

EFRE (2007 – 2013)
Nördliche Vorstadt Dresden

Wohnumfeldverbesserung Südlicher Hecht



Auftraggeber:
Landeshauptstadt
Dresden
Stadtplanungsamt

Europa fördert Sachsen.
EFRE
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung



U.M.A. / Gehestraße 8 / 01127 Dresden
web: www.wum-hecht.urbanes-management.de
mail: wum-hecht@urbanes-management.de

U.M.A.
büro für urbanes management, architektur und bauwesen

Stand 12/2010

Inhaltsverzeichnis

I.	Aufgabenstellung	Seite 3
II.	EFRE - Nördliche Vorstadt Dresden	Seite 4
III.	Analyse des Projektgebietes	Seite 4
IV.	Auswertung	Seite 13
V.	Bürgerbeteiligung	Seite 15
VI.	Abgleich mit dem festgestellten Handlungsbedarf	Seite 18
VII.	Übersicht Investitionsschwerpunkte im WUM südlicher Hecht	Seite 19
	- Bischofsplatz	Seite 20
	- Süd I - III	Seite 21 - 23
	- Nord	Seite 24
VIII.	Abschließende Bewertung	Seite 25

I. Aufgabenstellung

Das Projekt „Wohnumfeldverbesserungen im südlichen Hechtviertel“ ist Teil der Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Rahmen des EU – Stadtteilentwicklungsprojektes „Nördliche Vorstadt Dresden“ im Rahmen des Fonds für regionale Entwicklung EFRE II.

Mitte 2010 erfolgte durch die Stadtverwaltung Dresden die Beauftragung der Vorbereitung der Maßnahme „Wohnumfeldverbesserung im südlichen Hechtviertel“ an das Büro U.M.A. Dresden/ Berlin.

Entsprechend den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift Stadtentwicklung wird neben dem effektiven Einsatz der Fördermittel insbesondere eine breite Beteiligung der Akteure und Bürger innerhalb des Projektes gefordert.

Für den Zeitraum von Mai bis Oktober 2010 wurde als Aufgabenstellung die Erstellung eines Entwicklungskonzeptes für das Quartier Südliches Hechtviertel sowie eine breite Bürgerbeteiligung vorgegeben.

Das EU – Stadtteilentwicklungsprojekt „Nördliche Vorstadt Dresden“ mit einem Gebietsumgriff von ca. 140 ha verfügt insgesamt über eine finanzielle Ausstattung von ca. 5 Mio. Euro.

In diesem Rahmen umfasst das Projekt zur Wohnumfeldverbesserung im südlichen Hecht ca. 1/4 der Fläche des gesamten Fördergebietes und ca. 1/5 der Gesamtfördersumme.

Entsprechend dem integrierten Stadtteilentwicklungskonzept Nördliche Vorstadt Dresden liegen ca. die Hälfte aller 20 geplanten Maßnahmen im Umgriff des südlichen Hechtviertels.

Innerhalb der Konzepterstellung waren u.a. die nachfolgend angeführte Planungen, Maßnahmen und weiteren Sachverhalte für die Gebietsentwicklung zu berücksichtigen:

- KP II Maßnahmen 2010 - Lärmsanierung der Löbnitzstraße, der Fritz-Reiter-Straße und der südlichen Johann-Meyer-Straße;
- Planung zur Einrichtung eines S-Bahnhaltepunktes am Bischofsplatz bis 2015;
- die Reduzierung der Fördermittel im Sanierungsgebiet Hechtviertel;

- die geplanten Baumaßnahmen am Bahnhof Dresden Neustadt, insbesondere im Bereich des Ausgangs Hansastraße;
- sowie der Verzicht der LH Dresden auf die Erhebung von Straßenausbaubeiträgen.

Gegenüber dem ursprünglichen Planungsansinnen der Nördlichen Vorstadt Dresden ergaben sich daraus für die Konzepterstellung die folgenden Aspekte:

- Verzicht auf den Ausbau der Radwegebeziehungen im Bereich der Hauptverkehrsstraßen (Maßnahmen 1.2) aufgrund der begrenzten Fördermittel;
- die Maßnahme 1.10, Aufwertung Stadteingang Neustädter Bahnhof kann nicht im Fördermittelzeitraum angegangen werden;
- Aufnahme der Gestaltung der Grünfläche am Bischofsplatz (aus dem Sanierungsgebiet Hechtviertel) in das Projekt.



Flyer Einladung zur 3. Bürgerversammlung



KP II Maßnahmen Löbnitzstraße Baustelle



Brache Ottostraße, Fest

II. EFRE II - Nördliche Vorstadt Dresden

Einordnung des WUM Konzeptes in das EFRE II Projekt

Das Stadtteilentwicklungsprojekt Nördliche Vorstadt Dresden ist mit Bescheid der Landesdirektion Dresden von Ende 2009 in das EU Förderprogramm für regionale Entwicklung (EFRE II) für den Zeitraum 2007 – 2013 aufgenommen worden.

Der Projektgebiet umfasst eine Fläche von ca. 143 ha und erstreckt sich vom Bahnhof Dresden Neustadt im Süden, über den Bahnbogen der Strecke Dresden-Leipzig von Südosten, nach Norden bis an den Stadtteil Trachenberge und wird im Westen durch die Großenhainer Straße, die Elbe und den ehemaligen Containerbahnhof Neustadt begrenzt.

Die Maßnahme Wohnumfeldverbesserung im südlichen Hechtviertel bildet innerhalb des Stadtteilentwicklungsprojektes den gesamten südöstlichen Teilraum mit ca. 1/3 der Gesamtfläche des Gebietes.

Es erstreckt sich als Bindeglied innerhalb der nordwestlichen Innenstadtrandentwicklung, zwischen den Sanierungsgebieten Äußere Neustadt im Osten, dem Sanierungsgebiet Hechtviertel im Nordosten, dem Sanierungsgebiet Pieschen im Nordwesten und dem Schwerpunktbereich Wohnumfeldverbesserung in Pieschen Süd (EFRE I).

Entsprechend den Zielen der Stadtentwicklung Dresden soll durch die Aufwertung des südlichen Hechtviertels ein wesentlicher Beitrag zur Entwicklung des nordwestlichen Innenstadtrandes Dresden geleistet werden.

Innerhalb des Stadtteilentwicklungsprojektes hat die Entwicklung des südlichen Hechtviertels eine Schlüsselposition.

III. Analyse des Projektgebietes

Stadträumlich Lage im Innenstadtrand Nord/ West

Aufgrund seiner Lage im nordwestlichen Innenstadtrand verfügt das Gebiet über eine gute Ausstattung an verkehrlicher Infrastruktur. Es befinden sich mehrere Hauptverkehrsstraße mit Anschluss an das System der BAB in bzw. am Rande des Gebietes (überwiegend mit ÖPNV Trassen/ Straßenbahn). Mit dem Bahnhof Neustadt ist auch ein Anschluss an den überörtliche SPNV System vorhanden.



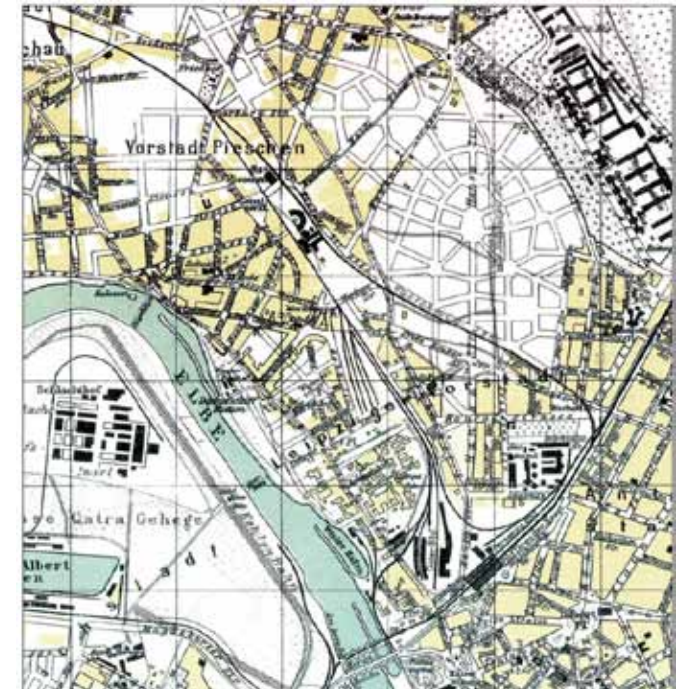
EFRE II Gebiet – Nördliche Vorstadt Dresden

Mit dieser guten Ausstattung mit verkehrlicher Infrastruktur sind aber auch erhebliche Beeinträchtigungen für das Gebiet des südlichen Hechtviertels verbunden.

Neben den stadträumlich sehr eingeschränkten Verbindungen zu den umgebenden Stadtteilen infolge der Bahntrassen bilden die Hauptverkehrsstraßen ebenfalls stadträumliche Barrieren.

Damit einher gehen weitere Belastungen, insbesondere für die Wohnbevölkerung durch Lärm- und Schadstoffbelastungen der Luft.

Als wesentlicher Entwicklungsimpuls für das Gebiet hat sich die unmittelbare Nähe zu den „boomenden“ Stadtteilen und Sanierungsgebieten Äußere Neustadt und Hechtviertel ergeben.



Historischer Plan von 1890

Stadtentwicklung / Stadterneuerung

Historische Betrachtung

Das Untersuchungsgebiet des südlichen Hechtviertels ist Bestandteil des Stadtteiles Leipziger Vorstadt. Der südliche Teil des Untersuchungsgebietes ist historisch auch als Scheunenhofviertel bekannt. Mit der Eingemeindung dieses Bereiches um 1840, diente dieser vorwiegend als städtischer Versorgungsbereich. Diese Funktion wurde bis in die Nachkriegszeit in Teilen des Gebietes aufrecht erhalten (z.B. Neustädter Hafenareal).

Mit der Eingemeindung begann für den, nordwestlich der Innenstadt gelegenen Raum, eine rasche bauliche Entwicklung. Die wesentlichen Entwicklungen vollzogen sich dann in der Gründerzeit.

Mit der Verlagerung der erst ebenerdig verlaufenden Bahntrassen auf die Bahndämme wurden stadträumliche Strukturen geschaffen, die heute noch prägend sind (z.B. Bahnunterführungen).

Die im Zuge der Gründerzeit begonnenen und weiter geplanten, großflächigen Stadterweiterungen wurden nur in Ansätzen realisiert und fanden dann ein jähes Ende.

Im östlichen und südlichen Untersuchungsgebiet erfolgte eine, noch weitgehend gründerzeitliche Bebauung. Diese wurden jedoch im Nordwesten nicht mehr fortgesetzt.

Die geplanten Stadterweiterungen in Richtung Petrikirche und im Norden die geplante Oppelner Vorstadt wurden nur noch in Ansätzen umgesetzt.

In den 20er und 30er Jahren wurden auf dem vorhandenen Stadtgrundriss im Bereich der Hasastraße und der Großenhainerstraße bauliche Entwicklungen in Form von Geschosswohnungsbau realisiert.

In weiten Teilen des Gebietes siedelten sich auf den aufgelassenen Stadterweiterungsflächen der Gründerzeit Kleingartenanlagen an. Diese sind noch heute typisch für das Erscheinungsbild, insbesondere im nördlichen Untersuchungsgebiet.

Die fehlende städtebauliche Entwicklung der Gründerzeit in Verbindung mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens begründet die unzureichende stadträumliche Anbindung zwischen Pieschen, dem Hechtviertel und der Äußeren Neustadt. Dies ist noch heute als erhebliche Struktur- schwäche des nordwestlichen Innenstadtrandes anzusehen.

Zu Zeiten der DDR wurde im Gebiet weder neuer Wohnungsbau realisiert, noch erfolgten Maßnahmen der Gebäudesanierung. Lediglich im Bereich des DREWAG Areals wurden in den 50er Jahren markante gewerbliche Bauten errichtet.

Nach 1990 wurden erste Überlegungen angestellt, sich des Gebietes mit Mitteln der Stadterneuerung (Sanierungsgebiete) anzunehmen. Aufgrund der zum damaligen Zeitpunkt (Mitte/ Ende der 90er Jahre) bereits vorhandenen Vielzahl an Gebieten der Stadterneuerung, wurden diese Überlegungen jedoch nicht weiter verfolgt.

Historische Besonderheiten

Der Bereich der nördlichen Rudolfstraße ist der topografisch tiefste Punkt im nordwestlichen Innenstadtrand (Reste eines ehemaligen Altelbarms).

Aufgrund dieser Tatsache und der bis in die 20er/ 30er Jahre



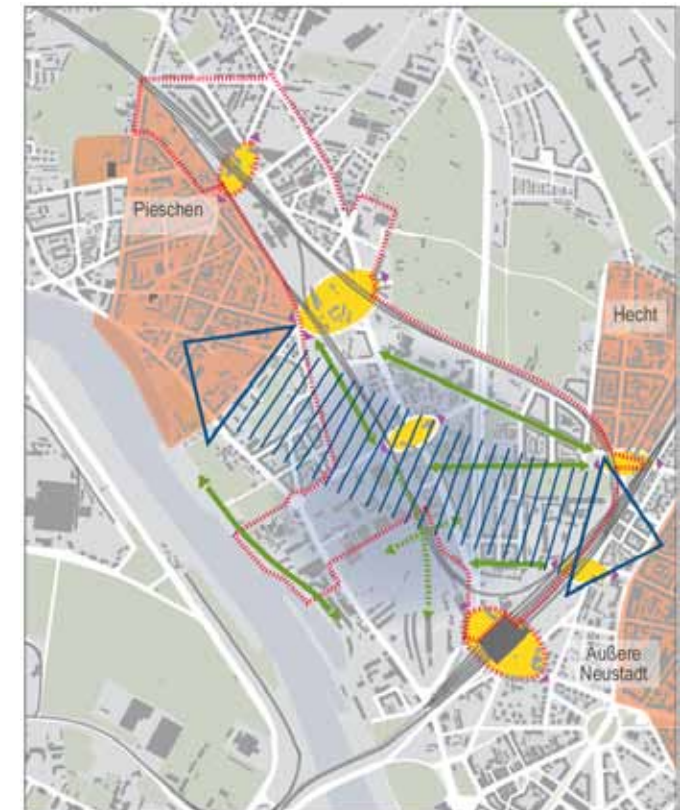
Stadterneuerung im Nordwestlichen Innenstadtrand

zurückreichenden Absicht der Stadt Dresden diesen Raum aufzufüllen, stehen hier bei vielen älteren Gebäuden die Keller in der Ebene des Erdgeschosses. Mit der darüberliegenden 5-geschossigen Bebauung handelt es sich daher um die höchsten historischen Wohngebäude in diesem Stadtraum.

Die, erst im Rahmen der Untersuchung entdeckten baulichen Strukturen ehemaliger Tiefenbebauung auf dem Eckgrundstück Ottostraße/ Rudolfstraße steht wohl mit dem o.a. Sachverhalt in Zusammenhang.

Städtebauliche Analyse

Das südliche Untersuchungsgebiet weist im Bereich Löbnitzstraße, südliche Rudolfstraße, Fitz-Hoffmann-Straße



- Entwicklungsrichtung Nördliche Vorstadt
- Entwicklungsschwerpunkt Leipziger Vorstadt
- Sanierungsgebiet
- Stadtteilverbindende Verknüpfungsbereiche
- Stadtteilverbindende Verknüpfungen ÖPNV
- Stadtteilverbindende Verbindungen
- weitere perspektivische Verbindungen

und Friedensstraße (Süd und Mitte) eine fest geschlossene, weitgehend gründerzeitliche Bebauungsstruktur auf.

Im südöstlichen Untersuchungsgebiet sind mit dem DREWAG Areal und dem anschließenden Bauhof der DB AG sowie dem Inneren Neustädter Friedhof keine Wohnnutzungen vorhanden.

Nach Norden, im Bereich der nördlichen Rudolf- und Friedensstraße, bis zur westlichen Conradstraße werden diese Strukturen durch Baulücken, Brachflächen, Garagenstandorte und Kleingärten mehr und mehr aufgelöst. Die Bebauung westlich der nördlichen Friedensstraße stellt die markante Grenze der gründerzeitlichen Stadterweiterung dar.

Das Nördliche Untersuchungsgebiet, zwischen Gutschmidtstraße, Conradstraße und Bischofsplatz weist fast vollständig erhaltene Blockstrukturen auf. Lediglich am Bischofsplatz sind zwei Baulücken vorhanden. Hier besteht ein unmittelbarer, struktureller und baulicher Zusammenhang zum anschließenden Sanierungsgebiet Hechtviertel.

Östlich der Hansastraße ist im südlichen Teil Wohnbebauung der 20er und 30er Jahre vorhanden. Im nördlichen Teil finden sich einige gewerbliche Nutzungen (u.a. Lidl und Reifenservice).

Im Nordwesten sind das Umspannwerk an der Fritz-Reuter-Straße und die anschließenden, weitläufigen Flächen für Kleingärten und Garagenstandorte vorhanden.

Stand Bauleitplanung

Im gesamten Untersuchungsgebiet sind keine Bebauungspläne vorhanden.

Im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes sind Teile der Bebauung aus den 30er Jahren mit den östlich angrenzenden Häusern zwischen Großenhainer Straße und Hansastraße Bestandteil einer Erhaltungssatzung nach §172 BauGB.

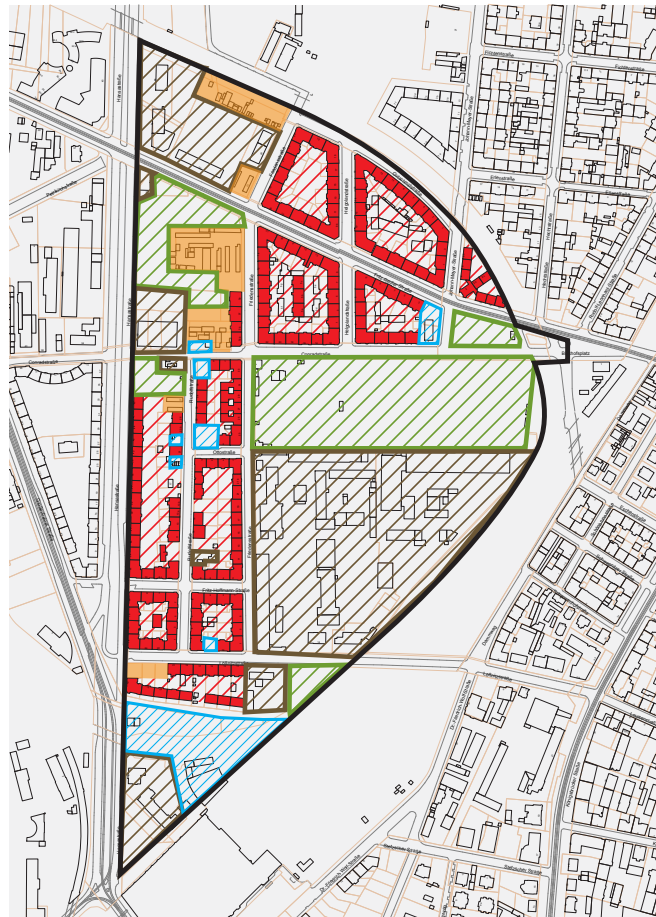
Flächennutzung

Im Untersuchungsgebiet bilden die historischen Wohnungsbaustandorte mit ca. 50 % Flächenanteil die dominierende Flächennutzung.

Gewerbliche Nutzungen, einschließlich der Flächen für die Ver- und Entsorgung, bilden ca. 1/4 der Flächennutzung.

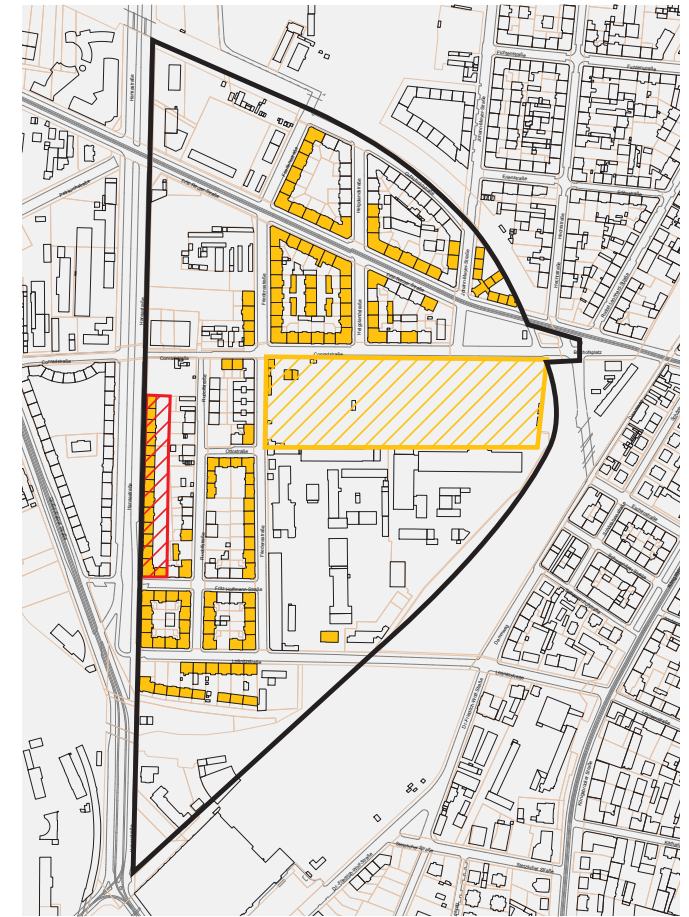
Grünflächen (Friedhof, Kleingärten und untergenutzte Bereiche) bilden ca. 1/5 der Flächennutzung.

Weitere Nutzungen sind Garagenstandorte im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes und einzelne Baulücken sowie die Brachfläche des so genannten Kohlelagerplatzes im Süden.






Flächennutzung

-  Wohnen
-  Grün
-  Brachflächen
-  Garagen
-  Gewerbe



Denkmalschutz

-  Einzeldenkmale
-  Sachgesamtheit
-  Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB

Eigentum

Die beiden größten Flächeneigentümer im Gebiet sind die DREWAG mit dem DREWAG Areal an der Friedensstraße, das Umspannwerk an der Fritz-Reuter-Straße und die DB AG mit dem Bauhof an der Lößnitzstraße und den Flächen im Umfeld des Bahnhof Dresden Neustadt.

Die Wohnungsstandorte und der überwiegende Teil der Kleingarten- und Gärtenstandorte befindet sich in Privatbesitz.

Die Stadt Dresden verfügt neben dem Bischofsplatz nur im Bereich der Straßen über Grundbesitz.

Der Innere Neustädter Friedhof ist als größte zusammenhängende Flächen in kirchlichem Besitz.

Denkmalschutz

Im Gebiet sind ca. 2/3 der 154 Wohngebäude (Vorderhäuser) als Kulturdenkmale nach dem Sächsischen Denkmalschutzgesetz ausgewiesen.

Weiterhin ist der Bereich des Inneren Neustädter Friedhofs insgesamt als Sachgesamtheit und dessen Portal als Kulturdenkmal ausgewiesen.

Ein Verwaltungsgebäude im Bereich des DREWAG Areals ist als Kulturdenkmal geschützt.

Insgesamt zeigt die Vielzahl an Kulturdenkmalen in einem verhältnismäßig kleinen Bereich, dass diesem Stadtraum eine besondere Bedeutung im Sinne der Denkmalpflege und der historischen Stadt beizumessen ist.



Brache Rudolfstraße 19, verfallener Garagenstandort



Bischofsplatz Fußweg



Ottostraße, ungeordnete Situation, kein Fußweg



Workshop III, Bischofsplatz

Wohnen

Die Entwicklung innerhalb des Wohnungsbestandes verläuft parallel zum Fortschritt der Sanierungstätigkeit im Gebiet.

Insgesamt sind ca. 163 Wohngebäude (ohne Nebengebäude) vorhanden. Davon sind 2009 ca. 145 Wohngebäude saniert, 10 Gebäude unsaniert und bewohnt, 5 Gebäude unsaniert und vollständig leerstehend und 3 Gebäude in Sanierung.

Im Jahr 2009 liegt der Anteil der sanierten Wohngebäude bei ca. 90%. Diese Quote ist, wenn auch zeitlich verzögert, vergleichbar mit der Entwicklung in den umgebenden Sanierungsgebieten.

Im Jahr 2000 betrug der Wohnungsleerstand über 40%. Dieser ist bis 2009 auf ca. 8% gesunken. Rechnet man die komplett leerstehenden Wohngebäude und die in der Sanierung befindlichen Gebäude aus dem Wohnungsleerstand von ca. 8 % heraus, ergibt sich eine fast 100%ige Belegung der Wohnungen.

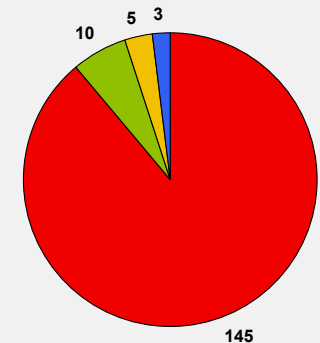
Die weitgehende Sanierung der vorhandenen Wohnbebauung geht mit einer Steigerung der durchschnittlichen Mietpreise einher. Diese Entwicklung führt u.a. zu einer verstärkten Ansiedlung von Wohngemeinschaften.

Weiterhin ist eine zunehmende Verknappung an unsanierten und damit preisgünstigeren Wohnungen zu verzeichnen welche insbesondere für alternatives Wohnen und szenetypische Lebensformen von Bedeutung sind. In Zukunft ist ein wachsender Druck auf die verbliebene unsanierte Wohnbebauung zu erwarten.

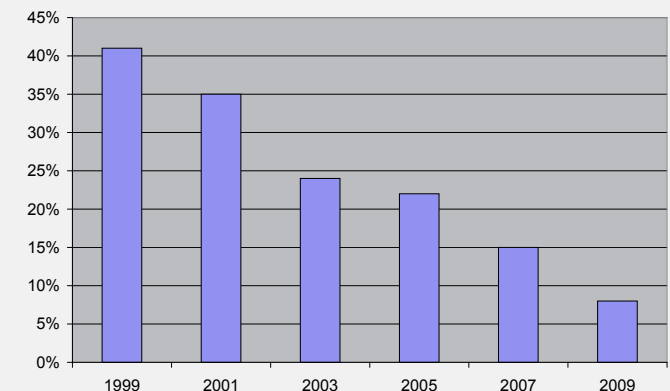


Gebäudezustand und Belegung 2009

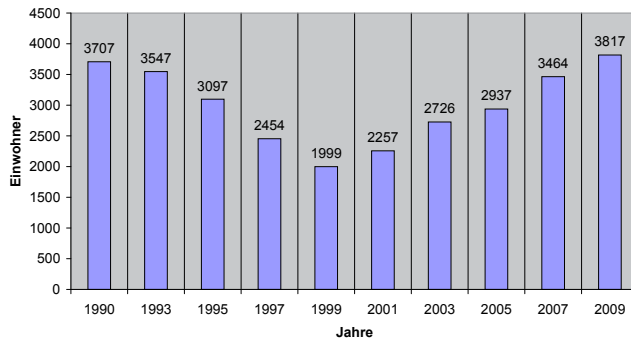
- saniert
- unsaniert / bewohnt
- unsaniert / unbewohnt
- in der Sanierung



Wohnungsleerstand



Entwicklung Einwohnerzahl



Einwohnerentwicklung

Die Entwicklung des Wohnungsbestandes spiegelt sich auch in der Einwohnerentwicklung wieder. Die Anzahl der Einwohner sank im Zeitraum zwischen 1990 und 1999 von ca. 3.700 auf ca. 2.000 Einwohner. Seitdem hat fast eine Verdopplung der Einwohner auf ca. 3.800 bis 2009 stattgefunden.

Neben der absoluten Entwicklung der Einwohnerzahl ist insbesondere die quantitative Entwicklung der verschiedenen Einwohnergruppen von erheblicher Bedeutung.

Die Bevölkerung von 1990 lässt sich im wesentlichen durch folgende Merkmale charakterisieren:

- erheblicher Anteil älterer Mitbürger,
- ca. die Hälfte aller Einwohner waren zwischen 18 und 44 Jahren alt,
- erheblicher Anteil an Jugendlichen.

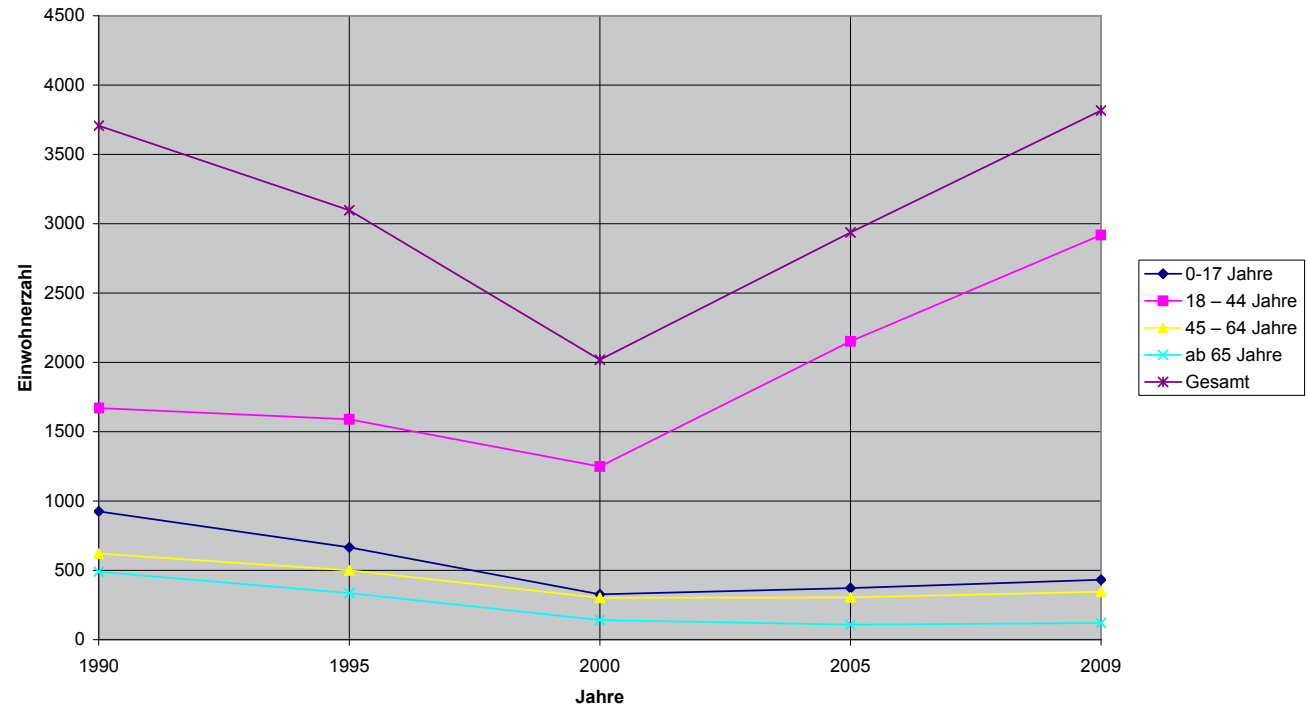
Im Jahr 2009 sind nachfolgende Merkmale für die fast doppelte Bewohnerzahl typisch:

- ca. 2/3 der Einwohner sind zwischen 18 und 44 Jahre alt,
- die Anzahl an Kleinkindern nimmt stetig zu,
- der Anteil an älteren Mitbürgern sinkt kontinuierlich,
- der Anteil an Jugendlichen ist sehr gering.

Diese Entwicklung ist typisch für die Entwicklung der so genannten jungen Stadtteile im nördlichen Innenstadtrand Dresdens (Äußere Neustadt, Pieschen Süd und Hechtviertel).

Mit einer zeitlichen Verzögerung hat sich auch im südlichen Hecht eine überwiegende Neuansiedlung von meist junger Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter bzw. in Ausbildung/Studium befindlich vollzogen.

Einwohner nach Altersklassen

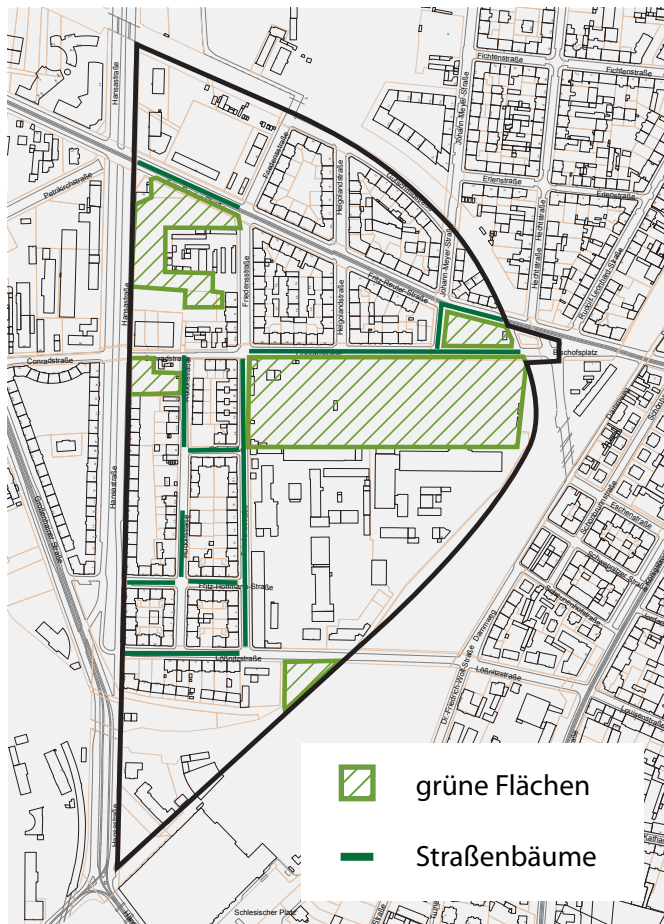


Der wieder steigende Anteil an Kleinkindern ist ebenso typisch für diese Entwicklung. Hier werden Familien gegründet bzw. viele Kinder geboren.

Diese Einwohnerentwicklung geht mit einer weitgehenden Verkürzung der Verweildauer der Bevölkerung im Stadtteil einher. Da der Anteil an alteingesessener Bevölkerung kontinuierlich abnimmt und die in den vergangenen 5 Jahren hinzugezogene Bevölkerung schon heute die größte Einwohnergruppe ausmacht, ist eine relativ kurze Bindung der Bevölkerung an den Stadtteil zu verzeichnen.

Da weiterhin mit neuen Familien bzw. Leben mit Kindern im Stadtteil zu rechnen ist, wird die Frage der Ausstattung mit Gemeinbedarfseinrichtungen bzw. öffentlichen Spielplätzen und Grünflächen für die langfristige Bindung der Bevölkerung von wesentlicher Bedeutung sein.

Das starke Anwachsen der Anzahl an 1-Personenhaushalten auf über 60% ist als weiterer Aspekt der Bevölkerungsentwicklung ebenfalls für die Gebietsentwicklung von erheblicher Bedeutung. Insbesondere der starke Anstieg an Wohngemeinschaften mit einer geringen Bindung an den Stadtteil führt weiterhin zu relativ hohen Fluktuationsraten im Stadtteil.



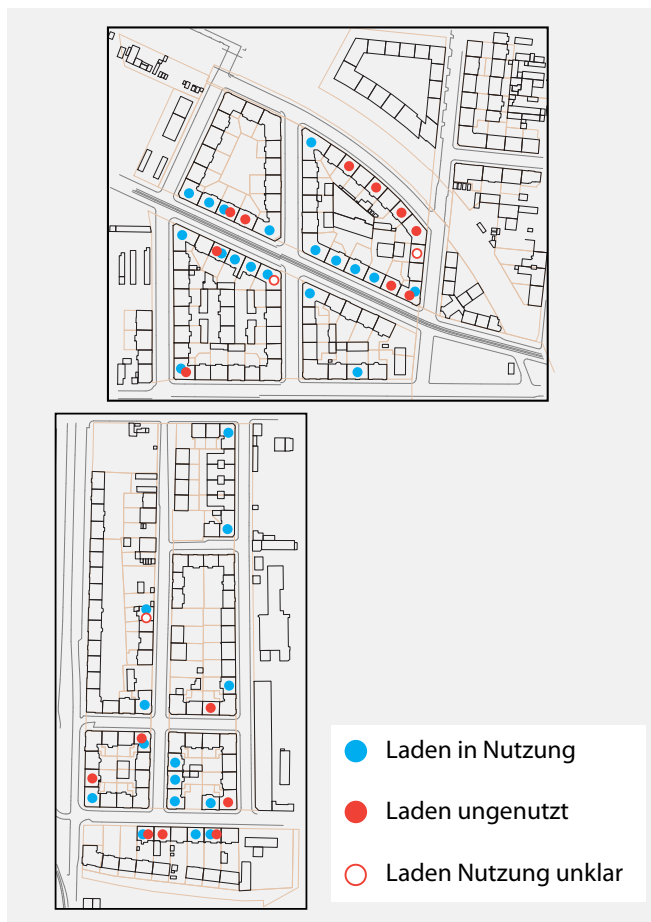
Grün- und Freiflächen

Grün- und Freiflächen

Die seit über 10 Jahren nicht mehr genutzte Grünfläche am Bischofsplatz stellt den einzigen nutz- und erlebbaren öffentlichen Grün- und Freiraum im Untersuchungsgebiet dar.

Der Innere Neustädter Friedhof (größte und wertvollste Grünfläche im Gebiet mit Potential) ist für die Öffentlichkeit momentan nicht durchgehend zugänglich. Die vorhandenen Kleingartenanlagen sind weitgehend unzugänglich.

Die Blockinnenbereiche der historischen Blockrandbebauung wurden überwiegend gestaltet.



Nutzung der Läden

Gewerbe

Das DREWAG Areal entlang der Friedensstraße bildet zusammen mit dem Bauhof der DB AG an der Lößnitzstraße den größten gewerblich genutzten Standort im Untersuchungsgebiet.

Die DREWAG nutzt ihren Standort nicht mehr selbst und hat das Areal weitgehend an Kleinunternehmen, vorwiegend aus dem Bereich der Kulturwirtschaft, vermietet.

Weiterhin befinden sich mehrere gewerbliche Einzelstandort im Gebiet (zwei Grabsteinbildhauer im Bereich der Rudolfstraße und im Bereich der Hansastraße Lidel, Glaserei und Reifenservice).

Bei den Ladenlokalen innerhalb der Gründerzeitbebauung ist ein Leerstand der Gewerbeeinheiten von ca. 40% zu verzeichnen. Außerdem wurden einige Ladenlokale im Zuge der Gebäudesanierungen in Wohnungen umgenutzt.

Ordnung und Sicherheit

Probleme mit Ordnung und Sauberkeit sind im Gebiet vorwiegend an den Standorten der Wertstoffcontainer, ungesicherten Baulücken, auf den unbebauten Seiten der Conradstraße, Gutschmidstraße und Friedensstraße sowie im Bereich der Grünfläche am Bischofsplatz vermehrt festzustellen.

Insbesondere die Conradstraße und die Gutschmidstraße haben darüber hinaus erhebliche Probleme mit Hundekot.

Die Wahrnehmung und das Erscheinungsbild des Wohnumfeldes wird im Gebiet durch diese Defizite in den Bereichen der wenigen vorhandenen öffentlichen Flächen insgesamt erheblich beeinträchtigt.

Nach Angaben der örtlichen Polizeidienststelle ist im Gebiet keine überdurchschnittliche Häufung von Kriminalität zu verzeichnen.

Straßenbäume sind fast durchgehend im Bereich der Grünfläche am Bischofsplatz, der Conradstraße (Osteil), der Friedensstraße (Süd) und in Teilenabschnitten im Bereich der Rudolfstraße Nord, der Ottostraße und der Fritz-Hoffmann-Straße als einseitige Straßenraumbegrünung vorhanden.

Im westlichen Teil der Fritz-Reuter-Straße bestehen noch Teile einer ehemals beiderseitig durchgehenden Straßenraumbegrünung.

Verkehr (IV und ÖPNV - Hauptverkehrsstraße)

Das Gebiet ist aufgrund seiner Lage im nordwestlichen Innenstadtrand Dresden gut an das örtliche und überörtliche Straßen- und Schienennetz angebunden.

Mit der Hansastraße und der Fritz-Reuter-Straße ist eine direkte Verbindung zur BAB vorhanden. Ebenso ist mit dem Bahnhof Dresden Neustadt eine gute Anbindung an das überörtliche und bundesweite Angebot der DB AG vorhanden.

Das Untersuchungsgebiet ist weiterhin gut an das örtliche Straßen- und Straßenbahnsystem angeschlossen.

Mit der geplanten S-Bahnhaltestelle am Bischofsplatz (geplant bis 2015/ 2016) wird die Anbindung an den örtlichen und regionalen schienengebunden Verkehr wesentlich verbessert.

Schwachpunkte im Bereich des ÖPNV bilden die Ausgestaltung der Straßenbahnhaltestellen Bischofsplatz und Friedensstraße.

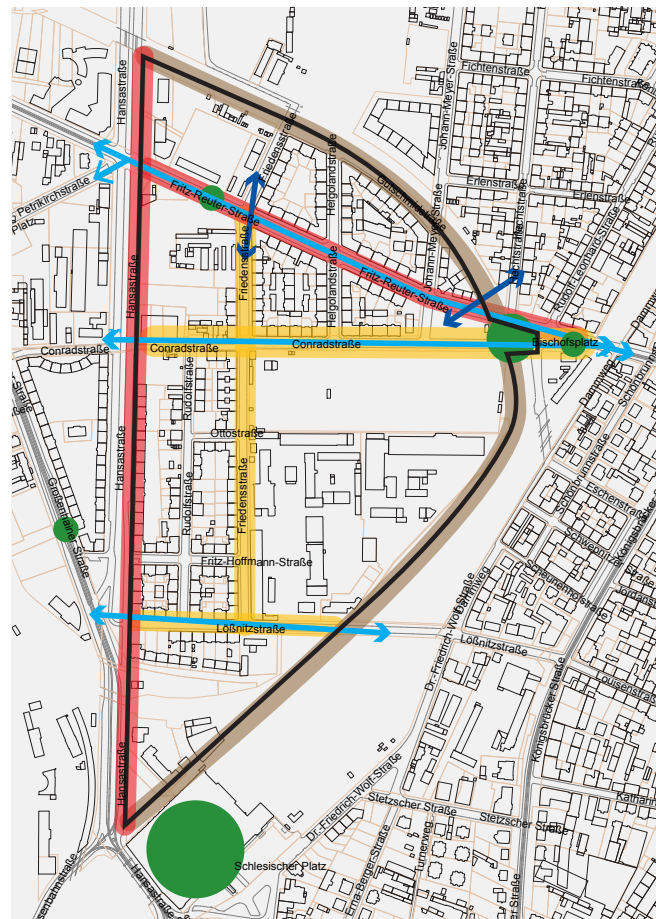
Ein erhebliches Problem im Gebiet bildet außerdem die Zufahrt für den Individual- und Busverkehr zum Bahnhof Dresden Neustadt. Hiervon sind insbesondere die Löbnitzstraße und in Teilen auch die Friedensstraße betroffen.







Nach Abschluss der Lärmsanierung der Löbnitzstraße und der östlichen Fritz-Reuter-Straße im Rahmen des Konjunkturpaketes II sind insbesondere die Friedensstraße (Südteil) und der Bischofsplatz sanierungsbedürftig.

Nebenstraßen

Das System der Neben- und Hauptverkehrsstraßen ist weitgehend durch eine, für die Gründerzeit typische, großräumige Bemessung des Straßenraumes geprägt. Lediglich die nördliche Rudolfsstraße und die westliche Conradstraße entsprechen nicht dieser Ausbaubemessung.

Der Straßenzustand der Nebenstraßen ist insgesamt als unsaniert, aber für die Funktion als Anwohnerstraße ausreichend, zu betrachten.



-  Eisenbahn
-  Haltepunkte SPNV
(Bahnhof, S-Bahn und Straßenbahn)
-  Hauptverkehrsstraße (überörtlich)
-  Verbindungsstraßen im Stadtteil
-  Radwegebeziehungen
-  Fußläufige Verbindungen i.V.m.
Straßenbahn Haltestellen Schulweg

Radverkehr

Bis auf den westlichen Teil der Fritz-Reuter-Straße sind keine eigenständigen bzw. kombinierten Fuß-Radwege im Gebiet vorhanden.

Aufgrund des Straßenzustandes werden weiterhin im Bereich der Friedensstraße und der Conradstraße die Fußwege als kombinierte Rad-Fußwege genutzt. Wegen der Verkehrssituation bzw. der Verkehrsströme erfolgt eine solche Nutzung auch im Bereich der östlichen Fritz-Reuter-Straße, Petrikirchstraße und teilweise auf der Löbnitzstraße.

Stadträumlich bildet das Untersuchungsgebiet die wesentliche Verbindung zwischen den Bereichen Pieschen, Leipziger Vorstadt Süd und dem Innenstadtrand (Neustadt/ Hecht).

Diese Aspekte sind insgesamt bei der zukünftigen Entwicklung eines Radverkehrssystems im nordwestlichen Innenstadtrand zu berücksichtigen.

Ruhender Verkehr

Im Jahr 2010 wurde im Auftrag der Stadterneuerung Dresden unter Einschluss des Untersuchungsgebietes eine Studie zur Parkraumentwicklung im Hechtviertel erarbeitet. Die wesentlichen Ergebnisse dieser Studie in Bezug auf das Untersuchungsgebiet sind:

- Die Voraussetzungen für die Ausweisung eines Anwohnerparkbereiches sind nicht gegeben.
- Die Stellplatzsituation im bestehenden öffentlichen Parkraum ist in weiten Teilen des Gebietes, insbesondere im Norden und Süden, als kritisch zu betrachten.
- Bei einer weiter steigenden Anzahl an Einwohnern wird die Situation noch an Schärfe zunehmen.
- Mögliche zukünftige Flächen für Parkieranlagen befinden sich insbesondere im Bereich des DREWAG Areals und im Bereich des bestehenden großen Garagenstandortes westlich der Friedensstraße.

Weiterhin sollte der Standort des Lidl-Parkplatz mit berücksichtigt werden.

Umwelt

Das Gebiet ist aufgrund seiner Lage im nordwestlichen Innenstadtrand von mehreren Hauptverkehrsstraßen, teilweise mit integrierten Straßenbahntrassen, und Bahntrassen umgeben.

In diesem Zusammenhang sind im Gebiet sehr hohe Lärmbelastungen und Belastungen der Luft mit Schadstoffen zu verzeichnen.

Darüber hinaus ist mit dem DREWAG Areal ein größerer Altlastenverdachtsstandort im Gebiet vorhanden.

Die nördliche Rudolfstraße ist wegen der topografischen Besonderheiten (tiefster Punkt der Neustadt) als grundwasserüberschwemmungsgefährdeter Bereich ausgewiesen.

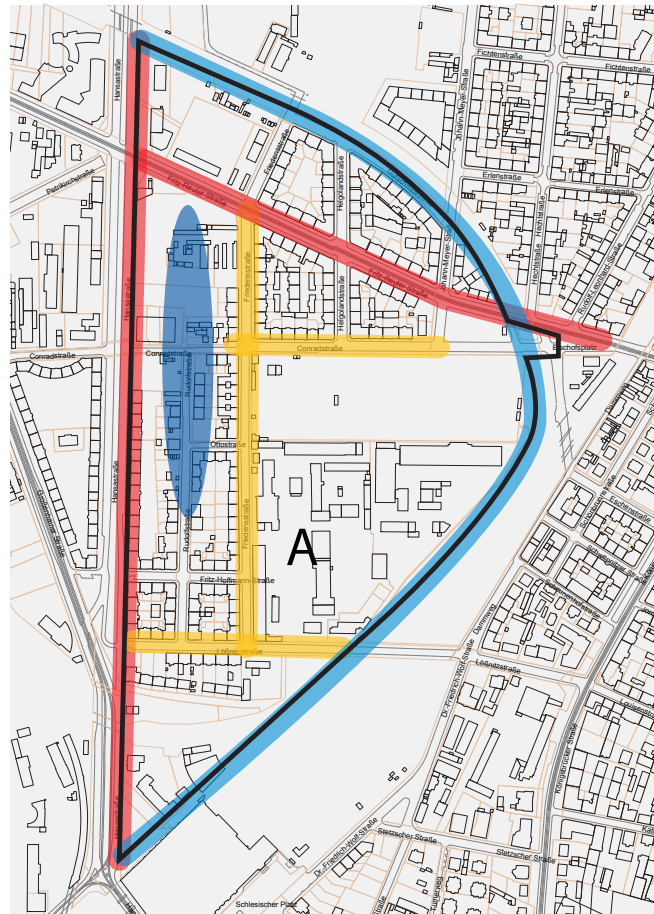
Die Einordnung einer Grundwassermessstelle zur frühzeitigen Gefahrenabwehr wird daher vom Amt für Umweltschutz für erforderlich gehalten.

Gemeinbedarf/ soziale Infrastruktur





Im Untersuchungsgebiet sind keine Einrichtungen des Gemeinbedarfs (Schulen und Kitas) und der sozialen Infrastruktur vorhanden. Auch sind neben der ungestalteten Grünfläche am Bischofsplatz keine öffentlichen Grünflächen bzw. keine öffentlichen Spielplätze im Gebiet vorhanden.

Einerseits profitiert insbesondere der nördliche Teil des Untersuchungsgebietes von den Einrichtungen im angrenzenden Sanierungsgebiet Hechtviertel. Andererseits sind selbst diese Angebote nur sehr schlecht für die Bevölkerung zu erreichen.

Im Sinne der Tradition der Stadtteilstefte in den umgebenden Sanierungsgebieten (Bunte Republik Neustadt und Hechtfest) hat sich im südlichen Hecht seit einigen Jahren im Frühjahr das "Ottostraßenfest" als kleines eintägiges Quartiersfest etabliert.



Wesentliche Umweltbelange im Gebiet

-  Eisenbahn
-  Hauptverkehrsstraße
-  Hauptverbindungsstraßen
-  Altlasten
-  Grundwasser



Emissionen – Quelle Amt für Umweltschutz, Dresden

IV. Auswertung

Auswertung der Analyse

Die Entwicklung des Untersuchungsgebietes ist am besten mit der Situation eines „Nachzüglers“ innerhalb der Stadtteilentwicklung im nordwestlichen Innenstadtrand Dresdens zu beschreiben.

Parallelen zu den angrenzenden Sanierungsgebieten sind bei der Bevölkerungsentwicklung, der Sanierung der Wohngebäude und bei den Problemen im Bereich des ruhenden Verkehrs, wenn auch ca. 5 bis 10 Jahre verzögert, festzustellen.

Gegenüber den genannten Sanierungsgebieten sind hier die infolge der Bevölkerungsentwicklung erforderlichen Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes bzw. die Sanierung und Neuerrichtung von sozialer Infrastruktur und Gemeinbedarfseinrichtungen nicht erfolgt.

Weiterhin deutet der überdurchschnittliche Leerstand an Ladengeschäften (ca. 40%), trotz zahlreicher Umnutzungen in Wohnungen, darauf hin, dass sich die Strukturen im Gebiet sich noch nicht gefunden haben. Das Zusammenwirken der überwiegend neuen Akteure im Gebiet ist nicht ausge-reift.

Im Bezug auf das Wohnumfeld, den Straßenzustand und Straßenraumgestaltung weist das Gebiet, neben der sanierten und überwiegend denkmalgeschützten Wohnbebauung, einen weitgehend ursprünglichen Charakter auf.

Die fehlende Gestaltung der einzigen öffentlichen Grünfläche am Bischofsplatz, die nicht vorhandenen Spielmöglichkeiten für Kinder und fehlende Straßenraumbegrünungen im nördlichen Untersuchungsgebiet ergänzen diese unzureichende Situation.

Der Bischofsplatz ist einer der markantesten Identifikationsorte im Gebiet und befindet sich weitgehend in einem desolaten Zustand. Dies beruht weitgehend auf dem bisher nicht erfolgten Bau des neuen S-Bahnhaltepunktes und der damit einhergehenden Maßnahmen wie Straßensanierung, Neubau der Straßenbahnhaltestelle mit Fußgängerampel, Neuordnung der Verkehrsströme im Kreuzungsbereich, Gestaltung der Grünfläche und Neugestaltung des Standortes des Wertstoffcontainers.

Die vorhandenen Brachflächen und insbesondere die Standorte der Wertstoffcontainer sind vielfach durch Verunreinigungen und Müllablagerungen geprägt.

Der unbefestigte Gehweg entlang der Conradstraße (Friedhofsmauer) ist als eine der längsten Hundetoiletten in Dresden anzusehen.

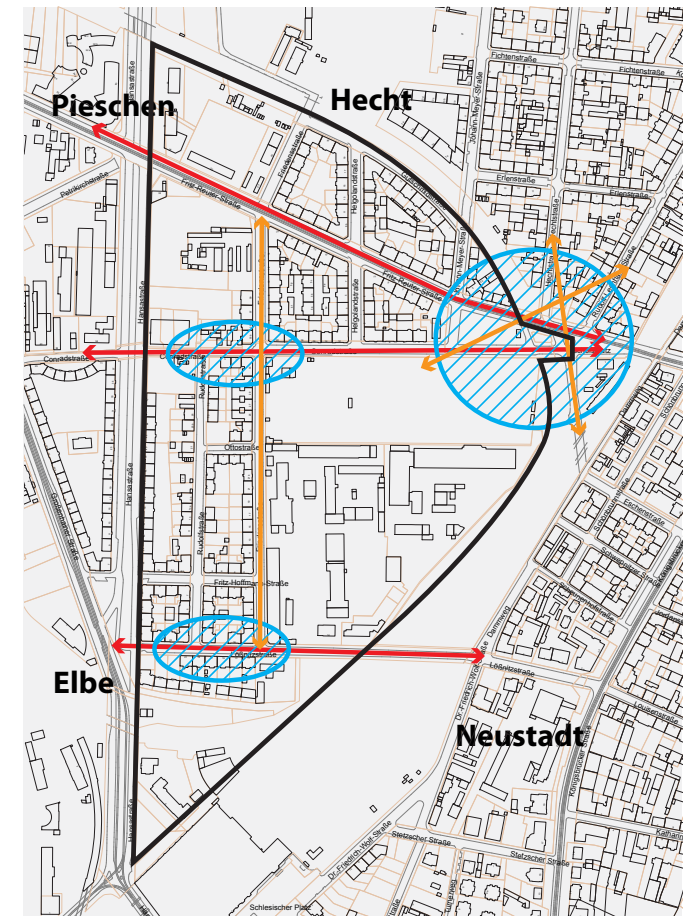
Die Friedensstraße ist als innerörtlicher Schleichweg in ihrem baulichen Zustand unzureichend. Sowohl der Straßenbelag (lärmintensives Großkopfpflaster) als auch die ungebremsste Durchfahrt in Süd-Nord-Richtung sind hier insbesondere als Problempunkte zu nennen.

Der Zustand der Nebenstraßen (Anwohnerstraßen) ist weitgehend als sanierungsbedürftig zu betrachten. Im Bereich der Ottostraße sind keine Abgrenzungen zwischen Fußweg und Fahrbahn vorhanden. Ferner sind die Straßenraumaufteilungen der nördlichen Rudolfstraße unverhältnismäßig.




Der Zustand der im Vorfeld der WUM Studie mit KPIL und EFRE Mitteln sanierten Löbnitzstraße ist dagegen als gut anzusehen.

Generell sind im gesamten Untersuchungsgebiet erhebliche Defizite bei der Stellplatzsituation im öffentlichen Straßenraum festzustellen. Dies betrifft insbesondere die nördlichen und südlichen Teile des Untersuchungsgebietes.

Im Gesamten Untersuchungsraum bestehen erhebliche Defizite im Bereich Ordnung und Sauberkeit. Diese sind besonders an den Wertstoffcontainerstandorten und entlang der Gutschmidstraße sowie im Bereich der Conradstraße festzustellen.



Stadträumliche Verbindungen

-  Verbindungsberreiche
-  stadträumliche Verbindungen
-  Verbindung im Stadtteil

Stärken / Schwächen Profil

Rahmen des Handlungsbedarfs

Die Vorgaben der VWV Stadtentwicklung 2009 (EFRE II Förderung in Freistaat Sachsen 2007 - 2013) und der Fördermittelumfang des Stadtteilentwicklungsprojektes Nördliche Vorstadt Dresden bilden den Rahmen für die geplanten Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes im südlichen Hecht.

Darüber hinaus wurden Maßnahmen die außerhalb der EFRE Förderung vorgesehen sind und/ oder einen nur sehr geringen finanziellen Umfang umfassen mit berücksichtigt. Der im Gebiet festgestellte Handlungsbedarf und die daraus resultierenden Maßnahmen können und dürfen sich aus den o.g. Gründen nicht an dem Umfang und dem Inhalt der Erneuerungskonzepte der umgebenden Sanierungsgebiete orientieren.

Weiterhin wurde festgestellt, dass eine flächige Förderung von Verkehrsbaumaßnahmen, wie sie ursprünglich angedacht war, aufgrund der parallel erfolgten KP II Maßnahmen (Fritz-Reuter-Straße und Löbnitzstraße) nicht mehr, bzw. nur teilweise als Ergänzung notwendig sind. Ferner wären diese Maßnahmen auch wegen des begrenzten Fördermittelumfangs und der im Zusammenhang mit den Fördermittelbestimmungen nicht möglich.

Vor diesem Hintergrund wurde in der weiteren Konzeptbearbeitung und für die Bürgerbeteiligung eine teilräumliche Vorgehensweise gewählt.

Teilräume

Bei der Ermittlung des Handlungsbedarfs wurde das Projektgebiet nach der Hälfte der Bürgerversammlungen im Sommer 2010 aufgrund der thematischen und räumlichen Erfordernisse in die folgenden drei Teilgebiet untergliedert (vgl. Karte):

- Teilraum Bischofsplatz
- Teilraum Nord
- Teilraum Süd

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden im August/September 2010 drei Bürgerworkshops in den o.a. Teilräumen durchgeführt.

Stärken

- stadträumliche Lage (Nordwestlicher Innenstadtrand)
- Nähe zu den Sanierungsgebieten Hecht und Äußere Neustadt
- hoher Anteil an Baudenkmalen
- Bestand an Straßenbäumen im südlichen Gebiet
- Gute Anbindung an den ÖPNV und Individualverkehr
- positive Bevölkerungsentwicklung in den letzten 10 Jahren
- sehr junge Bevölkerung und steigende Anzahl an Kleinkindern
- hoher Sanierungsstand bei Wohngebäuden (bis 90%)
- soziokulturelle Angebote und soziale Infrastruktur im Umfeld (Hechtviertel)
- KP II – Sanierung Löbnitzstraße, Fritz-Reuter-Straße und Johann-Meyer-Straße
- DREWAG-Areal – Potentiale Kreativwirtschaft

Schwächen

- Fritz-Reuter-Straße/ Bischofsplatz – fehlende Fußgängerampel/ Querungshilfe
- keine öffentlich wirksamen Grün- und Freiflächen/ kein Spielplatz
- geringe Verweildauer der Bevölkerung
- keine Angebote an sozialer Infrastruktur im Gebiet
- hoher Bedarf an Stellplätzen im öffentlichen Raum
- Bischofsplatz – funktionale und gestalterische Mängel
- geringe stadträumliche Verbindung zu umgebenden Stadtteilen
- keine Straßenraumbegrünung im nördlichen Gebiet
- Zustand Nebenstraßen (u.a. Friedensstr. und Conradstr.)
- erheblicher Leerstand an Ladengeschäften
- DREWAG-Areal – bisher keine langfristige Entwicklung absehbar
- Umweltbeeinträchtigungen – Lärm und Schadstoffe (Grundwasserüberschwellung)

Handlungsbedarf in den Teilräumen

Der Handlungsbedarf in den Teilräumen des Untersuchungsgebietes wurde aufgrund der bisherigen Untersuchung stichpunktartig festgestellt und mit den Bürgern diskutiert.

Eine grobe Definition des Handlungsbedarfes in den Teilräumen gestaltet sich wie folgt:

Teilraum Bischofsplatz

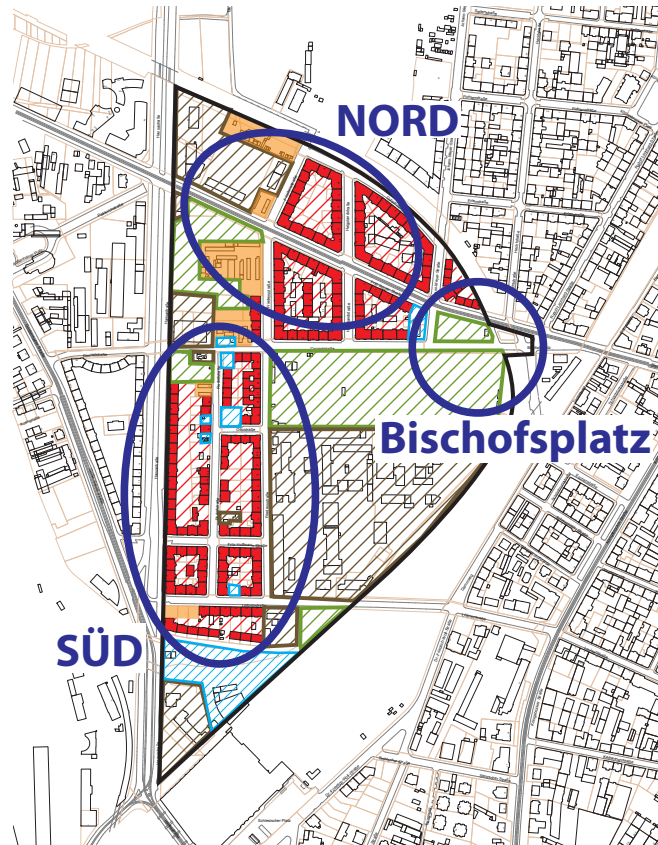
- die Erweiterung und Gestaltung der Grünfläche am Bischofsplatz
- die Errichtung einer Fußgängerampel

Teilraum Nord

- Aufwertung des Wohnumfeldes durch Straßenraumbegrünung
- Optimierung und Neuorganisation des ruhenden Verkehrs

Teilraum Süd

- Errichtung von Spielplätzen
- Brachfläche Ottostraße und Umfeld
- Ordnungs- und Sanierungsmaßnahmen (Wertstoffcontainer, Friedhofsportal und weitere Brachflächen)
- Perspektiven zur Entwicklung des DREWAG Areals
- Sanierung Friedhofsportal, Verwalterhaus und Mauer
- Einrichtung einer Grundwassermessstelle
- Verkehrsberuhigung (Friedensstraße und Ottostraße)
- Optimierung und Neuorganisation des fließenden und ruhenden Verkehrs



Räumliche Schwerpunkte

Bischofsplatz

- Aufwertung und Erweiterung Grünfläche
- funktionale Aspekte
- Maßnahmen im Umfeld

Süd (WUM Scheunenhofviertel)

- Errichtung eines Spielplatzes
- Schaffung einer öffentlichen Grün- und Freifläche
- Neuorganisation Straßenraum
- Verkehrsberuhigung/Spielstraße
- Optimierung Parkraum
- Potentiale DREWAG Areal

Nord

- Straßenraumbepflanzung
- Neuordnung Stellplätze
- gestalterische Aufwertung



2. Bürgerversammlung im DREWAG-Saal

V. Bürgerbeteiligung

Der Prozess der Bürgerbeteiligung gestaltete sich als wesentliche Säule der Konzepterstellung sehr umfangreich. Aufgrund der äußeren Rahmenbedingungen stand dafür jedoch nur ein kurzer Zeitraum zur Verfügung.

Der Verlauf des Prozesses der Bürgerbeteiligung war durch eine lebhaftete Beteiligung der Bewohner geprägt. Hier zeigte sich ein sehr großes Interesse an der Entwicklung des Gebietes.

Im Verlauf der Projektbearbeitung stellten sich drei räumliche Schwerpunktbereiche heraus in denen dann jeweils ein Bürgerworkshop durchgeführt wurde.

Die Bürgerbeteiligung gestaltete sich insgesamt wie folgt:

Bürgerversammlungen

Der Prozess der Bürgerbeteiligung umfasste 4 Bürgerversammlungen im Zeitraum von Ende Mai 2010 bis Mitte Oktober 2010. Die Teilnahme der Bürger schwankte dabei zwischen 60 und 100 Personen.

Bürgerworkshops (nach der Bildung der 3 Teilräume)

Im Zeitraum von Juli bis September 2010 wurden 3 Bürgerworkshops zu Teilbereichen des Gebietes durchgeführt. Die Teilnehmerzahlen lagen dabei bei durchschnittlich 20 bis 30 Personen.

Bürgersprechstunde

Im Zeitraum Ende Mai bis Anfang Juli 2010 wurde 1x wöchentlich eine Bürgersprechstunde im Stadtteilbüro des Sanierungsgebietes Hechtviertel, in unmittelbarer Nähe des Gebietes durchgeführt. Hier lag die Beteiligung bei 1 bis 3 Besuchern je Sprechstunde.

Hechtfest

Im Rahmen des Stadtteilstestes Hechtviertel (Sanierungsgebiet Hecht) wurde im August 2010 der interessierten Öffentlichkeit die zum damaligen Zeitpunkt vorliegenden Ergebnisse des Konzeptes zur Kenntnis gebracht.

Online Beteiligung

Während des gesamten Beteiligungsprozesses wurde den Bewohnern die Möglichkeit geboten, sich auf einer durch das Büro U.M.A. dafür eingerichteten Website zu informieren und sich online an dem Prozess zu beteiligen.

Hierbei wurden insgesamt ca. 20 Anregungen von Seiten der Bürger vorgebracht.

Bürgerversammlungen I

Auftaktveranstaltung
30.05.2010, 19.00 – 21.00 Uhr
Ort: Otto-Grotewohl-Saal

Bürgersprechstunde

01.06. - 29.06.2010 - 5 x Dienstags, 17.00 - 20.00 Uhr
Stadtteilbüro: Sanierungsgebiet Hechtviertel

Bürgerversammlungen II

erste Schwerpunkte
28.06.2010, 19.00 – 21.00 Uhr
Ort: Otto-Grotewohl-Saal

Workshop 1

Süd Ottostraße/Rudolfstraße
16.08.2010, 18.00 – 20.00 Uhr
Ort: Brache Ottostraße / DREWAG Saal, Friedensstraße

28/29.08.2010 **Hechtfest**
Sa/So – Info-Stand auf der Rudolf-Leonhard-Straße

Workshop 2

Straßenraum Nord
30.08.2010 - 17.00 – 18.30 Uhr
Ort: St. Pauli Salon, Hechtstr. 32 HH

Bürgerversammlungen III

Zwischenpräsentation
06.09.2010, 19.00 – 21.00 Uhr
Ort: DREWAG Saal

Workshop 3

Grünfläche am Bischofsplatz
13.09.2010 – 17.00 – 18.30 Uhr
Ort: St. Pauli Salon, Hechtstraße 32 HH

Bürgerversammlung IV

Abschlusspräsentation
18.10.2010, Ort: DREWAG Saal



Darstellung der wesentlichen Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung bildeten sich folgende Themen bzw. räumliche Schwerpunkte heraus. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die zwischenzeitlich durchgeführten KP II Maßnahmen, welche ohne öffentliche Beteiligung erfolgten, von den Bürgern mehrfach und auch kritisch angesprochen wurden.

Teilraum Bischofsplatz

- Fußgängerampel am Bischofsplatz (Schulwegsicherheit);
- Zukunft des Bischofsplatzes (insbesondere S-Bahnhaltepunkt, Grünfläche, Straßenbahnhaltestelle und der Straßenzustand);
- Baulücken am Bischofsplatz (insbesondere der Schandfleck der ehemaligen Weinhandlung), fehlende Radwegführung;
- Platzgestaltung als grüner Platz;
- generationsübergreifende Nutzungsmöglichkeiten;
- Belange von Jugendlichen mit berücksichtigen.

Teilraum Nord

- Parkplatzprobleme;
- wilde Müllablagerungen im Bereich der Wertstoffcontainer Friedensstraße/ Gutschmidstraße;
- wilde Müllablagerungen und Hundekot im Bereich Fußweg am Bahndamm Gutschmidstraße, der Fußweg wird nicht gebraucht;
- fehlende Radwege im Zusammenhang mit KP II Maßnahmen Fritz-Reuter-Straße;
- fehlende Sicherheit und behindertengerechte Ausgestaltung der Straßenbahnhaltestelle;
- fehlende Querungshilfe (Ampel) im Bereich der Friedensstraße;
- unzureichende Neugestaltung der Stellplätze;
- Stellplatzprobleme auf der Helgolandstraße, Ärger mit dem Ordnungsamt wegen selbst gestalteter Neuorganisation der Stellplätze (Bürgerinitiative sammelt Unterschriften).

Teilraum Süd

Brache Ottostraße und Umfeld

- unbedingtes Freihalten der Fläche zur Durchlüftung und Belichtung des umgebenden sehr eng bebauten Quartiers;
- auf Brachfläche sind Bunkeranlagen aus dem II. WK vorhanden;
- Vorbehalte gegen eine Gestaltung mit weitläufigen Aufenthaltsmöglichkeiten wegen befürchteter zukünftiger Lärmentwicklung;
- generationsübergreifende Nutzungsmöglichkeiten, Kleinkinderspielen soll eingeordnet werden aber nicht dominieren;
- Erhalt des vorhandenen Baumbestandes;
- Berücksichtigung der Belange des jährlich stattfindenden Stadtteilfestes „Ottostraßenfest“, hier befindet sich die Hauptbühne;
- mögliche Übernahme der Fläche durch den Hechtfest Verein, wenn die Stadt die Fläche nicht erwerben kann;
- Rudolfstraße Nord ist bereits häufig Überflutet worden, nicht nur 2002, sondern auch in den 70er und 80er Jahren.

KP II Maßnahmen - Lößnitzstraße

- Einhaltung der Geschwindigkeit (Tempo 30) in der Lößnitzstraße nach der Sanierung;
- Zunahme des Busverkehrs in der Lößnitzstraße;
- zu hohe Geschwindigkeit im Bereich des Dammweges nach der Sanierung (außerhalb des Gebietes);

generelle Stellplatzprobleme im Gebiet

- Stellplatzprobleme auf der südlichen Rudolfstraße, Ärger mit dem Ordnungsamt wegen selbst gestalteter Neuorganisation der Stellplätze (Bürgerinitiative sammelt Unterschriften);
- Parkplatz Lidl, öffentliche Nutzung der Stellplätze wäre anzustreben, insbesondere Nachts.

weitere Aspekte

- Schleichverkehr auf der Friedensstraße, Lärmbelastungen;
- generell Verkehrsaufkommen durch den Bahnhof Neustadt;
- Schulwegsicherheit Kreuzung Lößnitzstraße/ Dammweg
- fehlende Mülleimer, insbesondere Brachfläche Ottostraße, Conardstraße und Bischofsplatz;
- zukünftige Nutzung des DREWAG Areals;
- Erscheinungsbild des Wertstoffcontainerstandortes unzureichend;
- Brachfläche Rudolfstraße 19 (eingefallener Garagenstandort) ist als Schandfleck und Gefahrenquelle zu betrachten.



Bischofsplatz Fußweg

VI. Abgleich mit dem festgestellten Handlungsbedarf

Im Ergebnis der Bürgerbeteiligung und der festgestellten Handlungserfordernisse in den Teilräumen, konnte eine große Übereinstimmung festgestellt werden.

Darüber hinaus war von Seiten der Bürger ein großes Verständnis gegenüber den Rahmenbedingungen (Fördermittelumfang und Umsetzbarkeit bis 2013) festzustellen.

(Nicht alles was an Maßnahmen wünschenswert ist, ist im Rahmen von EFRE realisierbar).

Thematische Anordnung der Maßnahmen des WUM

Grunderwerb

- Eckgrundstück Rudolfstraße/ Ottostraße
- DREWAG Areal

Planung

- Schwerpunkt Süd
- DREWAG Areal
- Parkraum Nord
- Verkehrsorganisation und Parkraum Süd

Spielplätze

- Terrasse Ottostraße
- DREWAG Areal

Grün- und Freiflächen

- Grünfläche am Bischofsplatz

Straßenraumbegrünung

- Gutschmidstraße
- Friedensstraße Nord
- Fritz-Reuter-Straße West

Optimierung Wertstoffcontainerstandorte

- Ottosstraße/ Rudolfstraße
- Friedensstraße/ Gutschmidstraße

Umgestaltung Kreuzungsbereiche (Verkehrsberuhigung)

- Ottosstraße/ Rudolfstraße
- Ottosstraße/ Friedensstraße
- Friedensstraße/ Conradstraße
- Friedensstraße/Fritz-Hoffmann-Straße

Optimierung Parkraumanordnung

- Gutschmidstraße
- Friedensstraße Nord
- Bischofsplatz Süd/ West
- ggf. Rudolfstraße Süd/ Nord

Umgestaltung Straßenraum

- Ottostraße
- Rudolfstraße (im Bereich der Terrasse Ottostraße)

weitere Maßnahmen

- Sanierung Portal Innerer Neustädter Friedhof/ Mauer und Verwalterhaus
- Einrichtung einer Grundwassermessstelle

Maßnahmen die außerhalb des Rahmens von EFRE II durchgeführt werden sollen:

Schulwegsicherheit

- Fußgängerampel Bischofsplatz
- Schülerlotse (Verkehrshelfer) – Löbnitzstr./ Dammweg

weitere Maßnahmen im Sinne der Gebietsaufwertung

- Umsetzung S-Bahnhaltestelle Bischofsplatz einschließlich aller weiteren Maßnahmen
- Radwegekonzept für den nordwestlichen Innenstadtrand



Gutschmidstraße



3. Bürgerversammlung im DREWAG-Saal

Bischofsplatz

Die Grünfläche am Bischofsplatz leistet innerhalb des Entwicklungsschwerpunktes der Stadtentwicklung im nordwestlichen Innenstadtrand einen wesentlichen Beitrag zur Überwindung der seit vielen Jahre andauernden Bedeutungslosigkeit dieses stadtbildprägenden Bereiches.

Der Bischofsplatz stellt den zentralen Verbindungsraum zwischen den Stadtteilen Hecht/ Äußere Neustadt (Nord) und südlicher Hecht dar. Diese Funktion wird im Rahmen des geplanten Baus der S-Bahnhaltestelle, insbesondere für den ÖPNV an Bedeutung gewinnen.

Mit der Realisierung des geplanten S-Bahnhaltepunktes verbinden sich nachfolgend angeführte Maßnahmen:

- Neubau einer Straßenbahnhaltestelle mit Fußgängerampel;
- Umgestaltung der Kreuzung im Sinne der Verkehrssicherheit;
- Sanierung der Straßen (Lärmminderung) und Radwegplanung;

Im Zuge dieser Maßnahmen sollen zur Attraktivitätssteigerung die Baulücken am Bischofsplatz mittel- bis langfristig beseitigt werden.

Neben der Bedeutung für den ÖPNV besitzt der Bischofsplatz mit seiner im westlichen Teil befindlichen Grünfläche, als einzige öffentliche Grün- und Freifläche, sowohl im südlichen Hecht als auch im südlichen Sanierungsgebiet Hecht eine wichtige Funktion für die Stadtteilentwicklung.

Diese Grünfläche ist seit weit mehr als 10 Jahren nicht mehr als Aufenthalts- und Erlebnisraum für die Bewohner vorhanden. Diese Maßnahmen sind ferner weitgehend unabhängig von der Planungen zum S-Bahnhaltepunkt. Ursprünglich war geplant, diese Maßnahmen im Rahmen des Sanierungsgebietes Hechtviertel durchzuführen. Aufgrund der rahmensetzten Faktoren in Sanierungsgebieten (Fördermittelkürzungen/ Auslaufen der Fördergebiete) ist dies jedoch nicht mehr möglich.

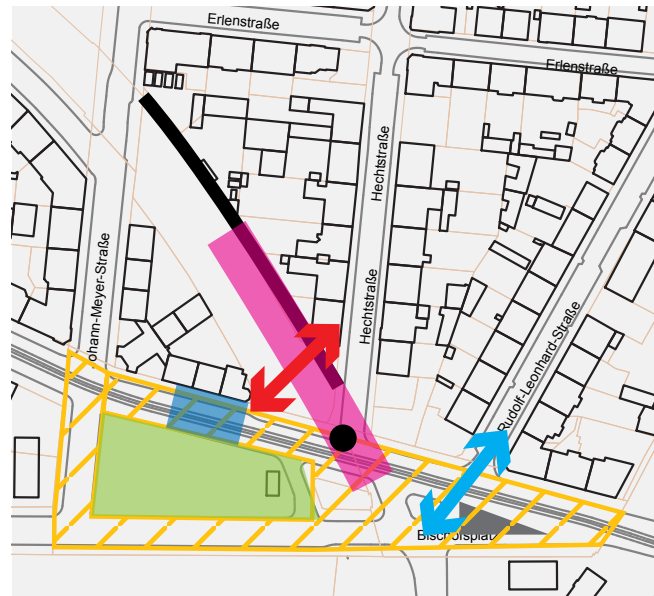
Mit der geplanten Erweiterung nach Osten, bis zum Bahndamm und der Gestaltung der Grünfläche am Bischofsplatz wird die einzige bestehende öffentliche Grün- und Freifläche im Gebiet wieder für die Bewohner des Stadtteiles erlebbar und so zur Identifikation mit dem Stadtteil beitragen.



Historische Ansicht Bischofsplatz – Ost



Historische Ansicht Bischofsplatz – West



mittelfristig geplant

- neue S-Bahnhaltestelle
- ↔ neuer Tunnel
- neue Straßenbahnhaltestelle
- ▨ Neugestaltung Straßenraum (mit LSA)
- neuer Stützpfeiler
- neue Böschungsmauer

vorgezogene Maßnahmen

- Gestaltung Grünfläche (EFRE)
- ↔ provisorische Ampel (LSA)
- ▨ verkehrsordnende Maßnahme

Geplante Entwicklung am Bischofsplatz

Darüber hinaus soll ein Anreiz geschaffen werden, die private Brachfläche am westlichen Rand des Bischofsplatzes, den Bereich der ehemaligen Weinhandlung, wieder einer baulichen Nutzung zuzuführen.

Die große Bedeutung des Bischofsplatz für die Bewohner wurde auch im Workshop III – Gestaltung der Grünfläche am Bischofsplatz – und generell im Rahmen der Bürgerbeteiligung deutlich.

Süd 1 - Terrasse Ottostraße mit Umfeld

Die geplante Terrasse Ottostraße mit Umfeld bildet das entscheidende Projekt zur Wohnumfeldaufwertung im südlichen Untersuchungsgebiet. Dieser Bereich ist historisch auch als Scheunenhofviertel bekannt. Die geplanten Maßnahmen beinhalten:

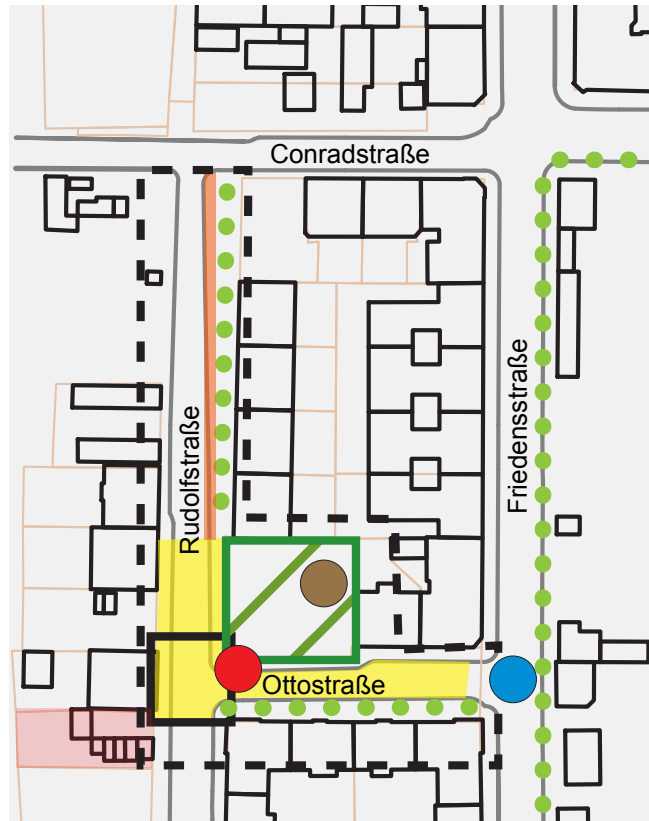
- Ankauf der Brachfläche Ottostraße/Rudolfstraße;
- Umgestaltung der Brachfläche zur Terrasse Ottostraße;
- Umgestaltung des umgebenden Straßenraumes, einschließlich der Kreuzung Ottostraße/ Rudolfstraße, zu einem geschwindigkeitsreduzierten Bereich/ Spielstraße/ Einbahnstraße;
- Umverlegung des Standortes der Wertstoffcontainer;
- Einrichtung einer Grundwassermessstelle;
- ferner sollte die Brachfläche Rudolfstraße 19 (aufgegebener und verfallener Garagenstandort) in der weiteren Entwicklung berücksichtigt werden.

Für den Gesamttraum ist als weitere Projektvorbereitung eine Gesamtplanung zu erstellen.

Mit der Gestaltung der Maßnahme Terrasse Ottostraße und Umfeld wird die erste öffentliche Grün- und Freifläche im südlichen Gebiet (sog. Scheunenhofviertel) realisiert. Die Gestaltung des umgebenden Straßenraumes ermöglicht es hier, für die Bewohner eine identitätsstiftende Maßnahme mit lang anhaltender Wirkung zur Imagebildung umzusetzen.

Dieses Viertel, praktisch nur über die Lößnitzstraße und die Conradstraße/ Friedensstraße mit den umgebenden Stadtteilen verbunden, hat damit die Möglichkeit einen eigenen Charakter auszubilden und so die Bewohnerschaft längerfristig an sich zu binden.

Das große Interesse am Workshops I – Süd Ottostraße/Rudolfstraß – spiegelte die Bedeutung der Maßnahme für die Gebietsentwicklung wieder. Auf dem jeweils im April des Jahres stattfindenden Ottostraßenfest ist die Brachfläche Ottostraße/Rudolfstraße der zentralen Veranstaltungsort.



- Brach- und Grünfläche (Privat)
- Neuorganisation Straßenraum
- Zukünftiger Planungsraum
- Umgestaltung Kreuzungen
- Neuorganisation Parken
- Brachfläche mit Handlungsbedarf
- Straßenbäume (Bestand)
- Wertstoffcontainer/ Standortverlagerung
- Kreuzung Friedenstr./Ottostr.
- Grundwassermessstelle

Geplante Entwicklung Terrasse Ottostraße mit Umfeld



Bürgerworkshop auf der Brachfläche Ottostraße



Strukturen ehemaliger Tiefenbebauung Brache Ottostr./Rudolfstr.

Süd 2 - DREWAG Areal und Friedhof

Die Bereiche des DREWAG Areals, des Inneren Neustädter Friedhofs und des Bauhofs der DB AG bilden einen räumlich zusammenhängenden Bereich der für die Öffentlichkeit weitgehend unzugänglich ist. Nur der Innere Neustädter Friedhof ist tagsüber von 8.00 bis 18.00 Uhr geöffnet.

Die drei Teilbereiche sind untereinander nicht verbunden und bilden jeweils einen eigenständigen Raum.

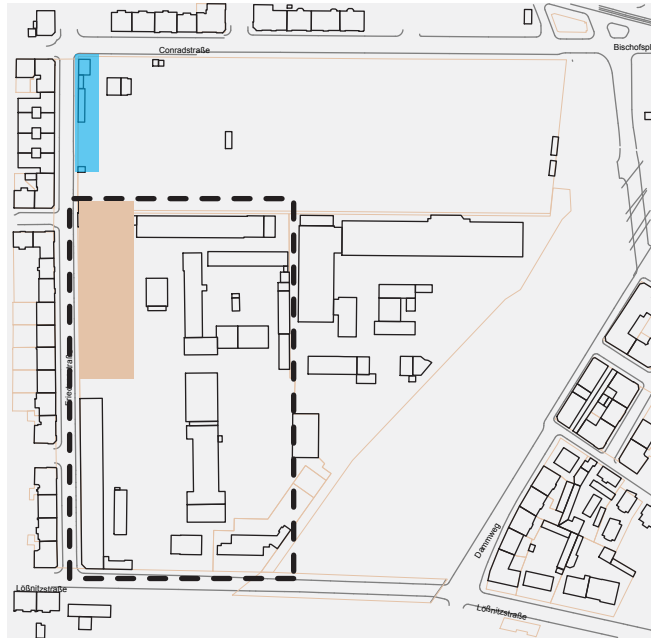
Die bestehenden Nutzungen bedingen aber untereinander einen Wirkungszusammenhang der teilweise auf die jeweils anderen Flächen der angrenzenden Bereiche Auswirkungen hat. So unterliegen z.B. bei Nutzungsänderungen im Umfeld des Friedhofs die entsprechenden Flächen den Restriktionen des Sächsischen Bestattungsgesetzes.

Für die längerfristige Entwicklung des südlichen Projektgebietes kann und soll das DREWAG Areal aber eine bedeutende Funktion übernehmen. Der Standort wird von der DREWAG Dresden selber nicht mehr genutzt. Lediglich unterirdische Leitungen und weitere technische Infrastruktur sind noch im Gebiet vorhanden. Zum jetzigen Zeitpunkt sind fast alle bestehenden Bereiche von Kleinunternehmen im Bereich der Kulturwirtschaft genutzt.

Die Stadt Dresden und die DREWAG AG beabsichtigen daher, unter finanzieller Beteiligung der DREWAG AG, eine zweistufige Studie zur zukünftigen Nutzung des Areals im Rahmen des Projektes durchzuführen.

Die Stadt Dresden beabsichtigt im Rahmen des Projektes die im Plan grob skizzierte Fläche im westlichen Teil des Areals an der Friedensstraße von der DREWAG AG zu erwerben, um dort eine Spielfläche für größere Kinder und eine Grünfläche zu errichten.

Das denkmalgeschützte Portal, Pförtnerhaus und die Mauer des Inneren Neustädter Friedhofs ist nach Angaben des zuständigen Fachamtes der Stadtverwaltung Dresden dringend sanierungsbedürftig. Mit seiner Außenwirkung am Kreuzungsbereich Friedensstraße/ Conradstraße bildet es auf der ansonsten durch die Friedhofsmauer eher ungestalteten und weitgehend unbeauten Seite der Friedensstraße oberhalb des DREWAG Areals ein wichtiges bauliches Zeugnis der Geschichte.



gepl. Standort Spielplatz, Hintergrund Wohnbebauung Friedensstr.

- ■ Untersuchungsberreich
DREWAG Areal

- Potentieller Flächenerwerb Stadt
Spielplatz / Grünfläche

- Sanierung
Innerer Neustädter Friedhof
(Portal, Pförtnerhaus und Mauer)



Portal Innerer Neustädter Friedhof

Süd 3 - Verkehr Süd

Im südlichen Untersuchungsgebiet zwischen Löbnitzstraße im Süden und Conradstraße im Norden sind erhebliche Stellplatzprobleme und damit Verbunden auch verkehrsorganisatorischer Handlungsbedarf vorhanden.

Die Friedensstraße als innerörtlicher Schleichweg zum Bahnhof Neustadt und als Umfahrung der Königsbrücker Straße stellt insbesondere in der Süd-Nord-Fahrtrichtung ein Geschwindigkeits- und Lärmproblem dar. Ursache hierfür sind insbesondere fehlende Einmündungen von Seitenstraßen, sodass die Geschwindigkeitsbegrenzung der Tempo 30 Zone in der Realität nur wenig Beachtung erfährt.

Im Rahmen des Projektes ist eine flächendeckende Sanierung (Lärmsanierung) der Friedensstraße nicht möglich. Daher werden mit der Umgestaltung des Kreuzungsberreichs an der Ottostraße, Conradstraße und der Fritz-Hoffmann-Straße Geschwindigkeit senkende Umgestaltungen erfolgen. Dies steht auch mit den im Umfeld geplanten Spielplätzen/ Spielmöglichkeiten im Bereich der Terrasse Ottostraße und im DREWAG Areal in Zusammenhang. Mit den vorgesehenen Bordabsenkungen werden auch die Übergangsmöglichkeiten behindertengerecht bzw. kinderwagenfreundlich ausgestaltet.

Die Umgestaltung der Kreuzung Conradstraße/ Friedensstraße dient neben der Geschwindigkeitsreduzierung des MIV besonders der Verbesserung der Situation für Fußgänger, Radfahrer, Kinderwagen und Behinderter. Die Ausgestaltung der Kreuzung beinhaltet außerdem (räumlich und thematisch) die verbesserte Erreichbarkeit des Inneren Neustädter Friedhofs (Hauptportal).

Im Sinne einer weitergehenden Umgestaltung und Optimierung von Parkierungsmöglichkeiten ist nach dem jetzigen Erkenntnisstand eine Planung zum gesamten Bereich (Friedensstraße/ Süd, Löbnitzstraße/ West, Rudolfstraße, Fritz-Hoffmann-Straße, Ottostraße und Conradstraße/ West erforderlich.

Akuter Handlungsbedarf besteht im Bereich der südlichen Rudolfstraße. Hier ist ein Ausgleich zwischen den Anwohnerinteressen (Bürgerinitiative hat Unterschriften gesammelt) und der Verkehrsorganisation/ Stellplatznutzung zeitnah anzustreben.



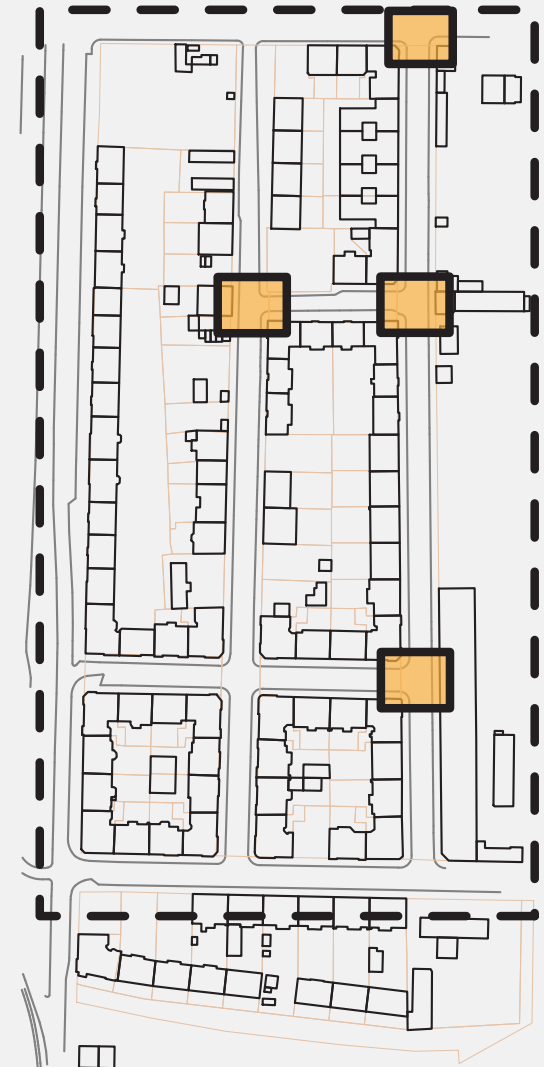
Kreuzung Friedensstraße/ Fritz-Hoffmann-Straße



Parkchaos Rudolfstraße Süd

- ■ Untersuchungsberreich
Fließender und ruhender Verkehr

- Kreuzungsberreiche
Umgestaltung



Teilraum Nord

Im Teilraum Nord sind Maßnahmen zur Optimierung der Stellplatzsituation und der Straßeraumbegrünung vorgesehen.

Die das Gebiet mittig durchwegende und trennende Fritz-Reuter-Straße wurde einschließlich der angrenzenden Kreuzungsbereiche im Rahmen der KP II Maßnahmen lärmsaniert. Der weiterhin bestehende Handlungsbedarf im Bereich der Straßenbahnhaltestelle Friedensstraße, einschließlich Querungshilfe für Fußgänger, kann im Rahmen des Projektes nicht berücksichtigt werden.

Stellplätze

Die Optimierung der Stellplatzsituation kann in zwei Schritten bzw. Planungsräumen erfolgen. Zeitliche Priorität besitzt dabei der Teilraum I (Gutschmidstraße/ Friedensstraße/ Nord und Helgolandstraße/ Nord), da diese Maßnahmen, nach Vorliegen einer Planung, zügig umgesetzt werden können.

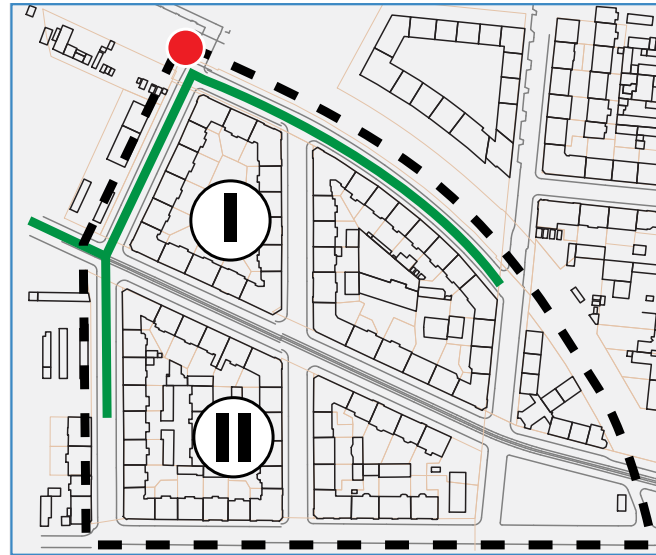
Im Bereich der Gutschmidstraße soll die Stellplatzanordnung auf der Seite zum Bahndamm hin unter Nutzung des Fußweges von parallel Parken in senkrecht Parken verändert werden.

Generell sind im Teilraum I weitere Abstimmungen mit der DB AG notwendig.

Der Teilraum II umfasst die Bereiche Bischofsplatz, Conradstraße/ Ost, Friedensstraße/ Mitte und Helgolandstraße/ Süd. Dieser Teilraum kann ebenfalls nach Vorliegen einer Planung zeitnah umgesetzt werden.

Es wird empfohlen, eine Gesamtplanung für die beiden Teilräume zu erstellen und die Umsetzung in den beiden Bereichen schrittweise durchzuführen.

Um eine regelkonforme Stellplatznutzung zu ermöglichen, wird mit der Umsetzung der Maßnahmen auch eine Entspannung der Situation auf der Helgolandstraße angestrebt.



- Untersuchungsrahmen
Ruhender Verkehr
- Ⓢ ggf. teilträumliche Untergliederung
Fritz-Reuter-Straße Nord / Süd
- Wertstoffcontainer/ Umgestalten
- Straßenraumbegrünung

Straßenraumbegrünung

In nachfolgend angeführten Straßen sollen im Rahmen des Projektes mit Straßenbaumpflanzungen erfolgen:

- Gutschmidstraße
- Friedenstraße/ Nord/ Mitte
- Fritz-Reuter-Straße/ West (Ergänzung der bestehenden Reste an Straßenbäumen oder komplette Neupflanzung)

Der Standort der Wertstoffcontainer Ecke Gutschmidstraße/ Friedensstraße soll zukünftig umgestaltet werden, sodass keine private Müllentsorgung im nicht einsehbaren Bereich hinter den Containern mehr möglich ist.

Der Teilraum Nord war Gegenstand des II Workshops. Hierbei wurde die überragende Bedeutung der Entwicklung des ruhenden Verkehrs im Gebiet noch einmal eindrücklich bestätigt.



Bischofsplatz Ost

VIII. Abschließende Bewertung

Das Gebiet ist seit langer Zeit wieder in das Bewusstsein der Stadtentwicklung im nordwestlichen Innenstadtrand getreten.

Im Rahmen des WUM können nicht alle anstehenden Aufgaben umgesetzt werden. Ferner war es nicht möglich, alle im Rahmen der Bearbeitung hervorgetretenen Anforderungen zur Gebietsentwicklung zu berücksichtigen. Ein direkter Vergleich mit den seit über 15 Jahren laufenden Maßnahmen der Stadterneuerung in den Sanierungsgebieten Äußere Neustadt, Hechtviertel und Pieschen ist daher nicht gegeben. Es ist jedoch von Bedeutung, dass mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen eine wesentliche Verbesserung der Lebenssituation der Bewohner im südlichen Hecht geschaffen wird.

Weiterhin bleiben die folgenden Maßnahme/ Aufgabenstellungen offen:

- S-Bahnhaltepunkt Bischofsplatz (mit nachfolgenden Maßnahmen);
- Sanierung Friedensstraße;
- Straßenbahnhaltestelle Friedensstraße mit/ und Fußgängerquerung;
- Fahrradwegesystem im nordwestlichen Innenstadtrand;
- Zukunft des DREWAG Areals.

Mit den Maßnahmen im Rahmen der Stadtteilentwicklungsprojektes Nördliche Vorstadt Dresden wird es gelingen, im Bereich des südlichen Hecht wesentliche Verbesserung im Gebiet anzustoßen. Ferner ist es gelungen in der Öffentlichkeit Interesse für die Entwicklung des Gebietes zu wecken.

Mit der weitreichenden Bürgerbeteiligung ist es außerdem gelungen, Impulse zur zukünftigen Gebietsentwicklung zu geben und einen breiten Konsens über die geplanten Maßnahmen zu erreichen.

Die Zielstellung des Stadtteilentwicklungsprojektes trägt dazu bei, die bestehenden Strukturen der städtebaulichen Entwicklung zu festigen und langfristig die historisch bedingten Entwicklungshemmnisse im nordwestlichen Innenstadtrand anzubauen.

Die Verbindung zwischen den Stadtteilen Äußere Neustadt/ Hechtviertel und Pieschen/Trachenberge ist eine zukunftsweisende Aufgabe der Stadtentwicklung Dresdens. Das vorliegende Konzept leistet hier, in einem bescheidenen finanziellen Rahmen, einen wesentlichen Beitrag.



Hechtfest



Ottostraße Fest

Anlagen

- Pressespiegel
- Protokolle Bürgerversammlungen/Bürgerworkshops