

GRÜNE LIGA Sachsen e.V.
Schützengasse 16
0167 Dresden

Regierungspräsidium Dresden
Postfach 10 06 53
01076 Dresden

Dresden, 24.04.2003

AZ.: 41-0513.27/10-WSB

**Planfeststellung für das Bauvorhaben der Landeshauptstadt Dresden „Verkehrszug
Waldschlößchenbrücke“ von Knotenpunkt Fetscherstraße/ Pfothenerstraße bis
Knotenpunkt Stauffenbergallee/Erschließungsstraße Albertstadt,
gemäß § 39 SächsStrG, § 1 SächsVwVfG i. V. m. §§ 72 ff VwVfG und § 9 UVPG**

Anhörungsverfahren

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Einbeziehung in obiges Verfahren und nehmen dazu wie folgt Stellung:

Die GRÜNE LIGA Sachsen e.V. stimmt dem Vorhaben nicht zu.

Inhaltsübersicht (Seitenangaben nach Neuformatierung)

I. Verkehrsanalyse und Planrechtfertigung	3
1. Unschlüssigkeit der Verkehrsprognose	3
2. Keine Entlastung des Verkehrsnetzes	4
3. Keine Notwendigkeit für eine vierspurige Elbquerung	5
4. Weit höhere Leistungsfähigkeit des Verkehrszugs ohne anschließende Konfliktbewältigung	5
5. Bautechnische Ausführung	6
II. Erhebliche Nachteile für ÖPNV und Umweltverbund	6
1. Straßenbahn und Busverkehr	6
2. Radfahrer und Fußgänger	6
III. Alternativen	7
1. Dritte Marienbrücke	7
2. Elbquerung im Tunnel	7
IV. Eingriffe in den Naturraum / Landschaftszerstörung	11
1. Landschaftsbild	11
2. Eingriff in FFH-Gebiet	12
3. Vogelschutz	15
4. FND Glatthaferwiese/ Magere Flachland-Mähwiesen	16
5. Parkplätze	16
6. Baumfällungen	16
7. Beschilderungen/Beleuchtung	16
8. Mauereingefasste Vershrtenwege	17
9. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	17
V. Lärm	17
1. Extreme Neubelastung	17
2. Rechtswidrige Verkleinerung des notwendigen Untersuchungsbereichs	18
3. Keine Untersuchung von aktivem Schallschutz, Außenwohnbereich, Entwertung	18
4. Enteigungsgleiche Überschreitungen	19
VI. Luftschadstoffe	20
1. Berechnungsgrundlagen	20
2. PM-10 und NO-x	20
3. Benzol	21
4. Ozon	22
5. Forderungen	22
VI. Hochwasserschutz/Standsicherheit der Brücke	23
VII. Kosten	23

I. Verkehrsanalyse und Planrechtfertigung

Da jedes neue Verkehrsprojekt eine Beeinträchtigung unterschiedlichster Schutzgüter nach sich zieht, ist als erster Prüfungspunkt die Notwendigkeit des Projektes zu prüfen. Aufgrund dieser Prüfung kommen wir zu dem Ergebnis, dass die Notwendigkeit des Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke nicht gegeben ist.

1. Unschlüssigkeit der Verkehrsprognose

1.1. Durch unhaltbare Annahmen im Straßennetz für das Jahr 2015 sind sowohl im Null- als auch im Planfall falsche Verkehrsbelegungen errechnet worden. Mit diesen ist es nicht möglich, tragfähige Verkehrsbelegungen zu errechnen. Da diese aber die Grundlage für die Dimensionierung der Verkehrsknoten an den Brückenköpfen sind und mit diesen die Lärm- und Schadstoffwerte errechnet werden, ist davon auszugehen, dass diese ebenfalls fehlerhaft sind. In der Tabelle im Erläuterungsbericht auf S. 28 unten ist ersichtlich, dass im Straßennetz im Null- als auch im Planfall 2015 die Brücke Erfurter Straße bereits enthalten ist. Es ist unseriös annehmen, dass die Brücke am Standort Erfurter Str. *vor* der Waldschlößchenbrücke in Betrieb gehen wird, da überhaupt keine Planungen für die Brücke vorangetrieben werden und der Dresdner Stadtrat mehrmals öffentlich betont hat, dass zuerst die Waldschlößchenbrücke fertiggestellt werden wird und erst anschließend über den Bau einer weiteren Brücke nachgedacht werden soll. Daher existiert z. Z. auch kein Stadtratsbeschluss, in dem am Standort Erfurter Str. die nächste zu bauende Brücke ausgewiesen wird.

Da es nicht möglich ist, im Nullfall 39.500 Kfz/Tag bzw. 37.500 Kfz/Tag im Planfall über die Brücke Erfurter Straße fahren zu lassen, ohne weitere größere Netzergänzungen im Umfeld der Brücke vorzunehmen bzw. diese in das Straßennetz von Dresden einzubinden, ist davon auszugehen, dass noch weitere bedeutende Netzergänzungen im Straßennetz als verkehrswirksam für das Jahr 2015 angenommen wurden. Allerdings werden die im Erläuterungsbericht *nicht* genannt.

Daher sind die Annahmen für das Straßennetz im Jahr 2015 definitiv falsch. Grundlage einer seriösen Planung müssen Annahmen sein, die nach bestem Wissen und Gewissen auch wirklich zum Prognosezeitpunkt Realität sind – davon kann hier nicht die Rede sein. Die Verkehrsströme sind damit auf ein Verkehrsnetz umgelegt worden, das so im Jahr 2015 sicher nicht vorhanden sein wird. Daher sind die Hauptverkehrsströme im gesamten Dresdner Straßennetz sowohl im Null- als auch im Planfall definitiv falsch. Da diese aber die Grundlage für die gesamte Planung darstellen, sind auch alle anderen Berechnungen (Knotenbelegungen, Lärm- und Schadstoffberechnungen, Erschütterungen, Beeinträchtigung des Naturhaushalts, Flora und Fauna etc.) falsch und können nicht als Grundlage für die Planfeststellung herangezogen werden.

Die Verkehrsprognose vernachlässigt auch vollkommen, dass sich die Anzahl der Autofahrer durch den allgemeinen Bevölkerungsrückgang sowie das Altern der Bevölkerung verringern wird.

1.2. Verkehrsverlagernde und verkehrsinduzierende Wirkungen

Die Planer erwarten, dass die Waldschlößchenbrücke Neuverkehr induzieren und Verkehrsverlagerungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern hervorrufen wird (Erläuterungsbericht S.22). Diese Annahme ist richtig und entspricht dem Stand der Wissenschaft. Allerdings sind diese Annahmen bei der Prognose der Verkehrsströme *nicht* berücksichtigt worden. Die Planung entspricht damit nicht dem Stand der Planungstechnik. Denn es besteht die Möglichkeit, den induzierten Verkehr mittels überschlägiger Berechnungen zu bestimmen. Diese Methode wurde z.B. bei der Überarbeitung des Bundesverkehrswegeplanes angewendet. Daher ist davon auszugehen, dass die Verkehrsströme zu gering eingeschätzt wurden (vgl. unter 4.) und auch die eintretenden Lärm- und Schadstoffbelastungen höher ausfallen.

Tatsächlich wird die Verkehrsbelastung daher wesentlich höher ausfallen als prognostiziert. Die Untersuchungen für die Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie für Natur, Flora und Fauna sowie die Landschaft sind somit hinfällig. Wir fordern neue Untersuchungen, die die Belastungen unter Zugrundelegung der tatsächlich möglichen Verkehrsbelegung ermitteln.

2. Keine Entlastung des Verkehrsnetzes

Der Erläuterungsbericht nennt als wesentliche Vorhabensbegründung die Entlastung anderer Hauptverkehrsstraßen. Dies soll insbesondere auf die Albertbrücke und das Blaue Wunder zutreffen. Allerdings zeigt die Erfahrung bei anderen Verkehrsbauvorhaben in Dresden, wie etwa beim Bau der Dohner Straße, dass eine dauerhafte Entlastung des Hauptstraßennetzes durch Zubau nicht eintritt. Entlastungen von Hauptverkehrsstraßen sind nur dann dauerhaft, wenn in den betreffenden Straßen eine Begrenzung der Leistungsfähigkeit durch bauliche Maßnahmen vorgenommen wird. Solche Maßnahmen werden hier aber nicht vorgesehen.

Die **prognostizierten Verkehrsbelegungszahlen der anderen Brücken** zeigen, dass sich **keine angemessene Entlastung** ergibt. Nach dem Bau der Waldschlößchenbrücke würden über die Carolabrücke nur 6.000 Kfz pro Tag weniger fahren. Auf dem Blauen Wunder wird sogar trotz Waldschlößchenbrücke mit einer Zunahme von 1.000 Kfz pro Tag gerechnet.

Der Neubau des Verkehrszuges wird vielmehr den gegenteiligen Effekt haben, da mit einer Zunahme aller Elbquerungen um mindestens 7% zu rechnen ist. Bei Realisierung der Waldschlößchenbrücke würden mindestens **248.000 Kfz pro Tag** die Elbe überqueren, ohne die Realisierung werden **nur 233.000 Kfz pro Tag** prognostiziert (Erläuterungsbericht S.22). Die **Waldschlößchenbrücke führt** also nicht zur Entlastung, sondern **zur zusätzlichen Belastung des gesamten Verkehrsnetzes** und zur Steigerung des Verkehrsaufkommens durch Hineinziehen von Verkehr in die Stadt.

Da zudem keine baulichen Verkehrsbeschränkungen geplant werden, ist mit einer wesentlich höheren Belastung als ausgewiesen zu rechnen, so dass das Ziel einer Entlastung des Verkehrsnetzes gerade nicht erreicht wird.

3. Keine Notwendigkeit für eine vierspurige Elbquerung

Der Erläuterungsbericht begründet die Entscheidung für einen vierspurigen Ausbau nicht aus fachlicher Sicht. Es wird lediglich auf einen Beschluss des Stadtrates verwiesen (Erläuterungsbericht S.5). Dies genügt nicht einmal den minimalsten Anforderungen an eine rechtmäßige Planung.

Das Planfeststellungsverfahren 2000 ging von 2 für den Kfz -Verkehr nutzbaren Fahrspuren aus, so dass offensichtlich zwei Fahrspuren genügen. Die Unterlagen weisen nicht aus, warum sich innerhalb von zwei Jahren grundlegende Veränderungen ergeben haben, die eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit erforderlich machen würden. Die eingereichte Variante ist damit jedenfalls deutlich überdimensioniert.

4. Weit höhere Leistungsfähigkeit des Verkehrszugs ohne anschließende Konfliktbewältigung

4.1. Ausbaustandard Waldschlößchenbrücke

Für die vierspurige Brücke wird ein DTV von 45.500 Kfz ausgewiesen. Dies entspricht ungefähr der heutigen Belegung der Albertbrücke. Allerdings können durch den Ausbaustandard und die Zwei-Ebenen Lösung an den Brückenköpfen unter Einbeziehung der Knotenpunkte ein DTV von über 60.000 Kfz abgewickelt werden. Dies entspricht dem Verkehr auf der Carolabrücke. Eine wirksame Verkehrsbegrenzung unter diesen Durchsatz ist nicht möglich.

4.2. Lage im Verkehrsnetz

Diese hohe Leistungsfähigkeit führt in Verbindung mit der Lage im Verkehrsnetz mit der Verbindung zur BAB 4 zu einer sehr hohen verkehrsanziehenden Wirkung.

Gerade die Durchquerung des Stadtgebietes von Dresden zwischen der A4 und der A17 wird die zusätzliche vierspurige Verbindung besonders in den verkehrsarmen Nachtstunden zu einem erheblichem Abkürzungsverkehr Richtung Heidenau führen. Genau dies kann aber nicht im Interesse der Dresdner Verkehrsplanung liegen.

Damit führt der Verkehrszug vor allem in Striesen, Blasewitz, dem Preußischen Viertel und der Bautzner Straße gerade nicht zu der behaupteten Entlastung des Stadtgebietes vom regionalen Durchgangsverkehr, wie auf S.4 des Erläuterungsberichts behauptet.

4.3. Keine verkehrliche Konfliktbewältigung auf der Altstädter Seite

Der Planfeststellungsabschnitt endet mit der Kreuzung Fetscherstraße / Pfothenauerstraße. Südlich dieser Kreuzung wird sich die Verkehrsbelegung auf der Fetscherstraße von heute 10.000 Kfz /Tag auf 26.500 Kfz /Tag – also auf das 2,5 fache – erhöhen! Dieser zusätzliche Verkehr kann offensichtlich nicht auf dem vorhandenen nachgeordneten Verkehrsnetz abgewickelt werden. Dies gilt vor allem für die Kreuzungen Blasewitzer Straße und Fetscherplatz, aber auch den Straßenzug Wormser Straße, Spenerstraße und Bertold-Brecht-Allee. Der Ausbau des

gesamten Bereichs sind damit notwendige Folgemaßnahmen, die zwingend in die Planung einzubeziehen sind und in ihren Belastungen für die menschliche Gesundheit, den Stadtraum, Gewerbe und Wohnqualität zu ermitteln und zu bewerten ist. Wäre dies erfolgt, würde der völlig unverhältnismäßige Eingriff in Grundrechte Dritter noch offensichtlicher werden.

5. Bautechnische Ausführung

Die Brücke soll auf V-Pfeilern in der Elbe gegründet werden. Dabei werden aber falsche Höhenwerte des Flussgrundes angenommen. Die Gründungstechnik bleibt unklar. Das Tragwerkskonzept ist nicht schlüssig. Es bestehen erhebliche baukonstruktive und baustatische Bedenken gegen die Verbindung zwischen V-Pfeilern und Fahrbahn.

II. Erhebliche Nachteile für ÖPNV und Umweltverbund

1. Straßenbahn und Busverkehr

Der Stadtrat der Stadt Dresden hat sich wesentlich deshalb für den Bau der Waldschlößchenbrücke entschieden, weil eine neue Straßenbahnverbindung zwischen dem Dresdner Osten und dem Norden ermöglicht werden sollte. Die Planung enthält nun keine Straßenbahn mehr – auch nicht als Option. Damit ist ein wesentlicher Entscheidungsgrund entfallen.

Die im Erläuterungsbericht S.22f. behaupteten Vorteile für den ÖPNV sind nicht begründet. Vielmehr fehlen die entscheidenden Eingangsgrößen wie Fahrgastzahlen und modal-split-Werte (bezogen auf das Gesamtnetz des ÖPNV). Ebenso fehlen Aussagen zu Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNV auf den betreffenden Abschnitten (Bautzner Straße, Blasewitzer- und Fetscherstraße sowie den Kreuzungen Blasewitzer Straße/Fetscherstraße und Fetscherplatz). Schließlich fehlen die Auswirkungen auf die Finanzierung und den Zuschussbedarf. Wären diese Zahlen sorgfältig ermittelt worden, würde zu Tage treten, dass die Waldschlößchenbrücke dem ÖPNV erstens nicht nutzt (z.B. erhöhte Reisezeiten durch zusätzliche Behinderungen, keine gesicherte Finanzierung) und zweitens den modal-split im Gesamtnetz zu Lasten des ÖPNV verringert.

Auf der Neustädter Seite verursacht die Anordnung der Bushaltestelle kurz vor der Tunneleinfahrt einen erheblichen Umsteigeweg zur Bautzner Straße und ist wenig attraktiv.

2. Radfahrer und Fußgänger

Ebenso wenig wie für den ÖPNV ist der Verkehrszug für **Fahrradfahrer und Fußgänger** attraktiv. Wegen der Länge der Brücke ist keine Anbindung für Fahrradfahrer an den Elberadweg geplant. Vom Käthe-Kollwitz-Ufer aus sind die Auffahrten für Radfahrer zu lang. Es entstünde

eine noch unattraktivere Auffahrtsituation als an der Carolabrücke. Durch die in Trogbauweise geplanten Tunnelleinfahrten und die serpentinenartige Wegeführung wird die Erreichbarkeit der Brücke auf Neustädter Seite ebenso behindert bzw. verlängert. Fußgänger werden die Brücke aufgrund ihrer Länge und der vielen Treppen kaum nutzen.

In Wirklichkeit ist die Brücke in ihren Ausbaustandarts und Dimensionen allein auf den (überregionalen) Durchgangsverkehr ausgerichtet. Vorteile für andere Verkehrsteilnehmer außer für Autofahrer bestehen nicht.

III. Alternativen

Die Planung ist rechtswidrig und zurückzuweisen, weil der Antragsteller offensichtlich selbst für den Autoverkehr deutlich bessere Lösungen für eine Elbquerung am Waldschlößchen, die zu erheblich geringeren Eingriffen in den Natur- und Landschaftsraum führen, nicht untersucht, bewertet und der Vorzugsvariante vorgezogen hat.

1. Dritte Marienbrücke

Als Entlastung der Innenstadt käme als verträglichste Alternative unter allen untersuchten Varianten (S. 16 UVU) eine dritte Marienbrücke in Betracht, die den Verkehr über schon vorhandene und ausgebaute Straßen an der Eisenbahntrasse Richtung Kesselsdorfer Straße und B 170 leiten würde. In Anbetracht der übermäßigen Natur- und Bürgerbeeinträchtigungen kann nur diese Brücke als Vorzugsvariante zur Ausführung kommen.

2. Elbquerung im Tunnel

Ein eklatanter Planungsfehler besteht in der Verwerfung einer Tunneloption in einem frühen Planungsstadium.

Es bestehen allein zwei voneinander unabhängige Varianten eines Tunnels unter der Elbe. Während die eine eine offene Bauweise vorsieht, plant die andere einen unterirdischen Vortrieb. Für beide ist die technische Machbarkeit mit mindestens denselben Verkehrsverbindungen wie bei der Vorzugsvariante nachgewiesen. Beide Varianten sind deutlich kostengünstiger.

2.1. Planungsgeschichte

Die Dresdner Stadtverwaltung gab im Jahre 1996 eine Machbarkeitsstudie für eine Tunnelvariante in Auftrag. Gemäß des damaligen Ausbaukonzeptes für die Brücke waren 2 Straßenbahnspuren von je 3,50 m Breite und je eine überbreite MIV-Spur von 5,00 m Breite sowie zwei 1,00 m breite Notgehwege zugrunde zu legen. Im Unterquerungsbereich der Bautzner Straße war eine unterirdische Haltestelle mit bahnsteigparallelen Treppenanlagen und Aufzügen in Trennung zum Fahrbahnraum vorgesehen.

Die Ergebnisse der Untersuchung lauteten:

1. Die baulich-konstruktive Machbarkeit eines Tunnels ist grundsätzlich gegeben
2. Eine Beeinträchtigung des Stadtbildes, wie bei der Brücke, besteht nicht mehr
3. Die Gewährleistung der Umweltverträglichkeit kann als gesichert gelten
4. Die Tunnelkosten liegen um 53 Mio. DM höher als bei der Brückenlösung.
5. Die Betriebskosten liegen mit 1,6 – 1,7 Mio. DM / J. deutlich höher als bei der Brücke.

Allein die Kostenerhöhung war schließlich ausschlaggebend dafür, dass die Stadt Dresden die Variante Tunnel nicht weiter verfolgte.

2.2. Günstige Kostenfolge des Verzichts auf die Straßenbahnoption

Der Stadtrat hat später auf die Option eines Ausbaus mit Straßenbahn verzichtet. Damit beseitigte er gerade jenes Kriterium, welches zuvor zur Ablehnung der Tunnelvariante geführt hatte. Dass zum Zeitpunkt des Wegfalles der Straßenbahntrasse nicht zwingend und unverzüglich auf die Tunnellösung zurückgegriffen wurde, ist ein gravierender Verfahrens- und Abwägungsfehler. Die Tunnellösung hätte an die aktuellen Bedingungen der straßenbahnfreien Variante angepasst werden müssen.

Erst auf Initiative des Nobelpreisträgers Prof. G. Blobel hin wurde die nochmalige Untersuchung der Tunnellösung mit den veränderten Anschlussbedingungen im Jahre 2002 durch eine Bürgerinitiative aus Fachleuten vorgenommen. Hierbei wurde bewiesen, dass der Tunnel ohne Straßenbahn kostengünstiger ist als die Brücke.

Mit der im Jahre 1996 zwischen Brücke und Tunnel erfolgten Abwägung zugunsten der kostengünstigsten Variante hat die Stadt Dresden das Kriterium „Kosten“ an oberste Stelle gesetzt.

Zum Zeitpunkt des Wegfalls der Straßenbahnführung hat sich das Kostenverhältnis jedoch zugunsten des Tunnels umgekehrt. Hierauf hätte die Stadt Dresden verfahrensseitig sowie planerisch reagieren müssen, um dem Gebot der Eingriffsminimierung genüge zu tun.

2.3. Vorteile der Tunnellösung

Eine wenigstens im Bereich der Elbaue Natur- und Landschaft schonende Lösung wurde nicht in die Prüfung einbezogen. Falls überhaupt eine zusätzliche Elbquerung am Standort Waldschlößchen als sinnvoll angesehen wird, hätte man folgende Vorteile einer Tunnellösung in die Abwägung der Alternativen einbeziehen müssen:

(1) Geringere Baukosten

Die Gesamtkosten des Bauwerkes einschließlich Planung belaufen sich auf ca. 120 Mio. EUR und liegen damit erheblich günstiger als bei dem von der Stadt Dresden offengelegten Brückenprojekt (Die wesentlichsten Kostenpositionen sind: Baustellengemeinkosten, Baustelleneinrichtung, Baugrubensicherung, Erdbau, Wasserbau, Betonarbeiten, Ausstattung, Straßenbau, Außenanlagen, PA1-Pfotenhauerstraße, PA3-Stauffenbergallee, PA4-Ergänzende Verkehrsanlagen, PA5-Ausgleichsmaßnahmen, PA6-Dükerleitung unter der Elbe, Verkehrsführung während der Bauzeit, Leistungen DVB AG, Freianlagen, Leitungsverlegung).

(2) Geringere Betriebskosten

Die jährlichen Betriebskosten für Lüftung und Beleuchtung belaufen sich bei der Variante Tunnel auf 140.000 EUR. Eine thermische Energiegewinnungsanlage, deren Basis ein Zirkulationssystem im Betonmantel des Tunnels ist, ermöglicht die Reduktion dieser Kosten auf jährlich 55.000 EUR. Damit liegen die Betriebskosten wesentlich günstiger als bei der Brücke (Projektstudie Energiegewinnung ILK-Dresden vom 15.05.2002 im Auftrag der BI). Weiterhin fallen die Kosten für die Winterdienstmaßnahmen in den Tunnelbereichen gegenüber der Brücke sowie das Enteisen der Fahrbahnen weg.

(3) Geringere Wartungskosten

Bei den Wartungskosten werden Einsparungen gegenüber dem Brückenbauwerk erzielt, da kostenintensive brückentypische Wartungen – etwa die laufenden Korrosionsschutzarbeiten und die Brückenhauptprüfung – entfallen.

(4) Geringere Emissionbelastungen

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit des Tunnels entspricht genau der der Brücke. Dennoch fallen die Lärm- und Schadstoffemissionen geringer aus. Lärm reduziert sich für die Umgebung in dem Maße, in dem statt der offenen Fahrbahnbereiche der Brücke und Brückenzufahrten untertunnelte Bereiche treten. Schadstoffimmissionen reduzieren sich für die Wohnanlieger im Zuge der mechanischen Tunnellüftung, durch die die Abgase in außerhalb der Wohngebiete liegende Bereiche gelenkt sowie die Schadstoffe durch technische Anlagen ausgefiltert werden können.

Im Bereich der Bautzner Straße stadtauswärts ist bei der Variante Tunnel keine Ausfahrtrampe geplant, so dass die bei der Vorzugsvariante entstehenden Belastungsüberschreitungen nicht auftreten.

(5) Erhalt des Stadt- und Landschaftsbildes

Im Gegensatz zur Waldschlößchenbrücke findet eine optische Zerschneidung im Bereich der großen Aufweitung der Elbauen nicht statt. Die hochrangigen Blickbeziehungen zwischen Stadt und Landschaft bleiben erhalten. Die Elbauen, als UNESCO-Kulturerbe vorgesehen, werden ihren Qualitätskriterien weiterhin gerecht.

(6) Schutz der Alleebäume

Im Bereich Stauffenbergallee sieht die Tunnelvariante in Straßenmitte die nördliche Tunnelausfahrtrampe, in der Waldschlößchenstraße – ebenfalls in Straßenmitte – die Tunneleinfahrtsrampe für die aus Norden kommenden Verkehre vor. Mit der so ausgebildeten 2-Ebenen-Lösung wird keine Beseitigung der bestehenden Alleebäume erforderlich wie bei den Zufahrtstunneln der Brückenlösung, sondern deren Erhalt bleibt gewährleistet.

(7) Geringerer Eingriff in die Elbauen

Mit der Tunnellösung werden die Elbauen nicht wie bei der Brücke durch Stützbauwerke verschandelt. Weiterhin bleibt das Charakteristikum des offenen, optisch ungeteilten Raumes erhalten. Hinsichtlich des Problems der Verlärmung der Elbauen (Vogelschutz) durch die Brücke werden durch die Tunnellösung gegenüber dem derzeitigen Zustand nahezu identische Verhältnisse geschaffen, denn der Verkehr auf der im oberen Bereich offenen Kreisrampe verläuft in einem gegen Lärm abschirmenden Geländeeinschnitt.

(8) Vorteile der Verkehrsführung

Die Brückenlösung der Stadt Dresden bietet an der Anbindung Bautzner Straße für den aus Johannstadt kommenden Verkehr nur die stadtauswärtige Ausfädelung an. Bei der Tunnellösung hingegen entsteht eine Verkehrsbeziehung in Richtung Neustadt/Albertplatz, wodurch kein Umwegverkehr durch die Wohngebiete – mit all den nachteiligen Lärm-, Schadstoff- und Entwertungsfolgen wie bei der Brückenlösung – entsteht.

(9) Erhöhte Verkehrssicherheit

Die notwendige Verlagerung des Fuß- und Radwegverkehrs auf den ÖPNV (Wegfall der Fuß- und Radwege im Tunnel / lediglich Notwege seitlich der Fahrbahnen) ist bei der Länge des Verkehrsweges nicht als Nachteil zu bewerten. Witterungsbedingte Gefahren (Sturm, Niederschlag, Nebel, Frost, Glätte, Hitze) wie sie auf den Fuß- und Radwegen der Brücke zu ca. 30% des Jahres bestehen, können vollkommen vermieden werden. (Fuß- und Radweg über die Brücke hat 2-fache Länge der Elbquerung am Blauen Wunder). Aber auch für den motorisierten Verkehr stellt die witterungsunabhängige Führung im Querungsbereich der Elbe eine Vermeidung erhöhter Unfallgefahren und witterungsbedingter Behinderungen dar.

(10) Besserer Hochwasserschutz

Für die Tunnellösung ergibt sich gegenüber der Brücke ein verbesserter Hochwasserschutz. Sämtliche Ein- und Ausfahrten des Tunnels liegen oberhalb des Pegels von 11 Meter. Eine hydraulische Destabilisierung im Flutfalle, bei der die Sperrung der Brücke notwendig wird, entsteht bei der Tunnelvariante nicht.

(11) Vorteile für die Schifffahrt

Aufgrund der Freihaltung des gesamten Gewässerquerschnittes von raumbildenden Einbauten wird die Tunnelvariante vom Bundesschifffahrtsamt gegenüber der Brücke bevorzugt. Für die Phase der baulichen Errichtung sind die erforderlichen Belange der Schifffahrt in das Projekt eingestellt.

(12) Einsparung von Planungsaufwand

Beim Brückenprojekt wird bereits auf einen Planungszeitraum von 8 Jahren verwiesen (sämtliche Varianten und Umplanungen einschließlich der Tunneluntersuchung von 1995 inbegriffen). Für die umfassende Tunnelplanung (Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen) werden von den beteiligten Planungsexperten 8 Monate angesetzt, weil sämtliche Voruntersuchungen aus dem Brückenprojekt und der Tunnelstudie von 1995 sowie zahlreiche Teilplanungen aus den Bereichen Umwelt, Geologie, und Verkehr übernommen oder modifiziert angewendet werden können.

Fazit:

Die fehlende Prüfung einer Tunnelvariante widerspricht eklatant dem Gebot der Eingriffsminimierung.

IV. Eingriffe in den Naturraum / Landschaftszerstörung

1. Landschaftsbild

Der geplante Verkehrszug, besonders die Brücke samt Tunnelbauwerken, ist ein nicht ausgleichbarer Eingriff in die Landschaft und den Raum der Elbaue zwischen dem Blauen Wunder und der Innenstadt. Die Elbwiesen im Plangebiet sind Teil des **Landschaftsschutzgebietes „Dresdner Elbwiesen und Altelbarme“**.

Gem. §19 Abs. II SächsNatSchG sind in einem LSG „alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern, den Naturhaushalt schädigen, das Landschaftsbild und den Naturgenuss beeinträchtigen oder sonst dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen“.

Gerade an der breitesten Stelle der noch unbebauten Elbwiesen wird die Brücke über 800 m die Landschaft zerschneiden. Dieses Gebiet würde am Hang zur Bautzener Straße durch die Tunneleinfahrten und die Begleitbauwerke für Fußgänger und Fahrradfahrer völlig zerstört. Weiterhin wären die Blickbeziehungen aus Richtung Innenstadt zu den Elbschlössern und in Gegenrichtung unwiederbringlich zerstört. Gerade im Stadtgebiet von Dresden sind die unbebauten Elbwiesen und -hänge ein besonders wertvoller Landschafts- und Kulturraum und nicht umsonst seit dem 19. Jahrhundert unter Schutz gestellt. Die Aufnahme der Kulturlandschaft als Weltkulturerbe der UNESCO ist beabsichtigt, was angesichts der Zerstörung der einmaligen Gegebenheiten (Elbe, Wiesen, Schlösser, Elbhänge) gefährdet würde. Die Beeinträchtigung für den Tourismus und die Naherholung ist außerdem nicht hinnehmbar. In der UVU Karte 7.1 „Schutzgut Mensch“ werden die Elbwiesen in Bezug auf ihre Erholungsfunktion in ihrer Empfindlichkeit als „sehr hoch“ eingestuft. Ein Hinweis, wie diese Bereiche konkret verlärmert werden, findet sich aber nicht. Laut Unterlagen liegt der Emissionspegel der Brücke bei der geplanten Belegung mit 42.000 - 45.000 Fahrzeugen am Tag bei 70 und in der Nacht bei 64 dB(A). Damit sind im Bereich der Elbwiesen noch Lärmpegel zwischen 50 und 65 dB(A) zu erwarten. Die Erholungsfunktion dieser Bereiche ist damit nicht mehr gegeben. Dresden sollte seine wertvollsten Sehenswürdigkeiten, zu denen auch die einmalige Kulturlandschaft zwischen Johannstadt und Blauem Wunder gehört, gerade als Tourismus- und Kulturstadt nicht unwiederbringlich zerstören.

Im landespflegerischen Begleitplan (LBP) wird auf S. 9 ausgeführt: " Mit dem Elbestrom bildet diese Landschaft einen Teil eines ausgedehnten Grünzuges im Stadtgebiet Dresdens. Im Bereich der geplanten Waldschlößchenbrücke verläuft die Elbe in einer markanten landschaftsästhetisch reizvollen Schleife, die den Kulturraum unverwechselbar prägt und zu vielfältigen überregional bedeutenden Sichtbeziehungen zwischen Elb- und Stadtraum mit der berühmten Dresdner Altstadtsilhouette führt." Das Kap. 8: Eingriffs- und Ausgleichsbilanz und gesamthafte Beurteilung des Vorhabens (S. 74 ff.) untermauert diese Einschätzung ("... sehr sensiblen Landschaftsraum hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit und hoher Landschaftsbildqualität") und folgert: " Mit dem Eingriff sind vor allem vorübergehende und dauerhafte Eingriffe in das Landschaftsbild verbunden. Im Brückennahbereich erfolgt jedoch eine vollständig neue anthropogene Überprägung. Diese Eingriffe sind vor Ort minimierbar, jedoch nicht am Ort ausgleichbar". Hier fehlt die Einschätzung, dass der Eingriff auch im Brückenfernabereich eine vollständige Überprägung der Landschaftsbildqualität durch den weithin sichtbaren

Überspannungsbereich über die Elbe bedeutet, der das Landschaftsbild zerstört. Dieser Eingriff kann nicht minimiert werden und ist auch nicht am Ort ausgleichbar.

Weiter heißt es auf S. 75: "Die negativen Auswirkungen auf die Erholungsfunktion im Bereich des Elbbogens ist nicht am Ort kompensierbar". Und weiter (auf S. 75): "Nach Umsetzungen aller Schutz-, Minderungs-, Gestaltungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass der in der Naturschutzgesetzgebung geforderte Ausgleich für unvermeidbare Eingriffe formal gegeben ist". Dieser Behauptung können wir in keinsten Weise zustimmen, da es sich um einen vermeidbaren Eingriff (fehlende Prüfung der kostengünstigeren Tunnelvariante) und die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nicht im erforderlichen Maß die Zerstörung des Landschaftsbildes kompensieren.

Außerdem widerspricht die Planung dem allgemeinen Grundsatz und Ziel des Regionalplanes "Oberes Elbtal/Ostergebirge" (Stand 2001), dass "die Verkehrs- und Infrastruktur leistungsfähig sowie umweltschonend und raumverträglich so ausgebaut und entwickelt werden soll, dass sie sich (u.a.) in die historisch gewachsene Siedlungsstruktur sowie in die vorhandenen Naturräume einfügt und diese ökologisch nicht erheblich beeinträchtigt". Diese Planungsvorgabe wird angesichts der Eingriffserheblichkeit eines "Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke" nicht erreicht. Vergleichbar werden die "Überfachlichen Grundsätze und Ziele zur Entwicklung der Raumstruktur", die "Fachlichen Grundsätze und Ziele zur regionalen Entwicklung", der "Landschaftsplan Dresden" (Stand 9/98, Teil II.), der Pflege- und Entwicklungsplan (PELP) zum LSG "Dresdner Elbwiesen und -altarme", die FFH-Ausweisung sowie weitere Planungen, Schutzgebietsverordnungen und Schutzzonfestlegungen nicht beachtet (vgl. S. 10 ff.).

2. Eingriff in FFH-Gebiet

Die im Plangebiet befindlichen Elbwiesen und Hänge sind Teil des **FFH-Gebietes "Elbtal zwischen Mühlberg und Schöna"** sowie **FFH-Gebiet „Separate Fledermausquartiere im Großraum Dresden“**. Die Großbaumaßnahme beeinträchtigt das Gebiet in übermäßiger Weise durch Verschattung der Wiesen, Verdichtung des Bodens, Neuversiegelung, Lärm, Abgase und ästhetische Beeinträchtigung der Landschaft und Beeinträchtigung und Vertreibung von geschützten Arten.

Es handelt sich um einen Eingriff in maßgebliche Bestandteile der FFH-Gebiete. Ein gerechtfertigter Eingriff in ein FFH-Gebiet bedürfte einer dringenden Notwendigkeit der Baumaßnahme an dieser Stelle und in dieser Art. Diese Voraussetzungen sind, wie unter I. bereits ausgeführt, nicht gegeben und stellt im Falle einer Planfeststellung einen möglichen Klagegrund unsererseits dar.

Mit dem Vorhaben, das Netzwerk NATURA 2000 zu schaffen, macht die EU deutlich, dass heute das wichtigste Naturschutzproblem in der Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft liegt.

Die GRÜNE LIGA weist auf die **ungenau, z.T. falsche FFH-Verträglichkeitsprüfung** hin:

Die besondere Funktion des Elbtals als Leitlinie während der Wanderung und als Jagdhabitat wird insbesondere für die drei **Fledermausarten** *Myotis myotis* (großes Mausohr), *Barbastella*

barbastellus (Mopsfledermaus) und *Rhinolophus hipposideros* (Kleine Hufeisennase) auf S. 64 der FFH-Verträglichkeitsprüfung zu Recht hervorgehoben. Die Studie behauptet allerdings, dass davon auszugehen ist, dass die beiden letztgenannten Arten nur selten im Untersuchungsgebiet auftreten, weil es in unmittelbarer Nähe des Maßnahmengbietes keinerlei Nachweise gibt. Diese Aussage ist jedoch hochgradig spekulativ. Die Verbreitung von Fledermäusen ist nur von Spezialisten per BAT-Detektor und über die Überwachung und aktive Suche von Wochenstuben und Winterquartieren erfassbar, so dass sich die fehlenden Nachweise leicht auf die offenkundig unzureichende Untersuchung des Maßnahmengbietes zurückführen lassen, da ein fundiertes fachliches Gutachten um das geplante Vorhaben fehlt und darüber hinaus der Nachweis einer Wander- bzw. Ausbreitungslinie nur über längerfristige und regelmäßige Kontrollen möglich wäre. (Die dreimalige Begehung mit dem BAT-Detektor reicht nicht im mindesten aus, um entsprechende Nachweise zu führen.)

Weiterhin wird im Gutachten zu Recht angeführt, dass die Habitatqualität einer Landschaft durch die isolierende Wirkung von Straßen für Fledermäuse erheblich vermindert werden kann und dass Fledermäuse durch Kollision zu direkten Opfern des Straßenverkehrs werden können. Dann wird behauptet, dass Fledermäuse in der Lage sind, Verkehrsstraßen problemlos zu unter- und überqueren, wobei als Beleg Beobachtungen über zwei Fledermausarten zitiert werden, die den begutachteten Spezies jedoch nicht entsprechen. Aus ethologischen, autökologischen und naturschutzfachlichen Prinzipien ist es unzulässig, das Verhalten von Arten aus dem Verhalten anderer, wenn auch nah verwandter Spezies abzuleiten, da zahlreiche Befunde eine solche Analogisierung (pauschale Übertragbarkeit von Verhaltenseigenschaften über Artgrenzen hinweg) klar widerlegen. Auch hier wird über einen im Zusammenhang mit grundsätzlich negativ auswirkenden ökologischen Zerschneidungseffekten wesentlichen Punkt lediglich spekuliert. Fest steht jedoch, dass über die betreffenden Arten diesbezügliche Kenntnisse nicht vorliegen und somit durchaus eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass diese Spezies in ihrem Ausbreitungs- und Jagdhabitat durch die Baumaßnahme erheblich beeinträchtigt werden.

Schließlich behauptet das Gutachten auf der Grundlage publizierter Beobachtungen, dass *Rhinolophus hipposideros* mit „bis 5 m über der Vegetation“ gewöhnlich sehr niedrig fliegt und auch *Barbastella barbastellus* „eher dicht über die Baumkronen, an Waldrändern oder Gärten“ fliegt und somit keine Kollisionsgefahr mit Kraftfahrzeugen besteht, weil dadurch „die in Geländegleiche geführte Brücke gefahrlos unterquert werden“ kann (S. 64). Diese Aussage ist spekulativ. Es existiert keinerlei Beleg, dass die Brücke von diesen Arten tatsächlich unterflogen wird und somit keine Migrationssperre darstellt. Der spekulative Charakter dieser Aussage ist insofern gravierend, als dass es sich bei *Barbastella barbastellus* und *Rhinolophus hipposideros* nach der „Roten Liste Deutschland“ und „Roten Liste Sachsen“ um vom Aussterben bedrohte Arten handelt, deren Beeinträchtigungsgrad im Gutachten als „nach derzeitigem Kenntnisstand keine nachhaltigen und erheblichen Beeinträchtigungen für diese Anhang II -Arten durch das Vorhaben“ festzustellen sind.

Auch nach den in der vorliegenden FFH-Verträglichkeitsprüfung dargelegten Prinzipien, die bei der Abschätzung der Erheblichkeit herangezogen wurden, sind die gutachterlichen Aussagen zu besagten Fledermausarten nicht belastbar. Auf S. 11 heißt es: „Dem in Artikel 6 Abs. 3 und 4 vorgesehenen Verfahren liegt nicht die Gewissheit, sondern die Wahrscheinlichkeit von erheblichen Auswirkungen zugrunde, die nicht nur von Plänen und Projekten innerhalb, sondern

auch von denen außerhalb eines Schutzgebietes ausgehen können (Europäische Kommission 2000, S. 37). Es wird deshalb davon ausgegangen, dass in Fällen, in denen sich trotz gründlicher Prüfung kein eindeutiger Nachweis erbringen lässt, dennoch eine begründbare Vermutung auf eine erhebliche Beeinträchtigung ableiten lässt, im Sinne der EU-Kommission also die Wahrscheinlichkeit der Beeinträchtigung entscheidend ist. Eine wahrscheinliche erhebliche Beeinträchtigung wird deshalb als erheblich eingestuft“.

Völlig unverständlich wird die Negierung nachhaltiger und erheblicher Beeinträchtigungen allerdings dadurch, dass hier potentielle Ausbreitungslinien und Jagdhabitats von Fledermausarten durch den Eingriff erheblich und nachhaltig beeinträchtigt werden, die vom Aussterben bedroht sind, weil sie in sehr wenigen, in sehr kleinen und durch die extreme Landschaftszerschneidung bereits heute in z.T. isolierten Teilpopulationen vorkommen, die aufgrund vielfältiger Eingriffe in Natur und Landschaft akut bedroht sind, deren Gesamtpopulationsstärke bereits einen kritischen Wert unterschritten hat, deren Rückgangsgeschwindigkeiten z.T. extrem hoch oder aber unbekannt sind und die in den größten Landesteilen Mitteleuropas bereits vollständig verschwunden sind. Hier auf spekulativer Grundlage zu behaupten, baubedingte Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich „Lebensraumverlust“, Immissionsbelastung“ und der „Beeinträchtigung funktionaler Zusammenhänge“ seien „gering“, anlagenbedingte Auswirkungen infolge „dauerhafter Überbauung von Lebensräumen“, „Zerschneidung funktionaler Zusammenhänge“ ergäben sich „keine“, sowie betriebsbedingte Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich des „Eintrages von Schad- und Nährstoffen“, „Immission von Lärm und Licht“ sowie „verkehrsbedingten Barriereeffekte“ seien „gering“ (vgl. Tab. 17 - 19, S. 67 ff.), entbehrt jeglicher soliden fachlichen Grundlage (Auch in diesem Zusammenhang ist die FFH-Verträglichkeitsprüfung widersprüchlich: Mit dem Bewertungsprädikat „gering“ werden hier auch Beeinträchtigungen bewertet, die „auf Grund ihres geringen Ausmaßes nicht mit Sicherheit nachweisbar, jedoch wahrscheinlich sind“. Andererseits sollen laut gutachterlicher Aussage „die Lebensräume und die Populationen von Tier- und Pflanzenarten des Anhanges II der FFH-Richtliche stabil und die „Funktionen des Gebietes im Rahmen des Netzes NATURA 2000 weiterhin in vollem Umfang gewährleistet“ bleiben [s. S. 8]).

Die schließlich als Minderungsmaßnahmen aufgeführten Vorhaben sind völlig ungeeignet. Auf S. 12 (FFH-Verträglichkeitsprüfung) werden als Minderungsmaßnahmen die „fledermausfreundliche Gestaltung des Brückenbauwerkes“ angegeben, die über eine „große Rauigkeit der Oberfläche und eingebaute Fugen oder Spalten, die als Versteck bzw. Quartier für die Fledermausarten dienen sollen.“ Aus verschiedenen Gründen ist die Funktionsfähigkeit dieser Maßnahmen im allgemeinen und speziell hinsichtlich der hochbedrohten Arten fraglich. Vielmehr ist zu erwarten, dass diese Strukturen nicht oder allenfalls von noch vergleichsweise häufigen Arten, etwa der Wasserfledermaus (*Myotis daubentoni*), angenommen werden, aber auch für diese mit Sicherheit keine Förderung der Populationen bedeuten. Diese Maßnahmen können die zu erwartenden Lebensraumverluste, Habitatzerschneidungs- und Isolationseffekte in keinsten Weise kompensieren, sondern kaschieren lediglich, dass hier ein hochfrequentiertes Jagdgebiet und eine bedeutende Migrationsschneise, die sowohl der Ausbreitung als auch der Vergrößerung des Genpools der extrem bedrohten Teilpopulationen (und somit dem Überleben der Arten) dient, endgültig funktional degradiert bzw. vernichtet wird.

Angesichts des naturschutzfachlich hohen Wertes der vom Aussterben bedrohten Arten *Barbastella barbastellus* und *Rhinolophus hipposideros*, aber auch der hochbedrohten Arten mit z.T. beträchtlichem Migrationsbedarf (*Myotis myotis*, *Myotis natteri*, *Myotis brandtii*, *Plecotus auritus*, *Plecotus austriacus*, *Pippistrellus nathusii*, *Vespertilio murinus*) kann diese FFH-Verträglichkeitsprüfung nur als falsch und fehlerhaft bewertet werden.

Allein der erhebliche Eingriff in maßgebliche Bestandteile des FFH-Gebietes hinsichtlich der genannten Fledermauspopulationen macht eine erneute FFH-Verträglichkeitsprüfung notwendig.

3. Vogelschutz

Besonders sei außerdem auf die sichere **Verdrängung von zahlreichen Vogelarten** hingewiesen, die in diesem Gebiet brüten.

Es handelt sich besonders um folgende seltene Arten:

Sumpfrohrsänger, Teichrohrsänger, Rohrammer, Feldschwirl (in Nähe der Schubertstraße unmittelbar an der geplanten Brücke),

Feldlerche und Dorngrasmücke nachgewiesen in unmittelbarer Nähe des geplanten Vorhabens.

Auf den **Wachtelkönig** soll besonders eingegangen werden: Diese Art ist in Anhang 1 der Europäischen Vogelschutzrichtlinie aufgeführt und gehört zu den vier in Deutschland brütenden Vogelarten, die *weltweit* vom Aussterben bedroht sind. Sie brüdet vereinzelt wenige Kilometer unterhalb des vorgesehenen Brückenstandorts (im Ostragehege). Außerdem gibt es Brutnachweise elbaufwärts bei Birkwitz-Praschwitz (Unterlage 16.2, S. 55). Ein rufendes Männchen wurde im Untersuchungsraum verhört (ebenda). Damit ist offensichtlich, dass der Ort, an dem die Brücke gebaut werden soll, tatsächliches oder zumindest potentiell Brutgebiet des Wachtelkönigs ist. Untersuchungen hierzu hat es im Rahmen dieses Planungsverfahrens bisher nicht gegeben. Sachsen und die Landeshauptstadt haben eine besondere Verantwortung, diese Art zu fördern. Dazu ist insbesondere erforderlich, ein geeignetes Regime für die Mahd bzw. die Beweidung der Wiesen durchzusetzen, was problemlos möglich ist. Die Aussage in Unterlage 16.2. (S. 55), wonach Bruten des Wachtelkönigs am Brückenstandort "eher unwahrscheinlich" seien und zwar wegen der zentralen innerstädtischen Lage, wegen zu vieler Spaziergänger und freilaufender Hunde ist falsch, denn der Wachtelkönig hält sich (sofern durch geeignete Bewirtschaftung vorhanden) im hohen Gras auf, das von Spaziergängern und Hunden gemieden wird. Außerdem liegt das Ostragehege, in dem der Wachtelkönig brüdet, noch näher am Stadtzentrum und es gibt auch hier Spaziergänger und Hunde! Als Nachtflieger und nachtaktive Art ist der Wachtelkönig durch die Waldschlößchenbrücke in deren Umgebung erheblich beeinträchtigt.

Durch den Elbbogen sind zur Zeit die Lärmimmissionen im geplanten Brückengebiet besonders gering. Dies macht auch den faunistischen Wert des Gebietes mitten in der Stadt aus. Die Lärmimmissionen, die von der Brücke ausgehen würden, hätten zur Folge, dass die Brutquartiere der genannten Arten nicht mehr genutzt werden können. Besonders schwerwiegend wäre jedoch der Eingriff während der langandauernden Bauphase. Gerade an dieser jetzt noch ruhigsten Stelle der Elbwiesen wäre dies ein extremer Eingriff.

4. FND Glatthaferwiese/ Magere Flachland-Mähwiesen

Nach der **Sächsischen Biotopkartierung** existieren entlang des Elbebogens zwischen Dresden-Johannstadt und Dresden-Laubegast großflächig **“Magere Flachland-Mähwiesen“** (S.18 FFH-Verträglichkeitsprüfung). Solche Wiesen sind besonders artenreich und wertvoll. Diese Wiesen würden im Brücken- und Auffahrtbereich während der Bauphase völlig zerstört und danach durch Verschattung und Schadstoffeintrag, sowie den Baukörper geschädigt bzw. vernichtet.

Der Eingriff in das **Flächennaturdenkmal Glatthaferwiese Johannstadt** ist deshalb ebenfalls nicht hinnehmbar. Die GRÜNE LIGA bemängelt, dass in Unterlage 15.9 (Befreiungen) keine Ausführungen zur Verletzung des FND und wie mit dieser Verletzung umgegangen werden soll, enthalten sind.

5. Parkplätze

Entschieden verwehren wir uns weiterhin gegen die **Anlage von Parkplätzen im Bereich des Käthe-Kollwitz-Ufers** an den Auffahrten zur Brücke für 88 und 66 PKW. Dadurch wird – ohne auf das Gebot zur Eingriffsminimierung zu achten – eine Fläche versiegelt. Es ist kein stichhaltiges Argument, dass „wildes Parken“ auf den Elbwiesen verhindert werden soll. Sich durch die Versiegelung der wertvollen Elbwiesen dem angeblichen Druck von „Wildparkern“ zu beugen, ist eine Logik, die mit Nachhaltigkeit nichts zu tun hat.

6. Baumfällungen

Weiterhin sind die geplanten **Fällungen der vitalen Eichenallee** an der Waldschlößchenstraße, der **Kastanien- und Ahornbäume** an der Bautzener Straße und der **Robinien** an der Fetscherstraße ein Eingriff, der auch durch die geplanten Neupflanzungen nicht am gleichen Ort ausgeglichen werden kann. Dies trifft ebenso auf die Fällungen am Hang zur Bautzener Straße und die dort geplanten Neupflanzungen zu. Es würde viele Jahrzehnte dauern, ehe wieder eine annähernd gute Raumqualität für diese Straßen erreicht wird.

7. Beschilderungen/ Beleuchtung

Wir sprechen uns auch entschieden gegen die **geplanten Beleuchtungs- und Beschilderungsanlagen** auf der Brücke und den Zufahrten aus. Sie führen zu einer Beleuchtung des gesamten Elbraumes um den Brückenbereich und heben die zerschneidende Wirkung der Brücke über nahezu 800m Elbwiesen noch einmal deutlich hervor. Außerdem werden dadurch Vögel, Insekten und die Vegetation des Gebietes stark beeinträchtigt.

8. Mauereingefasste Versehrtenwege

Die auf Neustädter Seite geplanten mauereingefassten Versehrtenwege lehnen wir in dieser Form ab. Durch die 1,50 m hohen Mauern wird der Hang unterhalb der Bautzener Straße als Landschaftsbestandteil in seiner Übergangsfunktion zu den Elbwiesen völlig zerstört. Er würde durch mauereingefasste Einschnitte seinen Charakter vollständig verlieren.

9. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind insgesamt nicht ausreichend und in folgenden Fällen nicht geeignet einen Ausgleich der vielzähligen Eingriffe zu schaffen:

Die **Ersatzmaßnahme Zschieren** liegt vom Eingriffsort viel zu weit entfernt. Ein räumlicher Zusammenhang mit dem Eingriffsgebiet ist nicht zu erkennen.

Die geplante Maßnahme an der **Prießnitzmündung** ist als Ersatzmaßnahme nicht geeignet. Die Beseitigung des Natursteinwildpflasters zerstört den Magerrasen, der sich an diesem Standort gebildet hat. Das Pflaster ist gut eingewachsen. Einer Ersatzmaßnahme, die wertvolle Flächen zerstört, können wir nicht zustimmen.

Die **Pflanzung von Felsenbirnen am Hang zur Bautzener Straße** lehnen wir ab. Diese Art hat einen buschartigen Wuchs, der in keiner Weise dem Charakter des Hanges entspricht. Für diesen Standort sollte eine Streuobstwiese mit hochstämmigen Obstbäumen angelegt werden, um die Offenheit des Gebietes zu erhalten.

Deshalb sollten im Hangbereich grundsätzlich nicht so viele Bäume und Sträucher gepflanzt werden wie geplant. Diese Pflanzungen führen zu einer Verbuschung des freien Hanges und beeinträchtigen die Blickbeziehungen ins Elbtal. Als Ausgleich sind diese Pflanzungen deshalb nicht geeignet. Es geht um den Erhalt der Elbwiesen mit dem wertvollen Magerrasen und nicht um eine „Aufforstung“ des Hanges.

V. Lärm

1. Extreme Neubelastung

Der geplante Verkehrszug soll die Innenstadt und die Äußere Neustadt entlasten. Dies wird allerdings höchstens kurzfristig eintreten. Stattdessen kommt es aber sofort zu einer **extremen Neubelastung** des Preußischen Viertels sowie der Johannstadt, von Striesen und Blasewitz. Gerade das Gebiet um Fetscherstraße, Wormser Straße und Großen Garten würde eine erhebliche Neubelastung erfahren. Ebenso der Bereich Fischhausstraße / Bautzener Straße und die Stauffenbergallee. Dies drückt sich in den prognostizierten Verkehrsbelegungszahlen für den Fall des Brückenbaus aus, die unter anderem für die Stauffenbergallee eine Vervierfachung, sowie für Fetscher- und Wormser Straße 3½mal so viel Verkehr wie gegenwärtig vorausberechnen. Schon

die hohe Zahl der betroffenen Gebäude als auch der Höhe der **Grenzwertüberschreitung** der durch das Planvorhaben zu erwartenden schädlichen Lärmeinwirkungen lassen eine umweltverträgliche Realisierung nicht zu. Nur durch passiven Lärmschutz soll den betroffenen Dresdnern die Erträglichkeit der Belastungen ermöglicht werden.

2. Rechtswidrige Verkleinerung des notwendigen Untersuchungsbereichs

Der **räumlich Umgriff** der Lärmprognose ist zu klein. Die von der Planung anerkannte und die tatsächlich zusätzlich zu erwartende Lärmbelastung insbesondere im Bereich der maßgeblichen Hauptachsen **außerhalb** des engeren Gebietes wird überhaupt nicht untersucht. Dies betrifft insbesondere das Käthe-Kollwitz-Ufer, die Pfotenhauerstraße, den Zug Wormser Straße / Spenerstraße und Bertold-Brecht-Allee sowie vor allem die Fetscherstraße. Es ist sicher zu erwarten, dass im weiteren Verlauf der Fetscherstraße bis zum Fetscherplatz und Richtung Großer Garten **erhebliche Grenzwertüberschreitungen bis in den enteignungsgleichen Bereich hinein** durch den Neubau der Brücke verursacht werden. Es ist ein Skandal, dass die Stadt ihre Bürgerinnen und Bürger offensichtlich für dumm verkaufen möchte, indem sie den Anwohnern eine Verkehrslawine vor die Haustür leitet, ohne deren Folgen zu benennen. Der völlig unzureichende räumliche Umgriff gilt aber auch für das gesamte Straßennetz um den nördlichen Brückenkopf. Besonders offensichtlich wird die Unterlassung im Bereich der Heideparkstraße und Charlottenstraße zwischen den Knotenpunkten Fischhausstraße / Heideparkstraße und der Kreuzung Radeburger-, Charlotten-, Waldschlößchenstraße und Stauffenbergallee.

Es widerspricht dem planungsrechtlichen Grundsatz der Konfliktbewältigung, wenn ganze Straßenzüge nur deshalb ausgeklammert werden, weil in ihnen keine baulichen Veränderungen der Straße vorgenommen werden sollen. Dieser Grundsatz genießt Vorrang vor dem engen Prognoseraum der 16. BImSchV. Offensichtlichere Fälle wie hier lassen sich kaum konstruieren!

Es wird daher gefordert, die Lärmuntersuchungen mit einem wesentlich weiteren Umgriff zu wiederholen.

3. Keine Untersuchung von aktivem Schallschutz, Außenwohnbereich, Entwertung

Maßnahmen zum aktiven Schallschutz werden lediglich für die Kleingartenanlage am südlichen Brückenkopf berücksichtigt. Die dortigen Schallschutzwände sind mit einer Höhe von 3,5 bzw. 2,5 m für die umliegende Wohnbebauung unwirksam. Ansonsten fehlt eine Prüfung auf aktive Schallschutzmöglichkeiten vollständig. Insbesondere wurden keine Variantenuntersuchungen zu primären Schallschutzmaßnahmen vorgenommen. Dies gilt insbesondere für die Brücke selbst, für die Pegel von 70/64 dB(A) prognostiziert werden. Die negativen Auswirkungen auf die Tierwelt sowie die Erholungsfunktion der Elbaue werden nicht beachtet. Gerade hier bieten sich aktive Schallschutzmaßnahmen auf der Brücke an, die aber offensichtlich aus Kostengründen weggelassen werden sollen.

Der Verkehrszug wird die betroffenen Viertel in den Außenwohnbereichen der Grundstücke massiv schädigen und die Aufenthalts-, Freizeit- und Wohnqualität massiv einschränken. Der Wert der betroffenen Grundstücke wird als Folge der Baumaßnahme deutlich sinken. Es handelt sich geradezu um eine flächendeckende Vernichtung von Werten.

4. Enteignungsgleiche Überschreitungen

Die Immissionsgrenzwertüberschreitungen von teilweise 15 bis 20dB können mit passiven Schallschutz auf ein gesundheitsverträgliches Maß **nicht** vermindert werden. Vielmehr ist eine extreme Beeinträchtigung von 28 Häusern auf der Altstadtseite, von 46 Häusern im Bereich Stauffenbergallee / Radeberger Straße / Waldschlößchenstraße sowie für 87 Häuser (teilweise sogar in der 2. Baureihe) im Bereich Bautzner Straße / Fischhaus- / Heideparkstraße in der schalltechnischen Untersuchung prognostiziert. Das Regierungspräsidium hat die Planung im Jahre 2000 gerade aus diesem Grund zurückgewiesen. Es ist nicht nachvollziehbar, wie die Stadt erneut eine Planung vorlegen kann, die schon einmal für rechtswidrig erklärt worden ist.

Insbesondere für folgende Bereiche sehen wir Grenzwertüberschreitungen, die auch durch passiven Lärmschutz nicht kompensiert werden können und rechtswidrig sind: Bautzner Straße, besonders Einmündung Fischhausstraße (20 dB Überschreitung), Häuser südlich der Stauffenbergallee (bis 17 dB), Kreuzungsbereich Radeberger Straße / Stauffenbergallee (bis 15 dB) sowie am Knoten Käthe-Kollwitz-Ufer / Neubertstraße und am Knoten Fetscherstraße / Pfothenerstraße (Herz-Kreislauf-Zentrum und Hochschule für Bildende Künste). Schon auf Grund dieser Grenzwertüberschreitungen und der damit verbundenen enteignungsgleichen Wirkung und Gesundheitsbeeinträchtigung ist die Verkehrsführung rechtswidrig. Der Umweltbericht 2002 des Sächsischen Umweltministeriums stellt auf S.48 fest:

„Es ist medizinisch nachgewiesen, dass bei dauerhaften Belastungen über 65 dB(A) stressbedingt das Risiko von Herz-Kreislauferkrankungen deutlich ansteigt. Nachts müssen etwa 14% der Bevölkerung Mittelungspegel über 55 dB(A) erdulden, wodurch mit einer Beeinträchtigung des Schlafes gerechnet werden muss“.

Insgesamt bleibt festzustellen, dass das geplante Vorhaben in erheblichem Maße zusätzliche schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm verursacht und in die Eigentumsrechte der Betroffenen eingreift. Völlig unklar bleibt, wie lediglich durch passive Schallschutzmaßnahmen ein ausreichender Schutz der Betroffenen sichergestellt werden soll. Der aktive Schallschutz ist an vielen Stellen nicht möglich und wäre zudem eine noch größere Zerstörung der städtischen Zusammenhänge. Die angestrebte Verbindungswirkung des Verkehrszuges ist schon nach jetzigem Planungsstand geringer zu bewerten, als die Zerschneidungs-, Teilungs- und Behinderungswirkung im Dresdner Stadtgebiet.

VI. Luftschadstoffe

1. Berechnungsgrundlagen

Der Vergleich der absoluten Immissionswerte des Ist-Zustandes mit den prognostizierten Werten des Planfalls weist aus, dass die zu erwartende höhere Immissionsbelastung nur gering ausfallen würde. Dieses Ergebnis ist angesichts der in den Planunterlagen ausgewiesenen Verkehrszunahme (z.B. Verdoppelung auf der Stauffenbergallee, Zunahme im Bereich der Rampen und der umliegenden Zubringerstraßen) und besonders infolge der tatsächlich eintretenden Verkehrsbelastung weder glaubhaft noch in seinen Grundlagen nachvollziehbar.

In den Planungsunterlagen wurden die Szenarien für den "Prognose-Nullfall" und den "Prognose-Planfall" durchgerechnet. Dabei wurde jedoch nicht gebührend bedacht, dass durch die attraktive neue Elbquerung das Verkehrsaufkommen im Planfall deutlich höher sein wird als beim Nullfall. Bekanntermaßen wird durch neue Straßen zusätzlicher Verkehr erzeugt!

Daher sind die im Rau-Gutachten (12/02) unter Nr. 6 und 8 ausgewiesenen absoluten Immissionswerte von Null- und Planfall sowie die Differenzplots zwischen Beiden **nicht wirklichkeitsnah berechnet worden und somit nicht richtig**.

Aufgrund der zu korrigierenden Verkehrsströme ergeben sich **größere Unterschiede** zwischen den absoluten Immissionswerten von Null- und Planfall; die Differenzplots fallen bezüglich der neuen Brücke demnach deutlich ungünstiger aus als ausgewiesen. Berücksichtigung muss hier ebenso finden, dass sich der Anteil **schwererer Nutzfahrzeuge bei breiten, neuen Straßen** ebenfalls erhöht. Das ist nicht in ausreichender Weise geschehen.

Daher wird die Offenlegung der Prognoseparameter verlangt. Weiterhin wird eine Prognose unter Zugrundelegung der durch den Ausbaustandards möglichen Verkehrs gefordert.

2. PM-10 und NO-x

Aus den Planungsunterlagen ist zu entnehmen, dass durch das hohe Verkehrsaufkommen (Istzustand) schon jetzt die nach 22. BImSchV maximal zulässige Immissionsbelastung für NO₂ und PM10 an einigen Stellen im Bereich der geplanten Waldschlößchenbrücke erheblich überschritten wird, so z. B. insbesondere im Bereich der Wohnbebauung

auf der Südseite des Käthe-Kollwitz-Ufers:

- 1,4-fache Überschreitung des NO₂-JMW
- 1,2-fache Überschreitung des PM10-JMW
- erhebliche Überschreitung beim PM10-TMW

und der Südseite der Radeberger Str.:

- 1,5-fache Überschreitung des NO₂-JMW
- 1,2-fache Überschreitung des PM10-JMW
- erhebliche Überschreitung beim PM10-TMW.

Die erhebliche Zunahme der Differenzplots an vielen Stellen im Bereich der neuen Brücke ist nicht hinnehmbar. Die 22. BImSchV zielt darauf ab, insbesondere bei der Planung des Verkehrs Lösungen zu finden, um die maximalen Immissionswerte von vorn herein nicht zu überschreiten bzw. nach Möglichkeit sicher zu unterschreiten.

Durch die Überschreitung des Grenzwerts für PM10 wird die Gesundheit der Anwohner aber erheblich beeinträchtigt. Der Sächsische Umweltbericht führt S.46 aus:

„Wissenschaftler bewerten Feinstäube unabhängig ihrer chemischen Zusammensetzung als krebserzeugend und somit wesentlich gefährlicher als Schwefeldioxid. Feinstäube breiten sich über hunderte Kilometer aus und dringen durch die kleinste Tür- und Fensterritze. Je kleiner die Teilchen, desto tiefer dringen sie in die Lunge ein und gelangen so auch in die Blutbahn. Sie können Atem- und Herz-Kreislauf-Beschwerden verursachen“

Auch unterhalb des Grenzwerts gilt jetzt schon das allgemeine Minimierungsgebot für krebserzeugende Stoffe. Minimierungsbemühungen sieht die Planung aber nicht vor. Des Weiteren ist durch Fortschreibung der Gesetzgebung bei Feinstaub, insbesondere durch Einführung eines Grenzwerts für PM2,5, noch mit einer Verschärfung der Vorgaben zu rechnen. Daher darf bei der Planung einer neuen Straße nicht von vorn herein eine Überschreitung der Immissionswerte in bestimmten Gebieten ausgewiesen und sozusagen in Kauf genommen werden.

Der Umweltbericht benennt den Straßenverkehr als einen der „Hauptverursacher (30%)“ und folgert:

„Hier müssen die erforderlichen Maßnahmen ansetzen, um die ab 2010 geplanten Grenzwerte für die PM10-Belastung einhalten zu können.“

Leider entzieht sich der Antragsteller dieser Aufgabe. Er tut vielmehr so, als ob die Planung ohne weiteres genehmigungsfähig wäre. Die Planung ist daher rechtswidrig und zurückzuweisen.

3. Benzol

Die Benzol-Werte überschreiten nach den Planunterlagen angeblich gerade noch nicht den Grenzwert. Unter Zugrundelegung der tatsächlich möglichen Verkehrsbelegung würde er aber überschritten. Die Planung ist daher rechtswidrig.

Aber auch unter dem Grenzwert ist die Antragstellerin verpflichtet, Minderungsmaßnahmen vorzusehen. Für diesen Schadstoff gilt das Minimierungsgebot für krebserzeugende Stoffe. Entsprechende Bemühungen sind nicht erkennbar.

4. Ozon

In den Planungsunterlagen wird Ozon zwar als verkehrsverursachter Luftschadstoff genannt, Belastungen werden allerdings weder für den ohnehin zu eng gefassten Untersuchungsbereich der UVU noch für entferntere, jedoch sicher besonders stark betroffene Teile des Stadtgebietes prognostiziert. Dabei würde zu einer solchen Untersuchung aller Anlass bestehen. Der Umweltbericht 2002 weist auf S.45 aus, dass in der Messstation Dresden-Mitte der „Langzeitzielwert“ überschritten wird.

Aufgrund der zusätzlichen erheblichen NO_x -Belastung infolge des stark ansteigenden Verkehrsaufkommens ist bei Strahlungswetter insbesondere im Sommerhalbjahr eine bedeutende Zunahme des gesundheitsschädlichen und cancerogenen Ozons zu erwarten. Die Abfangwirkung des Kfz-Emissionsproduktes NO für freie Sauerstoffradikale lässt Belastungsspitzen besonders in verkehrsrühigeren Stadtbereichen, die bereits heute z.T. erheblich beeinflusst sind (Gärten ruhiger Wohngebiete, Elbaue, öffentliche und stadtnah gelegene Grünanlagen und Waldbestände, Sport- und Parkanlagen etc.) erwarten.

Die Planung beachtet nicht die RL 3/02 der EG über die ab 2010 einzuhaltenden Grenzwerte für Ozon zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Da der Planung der Prognosehorizont 2015 zugrunde liegt, hat die Planung die spätestens im Jahr 2010 einzuhaltenden Grenzwerte zu beachten. Die Mindestanforderung ist daher die Anfertigung einer Prognose über die aufgrund der Verkehrszunahme anwachsenden Ozonwerte zum Schutz von Mensch und Pflanzenwelt. Schon nach der geltenden 22. BImSchV sind bei Überschreitung der Schwellenwerte geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

Ebenso werden in unzulässiger Weise keine Prognosen für SO_2 , CO, Blei und Ruß vorgelegt. Mit Überschreitungen ist aber zu rechnen.

5. Forderungen

1. Luftreinhalteplan mindestens für PM_{10} , NO_x , Benzol und Ozon
2. Kein Baubeginn vor dem *gemessenen* Nachweis der Grenzwerteinhaltung
3. Prognose der Ozonbelastung bzgl. der Schutzgüter Mensch und Vegetation
4. Prognose für alle Schadstoffe unter Einbeziehung der tatsächlich möglichen Verkehrsbelegung

VI. Hochwasserschutz/ Standsicherheit der Brücke

Aufgrund der sogenannten V-Pfeiler der Brücke sehen wir eine nicht geklärte Gefahr bei Hochwasser. Schwemmgut wird nicht um die Pfeiler geleitet, sondern trifft direkt auf die Pfeiler und würde sich dort stauen. Diese Konstruktion kann besonders nach den Erfahrungen des extremen Hochwassers im Sommer 2002 nur auf erhebliche Bedenken stoßen und spricht gegen die Errichtung der Brücke.

Daraus ergeben sich erhebliche Bedenken, dass die Brücke nicht wie geplant, sondern architektonisch verändert gebaut werden muss. Eine noch stärkere Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Elbaue ist dann zu befürchten.

VII. Kosten

Die Kosten für den Verkehrszug sind überhoch und deshalb für die Naturschutz- und Bürgerinteressen nicht hinnehmbar. Vor allem die Unterhaltungs- und Betriebskosten nach Fertigstellung in Höhe von 429.000 Euro entsprechen in keinsten Weise dem Nutzen des Verkehrszuges. Dadurch wird der Stadt Dresden eine zusätzliche Finanzlast aufgebürdet, die für den Ausbau bzw. die Sanierung vorhandener Verkehrswege und sozialer Einrichtungen fehlen wird.

Auch die Baukosten sind mit ca. 141 Millionen Euro überdimensional hoch und nicht mit anderen Brückenbauvorhaben in Meißen (12,1 Mio), Riesa (13,4 Mio) oder Pirna (36,9 Mio) vergleichbar.

Wir schlagen deshalb vor, als wirkliche Alternative zur Entlastung der Innenstadt mit geringster Eingriffsintensität die Planung zu einer dritten Marienbrücke voranzutreiben. Sollte am Standort Waldschlöbchen trotz der dargestellten überwiegenden Gegenargumente festgehalten werden, wäre eine zweispurige Tunnellösung die einzig diskussionswürdige Alternative.

Fazit:

Der Verkehrszug Waldschlöbchenbrücke ist verkehrsplanerisch nicht sinnvoll, belastet den Dresdner Stadthaushalt in unverhältnismäßiger Höhe, zerstört die einmalige Dresdner Elblandschaft, schadet damit allen Dresdnern und bringt Lärm und Abgase in jetzt noch bevorzugte Wohnquartiere und Naturräume.

Daraus folgt unsere Ablehnung des Planvorhabens in jeder Hinsicht.

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Urban
Geschäftsführer