresden-Bühlau als planerische Zielstellung der infrastrukturellen Entwicklung der Bautzner Landstraße im Ortsteil Bühlau beschlossen.

Mit dem Stadtratsbeschluss zur baulichen Erweiterung des Gymnasiums Dresden-Bühlau vom 16. April 2014 mit Beschluss Nr. V2800/14 wurde die Schaffung von P+R-Flächen in räumlicher Nähe beschlossen.

Der Bebauungsplan dient als Infrastrukturmaßnahme der Entwicklung des Ortsteiles Bühlau und aufgrund der Nutzung als P+R-Platz indirekt auch dem innerstädtischen Bereich.

Der Bebauungsplan wird im Regelverfahren mit zweistufigem Beteiligungsverfahren, Umweltbericht und Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung aufgestellt.

Auf Basis der am 29. Februar 2024 durch den Stadtrat beschlossenen verkehrlichen Vorplanung des Teilabschnitts der Bautzner Landstraße zwischen Am Bauernbusch und Rossendorfer Straße inklusive Ullersdorfer Platz und einschließlich der neuen Gleisschleife mit P+R-Platz mit der integrierten städtebaulichen-freiraumplanerischen Begleitplanung sowie der hochbaulichen Studie für ein Parkhaus für den P+R-Platz wird in Form des Rechtsplanes mit dem vorliegenden Planungsstand das Frühzeitige Beteiligungsverfahren nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Die zum Vorentwurf vorgebrachten Anregungen und Hinweise werden im Rahmen der Erarbeitung des Entwurfes Beachtung finden.

2. Geltungsbereich und örtliche Verhältnisse

2.1 Abgrenzung und Größe des Plangebietes

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 3064, Dresden-Bühlau Nr. 11, P+R-Platz Rossendorfer Schleife ist begrenzt durch

- die nördliche Flurstücksgrenze der Bautzner Landstraße (Flurstücke 524/4 und 524/6 der Gemarkung Bühlau) im Norden,
- ein Teil der Bautzner Landstraße auf dem Flurstück 524/4 der Gemarkung Bühlau bis rund 200 m Abstand sowie Teile der Ackerterrassen auf den Flurstücken 185/2 und 186/4 der Gemarkung Bühlau bis rund 260 m Abstand zur Gemarkungsgrenze des Stadtteils Weißig im Osten,
- die südliche Flurstücksgrenze des Flurstücks 186/4 der Gemarkung Bühlau im Süden und
- den Einmündungsbereich der Rossendorfer Straße in die Quohrener Straße, der Gehbahnrücklage entlang der Rossendorfer Straße unter Einbeziehung des Flurstücks 53/a der Gemarkung Bühlau, den Einmündungsbereich der Rossendorfer Straße in die Lomnitzer Straße sowie der Flurstücksgrenze des Flurstücks 562 der Gemarkung Bühlau in der Liegauer Straße bis zur Einmündung Wachauer Straße im Westen.

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke 53/a, 524/5, 524/7, 560/2, 560/3, 561/2, 561/3, 561/4, 563 und Teile der Flurstücke 54/2, 65/8, 185/2, 185/3, 185/a, 186/4, 524/4, 524/6, 556, 559/1, 562 der Gemarkung Dresden-Bühlau und somit eine Fläche von circa 4,6 ha.

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 7 von 15

Maßgebend ist die zeichnerische Festsetzung des räumlichen Geltungsbereiches im Plan im Maßstab 1 : 1 000.

Der Geltungsbereich wurde im vorliegenden Umgriff gewählt, um neben der Gleisschleife mit dem innenliegenden P+R-Platz auch Flächen für Ausgleichsmaßnahmen, für die Realisierung eines begrüneten Siedlungsrandes und die planungsrechtliche Sicherung zu gewährleisten. Der Umgriff ist gegebenenfalls im Ergebnis der Frühzeitigen Beteiligungen anzupassen.

2.2 Lage und vorhandene Nutzung

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt im Osten der Landeshauptstadt Dresden, am Ortsausgang des Stadtteils Bühlau/Weißer Hirsch (Stadtbezirk Loschwitz). Das Plangebiet befindet sich auf Höhe der Bautzner Landstraße/Rossendorfer Straße, im Bereich des von der Bautzner Landstraße in Richtung Süden topographisch leicht zum Taubenberg ansteigende Gelände. In rund 260 m Entfernung nach Osten beginnt der Stadtteil Weißig (Ortschaft Schönfeld-Weißig).

Der räumliche Geltungsbereich umfasst neben öffentlichen Verkehrsflächen der Bautzner Landstraße (in Teilen), der Rossendorfer Straße sowie der Liegauer Straße, auch landwirtschaftliche Flächen, die sich im privaten Eigentum befinden.

2.3 Bodenbeschaffenheit

Unter lehmige, humos bis schwach humose Oberböden im Bereich der geplanten Gleisschleife und teilweise Lösslehm stehen mittelsandig, +/- grobsandig und (schwach) feinsandig Bodenschichten und mittelkörniges, teils grobkörniges Granodioritgefüge an. In einer Tiefe zwischen 3,7 m und 5,4 m ist Festgestein vorhanden.

Die landwirtschaftlich genutzten Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans weisen eine mittlere bis hohe natürliche Bodenfruchtbarkeit auf.

2.4 Umwelt- und Naturschutz

Aufgrund der Lage des Plangebietes am Rande des Siedlungsgefüges im Übergang zur Landschaft verfügt es über eine naturräumliche Qualität.

Kaltluftentstehung

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 und 7a sowie § 1 a Abs. 5 BauGB sind in Bebauungsplänen die Belange des Klimas zu berücksichtigen.

Die unbebauten Bereiche wirken als Kaltluftentstehungsflächen. Der Erhalt dieser Funktionen ist in der Planung besonders zu berücksichtigen. Um einer wesentlichen Verschlechterung der stadtklimatischen Wirkungen der Fläche entgegen zu wirken, soll der Anteil der bebauten Flächen auf das unbedingt erforderliche Maß beschränkt werden.

Biotop- und Grünverbund

Die Freiflächen zwischen am Taubenberg und dem Landschaftsschutzgebiet ‚Bühlauer Wiesen‘ gilt als Biotop- und Grünverbund, den es zu erhalten und zu entwickeln gilt. Dieser Zielstellung schließt den Bau der Gleisschleife nicht grundsätzlich aus. Entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung des Verbundes werden im Bebauungsplan berücksichtigt.

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 8 von 15

Zwischen Taubenberg und Bautzner Landstraße befinden sich gut erhaltene Ackerterrassen als Zeugnisse der historischen Kulturlandschaft. Diese Landschaftsprägung besitzt besonderen Wert für den Freiraum und die Biodiversität mit naturhistorischer und landeskundlicher Bedeutung. Der Eingriff in die Terrassen werden auf ein notwendiges Minimum reduziert und deren Aufwertung in der Planung berücksichtigt.

Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen

Mit der Planung wird landwirtschaftliche Fläche überplant. Dabei erfolgt die Inanspruchnahme nur zu einem Teil für die Entwicklung der Gleisschleife. Die anderen Flächen sollen für die Entwicklung von Natur und Landschaft sowie durch naturschutzfachliche Maßnahmen aufgewertet werden. Es ist vorgesehen einen Teil der Flächen der Landwirtschaft weiterhin zur Verfügung zu stellen und die Inanspruchnahme ackerbaulicher Flächen so gering wie möglich zu halten.

Lärmschutz

Eine etwaige Lärmbelastung für die angrenzende Wohnbebauung durch zusätzlichen Verkehrslärm wird im Zuge der Entwurfserarbeitung geprüft.

3. Übergeordnete Planungen

3.1 Raumordnung und Landesplanung

Der Regionalplan Oberes Elbtal/Osterzgebirge, 2. Gesamtfortschreibung 2020, war seit dem 17. September 2020 mit Bekanntmachung der Genehmigung im Amtlichen Anzeiger des Sächsischen Amtsblattes Nr. 38/2020 wirksam. Das Oberverwaltungsgericht Bautzen hat am 23. November 2023 die Unwirksamkeit der Kapitel 4 (Freiraumentwicklung) und 5.2 (Wasserversorgung) verkündet. Das Urteil ist mit der Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger des Sächsischen Amtsblattes Nr.11/2024 vom 14. März 2024 rechtswirksam. Der rechtswirksame Regionalplan Oberes Elb-tal/Osterzgebirge 2020 besteht nunmehr aus den Kapiteln bzw. Teilkapiteln 1 bis 3 sowie 5.1.2 und enthält für das Plangebiet folgende Festlegung:

Siedlungsentwicklung - Regionale Grünzüge (Karte 2)

Gemäß Ziel 2.2.1.8 des LEP 2013 sind regionale Grünzüge von Bebauung im Sinne einer Besiedlung und von anderen funktionswidrigen Nutzungen freizuhalten. Die regionalen Grünzüge sind im Rahmen der Bauleitplanung so auszuformen, dass die siedlungsnahen, zusammenhängenden Bereiche des Freiraums mit unterschiedlichen ökologischen Funktionen oder naturnahen Erholungsmöglichkeiten erhalten bleiben.

Die Ortslagen der Stadtteile Bühlau/Weißer Hirsch und Weißig bilden räumlich dicht beieinanderliegende Siedlungsgebiete. Der räumliche Geltungsbereich der Planung befindet sich zudem entlang der regional bedeutsamen Verbindungs- und Entwicklungsachse Dresden - Stolpen - Neustadt i. S. -Rumburk/Varnsdorf, CZ. Der räumliche Geltungsbereich der Planung wird vollständig, als Splitter von Westen her, in den die Ortslagen im Dresdner Nordosten einbettenden regionalen Grünzug hineinragen; er bleibt in seiner Form als zusammenhängender Bereich des Freiraums dennoch weiter erhalten. Es ist davon auszugehen, dass mit

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 9 von 15

dem Bebauungsplan das ökologische Verbundsystem, welches die Elbtalhänge mit der Dresdner Heide verbindet, nicht zerschnitten wird.

3.2 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden stellt im Hauptplan für den räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes „Fläche für Landwirtschaft“ und einen geringen Teil als „Wohnbaufläche mit geringer Wohndichte“ und Verkehrsfläche „Hauptverkehrszug Straße“ dar. Ergänzend hierzu werden durch die Beipläne, hier Beiplan ÖPNV-Netz, des Flächennutzungsplanes, diejenigen Inhalte in kartografischer Form präzisiert, die im Hauptplan aus Gründen der Übersichtlichkeit nur vergrößert aufgenommen werden können. Des Weiteren enthalten die Beipläne zu allen Belangen der vorbereitenden Bauleitplanung vertiefte Informationen und Grundlagendarstellungen, die für eine kartografische Darstellung besonders geeignet sind und die nicht im Hauptplan enthalten sind. Im Beiplan ÖPNV-Netz sind die Straßenbahnneubaustrecke auf der Bautzner Landstraße sowie der P+R-Platz Bautzner Landstraße/Liegauer Straße ausdrücklich und lagegenau dargestellt.

Damit wird der Bebauungsplan Nr. 3064 mit den in 1.3 benannten Planungszielen aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

3.3 Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Dresden

Im Integrierten Stadtentwicklungskonzept "Zukunft Dresden 2035+" wird im Rahmen der zweiten Fortschreibung (Stadtratsbeschluss am 2. März 2023) ein neuer Schwerpunktraum 21 "Westliches Hochland" ausgewiesen. Der Schwerpunktraum wurde aufgrund der Handlungserfordernisse im stadttechnischen und infrastrukturellen Bereich neu aufgenommen. Ziel ist unter anderem eine Verbesserung bei verkehrlichen Defiziten und eine Aufwertung der ÖPNV-Anbindung. Als neues Projekt wird für den Bereich Bühlau die Verlegung der Gleisschleife Ullersdorfer Platz an die Rossendorfer Straße mit P+R-Platz sowie der Umbau und die gestalterische Aufwertung des Ullersdorfer Platzes und seines Umfeldes benannt. Dies ist ein Schlüsselprojekt und erfolgt in der Umsetzung des Stadtbahnprogramms 2020.

Mit der Entwicklung des Bebauungsplans Nr. 3064 und seinen zukünftigen spezifischen Festsetzungen wird den Zielen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes entsprochen.

3.4 Weitere Bebauungspläne im Umfeld

Der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 24, Dresden-Bühlau Nr. 2, Taubenberg liegt mit seinem räumlichen Geltungsbereich teilweise im Westen innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 3064.

3.5 Fachplanungen

Für die Infrastrukturmaßnahme Bautzner Landstraße zwischen Am Bauernbusch und Rossendorfer Straße, inklusive Ullersdorfer Platz und einschließlich Gleisschleife und P+R-Flächen liegt eine Vorplanung von OBERMEYER Infrastruktur GmbH und Co. KG von 2022 sowie eine städtebaulich-freiraumplanerische Begleitplanung von Pahl + Weber-Pahl Planungsgesellschaft mbH und Co. KG von Juli 2023 vor.

Die planerische Grundlage zur Verlegung der Gleisschleife in Dresden-Bühlau bildet eine Standortuntersuchung des Amtes für Stadtplanung und Mobilität durch das Planungsbüro

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 10 von 15

OBERMEYER Infrastruktur GmbH und Co. KG von 2017. Der gewählte Standort im Bereich des Taubenberges, südlich der Bautzner Landstraße, stellt unter Berücksichtigung der städtebaulichen, umweltplanerischen und verkehrlichen Zielstellungen die Vorzugslösung dar. Die Standortuntersuchung liegt als Gremienvorlage V1785/17 vor.

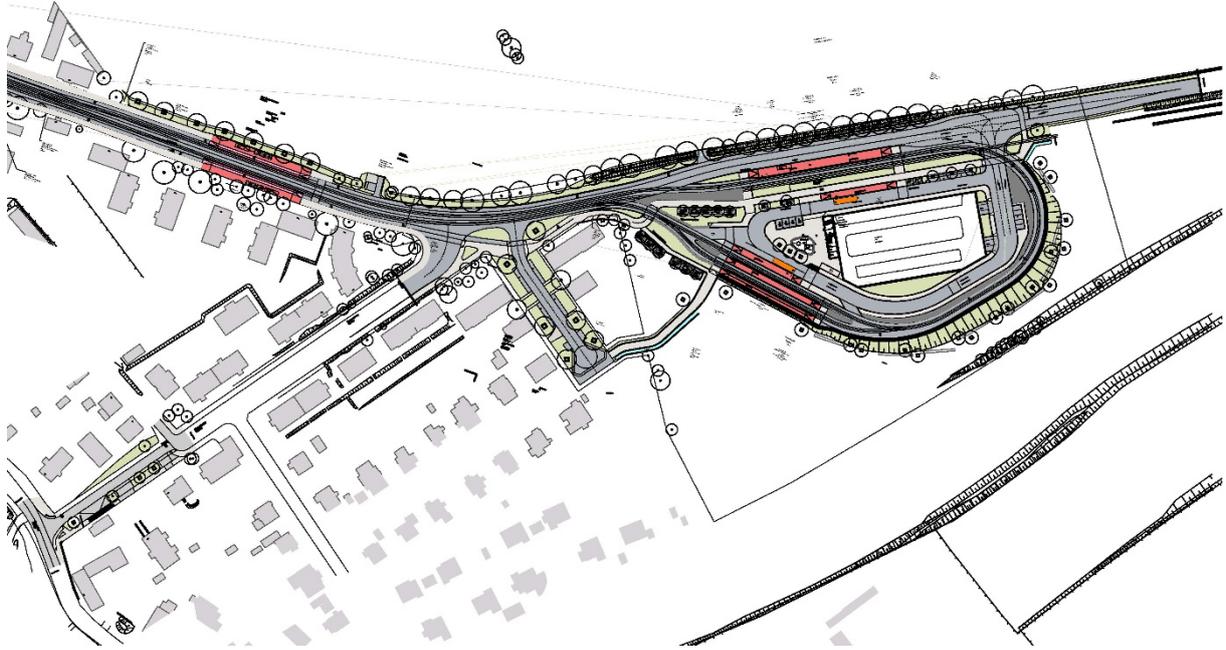


Abbildung 1: städtebaulich-freiraumplanerische Begleitplanung für den Bereich der Gleisschleife/Rossendorfer Straße, Pahl + Weber-Pahl Planungsgesellschaft mbH und Co. KG, Juli 2023

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 11 von 15



Abbildung 2: verkehrliche Vorplanung für den Bereich der Gleisschleife/Rossendorfer Straße, Planungsbüro OBERMEYER Infrastruktur GmbH und Co. KG, 2017

Für die Revitalisierung des Dresdner Fernsehturms wurde in 2020 vom Planungsbüro Spiekermann Ingenieure GmbH ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept mit der Zielstellung eine größtmögliche und effektive Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zur Bewältigung von Besucherverkehren des Fernsehturms zu nutzen erstellt. Entsprechend der Fortschreibung des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes des Fernsehturms vom November 2023 durch das Planungsbüro HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH, werden insbesondere Besucherverkehre mit Kfz aus nördlichen Richtungen den geplanten P+R-Platz zum Umstieg in den Öffentliche Personennahverkehr mit der Buslinie 61 nutzen, um zum Fernsehturm zu gelangen. Das ermöglicht die Entlastung der Gebiete Gönnsdorf und Pappritz von zusätzlichen Verkehrsaufkommen.

Eine hochbauliche Studie für die Errichtung eines Parkhauses am Standort des P+R-Platzes wurde vom Amt für Hochbau und Immobilienwirtschaft durch das Büro GIVT Gesellschaft für Innovative VerkehrsTechnologien mbH im November 2022 erarbeitet.

Die Verkehrsfläche für die Gleistrasse wird im weiteren Planungsverlauf durch ein Planfeststellungsverfahren im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bautzner Landstraße gesichert.

Ein Bodengutachten von März 2022 liegt bereits vor; ebenso ein Artenschutzgutachten von Juni 2014.

Um die vorliegende Planung für den Entwurf zur öffentlichen Auslegung entsprechend zu qualifizieren, werden folgende Gutachten und Fachplanungen erforderlich:

- Umweltbericht
- Grünordnungsplanung

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 12 von 15

- Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag bzw. Nachkartierung
- vertiefendes Baugrundgutachten mit Versickerungsnachweis
- Erschließungskonzeption (Verkehrliche Erschließung, Ver- und Entsorgungskonzept)
- Immissionsschutzgutachten

4. Städtebauliches Konzept

4.1 Bauliche Entwicklung und verkehrliche Erschließung

Die neue Gleisschleife wird am Ortseingang von Bühlau südlich der Bautzner Landstraße angeordnet. Das darin integrierte P+R-Parkhaus bzw. die Parkebenen im Inneren des Gleisbogens wird damit stadtbildwirksam werden. Für den Hochbau ist eine hochwertige Architektur mittels Durchführung eines Architekturwettbewerbes zur Gestaltung mit integrierter Freiflächenplanung für die Umgebung geplant, dem Ortseingang sowie dem angrenzenden Landschaftsraum gerecht wird und einer klimaangepassten Bauweise Rechnung trägt.

Die Einordnung der Anlage erfolgt in die bestehende Höhenlage des Taubenbergs. Die vorhandene Topographie wird in der Planung berücksichtigt und der Eingriff in die Böschung auf ein verkehrstechnisch notwendiges Minimum reduziert.

Zum Schutz der angrenzenden Bebauung ist die Gleisschleife mit dem integrierten Parkhaus abgerückt und zur Minimierung möglicher Beeinträchtigung sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen geplant.

Das Parkhaus soll mindestens 250 Stellplätze aufnehmen können. Die geplanten multimodalen Angebote in Form eines MOBIPunktes mit Car-Sharing und Ladeinfrastruktur soll teilweise in das Parkhaus integriert werden. Die Erschließung des Parkhauses für Kraftfahrzeuge erfolgt am östlichen Ende der Gleisschleife über die Bautzner Landstraße. Zu- und Ausgang für die Nutzenden liegen nördlich und westlich des Parkhauses, um eine attraktive Anbindung an die angrenzenden ÖPNV-Haltestellen zu ermöglichen. Westlich des Parkhauses erfolgt die Erschließung zu den Haltestellen über einen Vorplatz mit einer Warteinsel und Informationstafeln sowie dem Betriebsgebäude der DVB. Die sichtbare Höhe des Gebäudes liegt voraussichtlich bis rund 9,0 m über dem Gelände in Richtung Bautzner Landstraße. Zum Taubenberg hin soll das Parkhaus entsprechend der möglichen Gleistrassierung in das ansteigende Gelände integriert werden. Das Dach des Parkhauses soll begrünt und mit liegender Photovoltaikanlagen ausgestattet werden. Ebenso ist eine Gebäudebegrünung zur Minimierung des Eingriffes in das Landschaftsbild angedacht.

Es ist vorgesehen, im Rahmen der Festsetzungen im Bebauungsplanentwurf über die Anordnung der Anlage hinaus gestalterische Vorgaben für die Gestaltung des Parkhauses zu treffen, um ein Einfügen in die benachbarten historischen Strukturen zu sichern.

4.2 Verkehrliche Erschließung

Die Erschließung durch die Straßenbahn erfolgt von der Bautzner Landstraße am nordwestlichen Ende der Gleisschleife. Die Straßenbahn befährt die Gleisschleife gegen den Uhrzeigersinn. Im Bereich der Bautzner Landstraße sind zur Minimierung der erforderlichen Verkehrs-

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 13 von 15

flächen und zur Vermeidung von baulichen Eingriffen in das nördlich angrenzende Landschaftsschutzgebiet Bühlauer Wiesen kombinierte Haltestellen für Bus und Straßenbahn geplant. Der Linienbusverkehr im Zuge der Bautzner Landstraße hält in stadtaus- und stadteinwärtiger Richtung im Bereich dieser Kombihaltestelle. Die Anlage ermöglicht eine bauliche Erweiterung der Gleistrassierung in Richtung Weißig entlang der Bautzner Landstraße. Die Erschließung durch den Kraftfahrzeugverkehr erfolgt von der Bautzner Landstraße am nordöstlichen Ende der Gleisschleife.

Flächen für Bike-Sharing und Fahrradabstellanlagen sollen ausreichend und teilweise überdacht in der Gleisschleife in unmittelbarer Nähe der ÖPNV-Haltestellen integriert werden. Der Fußgänger- und Radverkehr ist über die straßenbegleitenden Verkehrsanlagen im Zuge der Bautzner Landstraße sowie über die neu zu schaffende Wegeverbindung von der Liegauer Straße/Wachauer Straße angebunden.

Zudem wird im Bereich der Liegauer Straße eine verkehrsberuhigende Neugestaltung des vorhandenen Straßenraums vorgesehen.

Für die Rossendorfer Straße erfolgt eine bauliche Umgestaltung zwischen Lomnitzer Straße und Quohrener Straße zugunsten einer Busschleuse entsprechend der am 29. Februar 2024 vom Stadtrat beschlossenen verkehrlichen Vorplanung sowie des am 22. April 2021 vom Stadtrat beschlossenen Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes für die Wiedereröffnung des Fernsehturms. Die bestehende Anliegererschließung der östlich angrenzenden Grundstücke sowie die Fuß- und Radanbindung bleibt von dieser baulichen Lösung unberührt.

Im Bebauungsplanvorentwurf ist die Bautzner Landstraße sowie die Rossendorfer Straße als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt. Für die Gleisschleife selbst sowie die Liegauer Straße und dessen Verbindungsweg ist die Festsetzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung erfolgt.

4.3 Stadttechnisches Konzept

Im angrenzenden östlich gelegenen Wohngebiet befinden sich Abwasser- und Trinkwasserleitungen, welche erweitert und im Zuge der Erschließung im B-Plan Gebiet neu verlegt werden müssen. Das gleiche gilt auch für die bestehende Telekommunikationsleitung und Strom/ELT.

Der Gasanschluss wird erst ab der Quohrener Straße zur Wärmeversorgung genutzt.

Entlang der Bautzner Landstraße verläuft eine Leitung der Enso bis zum Ende der Entwässerungsmulde im öffentlichen Eigentum.

Für den Bereich der Gleisschleife ist eine naturnahe Regenwasserbewirtschaftung mit dem Ziel das anfallende Regenwasser am Ort für die Verkehrs- und Begleitgrünflächen sowie den Maßnahmenflächen zuzuführen (Schwammstadtprinzip) vorgesehen.

Die sich an der südlichen Grundstücksgrenze befindliche Entwässerungsmulde für die Bautzner Landstraße muss aufgrund der Gleisschleife im Zuge der Erschließungsarbeiten ertüchtigt werden.

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 14 von 15

Für den Bebauungsplan ist die Erarbeitung einer Erschließungskonzeption (Medien, Löschwasser, Abfallentsorgung, Regenwasserbewirtschaftung, ggf. Überflutungsnachweis, Versickerungsgutachten) erforderlich, deren wesentliche Aussagen in den Entwurf des Bebauungsplans übernommen werden. Hierfür wird ein Fachplanungsbüro ein stadttechnisches Konzept erstellen.

Eine Untersuchung zum wildabfließenden Wasser ist gegebenenfalls erforderlich.

4.4 Landschaftsplanerisches Konzept

Die Lage des Plangebietes am Rande des Siedlungskörpers mit Übergang zu landwirtschaftlich genutzten Flächen und zur freien Landschaft sowie seine vorhandene naturräumliche Qualität verlangen besonderes Augenmerk bei der Planung. Es ist Ziel, neben der Integration der baulichen Anlage, eine Durchgrünung sowie einen gut gestalteten Übergang zur Landschaft zu erzielen und die ökologische Qualität des Standortes zu sichern.

Die Gleisschleife mit dem P+R-Platz soll sich harmonisch in das Landschaftsbild des Taubenbergs unter Berücksichtigung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes integrieren. Die Gleisschleife soll sich zu einer naturnah gestalteten, durchgrüneten Anlage mit dem größtmöglichen Erhalt des Großgrüns und der gliedernden Landschaftselemente einfügen. Der dabei notwendige verkehrliche Eingriff soll sich auf ein Minimum reduzieren. Bei der Einordnung der Gleisanlage wurde auf die prägenden Landschaftselemente der Ackertrassen Rücksicht genommen und in die Planung integriert. Zugunsten des nördlich der Bautzner Landstraße liegenden Landschaftsschutzgebietes ‚Bühlauer Wiesen‘ kann ein geringfügiger Eingriff in die nördlichste Ackertrasse nicht vermieden werden. Die Kompensation des unvermeidbaren Eingriffs soll durch Aufwertung der verbleibenden Ackerterrassen erfolgen.

Die bestehende Baumreihe entlang der Bautzner Landstraße wird weitestgehend erhalten und es ist eine neu zu pflanzende Baumreihe als beginnende Allee Richtung Weißig vorgesehen. Bestehende Straßenbäume und Straßenbegleitgrün wird im Bebauungsplan gesichert. Sich ergebende Freiflächen im Plangebiet werden begrünt und mit Bäumen ergänzt. Die verbleibenden Flächen im Gebietsumfang des Bebauungsplans, die nicht wieder als sinnvoll nutzbare Fläche für die Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden können, werden als Maßnahmenflächen in eine ortstypische landschaftliche Gestaltung eingebettet. Mit einem begrüneten Siedlungsrand soll die Gleisschleife den Übergang zur Landschaft und den landwirtschaftlichen Flächen markieren sowie ein neues Entree am Ortsrand bilden.

Es ist vorgesehen, den mit der verkehrlichen Anlage verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft durch die grünordnerischen Maßnahmen innerhalb des Plangebietes auszugleichen, sodass die ökologische Situation vor Ort nicht verschlechtert wird.

Zum Entwurf des Bebauungsplanes wird ein Grünordnungsplan zur Bestandsaufnahme und Bewertung der vorhandenen Grünstrukturen und der Schutzgüter, zur Konzeption von Maßnahmen sowie Eingriffs-, Ausgleichsbilanzierung durch ein qualifiziertes Fachplanungsbüro erarbeitet und die wesentlichen Aussagen und Festsetzungen in den Bebauungsplan übernommen.

Begründung des Bebauungsplanvorentwurfs

Fassung vom 28. Mai 2024

Seite 15 von 15

4.5 Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming oder Geschlechtergerechtigkeit in der Stadtplanung bedeutet, das Augenmerk auf die Beziehungen zwischen Gleichberechtigung und der Entwicklung menschlicher Siedlungen zu richten. Ziel der Planung soll sein, für gleichwertige Lebensbedingungen von Frauen und Männern Sorge zu tragen. Für die Bauleitplanung können Handlungsansätze beispielsweise in der Einordnung von Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen, auch und vor allem in der Nähe der Wohnungen oder Arbeitsplätze, der Sicherung der Nahversorgung, der Schaffung oder Sicherung von Parks und Grünanlagen in der Nähe der Wohnungen oder von kurzen Wegen zu Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs liegen.

Die vorliegende Planung berücksichtigt die Bedürfnisse unterschiedlicher Benutzergruppen und verbessert die verkehrliche Infrastruktur des Ortsteiles Bühlau sowie von Weißig.