

**Bürgerdialog
Umgestaltung Ullersdorfer Platz
Dresden**

Dokumentation

Inhalt

Ergebnisprotokoll	3
Teilnehmerliste	14
Programm	19
Präsentation Verkehrsplanung	21
Präsentation Städtebauliche Studie	39
Bürgerhinweise	80
Impressum	86

Bürgerdialog

Umgestaltung Ullersdorfer Platz, Dresden

22. Mai 2019

Ort und Zeit: Gymnasium Bühlau
Quohrener Straße 12, 01324 Dresden
17:30 – 20:10 Uhr

Anlagen:

- 1_Teilnehmerliste
- 2_Programm
- 3_Präsentation Verkehrsplanung
- 4_Präsentation Städtebauliche Studie
- 5_Bürgerhinweise

1. Begrüßung

Die Anwesenden werden durch den Leiter des Stadtplanungsamtes, Herrn **Szuggat**, im Namen von Herrn Bürgermeister Schmidt-Lamontain begrüßt, der kurzfristig an einer zeitgleich stattfindenden anderen Veranstaltung teilnehmen muss und dem heutigen Bürgerdialog einen erfolgreichen Verlauf wünscht.

Herr Szuggat verweist darauf, dass sich das Stadtplanungsamt nach einer ersten im Oktober 2017 durchgeführten Bürgerinformationsveranstaltung über die verkehrsplanerischen Überlegungen zur Umgestaltung des Ullersdorfer Platzes entschlossen hat, auf Basis dieser Überlegungen grundsätzlich prüfen zu lassen, welche stadträumlich-hochbaulichen Gestaltungsspielräume es für die Neuordnung des Platzes gibt. Heute sollen hierzu die bisherigen Untersuchungsergebnisse vorgestellt und öffentlich diskutiert werden.

2. Programmablauf des Bürgerdialogs

Herr Becker erläutert als Moderator den vorgesehenen Ablauf des Bürgerdialogs. Nach der Information über den Stand der Verkehrsplanung werden die Ergebnisse der städtebaulich-hochbaulichen Untersuchung vorgestellt. Danach ist vorgesehen, die Vorzüge und Nachteile der vorgestellten städtebaulichen Varianten in drei Arbeitsgruppen zu erörtern. Hinweise der Teilnehmenden zu den einzelnen Konzeptvarianten können auf großformatigen Plänen mit Kommentarfähnchen gegeben werden. Zum Abschluss des Bürgerdialogs sollen die Ergebnisse der Arbeitsgruppendifkussionen zusammengefasst und das weitere Vorgehen skizziert werden.

3. Anlass und Stand der Verkehrsplanung (vgl. Anlage 2)

Bericht: Herr Zschoge, Stadtplanungsamt Abteilung Verkehrsanlagenplanung

Der Ullersdorfer Platz ist wichtiger Verknüpfungs- bzw. Endpunkt mehrerer Stadt- und Regionalbuslinien sowie einer Straßenbahnlinie. Die meisten von ihnen haben ihre Haltestelle ausschließlich auf dem Ullersdorfer Platz, der unmittelbar neben dem Knotenpunkt von Bautzner Landstraße und Ullersdorfer bzw. Quohrener Straße liegt. Auf diesen Straßen

und dem Platz gibt es über den gesamten Tagesverlauf gravierende verkehrliche Engpässe und Einschränkungen der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende. Die hohe Verkehrsfrequenz auf den Straßen hat eine signifikante Lärm- und Stickoxidbelastung zur Folge, die zu dauerhaften Gesundheitsgefährdungen führen kann.

Vor diesem Hintergrund ist es Aufgabe der Verkehrsplanung, die Verkehrsengpässe so weit möglich zu überwinden, die Verkehrsanlagen sicher und funktional in den städtebaulichen Kontext zu integrieren sowie die verkehrsinduzierte Schadstoffbelastung auf ein den gesetzlichen Grenzwerten entsprechendes Maß zu reduzieren.

Konzeptvarianten

In einem bereits seit vielen Jahren begonnenen Planungsprozess wurden zahlreiche Verkehrslösungen untersucht. Daraus wurden vertiefend zwei grundsätzliche Varianten abgeleitet und gegenübergestellt.

Variante A belässt die Straßenbahn- und die Buswendeschleifen im Wesentlichen am Ullersdorfer Platz. Für die Buslinien werden in Höhe des Ullersdorfer Platzes in der Bautzner Landstraße zusätzliche Haltestellen eingerichtet, um die Fahrzeiten dieser Linien zu optimieren und die Verkehre im Bereich der Busschleife zu reduzieren. Aufgrund der weiterhin erforderlichen Querungen des Verkehrs auf der Bautzner Landstraße durch die Straßenbahntrasse sowie durch mehrere Buslinien wird der Verkehrsfluss insbesondere am Knotenpunkt mit der Ullersdorfer und Quohrener Straße stark beeinträchtigt (vgl. Folien 6+8).

Im Gegensatz dazu lassen sich in **Variante B** die Verkehrsbelastungen an diesem Knotenpunkt deutlich verringern, wenn die Straßenbahnwendeschleife vom Ullersdorfer Platz zur Rossendorfer Straße am östlichen Rand des Ortsteils Bühlau verlagert wird. Dort wird es aufgrund der gewerblichen Entwicklungspotenziale im weiteren Einzugsbereich auch künftig wachsende Bedarfe für den ÖPNV geben. Aufgrund der Verlagerung der Gleisschleife entfallen die Querungen der Bautzner Landstraße durch die Straßenbahn. Die auf dem Ullersdorfer Platz verbleibende Buswendeschleife wird nur noch über eine Ein- und Ausfahrt an der Ullersdorfer Straße erschlossen (vgl. Folien 7+8). Infolgedessen verbessern sich in dieser Variante die Verkehrsbedingungen vom und zum Knotenpunkt der Bautzner Landstraße mit der Ullersdorfer und der Quohrener Straße in allen Richtungen. Auch die Verknüpfung der Umsteigevorgänge lässt sich bei einem Ausbau der Straßenbahnhaltestellen in der Bautzner Landstraße gut herstellen (vgl. Folie 9).

Die dargestellten Varianten stellen Prinzip-Skizzen im Rahmen der Vorplanung dar. Im weiteren Planungsprozess wird noch im Detail zu untersuchen sein, wo und wie insbesondere die Haltestellen in der Bautzner Landstraße angeordnet werden, um das Umsteigen zwischen den verschiedenen Linienverkehren sowie die Verkehrssicherheit, gleichzeitig aber auch den Verkehrsfluss auf den Hauptverkehrsstraßen am Ullersdorfer Platz zu erhöhen.

Planungsstand

Nach Abschluss der Grundlagenermittlung und der Bewertung der verschiedenen Varianten kann dann die Vorplanung für den Straßenabschnitt der Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Rossendorfer Straße vertieft werden. Hierfür ist es jedoch erforderlich, dass ein Abgleich der städtebaulich-hochbaulichen Studie, die im Anschluss vorgestellt wird, mit der verkehrsplanerischen Konzeption erfolgt. Das Ergebnis wird im Stadtbezirksbeirat Loschwitz vorgestellt und schließlich im Stadtrat zu beschließen sein (vgl. Folie 10).

Sofortmaßnahmen

Unabhängig von dem noch erforderlichen Abgleich der Ergebnisse der Verkehrsplanung mit denen der städtebaulichen Studie wurden bereits erste Sofortmaßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes auf dem Ullersdorfer Platz durchgeführt:

- Neuorganisation der Bussteige in der Gleisschleife zur Optimierung der Umsteigewege,
- Ausstattung der Haltestellen mit dynamischen Informationsstelen und zusätzlichen Fahrgastunterständen,
- Umnutzung der bestehenden Betonwartehalle an der Bautzner Landstraße als Fahrradabstellanlage (vgl. Folien 11+12).

In Vorbereitung sind weitere Sofortmaßnahmen. Bereits abgeschlossen wurde die verkehrstechnische Prüfung für die Einrichtung einer zusätzlichen, durch Lichtsignalanlagen (LSA) gesicherten Fußgängerquerung über die Bautzner Landstraße sowie einer verbesserten LSA-Steuerung am Knotenpunkt von Bautzner Landstraße und Ullersdorfer bzw. Quohrener Straße (vgl. Folien 14+15). Die Prüfung ergab zwar eine Verbesserung bei der Querung der genannten Straßen, allerdings würde der Verkehrsfluss zu weiteren zeitlichen Einschränkungen führen.

Gegenwärtig wird noch geprüft, ob die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle der stadtauswärts fahrenden Straßenbahnlinie 11 und der Buslinie 61 nicht nur die Erreichbarkeit des benachbarten Wohnnahen Zentrums Bühlau und des Gymnasiums verbessert, sondern gleichzeitig die Leistungsfähigkeit der LSA-Steuerung an der benachbarten Straßenkreuzung nicht beeinträchtigt (vgl. Folie 17).

Bei einem positiven Prüfergebnis der genannten Maßnahmen und sofern hierfür die Finanzierung sichergestellt werden kann, sollen diese im Vorgriff auf die längerfristig geplante Umgestaltung des Ullersdorfer Platzes bereits in den nächsten Jahren umgesetzt werden.

Verständnisfragen

Frage: Könnte man die Verkehrsprobleme im Zusammenhang mit der Verlagerung der Straßenbahn-Wendeschleife nach Osten durch die Anlage eines Kreisverkehrs lösen?

Herr Zschoge: Die Einordnungsmöglichkeit eines Kreisverkehrs wurde mit betrachtet. Sie ist in diesem Fall nicht maßgeblich von der Gleisschleife abhängig, sondern hat primär mit der Platzform zu tun. Der Verkehrsplatz liegt am Rand und nicht in der Mitte der Straßenkreuzung. Die Anlage des Kreisverkehrs muss fahrdynamische Anforderungen berücksichtigen, die zu Eingriffen an allen vier Straßenarmen – auch in die Bausubstanz – führen würden. Die gegenwärtig favorisierte Variante führt nur zu Eingriffen an einer Straßenseite der Bautzner Landstraße. Die Kreisverkehrsvariante würde zwar verkehrstechnisch helfen, nicht aber den städtebaulich-freiraumplanerischen Kriterien gerecht werden.

Frage: Ist die Instandsetzung der Oberfläche des Ullersdorfer Platzes noch vorgesehen?

Herr Zschoge: Gegenwärtig sind keine Maßnahmen vorgesehen. Aber in Abhängigkeit davon, wann die Umgestaltung des Platzes erfolgen wird, sind Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich. Saniert wird stets im Bedarfsfall.

Frage: Was ist an Sofortmaßnahmen für den fußläufigen Verkehr vorgesehen? Wenn Sie jetzt über den Platz gehen mit Pfützen, Stolperstellen, schlechten Möglichkeiten zum Aussteigen, so kann dies nicht noch weitere 10 Jahre bleiben.

Herr Zschoge: Außer den genannten Sofortmaßnahmen sind vorerst keine weiteren geplant.

4. Vorstellung der städtebaulichen Studie (vgl. Anlage 3)

Bericht: Frau und Herr von Ey, Büro von Ey Architektur

Die im Januar 2019 beauftragte städtebaulich-hochbauliche Studie hatte die Aufgabe, unter Zugrundelegung der favorisierten Verkehrslösung, aber auch losgelöst von den verkehrstechnischen Überlegungen zu untersuchen, welche Möglichkeiten es zur hochbaulichen sowie freiraumplanerischen Gestaltung des Ullersdorfer Platzes gibt. Der Studie wurde die bereits vorgestellte Verkehrsplanungsvariante B zugrunde gelegt, d. h. die Verlegung der Gleisschleife. Die Studie gliedert sich in drei Abschnitte:

- die historische Analyse,
- stadträumliche Analyse und
- die daraus ableitbaren Planungsergebnisse.

Im Folgenden wird die beigelegte Präsentation erläutert.

Historische Analyse

Anhand der städtebaulichen Entwicklung des Platzes sollen die stadträumlich bedeutsamen Elemente identifiziert werden, um daraus abzuleiten, wie er künftig gestaltet sein kann. Als Grundlage dienen historische Postkarten, die Erstellung von sogenannten Schwarzplänen und ein Abgleich mit der heutigen Situation.

Seit den 1950er Jahren war der Ullersdorfer Platz ein reiner Verkehrsplatz mit Straßenbahn- und Buswendeschleife, letztere mit Oberleitung. Im Grunde blieb diese Funktion bis heute erhalten (vgl. Folien 2-3).

Das Kurhaus Bühlau war und ist bis heute ein Schlüsselgebäude für die Entwicklung dieses Areals (vgl. Folien 4-5).

Seit 1899 gab es eine Straßenbahnlinie bis zum Kurhaus Bühlau, jedoch noch keinen Verkehrsplatz mit Wendeschleife. Der Straßenbahn-Endpunkt lag in der Straße und diente als Ausgangspunkt für Ausflüge der Dresdner an Wochenenden und Feiertagen. Erst später entstand der Platz. In der historischen Betrachtung war er niemals als Schmuckplatz geplant, sondern entstand als reiner Verkehrsplatz, zunächst nur mit der Wendeschleife für die Straßenbahn. Es gab in seinem Umfeld nur einzelne Gebäude und vor allem den Übergang zum Landschaftsraum der Dresdner Heide (vgl. Folien 6-14).

Stadträumliche Analyse

Im Schwarzplan sind alle heute vorhandenen Gebäude unabhängig von ihrer Höhe in ihren Umrissen dargestellt. Man erkennt den Platz nicht durch eine markante Randbebauung, seine Ränder werden nur teilweise durch einzelne Gebäude gefasst (vgl. Folie 15).

Für die Analyse der übergeordneten stadträumlichen Bezüge geht es zunächst nicht darum, sich mit der exakten Anordnung der geplanten Haltestellen auseinanderzusetzen, sondern diese Bezüge für die städtebaulichen Überlegungen zu nutzen.

Selbst die mit der gewählten Verkehrsplanungslösung verbundene Notwendigkeit, möglicherweise die vorhandene Einengung der Bautzner Landstraße an einer Stelle zu ändern, ist für die stadträumliche Untersuchung vorerst nachrangig. Hier gibt es noch im Detail zahlreiche Gestaltungsspielräume.

In den Schwarzplan farbig eingefügt ist die geplante Verkehrsvariante, die am Ullersdorfer Platz noch die Busendhaltestelle belässt, aber die Straßenbahn-Wendeschleife an die Rossendorfer Straße verlegt (vgl. Folien 19, 26).

Wichtig sind die für den Platz städtebaulich bedeutsamen, teilweise denkmalgeschützten Fassaden sowie die Proportionen und Größen der Gebäude. Dies ist zum einen die Fas-

sade des Kurhauses Bühlau, und es sind weitere Gebäude am südlichen und östlichen Platzrand, die teilweise Torsituationen zu den dortigen Straßen bilden. Die etwas abgerückten Gebäude am nördlichen und westlichen Rand des Platzes haben dagegen eine untergeordnete städtebauliche Bedeutung (vgl. Folie 21).

Konzeptvarianten

Aus einer Vielzahl untersuchter Varianten (Folie 29 zeigt eine kleine Auswahl) wurden mit dem Stadtplanungsamt vier ausgewählt, die heute vorgestellt werden, um den stadträumlichen Gestaltungsspielraum zu erläutern. Zunächst geht es aber nicht um stadträumliche Details und Architektur, sondern um grundsätzliche Bauvolumensetzungen, die den Platz fassen und ihm eine Identität verleihen. Diese Varianten sollen anregen, den Platz nicht nur als Verkehrsplatz zu verstehen.

Variante 1 "Überbauung" interpretiert das Areal des bisherigen Platzes nicht länger ausschließlich als Verkehrsfläche. Es wird beispielhaft gezeigt, wie dieses Areal überwiegend bebaut werden könnte. Das Kurhaus Bühlau würde ein Gegenüber erhalten, und der Platz würde sich komprimiert nur noch zwischen diesen Gebäuden aufspannen. Straßenbahn- und Bus-Endhaltestelle mit Wendepplatz würden verlegt. Die Gebäudedarstellung soll noch keine architektonische Aussage machen, sondern das Bauvolumen und die Raumkanten definieren. Der Platz erhält in dieser Variante durch seine Maßstäblichkeit eine städtische Dimension und weitet den Straßenraum der Bautzner Landstraße auf (vgl. Folien 30+31).

Variante 2 "Teilüberbauung" sieht eine Teilbebauung des Platzes an seiner Südostecke vor. Zu den beiden markanten Platzrändern wird ein Gegenüber geschaffen, ausschließlich der Kreuzungsbereich wird städtebaulich betont. Ein Erhalt der Bus-Endhaltestelle auf dem Platz wird dadurch ermöglicht. Aufgrund der kleineren Baumasse besteht von dort Sichtkontakt zu den benachbarten Straßenräumen (vgl. Folien 32+33).

Variante 3 "Pavillon" belässt eine große Platzfläche für die Fahrgäste, die nicht durch eine massive, sondern durch eine leichte Bauweise am Knotenpunkt besetzt wird. Eine pavillonartige Bebauung nimmt die minimal erforderlichen Funktionen auf, vielleicht ergänzt durch einen Kiosk mit Café sowie einer öffentlichen WC-Anlage und ähnliches. Dadurch wäre es möglich, die Bus-Wendeschleife mit zwei Haltestellen zu erhalten und dem Pavillon die Funktion auch als Wartehaus zu geben. Die Bebauung bliebe transparent (vgl. Folien 34+35).

Variante 4 "Freier Platz" unterscheidet sich von den vorherigen Varianten dadurch, dass der Platz als gänzlich offener Freiraum interpretiert wird. Es ist nur ein kleines, untergeordnetes Bauwerk dem Platz angefügt, um grundsätzlich zu zeigen, wie es sich der Freiraumgestaltung einfügt. Diese Gestaltung würde es ermöglichen, die Bus-Wendeschleife zu erhalten, aber den Platz als Ganzes als Schmuckplatz zu gestalten und entsprechend dem historischen Vorbild zu begrünen. Ob in seiner Mitte ergänzend ein Springbrunnen oder eine Statue vorgesehen wird, muss in einem weiteren Arbeitsschritt geprüft werden. Wichtig ist, dass der Platz auch an seinem nördlichen und westlichen Rand gefasst, räumlich definiert und funktional aufgewertet wird. Ob dies durch eine Pergola oder durch andere stadträumlich wirksame Mittel geschieht, bleibt ebenfalls der weiteren Planung vorbehalten. In dieser den Platz begrenzenden Struktur könnte auch eine Buswartehalle integriert werden (vgl. Folien 36+37).

Verständnisfragen

Frage: Unter dem Ullersdorfer Platz fließt ein Bach. Gibt es den Gedanken, diesen Bach eventuell zu öffnen?

von Ey Architekten: Bislang wurde dieser Aspekt für die Freiraumplanung noch nicht berücksichtigt. Es ist interessant, diesen Gedanken aufzunehmen.

Frage: Warum wurde Variante B der verkehrsplanerischen Betrachtung, die vorsieht, dass die Gleisschleife verlegt wird, zur Grundlage der stadträumlichen Untersuchung gewählt?
von Ey Architekten: Es wurde schon im Vorfeld der Beauftragung des Gutachtens entschieden, dass diese Variante Grundlage der weiteren Planung sein soll.

Frage: Ist es realistisch, die Buswendeschleife ebenfalls vom Platz zu verlagern?

Herr Zschoge: Grundsätzlich möglich wäre die Verlagerung. Dann wäre am Ullersdorfer Platz kein Endpunkt der Buslinien. Die Verknüpfungsfunktion zwischen den verschiedenen Linien würde darunter leiden. Stattdessen ließen sich neue Gestaltungsspielräume für den Platz gewinnen.

Frage: Ist es richtig verstanden, dass die vorgestellten stadträumlichen Varianten noch nicht hinsichtlich der verkehrsplanerischen Konsequenzen und der Anforderungen des Tiefbauamts abgestimmt sind?

von Ey Architekten: Im Grundsatz sind alle Varianten bis auf die erste auch aus verkehrsplanerischer Sicht realisierbar, denn der stadträumlichen Untersuchung wurde die verkehrsplanerisch favorisierte Variante mit der Verlegung der Straßenbahn-Wendeschleife zur Rossendorfer Straße zugrunde gelegt. Allerdings wurde noch nicht im Detail überprüft, ob die Lage der einzelnen Haltestellen gegebenenfalls noch optimiert werden kann. Wichtig ist zu verstehen, dass es zunächst darum ging, grundlegende städtebauliche Varianten zu untersuchen. Diese Varianten sind ungeachtet aller Detailfragen generell möglich.

Frage: Welche Nutzungen sind für die vorgeschlagenen Gebäude vorgesehen? Ist neben Einzelhandel auch eine Wohnnutzung angedacht?

von Ey Architekten: Bislang wurde die Nutzungsart der Gebäude noch nicht näher untersucht. Es ging vorerst nur um eine städtebauliche Untersuchung der Gestaltungsspielräume. Bewusst wurden alle weitergehenden Fragen noch nicht behandelt. Auch die Gestalt der Gebäude mit ihrer Dachform soll noch offengehalten werden, obgleich die erzeugten Bilder einen anderen Eindruck vermitteln. Aber es sollten die Darstellung eines schwarzen Kastens vermieden und erste Hinweise gegeben werden, wie sich die Gebäudeproportionen zu den angrenzenden Räumen verhalten.

5. Leitfragen der Arbeitsgruppen

Im Anschluss an die vorangegangenen Vorträge ist vorgesehen, dass sich die Anwesenden in drei Arbeitsgruppen aufteilen, in denen die vorgestellten Planungsvorschläge im Einzelnen erörtert werden. **Herr Becker** weist darauf hin, dass den Arbeitsgruppen folgende Leitfragen mit auf den Weg gegeben werden:

- Welche Nutzungswünsche und -anforderungen gibt es für den Ullersdorfer Platz?
- Wie sollte die Gestaltung des Platzes aussehen? Was fehlt noch?
- In welcher Gestaltungsvariante überwiegen die funktionalen / die städtebaulichen Vorzüge?
- Was muss noch untersucht werden?

Die Arbeitsgruppen werden geleitet durch

- AG 1: Herrn Szuggat, Amtsleiter Stadtplanungsamt
- AG 2: Frau Stepputtis, Sachgebietsleiterin Stadtgebiet Ost
- AG 3: Frau Steinhof, Abteilungsleiterin Stadtplanung Stadtgebiet

In allen Arbeitsgruppen wirken auch Vertreter und Vertreterinnen der Verkehrsbetriebe mit, teilweise werden sie verstärkt durch Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Stadtplanungsamtes. In den Arbeitsgruppen liegen Hinweisfähnchen aus, auf deren Rückseite Kommentare und Hinweise zu den Planungsvorschlägen notiert und in die ausgehängten Pläne gesteckt werden können.

6. Ergebnisse der Diskussion in den Arbeitsgruppen

Arbeitsgruppe 1

Der Ullersdorfer Platz spielt eine zentrale verkehrliche Verteilungsrolle.

Bei Variante 1 "Bebauung" wurde die Frage gestellt, wo bei einer Verlagerung der Bus-Wendeschleife die Busverknüpfungen stattfinden sollen. In der Diskussion wurde deutlich, dass man sich nicht vorstellen kann, wie die vorhandenen verkehrlichen Probleme mit dieser Variante gelöst werden können. Daher wurde die Diskussion eher auf die anderen drei Varianten fokussiert. Für diese wurde das Funktionieren der Bus-Wendeschleife und der Verknüpfung der dort endenden Linien konstatiert. Man sollte berücksichtigen, dass es trotz einer Entlastung durch die Verlagerung der Gleisschleife an die Rossendorfer Straße Bus-Endpunkte an anderer Stelle geben muss, um eine Entzerrung der Busverkehre zu ermöglichen.

Bei den Varianten 2 "Teilbebauung" und 3 "Pavillon" wurde herausgestellt, dass die Teilbebauung für die Lärmsituation am Platz, insbesondere für die Fahrgäste, durchaus eine Verbesserung bewirken könnte.

Zu Variante 4 "Freier Platz" wurde die Frage gestellt, welche Aufenthaltsqualität dieser Platzentwurf tatsächlich aufweist. Es ist kaum vorstellbar, dass man trotz der Busverkehre an dem Wasserbecken in der Platzmitte plantschend sitzt. Bestenfalls erscheint denkbar, dass man in den Randbereichen des Platzes gewisse Aufenthaltsqualitäten schafft. Für diese Variante wurde angeregt, die Öffnung und gestalterische Einbeziehung des unter dem südöstlichen Teil des Platzes verlaufenden Loschwitzbaches zu prüfen.

Unabhängig von der Bewertung der Varianten wurde generell angeregt, die Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und die zum Platz führenden Fahrradwege zu verbessern. Auch soll es am Rand des Platzes eine öffentliche Toilette geben. Die Barrierefreiheit an den Haltestellen und ihren Zuwegungen ist zu beachten. Ein Ausbau der Park+Ride-Angebote wird für erforderlich erachtet.

Als Sofortmaßnahme wurde die Ausbesserung der unebenen Platzoberfläche gefordert. Um die Erreichbarkeit des Fernsehturms zu verbessern, wäre die Einrichtung eines Shuttle-Services wünschenswert.

Für die Nutzung der in den Varianten 1 "Bebauung" und 2 "Teilbebauung" vorgesehenen Gebäude wurde u. a. die Verlagerung der gegenwärtig 300 m westlich des Platzes gelegenen Bibliothek vorgeschlagen. Die Notwendigkeit für die Eingliederung von Einzelhandelsangeboten des täglichen Bedarfs wurde an dieser Stelle nicht unbedingt gesehen. Dagegen wurden kleinere Nutzflächen für Ärzte, Versicherungen und andere Dienstleistungen in Ergänzung zu der Bibliothek an diesem Standort für sinnvoll erachtet.

Als Vorzug der Varianten 2 bis 4 ("Teilbebauung", "Pavillon", "Freier Platz") wurde hervorgehoben, dass die Bündelung der Aus- und Einfahrt des Busverkehrs an der Ullersdorfer Straße der besseren Orientierung der Bürgerschaft dient. Diese Varianten ermöglichen es, sich auf dem Platz gut zu orientieren. Man müsste nicht, wie bisher, auf mehrere Ein- und Ausfahrten von Bussen und Straßenbahnen achten.

Arbeitsgruppe 2

Einiges wurde bereits genannt, was auch in dieser Arbeitsgruppe diskutiert wurde. Vor allem die zukünftige Aufenthaltsqualität auf dem Platz wurde erörtert. Dabei stellt sich zu Variante 4 "Freier Platz" die Frage, was sich an der Aufenthaltsqualität gegenüber der jetzigen Situation ändert, außer dass sie zu der angrenzenden Bebauung im Norden und Osten einen Lärmschutz bietet. Es wurde angeregt, im Falle des Verzichts auf eine Bebauung zu prüfen, ob sich die Aufenthaltsqualität durch Offenlegung des unter dem Platz verlaufenden Baches verbessern lässt.

Thema war auch die Frage, was bei einer möglichen Bebauung auf dem Platz an Nutzungen angesiedelt werden soll. Vorgeschlagen wurde als öffentliche Einrichtung ein Bürgerhaus.

An Variante 1 "Bebauung" wurde positiv bewertet, dass ein städtebauliches Gegenüber zum Kurhaus geschaffen würde. Allerdings wurde die Frage aufgeworfen, wo angesichts der straßenbegleitenden Bebauung entlang der Bautzner Landstraße dann der Bereich Ullersdorfer Platz bleiben würde. Zu bedenken gegeben wurde außerdem, dass zusätzliche Nutzungen in Gebäuden auf dem Platz auch weitere Verkehre anziehen. Mehrheitlich wurde einer kleineren Eckbebauung wie in den Varianten 2 "Teilbebauung" und 3 "Pavillon" der Vorzug gegeben.

Auch wenn die Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes befürwortet wurde, wurde darauf hingewiesen, dass angesichts der demografischen Entwicklung ein beträchtlicher Teil der aus dem Umland kommenden Bürgerschaft auf die Nutzung des eigenen Fahrzeugs angewiesen ist. Darum sollen bei der Umgestaltung des Platzes auch Pkw-Stellplätze geschaffen werden, nicht zuletzt, um die angrenzenden Nutzungen weiterhin aufsuchen zu können.

Auch das Thema Blickbeziehungen wurde diskutiert: Soll der Platz von allen Seiten einsehbar sein? Oder sind die Blickbeziehungen auch bei einer eingeschränkten Bebauung noch ausreichend gewährleistet?

Eine Teilbebauung des Platzes würde die Ansiedlung eines Lesecafés ermöglichen und zugleich die Verkehrsfunktion erhalten. Es gab Befürworter der Bebauung des Platzes. In diesem Zusammenhang wurde vorgeschlagen, dem gleichzeitigen Wunsch, dort den Bus-Endpunkt zu erhalten, durch eine aufgeständerte Bebauung zu entsprechen. Diese Überlegung wurde aber schließlich verworfen, weil sie in ihrer Maßstäblichkeit mit einer überhöhten Erdgeschoßzone und mindestens drei darüber gelegenen Geschossen nicht mit der Kleinteiligkeit der umgebenden Bebauung korrespondieren würde.

Ferner wurde der Wunsch nach mehr Grün geäußert.

Ein weiteres Thema war der Wunsch, Sofortmaßnahmen durchzuführen und nicht erst auf die Neugestaltung des gesamten Platzes in einigen Jahren zu warten. Als Sofortmaßnahme wird insbesondere die Sanierung des schlechten baulichen Zustands der Platzoberfläche und die Herstellung gesicherter Fußwege im Platzbereich gewünscht; außerdem verbesserte Zuwegungen zum und vom Platz sowie die Bereitstellung von weiteren Fahrradabstellmöglichkeiten.

Arbeitsgruppe 3

Zunächst wurde das Für und Wider von städtebaulichen und verkehrlichen Belangen erörtert sowie die Notwendigkeit attraktive Umsteigebeziehungen zu haben. Gleichzeitig wurde von den Teilnehmenden der Arbeitsgruppe anerkannt, dass man sich in diesem Kontext Gedanken über die Gestaltung der Aufenthaltsqualität des Platzes gemacht hat.

Weiterhin spielte bei den Fragen nach der Nutzung des Platzes die Ansiedlung einer Bibliothek bzw. eines Stadtteilzentrums eine Rolle. Im Zusammenhang mit der Erörterung der übergeordneten Verkehrsführung wurde die Frage aufgeworfen, ob an der Kreuzung Ullersdorfer Straße/ Bautzner Landstraße das kleine Gebäude auf der Nordseite der Bautzner Landstraße abgerissen werden muss, oder ob es unter Denkmalschutz steht.

Es wurde über die Vor- und Nachteile der Öffnung der Rossendorfer Straße gesprochen.

Konstatiert wurde, dass gegenwärtig ein Umdenken bezüglich des Verkehrs mit dem Ziel erfolgt, den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken. Allerdings muss in diesem Zusammenhang beachtet werden, dass es am Ullersdorfer Platz viele Bürgerinnen und Bürger gibt, die auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen sind.

Es gab Fürsprecher für mehr Grün auf dem Platz. Dabei wurde an eine Stele erinnert, die jetzt im Lapidarium eingelagert ist, sowie an einen Teich, den es auf dem Platz früher gab.

Auch wurde nochmals die übergeordnete Verkehrssituation in der Bautzner Landstraße, beginnend an der Mordgrundbrücke bis zur Gleisschleife auf dem Platz erläutert. In diesem Kontext wurde hervorgehoben, dass in Weißig planungsrechtlich eine weitere Wendemöglichkeit für eine Straßenbahn vorgesehen wurde, um die Gleise bei Bedarf bis dorthin verlängern zu können. Die erforderliche Fläche ist bereits im Bebauungsplan für die Erweiterung des dortigen Gewerbegebietes gesichert.

Insgesamt wurde in der Arbeitsgruppe einvernehmlich festgestellt, dass der ÖPNV künftig attraktiv sein muss. Dazu gehören entsprechende Umsteigebeziehungen, die Aufenthaltsqualität während des Umsteigens, aber auch die räumliche Ausdehnung der Tarifzonen. Angeregt wurde, dass der geplante Mobilitätspunkt am Ullersdorfer Platz nicht vergessen werden soll. Dieser soll im Rahmen der weiterführenden Planung eingeordnet werden.

Es gab keine eindeutige Favorisierung einer Variante. Im Rahmen der Auswertung der Bürgerhinweise auf den Plänen wird die Bewertung der Varianten noch im Einzelnen erfolgen. Letztlich muss gewährleistet sein, dass alles miteinander funktioniert.

7. Weiteres Vorgehen

Für Herrn **Becker** als Moderator liefern die Diskussionen dieses Bürgerdialogs einen eindrucksvollen Beleg dafür, dass es sich gelohnt hat, die Umgestaltung des Ullersdorfer Platzes nicht allein aus verkehrsplanerischer Sicht zu erörtern, sondern auch die städtebaulichen Aspekte genauer zu untersuchen. Die ausgewählten städtebaulichen Varianten sind offenkundig hervorragend geeignet, sich grundsätzlich mit den Gestaltungsspielräumen auseinanderzusetzen.

Es wird nun – wie in den Arbeitsgruppen teilweise besprochen – ein Arbeitsschritt folgen, in dem die eingegangenen Anregungen sehr sorgfältig ausgewertet und abgewogen werden. Hierfür werden als Erstes die Ergebnisse des Bürgerdialogs dokumentiert und im Internet bereitgestellt¹⁾. Danach wird fachlich abzuwägen sein, wie mit den heute gegebenen Anregungen im Hinblick auf die Erarbeitung eines Gestaltungskonzepts für den Ullersdorfer Platz verfahren werden soll. Das Abwägungsergebnis wird in die bereits laufende Vorplanung des Abschnitts der Bautzner Landstraße zwischen Grundstraße und Rossendorfer Straße einfließen und dem Stadtbezirksbeirat Loschwitz noch einmal vorgestellt werden. Spätestens dann wird die interessierte Öffentlichkeit das Ergebnis zur Kenntnis nehmen und kommentieren können.

¹⁾ www.dresden.de/de/stadtraum/planen/stadtentwicklung.php

Im Anschluss wird das Ergebnis dem Ausschuss für Stadtentwicklung, Bau, Verkehr und Liegenschaften zur Beschlussfassung vorgelegt.

Erst am Ende dieses Prozesses wird endgültig feststehen, wie der Ullersdorfer Platz zukünftig aussehen soll. Es ist jetzt zunächst ein Stadium mitten im Planungsprozess erreicht. Daher muss noch eine beachtliche Wegstrecke bewältigt werden, bis diese Planung abgeschlossen werden kann. Aber Schritt für Schritt werden der Öffentlichkeit auch weiterhin die Ergebnisse dieses Prozesses zur Verfügung gestellt, damit seine Weiterentwicklung verfolgt werden kann.

Mit Blick auf die Anregungen, die heute geäußert wurden, ist festzuhalten, dass es doch eine erstaunlich große Zahl von Aspekten gibt, über die Einvernehmen mit den Zielen der Umgestaltung des Platzes erkennbar ist. Es gibt aber – und dies ist ebenfalls deutlich geworden – noch erheblichen Diskussionsbedarf über die Einzelheiten der künftigen Platzgestaltung.

Sehr zu hoffen ist, dass es insbesondere möglich sein wird, durch Sofortmaßnahmen insbesondere die Oberflächenbeschaffenheit des Platzes zu verbessern, damit diejenigen, die sich hier heute engagiert haben, in absehbarer Zeit erste Verbesserungen sehen und nutzen können.

8. Schlusswort

Zum Abschluss dankt **Herr Szuggat** dem Moderator, Frau und Herrn von Ey, den Vertretern der DVB sowie den Teams des Stadtplanungsamtes für die Vorbereitung und Mitwirkung am Bürgerdialog. Er dankt zugleich insbesondere den Bürgerinnen und Bürgern für Ihre engagierte und konstruktive Diskussion.

Er hebt hervor, dass es offenbar eine richtige Entscheidung war, in den Dialog auch um eine angemessene städtebauliche Lösung für die Platzgestaltung einzutreten. Die Anregungen aus der heutigen Diskussion nehme man mit und werde eingehend prüfen, welche davon im weiteren Planungsverfahren aufgenommen werden können.

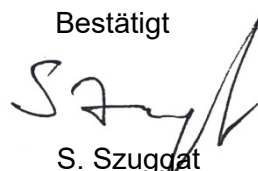
Herr Szuggat äußert zu den Ergebnissen der Arbeitsgruppen seinen Eindruck, dass es in der Diskussion der Varianten vielfach eine Befürwortung einer kleinteiligen Teilbebauung gegeben habe. Wenn es allerdings zu einer Teilbebauung komme, dann solle sie überwiegend öffentlich genutzt sein. Angesichts der Angewiesenheit von Teilen der Bewohnerschaft aus dem Umland auf das eigene Fahrzeug seien auch Verbesserungsmöglichkeiten des Park+Ride-Angebotes im weiteren Umfeld des Platzes zu prüfen. Eine Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten für Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit des Platzes wird zugesagt.

Aufgestellt



U. Becker
Moderator

Bestätigt



S. Szuggat
Amtsleiter
Stadtplanungsamt

Bürgerdialog Umgestaltung Ullersdorfer Platz // 22. Mai 2019



Fotos: Becker, Hanfeld, 2019

Anlage 2

Programm

Veranstaltungsprogramm // 22. Mai 2019

Vortrag 1	<ul style="list-style-type: none">• Anlass und Stand der Verkehrsplanung (inklusive Sofortmaßnahmen)	Rückfragen
Vortrag 2	<ul style="list-style-type: none">• Vorstellung der städtebaulichen Studie	
Pause	<ul style="list-style-type: none">• Kommentarmöglichkeit in den ausgestellten Plänen	Rückfragen
Bürgerwerkstatt	<ul style="list-style-type: none">• Gruppenarbeit zu den Varianten der städtebaulichen Studie	
Zusammenfassung	<ul style="list-style-type: none">• Zusammenfassung der Arbeitsergebnisse und Ausblick	

17:30 Uhr **Begrüßung** // Herr Szuggat, Stadtplanungsamt, Stadt Dresden

17:35 Uhr **Erläuterung des Veranstaltungsablaufs** // Herr Becker, UrbanPlan

17:40 Uhr **Anlass und Stand der Verkehrsplanung** //
Herr Zschoge, Verkehrsanlagenplanung, Stadt Dresden

17:55 Uhr Rückfragen aus dem Auditorium

18:05 Uhr **Vorstellung der städtebaulichen Studie** //
Frau + Herr von Ey, Büro von Ey Architektur

18:20 Uhr Rückfragen aus dem Auditorium

18:30 Uhr **Aufgabenstellung der Arbeitsgruppen***

18:35 Uhr *Pause*

18:45 Uhr **Diskussion der drei Arbeitsgruppen*** / Bürgerkommentare und Fragen zur Planung

19:35 Uhr *Interne Abstimmung zu AG-Ergebnissen*

19:45 Uhr **Zusammenfassung der Arbeitsgruppenergebnisse** //
Moderator*innen der Arbeitsgruppen

20:00 Uhr **Ausblick** // Herr Becker, UrbanPlan

20:05 Uhr **Schlusswort** // Herr Szuggat, Stadtplanungsamt, Stadt Dresden

20:10 Uhr *Veranstaltungsschluss*

Anlage 3

Präsentation Verkehrsplanung

Bürgerdialog

Umgestaltung Ullersdorfer Platz

22. Mai 2019



Vortrag 1

- Anlass und Stand der Verkehrsplanung
(inklusive Sofortmaßnahmen)

Verkehrsplanung

Planungsanlass

- Ullersdorfer Platz als wichtiger Schnittpunkt im Straßen- und ÖPVN-Netz (Bus und Straßenbahn) sowie im Radverkehrsnetz
- Wohnnahes Zentrum (Versorgungsfunktion) mit unbefriedigender städtebaulicher und gestalterischer Qualität
- Defizite in der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit über den gesamten Tagesablauf für alle Verkehrsteilnehmer
- Gesundheitsrelevante Lärmbetroffenheit und Grenzwertüberschreitung bei Stickstoffdioxid durch Verkehrsbelastung

Verkehrsplanung

Planungsgegenstand

- Städtebaulich verträgliche Integration sicherer und funktionaler Verkehrsanlagen für alle Verkehrsarten
- Einordnung einer Gleisschleife sowie eines erforderlichen Busendpunktes und P+R-Möglichkeiten in Dresden-Bühlau,
- Gestalterische Aufwertung des Platzbereiches
- Reduzierung der verkehrsinduzierten Lärm- und Schadstoffbelastung, Berücksichtigung des Landschaftsschutzgebietes „Bühlauer Wiesen“

Anlage 2

Ullersdorfer Platz Zuordnung Busverkehr

- Straßenbahn
- Bus

61 Linienbündel Stadt Dresden
E61 Aufgabenträger: LHD
84 Betreiber: DVB AG

228 Linienbündel ländliche
 Gebiete Ost
229 Aufgabenträger: LHD
 Betreiber: Müller Busreisen GmbH

309 Linienbündel Los 2 ZVOE
E309 Aufgabenträger: Landkreis Bautzen
 Betreiber: Regionalbus
 Oberlausitz GmbH

261 Linienbündel Verkehrsnetz 1 - RVSOE
E261 Aufgabenträger: Landkreis
 Sächsische Schweiz - Osterzgebirge
 Betreiber: Regionalverkehr Sachs.
 Schweiz-Osterzgebirge

226 Linienbündel Verkehrsnetz 2 - MBR
 Aufgabenträger: Landkreis
 Sächsische Schweiz - Osterzgebirge
 Betreiber: Müller Busreisen GmbH



Herausgeber: Landeshauptstadt Dresden
 Hersteller: Stadtplanungsamt
 Abteilung Verkehrsentwicklungsplanung
 Maßstab: 1:6.000
 Bezugsdatum: ETRS89_UTM3
 Datenquellen: Geodaten der Landeshauptstadt Dresden,
 Bestandsdaten des Liegenschaftskatasters,
 Statistikamt Dresden

Ausgabe vom: 25. Februar 2019
 Der Inhalt dieser Karte ist nicht rechtsverbindlich.
 Verantwortung für die Nutzung elektronischer Systeme und Verbindungen ist mit schriftlicher
 Genehmigung des Herausgebers. Die sonstige Verantwortung und Haftung für eigene,
 nicht genehmigte Zwecke ist gesteuert.



■ Wichtiger Verknüpfungs- bzw. Endpunkt zahlreicher Stadt- und Regionalbusverkehr im Dresdner Nord-Osten in unterschiedlichen Verantwortlichkeiten (Linienbündeln)

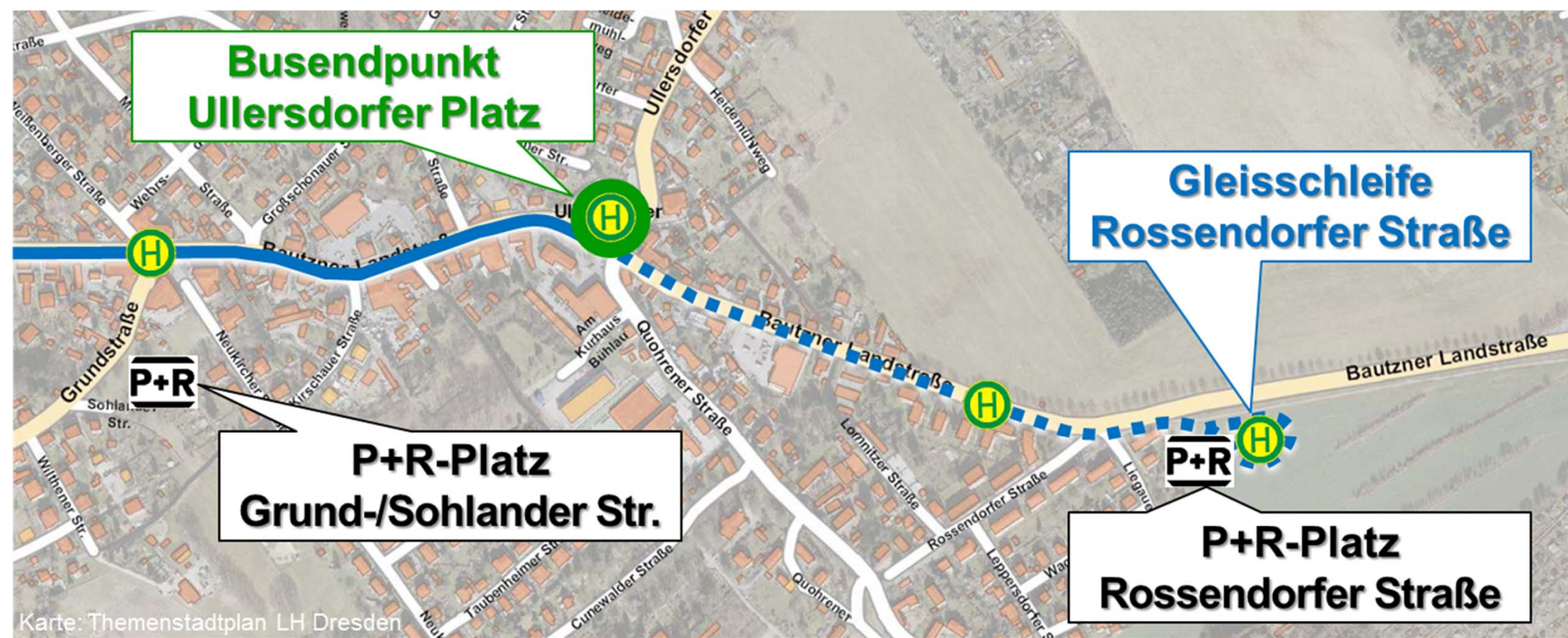
Verkehrsplanung

Variante A – Gleisschleife am Ullersdorfer Platz



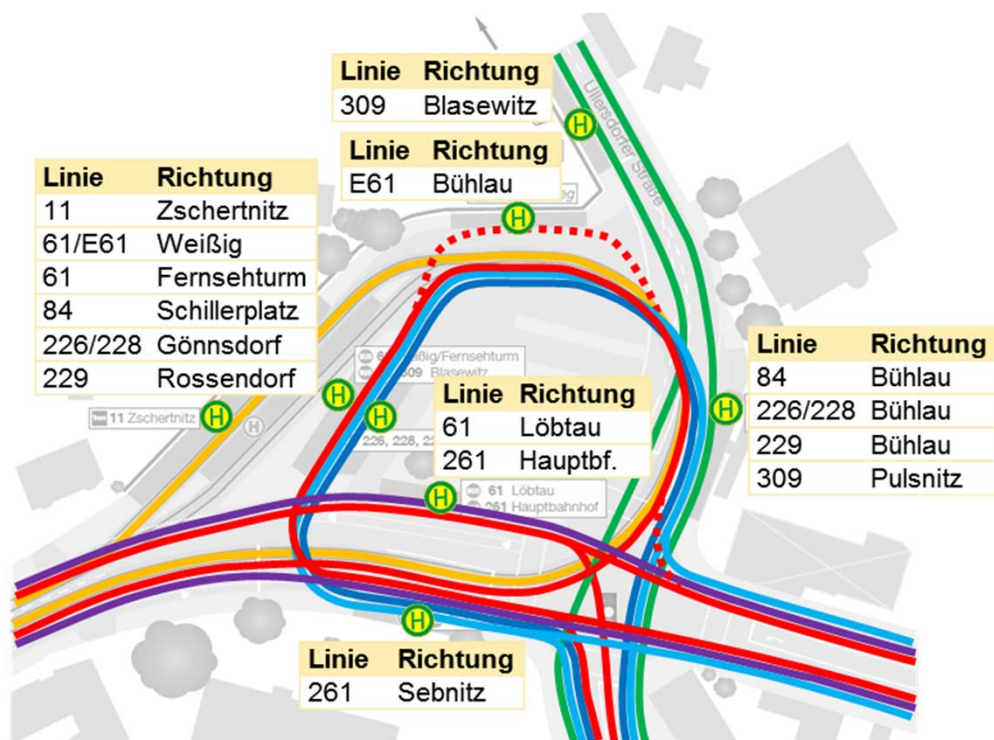
Verkehrsplanung

Variante B – Gleisschleife östlich Rossendorfer Str.

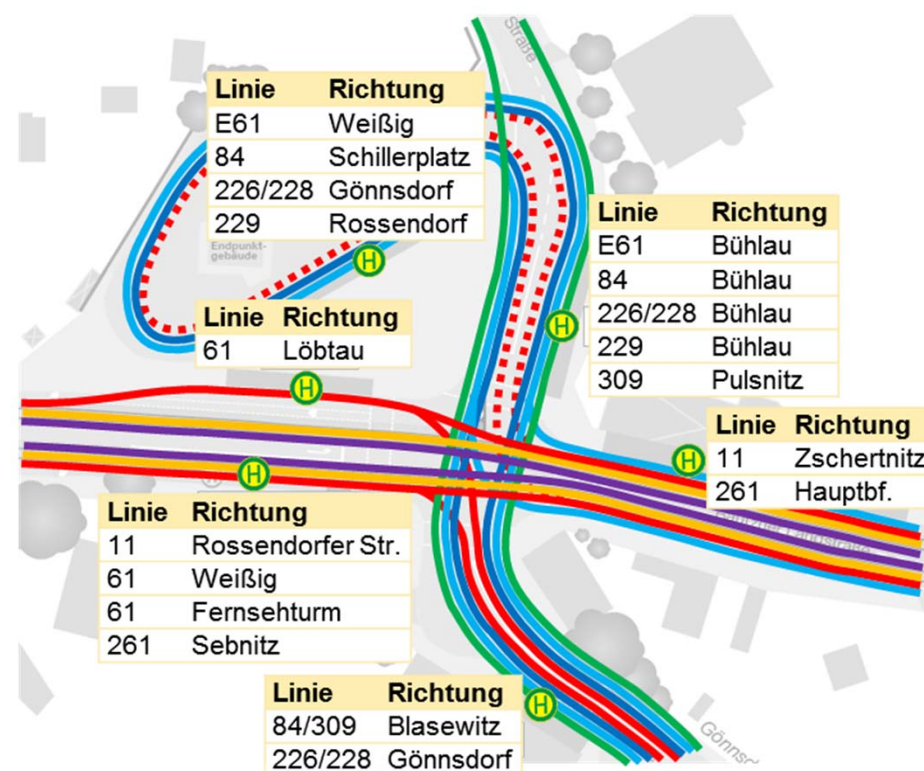


Verkehrsplanung

Vergleich der Ausbauvarianten



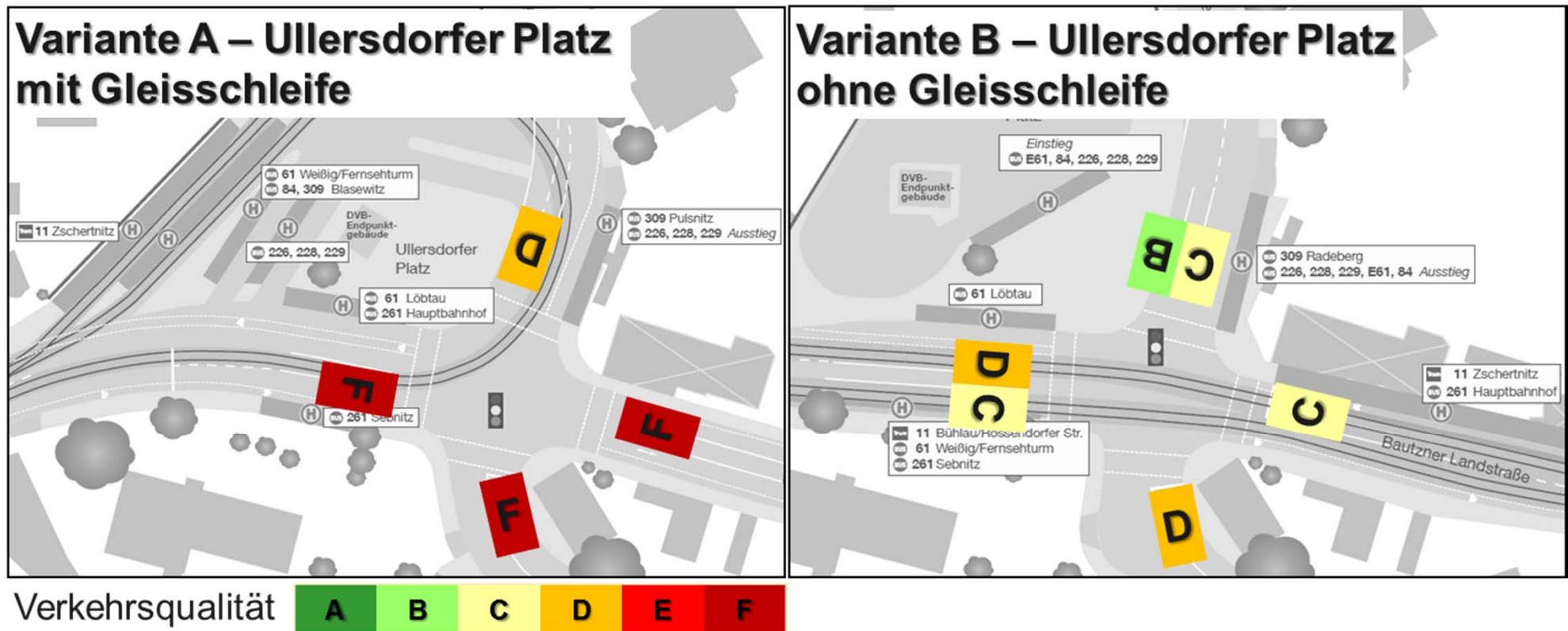
ÖPNV-Ströme mit Gleisschleife am Ullersdorfer Platz



ÖPNV-Ströme ohne Gleisschleife am Ullersdorfer Platz

Verkehrsplanung

Vergleich der Ausbauvarianten



Planungsstand



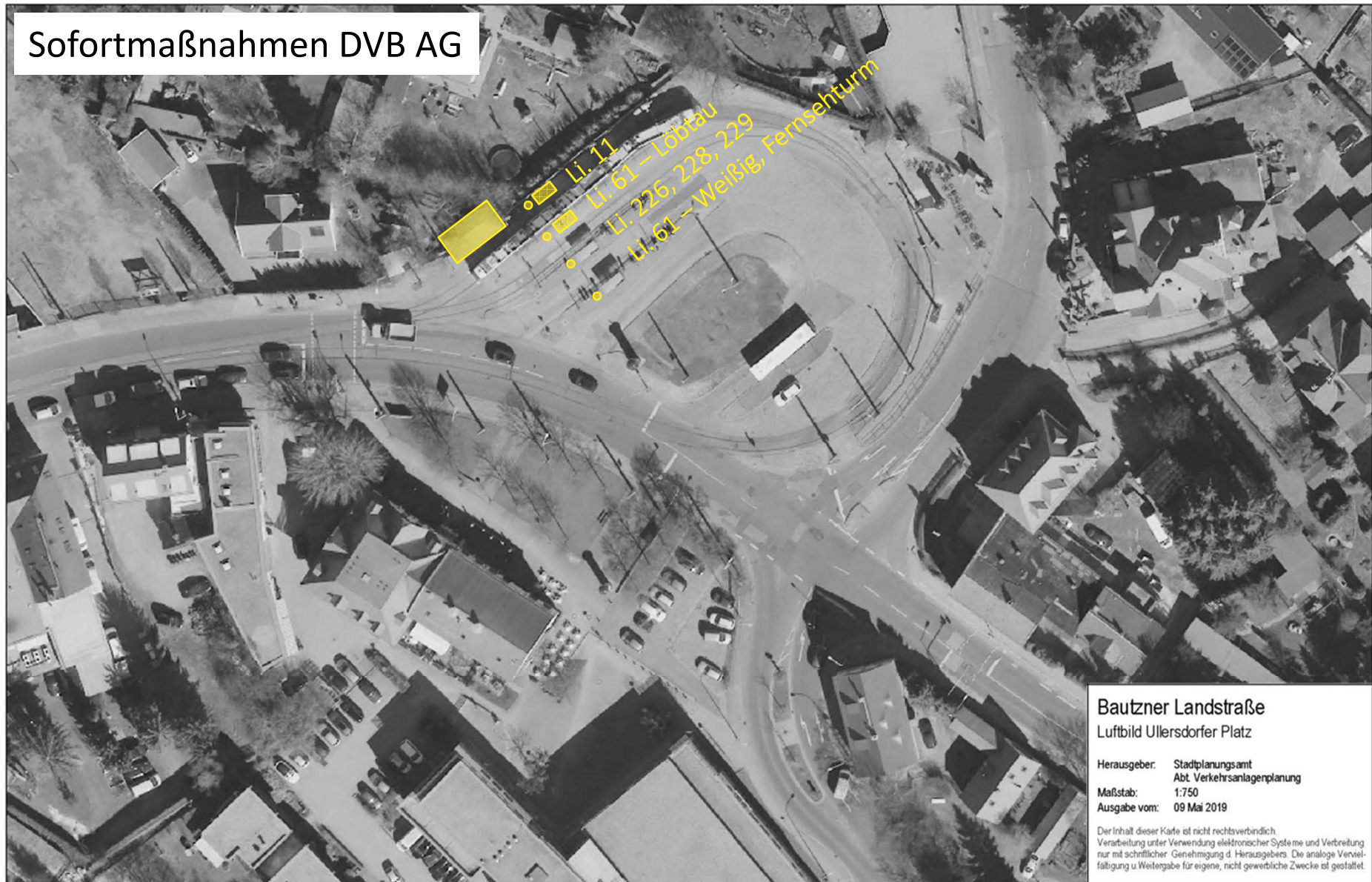
Verkehrsplanung

Sofortmaßnahmen

Dresdner Verkehrsbetriebe

- Neuorganisation der Bussteige in der Gleisschleife zur Optimierung der Umsteigewege
- Ausstattung der Haltestellen mit dynamischen Informationsstelen und zusätzlichen Fahrgastunterständen
- Umnutzung der bestehenden Betonwartehalle an der Bautzner Landstraße als Fahrradabstellanlage

Sofortmaßnahmen DVB AG



Bautzner Landstraße
Luftbild Ullersdorfer Platz

Herausgeber: Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrsanlagenplanung
Maßstab: 1:750
Ausgabe vom: 09 Mai 2019

Der Inhalt dieser Karte ist nicht rechtsverbindlich.
Verarbeitung unter Verwendung elektronischer Systeme und Verbreitung
nur mit schriftlicher Genehmigung d. Herausgebers. Die analoge Vervielfältigung u. Weitergabe für eigene, nicht gewerbliche Zwecke ist gestattet.

Verkehrsplanung

Sofortmaßnahmen

Landeshauptstadt Dresden

- Verkehrstechnische Prüfung einer zusätzlichen Fußgänger-LSA sowie einer Vollsignalisierung des Ullersdorfer Platzes abgeschlossen
- Beide Lösungsansätze führen zur Sicherung der Ein- und Ausfahrt zur Gleisschleife für Straßenbahnen und Busse zu einer Vollsignalisierung
- Die Bestandssignalisierung ist sowohl in der Früh- als auch in der Nachmittagsspitze nicht leistungsfähig und führt sowohl für ÖPNV und MIV zu einer maßgeblichen Verschlechterung der Verkehrsqualität

Sofortmaßnahmen LH Dresden Prüfung zusätzlicher Fußgänger-LSA



Sofortmaßnahmen LH Dresden Prüfung Bestandssignalisierung



Verkehrsplanung

Sofortmaßnahmen

Landeshauptstadt Dresden

- laufende Prüfung (zusätzlicher) Halt der Linie 11 und 61 in landwärtiger Richtung westlich der bestehenden Fußgänger-LSA
- Querungsfreie Anbindung an Versorgungszentrum und Gymnasium aus Richtung Innenstadt, Teilbarrierefreiheit mittels Fahrzeugrampe
- Haltelichtanlage ohne maßgebliche Auswirkungen auf bestehende Leistungsfähigkeit in der Früh- und Nachmittagsspitze
- mittelfristige Umsetzung bei gesicherter Finanzierung

Sofortmaßnahmen LH Dresden

Prüfung (zusätzlicher) Halt Bautzner Landstraße in landwärtiger Richtung



Anlage 4

Präsentation Städtebauliche Studie

BÜRGER-DIALOG

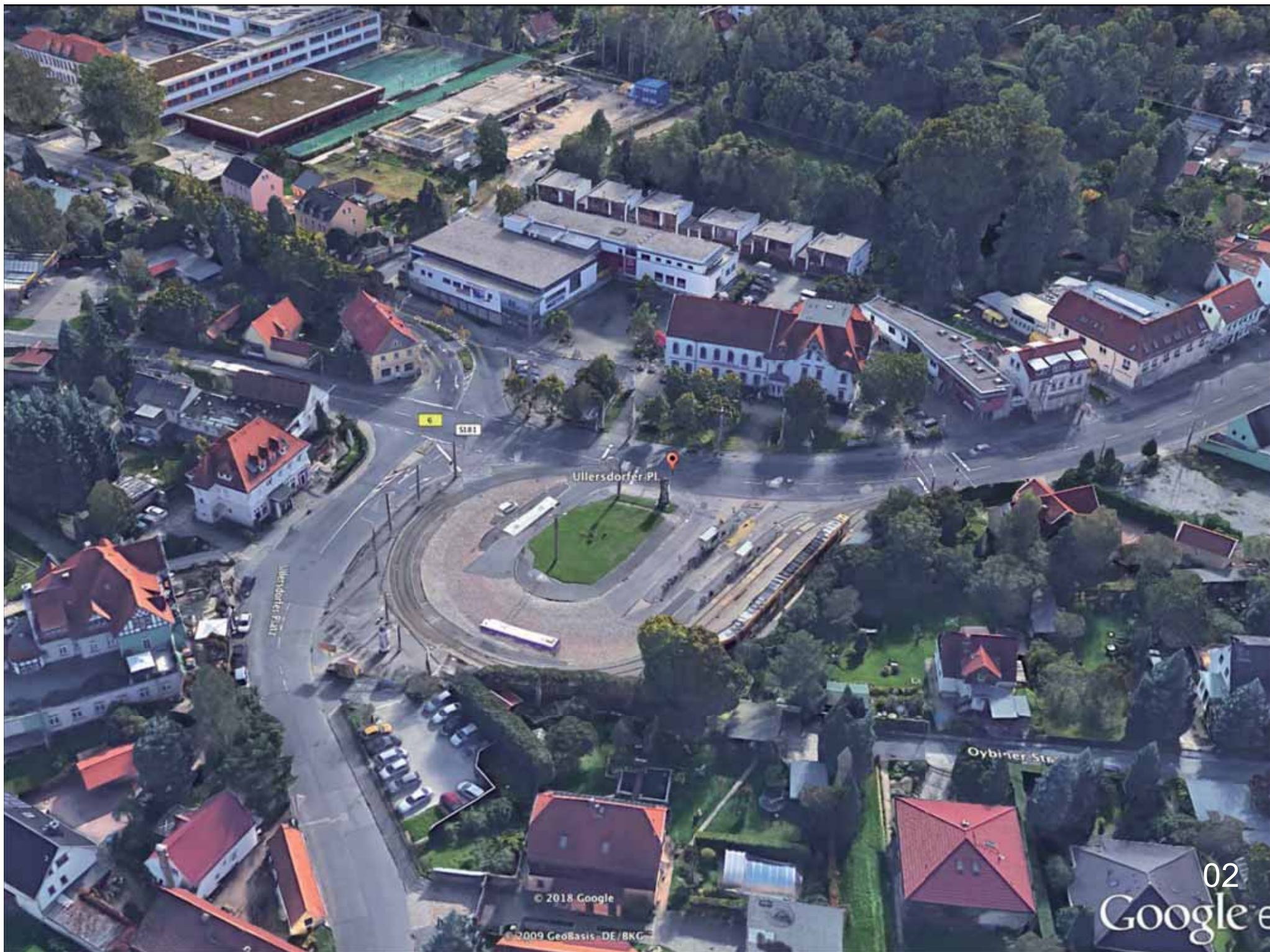
Vortrag 2

Städtebaulich-Hochbauliche Studie „Ullersdorfer Platz“ Dresden

Präsentation 22.05.2019

VON EY
ARCHITEKTUR





Gruss aus Bühlau

Kurhaus Bühlau



Ullersdorfer Platz 1, Postkarte 1915



Gruß aus Bühlau. Blick nach Gönnsdorf



Ullersdorfer Platz, Postkarte 1916



Bühlau — Totalansicht.







Ullersdorfer Platz 4, Postkarte 1925

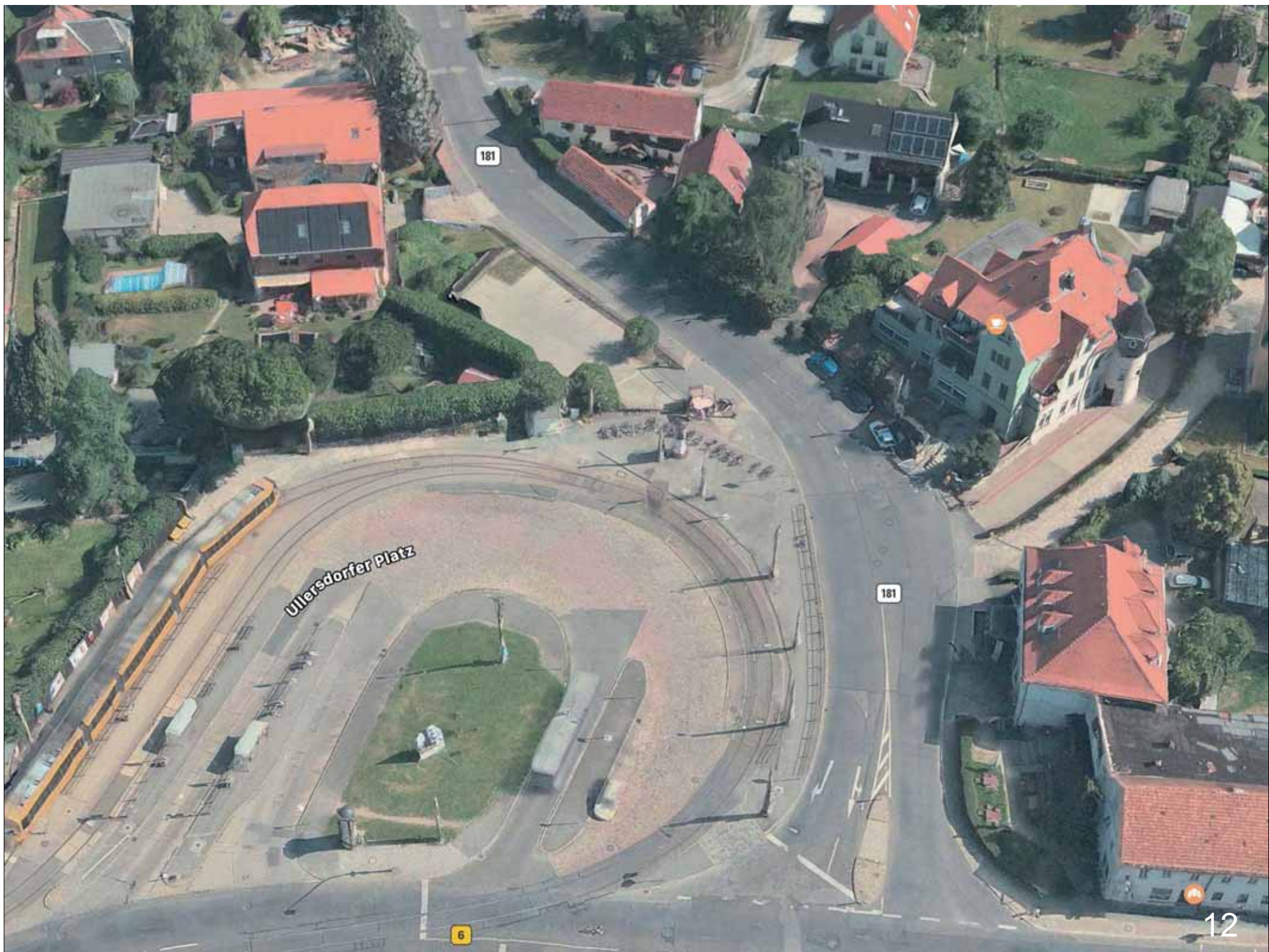


Bühlau X Forsthaus

Lebte hier Groß und Familie X



Ullersdorfer Straße 1, Postkarte 1927



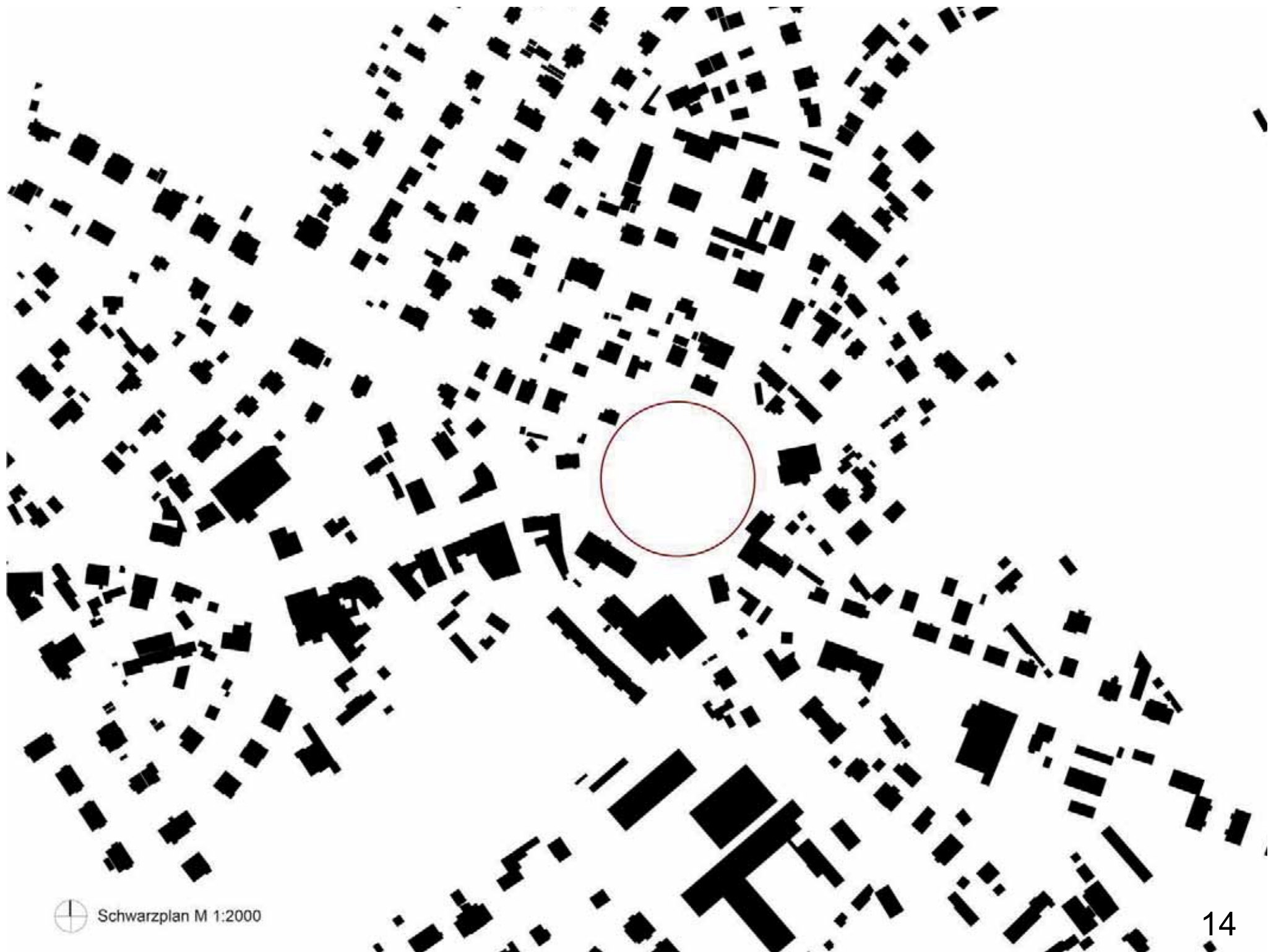


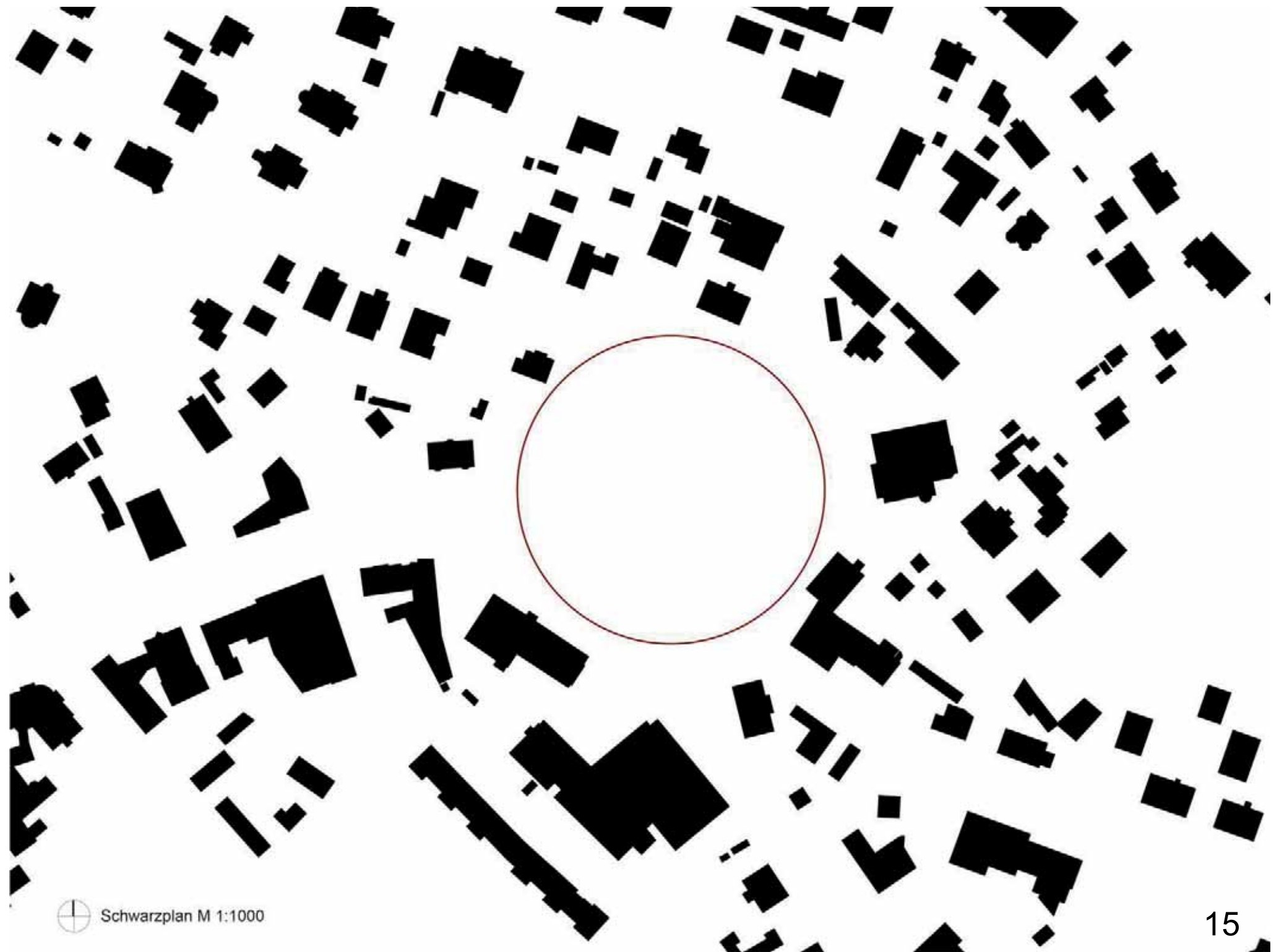
Dresdner Heide

Ullersdorfer
Platz

Luftbild



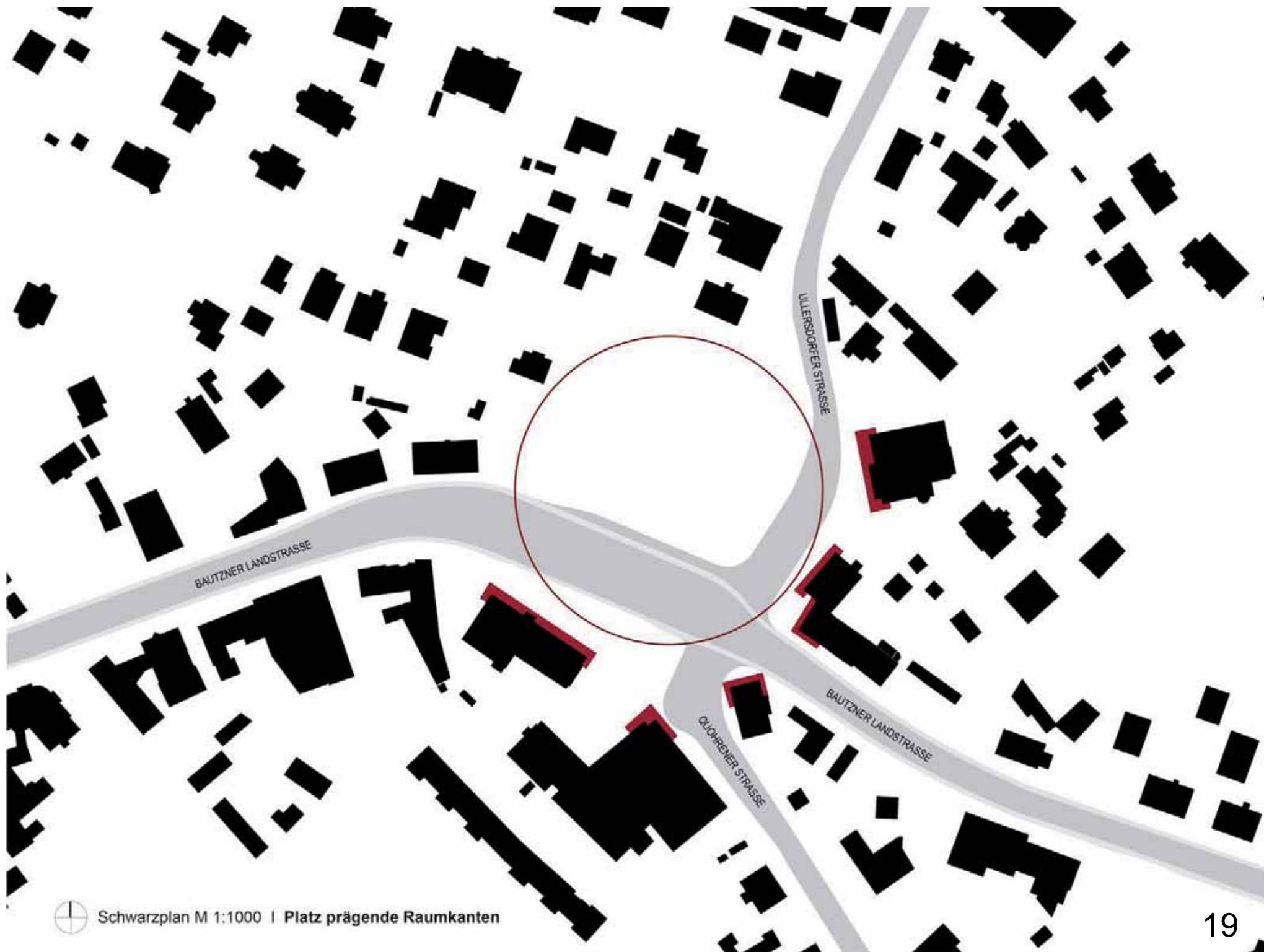
















Luftbild M 1:1000

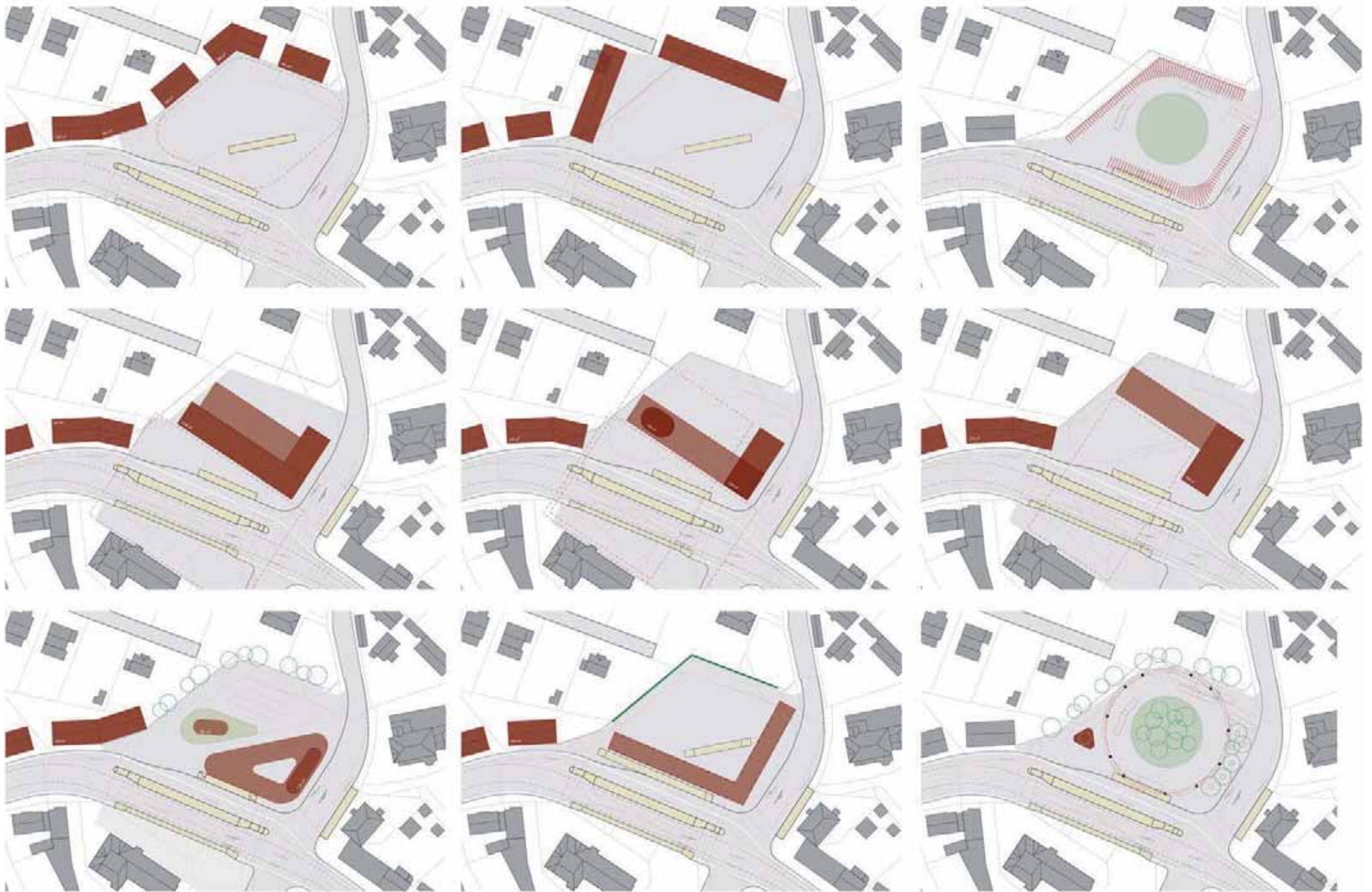








Lageplan M 1:500 | Ausgangssituation









Visualisierung | Variante - Überbauung





Visualisierung | Variante - Teilüberbauung





Visualisierung | Variante - Pavilion



Lageplan M 1:500 | Variante - freier Platz



Visualisierung | Variante - freier Platz

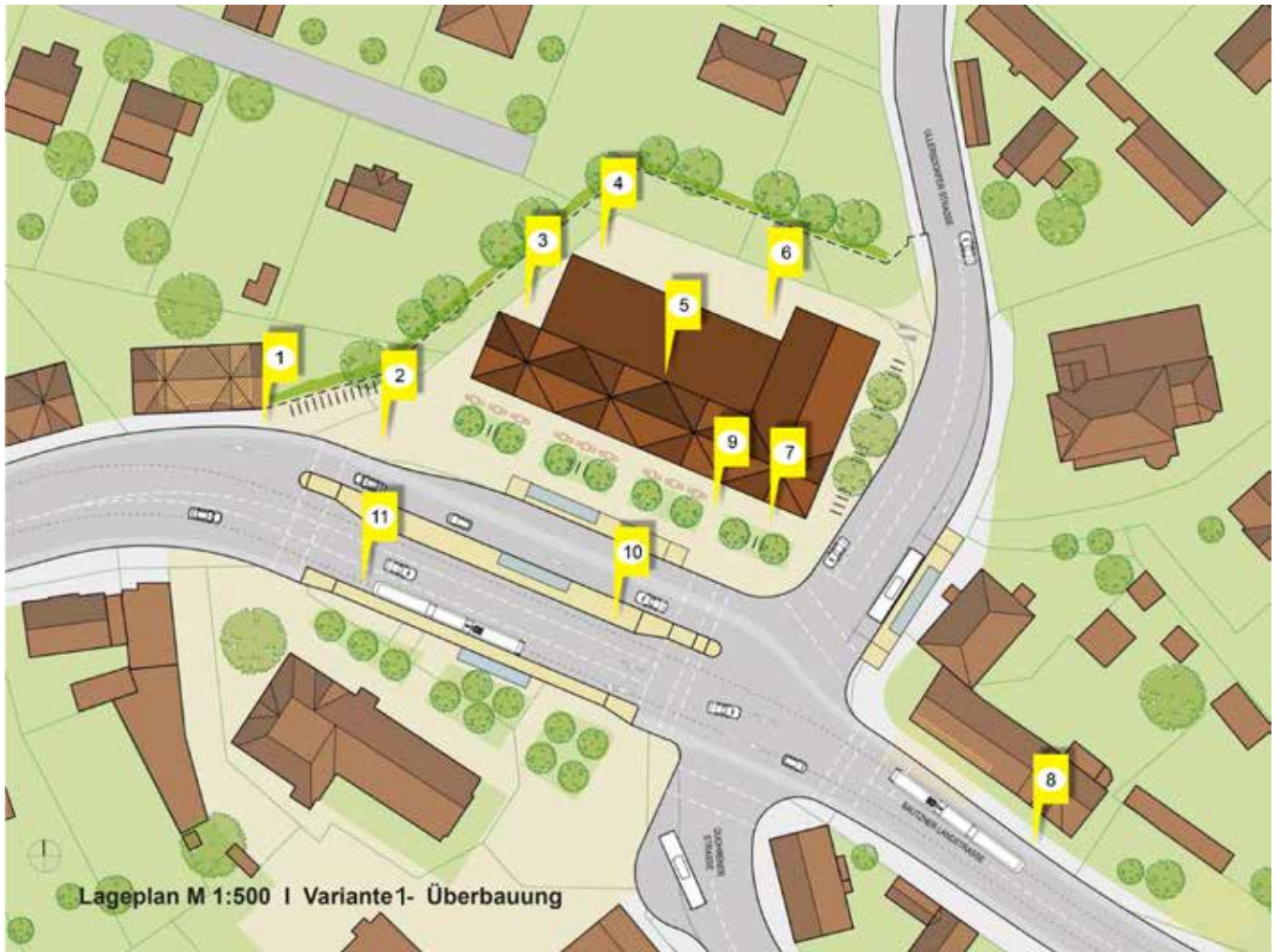






Anlage 5

Bürgerhinweise



1 Breiter Fußweg möglich?

2 Wegnahme der Busendhaltestelle vor dem Platz, schaffen klare Strukturen.

3 Keine weitere Verdichtung → mehr Grün → kleiner Park mit Dorfteich

4 Wo/Wie erfolgt Verknüpfung Bahn/Bus → schlechte Lösung für den ÖPNV

5 Ein schöner Platz für die Stadtbibliothek!

6 Eine Bebauung als Platz ist wünschenswert. Dann könnte die Bibliothek vergrößerte Räume nutzen- oder ein Stadtteilzentrum entstehen.

7 Keine zusätzliche Bebauung.
Platz sollte keinen zusätzlichen Verkehr anziehen

8 Unbedingt die Weiterführung der Linie 11 bis Weißig im Auge behalten

9 Bühlau und vor allem der Ullersdorfer Platz muss nahe an der Natur gestaltet und nicht verunstaltet werden.

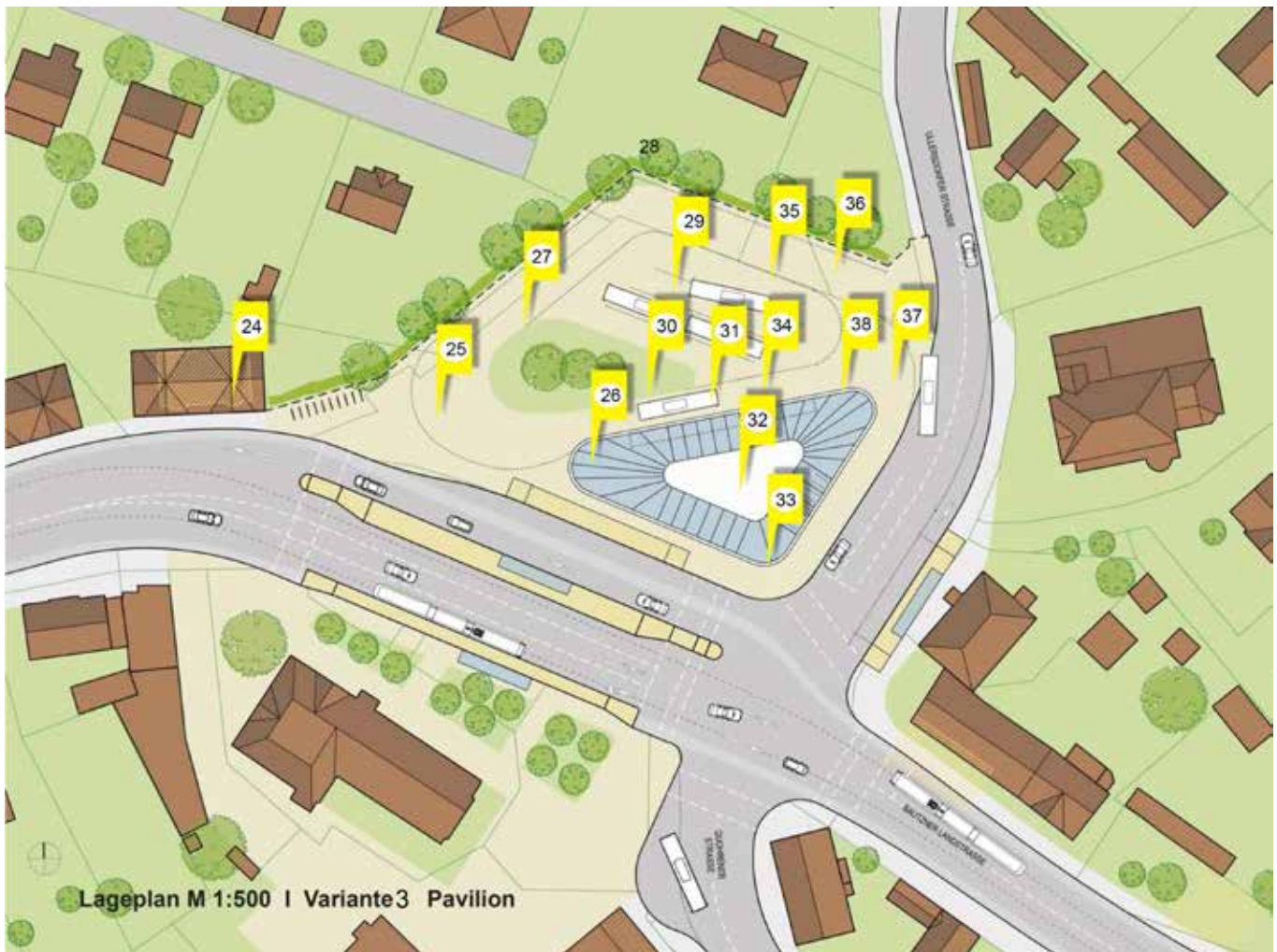
So nah an der Heide sollte nichts zugebaut werden

10 Wäre hier eine Zentralhaltestelle (ohne Autos, die durchfahren) möglich?

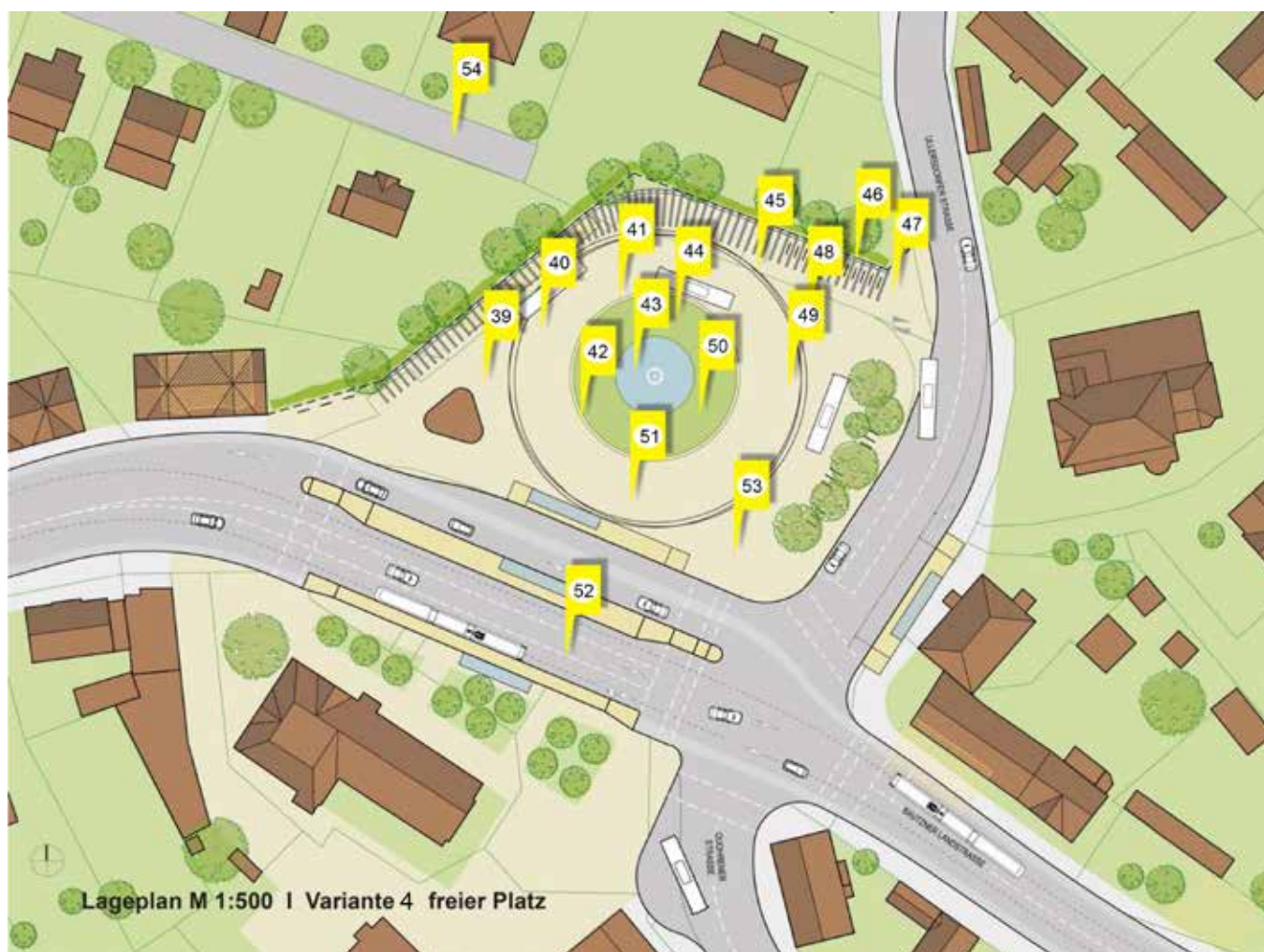
11 Wie/wo sind die Radwege eingeplant?



- | | |
|----|---|
| 12 | Vorschlag Sofortmaßnahme im Berufsverkehr → 10 min Takt 61 zum Fernsehturm. |
| 13 | Busschleife wichtig. |
| 14 | P+R fördern.
Kurze Wege zwischen Parken und Haltestellen! |
| 15 | „Überbauung“ + „Teilüberbauung“ sind toll.
Bibliothek Bühlau wäre eine Nutzungsvariante. |
| 16 | Platz für alle Generationen.
(Barrierefreiheit, Raum für junge Menschen, WCs Fahrradabstellplätze) |
| 17 | Nicht so viel Verkehr, mehr Grünflächen. |
| 18 | Aus Sicherheitsgründen Busschleife, Ein- und Ausfahrt an einer Stelle. |
| 19 | Vorzug: Teilbebauung, da die Abschottung vom Platz Lärm von der Straße abhält → mehr Aufenthaltsqualität
Busendpunkt beibehalten |
| 20 | Es sollte über einen kompletten Rückbau des Gebäudes an der Ecke Nord/Ost nachgedacht werden. |
| 21 | Wichtig ist, dass mit der Straßenbahn nicht der Durchgangsverkehr in die Rossendorfer Straße gelenkt wird. |
| 22 | Kurzzeitparkplätze sollten der Geschäfte wegen erhalten bleiben. |
| 23 | Grün, das wegfällt (Wiese vor dem Kurhaus) ersetzen (in der Schleife) |



- | | |
|----|---|
| 24 | Kauf der Grundstücke westlich Ullersdorfer Platz (ehemaliger Platz vor Melkus steht zum Verkauf, Abriss Schweizer Haus Nr. 7) für Verschiebung des Platzes nach Westen. |
| 25 | Bevor die städtebauliche Gestaltung in Angriff genommen wird, halte ich eine verkehrliche Funktionsfähigkeit des Ullersdorfer Platzes für zwingend notwendig. Auf Grundlage der verkehrlichen Variante ist der „Pavillon“ ratsam, eine stärkere Bebauung könnte die verkehrliche Funktion stören. |
| 26 | Genauso hässlich wie Postplatz, DDR-Busbahnhof-Like. |
| 27 | Sicherer Schülerverkehr zum Gymnasium wenig Unfallquellen. |
| 28 | Variante „Pavillon“ mit Pergola aus Variante „freier Platz“ wäre gut. |
| 29 | Es ist zu bedenken, dass bei Querung der Schüler über die Verkehrsinsel eine höhere Unfallgefahr besteht. |
| 30 | Idee Imbiss. Es gibt bereits einen kleinen Kiosk mit frischem Bio- Gemüse. Die Regionalen sollten unterstützt werden bei so einer Variante. Keine Dönerbude. |
| 31 | Anbindung Fernsehturm, Entlastung Ullersdorfer Platz. |
| 32 | Super Idee! |
| 33 | Blickbeziehung gefördert durch die Eckbebauung. |
| 34 | Öffentliche Toilette kombiniert mit weiterer Servicemöglichkeit z.B. Kiosk. |
| 35 | Bibliothek Treffpunkt. Warten kann „Spaß“ machen
Gemeindenutzung Gestaltung positiv! (Platz nicht nur als Verkehrsknoten nutzen) |
| 36 | Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen. Mehr Grün auf dem Platz. Rossendorfer Straße öffnen um Linksabbieger Richtung Stadt zu vermeiden. Tobepplatz fehlt, Weniger Pflaster auf dem Platz |
| 37 | Öffnung der Rossendorfer Straße → Stau im Wohngebiet → steile Kurve kurz vor Einmündung Rossendorfer. |
| 38 | Dreckecken vermeiden! |



- | | |
|----|---|
| 39 | Eine Naherholung für unsere Rentner mit Bach und Wasser (Springbrunnen) würde den Platz lebendig und attraktiv machen. |
| 40 | Offener Platz bietet viel Potential für Gestaltung. Aufenthaltsqualität: Bitte maximale Begrünung, Wasser (Teich) als Gestaltung, Bänke. Arkaden nutzen für Funktionsräume. |
| 41 | Vorschlag: Freier Platz als Begegnungs- und Grünraum, auch ohne Bus (wie Variante 4) |
| 42 | Gemeinschaftsgarten und/ oder Spielplatz. |
| 43 | Das mit dem Springbrunnen gefällt. |
| 44 | Historische oder historisierende Bauten. |
| 45 | Zustimmung mit max. Grün, Hohe Lärmschutzwand begrünt, Unter Pergola Funktionsräume + Fahrradstellplätze. |
| 46 | Fahrradunterstände durchlässig gestalten → Für Fußgänger aus Ullersdorfer Straße Übergang vor Straßenbahn und Bus sicher gestalten |
| 47 | Große Haltestelle (viele Schüler) |
| 48 | Zusage! Gefällt mir gut. Lärmschutzwand statt Pergola oder mit Pergola |
| 49 | Die ganze Stadt braucht grün! Auch Bühlau! |
| 50 | Wird Bühlau am meisten gerecht. Da bereits Ladenflächen stehen und keine Parkplätze vorhanden sind, ist keine weitere Gewerbebebauung nötig. |
| 51 | Schöner Ortsmittelpunkt |
| 52 | Bitte bei der Planung den Radverkehr nicht vergessen! |
| 53 | Variante 4 befürworte ich sehr. Evtl. kleine Spielplatzvariante. Mehr Grün. |
| 54 | Prüfen Trille (<i>Loschwitzbach, Anm. Redaktion</i>) offen zu legen. Bebauung als kulturelles Zentrum für Jung und Alt mit öffentlicher Toilette. Bis Neubebauung Platz für Nutzer herrichten z.B. Bussteige behindertengerecht |

Anmerkungen zur Verkehrsplanung, ohne Verortung in den Plänen

Der ÖPNV aus dem Umland sollte gestärkt werden, um den Umstieg vom Auto zu erleichtern

Fußweg von Liegauer Straße zur neuen Schleife

Öffnung Rossendorfer Straße (*für Verkehr aus Weißig, Anm. Redaktion*) um Abbiegeverkehr am Ullersdorfer Platz zu entlasten

Wenn Rossendorfer Straße *angemacht (für Durchgangsverkehr geöffnet, Anm. Redaktion)* wird, zerstört man das übrige Wohngebiet. Auf der Straße entsteht Dauerstau. Die Autos kommen weder rein noch raus. Es wäre für die Anlieger eine Katastrophe

Kein Durchstich der Rossendorfer Straße! Die Belastung der Anwohner wird steigen, aber die Probleme am Ullersdorfer Platz werden nicht gelöst. Die Verkehrsprobleme werden sich verschieben. Autoverkehr reduzieren! ÖPNV stärken.

Für Gleisschleife Rossendorfer Str.: anstatt P+R-Parkplatz → Parkhaus, effizienter, weniger Platzverbrauch (Fläche)

Sonstige Anmerkungen, ohne Verortung in den Plänen

Der Ullersdorfer Platz hat auch Geschichte. Das Denkmal der Vereinigung der Partei liegt im Lapidarium und könnte als Puzzle in die Platzgestaltung einbezogen werden.

Keine Komplettbebauung

Sichere Radwege

Kein Einzelhandel

Ich vermisste heute Sofortmaßnahmen (für Fußgänger x Stolperfallen) und nicht in 10 Jahren

Bibliothek!

Impressum

Im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden
- Stadtplanungsamt -

Bearbeitung:

planungsgruppe epUrban, Berlin

Ulrich Becker

Folke Hanfeld

Erhart Pfotenhauer

Berlin / Dresden, September 2019