

STADT HOYERSWERDA

BEBAUUNGSPLAN

„Bahnhofsallee – Friedrichsstraße“

Begründung gem. § 9 Abs. 8 BauGB

- gh - gruppe hardtberg
Am Haag 14
02977 Hoyerswerda

Stand: September 2001

INHALT

	Seite
1. Anlaß und Zielsetzung	1
2. Konzeption	1
2.1 Die Südtangente Altstadt	1
2.2 Weitere Straßen und Verkehrsflächen	2
2.3 Flächennutzung	3
3. Eingriffe in Natur und Landschaft	5
4. Abwägung der zusätzlichen Immissionsbelastung	8
5. Festsetzungen gem. BauGB	10
5.1 Mischgebiet	10
5.2 Verkehrsflächen	12
5.3 Grünflächen	13
5.4 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	13
5.5 Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallent- sorgung und Abwasserbeseitigung sowie Ablage- rungen	13
5.6 Nachrichtliche Darstellungen bzw. Hinweise	13
6. Realisierung (Sanierungsgebiet)	14
6.1 Bodenordnung	14
6.2 Erschließung	14
6.3 Bodenfunde	15
7. Flächenaufstellung	15
Anlage	16
Variantenuntersuchung Knotenpunktgestaltung	
Dresdener Straße / Friedrichsstraße / Südtangente Altstadt	17
Schalltechnisches Gutachten	18

1. Anlaß und Zielsetzung

Mit dem Bebauungsplan soll die geplante Südtangente Altstadt, im Bereich der Bahnhofsallee, der Kreuzung mit der Dresdener- / Friedrichsstraße und dem Anschluß an die Straße Am Bahndamm, gesichert werden. Daneben sollen die Bebauungsmöglichkeiten auf unbebauten Grundstücken, sowie die zukünftige Nutzung heutiger größerer Freiflächen bestimmt werden.

2. Konzeption

2.1 Die Südtangente Altstadt

a) Funktion

Angesichts einer wesentlichen Zunahme des Autoverkehrs nach der deutschen Einheit, sowie der Ausdehnung der Baugebiete der Altstadt in Richtung Westen bis hin zum Gewerbegebiet Hoyerswerda/ Nardt, wird von der Stadt Hoyerswerda bereits 1993 die Idee einer die Altstadt entlastenden Ost - West - Verbindung verfolgt. In entsprechenden Verkehrsuntersuchungen hat sie sich als sinnvolle neue Straße herausgestellt, die folgende Ziele erreichen soll:

- Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs, der durch die neuen Baugebiete im Westen entsteht.
- Verbindung zwischen dem Gewerbegebiet Hoyerswerda/ Nardt, dem Bereich nördlich des Bahnhofs und des ehemaligen 1.000- Mann- Lagers, mit der Dresdener Straße bzw. der neuen Anbindung im Osten zwischen Globus und Dillinger Straße.
- Entlastung der dicht angebauten Heinrich- Heine- Str. und August- Bebel- Straße zur Verbesserung der Wohnsituation in diesen Straßen.
- Führung des Verkehrs auf einer in Bezug auf die Immissionen günstigen Trasse, parallel zur Bahn und damit in einem auf einer Straßenseite unbebauten und unempfindlichen Bereich.

Diese Südtangente Altstadt soll nicht den Charakter einer außerörtlichen Umgehungsstraße für einen zügigen Verkehrsfluß aufweisen, sondern die Möglichkeit einer Verdrängung des Verkehrs in eine Randzone mit sich bringen, wobei der Verkehrsfluß innerstädtischen Verhältnissen angemessen bleiben soll.

b) Varianten

Während die generelle Führung parallel zur Bahn klar vorgegeben ist, ist die Lösung des Knotenpunktes Bahnhofsallee/ Dresdener Straße/ Friedrichsstraße/ Straße Am Bahndamm problematisch.

- Aufgrund des breiten Bahnübergangs darf im Falle der Schrankenschließung kein Rückstau im Übergangsbereich der Bahnanlagen entstehen. Dies erfordert die Vorfahrt aus Richtung Straßenzug Dresdener- / Friedrichsstraße.
- Im Falle der Schrankenschließung ergeben sich für die aus der Altstadt in Richtung Dresdener Straße Fahrenden – seien es Linksabbieger von der Straße Am Bahndamm, Geradeausfahrende auf der Friedrichsstraße oder Rechtsabbieger von der Bahnhofsallee, erhebliche Rückstaulängen, die den durchgehenden Verkehr auf der Südtangente Altstadt nicht zum Erliegen bringen dürfen.

Um unter diesen Voraussetzungen Fahrbeziehungen in alle Richtungen zu ermöglichen, wären sowohl lange Abbiegespuren als auch eine abknickende Vorfahrt von der Dresdener Straße in Richtung Bahnhofsallee erforderlich gewesen, die eine wenig sinnfällige Straßenführung, große Verkehrsflächen und insgesamt eine technisch geprägte, stadtgestalterisch negative Lösung dargestellt hätten.

Zur Vermeidung sehr breiter Fahrbahnen mit vielen Spuren, zur Erhaltung der Alleebäume an der Bahnhofsallee und zur Verbesserung der städtebaulichen Integration der Verkehrsanlage wurden mehrere Varianten untersucht (siehe Anlage), die zu der im Plan vorgesehenen besten Lösung (Variante 2) führte. Bei ihr sind die Linksabbieger aus der Bahnhofsallee in die Friedrichsstraße und die Linksabbieger aus der Dresdener Straße in Richtung Bahnhofsallee zugunsten indirekter Abbiegebeziehungen unterdrückt. Dies ermöglicht weniger Fahrspuren und damit geringere Fahrbahnbreiten, eine nachvollziehbare Verkehrsführung und eine dem Eingang zur Altstadt angemessene städtebauliche Randgestaltung.

Wie aus den als Anlage beigefügten Unterlagen hervorgeht, sind die grundsätzlich unterschiedlichen Trassenvarianten wirtschaftlich (Flächenverbrauch, Baukosten) weitgehend gleichwertig. Die im Bebauungsplan verfolgte Variante 2 hat allerdings gewisse Kostenvorteile.

2.2 Weitere Straßen- und Verkehrsflächen

Neben der Südtangente Altstadt ergeben sich durch den Bebauungsplanes in folgenden Bereichen neue Verhältnisse:

- Die Straße Am Bahndamm wird nicht mehr in der heutigen Form erschlossen, sondern außerhalb des Plangebietes von der parallel an der Bahn verlaufenden neuen Südtangente Altstadt, so daß der im Plange-

biet befindliche Teil abgestuft werden kann. Er bildet noch für Fußgänger und Radfahrer die Verbindung zur Friedrichsstraße und die Zufahrt zu den nördlich gelegenen Wohnblocks.

- Die sich ergebenden Flächen in den Winkeln der Straßen, zwischen Südtangente Altstadt und Straße Am Bahndamm, sowie im Einmündungsbereich in die Friedrichsstraße, werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung – Verkehrsgrün dargestellt, die eine besondere Funktion für die Begrünung berücksichtigen müssen.
- Der innere Bereich zwischen Friedrichsstraße, Südtangente Altstadt und Verbindungsast hat zwar die Größe eines selbständigen Baugrundstücks, ist jedoch ringsum von Straßen umgeben und schlecht anfahrbar. Er wird daher als öffentliche Grünfläche (Parkanlage) gesehen, der die Aufgabe hat, den Eingangsbereich zur Altstadt gestalterisch ausgeprägt zu fassen. Damit soll hier eine gestaltete Grünfläche angeordnet werden.

2.3 Flächennutzung

a) Randbereiche

Die Nutzung an der Bahnhofsallee und an der Straße Am Bahndamm entspricht heute eher einem Wohngebiet als einem Mischgebiet.

Mit der Festsetzung als Mischgebiet wird die städtebauliche Zielstellung verfolgt, die typischen Mischgebiete "Am Bahnhofsvorplatz" und "Friedrichsstraße" miteinander zu verbinden und damit die Altstadt von Hoyerswerda zu stärken. Das entspricht der Vorgabe des Flächennutzungsplanes.

Die Rechtsprechung verwehrt eine Überplanung eines Gebietes nicht, wenn eine erkennbare Bestandsaufnahme erfolgt ist, gewichtige Gründe für die Umgestaltung des Gebietscharakters sprechen und die Veränderungen langfristig realisierbar erscheinen.

Ansätze einer entsprechenden Nutzung stellen der Betriebshof (Sachmittellager, KFZ- Stellplatz) der Deutschen Post AG, das Ärztehaus (ehem. Reichsbahnambulatorium) sowie eine Gaststätte (Eckgebäude- Am Bahnhofsvorplatz) dar. Darüber hinaus bieten eine verkehrsgünstige, zentrumsnahe Lage und ein verhältnismäßig unempfindliches Umfeld gute Voraussetzungen für diese Entwicklung.

Bauliche Ergänzungsmöglichkeiten ergeben sich im Eckbereich von Bahnhofsallee und Friedrichsstraße. Diese kann durch eine neue Randbebauung auf einem heute unbebauten Grundstück bis an den Brandgiebel eines Gebäudes aus der Zeit vor dem 1. Weltkrieg angebaut werden.

Eine andere Ergänzung ergibt sich auf der gegenüberliegenden Seite der Friedrichsstraße im Eckbereich zur Straße Am Bahndamm. Hier soll eine neue Bebauung die heutige Baulücke schließen.

b) Rückwärtiger Bereich

Die Nutzung auf den rückwärtigen Bereichen der ca. 60 bis 65 m tiefen Grundstücke der Bahnhofsallee sieht die Erhaltung der Grünzone als Gartenland, sei es als Teil der vorderen Gebäude oder sei es als eigenständige Gartenfläche, vor. Diese scheint die unter heutigen Verhältnissen sinnvollste Lösung.

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen wird die Tiefe der Baugrundstücke an der Bahnhofsallee großzügig ausgewiesen, einschließlich einer großen überbaubaren Fläche. Hiermit kann sich die heute stark auf das Wohnen konzentrierende Nutzung an der Bahnhofsallee auch in Richtung auf kleineres Gewerbe – soweit dies im Mischgebiet zulässig ist – weiterentwickeln.

3. Eingriffe in Natur und Landschaft

Im Bebauungsplan sind die durch den Bebauungsplan zu erwartenden und durch ihn vorbereiteten Eingriffe in Natur und Landschaft und ihre Ausgleichsmöglichkeiten besonders zu ermitteln und abzuwägen.

Im vorliegende Fall handelt sich um ein weitgehend bebauten Gebiet. Die unbebauten Grundstücke wären i.d.R. nach § 34 BauGB bebaubar.

Die Straßen könnte die Stadt gemäß § 125 Abs. 2 BauGB auch ohne Bebauungsplan errichten.

Demnach liegt der Fall vor, daß die Eingriffe in Natur und Landschaft auch ohne Bebauungsplan zulässig wären. Sie sind damit gemäß § 1a Abs. 3 BauGB nicht ausgleichspflichtig.

Darüber hinaus sind die Gemeinden aufgrund des § 87 des Sächsischen Ausführungsgesetzes zum Baugesetzbuch (SächsBauGBAG) „...nicht verpflichtet, § 1a Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 BauGB anzuwenden, soweit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf andere Weise Rechnung getragen werden kann.Den Gemeinden soll damit die Durchführung eines vereinfachten Verfahrens zur Bestandsaufnahme und –bewertung ermöglicht werden. ... Ein Verzicht auf die Anwendung des § 1a Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 BauGB kann insbesondere dann in Betracht kommen, wenn ein nur geringfügiger Eingriff in Natur und Landschaft vorliegt. Ein geringfügiger Eingriff kann beispielsweise vorliegen bei der

- Beplanung kleiner Gebiete,
- Beplanung von Flächen mit geringem ökologischen Wert,
- Überplanung zur Nachverdichtung bestehender Baugebiete,
- Überplanung zur Revitalisierung baulicher Brachen.“

Weiter heißt es:

„Die konkrete Betroffenheit der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im jeweiligen Plangebiet ist durch eine vergleichende Gegenüberstellung des gegenwärtigen Zustandes von Natur und Landschaft im Gebiet einschließlich der Potentiale und des Zustandes nach Realisierung der Baumaßnahmen zu ermitteln.“¹

Für das Bebauungsplangebiet ist gem. o.g. Kriterien folgendes festzuhalten:

- Die Beplanung umfaßt ein kein sehr großes Gebiet.
- Die Beplanung betrifft hauptsächlich Flächen mit keinem hohen ökologischen Wert- Siedlungsfläche/keine geschützten Bereiche.
- Die Überplanung dient u.a. einer Straßenrandbebauung / Baulückenschließung und demnach der Nachverdichtung bestehender Baugebiete,
- Eine Überplanung zur Revitalisierung baulicher Brachen wird für den Bereich des ehemaligen Bahnhofshotels vorgenommen.

Insgesamt stellen die Maßnahmen keine großen Eingriffe dar.

¹ Baurecht und Bautechnik, Freistaat Sachsen

Die Gegenüberstellung von Bestand und Planung zeigt für die einzelnen Bereiche:

a) Südtangente Altstadt

Die zusätzlichen Flächen, die für die Südtangente Altstadt und ihren Anschluß an die Friedrichsstraße in Anspruch genommen werden, beziehen sich auf heutige Verkehrsflächen bzw. auf die ehemaligen Grundstücke des Bahnhofshotels und des Gartenlokals.

- Für den Verkehrsknoten werden die Flächen der o.g. Grundstücke verwendet. Bei den Freiflächen handelt es sich hauptsächlich um eine größere, mit Nadelpflanzungen begrenzte Stellplatzfläche auf dem ehemaligen Bahnhofshotelgelände und eine überdachte Sitzfläche auf dem Grundstück des Gartenlokals. An den Grundstücksrändern befinden sich einige größere Laubbäume (u.a. Linde, Weide). Diese bleiben erhalten und werden in die neue öffentliche Grünfläche (Parkanlage) integriert.
- Entlang der geplanten Südtangente Altstadt wäre die Erhaltung der Alleebäume (Kaiser- Linde) an der Bahnhofsallee wünschenswert. Aufgrund der Erneuerung von Straßen-, Versorgungsleitungen und Kanal ist jedoch damit zu rechnen, dass sie nicht zu halten sind. Einige Exemplare sind bereits heute abgängig. Eine Ergänzungspflanzung ist vorgesehen.
- Die Randbereiche der Altstadttangente sind z.T. derzeit brachliegende Grünflächen ohne größeren Aufwuchs. Sie erhalten im Bebauungsplan die Festsetzungen „Verkehrsgrün“ und „Öffentliche Grünanlage“. Letztere setzt sich in östlicher Richtung parallel der Bahnanlage fort (Bestandteil des angrenzenden Bebauungsplanes). Damit wird eine Begrünung ermöglicht, die auch eine höhere Wertigkeit (gestalterisch und ökologisch) erzielt.

b) Bau- und Grünflächen

Es werden im rückwärtigen Bereich der Bahnhofsallee der Grünraum und die Kleingärten mit den dortigen Baumbeständen (Linde, Eiche, Robinie, Obstbäume) gesichert.

Für die vorgesehenen Bauflächen entlang der Bahnhofsallee / Friedrichsstraße ist ein Eingriff in ein brachliegendes Grundstück und in Kleingärten erforderlich.

- Auf dem zuerst genannten Grundstück befinden sich neben größeren Bäumen auch kleinere Baum- und Strauchstrukturen. Eine größere Rotbuche und mehrere großen Bäume (Linde, Ulme, Kastanie, Eiche) am Rand zur Straße, bleiben erhalten.
- Durch die Dichtewerte der einzuhaltenden Grundflächenzahl bleibt ein Teil der Bebauungsflächen unbebaut und somit unversiegelt.

Es zeigt sich, daß bei der Planung durch umfangreiche Bestandssicherungsmaßnahmen Eingriffe möglichst vermieden werden, die erforderlichen

Eingriffe minimiert und möglichst durch neue grünordnerische Maßnahmen gelindert werden. Dadurch wird den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege umfassend Rechnung getragen.

4. Abwägung der zusätzlichen Immissionsbelastung

Zur Berücksichtigung der Immissionsbelastung und zur Ermittlung und Absicherung von entsprechenden Festsetzungen wurde von der Stadt ein Gutachten in Auftrag gegeben (Ing.-Büro für Lärmschutz Treiber, Dresden vom Juli 2000, Stadt Hoyerswerda, Bebauungsplan „Bahnhofsallee Friedrichsstraße“, Schalltechnisches Gutachten).

Es kommt abschließend zu folgendem Ergebnis:

Die Verwirklichung von aktiven Lärmschutz an der Bahnhofsallee ist aus städtebaulichen, bautechnischen und verkehrstechnischen Gründen durch die Zufahrten zu den Grundstücken, wegen Platzmangels bzw. durch Einhaltung von Sichtdreiecken im Knotenpunktbereich und den Bahnübergang nicht möglich.

Das Bebauungsgebiet ist durch die bestehende Gemengelage (Bebauung und Straßen- und Schienenverkehr) schon vorbelastet, so dass die Orientierungswerte nicht eingehalten werden können.

Die geforderte absolute Schwelle von 70 dB(A) für den Tag sind an den Baugrenzen und an der vorhandenen Bebauung eingehalten, der Nachtwert von 60 dB(A) ist in Teilbereichen nicht realisierbar, wie Friedrichstraße 24 durch den Einfluss des verbleibenden Pflasters und wäre hier nur durch Herabsetzen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu erreichen.

Für den Schienenverkehr ist der Bereich der Bahnhofsallee ab Bahnübergang bis Nr. 5 an der Vorderfassade (teilweise nur Obergeschoss) mit höheren Werten als 60 dB(A) belegt.

Für die ausgewiesenen Baugrenzen und die vorhandene Bebauung wurden die maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109 ermittelt und in der Anlage 3 einzeln ausgewiesen, ebenso zeigt der Lageplan Anlage 4 die Lärmpegelbereiche.

Danach sind die Maßnahmen des passiven Schallschutzes für die jeweiligen Nutzungen von Räumen in neu zu errichtenden Gebäuden festzulegen. Bei der Planung ist darauf zu achten, dass Räume mit einer Nutzung in der Nacht auf die abgelegene Seite zu legen sind.

Die Ansiedlung von mischgebietstypischen Gewerbe zur Entwicklung eines Mischgebietes ist im Rahmen von Immissionsprognosen nach TA-Lärm im Baugenehmigungsverfahren im Einzelfall zu überprüfen. Dabei sollten die für Mischgebiet geltenden Richtwerte von 60/45 dB(A) an der vorhandenen Bebauung eingehalten werden.

Infolge ständig vorherrschender hoher Fremdgeräusche durch den Straßen- und Schienenverkehr darf eine Genehmigung wegen einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht versagt werden, wenn keine zusätzlichen schädlichen Umwelteinwirkungen durch die zu beurteilende Anlage zu befürchten sind.

5. Festsetzungen gem. BauGB

5.1 Mischgebiet

a) Art der baulichen Nutzung

Die im Plangebiet vorgesehenen bebaubaren Bereiche werden als Mischgebiete festgesetzt. Dies entspricht der städtebaulichen Zielsetzung der Stadt (siehe Konzept), der Ausweisung im Flächennutzungsplan und z.T. heutigen Nutzungen.

Im Textteil werden Tankstellen ausgeschlossen, da hier Störungen für die Umgebung sowie damit verbundene zusätzliche Verkehrsbelastungen zu befürchten sind.

b) Maß der baulichen Nutzung

Die Grundflächenzahl wird auf 0,4 beschränkt und liegt unter dem Höchstwert der Baunutzungsverordnung §17 für Mischgebiete (0,6). Es soll ein dem heutigen Charakter entsprechendes, nicht sehr stark verdichtetes Baugebiet gesichert werden.

Bei einer Geschossflächenzahl von 0,8 wird eine ausreichende Flächennutzung bei Ausnutzung der zugelassenen Geschößzahl möglich.

c) Höhe und Höhenlage

Die Höhe der baulichen Anlagen wird durch die bestehenden Gebäude entlang der Bahnhofsallee und der Friedrichsstraße / Am Bahndamm vorgegeben.

Sie wird auf drei Geschosse begrenzt.

Für die rückwärtigen Bauflächen werden angesichts der Nähe zu angrenzenden Gebäuden und Grünräumen entlang der Bahnhofsallee eine Eingeschossigkeit und an der östlichen Friedrichsstraße/ Am Bahndamm eine Zweigeschossigkeit vorgesehen.

Um bei den relativ weiten Festsetzungen der überbaubaren Flächen und der Vollgeschosszahl die Spannungen zwischen den Grundstücken einzuschränken und um eine gewisse gestalterische Einheitlichkeit in der Bebauung zu erzielen, wurde die Höhenlage der Gebäude bzw. Gebäudeteile, insbesondere die Höhenlage des untersten Vollgeschosses im Verhältnis zur Straßenbegrenzungslinie bzw. des Geländes auf 0,50m begrenzt. Damit soll vermieden werden, daß Untergeschosse beinahe als Vollgeschosse errichtet werden, was dazu führen könnte, daß das unterste Geschoss bis zu 1,40 m aus dem Gelände ragen könnte ohne als Vollgeschoss zu zählen. Ein weiterer Grund für die Festsetzung der Höhenlage ist, dass hier Geschäfte mit Schaufenster angesiedelt werden könnten. Hohe Sockel würden den Geschäftscharakter schwächen und behinderten Menschen den Zugang in die Gebäude stark erschweren.

Zur Berücksichtigung des unter Denkmalschutz stehenden Gebäudes Friedrichstr. 27a wird in seinem Anschlußbereich die Traufhöhe auf max. 9.0 m und die Firsthöhe auf 12,0 m über Gehweghöhe beschränkt.

d) Bauweise

Für das Plangebiet wird gemäß der typischen Struktur in dem Gebiet eine offene Bauweise vorgesehen. Damit soll ein Teil der Grünstrukturen erhalten bleiben und insgesamt ein aufgelockerter Charakter entstehen.

Es sind danach Einzelgebäude bis zu 50m Länge zulässig.

e) Stellung der Gebäude

Die Hauptfirstrichtung der bestehenden Gebäude ist parallel der jeweils angrenzenden Hauptstraße angeordnet. Um an diesem wichtigen Eingangsbereich zur Altstadt ein einheitliches Straßenbild zu erzielen, wird diese Orientierung auch für die Neubebauung festgesetzt.

Gliederungen des Daches durch Gauben, Zwerchhäuser u.ä. sind zulässig. Auf Einschränkungen durch die Gestaltungssatzung wird hingewiesen.

f) Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Die Baugebiete sind heute bereits insbesondere durch die Bundesbahn erheblich vorbelastet.

Zur Verdeutlichung der Vorbelastung werden die Mischgebiete mit dem Planzeichen 15.6 der PflanzV 90 gekennzeichnet (Umgrenzung der Flächen für ... Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsgesetzes).

Zum Schutz gegen diese Belastungen werden in den textlichen Festsetzungen Innenschallpegel gefordert, die Gefährdungen und starke Störungen ausschließen. Der Weg zur Einhaltung der Innenpegel ist dabei offen gelassen (Grundrißanordnung, Schallschutzfenster).

5.2 Verkehrsflächen

a) Öffentliche Verkehrsfläche

Die Öffentlichen Verkehrsflächen gliedern sich in:

- die bestehenden Straßen Friedrichsstraße, Bahnhofsallee, Teilabschnitt der Straße Am Bahndamm und separate Zufahrt von der Friedrichsstraße
- geplante Verkehrsflächen im Zuge der Neutrassierung der Südtangente Altstadt und der Knotenumgestaltung

Die Querschnittsbreiten erlauben eine Aufteilung in Fahrbahnen und angrenzenden Fuß- und Radweg.

Um zur Verkehrsentlastung eine Rechtsabbiegerspur (Bahnhofsallee – Dresdener Straße) zu ermöglichen, ist die Inanspruchnahme eines Teils von dem Grünstreifen erforderlich, der straßenseits der Einzäunung des Bahngeländes liegt. Er gehört der DB-AG. Ein Entwidmungsverfahren ist von der Stadt eingeleitet worden.

Bei diesem Geländestreifen greift der Geltungsbereich des Bebauungsplanes – geringfügig – in das Bahngelände ein.

Im Seitenstreifen der neuen Südtangente Altstadt sind Baumpflanzungen vorgesehen, ebenso wie Ergänzungspflanzungen auf dem bestehenden Abschnitt.

Nach dem Hinweis der DB- AG ist zwischen der bahnparallelen Straße und der Gleisanlagen ein Mindestabstand von 14,35m einzuhalten.

Den Festsetzungen liegt eine Straßenplanung zugrunde, die als die beste von mehreren Varianten ausgewählt wurde.

b) Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung

Als Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung "Verkehrsgrün" werden die Randbereiche am geplanten Knoten und der Zwischenbereich von der Südtangente Altstadt und der Straße Am Bahndamm ausgewiesen. Hier ist eine Grüngestaltung vorzusehen.

Im unmittelbaren Zufahrtsbereich der Querverbindung von Südtangente Altstadt zur Friedrichsstraße wird ein Bereich ohne Aus- und Einfahrt festgesetzt. Damit wird verhindert, daß eine Verbindung zur Straße Am Bahndamm hergestellt wird, die in diesen Eckbereich gefährlich wäre.

5.3 Grünflächen

a) Gartenland - privat

Die bestehende Grünanlage im rückwärtigen Raum der Bahnhofsallee wird durch die Festsetzung "Privates Gartenland" im Bestand gesichert.

b) Parkanlage - öffentlich

Entsprechend dem Bestand erhält eine kleine Grünanlage zwischen Friedrichsstraße und Straße Am Bahndamm die Festsetzung „Öffentliche Grünfläche“ der Zweckbestimmung „Parkanlage“.

Weiterhin wird die Verkehrsinsel des neu entstehenden Knotenpunktes und der Randbereich zwischen der Südtangente Altstadt und dem Bahngelände so festgesetzt.

5.4 Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen sowie Bindungen für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen

Im Bebauungsplan werden die zu erhaltenden größeren Bäumen dargestellt. Dazu zählen insbesondere die Bäume auf der Nordseite der Bahnhofsallee sowie die bestehenden größeren Baumgruppen am Eckbereich Friedrichsstraße in Richtung Altstadttangente und im rückwärtigen Bereich der Grundstücke an der Bahnhofsallee.

Darüber hinaus werden Neupflanzungen in Verlängerung der Bahnhofsallee, entlang der Südtangente Altstadt als Pflanzgebote festgesetzt. Entsprechend dem Bestand in der Bahnhofsallee und dem Vorschlag des Grünrahmenplanes der Stadt Hoyerswerda (Stand: Oktober 1994) sollen dafür Kaiser- Linden (*Tilia `Pallida`*) verwendet werden.

Auch in der bestehenden Bahnhofsallee sollen Ergänzungspflanzungen zur Erhaltung des Alleencharakters vorgenommen werden. Die Standorte der Bäume können sich unter Berücksichtigung von Leitungen, Einfahrten o.ä. verschieben.

5.5 Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallentsorgung und Abwasserbeseitigung sowie Ablagerungen

Die Anlagen der Versorgungsbetriebe (Pumpstation und Trafostation) werden entsprechend dem Bestand als Versorgungsflächen eingetragen.

5.6 Nachrichtliche Darstellungen bzw. Hinweise

Denkmäler

Der im Mosaikpflaster versehene Fußweg südlich der Bahnhofsallee steht unter Denkmalschutz und wird gekennzeichnet.

Darüber hinaus stehen folgende Gebäude unter Denkmalschutz:

Am Bahnhofsvorplatz 2a-c, Bahnhofsallee 3, 4a-b, 5 und Friedrichsstraße 27a. Sie werden entsprechend gekennzeichnet.

Sanierungsgebiet

Das Plangebiet liegt im festgesetzten Sanierungsgebiet „Hoyerswerda – Bahnhofsvorstadt“.

Gestaltung

Das Plangebiet liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung für die Altstadt Hoyerswerda.

6. Realisierung (Sanierungsgebiet)

Das Plangebiet liegt im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet "Hoyerswerda- Bahnhofsvorstadt". Entsprechend gilt hier die Sanierungssatzung.

6.1 Bodenordnung

Im Zuge der Aus- und Neubaumaßnahmen der Südtangente Altstadt sind Bodenneuordnungen erforderlich. Die davon betroffenen Grundstücke sind, sofern nicht schon realisiert, in städtisches Eigentum zu übernehmen. Bodenneuordnungen bieten sich auch für die Grundstücke an der Bahnhofsallee / Ecke Friedrichsstraße (Bahneigentum) an, für die eine Neubebauung vorgesehen wird.

6.2 Erschließung

Die Wasserversorgung kann innerhalb des räumlichen Geltungsbereiches realisiert werden. Im Ergebnis von hydraulischen Berechnungen kann es zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des vorgelagerten Netzes kommen. Die Entsorgung von Schmutz- und Regenwasser kann über die vorhandene Kanalisation in der Straße Am Bahnhofsvorplatz und der Friedrichsstraße einschließlich Pumpwerk Am Bahndamm erfolgen. Eine Versickerung des Niederschlagswassers ist angesichts des anstehenden Grundwasserwiederanstiegs kritisch zu beurteilen. Inwieweit diese trotzdem möglich ist, muß im weiteren Verfahren der Realisierung überprüft werden.

Im Zuge der Realisierung werden durch die Versorgungsträger Erneuerungen im Leitungsbestand vorgesehen.

6.3 Bodenfunde

Im Plangebiet ist mit Bodenfunden zu rechnen. Für Arbeiten in diesen Bereichen sind denkmalschutzrechtliche Genehmigungen erforderlich. Außerdem haben die ausführenden Firmen gem. §20 SächsDSchG Bodenfunde beim Landesamt für Archäologie zu melden.

7. Flächenaufstellung

	Fläche in ha
Verkehrsfläche	1,28
Öffentl. Grünfläche	0,21
Private Grünfläche	0,25
Mischgebiet	1,92
gesamt	3,66

ANLAGE

**Variantenuntersuchung Knotenpunktgestaltung
Dresdner Straße / Friedrichsstraße / Südtangente Altstadt**

**Schalltechnisches Gutachten
Ingenieurbüro für Lärmschutz Treiber, Dresden, 07/2000**

**Variantenuntersuchung Knotenpunktgestaltung Dresdener Straße/
Friedrichsstraße/ Südtangente Altstadt**

Für die Führung der Altstadttangente sind im schwierigen Kreuzungsbereich mit der Dresdner Straße und der Friedrichsstraße viele Varianten untersucht worden, die sich auf 2 Grundtypen zurückführen lassen:

- Variantengruppe 1
Übereckführung mit Dresdner Straße/ Bahnhofsallee (Abknickende Vorfahrt) mit neuer Anbindung der Friedrichsstraße
- Variantengruppe 2
Durchgehende Friedrichsstraße und Altstadttangente mit östlicher Eckverbindung Altstadttangente/ Friedrichsstraße (für den Fall der geschlossenen Schranken)

Beide Varianten sind sehr flächenaufwendig. Die Variantengruppe 2 hat deutliche Vorteile in Bezug auf Erhaltung der Bäume in der Bahnhofsallee und der Stadtgestaltung.

Einen groben Vergleich der Kostengesichtspunkte sollen die folgenden Werte ermöglichen:

Verkehrsflächen	Variante 1 (qm)	Variante 2 (qm)
Fahrbahn	4200	3400
Fuß- und Radwege	2000	1900
Nebenflächen	1000	2500
„Verlorene“ (nicht nutzbare) Flächen	2000	500
Gesamt	8200	8300

Variante 2 ist in Bezug auf die kostenmäßig am stärksten ins Gewicht fallenden Fahrbahnflächen spürbar günstiger und bei den Fuß- und Radwegen etwa gleichwertig.

Die Unterschiede in den übrigen Bereichen liegen daran, daß die weitgehend durch die Straße geprägten, ansonsten nicht sinnvoll nutzbaren Restflächen bei Variantengruppe 2 entlang der Bahn liegen und den „verlorenen“ Flächen zugeschlagen wurden und bei Variantengruppe 1 mehr zwischen den Straßen liegen und den sonstigen Nebenflächen zugeschlagen würden. Beide Flächenarten zusammengefaßt ergeben mit 3000 qm die gleichen Werte.

Damit können bei wirtschaftlich offensichtlicher Vergleichbarkeit die übrigen Kriterien für die Straßenführung den Ausschlag geben.