



Landeshauptstadt Dresden
Stadtplanungsamt
Abteilung Stadtentwicklungsplanung
Postfach 12 00 20
01001 Dresden

IHR ZEICHEN

IHR SCHREIBEN VOM

UNSER ZEICHEN
15gse030

7. April 2015

Einwendung zum Flächennutzungsplanentwurf Dresden

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Einsichtnahme in den Entwurf des Flächennutzungsplanes der Landeshauptstadt Dresden wenden wir als Verein, der sich für die Förderung eines stadt- und umweltfreundlichen Verkehrs und insbesondere des Radverkehrs einsetzt, im Namen unserer Mitglieder nachfolgende Punkte ein. Unsere Betroffenheit ergibt sich daraus, dass unsere Mitglieder in funktionierenden Stadtstrukturen in einer Stadt der kurzen Wege leben möchten, die möglichst fahrradfreundlich ist. Diesem auch von der Stadt propagierten Ziel entspricht der Planentwurf teilweise nicht. Wir wenden ein:

1. Formfehler

Die Angaben zur Offenlage auf der Website der Stadt enthielten keinen ausdrücklichen Hinweis darauf, an welcher Stelle Einwendungen vorgebracht werden können. Auch führt der Hinweis, die Unterlagen könnten im „Neuen Rathaus“ eingesehen werden, nicht weiter, da dieser Begriff in Dresden weder üblich ist noch mit einer Adressangabe verbunden wurde. Das Online-Formular zur Beteiligung funktionierte im gängigen Browser (Mozilla Firefox) nicht, die Fenster deckten sich gegenseitig untrennbar ab, eine Eingabemöglichkeit konnte nicht erreicht werden. Daher fordern wir eine erneute Auslegung, bei der diese Formfehler behoben sind.

2. Großflächiger Einzelhandel

Der Entwurf sieht im Bereich des Alten Leipziger Bahnhofes großflächigen Einzelhandel vor, womit offensichtlich das Globus-Projekt legalisiert werden soll. Dieses würde bei dem bestehenden Flächenüberangebot von Einzelhandel die kleinteilige, wohnortnahe Versorgung der Neustadt, Pieschen sowie des westlichen Innenstadtrandes kaputt machen zugunsten eines autoorientierten Standorts mit sehr großen Parkplätzen und Überlastung des Straßennetzes mit allen negativen Folgen. Dies widerspricht sehr deutlich dem Ziel einer Stadt der kurzen Wege, die zu Fuß und mit dem Fahrrad gut zurückgelegt werden können. Es widerspricht damit auch den im Verkehrsentwicklungsplan aufgeführten Zielen. Wir fordern, dass statt dessen am benannten Standort Wohn- und Mischnutzung ausgewiesen wird, was auch dem städtebaulichen Rahmenplan entspricht.

3. Hauptstraßennetz

Das (insbesondere im Beiplan) ausgewiesene Hauptstraßennetz entspricht nicht der Beschlusslage des Stadtrates zum Verkehrsentwicklungsplan. Zum Beispiel sind die Wormser Straße und die Bergmannstraße südlich der Schandauer Straße sowie die Kötzschenbrodaer Straße als Hauptsam-

melstraße ausgewiesen, obwohl sie laut Stadtratsbeschluss nur Sammelstraße sein sollen. Wir sind ob dieses mangelnden Respekts gegenüber Stadtratsbeschlüssen sehr beunruhigt und fordern, den Stadtratsabschluss umgehend in die Pläne einzuarbeiten. Wir möchten außerdem gern wissen, wie es kommen kann, dass dies nicht geschehen ist und wer dafür die Verantwortung trägt.

4. Herabstufungen im Hauptstraßennetz

Wir fordern weiterhin, dass die „Pieschener Querspange“, d.h. Wurzener Straße (zumindest ab Rehefelder Str. ostwärts), Leisniger Straße, Leisniger Platz und Riesaer Strasse vom Status einer Hauptverkehrsstraße herabgestuft wird auf die niedrigere Klassifizierungsstufe einer Sammelstraße. Es besteht in diesen Wohngebieten kein Bedarf an einem zu dichten Hauptverkehrsstraßennetz. Es besteht vielmehr hoher Bedarf an verkehrsberuhigenden Maßnahmen.

5. Radverkehrsnetz

Es wird zwar das ÖPNV-Netz und das Hauptstraßennetz ausgewiesen, nicht aber das Netz des Radverkehrs als weiterem stadtweit verbindendem Verkehrssystem, welches sehr stadt- und umweltverträglich ist. Wir fordern, dieses in die Pläne einzubeziehen und damit auch eine Trassensicherung z.B. für den Elbradweg zu ermöglichen.

6. Netzentwicklung unter Beachtung des Radverkehrs

Das Netz für den ÖPNV und das Hauptstraßennetz inklusive der Ausbau- und Erweiterungsoptionen werden angegeben, ohne dass eine Prüfung erfolgte, ob damit eine sichere Führung des dritten stadtweiten Verkehrssystems Radverkehr möglich wird oder bleibt. Da wir in der Vergangenheit diesbezüglich negative Erfahrungen gesammelt haben (Netzausbau von Autoverkehr und ÖPNV führte zu deutlich verschlechterten Radverkehrsbedingungen in diesen Straßen, z.B. Bodenbacher Straße, Könnertstraße, Endersstraße, Leipziger Straße, Antonstraße), fordern wir, dass diese Prüfung durchgeführt wird. Eine Ausweisung im Hauptstraßennetz bzw. ÖPNV-Netz soll nur erfolgen, wenn es keine Nachteile und Verkehrssicherheitsdefizite für den Radverkehr gibt.

7. Kein pauschales Zurückdrängen des Individualverkehrs

Im Umweltbericht wird unter 2.1.5 dem ÖPNV ein besonderer Vorrang eingeräumt und benannt, dass diese Schwerpunktsetzung zur Verringerung des Individualverkehrs beitrage. Dieses Ziel fordern wir zu korrigieren, da die Verringerung der zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege keinesfalls das Ziel einer umweltverträglichen Stadtentwicklung stützt, da Fuß- und Radverkehr weitaus umweltverträglicher als der ÖPNV sind. Wir fordern statt dessen, dass die Priorität beim nichtmotorisierten Verkehr liegen soll, noch vor dem ÖPNV.

8. Keine dezentrale Stadterweiterung (Zersiedelung)

Der Planentwurf enthält Flächen für heute noch nicht existierende Wohn- und Entwicklungsflächen, die nicht an den ÖPNV angebunden sind (und es wahrscheinlich auch nicht werden) und auch mit dem Fahrrad schlecht erschließbar sind. Wir fordern den Verzicht auf die Entwicklung dieser Flächen zugunsten einer verstärkten Innenentwicklung. Dies betrifft z.B. den Nordrand von Pappritz und Ausdehnung am Kernforschungszentrum Rossendorf.

Bitte informieren Sie uns über den Umgang mit unseren Einwendungen und den weiteren Fortgang des Verfahrens.

Mit freundlichen Grüßen
ADFC Dresden e.V.

Nils Larsen