ABDRUCK

Regierungspräsidium
Dresden

Regierungspräsidium Dresden
Postfach 10 06 53 · 01076 Dresden

gegen Empfangsbekenntnis

Landeshauptstadt Dresden
Dr.-Külz-Ring 19

01067 Dresden

EINGEGANGEN
16. MRZ. 2004
RAe Lichdi & Jähnigen

Dresden, 25.02.2004
Tel. (03 51) 8 25 - 4100
E-Mail: joerg.weihe@rpdd.sachsen.de
Bearb.: Herr Weihe
Aktenzeichen: (Bitte bei Antwort angeben) 41-0513.27/10-WSB

Vollzug des Sächsischen Straßengesetzes
Planfeststellung für das Bauvorhaben Neubau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke
Antrag der Landeshauptstadt Dresden vom 18.02.2003

Das Regierungspräsidium Dresden erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

1. Der Plan für das Bauvorhaben Neubau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke von Knotenpunkt Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße bis Knotenpunkt Stauffenbergallee/Erschließungsstraße Albertstadt, Bau-km ca. 0-710 bis Bau-km ca. 1+201 wird mit den sich aus den Tekturen und Roteintragungen ergebenden Änderungen sowie den Nebenbestimmungen in diesem Beschluss

festgestellt.

2. Der festgestellte Plan umfasst folgende Unterlagen:

Unterlage	Planbezeichnung	Maßstab
1	Erläuterungsbericht	
2	Übersichtskarte	1:25.000
3	Übersichtslageplan	1:10.000
4	Übersichtsplan der Varianten	1:50.000
5	Bauwerksverzeichnis und zugehörige Lagepläne	1:1.000
6	Straßenquerschnitte	1:50
7	Lagepläne	1:500
8	Höhenpläne	1:1000, 1:100
9 9.1 9.2 9.3 9.4	**Bodenuntersuchungen** Bereich Altstädter Seite und Brückenkopf Neustädter Seite Bautzner Str. bis Stauffenbergallee/Einfahrt RP Bautzner Str./Fischhausstr./Heideparkstr. Erdmengenbilanz	
10	Bauwerksskizzen	verschiedene
11	Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung	
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan *Tektur vom 27.11.2003: Erläuterungstext; Lagepläne Blatt Nr. 1, Blatt Nr. 3, Blatt Nr. 4; Übersichtslageplan*	verschiedene
13. 13.1 13.2 13.3	**Ergebnisse der wassertechnischen Untersuchung** Bereich Altstädter Seite einschließlich wasserrechtliche Beantragung Brückenkopf Neustädter Seite und Bautzner Str. bis Stauffenbergallee/Einfahrt RP Bautzner Str./Fischhausstr./Heideparkstr.	
14 14.1 14.2	**Grunderwerb** Grunderwerbsverzeichnis *Tektur vom 09.07.2003* *Tektur vom 27.11.2003* Grunderwerbspläne *Tektur vom 09.07.2003: Blatt Nr. 2.1* *Tektur vom 27.11.2003: Blatt Nr. 5.1, Blatt Nr. 5.3, Blatt Nr. 5.4*	1:500
15 15.1 15.2 15.3 15.4 15.5 15.6 15.7 15.8 15.9	**Sonstige Unterlagen** Koordinierte Leitungspläne Fahrdrahtanlage Haltestellenplan Verkehrsführung während der Bauzeit Expertise zu Sicherheitsfragen im Tunnel Lufthygienische Untersuchung Waldschlößchen (Variantenvergleich) Erschütterungstechnische Untersuchung Freiraumgestaltung Gehölzhang Naturschutzrechtliche Befreiungs- und Ausnahmetatbestände	1:500

15.10	*Tektur vom 27.11.2003* Schalltechnische Untersuchung Waldschlößchen (Variantenvergleich)	
16 16.1 16.2	**Umweltverträglichkeitsuntersuchungen** UVU FFH-Verträglichkeitsuntersuchung	

Die Planunterlagen wurden am 17.01.2003 aufgestellt. Durch Tekturen vom 09.07.2003 und vom 27.11.2003 wurden die Planunterlagen geändert bzw. ergänzt. Die Tekturen sind in den Plan eingetragen. Die durch Planänderungen überholten Unterlagen sind den planfestgestellten Unterlagen nachrichtlich beigefügt.

3. Der Landeshauptstadt Dresden werden für ihr Vorhaben nach Maßgabe der unter 4.1 festgesetzten Auflagen folgende Erlaubnisse nach § 13 Sächsisches Wassergesetz (SächsWG) i.V.m. §§ 2, 3 und 7 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG), Genehmigungen gemäß §§ 67 und 91 Abs. 1 SächsWG sowie Befreiungen gemäß § 100 Abs. 6 und § 48 Abs. 10 SächsWG erteilt:

3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse gemäß § 13 SächsWG i.V.m. §§ 2, 3 und 7 WHG für

- temporäre Grundwasserhaltungen während der Gründungsarbeiten bei erhöhten Grundwasserständen in Abhängigkeit von der Wasserführung der Elbe,

- die dauerhafte Grundwasserbenutzung durch die Errichtung von Kanälen im Grundwasserschwankungsbereich und das Einbringen von Kolkschutz für die Brückenbogengründungen und die Pfeiler mit verbleibendem Spundwandverbau sowie das Errichten eines Regenwasserhebewerkes im Bereich des Flurstückes Nr. 50 der Gemarkung Altstadt II,

- die bauzeitliche Einleitung von Grundwasser in die Elbe,

- die Einleitung von Niederschlagswasser in die Elbe.

3.2 Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 91 SächsWG für den Neubau der Waldschlößchenbrücke am Strom-km 52,68 der Elbe sowie für die Errichtung temporärer Einleitstellen an der Elbe für Grundwasser.

3.3 Wasserrechtliche Befreiung gemäß § 100 Abs. 6 SächsWG i.V.m. § 4 der Verordnung der Landeshauptstadt Dresden „Festsetzung des Überschwemmungsgebietes der Elbe in Dresden" vom 11.05.2000 für die Errichtung von Bauwerken im Überschwemmungsgebiet.

3.4 Wasserrechtliche Befreiung gemäß § 48 Abs. 10 SächsWG von den Schutzbestimmungen des Wasserschutzgebietes der Wasserwerke Saloppe/Albertstadt (rechtselbisch).

3.5 Genehmigung zur Herstellung, Beseitigung und wesentlichen Umgestaltung eines Gewässers und seiner Ufer gemäß § 31 Abs. 1 WHG i.V.m. § 78 SächsWG für die Wiederherstellung einer Elblache, des sog. „Pferdelochs", und die Renaturierung des

Brüchtigtgrabens in Dresden-Zschieren (LBP-Maßnahme EX1) sowie für die bereichsweise Auskiesung der Laubegaster Elblachen in Dresden-Laubegast (LBP-Maßnahme EX3).

3.6 Wasserrechtliche Genehmigungen für Bau und Betrieb sowie wesentliche Veränderungen von Abwasseranlagen und überörtlichen Ver- und Entsorgungsleitungen gemäß § 67 SächsWG i.V.m. § 14 Abs. 1 WHG für die erforderlichen abwassertechnischen Maßnahmen zur Entwässerung der Brücke und Nebenanlagen sowie die im Zuge der Baumaßnahme erforderlichen Änderungen und Stilllegung von Kanalabschnitten und den Betrieb dieser Anlagen nach Maßgabe der festgestellten Planunterlagen.

4. Es werden folgende Nebenbestimmungen festgelegt:

4.1 Wasserrecht

Wasserbau/Hydrologie

4.1.1 Die Baumaßnahmen im Bereich der Fließgewässer sind so auszuführen, dass es zu keiner Beeinträchtigung der oberirdischen Gewässer kommt.

4.1.2 Bauzeitliche Einleitungen aus den Wasserhaltungen in oberirdische Gewässer haben so zu erfolgen, dass eine schädliche Beeinflussung des Gewässers nicht zu befürchten ist. Während der Bauarbeiten anfallendes Abwasser, besonders zementhaltige Spülwässer, Kalkbrühen und Schlempen, sowie mit Baustoffen verunreinigte Niederschlagswässer dürfen nicht in das Gewässer eingeleitet werden.

4.1.3 Bauzeitlich begrenzte Wasserhaltungen sind ohne erhebliche Beeinträchtigungen des schadlosen Wasserabflusses und nur entsprechend dem Vorhalteerfordernis einer zügigen Baudurchführung auszuführen.

4.1.4 Für alle Arbeiten im Überschwemmungsgebiet der Elbe ist ein Hochwassermaßnahmeplan zu erstellen und vorzulegen, in dem die erforderlichen Nachrichtenverbindungen, die Dauer der Bauzeit (objektbezogen) und die für den Hochwasserschutz der Baustelle erforderlichen Maßnahmen festgelegt sind.

4.1.5 Das Überschwemmungsgebiet der Elbe darf nicht nachteilig für den Hochwasserabfluss bzw. die Retention während der Bauausführung beeinträchtigt werden. Die geplanten Bepflanzungen im Abflussbereich der Elbe sind mit dem Staatlichen Umweltfachamt (StUFA) Radebeul abzustimmen. Sollte durch eine Modifikation dieser Maßnahmen ein Ausgleichsdefizit entstehen, hat der Vorhabensträger unverzüglich weitere Ausgleichs- bzw. Ersatzmaßnahmen zu benennen.

4.1.6 Die Fundamente der Pfeiler des Brückenbauwerks sind in den Achsen 85 und 145 um 50 cm und an den angrenzenden V-Pfeilern in angepasster Abmessung zu erhöhen.

4.1.7 Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die vorgesehenen Maßnahmen zur ausreichenden Sicherung gegen Auskolkung und Erosion im Bereich der Brückenwiderla-

ger und -stützen sowie der weiteren befestigten Flächen im Uferbereich darzustellen und nachzuweisen.

4.1.8 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist eine aussagekräftige Fachplanung zu der geplanten Ausgleich- und Ersatzmaßnahme EX1 zu erarbeiten. Mit der Bauausführung darf erst nach Prüfung und Bestätigung der Fachplanung durch das StUFA Radebeul begonnen werden. Der Brüchtigtgraben ist im gesamten betrachteten Bereich hinsichtlich Linienführung (vorzugsweise Lage analog des alten Flurstücksverlaufs) und Bauweise gemäß § 78 SächsWG naturnah zu gestalten.

Die Böschungen des Grabens sind flach mit einer Neigung von mindestens 1:3 ... 1:4 auszubilden und zu begrünen und in Sohle und Böschung strukturreich zu gestalten. Die Renaturierung ist entsprechend der Richtlinien für die naturnahe Gestaltung der Fließgewässer in Sachsen (Materialien zur Wasserwirtschaft 2/1995, herausgegeben vom Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft) auszuführen. Der neu zu gestaltende/wieder-herzustellende Elbaltarm ist durchgängig als mindestens 20 m breite, tiefe Flutmulde zu gestalten. Für die geplante Auwaldbepflanzung ist der schadlose Hochwasserabfluss nachzuweisen. Im Zuge der Maßnahme EX1 sind im Bereich des bestehenden Radweges Geländeaufhöhungen im Vergleich zum bestehenden Zustand nach Möglichkeit zu vermeiden.

4.1.9 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist eine aussagekräftige wasserbauliche Fachplanung zu der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme EX3 zu erarbeiten. Mit der Bauausführung darf erst nach Prüfung und Bestätigung der Fachplanung durch das StUFA Radebeul begonnen werden. Im Zuge der vorgesehenen Geländeprofilierungen bei der Maßnahme EX3 sind keine Geländeaufhöhungen (Anschüttung im Böschungsbereich) im Vergleich zum bestehenden Zustand vorzunehmen.

4.1.10 Im Zuge der Maßnahme EX5 sind keine Geländeaufhöhungen im Vergleich zum bestehenden Zustand vorzunehmen.

4.1.11 Die Ergebnisse der Hochwasserschutzkonzeption des Freistaates Sachsen und die beantragten Maßnahmen zur Hochwasserschadensbeseitigung (hier: Auflandungen Elbufer Johannstadt, WASA Nr. 09-4323/6200/62/DD-53) sind entsprechend ihrer Relevanz für das Brückenbauvorhaben in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Insbesondere sind Maßnahmen des präventiven Hochwasserschutzes im Zusammenhang mit der Hochwasserschutzkonzeption in Anwendung zu bringen.

4.1.12 Die durch die Bauausführung entstandenen Schäden am Gewässerbett sowie an Ufern und Vorländern sind nach Beendigung der Baumaßnahme ordnungsgemäß zu beheben. Die Baustelle ist gründlich zu beräumen.

4.1.13 Beginn und Fertigstellung des Vorhabens sind dem StUFA Radebeul schriftlich anzuzeigen.

Gewässerbeschaffenheit

4.1.14 Jegliche Baustoffe wie Kalkbrühen oder ähnliches, jegliche kontaminierten Reinigungswässer sowie sich in der Baugrube sammelnde und mit Baustoffen verunrei-

nigte Niederschlagswässer sind vom Vorfluter fernzuhalten. Der pH-Wert des abgeleiteten Wassers hat zwischen 6,0 und 8,5 zu liegen.

4.1.15 Der Gehalt an abfiltrierbaren Stoffen sollte 50 mg/l nicht überschreiten. Stark getrübtes Wasser ist über eine Absetzeinrichtung zu leiten.

4.1.16 Die Einleitung hat so zu erfolgen, dass eine Anreicherung mit Sauerstoff möglich ist.

4.1.17 Zu Beginn der Grundwassereinleitung ist eine Grundwasseruntersuchung mit dem vorliegenden Parameterumfang (zuzüglich „abfiltrierbare Stoffe") durchzuführen und dem StUFA Radebeul zur Beurteilung vorzulegen.

4.1.18 Die Anlagen zur Wasserhaltung sind unverzüglich mit Beendigung der Bauarbeiten zu entfernen.

4.1.19 Das bei bauzeitlichen Wasserhaltungsmaßnahmen anfallende Grundwasser ist schadlos abzuleiten.

4.1.20 Die geförderten Grundwassermengen sind getrennt für den linkselbischen und rechtselbischen Bereich jeweils mit Hilfe eines Wasserzählers täglich in m^3/d zu messen und im Bautagebuch zu registrieren.

4.1.21 Während der Bauzeit sind Schutzmaßnahmen gegen Verunreinigungen des Grundwassers zu treffen. Die Baustelleneinrichtungen sowie der Umgang und die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen hat so zu erfolgen, dass keine wassergefährdenden Stoffe wie Treib- und Schmiermittel oder verschmutztes Niederschlagswasser in den Boden oder die Kanalisation eindringen können. Gegebenenfalls auftretende Tropfverluste (z.B. Kraftstoff, Hydrauliköl) von Baufahrzeugen und Baumaschinen sind so aufzufangen oder mit Bindemitteln aufzunehmen, dass deren Eindringen in den Untergrund sicher verhindert wird. Entsprechende Auffangvorrichtungen sowie geeignete Bindemittel sind auf der Baustelle vorzuhalten.

4.1.22 Im Bereich der Trinkwasserschutzzone sind die gemäß RiStWag empfohlenen Restriktionen hinsichtlich des Ausbaus und des Einsatzes von Bau- und Bauhilfsstoffen für den Verkehrswegebau zu beachten.

4.1.23 Die Festlegungen der Trinkwasserschutzzonenordnung für das Wasserschutzgebiet der Wasserwerke Saloppe/Albertstadt vom 20.04.1985 sind zu beachten.

4.1.24 Bei Verlegung von Regenwasserleitungen ist die ATV 142 im Zusammenhang mit der ATV 146 zu beachten.

4.1.25 Zur Beweissicherung sind mittels Grundwasserstandskontrollmessungen während der Bauzeit Wasserhaltungsmaßnahmen alle zwei Tage zu erfassen.

4.1.26 Die Grundwassermessstellen BK6 und BK2 und die Wasserhaltungsbrunnen (Altstädter Seite) sind vor und während der Baumaßnahme sowie die mit Beginn der Baumaßnahme einzurichtenden Wasserhaltungsbrunnen vor und während der Wasserhaltungsmaßnahmen zu beproben und mindestens auf LHKW (incl. Trichlor-

methan und 1,2-cis-Dichlorethen) zu untersuchen. Wird ca. eine Woche vor Beginn der Baumaßnahme am Regenwasserkanal am Käthe-Kollwitz-Ufer in den BK6 und BK2 keine LHKW nachgewiesen, genügt eine wöchentliche Beprobung.

Nebenbestimmungen zum Bau von Anlagen gemäß § 67 Abs. 1 SächsWG

4.1.27 Für die Bauwerke

- RÜ Wehr Bautzner Straße
- RÜ Käthe-Kollwitz-Ufer
- Abscheideanlage für Feststoffe und Mineralöle (RiStWag-Anlage)
- Sonderschächte

ist die Tragwerksplanung (Standsicherheitsnachweise, Auftriebssicherheit, Dichtigkeit, Korrosionsschutz und Dauerhaftigkeit) durch einen staatlich anerkannten Prüfingenieur prüfen zu lassen und während der Bauausführung zu begleiten. Voraussetzung für den Baubeginn ist die Vorlage der Prüfberichte eines staatlich anerkannten Prüfingenieurs zu den statischen Nachweisen beim StUFA Radebeul. Auch die aus der Bauüberwachung hervorgehenden Prüfberichte des staatlich anerkannten Prüfingenieurs sind dem StUFA Radebeul vorzulegen. Die als zwingend formulierten Vorgaben der Prüfberichte sind vollumfänglich umzusetzen. Die Umsetzung von Empfehlungen der Prüfberichte stehen im pflichtgemäßen Ermessen des Bauherren.

4.1.28 Die abwassertechnischen Anlagen sind nach den geltenden Vorschriften und mindestens nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik insbesondere wasserdicht und dauerhaft herzustellen und so zu unterhalten und zu betreiben, dass andere nicht geschädigt werden.

Von den allgemein anerkannten Regeln der Technik abweichende Bauprodukte dürfen nur eingesetzt werden, wenn die gemäß §§ 20 ff Sächsische Bauordnung (SächsBO) erforderlichen Nachweise vorliegen.

4.1.29 Der Bauherr hat zum Baubeginn dem StUFA Radebeul das von ihm mit der Bauoberleitung und der örtlichen Bauüberwachung der abwassertechnischen Anlagen beauftragte Ingenieurbüro sowie den Namen des Bauleiters schriftlich bekannt zu geben.

4.1.30 Es sind lückenlos Dichtheitsprüfungen der Rohrleitungen, Schächte und der unter Punkt 4.1.27 aufgeführten Bauwerke durchzuführen.

4.1.31 Zur Abnahme ist das StUFA Radebeul rechtzeitig, mindestens zwei Wochen vorher, einzuladen.

4.1.32 Die Anlagen bedürfen einer wasserrechtlichen Abnahme gemäß § 94 Abs. 4 SächsWG. Zur Abnahme sind vorzulegen:

- Bestandspläne mit Nivellement der Sohlhöhen in den Schächten und Bauwerken,
- Nachweise der Dichtheitsprüfungen,
- Auswertung der TV-Inspektion,

- Nachweise über die Rohrlagerung (Abnahmeprotokolle, Verdichtungsnachweise),
- Betongütenachweise,
- Nachweise der Bewehrungsabnahme,
- Protokoll der Abnahme gemäß § 12 VOB/B,
- Protokolle über Funktionsproben.

4.1.33 Die Anlagen sind so zu betreiben, zu unterhalten und zu warten, dass jederzeit eine ordnungsgemäße Ableitung der gesammelten Abwässer gewährleistet wird.

4.1.34 Durch den Anlagenbetreiber der RiStWAG-Anlage ist vor der Inbetriebnahme ein Havarieplan zu erstellen.

4.1.35 Die temporären Einleitbauwerke sind so zu errichten, dass die Standsicherheit jederzeit gewährleistet ist. Sohle und Böschung sind im Bereich der Einleitstelle entsprechend der hydraulischen Belastung zur Vermeidung von Erosion zu befestigen und gegen Unterspülung zu sichern. Es sind Vorkehrungen zu treffen, dass sich an der Leitung kein Schwimmgut der Elbe verfängt.

4.1.36 Die Errichtung der Einleitstellen darf erst unmittelbar vor Beginn der Einleitung erfolgen.

4.1.37 Die Einleitbauwerke sind innerhalb einer Woche nach Beendigung der Einleitung fachgerecht rückzubauen. Der Rückbau hat so zu erfolgen, dass der ursprüngliche Zustand wieder hergestellt wird.

4.1.38 Durch die Errichtung bzw. den Rückbau der Einleitbauwerke oder durch die Einleitung ggf. entstandene Schäden am Uferverbau, im Uferbereich oder im Fließgewässer Elbe sind in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt auf Kosten des Verursachers unverzüglich zu beseitigen.

4.2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

4.2.1 Bei Baumaßnahmen auf Altlasten und altlastenverdächtigen Flächen sind vor Beginn der Bauarbeiten die erforderlichen Erkundungs- und Sanierungsmaßnahmen mit dem Regierungspräsidium Dresden, Referat 63, abzustimmen, entsprechend durchzuführen und zu dokumentieren.

4.2.2 Anstehender Oberboden (Mutterboden) und Unterboden (getrennt nach Bodenarten) sind vor Beginn der Bauarbeiten von den in Anspruch zu nehmenden Bau- und Betriebsflächen sorgsam abzutragen und zwischenzulagern. Kann Bodenaushub nicht sofort verwendet werden, ist der Boden in trapezförmigen Mieten so bereitzustellen, dass Verdichtung, Erosion und Vernässung vermieden werden. Die Schütthöhe von Oberboden soll dabei max. 2 m und von verdichtungsgefährdetem Unterboden max. 5 m betragen. Bei einer Lagerung von mehr als 3 Monaten während der Vegetationszeit sind die Bodenmieten zu begrünen und einer entsprechenden Pflege zu unterziehen. Der in Mieten gelagerte Oberboden ist vor An- oder Überschüttungen mit Bodenaushub oder anderen Fremdmaterialien zu schützen, um eine vollständige Wiederverwendung zu gewährleisten.

4.2.3 Die Flächeninanspruchnahme von Bau- und Montageplätzen ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Soweit für die Errichtung zeitweiliger Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits-, Stellflächen usw. nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen werden kann, ist die Basisfläche mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen und eine – falls erforderlich – Platzbefestigung mittels Schotter, Sand o.ä. Materialien vorzunehmen. Nach erfolgtem Rückbau sind die Flächen zu rekultivieren.

4.2.4 Im Bereich der Elbauen anfallender Oberboden und Bodenaushub ist vorrangig einer Wiederverwertung innerhalb der Elbauen zuzuführen. Eine Verwertung dieses Oberbodens und Bodenaushubes außerhalb der Elbauen ist nur zulässig, wenn vorgenommene analytische Untersuchungen die Besorgnis von Schadstoffbelastungen ausschließen. Eine Vermischung mit Oberboden und Bodenaushub aus anderen Bereichen ist unzulässig.

4.2.5 Die Verwertung von überschüssigem Bodenmaterial (Massenüberschuss) außerhalb des Bauvorhabens ist nur zulässig, wenn dieses Material auf mögliche Schadstoffbelastungen untersucht und als einbaufähig bewertet wurde. Dafür gelten:

- bei einer Verwertung zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht i.S.v. § 12 Bundesbodenschutzverordnung die Vorsorgewerte der gleichen Verordnung,
- bei einer Verwertung i.S. eines Baustoffs die Zuordnungswerte der Technischen Regeln der LAGA.

Analog gelten o.g. Vorschriften bei der Verwertung von Bodenmaterial von einem anderen Herkunftsort, z.B. bei der Maßnahme des Bodenaustausches.

4.2.6 Im Zuge einer Wiederverwertung von Bodenaushub an Ort und Stelle bzw. einer Rekultivierung der Baustellenflächen sind Aufschüttungen auf die lokalen Bodenverhältnisse abzustimmen.

4.2.7 Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Baustelle zu beräumen und hinsichtlich aller bauzeitlich genutzten Flächen umgehend der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen. Dem Regierungspräsidium Dresden, Referat 63, ist eine Dokumentation zum Wiedereinbau von Aushubmassen zu übergeben.

4.3 Immissionsschutz

4.3.1 Die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind gemäß den eingereichten Planunterlagen zu realisieren und zu unterhalten. Sie müssen spätestens mit Inbetriebnahme der Baumaßnahme fertig gestellt sein. Die Straßenseite der Lärmschutzwand entlang der Fetscherstraße ist schallabsorbierend auszuführen.

4.3.2 Die Eigentümer der Anwesen, für die in der Planfeststellungsunterlage 11 Anhang C ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach festgestellt wird, haben gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch notwendige Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt

werden und Lüftungseinrichtungen in Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Der Anspruch beschränkt sich auf die Gebäudeseiten und Stockwerke der Anwesen, für die in der Planfeststellungsunterlage 11 Anhang C eine Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspegels der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV) ausgewiesen ist.

Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrswegeschallschutzmaßnahmenverordnung). Bei jedem der Anwesen, welches Anspruch auf passiven Schallschutz hat, sind bauphysikalische Prüfungen und Berechnungen der erforderlichen Schallschutzklassen und sonstigen notwendigen Schallschutzmaßnahmen durch anerkannte Ingenieurbüros nach dem gültigen Regelwerk durchzuführen. Die Betroffenen sind vom Vorhabensträger nach Abschluss und Auswertung der Prüfungen schriftlich über deren Ergebnisse und ggf. über ihren Anspruch auf die Erstattung von Schallschutzmaßnahmen zu informieren.

Die Maßnahmen sind so früh wie möglich durchzuführen. Begründete Anträge auf Erstattung der für die passiven Maßnahmen entstandenen Aufwendungen sind vorrangig zu bearbeiten.

Ferner ist den Eigentümern der betroffenen Grundstücke eine verbleibende Beeinträchtigung des Außenwohnbereiches nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 – in Geld auszugleichen. Auch insoweit sind die Einzelheiten außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen dem jeweiligen Eigentümer und dem Vorhabensträger zu klären. Der Vorhabensträger hat die anspruchsberechtigten Eigentümer so früh wie möglich zu ermitteln und auf ihre Anspruchsberechtigung hinzuweisen.

4.3.3 Als Immissionsgrenzwerte für den Waldorfkindergarten in der Heideparkstraße 6 sind die nach der 16. BImSchV für Schulen geltenden Werte anzusetzen.

4.3.4 Die zur Hochschule für Bildende Künste gehörenden Werkstätten Gießerei und Schweißhalle haben Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach. Als Immissionsgrenzwerte sind die nach der 16. BImSchV für Schulen geltenden Immissionsgrenzwerte anzusetzen.

4.3.5 Das Gebäude Brauhaus am Waldschlößchen, Am Brauhaus 8 b, hat Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach. Als Immissionsgrenzwerte sind die nach der 16. BImSchV für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte anzusetzen.

4.3.6 Für die Bereiche Fetscherstraße Baubeginn bis Knotenpunkt Fetscherstraße/Wormser Straße sowie Radeberger Straße von Bau-km 0+220 bis Einmündung Charlottenstraße, Charlottenstraße, Heideparkstraße ist eine zusätzliche schalltechnische Untersuchung nach den RLS 90 und der VLärmSchR 97 zu erarbeiten. Dabei ist zu unterstellen, dass für die genannten Bereiche die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV gelten. Für die Anwesen, für die nach dieser Untersuchung ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach festgestellt wird, gelten die Ausführungen unter 4.3.2 entsprechend.

4.3.7 Als Straßenbelag ist ein nicht geriffelter Gussasphaltbelag, ein Splittmastixbelag oder ein akustisch gleichwertiger Belag zu verwenden.

4.3.8 Während der Bauphase sind die Immissionsrichtwerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen" (AVwV) vom 19.08.1970 und die Vorschriften des Gesetzes über Sonn- und Feiertage im Freistaat Sachsen (SächsFG) vom 10.11.1992 einzuhalten. Die Baustelle muss so eingerichtet werden, dass

- Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und
- lärmintensive Arbeiten in der Zeit zwischen 07.00 Uhr und 20.00 Uhr erfolgen. Bauarbeiten an Sonn- und Feiertrage dürfen nur nach erfolgter Ausnahmegenehmigung verrichtet werden.

Für Verbauarbeiten ist die Technik des Spundwandpressens anzuwenden.

Zum Einsatz kommen dürfen nur geräuschgeminderte Bagger und Radlader (statt Planierraupen) mit einem Schallleistungspegel $L_{WA} \leq 101$ dB(A) (Produkte mit dem Umweltkennzeichen „Blauer Engel").

4.3.9 Die bei den Bauarbeiten entstehenden Staubemissionen sind durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen, z.B. durch

- Container- und Fahrzeugabdeckung,
- Befeuchten staubender Materialien, besonders bei anhaltender Trockenheit und Wind,
- Reinigung der Arbeitsflächen und Fahrwege.

Die Verschmutzung öffentlicher Verkehrswege durch Baufahrzeuge beim Verlassen der Baustelle ist weitestgehend zu vermeiden. Unvermeidbare Verschmutzungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.

4.4 Naturschutz

4.4.1 Der Vorhabensträger hat die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) festgelegten Maßnahmen zur Minderung und zum Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft im Benehmen mit dem StUFA Radebeul und der zuständigen Naturschutzbehörde durchzuführen.

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen sind möglichst zeitgleich mit der Straßenbaumaßnahme umzusetzen. Dies gilt vor allem für nicht in unmittelbarer Trassennähe liegende Kompensationsmaßnahmen. Der Abschluss der in den Planunterlagen dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen soll spätestens zum Zeitpunkt der Beendigung der Baumaßnahme erfolgt sein.

4.4.2 Die Pflege und die Unterhaltung der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen obliegt dem Vorhabensträger.

4.4.3 Die notwendige Beseitigung von Gebüsch, Hecken, Bäumen oder ähnlichem Bewuchs ist außerhalb der Vegetationsperiode (01. März bis 30. September) vorzunehmen. Für Maßnahmen während der Vegetationsperiode ist eine Ausnahme bei der zuständigen Naturschutzbehörde zu beantragen.

4.4.4 Der Beginn von Rodungsarbeiten im Bereich des Wäldchens Radeberger Straße/Stauffenbergallee ist durch den Vorhabensträger schriftlich dem Forstamt Dresden anzuzeigen. Dabei ist ein verantwortlicher Bauleiter zu benennen.

4.4.5 Nach Abschluss der Bauarbeiten an Teilobjekten, die Waldflächen berühren, sind im Rahmen einer Begehung durch den Vorhabensträger und das Forstamt Dresden eventuell verbliebene Mängel (z.B. Wegeschäden, Schäden am angrenzenden Waldbestand) aufzunehmen und anschließend durch den Vorhabensträger zu beseitigen.

4.4.6 Die Auswahl und die Anordnung der Leuchtquellen für die Waldschlößchenbrücke hat in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.

4.4.7 Die gesamte Baumaßnahme ist durch eine ökologische Bauüberwachung zu begleiten.

4.5 Sonstige Auflagen im öffentlichen Interesse

4.5.1 Vor Beginn von Bodeneingriffen im Rahmen von Erschließungs- und Bauarbeiten sind in allen unverritzten Arealen archäologische Grabungen durchführen zu lassen. Ausgenommen hiervon sind die bereits archäologisch untersuchten Flächen auf dem rechten Elbufer.

Auftretende Befunde und Funde sind sachgerecht auszugraben und zu dokumentieren.

4.5.2 Im Bereich des Bauvorhabens befindet sich der trigonometrische Punkt (TP) 4948 204. Dieser ist durch geeignete Maßnahmen so zu schützen, dass er durch Baumaßnahmen, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr oder andere Handlungen nicht beschädigt und in seiner Lage verändert wird sowie seine Erkennbarkeit und Verwendbarkeit nicht eingeschränkt werden. Sollte eine Beeinträchtigung unumgänglich sein, ist dies dem Landesvermessungsamt Sachsen, Referat 24, unverzüglich mitzuteilen.

4.5.3 Soweit Verlegungen von Versorgungsleitungen und Telekommunikationsanlagen erforderlich sind, sind diese in Abstimmung mit den betroffenen Versorgungsunternehmen durchzuführen. Soweit eine Verlegung nicht in Betracht kommt, sind die von den Versorgungsunternehmen geforderten Abstände einzuhalten. Bei der Ausführungsplanung ist eine Minimierung der Betroffenheit bzw. der Konfliktpunkte anzustreben. In Kreuzungs- und Näherungsbereichen zu vorhandenen Anlagen sind Bautechnologie und Baumaschineneinsatz so zu planen, dass eine Beschädigung der vorhandenen Anlagen ausgeschlossen ist. Die von den Versorgungsunternehmen vorbehaltenen Bedingungen und Voraussetzungen sind zu erfüllen. Die Maßgaben entsprechend den von den Versorgungsunternehmen vorgelegten Merkblättern, Kabelschutzanweisungen usw. sind zu beachten. Sollten während der Baumaßnahme Ver-

oder Entsorgungsanlagen beschädigt werden, ist das zuständige Versorgungsunternehmen umgehend zu unterrichten. Kostenregelungen über die Verlegung von Ent- und Versorgungsleitungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Die betroffenen Ent- und Versorgungsunternehmen sind vom Vorhabensträger rechtzeitig zu unterrichten, die erforderlichen Anträge und Pläne sind bei den Unternehmen einzureichen. In der Bauausschreibung sind die Bauunternehmen auf die bekannten Ver- und Entsorgungsleitungen sowie auf die entsprechenden Abstimmungs- und Sicherungspflichten hinzuweisen.

4.5.4 Im Zuge der Fetscherstraße von Beginn der Baumaßnahme bei Bau-km 0-710 bis zum Knotenpunkt Pfotenhauerstraße/Fetscherstraße ist der beidseitig der Fahrbahn geführte Gehweg für den Radverkehr zu öffnen und dementsprechend das Zusatzzeichen 1022-10 StVO „Radfahrer frei" anzuordnen.

4.6 Auflagen im privaten Interesse

4.6.1 Im Bereich des Bauvorhabens ist die Zugänglichkeit der Gewerbebetriebe und medizinischen Einrichtungen über die gesamte Bauzeit zu gewährleisten. Notwendige Unterbrechungen sind auf ein Minimum zu reduzieren und mit den Betroffenen vorab abzustimmen. Der Zugang zu medizinischen Einrichtungen mit Notdiensten ist ohne Unterbrechung zu gewährleisten.

4.6.2 Während der Bauphase ist für die Waldschlößchenstraße in Höhe der Arndtstraße eine zusätzliche Querungsmöglichkeit zu schaffen.

4.6.3 Während der Bauzeit ist vom Vorhabensträger eine Beschilderung zur Erreichbarkeit der anliegenden Gewerbebetriebe und medizinischen Einrichtungen vorzunehmen. Die Beschilderung ist mit den einzelnen Betroffenen vorab abzustimmen.

Sonstige Entscheidungen:

5. Die im Verfahren vorgebrachten Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht durch Änderungen des Planes, Zusicherungen des Vorhabensträgers oder Nebenbestimmungen in diesem Beschluss entsprochen wird. Die vom Vorhabensträger in den Gegenstellungnahmen gemachten Zusagen sind verbindlich und Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

6. Die Kosten des Planfeststellungsverfahrens trägt der Antragsteller.

7. Für diesen Planfeststellungsbeschluss werden keine Verwaltungsgebühren erhoben. Es sind Auslagen angefallen. Der zu zahlende Auslagenbetrag wird durch einen gesonderten Kostenbescheid festgesetzt.

Hinweis:

Die Entnahme von Grundwasser, z.B. im Rahmen der beabsichtigten Bauwasserhaltung, kann die Verpflichtung zur Zahlung einer Wasserentnahmeabgabe begründen. Entsprechend § 3 der Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landesentwicklung über die Wasserentnahmeabgabe nach § 23 Sächsisches

Wassergesetz (WEAVO) hat der Vorhabensträger mittels amtlichen Vordrucks die zur Festsetzung der Wasserentnahmeabgabe erforderlichen Angaben gegenüber dem Regierungspräsidium Dresden als Festsetzungsbehörde bis zum 31.03 des auf die Entnahme folgenden Kalenderjahres zu erklären.

Entscheidungsgründe:

I.

Die Entscheidung beruht auf folgendem Sachverhalt:

Die Landeshauptstadt Dresden plant den Neubau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke von Knotenpunkt Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße bis Knotenpunkt Stauffenbergallee/Erschließungsstraße Albertstadt, Bau-km ca. 0-710 km bis Bau-km ca. 1+201 km.

Mit Schreiben vom 18.02.2003 hat die Landeshauptstadt Dresden unter Vorlage entsprechender vollständiger Planungsunterlagen die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 39 Abs. 1 SächsStrG beantragt.

Die Planunterlagen wurden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung des Vorhabens im Dresdner Amtsblatt vom 06.03.2003 in der Landeshauptstadt Dresden, Straßen- und Tiefbauamt, in der Zeit vom 10.03.2003 bis 10.04.2003 zur Einsicht ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 24.04.2003.

Folgenden Trägern öffentlicher Belange wurde Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben:

- Landesforstpräsidium
- Sächsische Binnenhäfen Oberelbe GmbH
- Wasser- und Schifffahrtsamt Dresden
- Regierungspräsidium Chemnitz
- Staatsbetrieb Sächsisches Immobilien- u. Baumanagement
- Oberfinanzdirektion Erfurt
- Bundesvermögensamt Dresden
- Vattenfall Europe Transmission GmbH
- GDMcom
- Gasversorgung Sachsen Ost GmbH
- Energieversorgung Sachsen Ost AG
- DREWAG
- Kabel Sachsen
- Deutsche Telekom AG
- Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie
- Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
- Landesamt für Archäologie
- Wehrbereichsverwaltung Ost
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Polizeipräsidium Dresden
- Polizeidirektion Zentrale Dienste
- Landesvermessungsamt Sachsen

- Regionalverkehr Dresden GmbH
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Staatliches Umweltfachamt (StUFA) Radebeul
- Industrie- und Handelskammer Dresden

Weiterhin wurden folgende, nach §§ 59, 60 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) anerkannte Vereine beteiligt:

- Grüne Liga Sachsen e.V.
- Landesjagdverband Sachsen e.V.
- Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V., Landesverband Sachsen
- Naturschutzbund Deutschland, Landesverband Sachsen e.V.
- Landesverband Sächsische Angler e.V.
- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland, Landesverband Sachsen e.V.

Innerhalb des Regierungspräsidiums Dresden wurden die höhere Straßenbaubehörde, die höhere Straßenverkehrsbehörde, die höhere Bauaufsichtsbehörde, die höhere Denkmalschutzbehörde, die höhere Wasserbehörde, die höhere Abfallbehörde, die höhere Immissionsschutzbehörde, die höhere Naturschutzbehörde und die höhere Raumordnungsbehörde am Anhörungsverfahren beteiligt.

Die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange, die Äußerungen der anerkannten Naturschutzvereine und die Einwendungen von Betroffenen wurden gemeinsam mit den Betroffenen und dem Träger des Vorhabens in der Zeit vom 01.09.2003 bis zum 15.09.2003 erörtert. Der Erörterungstermin wurde ortsüblich im Dresdner Amtsblatt vom 21.08.2003 und öffentlich im Sächsischen Amtsblatt vom 14.08.2003 sowie in der Sächsischen Zeitung und den Dresdner Neuesten Nachrichten vom 23.08.2003 bekannt gemacht. Zudem wurden die Träger öffentlicher Belange und die anerkannten Naturschutzvereine zu diesem Termin geladen.

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabensträger mit Tektur vom 27.11.2003 den Landschaftspflegerischen Begleitplan geändert, indem die Ersatzmaßnahme EX1 in ihrem Umfang verringert und stattdessen die Ersatzmaßnahmen EX3 und EX5 hinzugefügt wurden. Denjenigen Behörden und Privaten, deren Aufgabenbereich oder Belange von dieser Planänderung erstmalig oder stärker als bisher berührt wurden, wurde Gelegenheit zur Stellungnahme und zu Einwendungen innerhalb von zwei Wochen gegeben.

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen sowie zum Gegenstand des Erörterungstermins wird auf die entsprechenden Schriftsätze und Niederschriften in den Planfeststellungsakten verwiesen.

II.

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

1. Notwendigkeit der Planfeststellung

Gemäß § 39 Abs. 1 SächsStrG dürfen Staatsstraßen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Im geplanten Straßenverkehrsnetz wird die

Waldschlößchenbrücke ein Teilstück der Staatsstraße S 167 sein. Die Bundesstraße B 6 führt im geplanten Straßennetz nicht mehr in Richtung Stadtzentrum, sondern über die Waldschlößchenstraße, Stauffenbergallee und Radeburger Straße zur Bundesautobahn-Anschlussstelle Dresden-Hellerau. Radeberger Straße, Charlottenstraße und Heideparkstraße werden künftig Teilstücke der Staatsstraße S 179 sein. Die Fischhausstraße bleibt Staatsstraße S 95.

2. Zuständigkeit

Das Regierungspräsidium Dresden ist für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und für die Feststellung des Planes gemäß § 39 Abs. 9 Satz 1 SächsStrG sowie § 3 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) i.V.m. § 1 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für den Freistaat Sachsen (SächsVwVfG) örtlich und sachlich zuständig.

3. Rechtswirkungen der Planfeststellung

Die Planfeststellung ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse, Verleihungen, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen, § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG i.V.m. § 1 SächsVwVfG.

Hiervon ausgenommen ist lediglich die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 7 WHG. Aufgrund von § 14 Abs. 3, 1. Halbsatz WHG kann das Regierungspräsidium Dresden jedoch über die Erteilung dieser Erlaubnis im Einvernehmen mit der für das Wasser zuständigen Behörde entscheiden.

4. Umfang der Planfeststellung

Der Beschluss umfasst den Neubau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke zwischen dem Knotenpunkt Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße und dem Knotenpunkt Stauffenbergallee/Erschließungsstraße Albertstadt. Die Gesamtlänge der Baumaßnahme beträgt ca. 1.910 m. Zusätzlich werden infolge der Baumaßnahme die Bautzner Straße einschließlich der Straßenbahngleise auf einer Länge von ca. 1.125 m sowie die Fischhausstraße auf einer Länge von ca. 440 m einschließlich 60 m der Heideparkstraße am Knotenpunkt mit der Fischhausstraße grundhaft ausgebaut.

5. Planrechtfertigung

Wegen ihrer enteignungsrechtlichen Vorwirkung bedarf die Fachplanung einer vor Artikel 14 Grundgesetz standhaltenden Rechtfertigung. Unter diesem Gesichtspunkt ist das hier planfestgestellte Vorhaben zulässig, da es nach Maßgabe der im Sächsischen Straßengesetz generell verfolgten öffentlichen Ziele unter den gegebenen konkreten Umständen erforderlich, d.h. vernünftigerweise geboten ist.

Diese Feststellung beruht auf folgenden Überlegungen:

5.1 Derzeitiges Straßennetz und Verkehrsbelastung

Das Straßennetz der Stadt Dresden ist vor allem durch ein System von in der Vergangenheit entstandener Straßen mit überregionaler und flächenerschließender Bedeutung geprägt. Besonders charakteristisch sind die Radialstraßen, die auf einen Stadtring (als 26er Ring bezeichnet) treffen, der den innerstädtischen Bereich umschließt. Auf diesen Verkehrsanlagen wird ein Großteil des geräumigen Binnenverkehrs geführt und passiert somit das bebaute Stadtgebiet. Verkehrsanlagen, die den Verkehr vom Zentrum ableiten und Umgehungsfunktion besitzen, fehlen größtenteils.

Im Planungsgebiet existiert zur Zeit keine Verkehrsverbindung zwischen der links- und rechtselbischen Seite. Die nächstliegenden Brücken, die Albertbrücke als eine der Zentrumsbrücken im Westen und die Loschwitzer Elbbrücke (Blaues Wunder) im Osten, befinden sich in ca. 1,8 km bzw. 2,9 km Entfernung. Für das Jahr 1999 wurden für die Loschwitzer Elbbrücke eine werktägliche Verkehrsbelastung von 34.500 Kfz/24h, für die Albertbrücke von 47.000 Kfz/24h und für die benachbarte Carolabrücke von 58.500 Kfz/24h ermittelt.

5.2 Planungsziele

Durch die Waldschlößchenbrücke soll der Netzschluss über die Elbe im östlichen Raum zwischen der Loschwitzer Elbbrücke und den Zentrumsbrücken hergestellt werden. Hierdurch soll ermöglicht werden, starke Verkehrsströme um die zentralen Bereiche der Inneren und Äußeren Neustadt herumzuführen, diese zu entlasten, besser erreichbar zu machen und in ihrer Funktionalität zu verbessern. Wesentliches Ziel des Brückenschlags ist somit die Schaffung einer direkten Verbindung für den individuellen und den öffentlichen Verkehr zwischen den großflächigen Wohngebieten von Johannstadt, Blasewitz, Seevorstadt Ost, Striesen, Gruna, Tolkewitz und Seidnitz sowie den im Norden befindlichen überwiegend gewerblichen Standorten und Wohngebieten von Neustadt, Pieschen, Trachau und Klotzsche. Die Brücke an diesem Standort soll im Prognosezeitraum unter Berücksichtigung des geplanten Ausbaugrades eine schnellere Verbindung zwischen Quelle und Ziel für ca. 45.500 Kfz/24h und 8.000 Pers./24h im ÖPNV sowie für Radfahrer und Fußgänger ermöglichen. Erwartet wird, dass die Waldschlößchenbrücke die Carolabrücke um 7.500, die Albertbrücke um 12.000 und die Loschwitzer Elbbrücke um 3.500 Kfz/24h (Mo-Fr) entlastet.

Durch eine entsprechende Angebotsgestaltung über die Waldschlößchenbrücke soll das vorhandene Netz des ÖPNV ergänzt und Nachfragen nach einer weiteren Elbquerung zwischen den vorhanden Querungsmöglichkeiten Rechnung getragen werden.

Die neu entstehende Verbindung soll zudem die Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Dresden steigern, da eine bessere Erreichbarkeit des Fernstraßennetzes wie des Flughafens für den Gütertransport und den sonstigen Wirtschaftsverkehr erreicht wird.

5.3 Erforderlichkeit der Maßnahme

Die Beurteilung des bestehenden Zustandes und die Berücksichtigung der künftigen Verkehrsentwicklung ergeben, dass der vorgesehene Neubau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke notwendig ist. Nur dadurch kann der Träger der Baulast seiner in § 9 Abs. 1 Satz 2 SächsStrG normierten Pflicht nachkommen, die „Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern".

Das Vorhaben ist dabei geeignet, die angestrebten Planungsziele zu erreichen.

Im Rahmen der Stadtentwicklung haben sich große Nachfragepotenziale in den Stadtteilen Leuben, Prohlis, Niedersedlitz und Striesen, also im Raum zwischen der Loschwitzer Elbbrücke und den Zentrumsbrücken entwickelt, ohne dass dem bisher durch Verkehrsstromstrukturmaßnahmen ausreichend entsprochen wurde. Dabei ist auch zu beachten, dass die Loschwitzer Elbbrücke für Schwerlasttransporte nicht geeignet ist, sondern hierfür östlich der Albertbrücke erst die Sachsenbrücke in Pirna zur Verfügung steht.

Die bereits vorhandenen Defizite im Straßenraum würden sich ohne den Bau der Waldschlößchenbrücke noch verstärken, da die Schwerpunkte der Stadterweiterung in den südöstlichen, westlichen und nördlichen Randzonen der Stadt beiderseits der Elbe liegen. Die zu erwartende Wohn- und Arbeitsplatzansiedlung in Striesen und Blasewitz als begehrte Wohnstandorte und in Klotzsche als Gewerbestandort sind Beispiele hierfür.

Ohne den Verkehrszug Waldschlößchenbrücke würde die Belastung der bereits heute hochfrequentierten Loschwitzer Elbbrücke und Albertbrücke weiter steigen. Für die Carolabrücke gilt dies nur deswegen nicht, weil die Kapazitätsgrenzen dort bereits erreicht sind. Mit der Waldschlößchenbrücke sinken die werktäglichen Verkehrsbelastungen im Jahr 2015 von 58.500 auf 51.000 Kfz/24h (Carolabrücke), von 49.000 auf 37.000 Kfz/24h (Albertbrücke) und von 37.000 auf 33.500 Kfz/24 h (Loschwitzer Elbbrücke).

Mit Realisierung einer Direktverbindung zwischen dem Dresdner Südosten und dem Nordwesten werden derzeit erforderliche Umwegefahrten entfallen und Wegelängen und Reisezeiten verkürzt. Zugleich tritt aber eine Zunahme der Elbquerungen ein, weil wegen der Umständlichkeit der derzeitigen Verbindungswege bisher unterlassene Ortsveränderungen einfacher realisierbar und damit attraktiver werden. Für bestimmte Personengruppen wird die Lebensqualität damit erhöht. Gesamtstädtisch wird es zu einem Mobilitätsgewinn kommen.

Weiterhin stellt die Waldschlößchenbrücke ein wichtiges Element für die Bewältigung der Aufgaben der Gefahrenabwehr (Rettungsdienste, Feuerwehr), der Katastrophenvorsorge und plötzlicher oder geplanter Umleitungsverkehre dar. Dies gilt besonders angesichts des Alters der flankierenden Elbbrücken, deren Unterhaltungs- und Sanierungsbedarfs, des Zustandes, der Anfälligkeit für Überlastungen und der Gradientenlage in Bezug auf Hochwasser. So wird etwa bei Vollsperrungen der Loschwitzer Elbbrücke der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke in seiner Gesamtheit

die Umleitungsfunktion günstiger als die verkehrlich bereits überlasteten Zentrumsbrücken übernehmen können.

Die vorgenannten Verkehrszahlen wie alle anderen prognostizierten Verkehrszahlen entstammen der Verkehrsuntersuchung Verkehrszug Waldschlößchenbrücke des Ingenieurbüros PTV AG vom 14.06.2002. Die verschiedentlich gegen die Richtigkeit dieser Verkehrsuntersuchung erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Bedenken hinsichtlich der zugrundegelegten Strukturdaten sowie der daraus abgeleiteten Prognosen. So hält es die Planfeststellungsbehörde für nachvollziehbar, dass für die Stadt Dresden bei etwa gleichbleibender Einwohnerzahl eine Steigerung der Verkaufsraumflächen um ca. 44% angenommen wird. Gleichfalls erscheint der Katalog der Straßenbaumaßnahmen, deren Verwirklichung bis zum Jahr 2015 angenommen wird, schlüssig. Auch berücksichtigen die der Verkehrsprognose zugrunde liegenden Modellrechnungen einen möglichen Abkürzungsverkehr zwischen den Bundesautobahnen A 4/A 13 und A 17. Schließlich hält die Planfeststellungsbehörde die Verkehrsprognose nicht infolge fehlender Beachtung des sog. induzierten Verkehrs für fehlerhaft. Das verwendete Berechnungsverfahren entspricht dem Stand der Technik. Es berechnet in differenzierter Form und vollständig den primär induzierten Verkehr (Veränderungen in den Verkehrsnachfragematritzen der Verkehrssysteme und in der Routenwahl). Welche langfristigen siedlungsstrukturellen Änderungen durch die Inbetriebnahme des Verkehrszugs Waldschlößchenbrücke entstehen und zu sekundär induziertem Verkehr führen, kann hingegen derzeit nicht ausgewiesen werden. Zur expliziten Modellierung solcher siedlungsstruktureller Veränderungen in Folge von verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen gibt es in Forschung und Wissenschaft gegenwärtig zwar verschiedene Berechnungsansätze. Diese Ansätze stellen jedoch noch keinen einheitlichen, anerkannten Stand dar, der auch in der Praxis hinreichend erprobt und anwendungstauglich wäre. Zu beachten ist hierbei jedenfalls, dass der sekundär induzierte Verkehr wegen der nutzungsoptimierenden Zielfunktion der Akteure, welche die siedlungsstrukturellen Veränderungen auf der Basis einer großen Menge – auch außerverkehrlicher – Einflussgrößen verursachen, sowohl positiv als auch negativ sein kann.

6. Planungsvarianten

Bei der Entscheidung, den Plan für den Neubau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke mit der hier vorgesehenen Führung festzustellen, wurde auch geprüft, ob es eine sachlich bessere Lösung für die zu bewältigende Planungsaufgabe gibt oder ob zumindest eine geeignete Variante vorhanden ist, die in erkennbar geringerem Ausmaß entgegenstehende öffentliche und private Belange beeinträchtigen würde. Die Prüfung von Varianten betrachtete dabei zunächst den Standort einer weiteren Elbquerung überhaupt, dann die Art der Elbquerung am Standort Waldschlößchen in Form einer Brücke oder eines Tunnels und anschließend - nachdem sich eine Brücke am Standort Waldschlößchen als die günstigste Variante herausgestellt hatte - die Gestaltung des Neustädter Brückenkopfes sowie hiervon abhängig die Anbindung der Bautzner Straße West.

6.1 Standort der Elbquerung

Im Rahmen einer Reihe von verkehrsplanerischen Voruntersuchungen innerhalb der Landeshauptstadt Dresden wurden verschiedene Standorte für eine neue Elbquerung untersucht. Dabei wurden die in der Diskussion befindlichen Standorte zunächst in zwei Standortgruppen gegliedert:

Standorte im Dresdner Westen
- Erfurter Straße – Ostragehege
- Dritte Marienbrücke

Standorte im Dresdner Osten
- Thomas-Müntzer-Platz – Forststraße
- Waldschlößchenbrücke
- Niederpoyritz – Laubegast in Kombination mit einer der vorgenannten Brücken im Dresdner Osten

Auf der Grundlage erfolgter zahlreicher Fachplanungen wurde eine Auswahl und Wichtung durch ein Expertengremium unter Beteiligung der politischen Entscheidungsträger („Brückenworkshop") vorgenommen. Als Ergebnis wurde der vordringliche Bedarf an einer neuen Elbquerung im Dresdner Osten festgestellt. Unter den diskutierten Standorten im Dresdner Osten wurde der Standort Waldschlößchen priorisiert und zur vordringlichen Realisierung empfohlen. Als Gründe hierfür wurden genannt:

- Die bessere Einbindung in das städtische Hauptstraßennetz und damit bessere Einbindung in das Stadtgefüge (Verbindung vorhandener Hauptachsen Ost-West mit Nord-Süd),
- die größere Entlastung der vorhandenen Brücken, der Dresdner Neustadt und der Dresdner Innenstadt,
- die Schaffung günstigerer Bedingungen für die süd-/südöstlich und nord-/nordwestlich gerichteten Verkehrsströme, die wichtige städtische Entwicklungsgebiete verbinden,
- die geringere Betroffenheit von Wohngebieten und Siedlungsstrukturen im Zusammenhang mit der vorgesehenen Verkehrslösung,
- die bessere Erreichbarkeit verschiedener Siedlungsschwerpunkte und Stadtteile untereinander.

Unabhängig von dem erwähnten „Brückenworkshop" erfolgte im Auftrag der Landeshauptstadt Dresden eine vergleichende Umwelterheblichkeitsuntersuchung (GEOS, 05/1996) zu vier verschiedenen Brückenstandorten. Dieser Variantenvergleich ergab unter dem Aspekt der Umweltverträglichkeit folgende Reihenfolge:

Platz 1: Dritte Marienbrücke,
Platz 2: Brücke am Alexander-Puschkin-Platz,
Platz 3: Waldschlößchenbrücke,
Platz 4: Zweibrückenkonzept.

Insbesondere aufgrund dieser Untersuchung wird von vielen Einwendern angezweifelt, dass der Standort Waldschlößchen den günstigsten Standort für eine neue Elbquerung darstellt. Seitens der Planfeststellungsbehörde kann jedoch nicht festgestellt werden, dass ein anderer Standort eine geeignete Variante darstellt, um die unter 5.2 aufgeführten Planungsziele zu erreichen. Insbesondere würde eine Dritte Marienbrücke weder die erstrebte direkte Verbindung zwischen den Wohngebieten von Johannstadt, Blasewitz, Seevorstadt Ost, Striesen, Gruna, Tolkewitz und Seidnitz und den im Norden befindlichen Gewebestandorten und Wohngebieten von Neustadt, Pieschen, Trachau und Klotzsche schaffen, noch die Zentrumsbrücken Carolabrücke und Albertbrücke sowie die Loschwitzer Elbbrücke in annähernd gleicher Größenordnung entlasten.

6.2 Art der Elbquerung

Von vielen Einwendern wurde vorgebracht, dass eine Elbquerung am Standort Waldschlößchen besser in der Form eines Tunnels erfolgen würde. Seitens der „Bürgerinitiative Verkehrsfluss" wurde für einen Elbtunnel am Standort Waldschlößchen eine umfängliche Machbarkeitsstudie vorgelegt. Der Vorteil einer Tunnellösung wird in der Schonung der Elbauen gesehen, die nicht durch einen Verkehrsweg zerschnitten würden. Zudem erfahre das Landschaftsbild keine Beeinträchtigung. Die Planfeststellungsbehörde hat daraufhin vom Vorhabensträger eine vertiefende Tunnelstudie für den Verkehrszug Waldschlößchen gefordert mit der Auflage, in dieser Studie eine Anpassung an den inzwischen aktuellen 4-streifigen Verkehrszug ohne Straßenbahn und an die aktuelle verkehrliche Lösung rechtselbisch (Anbindung an die Bautzner Straße) vorzunehmen.

Diese Studie bestätigt zunächst die von der Tunnellösung erwarteten Vorteile: Eine unterirdische Anordnung der Verkehrsanlage wird naturgemäß den Aspekten Städtebau, Denkmalschutz und Landschaftsbild besser gerecht. Eine Beeinträchtigung von Blickbeziehungen erfolgt nicht. Nach Vollendung der Baumaßnahme ist es möglich, die vorhandene räumliche Situation im Bereich der Elbauen und des Elbhanges wieder herzustellen. In der Umweltverträglichkeit weist die Tunnellösung mit der Nichtbeeinträchtigung der Elbauen im baulichen Endzustand und hinsichtlich der Verkehrslärmemissionen offensichtliche Vorteile gegenüber der Brückenlösung auf.

Diese Vorteile gelten jedoch nicht uneingeschränkt: So wird es aller Voraussicht nach notwendig sein, bei Realisierung eines Elbtunnels die Tunnelabluft über Tunnelabluftbauwerke abzuleiten. Im ungünstigsten Fall könnte der Bau von drei dezentralen Abluftbauwerken erforderlich werden, die im Bereich ihrer Standorte in ihrer städtebaulichen Wirkung kritisch zu beurteilen wären. Dies gilt gleichermaßen für die notwendigen Notausstiege. Da im Tunnel eine Führung von Fußgängern und Radfahrern nicht möglich ist, müsste – wenn man ein der Brücke gleichwertiges Angebot schaffen möchte – zusätzlich eine auf Fuß- und Radverkehr beschränkte Brücke in Ergänzung des Tunnels errichtet werden, welche die Problematik der Störung von Blickbeziehungen und Landschaftsbild wieder aufwerfen würde. Die Umweltverträglichkeit der Tunnellösung wird zudem gemindert durch deutlich höhere Eingriffe in das lokale Grundwasserregime sowie durch deutlich größere baubedingte Eingriffe in die Elbauen infolge der offenen Bauweise des Tunnels.

Weiterhin bietet eine Tunnellösung im Vergleich zur Brückenlösung schlechtere Bedingungen für die Erschließung des Gebietes durch den ÖPNV, da die Anordnung einer Haltestelle des ÖPNV im Zuge der Tunnelquerung zur Verknüpfung der Buslinie mit der Straßenbahn auf der Bautzner Straße praktisch nicht möglich wäre.

Hinsichtlich der Kosten kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass eine Tunnellösung mit ca. 177 Mio. € zu veranschlagen und damit ca. 35 Mio. € oder 25% teurer als die Brückenlösung (ca. 142 Mio. €) wäre. Die Betriebs- und Wartungskosten würden sich gegenüber der Brückenlösung um mindestens 2 Mio. € pro Jahr erhöhen.

In der Gesamtbetrachtung präsentiert sich die Tunnellösung damit nicht als die gegenüber der Brückenlösung vorzugswürdige Variante.

6.3 Verkehrsanlage Neustädter Brückenkopfes

Für die Gestaltung des Neustädter Brückenkopfes wurden folgende Varianten untersucht und vergleichend bewertet:

Variante 1.1
Die Variante 1.1 geht von einer niveaugleichen Anbindung der Brücke an die Bautzner Straße aus. Dabei entsteht ein mit einer Lichtzeichenanlage ausgerüsteter Knotenpunkt zur Regelung der gesamten Verkehrsströme. Die Waldschlößchenstraße wird im Querschnitt erweitert und vierstreifig ausgebaut. Diese Variante wurde frühzeitig aus der weiteren Untersuchung ausgeschieden, da die sich aufgrund der gravierenden Zunahme der Verkehrsbelastung auf der Waldschlößchenstraße ergebenden Konflikte aus verkehrsplanerischer und lärmtechnischer Sicht nicht zu lösen sind.

Variante 3.1
Die Variante 3.1 sieht keine direkte Anbindung an die Bautzner Straße vor, sondern die Untertunnelung der Waldschlößchenstraße mit einer Tunneleinfahrt im Bereich der Radeberger Straße (West) und einer Tunnelausfahrt im Bereich Radeberger Straße (Ost)/Charlottenstraße.

Variante 3.2A
Bei der Variante 3.2 erfolgt anstelle der Tunnelausfahrt im Bereich Radeberger Straße (Ost)/Charlottenstraße wie bei der Variante 3.1 eine direkte niveaufreie Anbindung der Bautzner Straße (Ost) durch eine kurze Tunnelausfahrt (ca. 20,0 m).

Variante 3.2A1
Diese Variante gestaltet sich wie die Variante 3.2A jedoch mit einem längeren Nebentunnel zur Bautzner Straße (ca. 260 m).

Variante 3.2B
Bei dieser Variante erfolgt die Anbindung an die Bautzner Straße (Ost) wie bei der Variante 3.2A. Anstelle der Tunneleinfahrt im Bereich der Radeberger Straße (West) ist eine Zufahrtsrampe Bautzner Straße West mit einer kurzen Tunneleinfahrt vorgesehen. Die Anbindung des Verkehrs von Osten erfolgt über einen plangleichen Wender in Höhe der Louis-Braille-Straße.

Variante 3.3
Bei dieser Variante ist eine direkte Anbindung der Brücke an die Bautzner Straße über offene Parallelrampen vorgesehen.

Aufgrund einer Bewertung hinsichtlich der Kriterien Verkehr, Städtebau und Gestaltung, Denkmalschutz und Denkmalpflege, Landschaftsschutz und Umweltschutz sowie Kosten wurde zunächst die Variante 3.2 B als Vorzugsvariante ermittelt.

Mit dem Ziel einer noch besseren Berücksichtigung insbesondere städtebaulicher und denkmalpflegerischer Aspekte wurde zusätzlich zu den o.g. Varianten die Variante 3.2B1 auf der Grundlage einer Kombination der Varianten 3.2B und 3.2A1 entwickelt.

Variante 3.2B1
Diese Variante entspricht der Variante 3.2B, jedoch mit langem Ausfahrtstunnel Bautzner Straße (Ost) (ca. 290 m).

Innerhalb der näher untersuchten Varianten konnte keine Variante gefunden werden, die allen Belangen gerecht wird. Bei der Bewertung wurde zunächst die Variante 3.1 ausgeschlossen. Sie erscheint insbesondere aufgrund der hohen Belastung der Anwohner im Bereich der Radeberger Straße und Charlottenstraße nicht genehmigungsfähig. Weiterhin war die Variante 3.2A1 auszuschließen. Gegen sie sprechen insbesondere der erhebliche Eingriff in privaten Grund an der Ausfahrtsrampe mit nahem Heranrücken der Verkehrsanlagen an die Wohnbebauung sowie die hohen Bau- und Betriebskosten.

Die verbleibenden Varianten 3.2A, 3.2B, 3.2B1 und 3.3 sind nahezu gleichwertig. Alle weisen sowohl Vor- als auch Nachteile auf. Eine objektive Abwägung ist schwierig, da diese je nach Gewichtung des einen oder anderen Kriteriums leicht zu einem anderen Ergebnis führen kann. So weist die Variante 3.3 aus Sicht der Verkehrsplanung sowie der Verkehrssicherheit Vorteile gegenüber den anderen Varianten auf, wird aber aus Sicht des Denkmalschutzes als unverträglich eingestuft. Zu den weiteren Vorzügen und Nachteilen der Varianten in den Bereichen Verkehr, Denkmalschutz und Denkmalpflege, Landschafts- und Umweltschutz, Kosten sowie Sonstiges wird auf die Matrix als Anlage zur Planfeststellungsunterlage 1 – Erläuterungsbericht verwiesen. Ein Vergleich der Varianten 3.3 und 3.2B1 unter Umweltgesichtspunkten ergab hinsichtlich der Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere/Pflanzen, Boden, Klima und Luft Vorteile für die Variante 3.3, hinsichtlich der Schutzgüter Mensch, Wasser, Landschaft, Kultur- und Sachgüter Vorteile für die Variante 3.2B1. Aufgrund ihrer größten Konsensfähigkeit wurde von der Landeshauptstadt Dresden der Variante 3.2B1 der Vorzug gegeben. Diese Entscheidung ist seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

6.4 Anbindung der Bautzner Straße West

Zur Anbindung der Bautzner Straße für den Verkehr Ost – Süd und West – Süd (Zufahrt zur Brücke) an die Brücke wurden zwei Varianten untersucht:

Plangleiche Kreuzung (Wendemöglichkeit)
Diese Variante geht von mit Lichtzeichenanlage ausgerüsteten plangleichen Wendemöglichkeit aus.

Variante zur niveaufreien Kreuzung der Bautzner Straße West
Bei dieser Variante wird der Verkehr nach dem Knotenpunkt Waldschlößchenstraße/Bautzner Straße in einer Rampe mit anschließendem Unterführungsbauwerk unter der Bautzner Straße und weiter im Bereich des Elbhanges bis zum Haupttunnel geführt. Verschiedene Untervarianten hierzu unterscheiden sich hauptsächlich in der Gestaltung des Bauwerkes im Bereich des Elbhanges. Die Anbindung für den Verkehr vom Westen erfolgt über eine direkte Rampe an das Bauwerk im Elbhang.
Eine niveaufreie Kreuzung weist gegenüber dem Vorteil eines völligen Ausschlusses verkehrstechnischer Behinderungen gravierende Nachteile auf. So bedingt diese Lösung einen erheblichen Eingriff in den Elbhang und in das Überschwemmungsgebiet der Elbe durch die erforderliche erhebliche Hangmodellierung und Einschränkung des Hochwasserquerschnitts HQ 100. Zusätzliche Nachteile bilden der Eingriff in den Elbhang durch Anordnung des Trogbauwerkes Westrampe sowie aus städtebaulicher Sicht die Anordnung der Rampe im Bereich der Bautzner Straße. Da demgegenüber auch die Gewährleistung der Funktionalität der Verkehrsanlage bei plangleicher Kreuzung nachgewiesen ist, war dieser Variante der Vorzug zu geben.

7. Ausbaustandard und nachgeordnetes Straßennetz

7.1 Dimensionierung

Neben der Erforderlichkeit der Maßnahme ist entsprechend dem im Fachplanungsrecht geltenden Optimierungsgebot auch geprüft worden, ob die Dimensionierung und Ausgestaltung des planfestgestellten Vorhabens im Detail einer sachgerechten Abwägung entspricht.

Dabei war insbesondere der vielfach erhobenen Einwendung nachzugehen, dass die Waldschlößchenbrücke überdimensioniert sei und anstelle der vier Streifen zwei Streifen ausreichen würden. Im Ergebnis der zugrundeliegenden Prognose ist für den im Plangebiet liegenden Hauptverkehrszug jedoch eine Verkehrsbelastung festzustellen, die für die Brücke eine Vierstreifigkeit erfordert. Die für das Jahr 2015 ermittelte Verkehrsbelastung in einer Größenordnung von ca. 45.500 Kfz/24h (DTV, Mo – Fr) und einen Schwerverkehrsanteil von 10% (> 3,5t) bedingt nach den Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) eine Querschnittsbemessung mit zwei Fahrstreifen pro Richtung mit jeweils 3,25 m Fahrstreifenbreite. Sachgerecht ist die Entscheidung für eine Vierstreifigkeit auch im Hinblick auf Kapazitätsreserven für Sonderfälle (z.B. Umleitungen, Havariesituationen). Auch ermöglicht die Vierstreifigkeit eine optimale Berücksichtigung der im Fahrbahnquerschnitt mitgeführten geplanten Bus-Linie mit behindertengerechten Haltestellen am Fahrbahnrand. Weitere Querschnittsbestandteile sind beidseitige Radwege sowie Gehbahnen zuzüglich der erforderlichen Sicherheitsabstände untereinander sowie gegenüber seitlichen Einbauten (Hauptbrückenbogen, Masten, Geländer).

Der Querschnittsbemessung des Haupttunnels unter der Waldschlößchenstraße liegen neben der prognostizierten Verkehrsbelastung auch Sicherheitsaspekte unter Berück-

sichtigung verschiedener Erkenntnisse aus Katastrophenfällen, Unfallereignissen und allgemeinen Schadenssituationen zugrunde. Insofern wurde insbesondere im Hinblick der Vorsorge zur Vermeidung und Beseitigung von Havariefällen ein Zweiröhrensystem mit jeweils zweistreifigen Fahrbahnen gewählt.

Auch die Dimensionierung der Nebentunneln basiert auf der EAHV 93 und der geltenden Richtlinie für Anlage und Betrieb von Tunneln (RABT 2002).

Brücke und Tunnel werden in allen Zulaufstrecken durch plangleiche Knotenpunkte flankiert. Auch deren Dimensionierung ergibt sich aus der prognostizierten Verkehrsbelastung unter Zugrundelegung der EAHV 93.

Die gewählten Querschnitte des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke entsprechen damit den geltenden Vorschriften und erscheinen insgesamt ausreichend, aber auch notwendig, um die Erfüllung der zugedachten Verkehrsaufgaben zu bewältigen.

7.2 Nachgeordnetes Straßennetz

An die planfestgestellte Baumaßnahme schließen sich im Süden die Fetscherstraße und im Norden der bereits ausgebaute Teil der Stauffenbergallee bis zur Königsbrücker Straße an. Um die durch den Brückenschlag hervorgerufene verkehrliche Mehrbelastung adäquat zu bewältigen, sollen im Süden die Fetscherstraße sowie der Verkehrszug Wormser Straße/Spenerstraße/Bertholt-Brecht-Allee und im Norden insbesondere die Kreuzung Stauffenbergallee/Königsbrücker Straße zeitnah ausgebaut werden. Allerdings sind auch die derzeit vorhandenen Verkehrsanlagen in der Lage, die für das Jahr 2015 prognostizierten Verkehrsmengen aufzunehmen, wenn auch mit schlechter Qualität. An den Knotenpunkten würden dann Belastungen auftreten, wie man sie von anderen stark frequentierten Verkehrsknotenpunkten in Dresden bereits kennt. Damit ist gewährleistet, dass der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke auch dann eine verkehrliche Funktion erfüllen kann, wenn der Ausbau des sich anschließenden Straßennetzes wider Erwarten nicht oder zu einem späteren Zeitpunkt realisiert würde.

8. Raumordnung, Landes- und Regionalplanung

Das Bauvorhaben Verkehrszug Waldschlößchenbrücke entspricht den Belangen der Raumordnung und Landesplanung. Das Vorhaben dient insgesamt einer besseren Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Dresden als Oberzentrum für seine Umlandbereiche sowie der verkehrlichen Entlastung der verdichteten Zentrumsbereiche (Altstadt und Neustadt) bei gleichzeitiger besserer verkehrlicher Anbindung der verschiedenen Stadtteile untereinander ohne weitere Belastung der Kernbereiche der Innenstadt.

Das Verkehrsbauvorhaben steht in Übereinstimmung mit dem Grundssatz 7.3.6 des Regionalplanes Oberes Elbtal/Osterzgebirge, wonach die vorhandenen Elbebrücken in Dresden saniert und in Abhängigkeit von der Verkehrsentwicklung und -führung durch weitere Elbequerungen ergänzt werden sollen.

9. Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Zu diesem Ergebnis führt eine Abwägung der Belange, die sowohl die grundsätzliche Linienführung der Straße als auch die Bewältigung der durch den Lärmschutz aufgeworfenen Probleme umfasst. Die Gestaltung des Vorhabens im Einzelnen und die in den Planunterlagen enthaltenen und in den Nebenbestimmungen dieses Beschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG i.V.m. § 1 SächsVwVfG ohne Ausgleich verbleiben.

9.1 Rechts- und Beurteilungsgrundlagen

9.1.1 Rechtsgrundlagen

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt nach den gesetzlichen Bestimmungen auf drei verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

- Nach § 50 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben.

- Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass dadurch keine schädlichen oder erheblich belästigenden Lärmeinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, vgl. §§ 41 ff BImschG i.V.m. der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die dort genannten Grenzwerte stellen das nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG Zumutbare dar.

- Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabensträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

9.1.2 Bewertungsverfahren

Die Bundesregierung hat mit der 16. BImSchV von der ihr nach § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG eingeräumten Ermächtigung, zum Schutz der Nachbarschaft vor Verkehrsgeräuschen Grenzwerte festzulegen, Gebrauch gemacht.
In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die hier zu treffende Entscheidung herangezogen werden, sind nach dieser Berechnungsmethode berechnet worden. Die Berechnung der Verkehrsanteile (Kfz/h) und Lkw in Prozentwerten erfolgt nach Kapitel 4, Tabelle 3 der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)

9.1.3 Zumutbarkeitsgrenzen

Nach § 1 Abs. 2 Nr. 1 sowie § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel keinen der folgenden Immissionsgrenzwerte überschreitet:

	Tag	**Nacht**
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB (A)	47 dB (A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsanlagen	59 dB (A)	49 dB (A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB (A)	54 dB (A)
in Gewerbegebieten	69 dB (A)	59 dB (A)

Die Zuordnung der Gebietsnutzungen erfolgte entsprechend den Festlegungen in vorhandenen Bauleitplänen und unter Berücksichtigung der tatsächlichen Nutzungen. Abweichend von der Schalltechnischen Untersuchung des Antragstellers hält die Planfeststellungsbehörde für den Waldorfkindergarten in der Heideparkstraße 6 als Beurteilungsgrenzwert den an Schulen und nicht den in Wohngebieten geltenden Wert für maßgebend (vgl. Auflage 4.3.3).

9.2 Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG

Alternativen, die dem Optimierungsgebot des § 50 BImSchG im Hinblick auf die Lärmimmissionen mehr Rechnung tragen würden, bestehen angesichts des angestrebten Planzieles nicht. Die Gründe für den vorgesehenen Brückenstandort sind bereits unter Ziffer 5 dargelegt worden. Im Hinblick auf den Lärmschutz ist insoweit zu ergänzen, dass eine Elbquerung auch an den anderen denkbaren Standorten zu erheblichen Lärmimmissionen führen würde. Eine Untertunnelung der Elbe am Standort Waldschlößchen würde hingegen zu keiner Verringerung der Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner führen. Zu den Varianten der Anbindung der Brücke an die Verkehrsanlage auf der Neustädter Seite liegt eine eigene Schalltechnische Untersuchung vor (Planunterlage 15.10). Diese kommt zu dem Ergebnis, dass aus schalltechnischer Sicht die planfestgestellte Variante im Vergleich zur Variante 3.3 die etwas günstigere Lösung darstellt.

9.3 Vorkehrungen zum Lärmschutz

An aktiven Schallschutzmaßnahmen sind zwei Lärmschutzwände vorgesehen, und zwar zum einen entlang der Fetscherstraße auf einer Länge von 120 m zum Schutz der Kleingartenanlage und zum anderen entlang der Ostrampe am Käthe-Kollwitz-Ufer auf einer Länge von 222 m.

Weitere aktive Schallschutzmaßnahmen kommen aus räumlichen und städtebaulichen Gründen nicht in Betracht. Die Errichtung durchgängiger Lärmschutzwände scheidet vielfach schon deshalb aus, weil einmündende Straßen und Grundstückszufahrten permanent Unterbrechungen erzwingen würden. Zudem wäre insbesondere

auf der Neustädter Seite die Errichtung von Lärmschutzwänden auch aus städtebaulicher Sicht nicht vertretbar. Das durch die weitgehend offene Villenstruktur des Gebietes geprägte Ortsbild würde durch Lärmschutzwände erheblich beeinträchtigt.

Vielfach wurde von Einwendern gefordert, als Straßenbelag einen neuartigen, zweilagigen offenporigen Asphalt zu verwenden, von dem man sich eine zusätzliche Pegelminderung gegenüber herkömmlichen Fahrbahnbelägen verspricht. Dieser Belag befindet sich derzeit in der Erprobungsphase. Ausreichende Erfahrungen hinsichtlich der Ausführung und Unterhaltung, welche eine bedeutende Rolle für das Erzielen des erwarteten Effektes spielen, fehlen noch. Ebenso ist bisher unbekannt, welche Langzeitwirkungen von einem zweilagigen offenporigen Asphalt zu erwarten sind. In den einschlägigen technischen und immissionsschutzrechtlichen Normen findet sich daher dieser Belag nicht wieder. Unter diesen Umständen hält es die Planfeststellungsbehörde nicht für sinnvoll, den Verkehrszug Waldschlößchenbrücke quasi als Teststrecke zu nutzen. Stattdessen wird die Verwendung eines technisch bewährten, gleichfalls lärmreduzierenden Belags vorgegeben (vgl. Auflage 4.3.7).

9.4 Künftige Lärmbelastung und Bewertung

Die Berechnungen der künftigen Lärmbelastung beruhen auf den Verkehrsprognosen für das Jahr 2015. Wie unter Ziffer 5.3 dargelegt, hat die Planfeststellungsbehörde keine Bedenken hinsichtlich der den Prognosen zugrunde gelegten Strukturdaten. Da von vielen Einwendern aber insbesondere der Bau einer weiteren Elbbrücke am Standort Erfurter Straße bis zum Jahre 2015 stark bezweifelt wird, hat die Planfeststellungsbehörde alternativ eine Verkehrsprognose erstellen lassen, die für das Jahr 2015 neben der Waldschlößchenbrücke keine weitere neue Elbquerung vorsieht. Diese Prognose weist gegenüber der Prognose mit Brücke Erfurter Straße eine Erhöhung der Verkehrsbelastung des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke um etwa 5% aus (47.500 gegenüber 45.500 Kfz/24h für die Brücke selbst). Eine Steigerung der Verkehrsbelastung um 5% führt aber zu keiner Erhöhung der Lärmbelastung, die wahrnehmbar wäre.

Im Bereich der Baumaßnahme ist im Planfall von folgender zukünftiger Lärmbelastung auszugehen:

Fetscherstraße/Käthe-Kollwitz-Ufer/Brücke

Trotz der beiden Schallschutzwände verbleiben an 28 Häusern Grenzwertüberschreitungen und damit Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach. Im Bereich des Knotens Käthe-Kollwitz-Ufer/Neubertstraße (Eckhaus) und des Knotens Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße (Herz-Kreislauf-Zentrum und Hochschule für Bildende Künste) erreicht bzw. überschreitet z.T. erheblich der Beurteilungspegel den Wert von tags/nachts 70/60 dB(A).

Stauffenbergallee/Radeberger Straße/Waldschlößchenstraße

Es sind an 46 Häusern Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die höchsten Grenzwertüberschreitungen liegen an der Wohnbebauung südlich der Stauffenberg-

allee (bis zu 17 dB(A)) und im Kreuzungsbereich mit der Radeberger Straße (bis zu 15 dB(A)).

Bautzner Straße/Fischhausstraße/Heideparkstraße

An 87 Häusern (teilweise auch in der 2. Baureihe) sind Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Aufgrund der hohen Verkehrszahlen und der neu zu errichtenden Lichtsignalanlagen an 3 Einmündungen im Verlauf der Bautzner Straße kommt es dort zu Überschreitungen des Grenzwertes für Allgemeine Wohngebiete um etwa 17 dB(A), an der Einmündung Fischhausstraße punktuell bis zu 20 dB(A). Der berechnete Beurteilungspegel überschreitet insbesondere in diesen Bereichen auch erheblich den Wert von tags/nachts 70/60 dB(A).

Im angrenzenden Bereich der Baumaßnahme ist die Situation wie folgt:

Radeberger Straße von Bau-km 0+220 bis Einmündung Charlottenstraße, Charlottenstraße, Heideparkstraße

Für diesen Bereich trifft die schalltechnische Untersuchung keine Aussagen, da dort keine baulichen Maßnahmen stattfinden und folglich die 16. BImSchV nicht unmittelbar anzuwenden ist. Es wird allerdings in der Rechtsprechung erwogen, die Ausstrahlung erheblicher baulicher Eingriffe – im Sinne der Bewirkung von Lärmschutzansprüchen – ausnahmsweise über die jeweiligen Einwirkungsbereiche hinaus zu erstrecken, wenn eine längere Strecke insgesamt verändert oder angepasst werden soll. Dann erweitere sich der in § 1 Abs. 2, Nr. 2 der 16. BImSchV bezeichnete „zu verändernde Verkehrsweg" über die einzelne Baumaßnahme hinaus auf einen größeren verkehrswirksamen Abschnitt (VGH München, NVwZ-RR 1997, 159). Als solcher kommt hier der Abschnitt Charlottenstraße/Heideparkstraße in Betracht, da der von der Altstädter Seite kommende und sich in Richtung Albertplatz orientierende Verkehr über diesen Abschnitt geführt werden soll, die Baumaßnahmen aber diesen Bereich aussparen. Zugunsten der betroffenen Anwohner wird daher mit der Auflage 4.3.6 auch für diesen Bereich Schallschutz entsprechend der 16. BImSchV verfügt.

Bereich Fetscherstraße Baubeginn bis Knotenpunkt Fetscherstraße/Wormser Straße

Auch dieser Abschnitt ist entgegen der eingereichten Planung schalltechnisch zu schützen (vgl. Auflage 4.3.6). Zwar fällt dieser Bereich unbestreitbar nicht in den Anwendungsbereich der 16. BImSchV nach § 1. Generell ist jedoch die Erhöhung der Verkehrslärmbelastung, die aus der planungsbedingten Verkehrsverlagerung auf eine andere Straße folgt, abwägungserheblich. Vorliegend erfährt nach der Prognose der Abschnitt Fetscherstraße Baubeginn bis Fetscherstraße Knotenpunkt Wormser Straße durch den Verkehrszug Waldschlößchenbrücke eine Steigerung des werktäglichen Durchschnittsverkehrs von 7.500 auf 27.000 Fahrzeugen, was nahezu einer Vervierfachung entspricht. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann dem Gebot gerechter Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse und den privaten Belangen nur Genüge getan werden, wenn die Anwohner dieses Bereichs durch Schutzauflagen, d.h. passiven Schallschutz, entsprechend der 16. BImSchV geschützt werden.

Diese Ausführungen treffen aber nicht für weitere Gebiete im Anschluss an die Baumaßnahme zu. Für den Bereich der Stauffenbergallee, der an die Baumaßnahme angrenzt, wird Lärmschutz bereits durch die Plangenehmigung „Stauffenbergallee mit Brücke über die Prießnitz" vom 20.06.2001 angeordnet. Alle anderen angrenzenden Abschnitte erfahren im Planfall gegenüber dem Nullfall eine Verkehrssteigerung, die nicht annähernd einer Verdoppelung entspricht. So wird für die Fetscherstraße jenseits des Knotenpunktes Wormser Straße für den Planfall eine werktägliche Verkehrsbelastung von 18.000, für den Nullfall, d.h. ohne den Bau der Waldschlößchenbrücke, eine Verkehrsbelastung von 13.500 Fahrzeugen prognostiziert. Für die Wormser Straße beträgt das Verhältnis 19.000 zu 16.000. Nach einer Grundregel führt aber erst eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens zu einer Erhöhung der Lärmbelastung um 3 dB(A), welche unter praktischen Bedingungen überhaupt wahrnehmbar ist. Auch gilt allgemein, dass weiträumige Änderungen des Verkehrsaufkommens und der Verkehrsströme nicht einem einzelnen planfestgestellten Vorhaben mit der Folge zuzurechnen sind, dass der Träger dieses Vorhabens zu Lärmschutzmaßnahmen verpflichtet ist. Insofern käme allenfalls eine nicht an das konkrete Vorhaben gebundene Lärmsanierung in Betracht.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde wurde auch geprüft, wie sich das Brückenbauvorhaben auf die schalltechnische Situation in den angrenzenden Elbauen auswirken wird. Die Prüfung kommt zu dem Ergebnis, dass lediglich innerhalb eines Korridors von etwa 500 bis 800 m Breite eine Pegelzunahme eintreten wird, die über dem durch das menschliche Ohr wahrnehmbaren Wert von 3 dB(A) liegt.

Insgesamt hält die Planfeststellungsbehörde das planfestgestellte Vorhaben mit den Belangen des Lärmschutzes für vereinbar. Dabei werden die erheblichen Auswirkungen, die sich in den zahlreichen und teilweise erheblichen Grenzwertüberschreitungen niederschlagen, nicht verkannt. Es ist aber auch zu berücksichtigen, dass die Baumaßnahme gleichzeitig in nicht unerheblichem Maße zu Reduzierungen der Lärmbelastung im Vergleich zum Istzustand und auch zum Nullfall führt. So sind Entlastungen insbesondere auf Nebenstraßen zu erwarten, die im Nullfall als Stauumgehungsstraßen genutzt würden, wie z.B. Weintrauben-/Lessingstraße als Zufahrt zur Albertbrücke sowie Hecht- und Leonhardtstraße als Umgehung von Hansa- und Königsbrücker Straße. Aber auch im unmittelbar betroffenen Bereich führt die Baumaßnahme bereichsweise zu Reduzierungen der Lärmbelastung im Vergleich zum Istzustand und auch zum Nullfall.

Die Planfeststellungsbehörde sieht sich auch nicht veranlasst, einzelnen Betroffenen einen Anspruch auf Übernahme ihres Grundstücks durch den Vorhabensträger gegen Enteignungsentschädigung einzuräumen. Ein solcher Anspruch kommt nur in Betracht, wenn die von dem planfestgestellten Vorhaben zu erwartenden Immissionen ihrer Intensität nach die Grenze zur faktisch „enteignenden" Planauswirkung überschreiten, also die vorgegebene Grundstückssituation nachhaltig verändern und dadurch das Grundstück so schwer und unerträglich treffen, dass seine sinnvolle Nutzung praktisch ausgeschlossen ist (BVerwG, NVwZ-RR 2001, 653 mit zahlreichen weiteren Nachweisen). Wann dies anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalls. Vorliegend scheidet ein Übernahmeanspruch schon deshalb aus, weil kein Einwender ausreichend substantiiert geltend gemacht hat, dass sein Haus in

Zukunft nicht mehr bewohnbar oder schwerer vermietbar sei als bisher, so dass ihm eine Verringerung der wirtschaftlichen Nutzbarkeit des Grundstücks drohe.

9.5 Lärmbelastung während der Bauzeit

Insbesondere wegen der umfänglichen Tunnelbauwerke ist mit einer erheblichen und andauernden Lärmbelastung der Anwohner während der Bauzeit zu rechnen. So sind für die Tunnelbauarbeiten in der Waldschlößchenstraße ca. 15 Monate veranschlagt. Die Planfeststellungsbehörde hat daher dem Vorhabensträger eine ergänzende Untersuchung zu Baulärmeinwirkungen während der Herstellung der Tunnelbauwerke aufgegeben. Diese Untersuchung beinhaltet Empfehlungen, um die Immissionsrichtwerte nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVwA) einzuhalten. Diese Empfehlungen wurden als Auflage Ziffer 4.3.8 übernommen. Unzumutbare Belastungen durch Lärm anlässlich der Bauarbeiten werden damit vermieden.

10. Luftschadstoffe

10.1 Allgemein

Das Vorhaben trägt den Belangen betroffener Anwohner im Hinblick auf die Belastung durch Luftverunreinigungen in dem Umfang Rechnung, der im Ergebnis einer sachgerechten Abwägung erforderlich ist. Der Neubau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke führt zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und damit zu gesteigerten Luftschadstoffbelastungen im Umfeld der Straße, jedoch wird das Vorhaben keine unzumutbaren Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch verkehrsbedingte Luftverunreinigungen bewirken.

Die Planfeststellungsbehörde stellt zur Bewertung die zurzeit zur Verfügung stehenden Kenntnisse über Auswirkungen von Luftverunreinigungen, die von öffentlichen Straßen ausgehen, in die Abwägung ein. Sie ist sich bewusst, dass diese in Zukunft modifiziert oder präzisiert werden können. Das gilt für den naturwissenschaftlichen und den verfahrenstechnischen Bereich der Mess- und Berechenbarkeit von vorhandenen Vorbelastungen und der Abschätzung zukünftiger Steigerungsraten unter Berücksichtigung situations- und schadstoffbedingt unterschiedlicher Ausbreitungsmodelle. Das gilt aber auch für die Frage der Tragweite gesundheitlicher Auswirkungen bestimmter Schadstoffkonzentrationen und der Effizienz etwaiger Schutzmaßnahmen.

Die Behandlung von Schadstoffemissionen im Rahmen der straßenrechtlichen Planfeststellung orientiert sich an § 50 BImSchG. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen können nach § 3 Abs. 1, 2 und 4 BImSchG auch Luftverunreinigungen gehören. Die Schutzklausel nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG wird hinsichtlich der Luftverunreinigungen, die einen Anspruch der Betroffenen auf Schutzvorkehrungen auslösen oder als gesundheits- und eigentumsverletzend zu bewerten sind, durch § 3 Abs. 1, 2 und 4 BImSchG ergänzt.

Für die „Erheblichkeit" i.S.d. § 3 Abs. 1 BImSchG bzw. für die fachplanerische Zumutbarkeit i.S.d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG enthält das Gesetz allerdings keinen allgemein gültigen konkreten Maßstab.

Speziell festgelegte Grenzwerte enthält die novellierte und am 18.09.2002 in Kraft getretene 22. BImSchV. Sie setzt die Richtlinie 96/62/EG des Rates vom 27.09.1996 über die Beurteilung der Luftqualität und die darauf gestützte Richtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22.04.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft und die Richtlinie 2000/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.11.2000 über die Grenzwerte von Benzol und Kohlenmonoxid in der Luft (zumindest teilweise) in deutsches Recht um.

Bei der Verbrennung des Benzins bzw. des Dieselkraftstoffs entstehen eine Vielzahl von Schadstoffen, die die menschliche Gesundheit gefährden können. Dabei sind vor allem Stickoxide, Benzol und PM_{10} in verkehrsnahen Bereichen als kritisch einzustufen. Hingegen spielen die durch den Verkehr erzeugten Mengen an CO und Blei bereits heute keine wesentliche Rolle mehr. Auch SO_2 wird nur zu sehr geringen Mengen durch den Verkehr erzeugt. Die Konzentrationen von CO, Blei und SO_2 erreichen die geltenden Grenzwerte nicht annähernd. Ruß ist Bestandteil von PM_{10} und wird somit implizit berücksichtigt.

Ozon hingegen ist kein Primärschadstoff, der von Kraftfahrzeugen emittiert wird (wie z.B. Ruß), sondern ein sog. Sekundärschadstoff. Zwar gilt NO_2 als Ozon-Vorläufersubstanz, doch treten hohe Ozonkonzentrationen nicht an den NO_2-Quellen auf, da Stickstoffoxide im Nahbereich von NO_2-Quellen ozonmindernd wirken.

10.2 Schadstoffbelastung

Für die Lufthygienische Untersuchung wurde das Untersuchungsgebiet in vier Gebiete aufgeteilt und zwar in die Gebiete Südlich der Elbe, Nördlich der Elbe - südlich Arndtstraße, Nördlich der Elbe - nördlich der Arndtstraße und Nördlich der Elbe - östlicher Teil Bautzner Straße. Für die Luftschadstoffe Benzol, NO_x und PM_{10} wurden für den Istzustand (Bezugsjahr 2002), den Prognose-Nullfall (Bezugsjahr 2015) und den Prognose-Planfall (Bezugsjahr 2015) die Kfz-Emissionen ermittelt. Basis dieser Berechnung bilden die auf aktuellen Messungen beruhenden Verkehrszahlen des Stadtplanungsamtes für den Istzustand bzw. die für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall prognostizierten Verkehrszahlen (Stand 14.06.2002). Zur Bestimmung der lufthygienischen Situation für die genannten Szenarien wurden flächendeckende Immissionsberechnungen mit dem prognostischen Modell MISKAM durchgeführt. Dabei wurden zusätzlich die Ergebnisse von Windkanaluntersuchungen, die für den Nahbereich des Portals Stauffenbergallee sowie den Nahbereich des Südportals durchgeführt wurden, dazu verwendet, die Emissionsverteilung im Nahbereich des Portals für den Prognose-Planfall möglichst realistisch mit dem numerischen Modell nachzubilden. Mit den mittels des numerischen Modells bestimmten Immissionszusatzbelastungen wurden in Kenntnis der tatsächlichen Kfz-Emissionen, der für den Standort maßgebenden Windstatistik und der Hintergrundbelastung (verkehrliche und sonstige Hintergrundbelastung) die statistischen Kenngrößen der Immissionsgesamtbelastung für die drei genannten Luftschadstoffe ermittelt (Jahresmittelwert für Benzol, NO_2 und PM_{10} sowie 98%-Werte für NO_2). Zusätzlich erfolgte

eine Abschätzung für die NO_2- und PM_{10}-Kurzzeitwerte, für die in der 22. BImSchV ebenfalls Immissionsgrenzwerte vorgegeben sind.

Verschiedentlich wurden die Ergebnisse der Lufthygienischen Untersuchung in Zweifel gezogen.

So wurde vorgebracht, dass die verwendeten NO_x-Emissionen für den Prognosefall zu niedrig angesetzt wären. Es sei nämlich durch das Umweltbundesamt Berlin festgestellt worden, dass das Emissionsverhalten von Lkw-Motoren, die nach EURO 2 zugelassen sind, hinsichtlich NO_x tatsächlich höher sei als bisher angenommen und im Handbuch für Emissionsfaktoren (2/1999) festgelegt. Das NO_x-Emissionsniveau läge um 35 % über den eigentlichen Grenzwerten der Euro 2 Norm und somit über den im Handbuch für Emissionsfaktoren vorgegebenen Werten. Dem ist allerdings zu entgegnen, dass maßgeblich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in erster Linie der Prognose-Planfall ist. Laut Handbuch für Emissionsfaktoren ist im Prognosejahr 2015 mit einem Anteil der EURO 2-Motoren an der Gesamtflotte der schweren Nutzfahrzeuge von ca. 4% zu rechnen. Damit hat eine zu geringe Einschätzung der NO_x-Emissionen für Lkw bezüglich der NO_2-Immissionen im Prognosejahr eine völlig untergeordnete Bedeutung und kann nicht die Richtigkeit der Prognose in Frage stellen.

Gleiches gilt hinsichtlich der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte. Ostdeutsche oder gar Dresdner Besonderheiten gegenüber der Flotte Gesamt BRD werden im Jahr 2015 nicht mehr gegeben sein.

Die Untersuchung kommt für den Prognose-Planfall zu dem Ergebnis, dass der Grenzwert für den Jahresmittelwert für Benzol von 5 $\mu g/m^3$ im gesamten Untersuchungsgebiet sicher unterschritten wird.

Der Grenzwert für den NO_2-Jahresmittelwert von 40 $\mu g/m^3$ wird in den folgenden Bereichen überschritten:

- auf der Südseite der Radeberger Straße, östlich der Kreuzung mit der Stauffenbergallee,
- auf der Südseite der Bautzner Straße zwischen Angelikastraße und Fischhausstraße.

Der 98%-Wert für NO_2 liegt im gesamten Untersuchungsgebiet unter 130 $\mu g/m^3$. Der Grenzwert des NO_2-99,8%-Wertes von 200 $\mu g/m^3$ wird im Prognose-Planfall somit nicht erreicht oder überschritten.

Der Grenzwert für den PM_{10}-Jahresmittelwert von 40 $\mu g/m^3$ wird in folgenden Bereichen erreicht oder überschritten:

- lokal auf der Südseite des Käthe-Kollwitz-Ufers zwischen Neubertstraße und Hertelstraße,
- auf der Südseite der Radeberger Straße, östlich der Kreuzung mit der Stauffenbergallee,

- auf der Südseite der Bautzner Straße zwischen Angelikastraße und Fischhausstraße.

In diesen Straßenabschnitten wird der 90,4%-Wert für PM_{10} ebenfalls sicher überschritten. Eine Überschreitung des 90,4%-Wertes ist zudem in folgenden Bereichen möglich:

- auf der Ostseite der Fetscherstraße,
- auf der gesamten Nordseite der Bautzner Straße westlich der Kreuzung mit der Waldschlößchenstraße,
- auf der Ostseite der Waldschlößchenstraße nahe der Kreuzung mit der Bautzner Straße,
- auf der Nordseite der Radeberger Straße, östlich der Kreuzung mit der Stauffenbergallee,
- lokal auf der Nordseite der Bautzner Straße, östlich der Straße auf dem Meisenberg bis zur Fischhausstraße,
- auf der Ostseite der Fischhhausstraße.

Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde ließ der Vorhabensträger auch die Schadstoffsituation für den Bereich Fetscherstraße von Baubeginn bis Kreuzung Wormser Straße und für den Bereich Charlottenstraße/Heideparkstraße prüfen. Beide Bereiche liegen außerhalb des räumlichen Umgriffs der Planfeststellung, erfahren aber durch den Verkehrszug Waldschlößchenbrücke eine höhere Verkehrsbelastung. Im Ergebnis dieser Untersuchung ist festzustellen, dass im Prognose-Planfall 2015 auf der Ostseite der Fetscherstraße lokal mit Überschreitungen der Grenzwerte für den NO_2-Jahresmittelwert, den PM_{10}-Jahresmittelwert und den 90,4%-Wert für PM_{10} zu rechnen ist. Im Bereich Charlottenstraße/Heideparkstraße kann allenfalls eine Überschreitung des 90,4%-Wertes für PM_{10} eintreten.

Weiterhin wurde auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde geprüft, ob in den Elbauen der Grenzwert der EU-Richtlinie 99/30 für NO_x von 30 $\mu g/m^3$ zum Schutz der Vegetation eingehalten wird. Die Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass durch das geplante Vorhaben im Bereich der Elbauen lediglich im Nahbereich des Käthe-Kollwitz-Ufers sowie im Nahbereich des Tunnelsüdportals mit erhöhten NO_2-Konzentrationen zu rechnen ist, die allerdings in einer Entfernung von ca. 50 m von den Straßenabschnitten auf das Niveau der Hintergrundbelastung zurückgehen. Die Untersuchung wies aber auch darauf hin, dass bereits der Wert für die Hintergrundbelastung (NO_2) den Grenzwert von 30 $\mu g/m^3$ (NO_x) zum Schutz der Vegetation übersteigt.

Im Rahmen der Erörterung wurde auch kritisiert, dass der untersuchte Prognose-Planfall (Bezugsjahr 2015) die zu erwartenden lufthygienischen Verhältnisse im Jahr 2006 (Jahr der geplanten Fertigstellung des Verkehrszugs Waldschlößchenbrücke) nicht abbildet. Auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde wurden daher die lufthygienischen Untersuchungen um den Prognose-Planfall 2006 ergänzt. Diese Untersuchungen haben ergeben, dass auch im Prognose-Planfall 2006 mit Überschreitungen der im Jahr 2006 gültigen Grenzwerte für den NO_2-Jahresmittelwert und für den PM_{10}-Jahresmittelwert sowie mit Überschreitungen des 90,4%-Wertes für PM_{10} gerechnet werden muss. Der Grenzwert für Benzol sowie der Grenzwert für

den 99,8%-Wert für NO_2 werden im Untersuchungsgebiet sicher eingehalten. Vergleicht man die Anzahl der Orte mit Grenzwertüberschreitungen der beiden Prognose-Planfälle 2006 und 2015, so unterscheiden sich die Ergebnisse nicht wesentlich. Zwar sind die fahrzeugspezifischen Emissionsfaktoren im Jahr 2006 deutlich höher als im Jahr 2015, doch werden diese zum Teil durch das im Untersuchungsgebiet geringere Verkehrsaufkommen im Jahr 2006 kompensiert. Zudem ist bei NO_2 im Jahr 2006 für die Bewertung der Immissionskonzentration der Grenzwert incl. Toleranzmarge anzusetzen. Dies führt dazu, dass trotz der höheren Emissionen und einer im Jahr 2006 höheren Hintergrundbelastung die Anzahl der Grenzwertüberschreitungen der in den beiden Bezugsjahren gültigen Grenzwerte in etwa gleich bleibt. Bei PM_{10} müssen die Grenzwerte ohne Toleranzmarge bereits im Jahr 2005 erreicht sein. Doch führen die niedrigeren Emissionen infolge von Abrieb und Aufwirbelung durch eine geringere Verkehrsbelastung und infolge des niedrigeren Dieselanteils trotz des erhöhten fahrzeugspezifischen Emissionsanteils in der Endbilanz dazu, dass die Emissionen durch PM_{10} im Untersuchungsgebiet im Bezugsjahr 2006 niedriger liegen als im Jahr 2015. Die geringfügig höheren Immissionsbelastungen im Bezugsjahr 2006 gegenüber dem Bezugsjahr 2015 ergeben sich infolge des höheren Wertes für die Hintergrundbelastung im Jahr 2006.

10.3 Bewertung

Um die lufthygienischen Auswirkungen des planfestgestellten Vorhabens zu beurteilen, ist die Immissionssituation des Prognose-Nullfalls mit der des Prognose-Planfalls zu vergleichen. Differenzen sind im Wesentlichen auf die unterschiedlichen Verkehrszahlen und Schwerverkehrsanteile, den unterschiedlichen Verkehrsablauf, die veränderte Verkehrsführung sowie auf die zusätzliche Emission der Tunnelabluft im Nahbereich der Tunnelportale im Prognose-Planfall zurückzuführen. Ein Vergleich zeigt, dass im Bereich von nutzungssensiblen Punkten in der Waldschlößchenstraße mit einer geringen, zum Teil auch relevanten Entlastung gegenüber dem Prognose-Nullfall zu rechnen ist. Ebenso ist eine geringe Entlastung auf der Südseite des Käthe-Kollwitz-Ufers zwischen Neubertstraße und Hertelstraße zu erwarten. Auf der Ostseite der Fetscherstraße sowie in der Pfotenhauerstraße westlich der Fetscherstraße sind dagegen relevante bis starke Konzentrationserhöhungen zu erwarten. In der Bautzner Straße ist westlich der Waldschlößchenstraße mit einer Erhöhung der Immissionskonzentrationen zu rechnen. Während östlich der Waldschlößchenstraße bis zur Straße „Am Brauhaus" nahezu keine Veränderungen zu erwarten sind, ist in der Verlängerung bis zur Fischhausstraße infolge der Emissionen des Portals des Nebentunnels sowie infolge der gegenüber dem Prognose-Nullfall erhöhten Verkehrsmengen mit einer geringen bis starken Immissionszunahme zu rechnen. Relevante Immissionserhöhungen sind auch südlich der Stauffenbergallee zu erwarten.

Bezogen auf Grenzwertüberschreitungen bedeutet dies:

Während mit Grenzwertüberschreitungen für den NO_2-Jahresmittelwert im Prognose-Nullfall auf der Südseite des Käthe-Kollwitz-Ufers zwischen Neubertstraße und Hertelstraße zu rechnen ist, werden Grenzwertüberschreitungen im Prognose-Planfall dort nicht mehr erwartet. Dafür ist auf der Südseite der Bautzner Straße zwischen Angelikastraße und Fischhausstraße im Prognose-Planfall mit erweiterten Grenzwertüberschreitungen des NO_2-Jahremittelwerts zu rechnen.

Der Grenzwert für den PM_{10}-Jahresmittelwert wird im Prognose-Planfall im Vergleich zum Prognose-Nullfall zusätzlich auf der Südseite der Bautzner zwischen Angelikastraße und Fischhausstraße überschritten. Für den 90,4%-Wert gilt dies für die Ostseite der Fetscherstraße, die Nordseite der Bautzner Straße, die Nordseite der Radeberger Straße, östlich der Kreuzung mit der Stauffenbergallee und die Ostseite der Fischhausstraße. Andererseits sind im Prognose-Planfall im Unterschied zum Prognose-Nullfall auf der Ostseite der Waldschlößchenstraße keine Überschreitungen des 90,4% Wertes für PM_{10} zu erwarten.

Obwohl also Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind, die auch teilweise im Prognose-Nullfall nicht eintreten würden, bedeutet dies nicht, dass die Straßenbaumaßnahme deshalb nicht vollzogen werden darf. Dies begründet sich wie folgt:

Die 22. BImSchV setzt die Richtlinie 1999/30/EG bezogen auf die Stufe 1 deckungsgleich um. Nicht umgesetzt ist zunächst die Stufe 2 der Richtlinie bezüglich des PM_{10}-Wertes. Aus Art. 7 der Richtlinie ist zu entnehmen, dass die Beurteilung der Luftschadstoffkonzentrationen auf Gebiete bzw. Ballungsräume bezogen zu erfolgen hat. Dies macht auch der dort in Bezug genommene Art. 6 Abs. 2 der Richtlinie 96/62/EG vom 27.09.1996 deutlich, deren Art. 4 Abs. 5 i.V.m. Abs. 1 die Grundlage für den Erlass der Richtlinie 1999/30/EG bildet (siehe auch Urteil des OVG Rheinland-Pfalz, BauR 10/2002, S. 1504, 1507).

Der § 9 der 22. BImSchV setzt diese Regelung um, denn die zuständigen Behörden sind aufgefordert, Ballungsräume bzw. Gebiete festzulegen. Daraus folgt, dass sich die in der 22. BImSchV genannten Grenzwerte entsprechend der Regelung der Richtlinie 1999/30/EG auf Ballungsräume bzw. Gebiete beziehen. Auch das Instrumentarium in Form von Luftreinhalte- und Aktionsplänen, das den zuständigen Behörden zur Verfügung steht, weist auf eine großräumige Betrachtungsweise hin. Die vorliegende Straßenplanung stellt demgegenüber nur einen kleinen Teil oder Ausschnitt eines Ballungsraumes bzw. eines Gebietes dar und kann deshalb nicht mit diesen gleichgesetzt werden. Daraus folgt, dass Grenzwertüberschreitungen großräumig auf das Gebiet bzw. den Ballungsraum bezogen zu betrachten sind und punktuelle Grenzwertüberschreitungen eines relevanten Luftschadstoffes im Bereich einer Einzelmaßnahme die Planfeststellung der Baumaßnahme aus diesem Grunde nicht vollzugsunfähig machen (so auch VGH Mannheim, Urt. v. 17.07.2003 – 5 S 723/02 – Juris). Für diese Sichtweise spricht auch das Ergebnis einer auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde nachträglich durchgeführte Untersuchung, welche die aus der Inbetriebnahme des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke resultierenden Umwelteinwirkungen auf das Stadtgebiet von Dresden betrachtet. Danach bewirkt der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke insgesamt den Abbau von Stauzuständen im Stadtbereich und damit einen Rückgang der Emissionen von CO_2, Benzol und PM_{10} (infolge gefahrener höherer Geschwindigkeiten allerdings auch einen Anstieg der NO_x-Emission). Bezogen auf das gesamte Stadtgebiet von Dresden ist der Einfluss des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke auf die Schadstoffsituation also nicht durchgehend negativ.

Die Maßnahmen, die gemäß § 11 der 22. BImSchV zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu treffen sind, obliegen den nach der 22. BImSchV zuständigen Behörden. Sie beziehen sich auf das Gebiet oder den Ballungsraum und sind daher nicht im

Rahmen der Planfeststellung für eine Einzelmaßnahme zu regeln. Nur über Luftreinhaltepläne, die ein größeres und sinnvoll abgegrenztes Gebiet umfassen, kann die Einhaltung von Grenzwerten flächenmäßig sichergestellt werden. Hingegen können Anordnungen der Planfeststellungsbehörde bezogen allein auf die planfestgestellte Einzelmaßnahme leicht zu einer bloßen Verlagerung oder gar Vergrößerung der Schadstoffproblematik an anderer Stelle führen. Selbstverständlich kann aber der zu erstellende Luftreinhalteplan Regelungen enthalten, die die Verkehrsbelegung des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke betreffen und etwa den Schwerlastverkehr einschränken.

Auch wenn die Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV nicht die Vollzugsunfähigkeit der Baumaßnahme bewirkt, so ist doch die Grenze dessen formuliert, was der Verordnungsgeber für eine zumutbare Schadstoffbelastung hält. Daraus folgt aber auch, dass die Vermeidung unzumutbarer Luftschadstoffbelastungen der Bevölkerung weiterhin ein in die Abwägung einzustellender Belang ist. Dies wird auch durch das Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung (MLuS 02) unter Ziffer D 3 bestätigt, das durch allgemeines Rundschreiben Straßenbau Nr. 17/2002 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Anwendung empfohlen ist.

Zusammenfassend ergibt das Ergebnis der Schadstoffuntersuchung, dass die Schadstoffbelastungen des im Gutachten betrachteten Untersuchungsraumes durch den Neubau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke teilweise vermindert, teilweise aber auch vergrößert werden. Die zu erwartenden Immissionen werden typisches Stadtniveau aufweisen. Unter Zugrundelegung der novellierten 22. BImSchV kann festgestellt werden, dass im Bereich der Wohnbebauung die festgelegten Grenzwerte für Benzol und der Kurzzeitgrenzwert für NO_2 eingehalten werden, der Jahresmittelwert für NO_2 an 2 Stellen aber geringfügig überschritten wird. Überschreitungen der Grenzwerte sind gleichfalls für den PM_{10}-Jahresmittelwert und den PM_{10}-Kurzzeitgrenzwertes zu erwarten.

Bei der Bewertung der PM_{10}-Werte ist aber zu beachten, dass die PM_{10}-Belastungen komplexe Ursachen haben, z.B. großräumige Luftbelastungen, Reifen-, Brems- und Kupplungsabrieb, Straßenabrieb, Aufwirbelungen, Bildung sekundärer Partikel. Sie werden also nicht allein durch Emissionen in einzelnen Straßen verursacht. Die Beachtung und Bewertung von PM_{10}-Werten ist noch relativ neu. Vergleichbare abgesicherte Berechnungsverfahren wie für andere Luftschadstoffe bestehen noch nicht. Die bisher bekannten Berechnungsmodelle sind nicht übertragbar oder weisen trotz verschiedener Modifizierungen noch hohe Fehlerquoten auf. Auf den mitteleuropäischen Raum anwendbare Berechnungsmodelle befinden sich in der Entwicklung. Es fehlt somit zum jetzigen Zeitpunkt ein komplexes, nach Emissionsprozessen und Fahrzeugarten differenziertes Berechnungsmodell. Es ist aber auch zu berücksichtigen, dass durch europaweit und national eingeleitete Maßnahmen und Emissionsminderungsprogramme (z.B. technische Maßnahmen an Fahrzeugen und Anlagen, Verschärfungen der Abgasstandards, Verbesserung der Qualität von Kraft- und Heizstoffen, Klimaschutzprogramme) die PM_{10}-Belastung gesenkt werden kann. Die Berechnungsmethodik, die Bewertung vorhandener Messdaten sowie der Einfluss verschiedener Emissionsminderungsprogramme sind noch mit Unsicherheitsfaktoren behaftet. Die Prognose von PM_{10}-Emissionen ist weiterhin Gegenstand einiger in

Deutschland laufender Forschungsprojekte. Die im Schadstoffgutachten ausgewiesenen Grenzwertüberschreitungen sind insgesamt als geringfügig zu betrachten. Zudem hat der Gutachter, was auch vom Staatlichen Umweltfachamt Radebeul bestätigt wird, bei der Ermittlung der PM_{10}-Werte einen konservativen Ansatz gewählt, so dass die tatsächlich eintretenden Werte mit großer Wahrscheinlichkeit unterhalb der prognostizierten liegen werden. Bezogen auf das gesamte Stadtgebiet von Dresden bewirkt der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke einen Rückgang der PM_{10}-Emissionen.

Insgesamt kommt die Planfeststellungsbehörde daher zu dem Ergebnis, dass der Verkehrszug Waldschlößchenbrücke im Hinblick auf die Schadstoffbelastung planfestgestellt werden kann.

Die Planfeststellungsbehörde folgt im Übrigen auch der Einschätzung des Gutachters, dass im Hinblick auf die Einhaltung der Grenzwerte keine zwingende Notwendigkeit besteht, den Abgasaustritt aus den Tunnelportalen durch lüftungstechnische Maßnahmen zu unterdrücken. Berechnungen haben ergeben, dass durch die Zusatzbelastung infolge der Tunnelabluft keine Grenzwertüberschreitungen im Einflussbereich der Tunnelluft hervorgerufen werden. Zwar wäre aus lufthygienischer Sicht grundsätzlich wegen des Minimierungsgebotes eine Vermeidung zusätzlicher Immissionskonzentrate über die Portale Stauffenbergallee (Oströhre Haupttunnel) und Bautzner Straße (Nebentunnel) zu befürworten. Dies könnte allerdings nur durch Lüftungsbauwerke realisiert werden, die technisch äußerst aufwendig sind und pro Lüftungsbauwerk einen finanziellen Mehraufwand von 1 bis 1,1 Mio. € sowie hohe Betriebskosten erfordern würden. Angesichts der sehr begrenzten Wirkung dieser Lüftungsbauwerke (maximal 10% Immissionsminderung im Nahbereich der Portale) erscheint dieser Mehraufwand nicht verhältnismäßig.

11. Erschütterungen

Das Bauvorhaben Verkehrszug Waldschlößchenbrücke wird weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu maßgeblichen Erschütterungen führen. Zu diesem Ergebnis führt die durchgeführte erschütterungstechnische Untersuchung.

Für die Durchführung der Baumaßnahme werden erschütterungsarme Bauverfahren gewählt, um die Belastungen und Erschütterungen gering zu halten. So werden etwa erforderliche Spundwände nicht gerammt, sondern eingepresst. Zudem wird vor Beginn der Baumaßnahme ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, in dem der bauliche Zustand gefährdeter Gebäude und baulicher Anlagen dokumentiert wird. Sollten wider Erwarten Schäden an der baulichen Substanz auftreten, sind diese nach dem Verursacherprinzip zu beseitigen bzw. zu entschädigen.

Ein Vergleich von Nullfall und Planfall im Betriebszustand zeigt, dass die Erschütterungsimmissionen sich nicht, bzw. für die Gebäude an der Bautzner Straße westlich der Waldschlößchenstraße nur unwesentlich erhöhen. Die maximalen Schwingstärken liegen deutlich unter der Zumutbarkeitsschwelle. Für den Planfall werden sich gegenüber dem Nullfall in den meisten Fällen keine Verschlechterungen ergeben. Gegenüber dem Istzustand sind deutliche Verbesserungen zu erwarten.

12. Abfall, Altlasten, Bodenschutz

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht bei Beachtung der unter Ziffer 4.2 festgelegten Nebenbestimmungen den Belangen von Abfall, Altlasten und Bodenschutz.

13. Wasserwirtschaft

Das planfestgestellt Vorhaben entspricht bei Beachtung der unter Ziffer 4.1 festgelegten Nebenbestimmungen den Belangen der Wasserwirtschaft.

Die Überprüfung der Unterlagen hat ergeben, dass weder durch den Bau noch durch den Bestand und Betrieb des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke Beeinträchtigungen zu erwarten sind, die das Wohl der Allgemeinheit oder rechtlich geschützte Interessen Einzelner unzumutbar beeinträchtigen.

Verschiedentlich wurden Bedenken gegen die Hochwassertauglichkeit der V-Stützen erhoben. Diese Bedenken werden zurückgewiesen. Die Hochwassertauglichkeit der V-Stützen wurde zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde durch die mit der Planung befassten Ingenieure nachgewiesen. Insbesondere kommt ein Gutachten der Technischen Universität Dresden vom 27.01.2004 zu dem Ergebnis, dass eine Vergrößerung des Hochwasserrisikos infolge der geplanten Waldschlößchenbrücke in Verbindung mit Eis (Randeis, Grundeis, Treibeis) infolge der großen Spannweiten im Bereich des Flussschlauchs und der Vorländer nicht zu erwarten ist. Die in diesem Gutachten ausgesprochene Empfehlung zur Ausgestaltung einzelner Pfeilerfundamente wird als Auflage 4.1.6 festgelegt.

14. Naturschutz und Landschaftspflege

Das planfestgestellte Vorhaben ist bei Beachtung der unter Ziffer 4.4 festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar, obwohl die Maßnahme einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft darstellt.

Insbesondere aufgrund der mit dem Bauvorhaben einhergehenden Flächenneuversiegelung und Überprägung des Landschaftsraumes ist das Bauvorhaben als Eingriff in Natur und Landschaft i.S.v. § 8 Abs. 1 SächsNatSchG zu bewerten. Die eintretenden erheblichen und z.T. auch nachhaltigen Beeinträchtigungen sind jedoch nicht vermeidbar. Sie sind zuzulassen, weil die Überprüfung aller von dem Vorhaben berührten Belange ergibt, dass angesichts der mit der Baumaßnahme verfolgten Planungsziele und öffentlichen Interessen die Belange des Naturschutzes nicht vorgehen. Die vorgesehenen Ausgleichs- und Schutzmaßnahmen bewirken so weit wie möglich einen Ausgleich für die Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes. Soweit eine Kompensation des Eingriffs in Natur und Landschaft durch Ausgleichsmaßnahmen nicht möglich ist, sind entsprechende Ersatzmaßnahmen (§ 9 Abs. 3 SächsNatSchG) vorgesehen. Damit ist sichergestellt, dass nach Beendigung des Bauvorhabens keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes zurückbleiben. Im Einzelnen wird hierzu auf die Planfeststellungsunterlage 12 - Landschaftspflegerischer Begleitplan - verwiesen.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan wurde durch die Tektur vom 27.11.2003 geändert. Die Änderung wurde erforderlich, weil die Ersatzmaßnahme EX1 - Gestaltung der Elblandschaft bei Zschieren und Renaturierung des Brüchtigtgrabens - in ihrem ursprünglich vorgesehenen Ausmaß die Existenz des die betroffenen Flächen bewirtschaftenden Obstbaubetriebes gefährdet hätte. Der Umfang der Ersatzmaßnahme EX1 wurde daher verringert und zusätzlich die Ersatzmaßnahmen EX3 - Bereichsweise Auskiesung der Laubegaster Elblachen - und EX5 - Entsiegelungsmaßnahmen und Renaturierung von Uferbereichen in Dresden-Hosterwitz, Bereich Wasserwerk - aufgenommen. Auch durch die neu konzipierten Ersatzmaßnahmen können die durch den Eingriff gestörten Funktionen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes in dem vom Eingriff betroffenen Natur- und Landschaftsraum gleichwertig wiederhergestellt werden. Einwendungen, die die naturschutzfachliche Sinnhaftigkeit der Ersatzmaßnahmen EX1 und EX3 in Frage stellen, kann fachlich nicht gefolgt werden.

15. FFH-Verträglichkeitsprüfung

Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vom 30. April 1998 und mit der Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes vom 25. März 2002 hat die Bundesrepublik Deutschland die rechtlichen Grundlagen zum Aufbau und zum Schutz des kohärenten Europäischen ökologischen Netzes „Natura 2000" entsprechend der Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (sog. Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie oder kurz FFH-Richtlinie) und der Richtlinie 79/409/EWG des Rates vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (sog. Vogelschutzrichtlinie) geschaffen. Nach § 34 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebietes zu überprüfen. Ein Projekt, das zu erheblichen Beeinträchtigungen eines der genannten Gebiete in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist unzulässig.

Das planfestgestellte Vorhaben liegt im FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg" (landesinterne Meldenummer 34 E, Gebietsnummer: DE 4545-301). Drei weitere FFH-Gebiete liegen hierzu in enger räumlicher Beziehung und werden daher in die FFH-Erheblichkeitsprüfung miteinbezogen: „Elbhänge zwischen Loschwitz und Bonnewitz" (landesinterne Meldenummer: 33 E, Gebietsnummer: DE 4949-301), „Separate Fledermausquartiere im Großraum Dresden" (landesinterne Meldenummer 189, Gebietsnummer: DE 4646-302) sowie „Prießnitzgrund" (landesinterne Meldenummer 161, Gebietsnummer: DE 4848-304).

(Genau genommen kann derzeit nur von „potenziellen" FFH-Gebieten gesprochen werden. Die genannten Gebiete mit den Nummern 34 E, 33 E, 189 und 161 gehören zur sog. 2. Meldetranche des Freistaates Sachsen an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit zur Weiterleitung an die EU-Kommission. Eine abschließende Feststellung der EU-Kommission ist bisher nicht erfolgt. Für die „potenziellen" FFH-Gebiete gelten aber die gleichen Schutzvorschriften wie für die festgestellten FFH-Gebiete.)

Den Planfeststellungsunterlagen liegt ein Gutachten zu möglichen Auswirkungen auf die Schutz- und Erhaltungsziele des Bauvorhabens Verkehrszug Waldschlößchenbrücke auf die genannten FFH-Gebiete bei (Unterlage 16.2 – FFH-Verträglichkeitsuntersuchung). Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass keine erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Diesem Urteil schließt sich die Planfeststellungsbehörde aufgrund der nachfolgenden Feststellungen und Bewertungen an.

15.1 Methodik

Entscheidend für die FFH-Verträglichkeit ist, ob durch das geplante Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung der für die betroffenen FFH-Gebiete festgelegten Erhaltungsziele oder der für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile erfolgt. Dabei stehen Beeinträchtigungen der einzelnen betroffenen Arten bzw. Lebensräume im Mittelpunkt der Konfliktanalyse. In der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wird der Beeinträchtigungsgrad eines Wirkprozesses für jede Art/jeden Lebensraum anhand einer fünfstufigen Skala abgeschätzt: Keine Beeinträchtigung (keine negative Veränderung des Erhaltungszustandes einer Art oder eines Lebensraumes), geringer Beeinträchtigungsgrad (geringfügige Veränderung des Ist-Zustandes), mittlerer Beeinträchtigungsgrad (erkennbare Veränderungen des Erhaltungszustandes eines Lebensraumes bzw. einer Art; Habitat- und Populationsstrukturen bleiben aber soweit erhalten, dass ein langfristiges Fortbestehen im Schutzgebiet ungefährdet ist), hoher Beeinträchtigungsgrad (Verlust eines merklichen Anteils der Flächen eines Lebensraumes und/oder negative qualitative und strukturelle Veränderungen, die zwar nicht die Zuordnung der Flächen zum Lebensraumtyp gefährden, jedoch eine Verschlechterung seines Erhaltungszustandes nach sich ziehen) und sehr hoher Beeinträchtigungsgrad (vollständiger oder substanzieller Verlust von Lebensräumen, Rückgang einer Population unter die Mindestgröße). Anschließend wird nach Prüfung eventueller Kumulationseffekte die Erheblichkeit abgeschätzt und in einem weiteren Schritt ermittelt, ob sich die festgestellten Beeinträchtigungen durch Maßnahmen zur Schadensbegrenzung reduzieren lassen. Die Erheblichkeit der festgestellten Beeinträchtigungen der Lebensräume und Arten sowie der festgelegten Erhaltungs- und Entwicklungsziele der untersuchten Gebiete durch das Vorhaben werden unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Schadensbegrenzung nach folgendem Schema ermittelt:

- Isoliert und/oder kumuliert auftretende Beeinträchtigungen von geringem und mittlerem Beeinträchtigungsgrad werden als nicht erheblich eingestuft, da sich die Populationsgrößen nicht nachhaltig verringern und die Funktionen des Gebiets in vollem Umfang gewährleistet bleiben.

- Isoliert und/oder kumuliert auftretende Beeinträchtigungen mit hohem oder sehr hohem Beeinträchtigungsgrad werden als erheblich eingestuft, weil damit Verschlechterungen erreicht werden, die mit den Zielen der Richtlinie nicht kompatibel sind.

15.2 Beschreibung der Schutzgebiete

15.2.1 Kurzbeschreibung

15.2.1.1 FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg"

Das Gebiet befindet sich naturräumlich in der Dresdner Elbtalweitung, bestehend aus dem Flußlauf der Elbe und den angrenzenden Wiesenauen. Die Elbaue im engeren Untersuchungsraum 500 m flussaufwärts und -abwärts der geplanten Waldschlößchenbrücke ist weitgehend naturnah erhalten, besitzt über die gesamte Länge einen spezifischen Spülsaum sowie eine Uferstaudenkultur. Der sich anschließende ausgedehnte Auenbereich besteht aus Wiesen- und Grünlandgesellschaften. Im Böschungsbereich (z.B. zur Bautzner Straße) finden sich teils auch artenreiche Pionierrasen (Halbtrockenrasen) sowie Trittrasengesellschaften. Im Randbereich zum Siedlungsraum befinden sich teilweise Kleingärten und Villengrundstücke mit altem Baumbestand.

15.2.1.2 FFH-Gebiet „Prießnitzgrund"

Der Prießnitzgrund gehört im nördlichen Bereich zum Naturraum (Süd-) Westlausitzer Hügelland, im südlichen Bereich jedoch bereits zur Dresdner Elbtalweitung. Er gilt als ein wesentlicher und landschaftsprägender Bestandteil der Dresdner Heide, welche er auf einer Länge von 24 km durchfließt. Der Prießnitz und ihren Nebenbächen verdankt die Heide einen großen Teil ihres landschaftlichen Reizes, sie gliedert das Waldgelände mit ihren tief eingeschnittenen Tälern oder flachen Mulden.

15.2.1.3 FFH-Gebiet „Elbtalhänge zwischen Loschwitz und Bonnewitz"

Bei den Elbtalhängen zwischen Loschwitz und Bonnewitz handelt es sich um südwestexponierte Steilhang- Laubmischwälder und Schluchtwälder an der Steilstufe der Verwerfungskante zwischen Elbhügelland und Lausitzer Platte.

15.2.1.4 FFH-Gebiet „Separate Fledermausquartiere im Großraum Dresden"

Dieses Gebiet umfasst die bekannten Wochenstuben und Winterquartiere der Fledermausarten nach Anhang II der FFH-Richtlinie.

15.2.2 Schutz- und Erhaltungsziele für die FFH-Gebiete

Maßstab für die Verträglichkeit eines Projektes sind die für die FFH-Gebiete festgelegten Schutz- und Erhaltungsziele. Allgemein ausgedrückt bestehen diese in der Bewahrung bzw. zielgerichteten Entwicklung eines günstigen Erhaltungszustandes aller im Gebiet vorkommenden natürlichen Lebensräume von gemeinschaftlicher Bedeutung gemäß Anhänge der Richtlinie 92/43/EWG sowie in der Bewahrung bzw. Entwicklung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden Populationen aller Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse nach den Anhängen der Richtlinie 92/43/EWG. Ergänzende Schutz- und Erhaltungsziele ergeben sich aus der jeweiligen Spezifik des FFH-Gebietes.

15.3 Abgrenzung des Untersuchungsraums

Das engere Untersuchungsgebiet orientiert sich entlang des Elbauenbereiches jeweils 500 m flussaufwärts und flussabwärts von der geplanten Brücke in Höhe Fetscherstraße, Waldschlößchenstraße. Über dieses enge Untersuchungsgebiet hinaus wurde der Betrachtungsraum in Abhängigkeit von der untersuchten Tierart auf das gesamte FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna" im Stadtgebiet von Dresden ausgedehnt, um die Bedeutung des untersuchten Abschnitts als Bestandteil der linearen Biotopverbundstruktur Elbe erfassen und bewerten zu können.

Der Biotopkomplex Elbe/Elbauen im Untersuchungsgebiet ist Bestandteil der überregional bedeutsamen linearen Biotopverbundstruktur entlang des Flusslaufes der Elbe und steht in räumlichem und funktionalem Zusammenhang mit den FFH-Gebieten „Prießnitzgrund", „Elbhänge zwischen Loschwitz und Bonnewitz" sowie „Fledermausquartiere der Stadt Dresden". Diese FFH-Gebiete wurden ebenfalls in die Prüfung einbezogen und stellen das erweiterte Untersuchungsgebiet dar.

15.4 Erfassung und Beschreibung der maßgeblichen Bestandteile der FFH-Gebiete

15.4.1 Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie

Die drei flächenhaften FFH-Gebiete weisen jeweils mehrere im Anhang I der FFH-Richtlinie benannte Lebensraumtypen auf (vgl. die Auflistung unter Punkt 6 der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung, Planfeststellungsunterlage 16.2). Nachfolgend werden beispielhaft die vom planfestgestellten Vorhaben besonders betroffenen Lebensraumtypen benannt.

15.4.1.1 FFH-Gebiet „Elbtal von Schöna bis Mühlberg"

Im engeren Untersuchungsgebiet, d.h. im Bereich 500 m flussauf- und -abwärts vom Brückenstandort, sind die Lebensraumtypen „Schlammige Flussufer mit Vegetation der Verbände Chenopodion rubri (p.p.) und Bidention (p.p.)" sowie „Extensive Mähwiesen der planearen bis submontanen Stufe" zu finden.

15.4.1.2 FFH-Gebiet „Prießnitzgrund"

In besonders guter Ausprägung treten auf:

Bereich Heidemühle: Altwässer („Natürliche eutrophe Stillgewässer incl. Altwässern"), „Fließgewässer mit Unterwasservegetation", „Feuchte Hochstaudenfluren inkl. Waldsäume", „Erlen- und Eschenwälder mit Weichholzauenwälder an Fließgewässern".

Westlich Ullersdorf: kleines Moor, das sich in Richtung Zwischenmoor entwickelt („Übergangs- und Schwingrasenmoore").

15.4.1.3 FFH-Gebiet „Elbtalhänge zwischen Loschwitz und Bonnewitz"

Hier ist insbesondere der Lebensraumtyp „Hainsimsen-Buchenwälder" zu nennen.

15.4.1.4 FFH-Gebiet „Separate Fledermausquartiere im Großraum Dresden"

Dieses FFH-Gebiet bezieht sich ausschließlich auf die Fledermausquartiere als Teillebensraum und deren funktioneller Verbindung zwischen den Wochenstuben und Winterquartieren.

15.4.2 Nachweise von Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie

Pflanzen aus Anhang II der FFH-Richtlinie treten nach derzeitigem Kenntnisstand in keinem der vier zu untersuchenden FFH-Gebiete auf. Dagegen wurden die nachfolgend aufgeführten Tierarten aus Anhang II der FFH-Richtlinie im Untersuchungsgebiet direkt bzw. in angrenzenden Bereichen nachgewiesen, so dass zumindest ihr zeitweiliges Auftreten mit hoher Wahrscheinlichkeit angenommen werden kann.

Säuger:
Biber, Fischotter, Großes Mausohr, Mopsfledermaus, Bechsteinfledermaus, Kleine Hufeisennase

Amphibien:
Kammmolch

Fische:
Lachs, Bitterling, Westgroppe, Rapfen, Schlammpeitzger, Weißflossengründling, Bachneunauge, Maifisch

Libellen:
Grüne Keiljungfer, Große Moosjungfer

Schmetterlinge:
Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling, Großer Moorbläuling

Käfer:
Eremit (Juchtenkäfer)

15.4.3 Charakteristische Arten der Lebensräume des Anhangs I, insbesondere Pflanzen und Tiere aus Anhang IV der FFH-Richtlinie

Die Überprüfung des Erhaltungszustandes von Lebensräumen erfolgt auch über charakteristische Arten. Diese werden im jeweiligen Standarddatenbogen mit aufgeführt und beziehen sich vor allem auf Rote Listen Arten und/oder Arten des Anhangs IV der FFH-Richtlinie. Die Arten des Anhangs IV sind zwar grundsätzlich zu schützen, aber nicht relevant für die Ausweisung von FFH-Gebieten und die FFH-Erheblichkeits- bzw. Verträglichkeitsprüfung. Ihre Vorkommen sollen jedoch nachrichtlich benannt werden. Beeinträchtigungen dieser Arten werden im Rahmen der Eingriffsregelung berücksichtigt und erfordern gegebenenfalls Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. An Pflanzen und Tierarten kommen im Untersuchungsgebiet vor:

Pflanzen:
Ästige Graslilie, Wiener Blaustern, Acker-Gelbstern, Andorn-Herzgespann, Aufrechter Ziest, Kleine Wiesenraute, Kleines Flohkraut, Knorpelblume, Pyramiden-Kammschmiele, Schwarzes Bilsenkraut, Schwarzpappel, Sichelklee, Hügel-Klee, Sprossende, Felsennelke, Karthäuser-Nelke, Stengellose Kratzdistel, Zweischneidige Sumpfkresse, Echte Brunnenkresse, Erdsegge, Weißtanne, Wiesen-Habichtskraut

Säuger:
Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Graues Langohr, Großer Abendsegler, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Rauhhautfledermaus, Wasserfledermaus, Zweifarbfledermaus, Zwergfledermaus, Kleiner Abendsegler, Mückenfledermaus, Hausratte

Fische:
Bachforelle, Bachneunauge

Amphibien:
Feuersalamander, Knoblauchkröte, Kreuzkröte, Seefrosch, Springfrosch, Wechselkröte

Reptilien:
Schlingnatter, Würfelnatter, Zauneidechse

Libellen:
Asiatische Keiljungfer

Heuschrecken:
Gestreifte Zartschrecke

Wirbellose:
Kugelspinnen, Liocranidae, Tapezierspinnen, Zwergspinnen

15.4.4 Vogelarten nach Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie

Im Untersuchungsgebiet treten Vogelarten des Anhangs I der EG-Vogelschutz-Richtlinie auf. Arten der Vogelschutz-Richtlinie stellen in einem FFH-Gebiet kein Erhaltungsziel dar, sofern es nicht gleichzeitig ein Vogelschutzgebiet ist. Die Elbe ist in Sachsen derzeit nicht als Vogelschutzgebiet gemeldet und gilt auch nicht als faktisches Vogelschutzgebiet. Gleichwohl sind die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die entsprechenden Vogelarten zu prüfen. Die Standarddatenbögen listen als solche auf:

Eisvogel, Fischadler, Grauspecht, Neuntöter, Rohrweihe, Rotmilan, Schwarzmilan, Schwarzspecht, Seeadler, Silberreiher, Uhu, Wachtelkönig, Wanderfalke, Weißstorch, Wespenbussard, Zwergsäger, Zwergschnäpper.

Im engeren Untersuchungsgebiet treten hiervon drei Arten gelegentlich auf (Eisvogel, Rotmilan, Wachtelkönig), für die anderen Arten liegen dazu keine Beobachtungen

vor. Ein vereinzeltes Auftreten dieser Arten ist jedoch im Stadtgebiet Dresden während der Zugzeiten kurzzeitig möglich.

15.5 Gefährdungsabschätzung

15.5.1 Wirkprozesse und Beeinträchtigungen

Zu betrachten sind die Wirkprozesse und Beeinträchtigungen, die sich aus dem Vorhaben ergeben können. Zu unterscheiden ist zwischen baubedingten, anlagebedingten und betriebsbedingten Auswirkungen.

15.5.1.1 Baubedingte Auswirkungen

Zur Ermittlung baubedingter Beeinträchtigungen sind folgende Kriterien heranzuziehen:

Lebensraumverlust
Mit dem Betrieb der Baustelle kann es zu einem temporären Lebensraumverlust kommen. Diese zeitlich begrenzte Beeinträchtigung kann, muss aber nicht, nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig aufgehoben werden.

Immission von Schad- und Nährstoffen
Durch den Betrieb einer Großbaustelle werden Abgase produziert und Luftschadstoffe emittiert. Während der Bauphase wird sich für das Schutzgebiet eine nicht quantifizierbare Zunahme der Hintergrundbelastung der Luft u.a. mit Stickstoffverbindungen ergeben. Weiterhin ist der Eintrag von Stäuben nicht auszuschließen.

Immission von Lärm und Licht
Durch den Baustellenverkehr sowie durch Erd- und Gründungsarbeiten kommt es zu Lärm und Lichtemissionen, die hinsichtlich ihrer Intensität aber hinter den betriebsbedingten Immissionen zurückstehen.

Beeinträchtigung funktionaler Zusammenhänge
Während der Bauphase kann es zur Beeinträchtigung funktionaler Zusammenhänge, z.B. Wanderbeziehungen kommen.

15.5.1.2 Anlagebedingte Auswirkungen

Zur Ermittlung anlagebedingter Auswirkungen sind folgende Kriterien heranzuziehen:

Überbauung von Lebensräumen
Bei Straßenneubauten und Straßenausbauten kommt es in der Regel zu dauerhaften Versiegelungen bisher unbeeinträchtigter Gebiete. Dauerhafte Versiegelungen führen zum Verlust sämtlicher Bodenfunktionen und zum Verlust gewachsener Biotopstrukturen.

Zerschneidung funktionaler Zusammenhänge

Als indirekte Auswirkung ist der Zerschneidungs- bzw. Barriereeffekt durch die Trassenlage zu berücksichtigen.

15.5.1.3 Betriebsbedingte Auswirkungen

Zur Ermittlung betriebsbedingter Auswirkungen sind folgende Kriterien heranzuziehen:

Immission von Schad- und Nährstoffen
Schad- und Nährstoffeinträge betreffen insbesondere die Vegetation. Hier kann es zu direkten Vegetationsschäden z.B. durch Verwehen salzhaltiger Stäube sowie infolge von Stickstoffeinträgen zu einer langsamen Veränderung der Standortbedingungen hinsichtlich der Nährstoffverfügbarkeit und damit der Artenzusammensetzung zugunsten nährstoffliebender Arten kommen. Beeinträchtigungen der Tierwelt sind insbesondere indirekt, d.h. über die Nahrungskette möglich.

Immission von Lärm
Beeinträchtigungen der Fauna durch Lärm in Form von Lebensraumverlusten können sich auch auf trassenfernere Räume auswirken. Der Wirkungskorridor ist abhängig von der Verkehrsbelastung und vom Schwerverkehrsanteil.

Immission von Licht
Die Immission von Licht kann generell erhebliche Lockwirkungen hervorrufen, die insbesondere bei nachtaktiven Insekten zu Massenansammlungen führen können.

Verkehrsbedingter Barriereeffekt
Als weitere Aspekt ist die verkehrsbedingte Barrierewirkung der Straße zu berücksichtigen. Stark befahrene Straßen stellen für viele, insbesondere sich am Boden fortbewegende Arten nahezu unüberwindliche Hindernisse dar. Dabei lassen sich folgende Fälle unterscheiden:

- Die Zerschneidung zusammenhängender Biotopkomplexe bzw. Lebensraumtypen, innerhalb derer in der Regel von einem starken Individuenaustausch auszugehen ist, der durch das Straßenbauvorhaben beeinträchtigt werden kann. Neben den Beeinträchtigungen durch die Verminderung des Individuenaustausches ist in diesem Fall insbesondere auch der Frage der Zerschneidung von Minimalarealen nachzugehen.
- Die Zerschneidung von Teillebensräumen bzw. interpopularen Austauschbeziehungen insbesondere bodengebundener mobiler Arten mit komplexen Lebensraumansprüchen wie z.B. Amphibien.

15.5.2 Gefährdungsabschätzung für die benannten Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie

Im Rahmen der Gefährdungsabschätzung sind nur die im engeren Untersuchungsraum existierenden Lebensraumtypen relevant. Dabei handelt es sich um „Schlammige Flußufer mit Vegetation der Verbände Chenopodio rubri (p.p.) und Bidention (p.p.)" sowie um „Extensive Mähwiesen der planearen bis submontanen Stufe". Für diese Lebensraumtypen sind keine erheblichen bau-, anlage- oder betriebsbedingten

Beeinträchtigungen zu erwarten. Die Auswirkungen des Vorhabens (insbes. Lebensraumverlust und Immissionen) erreichen den Beeinträchtigungsgrad gering oder mittel. Bau-, anlage- oder betriebsbedingte Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen in einem größeren Abstand als 500 m flussaufwärts und flussabwärts der geplanten Brücke sind auszuschließen.

15.5.3 Gefährdungsabschätzung für die benannten Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie

Zur Gefährdungsabschätzung werden die Arten herangezogen, deren zumindest zeitweiliger Aufenthalt in einem der vier FFH-Gebiete oder in daran angrenzenden Lebensräumen auf Grund der Datenanalyse wahrscheinlich ist. Nicht diskutiert werden Arten, von denen keine Nachweise im Untersuchungsraum vorliegen.

Biber
Es gibt keinen Hinweis darauf, dass für den Biber der geplante Brückenbau einen Zerschneidungseffekt darstellt. Man kann davon ausgehen, dass das Brückenbauwerk problemlos unterquert wird.

Fischotter
Der Fischotter kann das planfestgestellte Brückenbauwerk gefahrlos unterqueren. Er gilt als störungsempfindliche Art, so dass in der Bauphase ein Meidungsverhalten möglich erscheint, langfristig aber kein Zerschneidungseffekt gegeben ist.

Großes Mausohr, Mopsfledermaus, Kleine Hufeisennase
Für die drei genannten Fledermausarten ist der Elbauenbereich Jagdgebiet und unter Umständen auch eine Leitlinie während der Wanderungen. Zu beachten ist, dass es für die Kleine Hufeisennase und die Mopsfledermaus in Nähe des Maßnahmegebietes bislang keine Nachweise gibt. Man kann davon ausgehen, dass beide Arten nur selten im engeren Untersuchungsgebiet auftreten. Für das Große Mausohr gibt es einen Nachweis an der Saloppe, so dass ein Auftreten der Art im engeren Untersuchungsgebiet wahrscheinlicher ist. Fledermäuse können durch Kollisionen zu direkten Opfern des Straßenverkehrs werden. Des Weiteren kann die Habitatqualität einer Landschaft durch die isolierende Wirkung von Straßen erheblich vermindert werden. Fledermäuse sind aber in der Lage, Verkehrstrassen sowohl zu unterqueren als auch zu überqueren. Da durch das Brückenbauwerk keine Leitstrukturen verbunden werden, ist die Wahrscheinlichkeit des Überquerens der Straße und eine direkte Kollision mit Kraftfahrzeugen gering. Von einer verringerten Habitatqualität ist im Bereich der Waldschlößchenbrücke allerdings durch die Eingriffe in die Vegetationsstruktur und die insgesamt stark anwachsende Inanspruchnahme und Beunruhigung des Gebietes auszugehen.

Ein für die Kleine Hufeisennase gesondert angefertigtes Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Waldschlößchenbrücke aufgrund ihrer Konstruktion und der Lebensweise der Kleinen Hufeisennase keine nachhaltige Zerschneidung der Wanderungsleitlinie darstellt. Der Genaustausch zwischen vorhandenen Teilpopulationen wird nicht unterbunden, da die Kleine Hufeisennase das Brückenbauwerk ungehindert passieren kann. Dies wird dadurch belegt, dass die Populationen seit den 90iger Jahren trotz der bestehenden Vorbelastung durch mehrere Brücken in der Umgebung von Dresden stabil geblieben sind, obwohl u.a. die Verkehrsbelastung auf diesen

Brücken stark zugenommen hat. Die Kollisionsgefahr mit Kraftfahrzeugen bei der Verfolgung von durch die Brückenbeleuchtung angelockten Insekten kann durch geeignete Anordnung und Auswahl der Leuchtquellen verringert werden (vgl. dazu die Auflage Ziffer 4.4.6).

Dunkler-Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling
Diese an sich sehr ortstreue Art hat einen extrem kleinen Flächenanspruch. Sie kommt häufig auf kleinen und isolierten Flächen vor, dort aber häufig in hoher Siedlungsdichte und stabilen Populationen. Die Waldschlößchenbrücke wird aufgrund der Inanspruchnahme von Bereichen der Elbwiese und der Verschattung weiterer Flächen zwar den potenziellen Lebensraum des Bläulings dezimieren, nach den obigen Ausführungen ist dieser Effekt jedoch eher zu vernachlässigen.

Grüne Keiljungfer
Bisher liefen nur einige wenige Studien zur Erkundung der Störökologie von Libellen in Verbindung mit Straßen und ähnlichen Barrieren. Aus diesen wird aber deutlich, dass solche Barrieren, wozu stark frequentierte Straßen gezählt werden müssen, prinzipiell Libellen-Habitate auf Populationsebene beeinträchtigen, soweit sie diese zerschneiden. Bei der geplanten Brücke handelt es sich um ein relativ hoch aufgeständertes Bauwerk, welches die Zerschneidung für die Großlibelle Grüne Keiljungfer insofern minimiert, als dass man von einem relativ problemlosen Durchfliegen des Brückenbauwerkes ausgehen kann. Erheblicher wirkt sich dagegen der Eingriff in den Uferbereich aus. Hier muss man davon ausgehen, dass im Bereich des Brückenbauwerkes und in den unmittelbar angrenzenden beidseitigen Abschnitten die Qualität des Uferbereichs nachhaltig verändert wird und sich damit die Habitatqualität der Spülsäume für die Grüne Keiljungfer deutlich verschlechtert. Da jedoch die grüne Keiljungfer nach aktuellem Kenntnisstand offenbar an der gesamten Elbe in Sachsen verbreitet ist, besteht keine erhebliche Beeinträchtigung auf Populationsebene durch den geplanten Brückenbau.

Eremit
Neben den östlich gelegenen Habitaten des Eremit im Park von Schloss Albrechtsburg erscheint sein Vorkommen westlich der Waldschlößchenbrücke in den alten Parkbäumen mit Höhlungen und Faulstellen sehr wahrscheinlich. In die potenziell in Frage kommenden Baumbestände wird zwar nicht eingegriffen, aber die Waldschlößchenbrücke kann hier eine Zerschneidung bewirken, die den Individuenaustausch/Schwärmflug behindert.

Lachs, Rapfen, Bitterling, Westgroppe, Weißflossengründling, Bachneunauge, Großer Moorbläuling
Aufgrund der Lebensraumansprüche, der bisherigen Vorkommen in großer Entfernung vom engeren Untersuchungsgebiet und/oder des Aktionsradius kann davon ausgegangen werden, dass diese Arten keine bau-, anlage- oder betriebsbedingten Beeinträchtigungen erfahren.

Insgesamt sind damit nach derzeitigem Kenntnisstand keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen für die Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie durch das planfestgestellte Vorhaben festzustellen. Sofern Auswirkungen zu erwarten sind, erreichen diese den Beeinträchtigungsgrad gering oder mittel.

15.5.4 Gefährdungsabschätzung für die benannten Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie und ausgewählter charakteristischer Arten

Zur Gefährdungsabschätzung werden die Arten herangezogen, die in den Standarddatenbögen der vier betroffenen FFH-Gebiete aufgelistet sind. Nennenswerte Beeinträchtigung treten durch den Verlust von Lebensraum bzw. Jagdgebiet im engeren Maßnahmebereich ein und zwar vor allem für Arten, die gern über der Wasseroberfläche oder Wiesen jagen, wie Kleine Bartfledermaus, Zwergfledermaus, Mückenfledermaus, überwiegend auch Braunes Langohr und Breitflügelfledermaus. Auch für den Seefrosch wird potenzieller Lebensraum im Uferbereich im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme entwertet. Weiterhin kann für einige Fledermausarten die Immission von Licht problematisch werden, ebenso die Verlärmung, die zu einer Minderung des Nahrungshabitats führt. Insgesamt ist aber das Urteil gerechtfertigt, dass nach derzeitigem Kenntnisstand keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen für die Arten nach Anhang IV der FFH-Richtlinie durch das Vorhaben festzustellen sind. Sofern Auswirkungen zu erwarten sind, erreichen diese den Beeinträchtigungsgrad gering oder mittel.

15.5.5 Gefährdungsabschätzung für die benannten Arten nach Anhang I der EG-Vogelschutzrichtlinie

Alle drei Vogelarten, die im engeren Untersuchungsgebiet nachgewiesen wurden (Eisvogel, Rotmilan, Wachtelkönig), treten nur sporadisch auf und besitzen hier kein Brutvorkommen. Es handelt sich nicht um regelmäßig genutzte Flächen. Für alle drei Arten muss weiterhin angefügt werden, dass es sich bei den betroffenen Flächen aufgrund der innerstädtischen Lage des Gebietes und der damit einhergehenden, bereits vorhandenen hohen Störungsintensität um pessimale Biotope handelt, die eher eine Art Trittsteinbiotop darstellen können. Es lässt sich daher feststellen, dass die Auswirkungen des geplanten Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke lediglich einzelne Individuen betreffen, die eine Einschränkung erfahren. Nachhaltige und erhebliche Auswirkungen auf die bestehende Population der drei Arten im Großraum Dresden sind auszuschließen. Sofern Auswirkungen zu erwarten sind, erreichen diese den Beeinträchtigungsgrad gering oder mittel. Dies gilt auch für den Wachtelkönig. Ein auf Veranlassung der Planfeststellungsbehörde erstelltes Gutachten hat nochmals bestätigt, dass die Johanstädter Elbwiesen keinen geeigneten Lebensraum für den Wachtelkönig darstellen. Die Elbwiesen werden von der Bevölkerung intensiv zur Naherholung genutzt. Trotz geeigneter Habitatstruktur werden sich daher Rufer oder auch Rufergemeinschaften nur kurzzeitig in diesem stark gestörten Gebiet aufhalten, um dann in ungestörte Räume abzuwandern. Die drei im Jahr 2003 verhörten Rufer müssen als Ausnahmeerscheinung betrachtet werden, die auf keinen Fall geeignet sind, die Bedeutung der Johannstädter Elbwiesen als Brutgebiet nachzuweisen.

15.6 Zusammenfassende Beurteilung

Die zu betrachtenden Lebensraumtypen sowie Tier- und Pflanzenarten erfahren am nachgewiesenen Standort vorhabensbedingt keine erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen. Im Ergebnis der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der Stufe der Gefährdungsabschätzung/Vorprüfung kann keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung durch das Bauvorhaben bezogen auf die Erhaltungsziele der

FFH-Gebiete „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg", „Elbhänge zwischen Loschwitz und Bonnewitz", „Prießnitzgrund" und „Separate Fledermausquartiere im Stadtgebiet von Dresden" festgestellt werden.

Die Durchführung einer erweiterten FFH-Verträglichkeitsprüfung (3. Stufe) nach Artikel 6, Absatz 3 der FFH-Richtlinie ist nach dargestellter Sachlage nicht erforderlich, da nach der Durchführung der Gefährdungsabschätzung nach derzeitigem Kenntnisstand nicht von erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen der Lebensraumtypen sowie der Tier- und Pflanzenarten der Anhänge I, II und IV der FFH-Richtlinie und den Arten des Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie auszugehen ist.

16. Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Bauvorhaben ist nach § 39 Abs. 2 SächsStrG i.V.m. § 3 Abs. 1 SächsUVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich. Diese wird als unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens durchgeführt. Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 9 Abs. 1 UVPG erfolgt durch das Anhörungsverfahren nach § 39 Abs. 3 SächsStrG, § 73 Abs. 3 bis 6 VwVfG.

16.1 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens

Gemäß § 11 UVPG wurde eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens erarbeitet. Grundlage dieser Darstellung sind:

- die vom Vorhabensträger eingereichten entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (Umweltverträglichkeitsuntersuchung und weitere umweltrelevante Unterlagen),
- Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der anerkannten Naturschutzvereine,
- die Äußerungen der Öffentlichkeit sowie
- die Ergebnisse eigener Ermittlungen.

16.1.1 Untersuchungsrahmen

Die zusammenfassende Darstellung basiert u.a. auf der vom Vorhabensträger eingereichten Umweltverträglichkeitsuntersuchung.

Der Untersuchungsrahmen wurde durch Gegenstand, Umfang und Methoden der Umweltverträglichkeitsprüfung bestimmt.

a) Untersuchungsgegenstand und Untersuchungsraum
Untersuchungsgegenstand sind die vom planfestgestellten Bauvorhaben ausgehenden Auswirkungen auf die Umwelt. Der Untersuchungsraum beginnt im Süden auf Höhe der Blasewitzer Straße und umfasst zunächst einen Korridor von jeweils 160 m beidseitig der Fetscherstraße. Der Korridor verbreitert sich in Richtung Norden und erreicht in Höhe des Käthe-Kollwitz-Ufers ca. 1100 m. Auf der Neustädter Seite erweitert sich der Untersuchungsraum nochmals und umfasst im Nordwesten den Bereich um die Stauffenbergallee bis zur Kreuzung mit der Marienallee und schließt im Nordosten mit der Mathias-Oeder-Straße ab. Die Größe

des Untersuchungsraumes beträgt ca. 190 ha. Die Auswahl des Untersuchungsraumes stellt keine unzulässige Einschränkung zu untersuchender Varianten dar. Die Umweltverträglichkeitsprüfung darf auf die Varianten beschränkt werden, die noch ernstlich in Betracht kommen (BVerwG, DVBl. 1996, 677). Es besteht keine Verpflichtung, jede mögliche oder von Dritten ins Spiel gebrachte Planungsvariante gleichermaßen detailliert und umfassend zu prüfen. Vielmehr konnten Varianten, die nach einer Grobanalyse in einem früheren Planungsstadium nicht in Betracht kommen, für die weitere Detailprüfung ausgeschieden werden (BVerwG, UPR 1995, 445).

b) Untersuchungsumfang
Der Untersuchungsumfang der Verträglichkeitsprüfung richtet sich nach den entscheidungserheblichen Auswirkungen und ist abhängig von der Betroffenheit der verschiedenen, in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter. Schutzgüter sind Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

c) Untersuchungsmethoden
Dies sind die Kriterien und Verfahren zur Ermittlung, Beschreibung und Bewertung von Umweltauswirkungen. Der Vorhabensträger folgt bei der Umweltverträglichkeitsuntersuchung dem Ansatz der ökologischen Wirkungsanalyse (Untersuchung des Zusammenhanges von Ursache, Wirkung und Betroffenheit). Für die einzelnen Schutzgüter werden entsprechend den gesetzlichen Anforderungen unter Berücksichtigung bestehender Wechselwirkungen die Auswirkungen bestimmt, die als Folgen des Vorhabens Veränderungen des Zustandes und/oder der Funktion der Umwelt bzw. ihrer Bestandteile gemäß UVPG hervorrufen. Die Auswirkungen werden auf der Grundlage der Bestandsinformationen schutzbezogen beschrieben und bewertet. Es werden anlage-, bau-, und betriebsbedingte Wirkungen unterschieden. Bei der Ermittlung der Lärmbeurteilungspegel wurde die nach der 16. BImSchV vorgeschriebene Methode verwendet.

16.1.2 Beschreibung des Vorhabens einschließlich Beschreibung der Vorhabensvarianten

Die Landeshauptstadt Dresden plant den Neubau einer Brücke über die Elbe im Bereich Johannstadt/Waldschlößchenareal (Stromkilometer 52,68). Linkselbisch beginnt die Verkehrsbaumaßnahme an der Kreuzung Fetscherstraße/Pfotenhauerstraße. Die Elbe wird mittels Großbrücke gequert. Die Breite der zu überspannenden Elbauenlandschaft beträgt am geplanten Brückenstandort ca. 800 m. Rechtselbisch erfolgt die Fortführung des Verkehrszugs in Tunneln. Mit dem Bauvorhaben sind darüber hinaus Baumaßnahmen am Käthe-Kollwitz-Ufer und der Bautzner Straße verbunden. Im Bereich der Bautzner Straße werden ebenfalls Tunnelbauwerke eingeordnet. Durch die Verknüpfung der Brückenbaumaßnahme mit dem angrenzenden Straßennetz sind außerdem Baumaßnahmen im Raum Fischhausstraße erforderlich.

Hinsichtlich der Erforderlichkeit des Vorhabens wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung (Ziffer 5) und zum Ausbaustandard (Ziffer 7) der Entscheidungsgründe verwiesen. Hinsichtlich der geprüften Vorhabensvarianten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 6 der Entscheidungsgründe verwiesen.

16.1.3 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zur Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile (Status-Quo-Analyse der Umwelt und ihrer Bestandteile ohne das planfestgestellte Vorhaben) Bezug auf die Ausführungen des allgemeinen Erläuterungsberichtes (Unterlage 1), des Erläuterungsberichtes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12) sowie dessen Anlagen.

Der vom Vorhaben betroffene Elbtalbereich ist Bestandteil des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg". Des Weiteren befinden sich in der Nähe des Vorhabens die FFH-Gebiete „Elbhänge zwischen Loschwitz und Bonnewitz", „Prießnitzgrund" sowie „Separate Fledermausquartiere im Stadtgebiet von Dresden".

Die vom Vorhaben betroffenen Elbwiesen und Elbauen samt Elbstrom sind Bestandteile des Landschaftsschutzgebietes „Dresdner Elbwiesen und -altarme". Der nordöstliche Bereich des äußeren Untersuchungsgebietes tangiert das Landschaftsschutzgebiet „Dresdner Heide".

Im Untersuchungsgebiet liegt weiterhin das 4,2 ha große Flächennaturdenkmal „Glatthaferwiese am Elbufer Johannstadt". Ebenfalls im Untersuchungsgebiet befindet sich die als Naturdenkmal geschützte „Sängereiche".

Wesentliche Teile der Elbwiesen stehen unter dem Schutz des § 26 SächsNatSchG. Praktisch die gesamte nördliche Elbaue zählt dazu. Auch im Bereich des Johannstädter Ufers fallen große Flächen der Elbwiesen darunter. Im Einzelen wird insoweit auf die Karte 2 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (Unterlage 16) verwiesen.

Das Untersuchungsgebiet berührt Teilflächen des ausgewiesenen Trinkwasserschutzgebietes der Wasserwerke Saloppe/Albertstadt.

Im gesamten Untersuchungsraum kommt eine große Anzahl an geschützten Einzeldenkmalen vor (Villen, Reihenhäuser, Blockbebauung, Mauer der ehemaligen Untersuchungshaftanstalt sowie ein von Erlwein gestaltetes Toilettenhäuschen). Darüber hinaus sind Sachgesamtheiten denkmalschutzrechtlich geschützt (Villen mit Garten, Klinikum der TU Dresden, Trinitatisfriedhof). Als Denkmalschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet die Dresdner Elbhänge und der Bereich Äußere Neustadt – Preußisches Viertel ausgewiesen.

16.1.4 Ermittlung und Beschreibung der zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

16.1.4.1 Auswirkungen auf den Menschen

Das planfestgestellt Vorhaben führt nicht zu einer Beeinträchtigung der Gesundheit der Wohnbevölkerung. Mit Belästigungen ist jedoch in folgenden Bereichen zu rechnen:

Schallimmissionen

Das planfestgestellte Bauvorhaben führt an zahlreichen Gebäuden zu Überschreitungen der Tag- und Nachtgrenzwerte der 16. BImSchV, denen nur mit passivem Schallschutz begegnet werden kann. Zu Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 9 verwiesen.

Luftschadstoffe

Das planfestgestellte Vorhaben führt insgesamt zu einer Erhöhung der Belastung mit Luftschadstoffen, die in Einzelfällen die Grenzwerte der 22. BImSchV für NO_2 und PM_{10} überschreitet. Zu den Einzelheiten wird auf die Ausführungen unter Punkt Ziffer 10 verwiesen.

Erholung

Im Bereich der Elbauen werden wohnungsnahe Freiflächen in Anspruch genommen, die der Erholung insbesondere der Anwohner dienen.

16.1.4.2 Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen

Die Umweltauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind direkter und indirekter Art. Direkte Auswirkungen ergeben sich durch die Zerstörung von Lebensräumen infolge von Flächenverlusten (Überbauung, Versiegelung). Indirekte Wirkungen ergeben sich aus Immissionen (Schall, Schadstoffe, Erschütterungen), durch visuelle Störreize (Verschattung) und durch Zerschneidung bzw. Barrierewirkung. Durch Veränderung der Standortbedingungen (Bestandsklima, Wasserhaushalt) werden ebenfalls indirekte Wirkungen auf Lebensräume von Pflanzen und Tiere hervorgerufen.

Im Einzelnen lassen sich bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen unterscheiden.

Baubedingte Auswirkungen

An baubedingten Auswirkungen sind in erster Linie die direkten Eingriffe in bestehende Geländestrukturen und Biotope zu nennen, die als Totalverlust (bei vollständiger Überbauung) oder partielle Flächenverluste mit daraus folgenden Funktionsverlusten zu werten sind. Die bauzeitliche Flächeninanspruchnahme von Elbwiesenflächen und Uferrandbereichen der Elbe ist vorübergehend. Nach Bauende stehen die Flächen dem Naturhaushalt mittel- bis langfristig wieder zur Verfügung. Die Beeinträchtigungen hochwertiger Biotopflächen und vorhandener Funktionsbeziehungen sind temporär. In Trockenperioden sind bauzeitlich erhöhte Staubimmissionen mit temporärer Auswirkung auf die Lebensqualität angrenzender Biotope zu erwarten. An weiteren baubedingten Auswirkungen sind als indirekte Wirkungen bauzeitliche Grundwasserabsenkungen, Verlärmung durch Bautätigkeit und Schadstoffeintrag zu nennen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Das planfestgestellte Vorhaben bedingt eine Flächeninanspruchnahme und Überbauung durch die Straßen, das Brückenbauwerk sowie die Brückenköpfe in erheblichem Umfang im Biotopkomplex Elbaue/Elbwiesen. Im offenen Bereich der Brücke erfolgen Lebensraumveränderungen durch Änderung des Mikroklimas in einem ca. 30 m breiten Streifen durch Beschattung, Verringerung der Niederschläge sowie durch dauerhafte Versiegelung des Brückenschattens, was zur Barrierewirkung der Brücke für die Arten der Elbwiesen führt. Allerdings können die großräumigen faunistischen Funktionsbeziehungen mobiler Tierarten im Bereich der Elbauen und der Elbe durch die offene Bauweise der Brücke weitgehend erhalten bleiben. Durch die Verkehrsanlage kommt es zum Verlust von Straßenbäumen, die im städtischen Raum Trittsteinbiotope bilden bzw. biotopverbindend wirken. Im Kreuzungsbereich Radeberger Straße/Stauffenbergallee wird der Waldbestand bereichsweise überbaut. Im Bereich der Bautzner Straße und der Fischhausstraße werden Gärten und Grünflächen in geringem Ausmaß überbaut.

Betriebsbedingte Auswirkungen

An betriebsbedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen sind bei einer Straße Kollisionswirkungen, Schallimmissionen und Schadstoffeinträge zu nennen. Mit der Anbindung der Brücke an die Bautzner Straße werden Immissionen verursacht, die sich indirekt randlich auch auf das Landschaftsgebiet Elbwiesen- und -altarme auswirken.

16.1.4.3 Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Während der Bauphase ist mit der vorübergehenden Beeinträchtigung von unmittelbar an die Verkehrstrassen angrenzenden Flächen zu rechnen, an denen technologisch notwendiger Arbeitsraum, Baustelleneinrichtungsflächen und -zufahrten geschaffen werden müssen. Auf den temporär beanspruchten Flächen kann es zu Veränderungen der Bodenstruktur, z.B. durch Bodenverdichtung, und zum Eintrag von Schadstoffen in den Boden kommen. Diese Beeinträchtigungen sind durch konsequente Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und durch Vorsorgemaßnahmen weitgehend vermeidbar oder minimierbar.

Der hauptsächliche Eingriff in das Schutzgut Boden besteht jedoch in der nachhaltigen anlagebedingten Beeinträchtigung durch die Überbauung bisher unversiegelter Flächen. Die durch das planfestgestellte Vorhaben betroffenen Böden weisen unterschiedliche Wertigkeiten auf. Als besonders wertvoll ist der naturnahe und unbelastete Boden der Elbaue einzustufen. Dieser wird im unmittelbaren Bereich des Brückenbauwerks (Widerlager, Pfeiler, Brückenschatten, Rad- und Gehwege) sowie im unmittelbaren Bereich der Zufahrtsrampen auf rechtselbischer Seite betroffen.

Als betriebsbedingte Auswirkung ist der Eintrag von Immissionen aus dem Kfz-Verkehr sowie der Straßenunterhaltung, z.B. Tausalze und Herbizide, im Straßenrand zu erwarten. Im Brückenbereich kann auf Grund der Höhe und der guten Durchlüftung des Raumes davon ausgegangen werden, dass Kfz-bedingte Belastungen des Bodens nicht eintreten.

16.1.4.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Klima

Durch das sehr offene Brückenbauwerk werden regionale und stadtklimatische Durchlüftungsvorgänge nicht behindert. Die Versiegelung des Brückenschattens kann den Verlust kaltluftproduzierender Elbwiesenflächen bewirken. Dieser Verlust wirkt sich aber auf die gesamte stadtklimatische Situation insgesamt nicht nachteilig aus, da die Elbauenbereiche die Stadt großflächig durchziehen.

Betriebsbedingt kann es durch die Wärmeabgabe der Kraftfahrzeuge zu klimatischen Beeinträchtigungen kommen. Auswirkungen auf das regionale oder globale Klima sind nicht zu erwarten.

16.1.4.5 Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Während der Bauphase sind vor allem in Trockenzeiten Verfrachtungen von Staub zu erwarten, die für angrenzende Wohnbebauung und Biotopflächen Beeinträchtigungen hervorrufen.

Anlagebedingte Auswirkungen sind durch die Flächeninanspruchnahme von Wald und der Fällung von Einzelbäumen zu erwarten, da Bäume eine Filterfunktion übernehmen.

Auf Grund der Abgasemissionen aus dem Fahrbetrieb ist mit erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen zu rechnen.

16.1.4.6 Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser

Grundwasser

Aus der Versiegelung und Inanspruchnahme unversiegelter Bodenflächen resultieren vorliegend Beeinträchtigungen des örtlichen Wasserhaushaltes, u.a. durch die Verminderung der Infiltration von Niederschlagswasser, die Verminderung der Grundwasserneubildung und durch den erhöhten Oberflächenabfluss. Die Erheblichkeit des Eingriffs ist aufgrund der flächenhaften Ausdehnung des quartären Grundwasserleiters als gering einzuschätzen. Um betriebsbedingte Auswirkungen zu mindern, ist im rechtselbischen Bereich eine RiStWag-Anlage vorgesehen.

Oberflächenwasser

Die Elbe wird mit einer Großbrücke überbaut. Die planfestgestellte Brückenpfeiler-Variante (V-Stützen) ist mit Auswirkungen auf die quantitative und qualitative Ausbildung der Strömungskomponente verbunden (vgl. Ziffer 13 - Wasserwirtschaft). Weitere Oberflächengewässer sind im Planungsbereich nicht vorhanden.

16.1.4.7 Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft

Die Waldschlößchenbrücke und die angrenzenden Verkehrsanlagen führen zu einer maßgeblichen Überprägung und Neugliederung des Landschaftsraumes mit seiner sehr hohen Landschaftsqualität (Elbaue mit Elbhängen) und funktionalen Bedeutung

als Erholungs- und Erlebnisraum. Die offene Landschaft und das Landschaftsbild werden durch das Brückenbauwerk sowie Dammbauwerke und Einschnitte im Bereich der Brückenköpfe überprägt. Es tritt der Verlust landschaftsbildprägender Flächen und Strukturelemente wie offene unbebaute Grünlandflächen ein. Die weiträumigen Sichtbeziehungen in den freien Sichträumen der Elbaue werden verändert. Im Bereich der Siedlungsräume werden bereichsweise Flächen der Gärten dauerhaft für die Verkehrsanlage in Anspruch genommen. Mit den Baumaßnahmen ist die Inanspruchnahme von Waldflächen verbunden und wird die Fällung von Bäumen für den Straßenbau notwendig. Diese Maßnahmen führen zur Änderung der städtebaulichen Gliederung der betroffenen Gebiete.

16.1.4.8 Auswirkungen auf Kultur- und sonstige Sachgüter

Mit dem Bau der Waldschlößchenbrücke wird der Elbraum an einer sehr breiten Stelle mit einer Strombrücke gequert, was sich auf das Erscheinungsbild des für die weiträumigen Sichtbeziehungen überregional bekannten und bisher unbebauten Elbbogens auswirkt. Mit der Veränderung der Anbindung an die Bautzner Straße wird die städtebaulich bedeutende Hangkante an der sensiblen Stelle des Waldschlößchenareals aufgerissen. Diese Veränderung wird durch den Verlust der Straßenraumbepflanzung noch verstärkt. Die Verbreiterung der Bautzner Straße im südöstlichen Bereich und die damit verbundene Flächeninanspruchnahme greift in die Substanz des Denkmalschutzgebietes Dresdner Elbhänge ein. Die entlang der Bautzner Straße gelegene denkmalgeschützte Mauer muss abgerissen werden.

16.1.5 Beschreibung von Vermeidungs-, Minderungs-, Schutz-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die erforderlichen Maßnahmen ergeben sich aus dem vom Vorhabensträger erstellten Landschaftspflegerischen Begleitplan (Planfeststellungsunterlage 12). Dieser umfasst im Einzelnen die folgenden Arbeitsschritte:

- Bestandserhebung, Bestandsanalyse, Bestandsbewertung auf Grundlage des vorhandenen Informations- und Datenmaterials,
- Eingriffsermittlung und Eingriffsbilanzierung,
- Entwicklung eines Maßnahmekonzeptes zur Eingriffsvermeidung und Eingriffsminderung sowie zur Kompensation unvermeidbarer Eingriffe,
- Eingriffskompensationsbilanzierung.

Die Bestandsbewertung erfolgt nach der Leistungsfähigkeit der für die einzelnen Schutzgüter ermittelten Funktionsräume und wird durch den ökologischen Wert in 3 Stufen (Stufe 1 – gering, Stufe 2 – mittel, Stufe 3 – hoch) ausgedrückt. Aus Art und Intensität der Auswirkungen des Bauvorhabens (Projektwirkungen) sowie den ortsspezifischen Gegebenheiten leitet sich die Beeinflussungsintensität ab. Aus der Verknüpfung der beiden Größen ökologischer Wert und Beeinflussungsintensität ergibt sich die Konflikt- oder Eingriffsschwere, die wiederum als gering, mittel oder hoch veranschlagt wird. Die Eingriffsschwere wiederum ist Grundlage der Ermittlung des Kompensationsbedarfs.

16.1.5.1 Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Eingriffen

Beispielhaft zu nennen sind:

- Reduzierung der bauzeitlichen Flächeninanspruchnahme auf das unbedingt erforderliche Minimum; wenn möglich die Nutzung von Flächen, die bereits versiegelt oder vegetationslos sind,
- Ausbildung der ins Oberflächen- bzw. Grundwasser einbindenden Bauwerke bzw. Bauteile mit hydrochemisch reinsten Baustoffen, um wasserqualitative Beeinträchtigungen auszuschließen,
- Einsatz von biologisch abbaubaren Hydrauliköl en und Fetten bei Arbeiten in der Trinkwasserschutzzone,
- Vermeidung von Florenverfälschung durch Gewinnen standortgerechten Saatguts und Verwendung autochthoner Schwarzpappeln zur Wiederbegrünung oder Neugestaltung von Wiesenflächen.

16.1.5.2 Schutz- und Gestaltungsmaßnahmen

Beispielhaft zu nennen sind:

- Gestaltungsmaßnahmen an transparenten Wandelementen gegen Vogelschlageffekte,
- Gestaltung des Hanggartens unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele des Landschaftsschutzgebietes „Dresdner Elbwiesen und -altarme", Verwendung von Natursteinmauern mit hohen Fugenanteil (Trockenmauern) und bereichsweise wassergebundene oder teilversiegelte durchlässige Wegebefestigungen unter Berücksichtigung der Erosionsgefährdung in Hangbereichen,
- landschaftsgerechte Gestaltung und Einbindung der neuen Brücke in den Bereichen der Tunnelportale, Schallschutzwände, Straßenrandbereiche und Einschluss- bzw. Zwickelflächen der Straßenanlage, Berücksichtigung der Hangkante, landschaftsgerechte Einbindung von Nebenanlagen, Begrünung des Daches des Gleichrichterunterwerks.

16.1.5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

An Ausgleichsmaßnahmen sind vorgesehen:

- A1: Maßnahmen zur Entsiegelung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen und Beseitigung von Verdichtungen im Bereich des ehemaligen Festgeländes „Vogelwiese",
- A2/A3: Anpflanzen von auwaldtypischen Gehölzen der Hartholzaue und Weichholzaue zur Strukturierung der Elbaue,
- A4: Wiederherstellung von bauzeitlich beeinträchtigten Flächen bzw. Neugestaltung der beeinflussten Bereiche,
- A5: Anpflanzen von standortgerechten Gehölzen im Hangbereich unter Berücksichtigung gestalterischer Vorgaben durch die Hanggartengestaltung,
- A6/A7: Entwickeln eines dichten gestuften Waldrandes mit standortheimischen Gehölzen.

Diese Ausgleichsmaßnahmen können jedoch die durch den Straßenbau verursachten Eingriffswirkungen nicht ausgleichen. Zur Beseitigung des Ausgleichsdefizits sind daher folgende Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

- E1: Fledermausgerechte Gestaltung der Waldschlößchenbrücke und der Nebenanlagen,
- EX1: Gestaltung der Elblandschaft bei Zschieren und Renaturierung des Brüchtigtgrabens,
- EX2: Nachpflanzung von Straßenbäumen im Stadtgebiet,
- EX3: Bereichsweise Auskiesung der Laubegaster Elblachen,
- EX4: Entsiegelungsmaßnahmen und Gestaltung der Elbauenlandschaft im Bereich der Prießnitzmündung,
- EX5: Entsiegelungsmaßnahmen und Renaturierung von Uferbereichen in Dresden-Hosterwitz, Bereich Wasserwerk.

16.2 Bewertung der Umweltauswirkungen und Berücksichtigung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Entscheidung

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung und der umweltbezogenen gesetzlichen Zulassungs- und Befreiungsvoraussetzungen (z.B. § 41 BImSchG i.V.m. der 16. BImschV, § 50 BImSchG, §§ 8, 9, 19, 26, 53 SächsNatSchG, §§ 6 und 7 WHG, § 8 SächsWaldG) werden gemäß § 12 UVPG die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt bewertet. Die Bewertung wird medienübergreifend unter Berücksichtigung vorhandener Wechselwirkungen durchgeführt. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung (Ziffer 15) ist ebenfalls Bestandteil dieser UVP.

Die in § 12 UVPG vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt im Prüfungsverfahren getrennt von den übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt durch Auslegung und Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt.

Insgesamt ist festzustellen:

Das planfestgestellte Vorhaben hat negative Auswirkungen auf die Umwelt, vor allem in den Bereichen Mensch, Lärm, Boden, Wasser, Biotoppotenzial und Landschaftsbild.

Das Vorhaben ist erforderlich und geeignet, um die vom Vorhabensträger angestrebten Planungsziele zu erreichen. Planungsvarianten, die zu geringeren Beeinträchtigungen der Umwelt führen würden, haben sich nicht aufgedrängt. Die vorhandenen Eingriffe in die o.g. Bereiche können bei Beachtung der festgesetzten Auflagen zum Teil ausgeglichen werden. Soweit die Eingriffe nach Art und Umfang nicht ausgleichbar sind, sind Ersatzmaßnahmen außerhalb des Bauumfeldes vorgesehen, welche den Eingriff aufgrund der vorgenommenen Bilanzierung kompensieren. Nach Realisierung aller Schutz-, Minderungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaß-

nahmen kann davon ausgegangen werden, dass der in der Naturschutzgesetzgebung geforderte Ausgleich für unvermeidbare Eingriffe formal erreicht ist.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass das planfestgestellte Vorhaben umweltverträglich ist.

17. Inanspruchnahme privaten Grundeigentums

Für die Durchführung der Baumaßnahme werden Grundstücke Dritter in Anspruch genommen. Dieser Belang wurde unabhängig davon, ob entsprechende Einwendungen erhoben wurden, in die Abwägung einbezogen. Ohne die Inanspruchnahme privaten Eigentums können aber die Baumaßnahme nicht verwirklicht und die mit ihr verbundenen Planungsziele nicht erreicht werden. Andere Verfahrensvarianten wurden geprüft, doch erwies sich die gewählte Variante als vorzugswürdig und mit den betroffenen öffentlichen und privaten Belangen am besten vereinbar. Angesichts der mit der Baumaßnahme erstrebten Planungsziele sind daher die Eingriffe in das Eigentum Privater als notwendig und für die Betroffenen zumutbar einzustufen.

Dies gilt auch für die mit der Ersatzmaßnahme in Dresden-Zschieren verbundene Inanspruchnahme von Privatgrundstücken. Bedingt durch die räumlichen Gegebenheiten sind landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im unmittelbaren Umfeld der Baumaßnahme nur eingeschränkt möglich. Ein Ausweichen auf entferntere Standorte ist daher zur Kompensation der mit dem Bauvorhaben verbundenen Eingriffe in den Naturhaushalt unumgänglich. Die Maßnahme „Gestaltung der Elblandschaft bei Zschieren und Renaturierung des Brüchtigtgrabens" erscheint insoweit besonders gut geeignet, da sie dem Elbraum insgesamt zu Gute kommt und im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriffsort steht. Mit der Tektur vom 27.11.2003 wurde versucht, den Belangen des Pächters und landwirtschaftlichen Nutzers eines Großteils der betroffenen Flächen besser gerecht zu werden.

Fragen der Entschädigung für in Anspruch genommenes Grundeigentum sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bleiben einem späteren Enteignungs- bzw. Entschädigungsverfahren vorbehalten.

18. Einwendungen Privater

Zahlreiche Einwendungen ergingen zu den Punkten

- Notwendigkeit einer weiteren Elbquerung,
- Wahl des Standortes Waldschlößchen,
- Art der Querung – Tunnel statt Brücke,
- Dimensionierung der Brücke,
- Richtigkeit der Verkehrsprognosen,
- Belastungen durch Lärm, Schadstoffe und Erschütterungen,
- Beeinträchtigung der Elbauen sowie weitere Eingriffe in Natur und Landschaft,
- Inanspruchnahme privaten Grundeigentums.

Hinsichtlich dieser Punkte kann auf die Ausführungen zu den jeweiligen Gliederungspunkten verwiesen werden.

Weiterhin erfolgten zahlreiche Einwendungen zur Parksituation während der Bauzeit. Diese Einwendungen werden sowohl von privaten Einwendern als auch von betroffenen Gewerbetreibenden erhoben. Letztgenannte fürchten zudem Umsatzeinbußen infolge einer erschwerten Erreichbarkeit für Kunden und Zulieferer. Zutreffend ist, dass sich die Zugänglichkeit und die Parksituation bedingt durch die Bauarbeiten in einzelnen Abschnitten zeitweise verschlechtern. Die Zugänglichkeit insgesamt wird jedoch während der gesamten Bauzeit für alle Anlieger gewährleistet. Je nach Notwendigkeit werden Kfz- oder Fußgängerbrücken bzw. provisorische Wege errichtet (vgl. diesbezüglich auch die Auflagen 4.6.1 bis 4.6.3). Auf der Neustädter Seite versucht der Vorhabensträger die Parksituation zu verbessern, indem er am nordöstlichen Ende der Waldschlößchenstraße im Bereich des abzureißenden Gebäudes und vor den Häusern Nr. 22 und 24 einige provisorische Parkplätze zur Nutzung während der Bauzeit einrichtet. Generell ist jedoch festzuhalten, dass mit Straßenbauarbeiten unvermeidbare Beeinträchtigungen für die Eigentümer der anliegenden Grundstücke verbunden sind. Es muss aber derjenige, der Vorteile aus einer öffentlichen Straße zieht, auch Beeinträchtigungen dulden. Der Gemeingebrauch an einer Straße ist bereits durch deren Zweckbestimmung in der Weise begrenzt, dass die Anlieger alle den Gemeingebrauch tatsächlich einschränkenden Maßnahmen hinnehmen müssen, die sich aus der Notwendigkeit ergeben, die Straße in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten oder den etwa weitergehenden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen. Es ist nicht erkennbar, dass die eintretenden Beeinträchtigungen für einen der betroffenen Gewerbebetriebe eine Gefährdung der wirtschaftlichen Existenz bedeuten könnten. Sollte eine solche Situation wider Erwarten dennoch eintreten, entsteht ein Anspruch auf Entschädigung gemäß § 22 Abs. 5 SächsStrG, über den jedoch nicht innerhalb dieses Verfahrens zu entscheiden ist.

Vielfach wurde auch der mit der Baumaßnahme einhergehende dauerhafte Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum kritisiert. So werden insbesondere in der Radeberger Straße die derzeit zur Verfügung stehenden Parkmöglichkeiten erheblich reduziert. Gründe hierfür sind verkehrstechnische Erfordernisse hinsichtlich der notwendigen Knotenpunktaufweitung. Nach der erforderlichen Umgestaltung des Querschnitts verbleibt für ein Schrägparken nicht ausreichend Raum. Die Beeinträchtigungen, die aus einer Verringerung des Parkraumangebots für die Anwohner resultieren, werden von der Planfeststellungsbehörde gesehen, die entsprechenden Einwendungen aber dennoch zurückgewiesen. Es besteht kein Rechtsanspruch darauf, dass Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden bzw. dauerhaft aufrechterhalten bleiben. Ein Anspruch auf Parkmöglichkeiten in angemessener Nähe und angemessenem Umfang wird von den Gewährleistungen des Art. 14 GG nicht umfasst. Die wirtschaftliche Ausnutzung von Lagevorteilen fällt nicht unter den verfassungsrechtlichen Eigentumsschutz (vgl. BVerwG, NJW 1983, 770).

In Einzelfällen erschwert sich die Zugänglichkeit von Grundstücken, weil diese mit dem Kraftfahrzeug zukünftig nur noch in einer Richtung verlassen und nur noch aus einer Richtung angefahren werden können. Zudem werden die in die Bautzner Straße einmündenden Wohnstraßen Jägerstraße, Louis-Braille-Straße, Am Brauhaus, Auf dem Meisenberg, Klarastraße und Angelikastraße auf Grund des Ausbaus der Bautz-

ner Straße und der Führung der Straßenbahn in landwärtige Richtung auf besonderem Gleiskörper nur für den rechtseinbiegenden und rechtsausbiegenden Verkehr zugelassen. Diesbezüglichen Einwendungen ist entgegen zu halten, dass der eigentumsrechtlich geschützt Anliegergebrauch (Art. 14 GG) nur so weit reicht, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Der Anliegergebrauch sichert eine ausreichende Verbindung des Anliegergrundstücks zu dem davor liegenden Straßenteil und die Anbindung dieses Straßenteils an das allgemeine Verkehrsnetz zu. Die Gewährleistung der Zugänglichkeit bedeutet aber weder eine Bestandsgarantie hinsichtlich der Ausgestaltung und des Umfangs der Grundstücksverbindung mit der Straße noch die Gewährleistung von Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs (BVerwG, NJW 1983, 770). Daraus folgt, dass der Anlieger Veränderungen der Straße, die den bisherigen Gemeingebrauch hinsichtlich seines Umfangs einschränken, hinnehmen muss, wenn die Straße den weitergehenden Bedürfnissen des Verkehrs angepasst wird.

Auch die vielfach geltend gemachten Ansprüche auf Entschädigung bzw. Schadensersatz für Einbußen der Wohnqualität, Mietverluste etc. müssen zurückgewiesen werden. Als gesetzlich geregelte Zahlungsansprüche kommen nur § 42 Abs. 2 BImSchG und § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG in Betracht. Diese Vorschriften eröffnen keinen Anspruch auf einen Ausgleich aller Vermögensnachteile, welche ein Planungsvorhaben auslösen kann. Ergeben sich Nachteile aus der Lage des Grundstücks zur projektierten Straße, hat dieser Lagenachteil eine Minderung des Grundstückswertes nur deshalb zur Folge, weil der Markt ein derart an der Straße liegendes Grundstück anders bewertet. Diese Wertminderung, die keine Folge einer förmlichen Enteignung ist, erfasst § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht. Der Gesetzgeber sieht nicht vor, dass jede durch staatliches Verhalten ausgelöste Wertminderung ausgeglichen wird. Art. 14 GG schützt grundsätzlich nicht gegen eine Minderung der Wirtschaftlichkeit. Eine Minderung der Rentabilität ist hinzunehmen (BVerwG, NJW 1997, 142).

Eine große Zahl von Einwendern fürchtet, dass während und nach dem Bau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke sog. Schleichverkehr durch die anliegenden Wohngebiete stattfindet. Schleichverkehr ist dabei zu definieren als derjenige Verkehrsanteil, der das Hauptstraßennetz verlässt, um sich durch Nutzung des Nebennetzes räumliche und zeitliche Vorteile zu verschaffen. Diese Erscheinung wird in aller Regel nur dann auftreten, wenn die Leistungsfähigkeit des Hauptnetzes auf eine gewisse, subjektiv unterschiedlich empfundene Grenze stößt und ein relativ zügiges Vorankommen nicht mehr gestattet. Der Vorhabensträger hat zugesagt, den mit dem Bau des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke einhergehenden Schleichverkehr zu analysieren und mit verkehrsorganisatorischen bzw. verkehrsberuhigenden Maßnahmen zu reagieren. Während der Bauzeit finden Arbeiten auf der Bautzner Straße und auf der Radeberger Straße nicht gleichzeitig statt. Zudem können während der Bauzeit die Bautzner Straße und die Radeberger Straße jeweils in beide Richtungen genutzt werden. Damit ist eine übermäßige Verkehrsbelastung der angrenzenden Wohngebiete nicht zu befürchten.

Vielfach wurde von den Einwendern kritisiert, dass die Planung die Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs nur unzureichend berücksichtige, da insbesondere keine Straßenbahnverbindung über die Waldschlößchenbrücke vorgesehen sei. Hier-

zu führt der Vorhabensträger aus, dass eine Busverbindung ähnliche Nachfragewerte wie eine Straßenbahnlinie erziele, bei einem vergleichbaren verkehrlichen Nutzen für eine Busverbindung aber geringere Investitionskosten und jährliche Betriebskosten als bei einer Straßenbahnverbindung anfallen würden. Der Verzicht des Vorhabensträgers auf eine baukonstruktive Berücksichtigung ist seitens der Planfeststellungsbehörde zu akzeptieren, zumal es keinen Anspruch auf eine Beförderung durch die Straßenbahn anstelle von Bussen gibt.

Häufig wurde auch eingewandt, dass die Landeshauptstadt Dresden sich mit der Finanzierung der Waldschlößchenbrücke wirtschaftlich übernehme und die benötigten Gelder besser für andere Straßenbaumaßnahmen oder weitere Aufgaben verwendet seien. Dieser Einwand kann seitens der Planfeststellungsbehörde schon deshalb nicht berücksichtigt werden, weil Fragen der Finanzierung nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind. Die Verwendung ihrer Mittel fällt in die Finanzhoheit der Landeshauptstadt Dresden. Dass dem geplanten Bauvorhaben unüberwindliche finanzielle Hindernisse entgegenstehen und folglich die Planrechtfertigung in Frage gestellt werden muss, ist nicht zu erkennen.

18.1 Tierärztliche Klinik in der Fischhausstraße

Der Einwender ist Eigentümer des Anwesens Fischhausstraße 5, in dem er mit seiner Familie wohnt und eine Tierklinik betreibt. Seine Einwendung richtet sich gegen die aus der Zunahme des Verkehrsaufkommens folgenden höheren Belastungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen. Zudem werde durch den Wegfall von Parkplätzen der Betrieb der Tierklinik beeinträchtigt. Ferner bestehe die Gefahr, dass infolge näher heranrückenden Lkw-Verkehrs ein Magnetresonanztomograph nicht mehr richtig funktioniere.

Tatsächlich wird der durchschnittliche Verkehr in diesem Abschnitt der Fischhausstraße infolge der Baumaßnahme um ca. 26 % steigen. Die Zunahme der Schallemissionspegel beträgt tags und nachts ca. 1,5 dB(A) und liegt damit unter der Wahrnehmbarkeitsschwelle. Aufgrund fortschreitender Abgastechnik ist trotz höherem Verkehr mit einem deutlichen Rückgang der Emissionen zu rechnen und zwar um ca. 80% bei Benzol, 70% bei NO_x und 10% bei PM_{10}. Die maßgebenden Grenzwerte der 22. BImSchV werden im Prognosejahr 2015 im Bereich der Fischhausstraße 5 eingehalten. Für die Durchführung der Baumaßnahme werden erschütterungsarme Bauverfahren gewählt. Die von Fahrzeugen ausgehenden Schwingungen werden vorliegend schadlos im Straßenkörper und im angrenzenden Erdreich aufgenommen. Nach Abschluss der Bauarbeiten stehen im Bereich der Klinik weiterhin entsprechend dem jetzigen genehmigten Zustand 6 Parkplätze zur Verfügung. Das zur Zeit auf dem Gehweg praktizierte Parken in Querrichtung ist widerrechtlich. Die Bedenken hinsichtlich des Magnetresonanztomographen wurden seitens des Einwenders nicht spezifiziert. Die Fahrbahntrasse rückt ca. 1 m näher an das Grundstück des Einwenders heran, ohne dass allerdings Flächen des Grundstücks benötigt werden. Ein Vertrauensschutz darauf, dass bestehende Straßen nicht verändert werden oder in ihrer verkehrlichen Bedeutung steigen, besteht nicht.

18.2 IVB Immobilienverwaltungs- und Beteiligungs GmbH & Co Biotec KG

Die Einwenderin ist Eigentümerin des Grundstücks Stauffenbergallee 5 a und vertritt zugleich die Interessen der Eigentümer der beiden Nachbargrundstücke, Stauffenbergallee 5 und 5 b. Sie wendet sich gegen die zu erwartenden Lärmbelastungen und fordert insbesondere, die notwendige Straßenverbreiterung auf der gegenüberliegenden Seite vorzunehmen und hierfür die straßenseitige Begrenzungsmauer auf dem Gelände des Regierungspräsidiums Dresden zurückzuversetzen.

An den untersuchten Fassaden der Anwesen Stauffenbergallee 5 bis 5 b betragen die zu erwartenden Beurteilungspegel je nach Lage zur Straße 54 bis 70 dB(A) tags und 49 bis 65 dB(A) nachts. Im Vergleich zu einem (fiktiven) Nullfall, bei dem überall von bereits sanierten ebenen Straßenoberflächen ausgegangen wird, nimmt der Pegel dabei um 4 bis 5,5 dB(A) zu. Verglichen mit dem Istzustand (gepflasterte Straßenoberfläche) wird der Pegel aber je nach Fassade um 1 bis 2 dB(A) abnehmen. Eine Rückversetzung der an das Kulturdenkmal „Regierungspräsidiumsgebäude" angrenzenden Mauer an der Nordseite der Stauffenbergallee, die dann auf der gesamten Länge bis zur Radeberger Straße realisiert werden müsste, hätte unverhältnismäßig hohe finanzielle und bauliche Aufwendungen zur Folge, zumal sich bei einer Verlegung der Straßentrasse um ca. 7 m nach Norden im Vergleich zur planfestgestellten Lösung nahezu keine anderen schalltechnischen Aspekte ergeben würden.

III.

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 des Sächsischen Verwaltungskostengesetzes (SächsVwKostG). Die Landeshauptstadt Dresden ist gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 SächsVwKG von der Zahlung von Gebühren befreit.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim

Verwaltungsgericht Dresden
Blüherstraße 4
01069 Dresden

schriftlich oder zur Niederschrift des Urkundsbeamten der Geschäftsstelle dieses Gerichts erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist des Planfeststellungsbeschlusses. Für die Beteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss auf andere Weise, z.B. durch Postzustellungsurkunde, Empfangsbekenntnis oder eingeschriebenen Brief zugestellt wurde, ist dagegen der tatsächliche Zeitpunkt der Zustellung maßgeblich.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Streitgegenstand bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigefügt werden. Der Klage und allen Schriftsätzen sollen Abschriften für die übrigen Beteiligten beigefügt werden.

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 39 Abs. 10 SächsStrG keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann gemäß § 80 Abs. 5 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) bei dem o.g. Gericht gestellt werden.

Dr. Hasenpflug
Regierungspräsident