

Abwägung der Stellungnahmen

zur Entwurfsbeteiligung des Bebauungsplans Nr.1.1 „Technologiepark Feistenberg“

nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB, Stand 15.08.2024

Beteiligung der Gemeinden und Nachbargemeinden gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. § 2 Abs. 2 BauGB

Inhalt

G1	STADT PIRNA, FACHGRUPPE 60 TIEFBAU	3
G3	STADT HEIDENAU	7
N1	STADT BAD GOTTLIEUBA-BERGGIEßHÜBEL.....	19
N5	LANDESHAUPTSTADT DRESDEN	19
N7	GEMEINDE KREISCHA	20
N11	GEMEINDE LOHMEN.....	20

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
G1	Stadt Pirna, Fachgruppe 60 Tiefbau	
G1.1	Die von Ihnen übergebenen Planungsunterlagen wurden weitgehend bereits bei der informellen Behördenbeteiligung durch uns gesichtet. Wir verweisen insoweit auf unsere Stellungnahme vom 16.09.2022, die wir noch einmal als Anlage beigefügt haben. (Abdruck und Abwägung der damaligen Stellungnahme siehe Punkt G 1.4) Diese Stellungnahme möchten wir ergänzen:	s.o. Klärung Umgang mit bisherigen Stellungnahmen
G1.2	Unterlage 12 - Umstufung/Widmung Die Baulast der Kreisfahrbahn KP8771/8772 geht erst mit der Verlegung der Ortsdurchfahrtsgrenze an die Stadt Pirna. Insoweit wäre die Spalte notwendige Verfügung dahingehend zu ergänzen (analog K8772). Sollte eine Kreisfahrbahn für den Verkehr freigegeben werden, die außerhalb der OD liegt, liegt die Baulast bei LRA SOE. Der Straßenabschnitt B172A bis südlicher Kreisverkehr, der Abschnitt D (Ost) und der Abschnitt D (West) dienen ausschließlich der Erschließung des Gewerbegebietes. Es wäre daher auch denkbar diese Straßenabschnitte als Eigentümerweg mit Straßenbaulastträger Zweckverband IPO und dessen rechtliche Nachfolger zu widmen. Die Erschließung kann so sichergestellt werden.	Die in den Planunterlagen der Verkehrsanlagen dargestellten Änderungen bzgl. Widmung/Umstufung/Einziehung und Festsetzungen von OD-Grenzen werden in einem separaten Verwaltungungsverfahren durch das LASuV unter Beteiligung der betroffenen Straßenbaulastträger umgesetzt. Baurechtliche Festsetzungen des B-Planes werden dadurch nicht berührt.
G1.3	Unterlage 4 Radverkehrsführung - Breite der Fahrradstreifen Die Planung der Radfahrstreifen mit dem Regelmaß sehen wir sehr kritisch. Zu unseren Argumenten in unserer Stellungnahme vom 16.09.2022 möchten wir noch ergänzen:	Die Radfahrstreifen erhalten im Ergebnis der Abwägung eine Breite von 2,0 m.

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Laut den Empfehlungen zur Anwendung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima) und den zugehörigen Steckbriefen ist bereits empfohlen durchgehend regelkonforme und ausreichend breite Anlagen zur Verfügung zu stellen: "Die in den RAS06 und ERA, Ausgabe 2010 angegebenen Regelmaße ... sind als Mindestwerte anzusehen und diese Anlagen sind möglichst breiter zu wählen." Wir sehen die Anlage von Radfahrstreifen in 2,0m Breite als notwendig an. Anlage Stellungnahme vom 16.09.2022	
G1.4	Stellungnahme vom 16.09.2022, FG Tiefbau Allgemein Im Rahmen der Voruntersuchung zur Verkehrserschließung K8772 hat die Fachgruppe Tiefbau der Stadt Pirna bereits im Mai 2021 eine Stellungnahme abgegeben. Die Vorzugsvariante der Stadt Pirna wurde in der Planung weiterverfolgt. Dies setzt sich in der logischen Folge auch an der K8771 bzw. der neuen Gemeindestraße fort (Führung Rad, Fuß, ÖPNV). Dies wird durch die Fachgruppe Tiefbau befürwortet. Bei der optionalen Straße D (Ost) ist dies ebenso fortzusetzen. Unterlage 12 Umstufung/Einziehung/Widmung Die Unterlage 12 enthält die Angaben zur geplanten künftigen Widmung und der Straßenbaulast. Die künftige K8771 wird innerhalb den B-Plan-Gebietes als Gemeindestraße gewidmet. Die Straßenbaulast trägt jedoch nicht die Stadt Pirna wie in der Unterlage 12.2 vermerkt, sondern nach öffentlich-rechtlicher Verpflichtung der Zweckverband Industriepark Oberelbe (Verbandssatzung). Gleiches gilt für die Planstraße D Ost und West sowie die Planstraße V. Wie das Verfahren des Baulastübergangs für die neu zu errichtenden Straßen vollzogen wird, ist rechtlich noch zu prüfen. Der Landwirtschaftsweg am Südrand des B-Planes bleibt Privatweg im Eigentum der Stadt Pirna.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen. Die in den Planunterlagen der Verkehrsanlagen dargestellten Änderungen bzgl. Widmung/Umfestigung/Einziehung und Festsetzungen von OD-Grenzen werden in einem separaten Verwaltungungsverfahren durch das LASuV unter Beteiligung der betroffenen Straßenbaulastträger umgesetzt. Bauplanungsrechtliche Festsetzungen des Bebauungsplanes werden durch die Eigentumssituation des Landwirtschaftsweges nicht berührt. Eine richtlinienkonforme Straßenbeleuchtung ist im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen. Die Radfahrstreifen erhalten im Ergebnis der Abwägung eine Breite von 2,0 m. Die Klärung zur Anordnung der Radwege erfolgt mit der Straßenverkehrsbehörde., Der Sachverhalt besitzt jedoch keine Relevanz für baurechtliche Festsetzung im B-Plan-Verfahren.

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Festlegung Grenze künftige Ortsdurchfahrt / verkehrsrechtliche Zuordnung außerorts- und innerorts Die Verschiebung der OD-Grenze an der K8772 nach die künftig geschlossene Bebauung kann durch die Stadtverwaltung Pirna mitgetragen werden. Da diese Betrachtungsweise nur begrenzt mit der Ortsdurchfahrtsrichtlinie übereinstimmt, ist zwingend das Einvernehmen mit Landkreis und LaSuV erforderlich. Daher ist durch den Landkreis der Antrag beim LaSuV zu stellen. Fußgängerüberwege an den Kreisverkehren Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Straßen kann das Ortseingangsschild nach Rechtslage noch nicht versetzt werden. Dazu ist die geschlossene Bebauung erforderlich. Dahingehend können an den beiden Kreisverkehren zu diesem Zeitpunkt keine Fußgängerüberwege angeordnet werden. Dem entgegen steht jedoch, dass innerhalb bebauter Gebiete an Überquerungsstellen an Kreisverkehren Fußgängerüberwege geschaffen werden sollen. Um dies nach der Gewerbeparkbesiedlung umsetzen zu können, muss die öffentliche Beleuchtung nach R-FGÜ 2001 an den Querungsstellen umgesetzt werden. Dies betrifft am Knotenpunkt K8772/8771 die Querung der K8771 sowie am Knotenpunkt K8771(alt)/Straße D (West)/Straße D(Ost) alle Querungen. Radverkehrsführung Entsprechend der Verkehrsprognose verdreifacht bzw. verfünffacht sich die Verkehrsdichte auf der K8772 bzw. der K8771. Die Radfahrstreifen sind auf beiden Straßen mit Mindestbreiten geplant. Bei hohen Verkehrsstärken empfiehlt die ERA jedoch die Breiten auf 2 m zu erhöhen. Zudem liegen teilweise Steigungen von 4% oder mehr vor. Die HBS sieht für solche Strecken einen zusätzlichen Breitenbedarf von 30cm vor. Deshalb sollte der Querschnitt auf beiden Straßen Fahrradstreifen von 2m vorsehen. Zudem ergibt sich auch hier die Problematik der Nichtanordenbarkeit der Radwege solange das Ortseingangsschild aufgrund der fehlenden Bebauung noch am alten Standort verbleibt. Entsprechend der Abstimmungen zwischen den Verkehrsbehörden Landkreis und Pirna soll	Die Faunabrücke über die B172a wird gemäß Festlegung LASuV Bestandteil der Bundesstraße. Hinsichtlich der Gemeindegebietsgrenze der K 8772 ist eine verwaltungsrechtliche Klärung und Abstimmung mit der Stadt Pirna und dem Landkreis ggf. unter fachlicher Einbeziehung der Landesdirektion erforderlich.

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	daher in der Umsetzung der Querschnitt zwar hergestellt werden. Jedoch erfolgt zunächst nur die Markierung der Fahrbahn in 6,5m Breite ohne Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht durch Zeichen 237 bzw. Fahrradpiktogramme. Mit qualifizierter Belegung des Gewerbeparks und nach Einschätzung von Polizei und Verkehrsbehörden wird dann in einem zweiten Schritt die Ortseingangstafel an den neuen Standort versetzt und damit eine Radwegbenutzungspflicht angeordnet. Mit dieser Verfahrensweise kann eine verkehrsrechtlich unzulässiger Außerortsradfahrstreifen ausgeschlossen werden. Straßenbegleitgrün Die Fachgruppe 60 empfiehlt das Straßenbegleitgrün an den Erschließungsstraßen so zu wählen, dass der Unterhaltungsaufwand geringgehalten wird. Das Lichtraumprofil über den Radfahrstreifen sowie dem Gehweg beträgt 2,5 m. Die Abstände von Bäumen zum Radfahrstreifen und zu den Leuchten entsprechend RASt ist einzuhalten - Radverkehr 0,75m, Leuchten 3 m. Faunabrücke Für die geplante Faunabrücke empfehlen wir die regelmäßige Brückenprüfung nach DIN 1076 durch den Baulastträger. Regenwasserrückhaltung und Versickerung Eine Ableitung von privatem Regenwasser auf öffentliche Verkehrsflächen ist nicht zulässig (TF 16). K8772 Gemeindegebietsgrenze Sowohl auf der bisherigen als auch auf der neu herzustellenden K8772 verläuft ab Bau-km 0+180 bis Bauende die Gemarkungsgrenze zwischen Pirna und Heidenau längs der Fahrbahn (ca. 750m). Durch den Standort der Ortsdurchfahrtsgrenze bisher liegt die Baulast beim Landkreis. Die Veränderung der Ortsdurchfahrtsgrenze führt zu einem Übergang der Straßenbaulast an die Stadt Pirna. Fraglich ist, ob das auch für Flächen gilt, die gar nicht auf dem Gemeindegebiet der Stadt Pirna liegen, ob eine Festlegung im B-Planverfahren ausreicht	

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	oder ggf. eine gesonderte Vereinbarung mit dem Straßenbaulastträger lt. SächsStrG erforderlich ist.	
G3	Stadt Heidenau	
G3.1	Zunächst danken wir für die erneute Anhörung und teilen nach Prüfung Folgendes mit: Der Zweckverband IndustriePark Oberelbe beteiligt die Stadt Heidenau mit Schreiben vom 25.07.2023 zum Entwurf des Teil-Bebauungsplanes 1.1 und zum Vorentwurf der Verkehrsplanungen (Auf-/Abfahrt B 172a, K 8771, K 8772) für das oben benannte Plangebiet. Die vorliegenden Planungen, die sich ausschließlich auf das Stadtgebiet Pirna beziehen, haben mittelbare Auswirkung auf die Verkehrserschließung und wegemäßigen Beziehungen in der Stadt Heidenau, insbesondere in der Ortslage Heidenau-Großsedlitz.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
G3.2	Amtsbereich Rechts- und Ordnungsamt: Die Planungsunterlagen wurden insbesondere vor dem Hintergrund der von der Stadt Heidenau als örtliche Straßenverkehrsbehörde zu berücksichtigenden Belange geprüft. An dieser Stelle wird vollumfänglich auf die folgenden in diesem Zusammenhang bereits abgegebenen Stellungnahmen der Stadt Heidenau verweisen: - Stellungnahme vom 03.06.2021 im Zusammenhang mit der Anhörung zur Verkehrserschließung - Teil Bebauungsplan 1.1 (vgl. Anlage) und - Stellungnahme vom 04.10.2022 zur informellen Behördenbeteiligung zum Arbeitsstand des Bebauungsplans 1.1 (vgl. Anlage) Die in beiden Fällen vorgebrachten Belange sind zu großen Teilen in den nun vorliegenden Planungen unberücksichtigt geblieben; eine Reaktion oder weitere Erläuterungen auf oben	Der Anschluss des IPO an das übergeordnete Netz der B 172a Autobahnzubringer und somit an die A 17 ist das maßgebliche Ziel zur attraktiven verkehrlichen Erschließung des Standortes des Industriparks Oberelbe, dies betrifft nicht nur die Teilbereiche D und C auf Pirnaer Gebiet, sondern ebenso die noch zu entwickelnde Fläche B im Gebiet Heidenau. Damit ist zwangsläufig die Nutzung der K 8772 für die Erschließung der Flächen B und C verbunden. Widersprochen werden muss dem Einwand, dass damit die Erreichbarkeit der AS Pirna von Heidenau über die Ortslage Heidenau-Großsedlitz verkürzt werden würde. Die Entfernungen zur A 17 von der Heidenauer Kernstadt (Rathaus) betragen derzeit: - zur A 17 AS Heidenau (i.R. DD): 5,4 km, ca. 9 min. und

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	genannten Stellungnahmen sind der Stadt Heidenau nicht bekannt, so dass diese mangels anderer Sach- und/oder Rechtslage auch weiterhin Bestand haben. Besonders kritisch werden nach wie vor die verkürzte wegemäßige Anbindung der Ortslage Heidenau-Großsedlitz an die BAB 17 (Anschlussstelle Pirna) über die neu zu errichtende Abfahrt der B 172a (über K 8771 und K 8772) sowie die ggf. aus den Grundzügen der Planungen resultierende Reduzierung der Verkehrsbedeutung der K 8772 in der Ortsdurchfahrt Heidenau-Großsedlitz und die daraus ggf. resultierende Herabstufung der vorhandenen Kreisstraße zur Gemeindestraße gesehen.	- zur A 17 AS Pirna (i.R. Prag): 4,9 km, ca. 9 min. über Burgstraße und Reppchenstraße (Dohna) bzw. 6,3 km, ca. 10 min. über Müglitztalstraße Demgegenüber wird die Entfernung mit der Herstellung des Anschlussknotens IPO an die B 172a betragen: - zur A 17 AS Pirna: 8,3 km, ca. 13 min. In Anbetracht der längeren Strecke und der unattraktiven Durchfahrt durch die Ortslage Großsedlitz kann kein Schleichverkehr auf dieser Route unterstellt werden.
G3.3	Amtsbereich Bauamt, Sachgebiet Stadtplanung: Die Stadt Heidenau ist als Mitglied des Zweckverbandes Teil des Gesamtprojektes „IndustriePark Oberelbe“ (IPO) und hinsichtlich dessen direkt von der vorliegenden Planung betroffen. Das Sachgebiet Stadtplanung teilt gemäß § 2 Abs. 2 BauGB in Bezug auf den Teilbebauungsplan 1.1 „Technologiepark Feistenberg“ den Stand der folgenden städtebaulichen Planungen der Stadt Heidenau zur Abstimmung mit: Wie auch schon in der Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung am Gesamtorentwurf der drei Teilbereiche Pirna, Dohna und Heidenau — Bebauungsplan Nr. 1 „Industriepark Oberelbe“ — vom 11.08.2020 (vgl. Anlage) sowie zum Vorentwurf des Teilbebauungsplans 1.1 „Technologiepark Feistenberg“ vom 04.10.2022, weisen wir auf den weiterhin in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan GS 04/1 „Schäferweg“ in Großsedlitz hin. Der Bebauungsplan liegt geografisch in westlicher Richtung des Geltungsbereichs der in Rede stehenden Planung und befindet sich gegenwärtig in der Beschlussfassung zur erneuten Entwurfsoffenlage (2. Fassung vom 21.11.2023). Gegenüber der Stellungnahme der Stadt Heidenau zu o. g. Vorhaben vom 04.10.2022, hat sich der Denkmalbereich „Kammergut Sedlitz“ nach Osten hin um zwei Flurstücke erweitert. Dies wurde der Stadt Heidenau mit dem Infor-	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan ist dem ZV IPO bekannt. Der Bebauungsplan „Schäferweg“ OT Großsedlitz liegt in der 2. Fassung vom 21.11.2023 vor und ist noch nicht rechtskräftig. Er setzt ein Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO, ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO und ein Sondergebiet Kunst/ Kultur nach § 11 Abs. 1 BauNVO fest. Es sind keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan 1.1 zu erwarten. Die Hinweise zu den weiteren genannten im Verfahren befindlichen Bebauungspläne werden zur Kenntnis genommen. Nach gegenwärtigem Standpunkt sind von Ihnen keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan zu erwarten.

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	mationsschreiben des Landratsamtes/ Referat Denkmalschutz vom 03.01.2023 zur Unterschutzstellung bestätigt. Der Entwurf des Bebauungsplanes wurde diesbezüglich angepasst. Sonstige Änderungen betreffen im Wesentlichen die Verkehrsflächen, Wege- und Leitungsrechte, Altlasten sowie gestalterische Anpassungen. Nach der Beschlussfassung wird der Entwurf des Bebauungsplanes GS 04/1 „Schäferweg“ in der 2. Fassung vom 21.08.2023 veröffentlicht werden. Im Rahmen der Beteiligung, die für November dieses Jahres geplant ist, erhält der Zweckverband Industriepark Oberelbe (ZV IPO) vertiefende Informationen zu der Planung. Darüber hinaus wird der ZV IPO über den Stand weiterer städtebaulicher Planungen der Stadt Heidenau, die ggf. Wirkungen auf den Teilbebauungsplans 1.1 „Technologiepark Feistenberg“ haben, informiert. Dies betrifft insbesondere den am 10.07.2023 zur Genehmigung eingereichten Flächennutzungsplan der Stadt Heidenau (Entwurf i.d. 2.F.v. 21.11.2023), den Bebauungsplan M 13/1 „MAFA-Park“ (ca. 8,5 ha Wohn-/Mischgebiet + Gemeinbedarf; gegenwärtig in Gremienbeteiligung des Stadtrates der Stadt Heidenau/Entwurfsbilligungs- und Offenlagebeschluss im Monat September 2023 erwartet/Offenlage im November 2023 geplant) und den Bebauungsplan M 14/1 „Quartier an der Müglitz (ca. 6 ha Wohn- und Mischgebiet/ gegenwärtig in der Entwurfs-erarbeitung) Die Stadt Heidenau bittet um Beachtung der Hinweise in der Planung sowie um Beteiligung im weiteren Verfahren. Anlagen: - Anlage 1 - Stellungnahme vom 11.08.2020 zur frühzeitigen Beteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplanes 1 „Industriepark Oberelbe“ - Anlage 2 - Stellungnahme vom 03.06.2021 im Zusammenhang mit der Anhörung zur Verkehrserschließung - Teil Bebauungsplan 1.1 „Technologiepark Feistenberg“ - Anlage 3 - Stellungnahme vom 04.10.2022 zur informellen Behördenbeteiligung zum Arbeitsstand des Bebauungsplans 1.1 „Technologiepark Feistenberg“	

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
G3.4	Anlage 1 - Stellungnahme vom 11.08.2020 zur frühzeitigen Beteiligung zum Vorentwurf des Bebauungsplanes 1 „Industriepark Oberelbe“ Bebauungsplan Nr. 1 "IndustriePark Oberelbe" des Zweckverbandes IndustriePark Oberelbe - frühzeitige Beteiligung zum Vorentwurf i.d.F.v. 12.03.2020 hier: Stellungnahme der Stadt Heidenau Sehr geehrte Damen und Herren, die Stadt Heidenau teilt im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zu o.g. Bebauungsplanverfahren zum Vorentwurf i.d.F.v. 12.03.2020 gemäß § 2 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB folgendes mit: Die Stadt Heidenau weist hiermit auf den derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan GS 04/1 „Schäferweg“ in Großsedlitz hin. Das Plangebiet umfasst die Flurstücke Nr. 140/7, 140/18, 140/20, 140/21, 140/26, 140/27, 140/28, 140/29, 140/33, 140/34, 140/36, 140/40 (Teil-fläche: nur Innenbereich), 140/41 (Teilfläche: nur Innenbereich), 140/43, 140/46, 140/47, 140/50 bis 140/61, 140/h, 140/k, 300/5 der Gemarkung Großsedlitz, mit einer Gesamtfläche von 3,36 ha. Ziel ist hier die Schaffung eines neuen Wohngebiets mit Einfamilienhausbebauung als Allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 Baunutzungsverordnung (BauNVO). Zudem ist eine Teilfläche des Bebauungsplans GS 04/1 der Stadt Heidenau als Sondergebiet (SO) gemäß § 11 BauNVO für Kunst und Kultur, in Anlehnung an die weitere Entwicklung des denkmalgeschützten Barockgartens Großsedlitz, geplant. Das Bebauungsplanangebot liegt nord-östlich in unmittelbarer Nähe zu dem geplanten Gewerbegebiet. Die Stadt Heidenau bittet um Beachtung des Hinweises in der weiteren Planung sowie um Beteiligung im weiteren Verfahren. Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Der Bebauungsplan ist dem ZV IPO bekannt. Der Bebauungsplan „Schäferweg“ OT Großsedlitz liegt in der 2. Fassung vom 21.11.2023 vor und ist noch nicht rechtskräftig. Er setzt ein Allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO, ein Mischgebiet gemäß § 6 BauNVO und ein Sondergebiet Kunst/ Kultur nach § 11 Abs. 1 BauNVO fest. Es sind keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan 1.1 zu erwarten. Die Hinweise zu den weiteren genannten im Verfahren befindlichen Bebauungspläne werden zur Kenntnis genommen. Nach gegenwärtigem Standpunkt sind von Ihnen keine Auswirkungen auf den Bebauungsplan zu erwarten.
G3.5	Anlage 2 - Stellungnahme vom 03.06.2021 im Zusammenhang mit der Anhörung zur Verkehrserschließung - Teil Bebauungsplan 1.1 „Technologiepark Feistenberg“ IPO - IndustriePark Oberelbe Verkehrserschließung	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, Abwägung im Einzelnen siehe unten

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Teilbebauungsplan 1.1 - Los 1 Verkehrsanlagen - Teilprojekt I11.1 K 8772 hier: Anhörung Träger öffentlicher Belange Sehr geehrte Damen und Herren, unseren Ausführungen voran stellen möchten wir den Hinweis auf einen Beschluss des Stadtrates Heidenau, der im Rahmen der Beteiligung der Stadt im Planfeststellungsverfahren zum Straßenbauvorhaben „B 172 - Ortsumgehung Pirna - 2. Bauabschnitt/B 172a - Autobahnzubringer BAB A17 - Neubau" gefasst wurde (84/2002, siehe Anlage). Der benannte Beschluss des Stadtrates Heidenau regelt die Zustimmung der Stadt zu vorgenannten Bauvorhaben unter der ausdrücklichen Maßgabe, dass eine wirksame Trennung des Schnellverkehrs (B 172a) vom zwischenörtlichen Verkehr (S 51/K 8772) erfolgt. Die Gefahr einer Schleichwegeverbindung von der Kernstadt Heidenau über Klein- und Großsedlitz zur Autobahnanschlussstelle Pirna soll in jedem Fall wirksam unterbunden werden. Dieses Votum des Stadtrates ist auch im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung Teilbebauungsplan 1.1 zwingend zu beachten, da die vorliegende Planung zum Teilprojekt 111.1 K 8772 auch den Anschluss an die K 8771 umfasst, welche wiederum in den Teilprojekten 1.1 und 11.1 im weiteren Verlauf einen unmittelbaren Anschluss an die B 172a erhalten soll. Die Ihrerseits digital bereitgestellten Unterlagen haben wir erhalten und unserseits geprüft. Dazu möchten wir wie folgt Stellung nehmen: Im Erläuterungsbericht wird auf Seite 4 Absatz 2 ausgeführt, dass die Kreisstraße K 8772 künftig als nähräumige Erschließungsstraße IV Teil des Erschließungsstraßennetzes wird, ohne dass dies näher erläutert wird. Bezüglich eines in der Zukunft angedachten Wechsels der Trägerschaft der Straßenbaulast der K 8772 bedarf es intensiver Abstimmungen zwischen Landkreis und der Stadt Heidenau. Im Rahmen der Voruntersuchung wird die Anlage von Radverkehrsanlagen an neu- und ausgebauten Straßen empfohlen (u.a. Erläuterungsbericht Seite 6 Absatz 4). Anlagen für den	Die vorgesehenen Umwidmungen erfolgen nach entsprechenden Abstimmungen mit allen Baulastträgern im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens durch das LASuV Im Anschlussbereich der K8772 bis Ortseingang Großsedlitz wird die Anlage eines straßenbegleitenden Geh-/Radweges vorgesehen. Die Gestaltung des Knotenpunktes K 8772/K 8771 als Kreisverkehr hat sich in der bisherigen Planung, bzw. im bisherigem Verfahren mit Variantenvergleich (siehe Voruntersuchung) als die eindeutige Vorzugslösung ergeben. In Anbetracht der deutlichen Vorteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer wird deshalb der Kreisverkehr von den Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden der Stadt Pirna und des LK SOE sowie der Polizei befürwortet. Es wird weiterhin an dieser KP-Form festgehalten. Es kann nicht nachvollzogen werden, dass die Gestaltung eines Knotenpunktes die Routenführung eines Kraftfahrers zu seinem Ziel beeinflussen würde. Die "Unattraktivität" der Wegebeziehung durch die OL Heidenau-Großsedlitz i.R. Heidenau ergibt sich bereits durch die Entfernung nach Heidenau und die Restriktionen i.V. mit der engen Ortsdurchfahrt Großsedlitz (s. 2.: Erwiderung zu Punkt 1). So kann die Einschätzung eines "stark zunehmenden Schleichverkehrs" nicht geteilt werden. Richtig ist, dass der Zielverkehr zum Barockgarten und der OL Großsedlitz, aber auch zur künftigen Teilfläche B des IPO attraktiver wird. Der unter Anlage 16.4 der Planunterlagen zum TP I.1 Auf- und Abfahrt B 172a einschl. Anschluss K8771 enthaltene Übersichtsplan zur wegweisenden Beschilderung dient dem Nachweis einer richtlinienkonformen Anordnung der Standorte zur vorgeschriebenen

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Fußgängerverkehr sind nach RAS 06 an angebauten Straßen überall erforderlich. In diesem Zusammenhang weisen wir darauf hin, dass eine Fortführung der Geh- und Radwege bis zum Ortseingang Heidenau und nachfolgend in der Ortslage Heidenau nicht vorgesehen ist. Konkret wird ausgeführt, dass z.B. der straßenbegleitende Gehweg an der Zufahrt C 5.2 (Erläuterungsbericht S. 10 Absatz 4) endet. Wenn die Weiterführung des Radweges Richtung Großsedlitz vom Baulastträger (Anm.: Landkreis Sächsische Schweiz — Osterzgebirge) gewünscht ist, wird städtischerseits der Vorschlag (Prinzipskizze S. 10) als grundsätzlich geeignet angesehen. Allerdings ist dann auch hier eine Führung des dann einseitigen Radweges nur bis zum Ortseingang Heidenau möglich. In der Ortslage Großsedlitz selbst ist die Führung des Radverkehrs auf einem separaten, straßenbegleitenden Radweg aufgrund des vorhandenen Ausbauzustands und in den zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreiten nicht umsetzbar. Im Ergebnis der Voruntersuchung wird zur Ausgestaltung des Knotenpunktes K 8772 / K 8771 die Variante Kreisverkehr als Vorzugsvariante vorgeschlagen. Im Gegensatz dazu präferiert die örtliche Straßenverkehrsbehörde der Stadt Heidenau einer Knotenpunktgestaltung gemäß Variante 2.2. Unter Inkaufnahme der dargestellten nachteiligen Auswirkungen für den Fußgänger- und Radverkehr wird in der Variante abbiegende Vorfahrtsstraße ein wirksames Instrument gesehen, um die gewollte „Verschlechterung“ der Wegebeziehungen für den Durchgangsverkehr durch die Ortslage Großsedlitz zu verdeutlichen. Dies überwiegt die beschriebenen Nachteile für den Fußgänger- und Radverkehr deutlich. Zusammenfassend ist an dieser Stelle festzuhalten, dass die Untersuchungen im Rahmen der Variantenfindung und -bewertung das primäre Ziel haben müssen, Hauptverkehre über die Relation Pirna — IPO und zurück (und nicht über Großsedlitz) zu führen. Die Anlage eines Kreisverkehrs, mit den durchaus nachvollziehbar dargestellten Vorteilen, führt dazu, dass auch die Verbindung zur Ortslage Großsedlitz eine gleichbedeutende und (nicht nur) für den ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer nicht ohne Weiteres wahrzunehmende Gewichtung erlangt. Für den Radfahrstreifen sind Unterbrechungen z.B. an den Bushaltestellen und im Kreisverkehr vorgesehen. Wenn die Ausgestaltung des Knotenpunktes K 8772 / K 8771 (entgegen den vorstehenden Einwänden) dennoch als Kreisverkehr realisiert werden sollte, wird die	Beschilderung im Rahmen der Planung der Verkehrsanlage. Die darauf angegebenen Ziele werden nicht im Zuge eines Planfeststellungs- bzw. B-Plan-Verfahrens verbindlich festgelegt, dies obliegt einer gesonderten Regelung mit den zuständigen Stellen des LA-SuV, bzw. der zuständigen Verkehrsbehörden in Abstimmung mit den Betroffenen. Die Möglichkeit zur Ausweisung der Ziele "Barockgarten Großsedlitz" bzw. "Heidenau-Großsedlitz" kann in diesem Zusammenhang geprüft werden. Der Schutz der Ortslage Großsedlitz vor übermäßigem Verkehr wird Gegenstand des B-Plans 1.2 „Gewerbepark Dohna/Heidenau“ des ZVV IPO sein.

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	dortige Unterbrechung des Radfahrstreifens als Vorzugsvariante angesehen. Die Unterbrechung der Radfahrstreifen an den Bushaltestellen wird allerdings kritisch bewertet, weil dann geeignete Instrumente gefunden werden müssten, um den Radverkehr durch den Haltestellenbereich zu führen. Es sollten deshalb weitere Untersuchungen erfolgen und Vorschläge erarbeitet werden, wie der Fußgänger- und Radverkehr sowie die Wartebereiche im Bereich der Bushaltestellen sinnvoll „sortiert“ werden können. Die gesamten Ausführungen im Erläuterungsbericht lassen vermissen, dass die Wegebeziehung zwischen der „Feldschlößchenkreuzung“ in Pirna und der Ortslage Großsedlitz (bzw. künftig zusätzlich zwischen dem Autobahnzubringer B 172 a und der Ortslage Großsedlitz) eine große touristische Bedeutung für die Erreichbarkeit des Barockgartens Großsedlitz besitzt. Insbesondere ist die touristische wegweisende Beschilderung bewusst darauf ausgerichtet, dass der Besucherverkehr zum Barockgarten (inkl. Reisebusse) über diese Wegebeziehungen zum Haupteingangsportale des Barockgartens (Am Hasensprung) geführt wird. Eine Wegeführung durch die Ortslage Klein- und Großsedlitz ist nicht gewollt und wird aufgrund der dortigen Straßenverhältnisse auch als sehr problematisch angesehen. Anlage: zur Vorlage 84 / 2002 Anlage(n)-Nr.: 1 Auswirkungen auf den Haushalt: Haushaltsstelle(n): - Beträge in DM: Mittel stehen haushaltsseitig zur Verfügung: - EUR Mittelbedarf • - EUR Folgeausgaben (jährlich) - EUR davon Sachkosten - EUR davon Personalkosten - EUR Folgeeinnahmen (jährlich) - EUR Bemerkungen:	

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Straßenbaulastträger für die B 172/B 172a ist grundsätzlich die Bundesrepublik Deutschland. Da aufgrund der Kraftverkehrsstraßenfunktion keine Geh- und Radwege etc. erforderlich sind, kommen auf die hierfür ansonsten zuständige Stadt Heidenau keine Kosten zu. Erläuterung: Die bislang unzureichende verkehrliche Infrastruktur des Agglomerationsraums Oberes Elbtal wird sukzessive und grundlegend aufgewertet. Dies gilt sowohl für den Schienen- (Neu- bzw. Ausbau von S-Bahn und Fernbahn) als auch für den Straßenverkehr (Neu- bzw. Ausbau von BAB A 17 und B/S 172). Zur Anbindung der Siedlungsbereiche an das bedeutendste Straßenbauvorhaben der BAB A 17 Dresden - Bundesgrenze D/CZ ist die angemessene und zeitnahe Ertüchtigung bzw. Errichtung entsprechender Zubringer notwendig. So ist bezüglich der geplanten Autobahnanschlussstelle Pirna eine leistungsfähige Straßenverbindung zum Stadtgebiet Pirna - mit Verknüpfung über Sachsenbrücke und S 177 - Westumgehung Pirna in Richtung BAB A 4 - zu schaffen. Daher ist als Ergänzung zur Maßnahme B 172 - Ortsumgehung Pirna (1. und 3. Bauabschnitt) vorgesehen, die B 172a zu errichten. Diese überörtliche Verbindungsstraße wird in die Straßenkategorie A II eingestuft und demgemäß vierstreifig, für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h, in Einschnitts- und Dammlage sowie weitgehend außerhalb bebauter Gebiete geplant. Der langsamfahrende Kraftfahrzeug- und Radverkehr etc. zwischen der Kernstadt Pirna und Heidenau-Großsedlitz wird weiter über die überwiegend parallel verlaufende und zur Kreisstraße abzustufende S 51 geführt. Im Bereich Neubauernweg wird diese Ortsverbindungsstraße mit der K 8772 durch eine Neutrassierung verknüpft.	

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Zur Realisierung der Trasse der B 172a sind in dieser Ortslage Teile der S 51 und der K 8772 zurückzubauen sowie zu renaturieren. Um die Verkehrsverbindung in Richtung Dohna grundsätzlich aufrechtzuerhalten, ist der Bau eines Wirtschaftsweges - mit indirekter Anbindung an die Autobahnanschlussstelle Pirna - vorgesehen. Erläuterung: zur Vorlage 84 / 2002 Anlage(n)-Nr.: 2 - Fortsetzung - Entscheidend ist allerdings die Trennung des Schnellverkehrs (B 172a) vom zwischenörtlichen Verkehr (S 51/K 8772), so dass die Gefahr einer Schleichwegeverbindung von der Heidenauer Kernstadt über Klein- und Großsedlitz zur BAB A 17 unterbunden wird. Weitere Belange der Stadt Heidenau (Immissions- und Denkmalschutz) werden ebenfalls nicht negativ berührt. So können die Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte der einschlägigen Regelwerke sowohl im Wohngebiet Großsedlitz als auch im Barockgarten Großsedlitz ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen eingehalten werden. Ebenso führen die Einschnittslage bzw. angepasste Gestaltungswälle im betreffenden Trassenabschnitt zur Gewährleistung wichtiger Sichtbeziehungen zwischen dem Barockgarten und der offenen Landschaft. Zusammenfassend ist festzuhalten, daß die Interessen der Stadt Heidenau in der Planung zur B 172a weitestgehend Berücksichtigung finden. Die rechtzeitige Fertigstellung der zur Abwicklung des Autobahnzubringerverkehrs dringend benötigten B 172a bis zum Abschluss des 2. Bauabschnitts der BAB A 17 (3 170 - Anschlussstelle Pirna) wurde u.a. mit Schreiben des Bürgermeisters vom 15. Mai 2002 gegenüber den zuständigen Stellen eingefordert. In der Anlage 3 ist ein Übersichtslageplan zum erläuterten Straßenbauvorhaben beigelegt.	

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Die vollständigen Planfeststellungsunterlagen liegen in der Stadtverwaltung zur Einsichtnahme vor. Die Stadt Heidenau bittet um Beachtung der Ausführungen in der weiteren Planung sowie um Beteiligung im weiteren Verfahren. Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg. Anlage/n: Beschlussvorlage 84/2002: B 172 - Ortsumgehung Pirna - 2. Bauabschnitt/B 172a - Autobahnzubringer BAB A17 - Neubau - Stellungnahme zur Anhörung im Planfeststellungsverfahren	
G3.6	Anlage 3 - Stellungnahme vom 04.10.2022 zur informellen Behördenbeteiligung zum Arbeitsstand des Bebauungsplans 1.1 „Technologiepark Feistenberg“ Zweckverband IndustriePark Oberelbe (IPO), Bauleitplanung einschließl. Verkehrserschließung — Teilbebauungsplan 1.1 „Technologiepark Feistenberg“ und technische Planung — Verkehrsanlagen und Teilprojekte - 1.1 Auf- und Abfahrt B 172A einschl. Anschluss K 8771, - 11.1 K 8771 südlich Auf- und Abfahrt B 172A und - 111.1 K 8772 Ortsausgang Pirna bis Gemeindegrenze zu Heidenau Anhörung der TöB im Stadium des Vorentwurfs der Verkehrsplanung, gleichzeitig informelle Anhörung von Trägern öffentlicher Belange zum Arbeitsstand des Entwurfs des B-Plans Nr. 1.1 hier: Stellungnahme der Stadt Heidenau Sehr geehrte Damen und Herren, zunächst danken wir für die erneute Anhörung und teilen nach Prüfung Folgendes mit: Die vorliegenden Planungen, die sich ausschließlich auf das Stadtgebiet Pirna beziehen, haben	Zu 1. Der Anschluss des IPO an das übergeordnete Netz der B 172a Autobahnzubringer und somit an die A 17 ist das maßgebliche Ziel zur attraktiven verkehrlichen Erschließung des Standortes des Industrieparks Oberelbe, dies betrifft nicht nur die Teilbereiche D und C auf Pirnaer Gebiet, sondern ebenso die noch zu entwickelnde Fläche B im Gebiet Heidenau. Damit ist zwangsläufig die Nutzung der K 8772 für die Erschließung der Flächen B und C verbunden. Widersprochen werden muss dem Einwand, dass damit die Erreichbarkeit der AS Pirna von Heidenau über die Ortslage Heidenau-Großsedlitz verkürzt werden würde. Die Entfernungen zur A 17 von der Heidenauer Kernstadt (Rathaus) betragen derzeit: - zur A 17 AS Heidenau (i.R. DD): 5,4 km, ca. 9 min. und - zur A 17 AS Pirna (i.R. Prag): 4,9 km, ca. 9 min. über Burgstraße und Reppchenstraße (Dohna) bzw. 6,3 km, ca. 10 min. über Müglitztalstraße

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	mittelbare Auswirkung auf die Verkehrserschließung und wegemäßigen Beziehungen in der Stadt Heidenau, insbesondere in der Ortslage Heidenau-Großsedlitz. Amtsbereich Rechts- und Ordnungsamt: 1. Mit den hier maßgeblichen Verkehrsanlagen erhält die B 172A über die K 8771 einen unmittelbaren Anschluss an die K 8772, die den Feisten-berg mit der Ortslage Heidenau-Großsedlitz verbindet. Damit wird zwar keine Direktverbindung zwischen der BAB 17, Anschlussstelle (AS) Pirna und der Ortslage Heidenau-Großsedlitz geschaffen, aber die bisherige Verkehrsführung für eine Erreichbarkeit der AS Pirna über die Ortslage Heidenau-Großsedlitz wird deutlich verkürzt. Der Stadtrat Heidenau hatte mit seinem Beschluss vom 20.06.2002 (Vorlagen-Nr.:84/2002) im Rahmen der Anhörung zur Planfeststellung des Straßenbauvorhabens „B 172 - Ortsumgehung Pirna - 2. Bauabschnitt/B 172A - Autobahnzubringer BAB 17 - Neubau“ der damaligen Planung nur unter der ausdrücklichen Maßgabe zugestimmt, dass eine Trennung des Schnellverkehrs (B 172A) vom zwischenörtlichen Verkehr (S 51/K 8772) erfolgt, so dass die Gefahr einer Schleichwegeverbindung von der Heidenauer Kernstadt über Klein- und Großsedlitz zur BAB 17 unterbunden wird. Dies ist mit der "verkürzten" Wegebeziehung zur BAB A17, AS Pirna in dieser Form nicht mehr gewährleistet. 2. Der den aktuellen Planunterlagen beigefügte Übersichtslageplan zur wegweisenden Beschilderung (Anlage 16.4) sieht für die neue Abfahrt der B 172A nur eine Ausweisung "Industriepark Oberelbe" vor. Dies ist im Hinblick auf die unter der vorstehenden Ziffer 2 gemachten Ausführungen konsequent und richtig, widerspricht jedoch jeglicher Logik und Sinnhaftigkeit und wird durch die Programmierung der Navigationssysteme ad absurdum geführt werden. Wenn beispielsweise die touristische Wegweisung zum Barockgarten Großsedlitz, wie bisher von der BAB 17, AS Heidenau über die B 172A zur B 172/S 172 geführt und dann in Heidenau über die Geschwister-Scholl-Straße und die Ortsdurchfahrt Großsedlitz wieder zum Barockgarten zurückgeführt wird, wird dies dem vorstehenden Ansinnen zwar gerecht, aber wird	Demgegenüber wird die Entfernung mit der Herstellung des Anschlussknotens IPO an die B 172a betragen: - zur A 17 AS Pirna: 8,3 km, ca. 13 min. In Anbetracht der längeren Strecke und der unattraktiven Durchfahrt durch die Ortslage Großsedlitz kann kein Schleichverkehr auf dieser Route unterstellt werden. Zu 2. Der unter Anlage 16.4 der Planunterlagen zum TP I.1 Auf- und Abfahrt B 172a einschl. Anschluss K8771 enthaltene Übersichtsplan zur wegweisenden Beschilderung dient dem Nachweis einer richtlinienkonformen Anordnung der Standorte zur vorgeschriebenen Beschilderung im Rahmen der Planung der Verkehrsanlage. Die darauf angegebenen Ziele werden nicht im Zuge eines Planfeststellungs- bzw. B-Plan-Verfahrens verbindlich festgelegt, dies obliegt einer gesonderten Regelung mit den zuständigen Stellen des LASuV, bzw. der zuständigen Verkehrsbehörden in Abstimmung mit den Betroffenen. Die Möglichkeit zur Ausweisung der Ziele "Barockgarten Großsedlitz" bzw. "Heidenau-Großsedlitz" kann in diesem Zusammenhang geprüft werden. Zu 3. Die Gestaltung des Knotenpunktes K 8772/K 8771 als Kreisverkehr hat sich in der bisherigen Planung, bzw. im bisherigem Verfahren mit Variantenvergleich (siehe Voruntersuchung) als die eindeutige Vorzugslösung ergeben. In Anbetracht der deutlichen Vorteile für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer wird deshalb der Kreisverkehr von den Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden der Stadt Pirna und des LK

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	auf wenig Verständnis beim Betreiber des Barockgarten Großsedlitz und Touristen stoßen. Ähnlich ist eine Ausschilderung von "Heidenau" selbst zu sehen. 3. Entgegen der vorgeschlagenen Vorzugsvariante eines Kreisverkehrs zur Ausgestaltung des Knotenpunktes K8772/K 8771 wird durch die örtliche Straßenverkehrsbehörde der Stadt Heidenau einer Knotenpunktgestaltung nach der Variante 2.2 der Vorzug eingeräumt. Auch wenn dadurch die dargestellten nachteiligen Auswirkungen für den Fußgänger- und Radverkehr einhergehen, wird in der abbiegenden Vorfahrtsstraße ein wirksames Instrument gesehen, die gewollte „Unattraktivität“ der Wegebeziehungen durch die Ortslage Heidenau-Großsedlitz zu verdeutlichen. Dies überwiegt die Nachteile für den Fußgänger- und Radverkehr. Es soll nicht nur davon ausgegangen werden, sondern es muss im Rahmen der Straßenplanung und der beabsichtigten Verkehrsführung alles dafür getan werden, dass der hauptsächliche Verkehr aus Richtung Pirna in Richtung IPO und zurückgeführt wird. Durch die Ausgestaltung eines Kreisverkehrs, mit den durchaus nachvollziehbar dargestellten Vorteilen, würde aber auch die Verbindung zur Ortslage Heidenau-Großsedlitz eine gleichbedeutende und für den ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer nicht ohne Weiteres wahrzunehmende Gewichtung erlangen...." Die jetzt vorliegenden Planungen sehen für den beschriebenen Knotenpunkt nunmehr (ohne Darstellung einer Alternativvariante) einen Kreisverkehr vor. Auch wenn die Verkehrsuntersuchung zur K 8771 und K 8772 mit einer Prognose für das Jahr 2030 davon ausgeht, dass mit der Errichtung eines Kreisverkehrs die Verkehrsqualität A erreicht werden kann, verkennt diese den (vermeintlich) stark zunehmenden Schleichverkehr von Heidenau auf "direktem Wege" Heidenau-durch Großsedlitz zur BAB 17. Außerdem bleiben die (vermeintlich zu erwartenden) negativen Auswirkungen für die Straßenanlieger in der Ortsdurchfahrt Großsedlitz bei dieser Prognosebetrachtung vollkommen unberücksichtigt. Amtsbereich Bauamt, Sachgebiet Stadtplanung/ Stadtentwicklung: Die Belange der Stadt Heidenau sind städtebaulich hinsichtlich der Nähe zum Plangebiet sowie der geplanten Nutzung betroffen. Heidenau ist Teil des Gesamtprojektes „IndustriePark	SOE sowie der Polizei befürwortet. Es wird weiterhin an dieser KP-Form festgehalten. Es kann nicht nachvollzogen werden, dass die Gestaltung eines Knotenpunkts die Routenführung eines Kraftfahrers zu seinem Ziel beeinflussen würde. Die "Unattraktivität" der Wegebeziehung durch die OL Heidenau-Großsedlitz i.R. Heidenau ergibt sich bereits durch die Entfernung nach Heidenau und die Restriktionen i.V. mit der engen Ortsdurchfahrt Großsedlitz (s. 2.: Erwiderung zu Punkt 1). So kann die Einschätzung eines "stark zunehmenden Schleichverkehrs" nicht geteilt werden. Richtig ist, dass der Zielverkehr zum Barockgarten und der OL Großsedlitz, aber auch zur künftigen Teilfläche B des IPO attraktiver wird. Bzgl. der Hinweise erfolgt der Verweis auf die oben gemachten Erwiderungen. Die weitere Beteiligung am Verfahren wird zugesagt.

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Oberelbe" und auf dem Stadtgebiet sind ebenfalls Gewerbeflächen vorgesehen. Da diese Planung jedoch noch nicht fortgediehen ist, kann eine Bewertung der Teilfläche 1.1 „Technologiapark Feistenberg" nicht erfolgen. Die Stadt Heidenau weist, wie auch schon in der Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung am Gesamtentwurf vom 11.08.2020 auf den weiterhin in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan GS 04/1 „Schäferweg" in Großsedlitz hin. Die Stadt Heidenau bittet um Beachtung der Hinweise in der weiteren Planung sowie um Beteiligung im weiteren Verfahren. Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Erfolg und stehen für Rückfragen gern zur Verfügung.	
N1	Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel	
N1.1	Durch die o. g. Planung werden keine Belange, welche die Stadt Bad Gottleuba-Berggießhübel betreffen, berührt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
N5	Landeshauptstadt Dresden	
N5.1	Die von Ihnen übersandten Unterlagen zu o. g. Vorhaben habe ich gemäß § 2 (2) und § 4 BauGB prüfen lassen. Es wurde festgestellt, dass aus derzeitiger Sicht planungsrelevante Belange der Landeshauptstadt Dresden nicht berührt werden. In der Landeshauptstadt sind derzeit keine größeren kommunalen Flächen für Industrieansiedlungen vorhanden. Auch hinsichtlich verfügbarer Gewerbeflächen besteht ein akuter Mangel. Im Amt für Wirtschaftsförderung können aus diesem Grund gegenwärtig Anfragen von Unternehmen in einer Größenordnung von ca. 150 Hektar nicht bedient werden. Neben großen Flächen werden insbesondere auch Flächen zwischen 0,5 und 1 Hektar von kleineren Betrieben nachgefragt. Insofern eröffnet die Entwicklung des Industrieparks Oberelbe neue	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Lfd. Nr.	Stellungnehmer / Inhalt der Anregung	Abwägungsvorschlag
	Ansiedlungsmöglichkeiten. Die Landeshauptstadt hat sich im Rahmen der Kooperationsvereinbarung zur Unterstützung bei der Vermarktung des IPO bereit erklärt. Dieser Ansatz wird an dieser Stelle ausdrücklich bekräftigt. Es wird empfohlen, bei den weiteren Planungen verschiedene sowie variable Baufeldgrößen vorzusehen (Teilungs- und Zusammenlegungsmöglichkeiten).	
N7	Gemeinde Kreischau	
N7.1	Wir haben die Unterlagen zu oben genannter Planung auf der Grundlage der §§ 2 Abs. 2 und 4 Abs. 2 des Baugesetzbuches geprüft und dem Technischen Ausschuss zur Beschlussfassung vorgelegt. Die Belange der Gemeinde Kreischau sind nicht berührt. Der Technische Ausschuss hat daher in seiner Sitzung vom 07.08.2023 beschlossen, das Einvernehmen zu erteilen.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.
N11	Gemeinde Lohmen	
N11.1	wir bedanken uns für Ihre Informationen über den Entwurf des Teil-Bebauungsplanes 1.1 "Technologiepark Feistenberg" und für die Beteiligung der Gemeinde Lohmen und der Stadt Wehlen als Nachbargemeinden. Der Stadtrat Stadt Wehlen, der Gemeinderat Lohmen sowie die Gemeindeverwaltung Lohmen haben den Entwurf zur Kenntnis genommen. Aus Sicht der Verwaltungsgemeinschaft Lohmen / Stadt Wehlen bestehen keine Einwände gegen den Bebauungsplan. Die Belange der beiden Kommunen werden nicht berührt. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Planung.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.