

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Susanne Staupe

Durchwahl
Telefon +49 351 825-3212
Telefax +49 351 825-9301

susanne.staupe@
lds.sachsen.de*

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
32-0522/822/15

Dresden,
7. September 2022

Planfeststellungsbeschluss

**Äußerer Stadtring West, HA 5 - Hamburger
Straße zwischen Alte Meißner Landstraße und
Weißeritzbrücke einschließlich EÜ-Bauwerk km
2,182 mit HP DD-Cotta (Strecke 6246)**

MACH
WAS
WICHTIGES

Arbeiten im Öffentlichen Dienst Sachsen

Postanschrift:
Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:
Landesdirektion Sachsen
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

www.lds.sachsen.de

Bankverbindung:
Empfänger
Hauptkasse des Freistaates Sach-
sen
IBAN
DE22 8600 0000 0086 0015 22
BIC MARK DEF1 860
Deutsche Bundesbank

Verkehrsverbindung:
Straßenbahnlinie 11
(Waldschlösschen)
Buslinie 64 (Landesdirektion)

Für Besucher mit Behinderungen
befinden sich gekennzeichnete
Parkplätze vor dem Gebäude.

*Informationen zum Zugang für ver-
schlüsselte / signierte E-Mails / elektro-
nische Dokumente sowie elektronische
Zugangswege finden Sie unter
www.lds.sachsen.de/kontakt.

Informationen zum Datenschutz finden Sie
unter www.lds.sachsen.de/datenschutz.



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
A TENOR	8
I Feststellung des Plans	8
II Festgestellte Planunterlagen	8
III Nebenbestimmungen.....	16
1 Allgemeine Nebenbestimmungen.....	16
2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz.....	16
3 Arbeitsschutz.....	19
4 Archäologie und Denkmalschutz.....	19
5 Bergbau	20
6 Immissionsschutz.....	20
7 Kampfmittelbeseitigung	22
8 Naturschutz und Landschaftspflege	22
9 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen	23
10 Sonstige Nebenbestimmungen.....	24
11 Wasserwirtschaft.....	25
IV Wasserrechtliche Entscheidungen.....	27
V Straßenrechtliche Entscheidungen	27
VI Zusagen	28
VII Einwendungen	28
VIII Sofortvollzug	28
IX Kosten.....	28
B SACHVERHALT	28
I Beschreibung der Vorhaben	28
II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	29
C ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	30
I Verfahren	30
1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit.....	30
2 Umfang der Planfeststellung	32
3 Verfahrensvorschriften	33
II Erforderlichkeit der Planung	33
III Variantenprüfung	35
IV Ausbaustandard.....	38

V	Umweltverträglichkeit.....	39
VI	Öffentliche Belange	49
1	Abfall, Altlasten, Bodenschutz.....	49
2	Arbeitsschutz.....	51
3	Archäologie und Denkmalschutz.....	51
4	Naturschutz und Landschaftspflege	51
5	Klimaschutz	58
6	Immissionsschutz.....	59
7	Kampfmittelbeseitigung	65
8	Öffentliche Ver- und Entsorgung, Leitungen	65
9	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	65
10	Raumordnung	65
11	Rettungswesen	65
12	Vermessungswesen	66
13	Wasserwirtschaft.....	66
VII	Einwendungen Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine	68
VIII	Private Einwender	73
1	Eigentum - allgemein.....	73
2	Einwender	73
IX	Zusammenfassung / Gesamtabwägung	84
X	Sofortvollzug	84
XI	Kostenentscheidung.....	84
D	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	84

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BAnz.	Bundesanzeiger
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BVerwG bzw.	Bundesverwaltungsgericht beziehungsweise
dB	Dezibel, physikalische Einheit des Schalldrucks
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V. , Berlin
DIN 4150	Deutsche Industrienorm Erschütterungen im Bauwesen
DIN 18024	Deutsche Industrienorm barrierefreies Bauen
DIN 18920	Deutsche Industrienorm Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV Mo-Sa	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Montag bis Samstag
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
ERA	Empfehlung für Radverkehrsanlagen
FEV	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen
f./ff.	folgende/fortfolgende folge
FFH	Fauna-Flora-Habitat

FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen
FGSV FStrG	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ha	Hektar
i. V. m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
Km	Kilometer
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan Sachsen
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
l/s	Liter pro Sekunde
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSW	Lärmschutzwand
m	Meter
m ²	Quadratmeter
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter
Nr.	Nummer
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
ÖW	Öffentlicher Weg
ÖFW	Öffentlicher Fußweg
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RAS-LP	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RQ	Regelquerschnitt
RVK	Radverkehrskonzept
S	Staatsstraße
SächsABG	Sächsisches Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsEntEG	Sächsisches Enteignungs- und Entschädigungsgesetz
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsSFG	Sächsisches Sonn- und Feiertagsgesetz
SächsStrG	Straßengesetz für den Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßen-gesetz)

SächsUVPG	Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SächsVwKG	Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen
SächsVwOrgG	Sächsisches Verwaltungsorganisationsgesetz
SächsVwVfZG	Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwaltungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen
SächsWG	Sächsisches Wassergesetz
SächsWaldG	Sächsisches Waldgesetz
SMUL	Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
s. o.	siehe oben
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärm an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Tenor

I Feststellung des Plans

- 1 Der Plan zu dem Vorhaben „Äußerer Stadtring West Dresden, HA 5 – Hamburger Straße zwischen Alte Meißner Landstraße und Weißeritzbrücke einschließlich EÜ-Bauwerk km 2,182 mit HP DD-Cotta (Strecke 6248)“ wird auf der Grundlage der § 17 Abs. 1 FStrG sowie § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 78 Abs. 1 VwVfG nach Maßgabe der Ziffern II bis IX festgestellt.
- 2 Der Plan für das Bauvorhaben „Weißeritzbrücken“ in der Fassung vom 10. November 1999, AZ: 0513.26 – 10/B 6 wird im Umfang der hier festgestellten Planunterlagen und nach den Maßgaben der Ziffern II bis IX geändert.

II Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Unterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
Teil A	Vorhabenbeschreibung		
0	Vorwort gemeinsame Plafe § 78 VwVfG		02.11.2020
1	Erläuterungsbericht		02.11.2020
Teil B	Planteil		
2	Übersichtskarte	1 : 75.000	02.10.2020
3	Übersichtslageplan	1 : 25.000	02.11.2020
4	Übersichtshöhenplan (entfällt)		
5	Lagepläne (5/1-5/3)	1 : 500	02.11.2020
6	Höhenplan		
6.1	Höhenplan stadtwärtige Richtung (6.1/1-6.1/3)	1 : 500	02.11.2020
6.2	Höhenplan Gleis (6.2.1/2, 6.2.1/3, 6.2.2/2, 6.2.2/3, 6.2.3/2, 6.2.4/2)	1 : 5.000 / 1 : 50	02.11.2020
7	Lageplan der Immissionsschutzmaßnahmen 1 - 2	1 : 1.000	ohne
8	Lagepläne der Entwässerungsmaßnahmen 1 - 3	1 : 500	02.11.2020
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen		

9.1	Maßnahmenübersichtsplan	1 : 1.000	02.11.2020
9.2	Maßnahmenpläne (9.2/1 – 9.2/4)	1 : 500	02.11.2020
9.3	Maßnahmenverzeichnis		02.11.2020
10	Grunderwerb		
10.1	Grunderwerbsplan (10.1/1 – 10.1/4)	1 : 500	02.11.2020
10.2	Grunderwerbsverzeichnis		02.11.2020
11	Regelungsverzeichnis		02.11.2020
11.1	Regelungsverzeichnis		30.10.2020
11.2	Langeplan zum Regelungsverzeichnis (11.2/1 – 11.2/3)	1 : 500	02.11.2020
12	Widmung, Umstufung, Einziehung		
12.1	Tabellarische Auflistung der betroffenen Flurstücke (2 Blätter)		
12.2	Widmungspläne (12.2/1 – 12.2/3)	1 : 500	02.11.2020
13	Kostenermittlung (nicht Bestandteil)		
Teil C	Untersuchungen, weitere Pläne, Skizzen		
14	Straßenquerschnitt		
14.1	Bestimmung der Belastungsklasse (Blatt 1 – 4)		02.11.2020
14.2	Regelquerschnitte (14.2/1 – 14.2/5)	1 : 50	02.11.2020
15	Bauwerksskizzen		
15.1	Omsewitzer Graben		02.11.2020
15.1.0	Verzeichnis der Planunterlagen		
15.1.1	Erläuterungsbericht		
15.1.2	Lageplan - Durchlass D004800	1 : 100	02.11.2020
15.1.3	Längsschnitt – Durchlass D004800	1 : 100/100	02.11.2020
15.1.4	Bauwerksplan	1 : 25/50/100	02.11.2020
15.1.5	Standortsicherheitsnachweis Verbau (Blatt 1 – 27)		
15.2	Stützwände – Bauwerkspläne (15.2/1 – 15.2/4)	1 : 50/100	02.11.2020

15.3	Stützwände – Statische Berechnungen		02.11.2020
15.3.1	Statik Stützwände SO540 und EO593 (Blatt 1 – 119)		
15.3.2	Statik Stützwand EO679 (Blatt 1 – 103)		
16	Sonstige Pläne		
16.1	Leitungsbestandspläne (16.1/1 – 16.1/3)	1 : 500	02.11.2020
16.2	Koordinierte Leitungspläne (16.2/1 – 16.2/3)	1 : 500	02.11.2020
16.3	UVN-Schnitte		
16.3.1	UVN-Querschnitte (16.3.1 – 16.3.1/21)	1 : 50/20	02.11.2020
16.3.2	UVN-Längsschnitte (nicht Bestandteil)		
16.4	Öffentliche Beleuchtung		
16.4.1	Lageplan öffentliche Beleuchtung (16.4.1/ – 16.4.1/2)	1 : 500	02.11.2020
16.4.2	Kabelschema	ohne	02.11.2020
16.4.3	Maste und Details (16.4.3/1 – 16.4.3/2)	ohne	02.11.2020
16.4.4	Berechnung Spannungsabfall (Blatt 1 – 5)		26.07.2018
16.4.5	Berechnung Kurzschlussstrom (Blatt 1 – 6)		23.08.2017
16.4.6	Mastliste		
16.5.7	Beleuchtungsberechnung öffentliche Beleuchtung (Blatt 1 – 10)		24.07.2018
16.4.8	Beleuchtungsberechnung Meißner Landstraße zum Elberadweg (Blatt 1 – 6)		23.08.2018
16.4.9	Spartenplan Öffentliche Beleuchtung (16.4.9/1 – 16.4.9/3)	1 : 500	02.11.2020
16.4.10	Lageplan Öffentliche Beleuchtung unter EÜ	1 : 100/50 /10	02.11.2020
16.4.11	Beleuchtungsberechnung unter EÜ (Blatt 1 – 5)		27.03.2018
16.5	Bahnstrom/Spartenplan DVB (16.5.2/2 – 16.5.2/3)	1 : 500	02.11.2020
16.6	LSA		
16.6.1	Kabellagepläne(16.6.1/1 – 16.6.1/3)	1 : 500	02.11.2020

16.6.2	LSA-Spartenpläne (16.6.2/1 – 16.6.2/3)	1 : 500	02.11.2020
16.7	Spartenpläne (nicht Bestandteil)		
16.8	Verkehrsführung während der Bauzeit		02.11.2020
	Baufeldpläne Bauphase 1 – 18 (16.8/1 – 16.8/25)		
	Umleitung ÖPNV (16.8/26 – 16.8/27)		
	Tabellarische Zusammenstellung Umleitungen MIV (16.8/28: 1 – 3)		
	Tabellarische Zusammenstellung Umleitungen ÖPNV (16.8/29)		
16.9	Ausrüstungs-, Markierungs- und Beschilderungs- plan (16.9/1 – 16.9/4)	1 : 500	02.11.2020
16.10	Haltestellenplan	1 : 100	02.11.2020
16.11	Fahrleitung		
16.11.1	Bespannungspläne (16.11/1 – 16.11/2)	1 : 500	02.11.2020
16.11.2	Bauphasenpläne (16.11.2/1 – 16.11.2/8)	1 : 500	02.11.2020
16.11.3	Mastliste (Blatt 1 und 2)		10/2020
16.11.4	Prinzipdarstellungen (16.11.4/1 – 16.11.4/2)	ohne	02.11.2020
16.12	Kanalplanung SE DD		
16.12.1	Erläuterungsbericht		
16.12.2	Übersichtsplan – Abwasser (16.12.2)	1 : 1000	02.11.2020
16.12.3	Lageplan – Abwasser (16.12.3/1 – 16.12.3/4)	1 : 250	02.11.2020
16.12.4	Lageplan – Baufeldfreimachung / BE-Flächen für Rohrvortrieb	1 : 250	02.11.2020
16.12.5	Längsschnitte – Abwasser (16.12.5/1 – 16.12.5/6)	1 : 500/50	02.11.2020
16.12.6	Entlastungsbauwerk Schacht 24Z41	1 : 50	02.11.2020
17	Immissionstechnische Untersuchungen		
17.1	Schalltechnische Untersuchungen		02.11.2020
17.1.1	Schalltechnische Gutachten Straße und Straßen- bahn (Blatt 1 – 68)		28.09.2020

17.1.2	Schalltechnisches Gutachten Eisenbahn (Blatt 1 – 66)		28.09.2020
17.1.3	Schalltechnisches Gutachten Gesamtlärm (Blatt 1 – 14)		28.09.2020
17.2	Luftschadstoffgutachten (Blatt 1 – 52)		02.11.2020
18	Wassertechnische Untersuchung		
18.1	Erläuterungen		
18.2	Berechnungen		
18.2.1	Ermittlung der Ablaufabstände (Blatt 1 und 2)		ohne
18.2.2	Lageplan Einzugsflächen (18.2.2/2 - 18.2.2/3)	1 : 500	02.11.2020
18.2.3	Tabellarische Zusammenstellung der Einzugsflächen (Blatt 1 und 2)		ohne
18.2.4	Berechnung Straßenentwässerungskanäle (Blatt 1 und 2)		ohne
19	Umweltfachliche Untersuchungen		
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan		02.11.2020
19.1.0	Bericht (Blatt 1 – 58)		10/2020
19.1.1	Bestands- und Konfliktplan (19.1.1/1 – 19.1.1/3)	1 : 500	02.11.2020
19.2	Artenschutzfachbeitrag		
	Bericht (Blatt 1 – 70)		10/2019
	Lageplan	1 : 2.000	02.11.2020
19.3	Umweltverträglichkeitsprüfung		
	Bericht (Blatt 1 – 105)		10/2020
	Lageplan (19.3/1 – 19.3/5)	1 : 2.000	02.11.2020
19.4	Fachbeitrag zu den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie		25.09.2020
	Bericht		
	Anlage 1 (chemischer Zustand Oberflächenwasserkörper)		
	Anlage 2 (Ökologischer Zustand Oberflächenwasserkörper)		

	Anlage 3 (Schwellenwerte zur Beurteilung des ökolog. Zustands von Oberflächenwasserkörper/ Werte Temperatur und –erhöhung der Fischgemeinschaften)	1 : 15.000	02.11.2020
	Anlage 4 (Übersichtsplan der betroffenen Oberflächenwasserkörper)		
	Anlage 5 (Hydroisohypsen für den oberen genutzten Grundwasserleiter)	1 : 15.000	02.11.2020
		1 : 15.000	02.11.2020
	Anlage 6.1 (Mittlerer Grundwasserflurabstand oberer genutzter Grundwasserleiter)		
	Anlage 6.2 (Grundwasserflurabstand oberer genutzter Grundwasserleiter)	1 : 15.000	02.11.2020
		1 : 15.000	02.11.2020
	Anlage 7 (Grundwassergeschütztheit)		09/2020
	Anlage 8.1 (ausgewählte Parameter Überschreitung der Schwellenwerte Elbe)		
	Anlage 8.2 (Ausgewählte Parameter Überschreitung der Schwellenwerte Weißeritz)		09/2020
			09/2020
	Anlage 9.1 (Konzentrationen Nitrat, Sulfat ...GWMS DD Mockritz)		
	Ablage 9.2 (Konzentrationen Uran und Zink an der GWMS DD Mockritz)		09/2020
20	Geotechnische Untersuchung		
	Bericht (Blatt 1 – 77)		01.03.2019
	Anlagen 1 – 8 (Blatt 78 – 445)		
	Anlage 9/1 – 12 (Blatt 446 – 706)		
Teil D	Nachweise		
22	Verkehrsuntersuchung (Blatt 1 – 46)		30.10.2020
23	Verkehrssicherheit		
23.1	Sicherheitsaudit (nicht Bestandteil)		
23.2	Unfallsituation (Blatt 1 – 4)		02.11.2020
23.3	Sichtweiten (23.3.1/1 – 23.3.1/5)	1 : 500	02.11.2020
23.4	Schleppkurvennachweis (23.4/1 – 23.4/3)	1 : 500	02.11.2020
23.5	Lageplan Nachweis Profilfreiheit 23.5/1 – 23.5/2)	1 : 500	02.11.2020

24	Wirtschaftlichkeit (nicht Bestandteil)		
	Feststellungsentwurf Ordner DB 1		
25.0	Vorwort gemeinsame Plafe § 78 Abs. 2 VwVfG		Unterlage 0
25.1	Erläuterungsbericht		02.11.2020
25.2	Übersichtplan		Unterlage 3
25.3	Lageplan (25.3/1)	1 : 500	02.11.2020
25.4	Bauwerksverzeichnis		Unterlage 11
25.5	Grunderwerbsplan und Grunderwerbsverzeichnis		Unterlage 10
25.6	Bauwerkspläne		
25.6.1	Eisenbahnüberführung		
	Draufsicht	1 : 200	02.11.2020
	Ansicht, Längsschnitt	1 : 100	02.11.2020
	Schnitte (25.6.1/3 – 25.6.1/7)	1 : 100, 1 : 200,	02.11.2020
25.6.2	Stützwände		
	Stützwand bahnlinks am Widerlager Dresden, Draufsicht	1 : 200	02.11.2020
	Stützwand bahnlinks am Widerlager Dresden Querschnitt, Detail	1 : 50, 1 : 10	
	Rückwand Bootshalle, Draufsicht	1 : 200	
	Rückwand Bootshalle Querschnitt, Detail	1 : 100, 1 : 10	
25.6.3	Lärmschutzwände		02.11.2020
	Draufsicht, Detail	1 : 1.000, 1 : 100	
	Ansichten bahnlinks und bahnrechts	1 : 200	
25.6.4	Haltepunkt Dresden Cotta		02.11.2020
	Bahnsteig 1 und 2, Draufsicht	1 : 250	
	Bahnsteig 1 und 2, Ansicht	1 : 200	

	Bahnsteig 1 und 2, Schnitte	1 : 100	
25.7	Querschnitte		02.11.2020
	Querschnitt 1, Strecke 6248 km 2,046	1 : 100	
	Querschnitt 2, Strecke 6248 km 2,099	1 : 100	
	Querschnitt 3, Strecke 6248 km 2,145	1 : 100	
	Querschnitt 4, Strecke 6248 km 2,261	1 : 100	
	Querschnitt 5, Strecke 6248 km 2,300	1 : 100	
	Querschnitt 6, Strecke 6248 km 2,311	1 : 100	
	Querschnitt 7, Strecke 6248 km 2,400	1 : 100	
	Querschnitt 8, Strecke 6248 km 2,450	1 : 100	
	Trassierungsentwurf, Strecke 6248 km 1,9 – 2,5	1 : 500	
25.8	Wasserrechtliche Unterlagen		02.11.2020
25.8.1	Erläuterungsbericht Wasser (Blatt 1 – 4)		
25.8.2	Wassermengenberechnung für Gräben, Tiefen- entwässerung und Böschungen (Blatt 1 – 8)		
25.8.3	Wassermengenberechnung für EÜ Hamburger Straße (Blatt 1 und 2)		
25.8.4	Lageplan Einzugsgebiete (25.8.4/1)	1 : 500	
25.8.5	Stellungnahme der Stadt Dresden zur Nieder- schlagswassereinleitung aus dem Gleisbett (AZ:86.22-21-0205/1510623163/17)		ohne
25.9	Schalltechnische Untersuchung		Unterlage 1 und 17
25.9.1	Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen (Blatt 1 – 32)		18.04.2017
25.9.2	Baubedingte Schallimmissionen, Baulärm (Blatt 1 – 63)		10.11.2016
25.10	Landschaftspflegerischer Begleitplan		Unterlage 9 und 19
25.11	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept		
25.11.1	BoVEK Stufe 1 – Grobkonzept (Blatt 1 – 50)		15.11.2013
	Anlagen mit Anhang		

25.11.2	BoVEK Stufe 2 – Feinkonzept (Blatt 1 – 38)	28.10.2016
	Anlagen mit Anhang	
25.12	Rettungswegekonzept	28.08.2015
25.12.1	Anlage Übersichtplan	28.08.2015

III Nebenbestimmungen

1 Allgemeine Nebenbestimmungen

- 1.1 Jede Abweichung von den planfestgestellten Planunterlagen bedarf der vorherigen Zulassung durch die Planfeststellungsbehörde, welche entscheidet, ob eine wesentliche Änderung vorliegt oder nicht. Der Planfeststellungsbehörde sind diesbezüglich rechtzeitig aussagefähige Unterlagen zu übergeben.
- 1.2 Soweit dieser Planfeststellungsbeschluss eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen den Vorhabenträgern und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit enthält, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen und die jeweiligen Bauausführungen den geltenden Regelwerken entsprechen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielbar ist, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines der Beteiligten.
- 1.3 Baubeginn und Fertigstellung der planfestgestellten Vorhaben sind der Landesdirektion Sachsen, Referat 32, Planfeststellung, schriftlich anzuzeigen.

Mit der Fertigstellungsanzeige ist von den Vorhabenträgern zu erklären, dass diese die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt haben. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies anzuzeigen und zu begründen.
- 1.4 Bei Arbeiten im Gefahrenbereich der Gleise und Oberleitungsanlagen ist ein zertifizierter Ansprechpartner für die Belange der DB zu binden. Ggf. ist eine Vorortbegehung mit den Anlagenverantwortlichen der Fahrbahn, konstruktiver Ingenieurbau und der Oberleitung sowie dem Baubetriebskoordinator unter Einhaltung der Vorschriften der DB Netz AG durchzuführen.
- 1.5 Die Inbetriebnahme von Kränen, Mikrokränen und Betonpumpen im Bereich der Gleise ist von der DB Netz AG mindestens 10 Tage vorher gegenzuzeichnen.

2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

Allgemein

- 2.1. Der Beginn der Ausführung des jeweiligen Vorhabens ist der örtlich zuständigen Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde anzuzeigen. Die Anzeigen haben so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Behörde eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeigen sollen die ausführenden Firmen, Telefonnummern und den jeweils verantwortlichen Bauleiter benennen.

- 2.2. Die Bauausführungen sind bodenkundlich zu begleiten. Im Rahmen dieser Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die für den ordnungsgemäßen und schadlosen Umgang mit Bodenaushub erforderlichen Qualitätsanforderungen eingehalten werden.
- 2.3. Nach Abschluss der Baumaßnahmen sind die jeweiligen Baustellen zu beräumen. Der ursprüngliche Zustand aller baueitlich vorübergehend genutzten Flächen ist umgehend wiederherzustellen.

Abfall

- 2.4. Für die Entsorgung (Verwertung bzw. Beseitigung) sämtlicher anfallender Aushub- und Abbruchmaterialien ist ein Konzept zu erstellen. Über dessen Inhalt ist mit der örtlich zuständigen Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde das Benehmen herzustellen.
- 2.5. Nicht verwertbarer Bodenaushub und mineralische Materialien sind anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit sie nach § 7 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) zu verwerten sind. Eine Ablagerung auf Deponien zum Zwecke der Beseitigung ist in diesem Fall nicht zulässig.
- 2.6. Ist eine Verwertung der anfallenden Abfallstoffe nicht möglich (z. B. wegen Schadstoffbelastungen), sind diese dauerhaft von der Kreislaufwirtschaft auszuschließen und ordnungsgemäß zu beseitigen.

Anfallende anthropogene oder organoleptisch auffällige Aushubmassen sind durch ein anerkanntes, unabhängiges Fachgutachterbüro baubegleitend zu separieren und zur Bestimmung der Entsorgungswege zu analysieren.

- 2.7. Die Entsorgungswege sind spätestens sechs Wochen vor Baubeginn mit dem Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft abzustimmen.
- 2.8. Der Verbleib der verwerteten und entsorgten Abfallstoffe ist in einem Abschlussbericht zu dokumentieren und nach Beendigung der Baumaßnahme der Landesdirektion Sachsen (obere Abfall- und Bodenschutzbehörde) zu übergeben. Der Bericht soll zugleich alle schadstoffseitigen Untersuchungsergebnisse und die Belege einer ggf. vorgenommenen Beseitigung enthalten.

Bodenschutz

- 2.9. Bei der vorrangig zu wählenden Wiederverwendung von Bodenaushub im Rahmen der Baumaßnahmen oder zur Rekultivierung der Baustellenflächen sind die lokalen Bodenverhältnisse zu beachten (Verschlechterungsverbot).
- 2.10. Während der Bauausführungen sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden.

Hierzu ist

- insbesondere für die Errichtung zeitweiser Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen etc. auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückzugreifen. Ist dies technisch nicht möglich oder wirtschaftlich unzumutbar, sind beabsichtigte Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits-

und Stellflächen so frühzeitig der Unteren Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden anzuzeigen, dass diese ggf. bestehende Einwendungen gegen die vorgesehene Nutzung der Flächen wirksam geltend machen kann. Soweit nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen wird, hat eine ggf. erforderliche Platzbefestigung mittels Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien zu erfolgen; die Basisfläche ist mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen. Nach Rückbau der betreffenden Flächen sind Rekultivierungsmaßnahmen durchzuführen.

- der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub vor Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen.
- der Unterboden getrennt nach Bodenarten (Substratzusammensetzung) zu erfassen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu überprüfen und einer Wiederverwendung zuzuführen. Eine Mischung verschiedener Bodenarten soll unterbleiben. Entsprechend der Eignung ist die jeweils höhere Folgenutzung vorzuziehen.
- dafür Sorge zu tragen, dass baubetriebsbedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlammung, Durchmischung mit Fremdstoffen) vermieden werden. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall ausnahmsweise nicht möglich war, ist die schädliche Bodenveränderung nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

Altlasten

- 2.11. Ergeben sich im Rahmen der Bauvorbereitung oder Bauausführung Hinweise auf schädliche Bodenverunreinigungen (z.B. altlastenrelevante Sachverhalte), sind diese unverzüglich der Unteren Bodenschutzbehörde mitzuteilen. Auf Verlangen sind dieser alle Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen, die sie zur Erfüllung der Aufgaben nach dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und dem Sächsischen Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz (SächsABG) benötigt.
- 2.12. Insbesondere auf die randlich zu den Bauvorhaben liegenden Altlastenverdachtsflächen und archivierten Altstandorte ist zu achten. Sofern diese im Zuge der Baumaßnahmen angeschnitten werden, sind die belasteten Bereiche zu sichern und das weitere Vorgehen mit der vorgenannten Behörde abzustimmen.
- 2.13. Die bei der Baumaßnahme erforderlichen Aushubmaßnahmen sind von einem Sachverständigen bzw. einer Untersuchungsstelle, die über die erforderliche Sachkunde und Zuverlässigkeit entsprechend BBodSchG verfügt, fachtechnisch zu begleiten und zu dokumentieren.
- 2.14 Die Dokumentation ist unverzüglich nach Abschluss aller Bauarbeiten der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde vorzulegen. Sie soll die folgenden Mindestangaben beinhalten:
 - organoleptische Ansprache bzw. Untersuchungsergebnisse,
 - Angaben zu den bei der Baumaßnahme bewegten Bodenmengen und
 - Entsorgungs- bzw. Verwertungswege (ggf. Entsorgungsnachweise anfügen).

3 Arbeitsschutz

- 3.1. Während der Planungsphase und in der Ausführungsphase sind die Belange der Arbeitssicherheit zu gewährleisten.
- 3.2. Die Vorhabenträger haben bei der Planung und Ausführung der Vorhaben die BaustellV zu beachten und die Arbeiten auf den Baustellen so zu gestalten, dass eine Gefährdung für Leben und Gesundheit möglichst vermieden und die verbleibende Gefährdung geringgehalten wird. Insbesondere sind vor Errichtung der Baustellen ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen und Maßnahmen für besonders gefährliche Arbeiten nach den Nummern 1 und 5 Anhang 2 BaustellV festzulegen. Diese Pläne haben Aussagen über baustellenspezifische Maßnahmen zu treffen und sind bei wesentlichen Veränderungen während der Ausführungsphase anzupassen.
- 3.3. Vor Beginn der Arbeiten sind die Verantwortlichkeiten der jeweils bei den Bauarbeiten beteiligten Firmen und der jeweiligen Arbeits- und Anlageverantwortlichen eindeutig festzulegen. Es sind Maßnahmen einzuleiten, die eine den Vorschriften gemäße, ausreichende und den hygienischen Standards entsprechende Ausstattung von Sozialräumen auf der Baustelle gewährleisten.
- 3.4. Die Baustellen sind durch eine schriftliche Vorankündigung spätestens zwei Wochen vor Errichtung bei der Landesdirektion Sachsen, Abteilung Arbeitsschutz, 09105 Chemnitz, anzuzeigen, wenn die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und auf den Baustellen mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder der Umfang 500 Personentage überschreitet.
- 3.5. Bei der zeitlichen Planung der Bauausführung sind die Regelungen ArbZG zu beachten.

4 Archäologie und Denkmalschutz

- 4.1. Der Beginn der Ausführung der Vorhaben ist der örtlich zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Archäologie vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen. Die gesetzliche Anzeigepflicht beim Fund von Kulturdenkmalen bleibt unberührt.
- 4.2. Die Zerstörung, Beseitigung, Entfernung, Versetzung oder sonstige Beeinträchtigung eines Kulturdenkmals einschließlich seines Erscheinungsbildes ist unzulässig.
- 4.3. Die bauausführenden Firmen sind nachweislich darüber zu belehren, dass der Fund von Sachen, Sachgegenständen, Teilen oder Spuren von Sachen, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Kulturdenkmale handelt (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde etc.) unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, der örtlich zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen ist. Die Belehrung hat den Hinweis zu enthalten, dass beim Auftreten eines Fundes der Fund und die Fundstelle – soweit die örtlich zuständige Untere Denkmalschutzbehörde die Fundstelle nicht früher freigibt – bis zum Ablauf des vierten Tages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu halten und zu sichern ist. Die Belehrung hat weiter den Hinweis zu enthalten, dass der vorsätzliche oder fahrlässige Verstoß gegen die Anzeigepflicht eine Ordnungswidrigkeit darstellt und

mit einer Geldbuße geahndet werden kann. Die Belehrung ist aktenkundig zu machen.

5 Bergbau

- 5.1. Der „Tiefe Elbstollen“ darf durch die Baumaßnahmen nicht geschädigt oder in seiner Funktion und Gebrauchstauglichkeit beeinträchtigt werden.
- 5.2. Sollten darüber hinaus bei den Bauarbeiten Hohlräume, Verfüllmassen oder ähnliche Anzeichen auf alten Bergbau oder unterirdische Hohlräume bemerkt werden, ist dies dem Sächsischen Oberbergamt mitzuteilen.

6 Immissionsschutz

- 6.1 Der Beginn der Ausführung der Vorhaben ist der örtlich zuständigen Unteren Immissionsschutzbehörde anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stelle eine Teilnahme beim jeweiligen Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeigen sollen die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 6.2 Anwohner betroffener schutzwürdiger Wohnbebauungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens sollen über lärmintensive Bauarbeiten vorab in geeigneter Form informiert werden. Lärmintensive Bauarbeiten sind grundsätzlich nur werktags in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr durchzuführen. Ausnahmen bedürfen der Zustimmung der dafür zuständigen Behörde. Der Baulärm ist auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Für die Anwohner der betroffenen schutzwürdigen Wohnbebauung ist ein Ansprechpartner mit Kontaktdaten und Erreichbarkeiten zu benennen.
- 6.3 Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Baugeräten sind die in § 7 der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) aufgeführten Regelungen zum Betrieb von Geräten unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Immissionsschutzbehörde, § 7 Abs. 2 der 32. BImSchV.

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind vom Vorhabenträger vor Beginn der Arbeiten vertraglich entsprechend zu verpflichten.

- 6.4 Zur Vermeidung von erhöhten Staubeentwicklungen während der Bauarbeiten sind bei trockener Witterung zum Schutz von Anliegern geeignete Maßnahmen wie zum Beispiel eine Befeuchtung des Straßenbaumaterials zu ergreifen.
- 6.5 Die Verschmutzung öffentlicher Verkehrswege durch Baufahrzeuge beim Verlassen des Baustellenbereiches ist weitestgehend zu vermeiden. Unvermeidbare Verschmutzungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.
- 6.6 Den in der Planunterlage 17.1 als lärmschutzberechtigt anerkannten Betroffenen wird Lärmschutz im in der Planunterlage ausgewiesenen Umfang gewährt.

Der Anspruch beschränkt sich auf die Gebäudeseiten und Stockwerke der genannten Anwesen, für die in der vorgenannten Unterlage eine Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspegels der 16. BImSchV ausgewiesen ist sowie darüber hinaus aus dem grundrechtlichen Schutz der Gesundheit (Art 2 GG).

Das sind insbesondere:

Nr.	Adresse	Fassade	Geschoss
1	Alte Meißner Landstr. 19	NO	1. OG, 2. OG
2	An der Wasserschöpfe 2	NO	EG, 1. OG
3	Bahnstraße (Neubau Flst. 38 a)	O N	EG, 1. OG EG, 1. OG
4	Hamburger Str. 56	O S	EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG EG, 1. OG, 2. OG, 3. OG
5	Hamburger Str. 58	S	2. OG, 3. OG
6	Hamburger Str. 64	S W SW	3. OG, 4. OG 4. OG 2. OG, 3. OG, 4. OG
7	Hamburger Str. 69	N	EG, 1. OG
8	Hamburger Str. 74	S W	EG, 1. OG, 2. OG EG, 1. OG, 2. OG
9	Hamburger Str. 74a	W	2. OG
10	Hamburger Str. 81	O N	1. OG, 2. OG 1. OG, 2. OG
11	Meißner Landstr. 1	NO	EG, 1. OG, 2. OG
12	Meißner Landstr. 3	NW NO	EG, 1. OG, 2. OG EG, 1. OG, 2. OG
13	Meißner Landstr. 5	NO	EG, 1. OG
14	Meißner Landstr. 9	NW SO NO	EG, 1. OG, 2. OG EG, 2. OG EG, 1. OG
15	Meißner Landstr. 11	NW NO SO	1. OG EG, 1. OG EG, 1. OG
16	Meißner Landstr. 13	SO NO	EG EG
17	Meißner Landstr. 15	NO	EG, 1. OG
18	Meißner Landstr. 17	NO	EG, 1. OG, 2. OG
19	Seußlitzer Str. 1	NO	EG, 1. OG
20	Warthaer Str. 2	SO	EG, 1. OG
21	Warthaer Str. 2a	NO SO O	EG, 1. OG, 2. OG EG, 1. OG EG

- 6.7 Der Vorhabenträger Deutsche Bahn AG hat die lärm mindernden Schallschutzwände dauerhaft in dem Zustand zu halten, dass die Anforderungen des Korrekturwertes, die den lärmschutztechnischen Festlegungen zugrunde gelegt wurden, dauerhaft erreicht werden.

7 Kampfmittelbeseitigung

Der nächstgelegenen Ortspolizeibehörde oder Polizeidienststelle ist unverzüglich mitzuteilen, wenn im Rahmen der Bauausführung Kampfmittel entdeckt werden. Dies gilt auch, wenn nur vermutet wird, dass es sich um ein Kampfmittel handelt.

8 Naturschutz und Landschaftspflege

- 8.1 Die im LBP vorgesehenen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die vorgesehenen CEF/FCS-Maßnahmen sind wie in den Unterlagen 9 und 19 beschrieben und dargestellt umzusetzen und im Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde und dem Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft der Landeshauptstadt Dresden durchzuführen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Dies schließt eine sachgerechte dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege ein.
- 8.2 Die Vorhabenträger haben die mit der vorliegenden Entscheidung planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs-, Kompensations- und Ersatzmaßnahmen sowie die damit verbundenen CEF/FCS-Maßnahmen in den in den Maßnahmeblättern genannten Zeiträumen zu realisieren, soweit sich aus den folgenden Nebenbestimmungen nichts anderes ergibt.
- 8.3 Die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen sind – soweit möglich – parallel zu den Baumaßnahmen zu beginnen und möglichst zeitgleich mit ihnen, spätestens ein Jahr nach ihrer Beendigung, abzuschließen. Die vollständige Umsetzung der festgestellten landschaftspflegerischen Maßnahmen ist gegenüber der Unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden nachzuweisen.
- 8.4 Ausfälle bei den Neupflanzungen der im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen während der vorgesehenen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege sind zu ersetzen und wiederum einer dreijährigen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege unterstellt.
- 8.5 Im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September eines jeden Jahres ist die Beseitigung von in den Regelungsbereich des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG fallenden Gehölzen untersagt.
- 8.6 Sollten die vorgesehenen Funktionen der planfestgestellten Maßnahmen nach Einschätzung der örtlich zuständigen Unteren Naturschutzbehörde nicht oder nicht vollständig erreicht worden sein, hat der Vorhabenträger dies umgehend der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für diesen Fall vor, ergänzende Regelungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu treffen.
- 8.7 Drei Jahre nach Realisierung ist eine Kontrolle der wirksamen Umsetzung durchzuführen. Hierzu hat eine Vor-Ort-Kontrolle unter Beteiligung der Unteren Naturschutzbehörde stattzufinden. Über diese Vor-Ort-Kontrolle ist ein schriftliches Protokoll anzufertigen. Auf A III 8.6. wird verwiesen.

- 8.8 Es ist eine ökologische Baubegleitung vorzusehen. Im Rahmen der ökologischen Baubegleitung sind die zu fällenden Bäume auf Fledermausquartiere, Nester europäischer Vogelarten, altholzbewohnende Käferarten sowie die Bahnanlagen auf Vorkommen der Zauneidechse zu untersuchen. Wird ein Vorkommen festgestellt, ist unverzüglich die zuständige Untere Naturschutzbehörde zu benachrichtigen und es sind – in Absprache mit dieser – Maßnahmen einzuleiten, die das oder die Vorkommen sichern. Bei der Fällung aufgefundene streng und besonders geschützte totholzbewohnende Insektenarten sind in Absprache mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde zu bergen und umzusetzen.
- 9 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen
- 9.1 Die erforderlichen Änderungen und Verlegungen von Ver- und Entsorgungsleitungen sind in Abstimmung mit den betroffenen Unternehmen durchzuführen.
- 9.2 Soweit eine Verlegung nicht in Betracht kommt, sind die von den Versorgungsunternehmen geforderten Abstände einzuhalten.
- 9.3 Bei der Ausführungsplanung ist eine Minimierung der Betroffenheit bzw. der Konfliktpunkte anzustreben.
- 9.4 Die von den Versorgungsunternehmen vorbehaltenen Bedingungen und Voraussetzungen sind zu erfüllen. Die Maßgaben der von den Versorgungsunternehmen vorgelegten Merkblätter sind zu beachten.
- 9.5 Sollten während der Bauzeit Ver- und Entsorgungsleitungen beschädigt werden, ist das zuständige Versorgungsunternehmen umgehend zu unterrichten.
- 9.6 Die erforderlichen Anträge und Pläne sind den von den Baumaßnahmen betroffenen Ver- und Entsorgern mindestens vier Wochen vor Baubeginn vom Vorhabenträger zu übergeben.
- 9.7 In der Bauausschreibung sind die Bauunternehmen auf die bekannten Ver- und Entsorgungsleitungen sowie auf die entsprechenden Abstimmungs- und Sicherungspflichten hinzuweisen.
- 9.8 Alle mit der Bauausführung betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass beim Auffinden von Leitungen Bauarbeiten, die geeignet sind, die Leitungen zu beeinträchtigen, einzustellen sind, bis der Eigentümer der Leitungen festgestellt worden ist.
- 9.9 Im Falle des Antreffens von Leitungen ist die weitere Ausführungsplanung sodann mit den betroffenen Ver- und Entsorgungs- bzw. Leitungsunternehmen abzustimmen. Der Vorhabenträger hat hierzu einen Bauablauf- und Leitungs-sicherungsplan aufzustellen und diesen mit den betroffenen Ver- und Versorgungsunternehmen abzustimmen. Hinweise und Schutzanweisungen der betroffenen Versorgungsunternehmen sind zu beachten, soweit sie nicht im Widerspruch zu Festsetzungen dieses Beschlusses stehen.
- 9.10 Der störungsfreie Betrieb von im Plangebiet befindlichen Leitungen und Anlagen sowie der jederzeitige Zugang für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten sind für das jeweilige Ver- und Versorgungsunternehmens auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Etwaige notwendige Einschränkungen sind ihnen rechtzeitig vorher mitzuteilen.

10 Sonstige Nebenbestimmungen

Rettungswesen, Öffentlicher Personennahverkehr

- 10.1 Über den terminlichen Ablauf der Baumaßnahmen sind die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde, die örtlich zuständige Polizeidirektion, die zuständige Brandschutzbehörde sowie die Leitstelle Feuerwehr/Rettungsdienst der Landeshauptstadt Dresden frühzeitig vor Baubeginn zu informieren. Die Anzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 10.2 Neben der Anzeige über den zeitlichen Ablauf sollen ggf. erforderlich werdende Vollsperrungen und Umleitungen (inklusive eines Markierungs- und Beschilderungsplans) frühzeitig unter Beteiligung der vorgenannten Stellen festgelegt werden. Die Aufgabenträger des Öffentlichen Personennahverkehrs sind über zu erwartende verkehrliche Beeinträchtigungen vorab zu informieren. Dies soll so frühzeitig erfolgen, dass notfalls ein Ersatzverkehr organisiert werden kann.

Vermessungswesen

- 10.3 Vorhandene Vermessungs- oder Grenzmarken dürfen nicht verändert, beschädigt, in ihrer Lage verändert oder in ihrer Erkennbarkeit und Verwendbarkeit eingeschränkt werden. Soweit durch die Baumaßnahme Vermessungs- und Grenzmarken gefährdet werden, ist die Sicherung rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten bei der zuständigen Vermessungsbehörde des betroffenen Landkreises zu veranlassen sowie der Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen (Referat 24, Olbrichtplatz 3, 01099 Dresden) schriftlich zu informieren.

Sonstige Nebenbestimmungen im privaten Interesse

- 10.4 Die einzelnen Vorhabenträger haben die Kosten der durch ihr jeweiliges Baugeschehen hervorgerufenen Veränderungen an Grund und Boden zu tragen. Dies sind insbesondere Kosten für Vermessung, Grenzmarken, Eintragungen im Grundbuch und Einfriedungen einschließlich ihrer Veränderungen.
- 10.5 Betroffenen Grundstückseigentümer und -nutzer sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahmen über den Baubeginn und den Bauablauf sowie über die Inanspruchnahme von Flächen zu informieren. Den Betroffenen soll vor Baubeginn ein verantwortlicher Ansprechpartner benannt werden.
- 10.6 Es ist sicherzustellen, dass die vorübergehenden Inanspruchnahmen von Grundstücken für die jeweiligen Baumaßnahmen auf die ausgewiesenen notwendigen Flächen beschränkt bleiben. Während der Bauphase sind die zu den Baurassen gehörenden Flächen abzugrenzen, um willkürliche Flächeninanspruchnahmen zu vermeiden.
- 10.7 Die durch die jeweiligen Bauvorhaben verursachten Schäden sind schnellstmöglich, spätestens jedoch nach Beendigung der Baumaßnahmen, vollständig zu beseitigen.
- 10.8 Es ist zu gewährleisten, dass alle anliegenden Grundstücke auch während der Durchführung der Baumaßnahme für ihre Nutzer, einschließlich ihres Kunden- und Lieferverkehrs, erreichbar bleiben. Alle von den Baumaßnahmen berührten und von ihren bisherigen Zufahrten oder Zuwegungen abgeschnittenen Grundstücke

haben wieder eine ordnungsgemäße und angemessene Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Kurzfristige, unvermeidbare Beeinträchtigungen sind den Nutzern vorab mitzuteilen; notfalls sind vorübergehende provisorische Zufahrten und Zuwegungen einzurichten. Auf A III 11.2 wird verwiesen.

- 10.9 Vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahmen ist auf Verlangen anliegender Grundeigentümer eine Gebäude- und Grundstücksbeweissicherung im baulichen Wirkungsbereich der jeweiligen Baumaßnahmen durchzuführen.

11 Wasserwirtschaft

Allgemein

- 11.1 Die Maßnahmen sind entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Änderungen und Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.
- 11.2 Werden bei der Durchführung der Baumaßnahmen wassergefährdende Stoffe (Alt- und Lagerungen) angetroffen, sind diese schadlos zu beseitigen. Die Untere Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden ist hiervon unverzüglich zu unterrichten.
- 11.3 Störungen, Havarien und Schadensfälle sowie entsprechende Verdachtsmomente sind unverzüglich der Unteren Wasserbehörde und der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden anzuzeigen. In einem solchen Falle sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer und des Bodens einzuleiten. Wurden die Baumaßnahmen in Folge des Schadens eingestellt, ist die Wiederaufnahme der Bauarbeiten mit der o. g. Unteren Wasserbehörde und der Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde abzustimmen.
- 11.4 Es sind nur solche Baumaschinen und technischen Geräte einzusetzen, die sich in einem wartungstechnisch einwandfreien Zustand befinden und gegen Tropfverluste gesichert sind. Baumaschinen und sonstige Geräte sind so abzustellen, dass es auch bei einer sich ändernden Wasserführung (etwa infolge eines Starkregeneignisses) nicht zu einer Beeinträchtigung des Gewässers kommen kann. Auf der Baustelle sind Havariebekämpfungsmittel, wie z. B. Auffangwannen, Folien und Ölbindemittel, ausreichend vorzuhalten. Sollten trotzdem, beispielsweise infolge eines Maschinenschadens oder durch sonstige Ursachen, wassergefährdende Stoffe in das Erdreich gelangen, sind unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Beeinträchtigung zu treffen. Gegebenenfalls kontaminierter Boden ist zu entfernen. Dieser ist in auslaufsicheren Containern mit Abdeckplatten für eine ordnungsgemäße Entsorgung bereitzustellen.
- 11.5 Nicht vermeidbare Abwässer im Baustellenbereich (Spülwasser, Wasser aus Pumpensämpfen, in Baugrubenangesammeltes Niederschlagswasser etc.) sind zu sammeln und einer sachgerechten Entsorgung zuzuführen.

Überschwemmungsgebiete

- 11.6 Spätestens mit Beginn der Baumaßnahme für den grundhaften Ausbau der Verkehrsanlage zwischen Alte Meißner Landstraße und Weißeritzbrücke und den Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung haben die Träger der Baumaßnahmen der Unteren Wasserbehörde bei der Landeshauptstadt Dresden einen Hochwasser-

maßnahmeplan für die Baudurchführung zur Bestätigung vorzulegen. Diese Bestätigung ist der Landesdirektion Sachsen, Referat 42, Dienststelle Dresden, nachrichtlich zur Kenntnis zu geben.

11.7 Der Hochwassermaßnahmeplan muss mindestens

- Angaben zu den zuständigen Ansprechpartnern,
- den notwendigen Aktivitäten (u. a. Beräumung, Schutz und Sicherung der Baustelle),
- zum Beginn der Schutzmaßnahmen und dem erforderlichen zeitlichen Aufwand für die Umsetzung
- sowie die Standorte für die Maschinen, Geräte und Materialien der beräumten Fläche enthalten.

Mit Anlaufen eines Hochwasserereignisses hat sich der Vorhabenträger laufend über die Entwicklung der Hochwassersituation, insbesondere der Wasserstände am Pegel Dresden sowie der Prognosen, zu informieren.

11.8 Während der Bauarbeiten anfallender Aushub und Bauschutt darf nicht im Überschwemmungsgebiet gelagert werden oder ist mit dem Anlaufen eines Hochwasserereignisses rechtzeitig aus dem gefährdeten Bereich zu entfernen. Entsprechende Regelungen sind im Hochwassermaßnahmeplan zu treffen.

11.9 Baustelleneinrichtungs- und Lagerflächen sind außerhalb des Überschwemmungsgebietes einzurichten.

11.10 Die durch die Bauausführung entstandenen Schäden auf den in Anspruch genommenen Flächen sind möglichst unverzüglich, jedoch spätestens nach Beendigung der Baumaßnahmen ordnungsgemäß zu beheben. Die Baustelle ist gründlich zu beräumen und der Geländeabschluss ist fachgerecht wiederherzustellen.

11.11 Der Ersatzneubau für den Durchlass D0048 am Omsewitzer Graben an der Meißner Landstraße muss für mindestens HQ₁₀₀ ausgelegt werden. Die Ausführungsplanung ist diesbezüglich mit der örtlich zuständigen Unteren Wasserbehörde abzustimmen.

Die im Zuge des Ersatzneubaus abgebrochene Grundstückseinfassung ist nach Abschluss der Baumaßnahme wieder zu errichten.

Entwässerungsanlagen

11.12 Die Straßenentwässerungsanlagen sind in ihrem hydraulischen Leistungsvermögen so auszulegen, dass die anfallenden und zum Tiefpunkt, insbesondere der Unterführung im Bereich der Eisenbahnquerung, gelangenden Niederschlagswässer für einen Bemessungsregen mit einer Wiederkehrzeit von 10 Jahren (Häufigkeit von $n=0,1$) mit Freispiegelabfluss zum Pumpwerk sicher abgeleitet werden können.

11.13 Bei der Anordnung der Straßenabläufe sind der Zufluss sowie die örtlichen Gegebenheiten in Bezug auf Art, Anzahl und Größe der Straßenabläufe zu beachten um ein ausreichendes Schluckvermögen zu gewährleisten.

11.14 Die Ausführungsplanung ist dem Straßen- und Tiefbauamt, Abteilung Straßeninspektion, bei der Landeshauptstadt Dresden spätestens drei Monate vor Baubeginn zur schriftlichen Bestätigung und Freigabe vorzulegen.

11.15 Während der Bauzeit muss die Abwasserüberleitung gewährleistet werden.

IV Wasserrechtliche Entscheidungen

Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Zulassungen und Zustimmungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG i. V. m. § 1 SächsVwVfZG). Lediglich die für das Vorhaben erforderlichen wasserrechtlichen Entscheidungen sind nicht von der Konzentrationswirkung erfasst und werden nachfolgend gesondert erteilt.

Genehmigungen:

1. Der Landeshauptstadt Dresden wird die wasserrechtliche Genehmigung zur Errichtung oder Beseitigung von Anlagen in, an unter und über oberirdischen Gewässern und in den Uferbereichen von oberirdischen Gewässern (§ 36 WHG i. V. m. § 26 SächsWG) für den Ersatzneubau des Durchlasses D0048 am Omsewitz-Graben erteilt.

Die unter A III 12.12 festgesetzte wasserrechtliche Nebenbestimmung ist zu beachten.

2. Der Landeshauptstadt Dresden wird die wasserrechtliche Genehmigung nach § 78 Abs. 5 WHG i. V. m. § 74 Abs. 1 SächsWG für den grundhaften Ausbau der Hamburger Straße und den Neubau der Eisenbahnüberführung erteilt.
3. Der Landeshauptstadt Dresden wird die wasserrechtliche Zulassung nach § 78a Abs. 2 WHG i. V. m. § 72 Abs. 5 SächsWG für die Baumneupflanzungen (Ausgleichsmaßnahme 1A) entlang der Hamburger Straße erteilt.

Wasserrechtliche Erlaubnis

Im Einvernehmen mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde wird die folgende wasserrechtliche Erlaubnis erteilt (§ 19 Abs. 1 und 3 WHG):

Der Deutschen Bahn AG wird die wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser aus dem Gleisbett (Unterlage 25.8) in die Elbe gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG i. V. m. § 8 Abs. 1 WHG erteilt. Die Erlaubnis ist auf einen Zeitraum von 35 Jahren befristet.

Wasserrechtliche Zulassung

Dem Vorhabenträger wird die wasserrechtliche Zulassung gemäß § 78 Abs. 4 und § 78a Abs. 1 WHG für die im Überschwemmungsgebiete der Elbe und der Weißeritz befindlichen Teile der Vorhaben erteilt.

V Straßenrechtliche Entscheidungen

Die in Unterlage 12 genannten und kartographisch dargestellten straßenrechtlichen Entscheidungen – Widmungen, Umstufungen und Einziehungen werden verfügt.

VI Zusagen

Zusicherungen bzw. Zusagen, welche der Vorhabenträger in seinen schriftlichen Erwidern auf Stellungnahmen und Einwendungen abgegeben oder im Verlauf des Erörterungstermins zu Protokoll gegeben hat, werden für verbindlich erklärt und sind von ihm zu erfüllen, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts Entgegenstehendes geregelt ist. Kommt es im Einzelfall zum Streit über die Aufgabe oder den Inhalt einer Zusicherung bzw. Zusage des Vorhabenträgers, entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber durch gesonderten Verwaltungsakt.

VII Einwendungen

Soweit die vorgebrachten privaten Belange oder die durch Private oder Träger öffentlicher Belange erfolgten Hinweise durch diesen Beschluss oder die planfestgestellten Unterlagen keine Berücksichtigung gefunden haben, werden sie zurückgewiesen.

VIII Sofortvollzug

Der Beschluss ist nicht sofort vollziehbar.

IX Kosten

1. Dieser Planfeststellungsbeschluss ergeht, soweit es den Vorhabenträger Landeshauptstadt Dresden, betrifft, gebührenfrei. Im Übrigen trägt sie die entstandenen Auslagen anteilig.
2. Der Vorhabenträger Deutsche Bahn AG hat gemäß §§ 1, 3 und 9, 13 SächsVwKG i. V. m. mit § 1 des 10. Sächsischen Kostenverzeichnisses i. V. m. Anlage 1, lfd. Nr. 32, Tarifstelle 2, des Kostenverzeichnisses des Freistaates Sachsen die auf ihren Anteil des planfestgestellten Vorhabens entfallenden Kosten zu tragen.
3. Die Höhe der Gebühren und Auslagen und die Festsetzung des auf die Deutsche Bahn AG entfallenden Anteils werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

I Beschreibung der Vorhaben

Die Landeshauptstadt Dresden plant den grundhaften Ausbau der Verkehrsanlage zwischen Alte Meißner Landstraße und Weißeritzbrücke. Das Planungsgebiet liegt in Dresden-Briesnitz/Cotta/Friedrichstadt. Die Gesamtbaulänge beträgt ca. 830 m und umfasst den Ausbau der Fahrbahnen, Geh- und Radwege sowie die Gleisanlagen, Haltestellen und Anlagen der Bahnstromversorgung sowie Fernmeldeanlagen der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG). Geplant ist ein möglichst bestandsnaher Ausbau mit jeweils zwei Fahrspuren pro Richtung für den motorisierten Individualverkehr (MIV), wobei eine Mitbenutzung der Straßenbahntrasse durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorgesehen ist. Für den Radverkehr sollen beidseitig Radfahrstreifen zur Verfügung stehen. Für den Fußgängerverkehr werden auf beiden Seiten Gehwege angelegt, welche durch straßenbegleitende Baumpflanzungen aufgewertet werden. Der vorgesehene Gleisachsabstand wird auf die neue Spurbreite für die Straßenbahn angepasst, beträgt mindestens 3 m und variiert im Trassenverlauf. Im Knotenpunktsarm Warthaer Straße beträgt der Gleisachsabstand 4,20 m. Die Aufbindung auf die Bestandsgleise in der Warthaer Straße und damit die Reduzierung des Gleisachsabstandes erfolgt erst nach

den Weichenanlagen. Der Gleisanschluss im Knotenpunkt Cossebauder Straße erfolgt nach ca. 50 m auf die Bestandsgleise. Seitens der Landeshauptstadt Dresden ist unter der Eisenbahnüberführung und damit in Nähe des Haltepunktes Dresden-Cotta eine barrierefreie Straßenbahn- bzw. Bushaltestelle geplant. Damit sollen die Umsteigebeziehungen zwischen ÖPNV und DB AG verbessert werden. Die Haltestellenausbildung erfolgt barrierefrei mittels angehobener Fahrbahn.

Die Hamburger Straße ist im betrachteten Abschnitt Teil der Bundesstraße B 6 sowie Teil des Vorrangnetzes für Großraum- und Schwerverkehrstransporte. Die Großraum- bzw. Schwerverkehrstransporte werden über die nördliche Fahrspur geführt, welche dafür inklusive des Radfahrstreifens eine Breite von 6 m erhalten muss. Zur Gewährleistung der erforderlichen Durchfahrthöhe für die Großraumtransporte ist eine Absenkung der Verkehrsanlagen im Brückenbereich um ca. 60 cm notwendig. Die Hamburger Straße wird in die Kategorie HS III eingestuft. Bedingt durch die Absenkung der Verkehrsanlage unter der EÜ muss der darunterliegende Hauptsammler der Stadtentwässerung Dresden abgebrochen und neu gebaut werden, da im Ergebnis der vorgenannten Änderungen die Überdeckung und damit die Sicherheit nicht mehr ausreichend gewährleistet ist. Im Zuge der Baumaßnahme wird daher der Mischwasserkanal neu trassiert und gebaut.

Innerhalb des Planungsabschnittes befindet sich eine Eisenbahnüberführung der DB AG, welche einen schlechten baulichen Zustand aufweist und dringend erneuert werden muss. Bei km 2,182 kreuzt die zweigleisige elektrifizierte DB-Strecke 6248 Dresden-Friedrichstadt – Elsterwerda die Hamburger Straße mit einer Eisenbahnüberführung (EÜ). Die Gleisüberbauten des zweifeldrigen Bestandsbauwerks aus dem Jahr 1906 wurden im Januar 2015 zustandsbedingt durch eine Hilfsbrückenkonstruktion ersetzt. Die Bahnstrecke und die EÜ sind bauliche Anlagen der DB Netz AG. Im Bereich der EÜ befindet sich der Haltepunkt Dresden-Cotta der DB Station & Service AG. Die zwei Außenbahnsteige überqueren im Bestand als separate Überbauten die Hamburger Straße. Im Zuge des Straßenausbaus wird die EÜ als zweifeldriges Stahlbeton-Rahmenbauwerk mit einer vergrößerten lichten Weite und erhöhter Tragfähigkeit für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h neu errichtet werden. Auf Grund der Konstruktionshöhe der Brücke zuzüglich Oberbau wird die Gleisgradienten der Eisenbahn um ca. 70 cm angehoben. Damit verbunden ist eine Erneuerung des Gleisoberbaus, der Oberleitungsanlage sowie der Leit- und Sicherungstechnik auf ca. 500 m Länge (Bahn-km 1,980 bis Bahn-km 2,812). Auch sollen im Zusammenhang mit dieser Baumaßnahme die Bahnsteige und Zugewungen des Haltepunktes Dresden-Cotta erneuert und behindertengerecht ausgebaut werden. Die EÜ erhält ein gemeinsames Tragwerk für Gleise und Bahnsteige. Im Umbaubereich sind beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwände vorgesehen. Die Planung der DB AG ist Bestandteil der Gesamtunterlage.

Im Zuge des Gesamtvorhabens ist als Kompensationsmaßnahme (Unterlage 19.1) eine Neugestaltung eines Teils des Volksparks Briesnitz zwischen Meißner Landstraße und Alter Meißner Landstraße vorgesehen. Darüber hinaus der Rückbau von Gebäuden des ehemaligen Theaters der Jungen Generation.

Der Planungsabschnitt ist ein Teil des Gesamtvorhabens „Äußerer Stadtring West Dresden“. Weitere Details der Planung können den Planunterlagen entnommen werden.

II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 4. November 2020 beantragte die Landeshauptstadt Dresden den Plan für Verkehrsbauvorhaben „Äußerer Stadtring West Dresden, Hauptabschnitt 5 – Hamburger Straße zwischen Alte Meißner Landstraße und Weißeritzbrücke einschließlich EÜ-Bauwerk km 2,182 mit Haltepunkt Dresden – Cotta (Strecke 6248) festzustellen.

Die Planunterlagen lagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 10. Dezember 2020 bis 20. Januar 2021 in der Landeshauptstadt Dresden zur allgemeinen Einsicht aus. Am 3. Dezember 2020 gab die Landeshauptstadt Dresden im Dresdner Amtsblatt Nr. 49/2020 die Auslegung bekannt.

Nicht ortsansässig Betroffene wurden über die Auslegung unmittelbar informiert.

Da die Stadt Radebeul vom Umleitungsverkehr der DB Netz AG betroffen ist, wurden die Planunterlagen in der Stadt Radebeul vom 8. Juni 2021 bis 19. Juli 2021 zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Am 1. Juni 2021 gab die Stadt Radebeul in ihrem Amtsblatt 06/2021 die Auslegung bekannt. Es waren keine zusätzlichen nicht ortsansässig Betroffenen zu informieren.

Verschiedene Träger öffentlicher Belange, u.a. die als Untere Verwaltungsbehörde für den Bereich der Baumaßnahme örtlich zuständigen Fachämter der Landeshauptstadt Dresden, erhielten durch die Planfeststellungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme. Mit Schreiben vom 2. Dezember 2020 wurden die anerkannten Naturschutzvereinigungen von der öffentlichen Auslegung benachrichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG am 1. November 2021 erörtert. Über den Verlauf des Erörterungstermins wurde nach §§ 73 Abs. 6 und 68 Abs. 4 VwVfG eine Niederschrift gefertigt.

C Entscheidungsgründe

I Verfahren

1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit

Treffen mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, derart zusammen, dass für diese Vorhaben oder Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist, und ist mindestens eines der Planfeststellungsverfahren bundesrechtlich geregelt, so findet für diese Vorhaben oder für deren Teile nur ein Planfeststellungsverfahren statt (§ 78 Abs. 1 VwVfG). Gemäß § 78 Abs. 2 VwVfG ist das Verfahren maßgeblich, das für die Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt.

Selbstständig sind die Vorhaben dann, wenn sie sachlich und funktional nicht aufeinander bezogen sind, wenn insbesondere nicht ein Vorhaben das andere auslöst bzw. nach sich zieht (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 18. Aufl. 2017, § 78 Rn.6).

Die Maßnahme beinhaltet sowohl nach § 17 Abs. 1 FStrG als auch nach § 18 Abs. 1 AEG planfeststellungsbedürftige Bestandteile, die auch unabhängig voneinander durchgeführt werden könnten.

Das Verfahren wurde nach den Vorschriften des FStrG geführt, da dieses gemäß § 78 VwVfG das Leitverfahren für das Gesamtvorhaben bildet. Nach § 78 Abs. 1 VwVfG findet nur ein einziges Planfeststellungsverfahren statt, wenn mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, von denen mindestens eines bundesrechtlich geregelt ist, derart zusammentreffen, dass für diese Vorhaben nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist. Zuständigkeiten und Verfahren richten sich dann nach den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren, dass für

diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt, § 78 Abs. 2 VwVfG.

Es handelt sich sowohl bei der soeben beschriebenen Maßnahme des Straßenbaus als auch bei der Schienenbaumaßnahme um selbstständige Vorhaben.

Vorhaben im Sinne des § 78 VwVfG sind dann selbstständig, wenn sie insoweit voneinander unabhängig sind, dass nicht ein Verfahren das andere auslöst oder nach sich zieht, sondern ihnen jeweils eigene Plankonzeptionen und Ziele zu Grunde liegen (BVerwG Urt. v. 9. Februar 2005, 9 A 62/03, in juris Rn. 24). Die Schienen- und die Straßenmaßnahme stehen vorliegend zwar in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang, wären aber bei getrennter Betrachtung auch jedes für sich eine Verkehrsbaumaßnahme mit einem eigenen Anlass und Nutzen, die auch unabhängig voneinander verwirklicht werden könnten. Keines der beiden Vorhabenteile ist eine notwendige Folgemaßnahme oder integraler Bestandteil des anderen. Beide Komponenten stehen gleichberechtigt nebeneinander. Die Tatsache, dass beide Vorhabenteile von getrennten Vorhabenträgern geplant werden (Details s. B I sowie Unterlage 0 der Planfeststellungsunterlagen) zeigt ebenfalls, dass es sich um selbstständige Verfahren handelt.

Diese selbstständigen Vorhaben Teile wurden gleichzeitig beantragt und stehen in einem so engen räumlich-funktionalen Zusammenhang, dass sie teilweise dieselben Flächen beanspruchen und in enger baulicher Parallelität geführt werden müssen. Es besteht daher ein substantieller Koordinierungsbedarf zwischen den beiden Vorhaben

Für beide dieser Teile wären für sich genommen auch Planfeststellungsverfahren erforderlich, die bundesrechtlich geregelt sind. Der Schienenteil des Vorhabens unterfällt als Betriebsanlage einer Eisenbahn § 18 AEG, währenddessen es sich bei dem Straßenteil um eine Änderung einer Bundesfernstraße handelt, deren Planfeststellungsbedürftigkeit sich aus § 17 FStrG ergibt. Entsprechend wurde der Aufbau der gemeinsamen Planfeststellungsunterlagen bereits so gewählt, dass eine eindeutige Zuordnung zum jeweiligen Planungsträger „Straße/Verkehrsanlage einschließlich Straßenbahn (VA)“ und „Schiene/Eisenbahnüberführung (DB)“ möglich ist. Die Planungen des jeweils anderen Planungsträgers wurden nachrichtlich aufgenommen und in schwarz/weiß dargestellt.

Für beide Vorhaben ist nur eine einheitliche Entscheidung möglich. Auch wenn diese Voraussetzungen aus § 78 Abs. 1 VW VFG eng auszulegen ist, weil die davon hervorgerufenen Verschiebungen von Verfahren und Zuständigkeiten die Ausnahme sein müssen (vergleiche Kopp/Ramsauer VwvFG § 78 Rn. 7), stehen die beiden genannten Vorhabenteile hier in einem solch engen funktionalen Zusammenhang, dass die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung sich aufdrängt. Eine einheitliche Entscheidung ist dann nötig, wenn ein gesteigerter Koordinierungsbedarf der Vorhaben Teile vorliegt, der ein einheitliches Planungserfordernis auslöst, dass über eine bloße Zweckmäßigkeit oder ein bloßes Interesse an einer Koordinierung hinausgeht (BVerwG Urt. v. 18. Juli 2013, 7 A 4/12, juris Rn. 21). Dies ist insbesondere dann anzunehmen, wenn gemeinsame Baumaßnahmen oder eine starke räumliche Verpflichtung vorliegen (BVerwG Urt. v. 18. April 2019, 96,11 A 96/95, juris Rn. 29). Auch eine Überschneidung der Maßnahmen oder eine so enge Parallelführung, dass jeweils zu treffende Regelungen nicht mehr durch eine reine Verfahrensbeteiligung der Vorhabenträger in dem anderen Verfahren und durch eine gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Planungen aufeinander sichergestellt werden können, sind starke Indizien für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung (BVerwG a.a.O.). Die beiden Vorhaben Teile stehen vorliegend in einem sehr engen Sachzusammenhang und bedürfen im Rahmen ihrer Umsetzung einer substantiellen Koordinierung, so dass eine getrennte Entscheidung über ihre Genehmigungsfähigkeit nicht zu sinnvollen oder umsetzbaren Ergebnissen führen würde. Aufgrund des

engen Verkehrsraums an diesem Punkt der Hamburger Straße kann die beabsichtigte Verbesserung der Sicherheit, Qualität und Kapazität des Straßenverkehrs auch nur durch eine gleichzeitige Verbesserung der Sicherheit und Qualität der DB Anlagen erreicht werden kann.

Die Landesdirektion Sachsen ist für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und die Feststellung des Plans gemäß § 39 Abs. 9 Satz 1 und 2 SächsStrG und § 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 3 VwVfG sachlich und örtlich zuständig.

Für die Planfeststellung der Baumaßnahme der DB Netz AG ergibt sich die sachliche Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde aus § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG i. V. m. § 39 Abs. 9 Satz 1 SächsStrG. Nach § 78 Abs. 2 VwVfG richtet sich die Zuständigkeit bei Zusammentreffen mehrerer selbstständiger Verfahren (hier: Verkehrs- und Bahnanlage) nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Belange berührt. Das ist im vorliegenden Fall das Verkehrsvorhaben. Die örtliche Zuständigkeit für das Bauvorhaben der DB Netz AG ergibt sich damit ebenfalls aus § 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 3 VwVfG.

2 Umfang der Planfeststellung

2.1. Durch den Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt § 17c FStrG, § 18c AEG und § 29 Abs. 4 PBefG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1, 1. Halbsatz VwVfG (Genehmigungswirkung).

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss ersetzt im Übrigen alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen gemäß § 17c FStrG, § 18c AEG und § 29 Abs. 4 PBefG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 1, 2. Halbsatz VwVfG (Konzentrationswirkung). Dabei müssen allerdings die ersetzten wasserrechtlichen Entscheidungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Sächsischen Wassergesetz ausdrücklich bezeichnet werden (§ 115 Abs. 3 SächsWG). Von der Ersetzungswirkung ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG. Aufgrund von § 19 Abs. 3 WHG kann über die Erteilung der Erlaubnis jedoch auch in diesem Planfeststellungsbeschluss entschieden werden.

Des Weiteren regelt der Planfeststellungsbeschluss rechtsgestaltend alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen (Gestaltungswirkung). Ansprüche auf Unterlassung des Vorhabens, auf Beseitigung oder Änderung der Anlagen oder auf Unterlassung ihrer Benutzung sind gem. § 17c FStrG, § 18c AEG und § 29 Abs. 4 PBefG i. V. m. § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG nach Ablauf der Rechtsbehelfsfrist ausgeschlossen (Duldungswirkung).

Zur Ausführung des festgestellten Planes ist gemäß § 19 Abs. 1 FStrG, § 22 AEG und § 30 PBefG die Enteignung im überwiegenden Interesse des Gemeinwohls zulässig. Der festgestellte Plan ist dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend (enteignungsrechtliche Vorwirkung).

2.2. Ersetzung eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses

Gemäß § 76 Abs. 1 VwVfG bedarf es eines neuen Planfeststellungsverfahrens, sofern vor Fertigstellung des Vorhabens der festgestellte Plan geändert werden soll. Das ist, den Straßenbau betreffend, vorliegend teilweise der Fall.

Der im Zuge der Planung des Neubaus der Weißeritzbrücken erlassene Planfeststellungsbeschluss (32-0513.26 – 10/B 6) für den Bau einer dreizügigen Brücke über die Weißeritz einschließlich beidseitiger Straßenanbindung zwischen DB-Brücke Hamburger Straße und Haus Nr. 61/63 vom 10. November 1999 betraf teilweise den jetzigen Planungsabschnitt. Mit dem zwischenzeitlich erfolgten Bau der Weißeritzbrücke wurde der vorgenannte Beschluss jedoch nur teilweise realisiert; der Abschnitt zwischen Weißeritzbrücke und Eisenbahnüberführung verblieb im Altzustand. Mit der vorliegenden Planung wird der rechtskräftige Planfeststellungsbeschluss in diesem Abschnitt überplant.

Ein fernstraßenrechtlicher Planfeststellungsbeschluss trat gemäß § 17 Abs. 7 Satz 1 FStrG a.F. vorbehaltlich einer vorherigen Verlängerung seiner Geltungsdauer um fünf Jahre außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Plans nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen worden war. Die nachträgliche Unterbrechung der Plandurchführung ist nicht als mangelnder Durchführungsbeginn im Sinne dieser Vorschrift zu verstehen (so bereits OVG Koblenz, Urteil vom 2. Oktober 1984 - 7 A 22/84 - DVBl 1985, 408 <409>; OVG Saarlouis, Urteil vom 24. Oktober 1995 - 2 M 4/94 - juris Rn. 45; Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 7. Aufl. 2008, § 75 Rn. 96; a.A. Kopp/Ramsauer, VwVfG, 10. Aufl. 2008, § 75 Rn. 36). Dafür spricht schon der Wortlaut des § 17 Abs. 7 Satz 1 FStrG a.F. und des inhaltsgleichen § 75 Abs. 4 VwVfG, der hinsichtlich des Fristlaufs auf den unterbleibenden Beginn der Plandurchführung und nicht auf deren nachträgliche Unterbrechung abstellt. Außerdem ist auf den systematischen Zusammenhang mit § 77 VwVfG zu verweisen, der die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses für ein Vorhaben, mit dessen Durchführung begonnen worden ist, für den Fall seiner endgültigen Aufgabe vorschreibt. Das lässt den Gegenschluss zu, dass Planfeststellungsbeschlüsse für bereits teilweise realisierte Vorhaben ihre Geltung behalten sollen, solange sie nicht endgültig aufgegeben werden. Wird mit der Durchführung eines Vorhabens ernsthaft begonnen, so kann weder von einer nach dem Gesetzeszweck zu unterbindenden Vorratsplanung die Rede sein, noch haben die Planbetroffenen in vergleichbarem Maße wie bei einem gar nicht erst begonnenen Vorhaben Anlass zu Zweifeln, ob der Plan verwirklicht wird. Dies gilt insbesondere dann, wenn bei der Durchführung des Vorhabens nur solche Teile ausgespart werden, die erst im Zusammenhang mit Anschlussplanungen ihren Verkehrswert erhalten. Dass die Realisierung des Planfeststellungsbeschlusses nur insoweit unterblieben ist, belegt im Übrigen, dass die Plandurchführung auch nicht - wie es § 77 VwVfG voraussetzen würde - endgültig aufgegeben worden ist (BVerwG, Urteil vom 18. März 2009 – 9 A 39/07, juris (Rn. 141)).

3 Verfahrensvorschriften

Das Anhörungsverfahren zur Ausgangsplanung wurde gemäß § 17 Abs. 1 FStrG i. V. m. §§ 72 – 78 VwVfG ausgeführt.

II Erforderlichkeit der Planung

Eine hoheitliche Planung trägt vor dem Hintergrund des in Art. 14 GG geschützten Eigentums ihre Rechtfertigung nicht bereits in sich selbst, sondern ist als Grundlage für eine Enteignung bezogen auf die konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig, d.h. sie muss objektiv erforderlich sein. Das ist allerdings nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall. Es reicht aus, wenn sie – so das Bundesverwaltungsgericht – „vernünftigerweise geboten“ sein. Das ist vorliegend der Fall:

Straßenbauvorhaben mit Anpassung ÖPNV

Durch den Ausbau der Bundesstraße soll die Leichtigkeit des Verkehrs erhöht und damit die Belastung der Bevölkerung durch Lärm- und Schadstoffemissionen verringert werden.

Die Hamburger Straße und Meißner Straße sind im betrachteten Abschnitt Teil der Bundesstraße B 6 sowie Teil des Vorrangnetzes für Großraum- und Schwerverkehrstransporte. Daher muss die gesamte Verkehrsinfrastruktur auf den Verkehr mit Fahrzeugen und Fahrzeugkombinationen deren Abmessungen (Höhe, Länge, Breite), Achslasten oder Gesamtgewichte die gesetzlich allgemein zugelassenen Grenzen überschreiten, ausgelegt sein. Der Planungsabschnitt ist darüber hinaus ein Teil des insgesamt 10 km langen vier- bis sechsspurig ausgebauten Gesamtvorhabens „Äußerer Stadtring West Dresden“, der nicht nur als Süd-Westumfahrung des Dresdner Zentrums dient, sondern auch ein bedeutender Autobahnzubringer ist. Das geplante Bauvorhaben schließt die letzten etwa 270 m der Strecke.

Insbesondere zur Verbesserung der Sicherheit, Qualität und Kapazität des Verkehrs ist es geboten den vorliegenden Straßenabschnitt grundhaft auszubauen, auf die vorgenannten Anforderungen des Großraum- und Schwerlastverkehrs anzupassen und die Verkehre zu entflechten. Das kann jedoch nur durch eine gleichzeitige Verbesserung der Sicherheit und Qualität des ÖPNV und eine Änderung an der Eisenbahnüberführung erreicht werden. Durch die geplanten Baumaßnahmen wird die gesamte Straßenverkehrsanlage im Vergleich zum Bestand verbreitert. Zur Gewährleistung einer uneingeschränkten Durchfahrtshöhe unter der vorhandenen Eisenbahnüberführung der DB AG für die Großraumtransporte ist nicht nur eine Absenkung der Verkehrsanlagen im Brückenbereich um ca. 60 cm, sondern auch eine Veränderung der Brückenkonfigurierung notwendig. Aufgrund der erforderlichen Absenkung der Straßengradiente im Bereich der Eisenbahnüberführung und der schon im Bestand geringen Überdeckung des Mischwasserkanaals muss der Kanal DN 2400/2200 zu Beginn der Maßnahme außerhalb des Straßenraumes neu verlegt werden.

Als eine der wesentlichen Verbindungen der Stadt Dresden zur Bundesautobahn A 4 wird der Bedarf von der Planfeststellungsbehörde als gegeben angesehen. Details zum Straßenverkehr sind der Unterlage 22 „Verkehrsuntersuchung“ zu entnehmen.

Eisenbahnüberführung (EÜ) (Bereich DB AG)

Innerhalb des Planungsabschnittes befindet sich bei km 2,182 der Streckenverbindung 6248 Dresden – Friedrichstadt – Elsterwerda die provisorische Eisenbahnüberführung (Hilfsbrücke) der DB AG mit einer befristeten Zulassungszeit. Die Hilfsbrücke sowie die eisenbahntechnischen Anlagen weisen auf einer Länge von etwa 900 m einen sehr schlechten baulichen Zustand auf, entsprechen nicht mehr den geforderten technischen Anforderungen und müssen dringend erneuert werden, insbesondere um im Ergebnis die Streckengeschwindigkeit von derzeit 90 km/h auf 120 km/h zu erhöhen. Gleichzeitig mit dem Brückenbau wird auch der in diesem Bereich befindliche Haltepunkt Cotta erneuert. Anlässlich dessen sollen die Bahnsteiganlagen und Zugänge behindertengerecht gestaltet werden.

Da im Rahmen des Bauvorhabens die Vergrößerung der lichten Weite der Eisenbahnüberführung sowie eine Höhenanhebung um bis zu 0,80 m geplant ist, stellt die Maßnahme einen erheblichen baulichen Eingriff nach der 16. BImSchV dar. Mittels einer Schallimmissionsprognose wurde gutachterlich belegt, dass es zu einer wesentlichen Änderung der Lärmsituation durch das Bauvorhaben kommt und es daher an mehreren Gebäuden an der Strecke Ansprüche auf Lärmschutz dem Grunde nach gibt. Um die im

Bereich der Bahnanlage wohnende Bevölkerung vor den mit dem Eisenbahnverkehr insbesondere den durch die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit verbundenen Lärm zu schützen, wird im Bereich der Baumaßnahme eine hochabsorbierende Lärmschutzwand errichtet.

Weitere Planungsdetails sind der Unterlage 25 zu entnehmen.

III Variantenprüfung

Die Alternativenprüfung im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist kein Selbstzweck. Die Erforderlichkeit einer Alternativenprüfung folgt aus den Anforderungen des Abwägungsgebotes: ernsthaft, sich anbietende Alternativlösungen müssen bei der Zusammenstellung des abwägungserheblichen Materials berücksichtigt werden und mit der ihnen objektiv zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange Eingang finden (BVerwG, Beschluss vom 17. Dezember 2009 – 7 A 7. 09, Rn. 5).

Nach ständiger Rechtsprechung des BVerwG ist es dabei nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, die planerischen Erwägungen des Vorhabenträgers durch abweichende eigene Überlegungen zu ersetzen. Die Planfeststellungsbehörde kontrolliert nur, ob die vom Vorhabenträger getroffene Entscheidung rechtmäßig ist. Das enthebt die Planfeststellungsbehörde allerdings nicht ihrer Pflicht, bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativen zu berücksichtigen und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der von den möglichen Alternativen berührten öffentlichen und privaten Belange einzustellen (vgl. OVG Bautzen, Urt. v. 12. Januar 2022, 4 C 19/09, Rn 168 ff m. w. N.). Sie ist dabei befugt, auch bisher noch nicht berücksichtigten abwägungsrelevanten Gesichtspunkten Rechnung zu tragen (BVerwG, NuR 2013, 800 = BeckRS 2013, 57358).

Daraus ergibt sich vorliegend Folgendes:

Bei der Entscheidung, den Plan für die Verkehrsbauvorhaben festzustellen, wurde geprüft, ob es fachlich bessere Lösungen für die zu bewältigende Planungsaufgaben gibt oder ob geeignete Varianten vorhanden sind, die in erkennbar geringerem Ausmaß entgegenstehende öffentliche und private Belange beeinträchtigen würde.

Bei allen Bauvorhaben ist zunächst die Nullvariante, d. h. der vollständige Verzicht auf die Baumaßnahmen in die Abwägung einzustellen. Mit den jeweiligen Nullvarianten kann das mit den Plänen verfolgte Ziel, der Entflechtung der Verkehre zur Erhöhung der Sicherheit der jeweiligen Verkehrsteilnehmer, die Erhöhung der Leichtigkeit des Verkehrs, die Optimierung und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, der behindertengerechte bzw. mobilitätseingeschränkte Ausbau der jeweiligen Haltepunkte sowie die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf der Strecke der Deutschen Bahn auf dann 120 km/h jedoch nicht erreicht werden. Darüber hinaus läuft die Genehmigung für die Hilfsbrücke der Bahn AG aus. Eine Unterlassung der Erneuerungsmaßnahme würde perspektivisch dazu führen, dass zukünftig die Betriebssicherheit nicht mehr uneingeschränkt gewährleistet werden könnte und die Bahnanlage in letzter Konsequenz stillgelegt werden müsste. In Bezug auf den Mischwasserkanal im Bereich der Eisenbahnüberführung schließt sich die Nullvariante ebenfalls aus, die Überdeckung ist schon jetzt gering. Der Kanal ist zudem über 100 Jahre alt und bedarf, um seine Funktion zu erfüllen, einer Erneuerung. Eine Verlegung des Mischwasserkanals in der Folge des geplanten Straßenausbaus ist alternativlos, da ansonsten die Überdeckung des Kanals zu gering würde und eine sichere und ordnungsgemäße Nutzung nicht gewährleistet werden könnte. Der jeweilige Bedarf

wurde im Rahmen der Planrechtfertigung untersucht und bestätigt (C II). Mit der Nullvariante können die Planungsziele nicht erreicht werden. Sie scheiden daher aus. Der Bau vollkommen neuer Trassen stellt aufgrund der räumlichen Situation mit benachbartem Wohngebiet keine sinnvolle Alternative dar. Zudem wären solche Varianten weder wirtschaftlich vertretbar noch ökologisch sinnvoll.

1 Grundsätzliche Linienführung

Die Baumaßnahmen erfolgen als Ausbau im Bestand. Aufgrund der Lage der geplanten Vorhaben im engen innerstädtischen Bereich und den hier zu beachtenden Zwangspunkten sowie den notwendigen Anknüpfungen an die bestehenden Trassenverläufe, gibt es nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine Alternative zu den gewählten Linienführungen.

2 Variantenvergleiche Verkehrsanlagen Straße und Bahnüberführung.

Die gewählte Trassierung der B 6 orientiert sich am Bestand und der Eingriffsreduzierung an den privaten Grundstücken. Im Bereich der Eisenbahnüberführung gibt es zwei Detailvarianten. Wichtig bei den Detailvarianten war, die vorhandenen Konstruktionsunterkante der Brücke beizubehalten, um die Auswirkungen auf die Gleisanlagen der DB AG möglichst gering und damit kostengünstig zu halten:

- Die Einfeldbrücke (Variante 1) ermöglicht einen etwas geringeren Straßenquerschnitt im Brückenbereich, bedingt aber eine Gradientenabsenkung um 80 cm und damit zwischen Eisenbahnüberführung und Warthaer Straße eine Längsneigung von etwa 5,5 %. Die Führung des Großraum- und Schwertransportverkehrs könnte in diesem Fall im Gleisbereich der Straßenbahn erfolgen.
- Bei der Zweifeldbrücke (Variante 2) kann der Großraum- und Schwertransportverkehr nur auf der nördlichen Fahrspur (Breite 6 m incl. Radstreifen) geführt werden, während im Gleisbereich der Straßenbahn die ungehinderte Durchfahrtshöhe für alle zugelassenen Fahrzeuge nach STVO gewährleistet wäre. Bei dieser Detailvariante wäre eine Gradientenabsenkung von 60 cm und eine Längsneigung in Richtung Warthaer Straße von 5 % notwendig.
- Für den Abschnitt zwischen der Weißeritzbrücke und der Eisenbahnüberführung wurde Variante 3 untersucht. Der Unterschied zu den beiden vorgenannten Varianten bestünde in der möglichen Fahrgeschwindigkeit für die Straßenbahn. Die DVB AG fordert eine Geschwindigkeit von 50 km/h. Um das durchgängig zu erreichen müsste die gesamte Verkehrsanlage aufgrund der notwendigen größeren Radien in Richtung Süden verschoben werden und wäre mit mehr Grunderwerb verbunden.

Da die Beschleunigung des ÖPNV gerade auch bei Neubaumaßnahmen eine hohe Priorität hat und bei Variante 2 die maximale Geschwindigkeit des ÖPNV bei 40 km/h liegt, sich andererseits bei der Variante 1 Groß- und Schwertransportverkehr die Straßenbahntrasse beim Passieren der Eisenbahnunterführung teilen müssen, wurde die Kombination aus Variante 2 (Zweifeldbrücke) und 3 als endgültige Vorzugsvariante von der Landeshauptstadt Dresden in die Planfeststellung eingebracht. Die mit der komplexen Baumaßnahme beabsichtigten Ziele rechtfertigen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde den damit verbundenen etwas größeren Grunderwerb.

3 Strecke der Bahn AG

Die bestehenden Zwangs- und erforderlichen Anknüpfungspunkte sowie die Lage in einem dicht bebauten Bereich sind bei der Gleisanlage der entscheidende Grund für die fehlende Variantenuntersuchung für eine alternative Streckenführung. Zudem sind die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von derzeit 90 km/h auf 120 km/h auf dieser kurzen Strecke sowie die Errichtung einer Lärmschutzwand weitere limitierende Faktoren. Darüber hinaus war bei der Variantenuntersuchung zur Bundesstraße die Einhaltung der Konstruktionsunterkante sowie die Aufweitung auf 29,80 m bei der Eisenbahnüberführung ein technisch gesetzter Planungspunkt. Die Details der Ingenieur- und Stützbauwerke sind der Unterlage 25.1 zu entnehmen.

Varianten Lärmschutzwände

Im Zuge der Variantenprüfung für die Lärmschutzwand wurden unterschiedliche Wandhöhen untersucht (Unterlage 17.1.2 Anlage 6.2.2). Aufgrund der Dammlage des Bauvorhabens sowie der Kosten-Nutzen-Analyse (Unterlage 17.1.2 Anlage 6.2.3) wurde als Vorzugsvariante (Variante 10) bahnlinks km 2,400 – 2,150 und bahnrechts km 2,255 – 2,00 eine 3 m hohe hochabsorbierende Lärmschutzwand auf der Strecke und zusätzlich aus städtebaulichen Gründen eine 2 m hohe Lärmschutzwand auf der Überführung gewählt. Darüber hinaus wird die Überführung mit einer Unterschottermatte ausgerüstet, mit der eine weitere Lärminderung erzielt werden kann. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist diese Variante wirtschaftlich, trägt zu einer deutlichen Minderung der derzeitigen und zukünftigen Schallimmissionen bei und ist städtebaulich vertretbar.

4 Mischwasserkanal

Damit der Kanal auch zukünftig sicher betrieben werden kann ist dessen Umverlegung aus dem Straßenraum als notwendige Folgemaßnahme erforderlich. Bei Voruntersuchungen wurden verschiedene Varianten vertieft untersucht (Unterlage 1). Im Ergebnis blieben zwei Varianten als sinnvolle Varianten übrig.

Es wurden über die Nullvariante hinaus (s. o.) zwei mögliche Varianten (2 und 4) betrachtet:

- Vortrieb unter dem Bahngelände auf der Nordseite:

Variante 2 wäre die kürzeste Vortriebsstrecke. Die geplante Medienquerung im Bereich der Hamburger Straße könnte ohne Düker erfolgen. Das Entlastungsbauwerk könnte auf dem vorhandenen Entlastungskanal unmittelbar vor dem Hochwasserschieber errichtet werden. Im Bereich des Vereinigungs- und Entlastungsbauwerks wäre darüber hinaus die Errichtung einer Stellfläche zu Wartungszwecken möglich.

- Vortrieb unter dem Bahngelände auf der Südseite:

Bei der Variante 4 würde der Mischwasserkanal aus der Hamburger in die Bahnstraße verlegt. Der neue Vereinigungsschacht für die Mischwasserkanäle der Bahnstraße und der Hamburger Straße würden innerhalb der Verkehrsfläche errichtet werden müssen. Die Zuwegung zu Wartungsarbeiten wäre dann nur durch eine Straßensperrung möglich. Darüber hinaus benötigte diese Variante aus statischen sowie hydraulischen Gründen ein Sonderprofil (Rahmenprofil) welches beim Betrieb einen höheren Wartungsaufwand erfordern würde. Auch wäre bei dieser Variante eine umfangreiche Medienumverlegung in der Bahnstraße erforderlich, um die nötige Baufreiheit für die Abwasseranlage herstellen zu können. Das Entlastungsbauwerk wäre unmittelbar hinter der Querung der Bahnanlage einzuordnen. Aufgrund der höhenmäßigen Einordnung des Entlastungsbauwerks

könnte es bei dieser Variante zu Rückstauerscheinungen bei Starkregenereignissen kommen.

Unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse, der Baugrundsituation sowie der hydraulischen Voraussetzungen erscheint der Planfeststellungsbehörde Variante 2 vorzuzugsfähig. Sie schließt sich damit der Einschätzung der Vorhabenträgerin an. Darüber hinaus hat diese Varianten insbesondere die kürzere Baustrecke für den Rohvortrieb, einen geringeren Aufwand für Abwasserkanäle im Zu- und Ablauf zum Entlastungsbauwerk sowie minimalere Einschränkungen im Bereich der Bahnstraße während der Kanalbauarbeiten vorzuweisen.

5 Zusammenfassung

Der Bau vollkommen neuer Trassen, sowohl bei der Bahn als auch der Straße stellen aufgrund der räumlichen Situation mit den benachbarten Wohngebieten keine sinnvolle Alternative dar. Zudem wäre diese Variante weder wirtschaftlich noch ökologisch vertretbar. Vernünftige Trassenalternativen sind damit im Ergebnis nicht gegeben. Eine Erhaltung, Ertüchtigung und Beschleunigung der Eisenbahnverbindung Dresden-Berlin erfolgt ebenso wie die Neugestaltung und Entflechtung der Verkehrswege und Verkehre mit integrierter ÖPNV-Verbindung im Verlauf der Hamburger Straße im öffentlichen Interesse, insbesondere dem der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer.

Aus technischen und wirtschaftlichen Gründen kommen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nur die vorgenannten Vorzugsvarianten in Betracht, die im Wesentlichen die vorhandene Gleistrasse bzw. den vorgegebenen Straßenverlauf und -raum nutzen und bereits durch dieses Konzept neue Beeinträchtigungen sowie Eingriffe in Natur und Landschaft auf ein Minimum beschränken.

IV Ausbaustandard

Unter Punkt C II dieses Planfeststellungsbeschlusses wurden die maßgeblichen Gesichtspunkte für die Erforderlichkeit der geplanten Vorhaben dargelegt. Darüber hinaus entsprechen auch die jeweiligen Ausbaustandards im Detail einer sachgerechten Abwägung.

1 Straße- und Straßenbahnanlage

Die Ausbaustrecke der Hamburger Straße ist als Hauptverkehrsstraße in die Straßenkategorie HS III einzuordnen. Die Entwurfsgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Der Streckenabschnitt bleibt aufgrund seiner innerstädtischen Lage und der Abhängigkeit von der bestehenden Eisenbahnüberführung in seiner vorhandenen Linienführung bestehen. Lediglich eine Verbreiterung des Querschnittes sowie eine teilweise leichte Begrünung der vorhandenen Trassen wird vorgenommen. Zwangspunkte für die Trassierung sind die beidseitig vorhandene Bebauung, das Brückenbauwerk der Eisenbahn, die an der östlichen Baugrenze neu errichtete Weißeritzbrücke sowie die Anbindung an den bestehenden EDEKA Markt auf der stadtauswärtigen Fahrbahnseite.

Die Trassierung der Gleistrasse erfolgt für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h.

Der Achsabstand der Gleistrasse berücksichtigt den künftigen Stadtbahnwagen der DVB AG mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m.

Die Gehwege an der Hamburger Straße haben durchgängig eine Breite von 3,50 m, an der Meißner Landstraße von 2,50 m. Damit können sich zwei Fußgänger (auch unter

Beachtung der Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit durch Rad fahrende Kinder) gefahrlos begegnen und ein ausreichender Sicherheitsraum wird eingehalten (vgl. Nr. 5.1.2 und Nr. 6.1.6.1 der RAST 06).

Grundsätzlich soll ein Radstreifen eine nutzbare Breite von 1,6 m haben, so dass das Überholen von Radfahrern untereinander möglich ist (Nr. 6.1.7.4 RAST 06); Tabelle 5 der ERA 2010 gibt sogar eine Breite von 1,85 m einschließlich Markierung vor. Diese Breite von 1,85 m wird an der Hamburger Straße und an der Meißner Landstraße durchgängig gewährleistet.

Mit vorliegenden Gesamtplanung setzt der Vorhabenträger die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus und des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden um, welche eine Erhöhung und Verbesserung von öffentlichem Personenverkehr, Rad- und Fußverkehr vorsehen, um die Umweltqualität im Stadtgebiet zu erhöhen. Die Hamburger Straße ist im Radverkehrskonzept als Hauptroute in der Kategorie Alltagsverbindung ausgewiesen. Auf die zusätzliche Freigabe der Fußwege für Radfahrer wird, um Nutzungskonflikte zu verhindern und die Sicherheit beider Verkehrsteilnehmer zu erhöhen, verzichtet. Nach ERA 2010 ist eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radwegen ohnehin ungeeignet. Neben der Entflechtung der einzelnen Verkehrsarten und der ausreichenden Dimensionierung der jeweils erforderlichen Verkehrsflächen ist die Verkehrssicherheit insbesondere auch durch die ausreichend dimensionierten Knotenpunkte mit Lichtsignalanlagen und Linksabbiegespuren gewährleistet.

Weitere Details zu den Ausbaustandards können der Unterlage 1 entnommen werden.

2 Strecke der Bahn AG

Der Ausbau der Gleistrasse erfolgt für eine Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h.

Es werden zwei eingleisige Stahlbeton-Rahmenbauwerke mit zwei Feldern gebaut, eine Längsfuge zwischen den Gleisen ist aus betriebs- und bautechnologischen Gründen erforderlich. Ein Gleis der zweigleisigen Strecke muss ständig als Betriebsgleis zur Verfügung stehen. Aufgrund der Konstruktionshöhe des Rahmenriegels muss die Gleisgradienten um 0,70 m angehoben werden. Die Gleise auf der Eisenbahnüberführung werden im Grund- und Aufriss gerade trassiert, mit einem Gefälle in Richtung Elsterwerda von 2,5 %, der Gleisabstand beträgt 4,00 m. Die Strecke ist gemäß EN 15528 der Streckenklasse D4 zugeordnet.

Weitere insbesondere technische Details zum Ausbaustandard können der Unterlage 25 entnommen werden.

V Umweltverträglichkeit

Die Umweltverträglichkeit stellt einen öffentlichen Belang dar, der im Rahmen der Abwägung zu beachten ist.

1 Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Maßnahme bedurfte einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Nach Anlage 1 Nr. 14.6 und 14.11 UVPG bedarf der Bau einer sonstigen Bundesstraße sowie einer Bahnstrecke für Straßenbahnen einer allgemeinen UVP-Vorprüfung. Nach Anlage 1 Nr. 14.7 UVPG ist der Bau eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitung UVP-pflichtig.

Vorliegend geht die Planfeststellungsbehörde von kumulierenden Vorhaben nach § 10 Abs. 4 UVPG aus. Das begründet sich wie folgt:

Nach Satz 1 ist, dass der Fall, wenn es sich um gleichartige Vorhaben desselben oder eines anderen Trägers handelt, die in einem engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang durchgeführt werden. Kumulierende Vorhaben liegen nur dann vor, wenn es sich um Vorhaben derselben Art handelt. Dies ist insbesondere bei Vorhaben der Fall, die in der Liste „UVP-pflichtige Vorhaben“ (Anlage 1 dieses Gesetzes) einer Vorhabenart derselben Ordnungsnummer (z. B. Nummer 8.4) angehören. Als derselben Art zugehörig können in Ausnahmefällen aber auch Vorhaben betrachtet werden, die innerhalb derselben Sachgebietsgruppe, hier Nr. 14, unterschiedlichen Ordnungsnummern zugeordnet sind. Voraussetzung ist, dass sich die Vorhaben durch eine entsprechende technische oder bauliche Beschaffenheit und Betriebsweise (hier Verkehrsanlagen) sowie durch vergleichbare Umweltauswirkungen (hier z. B. Schallimmissionen) auszeichnen und dass die angegebenen Größen- oder Leistungswerte addierbar, d. h. in derselben Messeinheit ausgewiesen sind. Nicht erforderlich ist, dass es sich um Vorhaben desselben Trägers handelt.

Weitere Voraussetzung der Kumulation ist nach Satz 1 das Vorliegen eines engen Zusammenhangs. Dabei ist es Sinn und Zweck der Kumulationsregelung Vorhaben zu erfassen, deren Umweltauswirkungen sich überlagern. Dementsprechend ist nach Satz 2 Nummer 2 erste Voraussetzung des „engen Zusammenhangs“, ein sich überschneidender Einwirkungsbereich. Damit wird auf ein Kriterium abgestellt, dass der Einwirkungsbereich auf das geographische Gebiet beschränkt ist, in dem Umweltauswirkungen auftreten, die für die Zulassung relevant sind. Das ist vorliegend zu bejahen.

Gemäß § 16 Abs. 8 UVPG kann für kumulierende Vorhaben ein gemeinsamer UVP-Bericht vorgelegt werden. Das ist hier der Fall.

2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen

Gemäß § 24 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen der Vorhaben zu erarbeiten.

Der Untersuchungsumfang richtet sich nach den entscheidungserheblichen Umweltauswirkungen und ist abhängig von der Betroffenheit der in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter. Dies sind Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen den vorgenannten Schutzgütern.

Der Standort der Vorhaben befindet sich westlich des Dresdner Zentrums in den Stadtteilen Cotta, Briesnitz und Friedrichstadt. Der Untersuchungsraum variiert Schutzgutbezogen und ist der Unterlage 19.3 und hier den Lageplänen 19.3/1 – 19.3/5 zu entnehmen.

3 Beschreibung der Vorhaben

Die Beschreibung der Vorhaben ist B I in diesem Beschluss zu entnehmen, wegen der Einzelheiten der Ausbaustandards wird ergänzend auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) und Punkt C IV verwiesen.

Hinsichtlich der Erforderlichkeit der Vorhaben sowie der Variantenwahl wird auf die Ausführungen in den Abschnitten C II und C III des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

4 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zur Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile Bezug auf die allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 7 UVPG der Unterlage 19.3, die Ausführungen des Erläuterungsberichtes zum landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) sowie den darin enthaltenen Bestands- und Konfliktplänen 19.1.1/ - 19.1.1/3 und dem Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.2).

Schutzgut Mensch

Die Nutzung entlang der von der Baumaßnahme betroffenen Straßenzüge wird durch Wohnen, anliegendes Gewerbe und eine touristische Einrichtung geprägt. Die Hamburger Straße aber auch das angrenzende Wohnquartier ist durch den Kraftfahrzeug- und Schwerlastverkehr sowie die seit 170 Jahren am Standort vorhandene Eisenbahntrasse Dresden-Berlin mit Schall und Erschütterungen stark belastet.

Im Ergebnis der Untersuchungen zum Gesamtverkehrslärm wurde festgestellt, dass an einigen Immissionsorten bereits im Nullfall (ohne Bauvorhaben) Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten werden. Allerdings kann durch die geplanten Bauvorhaben an fast allen Immissionsorten der Gesamtverkehrslärmpegel vermindert werden.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Eine hohe Bedeutung und Empfindlichkeit kommt im Untersuchungsraum den Ruderalfluren der Bahndämme einschließlich des Aufwuchses von Gebüsch und Gehölzen zu. Neben einer artenreichen Flora haben diese Vegetationsflächen eine potentiell faunistische Bedeutung. Hinzu kommen die bedeutenden Ruderalflure entlang der Elbe, die u. a. als Habitat für Wiesenbrüter dienen, in die als solche durch die Baumaßnahme aber nicht eingegriffen wird. Als empfindliche Artvorkommen sind im Untersuchungsgebiet, besonders an den Nebenbereichen der eigentlichen Streckengleise, die Vorkommen von Reptilien (Zauneidechsen, Blindschleichen) zu nennen.

Im Übrigen besitzen die befahrenen Gleisbereiche und sonstigen Bahnanlagen aber auch die angrenzende Bebauung, sofern diese keine oder kaum Vegetationsbestände aufweisen, für die Flora des Gebietes eine eher geringe Bedeutung. Keine Bedeutung für die Gebietsflora und -fauna haben die bereits versiegelten Verkehrsflächen, da sie keine Lebensräume bieten und darüber hinaus Barrieren für die Ausbreitung der Arten darstellen. Die biologische Vielfalt ist in diesem anthropogen stark überformten Bereich eher gering ausgeprägt.

Schutzgut Fläche

Eine hohe Flächeninanspruchnahme hat Auswirkungen auf andere Schutzgüter. Ein mehr an Flächenverbrauch bedeutet größere Eingriffe etwa in die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Landschaft, Boden und nicht zuletzt Wasser.

In der Summenbetrachtung ergibt sich bezogen auf die von den Baumaßnahmen betroffenen Flächen eine Versiegelung im Planzustand von 34.545 m² gegenüber einer Versiegelung im Istzustand von 34.234 m². Die Flächenversiegelung nimmt folglich um 311 m² zu. Durch den Rückbau von Gebäuden kommt es zu einer Entsiegelung von 1.140 m². Details sind dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) zu entnehmen.

Schutzgut Boden

Aus geologischer Sicht befindet sich der Untersuchungsraum am südlichen und westlichen Prallhang der Elbe. Die Basis am Standort bilden bankige, schluffig-kalkige Sedimentgesteine. Detaillierte Angabe zu den ermittelten Böden können dem Geotechnischen Bericht (Unterlage 20) entnommen werden. Die Bauvorhaben tangieren Altlastenverdachtsflächen und archivierte Altstandorte. Kampfmittel können in diesem Bereich nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Der Boden im Untersuchungsraum, speziell der Eisenbahntrasse und des Verkehrszuges dient in erster Funktion als Standort für Bauwerke und Verkehrsflächen. Aufgrund des teilweise dennoch mäßigen Versiegelungsgrades sind geringe bis mittlere Bodenfunktionen wie die Speicher- und Reglerfunktion in den Randbereichen und Nebenflächen vorhanden.

Schutzgut Wasser

Das Untersuchungsgebiet queren bzw. tangieren drei Oberflächengewässer, die Elbe, die Vereinigte Weißeritz sowie der Omsewitzer Graben. Das Plangebiet liegt teilweise in dem Überschwemmungsgebiet der Elbe. Die Elbe wird als Bundeswasserstraße und die Vereinigte Weißeritz als Gewässer erster Ordnung geführt. Der Omsewitzer Graben ist ein Gewässer zweiter Ordnung. Zur Grundwasserqualität liegen keine Angaben vor. Güteparameter zum Omsewitzer Graben liegen ebenfalls nicht vor. Aufgrund seiner Funktion als Entwässerungsgraben und den im Gebiet vorhandenen Eintragsquellen ist von einem eher belasteten chemischen Zustand des Grabens auszugehen.

Schutzgut Luft und Klima

Laut Synthetischer Klimafunktionskarte des Themenstadtplans Dresden befindet sich das Planungsareal, welches von mäßig bebauten Siedlungsbereichen, einem Versiegelungsgrad von 40 – 60 % und einem mäßig hohen Vegetationsanteil bestimmt wird, überwiegend im Bereich mittlerer Überwärmung (3 bis 4 Grad). Klimatisch weist das Gebiet eine merkliche Störung der Durchlüftungsverhältnisse durch die Behinderung lokaler Winde und Kaltluftströmen auf. Zudem kann es durch potentielle Überwärmung sowie eingeschränkte nächtliche Abkühlung charakterisiert werden.

Die Flächen der Elbe und der Weißeritz dienen als Bereiche der Kalt- und Frischluftentstehung.

Durch den Straßenverkehr resultiert eine hohe Lärmbelastung sowie Belastung durch Luftschadstoffe (Feinstaub- und Stickoxidbelastung). In Bezug auf die PM₁₀ und PM_{2,5} Belastung werden die erforderlichen Werte im IST-Zustand immer eingehalten. Auch die NO₂ Werte weisen keine Grenzwertüberschreitung im IST-Zustand auf.

Schutzgut Landschaft

Das Landschafts- und Siedlungsbild wird durch die Verkehrsanlagen der Hamburger Straße und Meißner Landstraße geprägt.

Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Im Untersuchungsraum sind eine große Anzahl von einzelnen Bau- und Kulturdenkmälern vorhanden (Unterlage 19.3 Karte 1), in die jedoch nicht unmittelbar eingegriffen wird. Im Zuge der anstehenden Bauarbeiten kann eine Offenlegung von kulturhistorisch bedeutsamen archäologischen Objekten nicht ausgeschlossen werden.

Die Auswirkungen der Vorhaben auf die Umwelt lassen sich insbesondere anhand des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1), der immissionstechnischen Untersuchungen (Unterlage 17), des Erläuterungsberichtes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1), des Artenschutzfachbeitrags (Unterlage 19.2) sowie dem Fachbeitrag zu den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 19.4) beschreiben. Zusammengefasst lässt sich hierzu feststellen:

Schutzgut Mensch

Durch die geplanten Vorhaben werden die Verkehrssicherheit, die Attraktivität des ÖPNV und die Streckengeschwindigkeit des Eisenbahnverkehrs erhöht. Darüber hinaus werden Erleichterungen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen erreicht.

Die Auswirkungen der Vorhaben werden in erster Linie baubedingter Natur sein. Da es sich jeweils um Ausbauten im Bestand handelt, sind keine großen quantitativen Veränderungen anlage- und betriebsbedingt zu erwarten. Die mit der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit verbundenen erhöhten Schallimmissionen werden durch beidseitige hochabsorbierende Lärmschutzwände reduziert.

Die Vorhaben des Straßenzuges inklusive Straßenbahn und Verlegung des Mischwasserkanals werden parallel zum Vorhaben der Bahn realisiert. Die Baumaßnahmen sollen zwar mit Umleitungsverkehren, aber vorrangig unter Beibehaltung der bestehenden Verkehrsverbindungen – sowohl die der Eisenbahn als auch die des Straßen- und Straßenbahnverkehrs – erfolgen. Es ist vorgesehen, wechselseitig die Richtungsfahrbahnen bzw. die Strecke zu sperren. Während der Bauphasen kommt es dennoch zu vermehrten Lärm- und Abgasbelästigungen durch die Bauarbeiten und die mit den Arbeiten verbundenen Verkehre und Umleitungsverkehre. Geräuschintensive Arbeiten, die geeignet sind die Immissionsgrenzwerte zu überschreiten, sollen möglichst außerhalb der Nachtzeiten vorgenommen werden.

Beeinträchtigungen verursachen die Bauarbeiten zudem in Bezug auf verkehrsbedingte Schadstoffe, Staubimmissionen und Erschütterungen. Nicht nur an den von der Baumaßnahme betroffenen Bereichen, sondern auch in den angrenzenden Wohnquartieren durch Schleich- und Umleitungsverkehre. Allerdings bleiben die möglichen Gesamtverkehre auf den Umleitungsstrecken unter oder geringfügig über 5000 Einheiten pro Tag, was eine vergleichsweise niedrige Straßenbelastung bedeutet. Es wird davon ausgegangen, dass ein großer Teil des Verkehrs aufgrund der Baumaßnahmen weiträumige Umfahrungen nutzen wird, um den erwartbaren Stauungen zu entgehen. Eine relevante Erhöhung der verkehrsbedingten Schadstoffe über das derzeitige Niveau hinaus wird nicht erwartet (Unterlage 17).

Als Bauphase sind 1,7 Jahren vorgesehen. Das wird angesichts der Komplexität der Maßnahmen als erforderlich und, auch unter Berücksichtigung der zum Anliegerschutz vorgesehenen Nebenbestimmungen, als zumutbar angesehen.

Mit der Umsetzung der geplanten Vorhaben wird in Bezug auf den Lärm nach Ende der Bauphasen eine deutliche Pegelminderung gegenüber dem ursprünglich hohen Niveau erreicht werden. Diese ist im Wesentlichen auf die neuen Lärmschutzwände an der Bahnstrecke zurück zu führen. Es verbleiben wenige Immissionsorte deren Ansprüche aus dem Straßenverkehrslärm durch passive Maßnahmen gemindert werden.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bauphase

Im Zuge der Bestandserfassung erfolgten Nachweise von Zauneidechsen, Blindschleichen, von Vogelhabitaten mit potentiellen Niststellen, potentiellen Fledermausquartiere. Auch das Vorkommen von Eremiten konnte nicht ausgeschlossen werden.

Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass es bei Umsetzung der Baumaßnahmen baubedingt zu einem Entzug von Teilhabitaten kommen kann bzw. wird. Im Ergebnis damit ist festzustellen, dass die Vorhaben geeignet sind die Verbotstatbestände des § 44 Nr. 1 und 3 BNatSchG zu erfüllen.

Die Planung sieht jedoch CEF-Maßnahmen und Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen) vor. Weiter ist eine ökologische Baubegleitung vorgesehen (vgl. A III 8.8), die es ermöglicht, vor und während der Bauphase weitere Schutzmaßnahmen umzusetzen, sollte sich ein entsprechender Bedarf ergeben. Sollte sich im Rahmen der Umsetzung der Baumaßnahme ein entsprechendes Erfordernis ergeben, sind die konkret erforderlichen Schutz-/Umsetzungsmaßnahmen mit der Unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Entsprechendes gilt bei einem etwaigen Erfordernis einer Befreiung von den Ge- und Verboten nach § 45 Abs. 7 BNatSchG. Diese wären durch die Untere Naturschutzbehörde zu erteilen. A III 1 bleibt unberührt.

Anlage

Anlagebedingt sind keine negativen Auswirkungen auf den Tierbestand ableitbar, die über den bestehenden Zustand hinausgehen. In Wechselwirkung mit dem Schutz vor Verkehrslärm durch die zu errichtenden Lärmschutzwände wird sich eine Änderung der Belichtungssituation ergeben, was die Qualität des Lebensraumes für wärmeliebende Tierarten am Bahnkörper teilweise verändert. Die Lage der Lärmschutzwände von Südosten nach Nordwesten wird die Besonnungsverhältnisse ab den späten Vormittagsstunden beeinflussen. Dies ist jedoch durch den derzeit bestehenden Bewuchs ähnlich. Da die Arten ein weites Habitatspektrum am Bahndamm aufweisen, werden negative Beeinträchtigungen durch die Veränderungen am Standort nicht erwartet.

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Maßnahmen sind Grüngestaltungen vorgesehen, die eine Bereicherung für die Avifauna darstellen. Negative Auswirkungen auf die Fauna werden daher nicht erwartet.

Betrieb

Nach Bauabschluss entsteht eine ähnliche Situation wie im derzeitigen IST-Zustand. Verstöße gegen die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG werden im Planzustand nicht erwartet. Die sich nach Abschluss der Baumaßnahme entwickelnden Vegetationsbestände werden neue Lebensräume für die vorhandene Avifauna bieten.

Schutzgut Fläche

Die Vorhaben liegen im Siedlungskerngebiet der Stadt Dresden. Es werden bestehende Siedlungs- und Verkehrsflächen in Anspruch genommen, so dass ein zusätzlicher Flächenverbrauch bezogen auf das Schutzgut nicht stattfindet. Ergänzend wird auf die Ausführungen zum Schutzgut Boden verwiesen.

Schutzgut Boden

Die Bauvorhaben finden im Siedlungskernbereich statt, es werden überwiegend anthropogen überformte Verkehrs- und Nebenflächen genutzt. Im Zuge der Maßnahmen werden 311 m² Boden neu versiegelt und 1.140 m² entsiegelt. Durch die Entsiegelung kann der Boden seine ursprüngliche Funktion erlangen.

Bauphase/Anlage

Der Boden im Planungsraum ist anthropogen stark überprägt und durch die überlagerten Nutzungen geprägt. Eine große Veränderung natürlich gewachsener Böden findet daher nicht statt. Die Beeinträchtigung von Böden wird daher mit „gering“ bewertet. Im Zuge der Baumaßnahmen werden kontaminierte Aushubmassen, insbesondere im Bereich eines großen anliegenden Handelsunternehmens ordnungsgemäß zu entsorgen sein. Darüber hinaus muss das Abrissmaterial entsprechend den Regelungen des KrWG behandelt werden (vgl. hierzu insbesondere auch die Nebenbestimmungen unter A III 2).

Das Vorhandensein von nicht detonierter Abwurfmunition kann für die Landeshauptstadt nicht ausgeschlossen werden (vgl. hierzu insbesondere die Nebenbestimmung unter A III 7).

Betrieb

Beeinträchtigungen des Schutzgutes, die sich aus der Wiederinbetriebnahme der Verkehrsanlagen ergeben, gehen nicht über das Maß der bisherigen Inanspruchnahmen hinaus.

Schutzgut Wasser

Das Baugebiet queren bzw. tangieren drei Oberflächengewässer (Elbe, Weißeritz, Omsewitzer Graben). Darüber hinaus quert der 6,5 km lange Tiefe Elbstollen, der das Döhlener Becken entwässert, den Bereich der Maßnahmen. Die Elbe, die Weißeritz aber auch der Tiefe Elbstollen sind durch die einzelnen Baumaßnahmen jedoch nicht betroffen.

Der Omsewitzer Graben ist auf einer Länge von 800 m vor und nach der Querung der Hamburger Straße kanalisiert und quert das Untersuchungsgebiet im mittleren Abschnitt. Im Zuge des Straßenausbaus ist eine Erneuerung des alten Kanalbauwerks auf einer Länge von 27 m geplant. Die Einleitung von Wässern in den Omsewitzer Graben ist jedoch nicht Planungsgegenstand.

Die Straßen- und Gleisentwässerung wird für den gesamten Baubereich erneuert bzw. neu aufgebaut. Der Anschluss der neuen Straßenentwässerung erfolgt unter Nutzung vorhandener Anbindungen an die, im Zuge der Baumaßnahme, neu verlegten Mischwasserkanäle und bereits vorhandene Schächte. Die Tiefenentwässerung erfolgt über Planungsneigung und Drainagen. Die Drainage im Bereich der Borde wird an die neuen Straßenabläufe angebunden. Das Oberflächenwasser der Fahrbahnen, Geh- und Radwegen wird über die Querneigung dem Gerinne zugeführt und durch neue Straßenabläufe in den Mischwasserkanal geleitet.

Für die Entwässerung der Gleisanlage der DB Netz AG wird auf vorhandene Einleitstellen zurückgegriffen. Da sich die Wassermengen geringfügig erhöhen, war eine wasserrechtliche Entscheidung (A IV) zu treffen.

Im Zuge der Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen wurde festgestellt, dass im westlichen und mittleren Bauabschnitt kein Grundwasser ansteht. Im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes wurde Grundwasser etwa 5,5 – 7 m unter der Geländeoberkante angetroffen. Gutachterlich wird davon ausgegangen, dass die Grundwasserstände in diesem Bereich mit der Wasserführung von Elbe und Weißeritz korrespondiert. Bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A III 11 sind aber keine erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwassers zu besorgen.

Die Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich teilweise im Überschwemmungsgebiet der Elbe (vgl. hierzu insbesondere die Nebenbestimmungen unter A III 11.6).

Für das Vorhaben war darüber hinaus ein Fachbeitrag zur WRRL zu erarbeitet. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass das Gesamtvorhaben mit den Belangen der Wasserrahmenrichtlinie vereinbar ist. Auch steht es nicht im Widerspruch zum Verbesserungs- und Zielerreichungsgebot. Die Planfeststellungsbehörde folgt den gutachterlichen Einschätzungen.

Schutzgut Landschaft

Das Landschaftsbild wird durch die Erneuerung oder den Rückbau bestehender Betriebsanlagen verändert. Markant werden diese Veränderungen am Haltepunkt Cotta mit der neuen Eisenbahnbrücke, dem neuen Haltepunkt des ÖPNV sowie den bahnbegleitenden neuen Lärmschutzwänden sein. Vorhandene begleitende Vegetationsbestände werden im Zuge der Baumaßnahmen entfernt. Nach Abschluss der Arbeiten um Umsetzung der im landschaftspflegerischen Begleitplan dargestellten Maßnahmen wird sich das Stadt- und Landschaftsbild nach und nach wieder dem aktuellen Zustand annähern.

Schutzgut Kultur und sonstige Sachgüter

Im unmittelbaren Umfeld der Verkehrsbauvorhaben befinden sich zahlreiche Kulturdenkmale in Form von Einzelgebäuden. Im Zuge der anstehenden Bauarbeiten kann eine Offenlegung von kulturhistorisch bedeutsamen archäologischen Objekten nicht ausgeschlossen werden. Entsprechende Areale wurden vom Landesamt für Archäologie ausgewiesen. Die Nebenbestimmungen unter A III 4 sind zu beachten.

Schutzgut Luft und Klima

Gegenüber dem IST-Zustand kommt es durch die Baumaßnahmen zu keinen erheblichen Veränderungen der gegenwärtigen Situation. Über die beabsichtigte Stärkung des ÖPNV, die bessere Vernetzung der bestehenden Verkehrsarten und die Schaffung der Voraussetzungen für einen flüssigeren innerstädtischen Verkehr, insbesondere auch für den Schwerlastverkehr, wird auch Belangen des Klimaschutzes Rechnung getragen. Hinzu kommen im Ergebnis klimafreundliche Ausgleichsmaßnahmen wie die Neuanpflanzung von Großgrün.

Wechselwirkungen

Die Realisierung der Baumaßnahmen erfordert die Beseitigung von Vegetationsbeständen für die Errichtung von Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen. Dieser Vegetationsverlust führt zu einem im Wesentlichen vorübergehenden Verlust von Lebensräumen für die Fauna. Durch die Errichtung der bahnbegleitenden Lärmschutzwände wird darüber das Stadt- und Landschaftsbild verändert – wenn auch in einem bereits stark anthropogen überprägten Bereich. Im Bereich des Bahndammes werden die Lärmschutzmaßnahmen zu einer veränderten Besonnung und damit ggf. zu einer Änderung der Habitatverhältnisse führen.

- 6 Darstellung der Merkmale der Vorhaben und des Standorts mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden (§ 24 Abs. 1 Nr. 2 UVPG)

Bei den Bauvorhaben handelt es sich jeweils um Ausbauvorhaben im Bestand in einem stark anthropogen überformten Bereich (vgl. B I). Zur weiteren Beschreibung der Vorhaben, insbesondere der möglichen Varianten wird auf die Ausführungen unter C II und III verwiesen.

Die im Rahmen der ökologischen Baubegleitung gewonnenen Erfahrungen bei vergleichbaren Projekten stellen sicher, dass die Maßnahmen projekterprobt sind und die Prognose zur Wirksamkeit der Maßnahmen auf langjährigen Erfahrungen beruht.

- 7 Darstellung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden sollen (§ 24 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 UVPG) Beschreibung von Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen vermindert, vermieden, ausgeglichen und ersetzt werden können, ergeben sich aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1) und werden im Maßnahmenverzeichnis (Unterlage 9.3) detailliert beschrieben.

Vermeidungsmaßnahmen

- 1V Umweltbaubegleitung
- 2V Schutz von Bäumen und Gehölzen während der Bauphase
- 3V Bauzeitenregelung für die Baumfällungen
- 4V Schutz des Bodens und des Wassers während der Bauphase
- 5V_{FCS} Kontrolle der Eremiten-Potentialbäume und Verbringung besetzter Baumstämme
- 6V_{CEF} Absammeln von Zauneidechsen, Verbringung an Ausweichquartiere
- 7V_{CEF} Kontrolle auf Fledermausquartiere und –vorkommen

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Trotz der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen verursachen die Baumaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt. In einem zweiten Schritt sind daher folgende Kompensationsmaßnahmen erforderlich:

- 1A Pflanzung von 17 straßenbegleitenden Bäumen, Bau-km: 0+140 bis 0+200 und 0+300 bis 0+415
- 2A Baumpflanzung von 12 Gehölzen auf neu entstehender Grünfläche, Bau-km: 0+390 bis 0+450
- 3A Baum- und Gehölzpflanzung (20 Stk.) auf neu zu gestaltendem Flurstück, Bau-km: 0+215 bis 0+320
- 4A Abriss des Garagenkomplexes (230 m²) und Entsiegelung der Fläche auf 354 m² (Volkspark Briesnitz), Bau-km: 0-234 bis 0-213
- 5A Baumpflanzung (11 Gehölze) auf neu gestalteter Fläche des Volksparks Briesnitz im Bereich der Verkehrsanlage, Bau-km: 0-234 bis 0-140

- 6A Entsiegelung von Flächen durch Abriss von Gebäuden, Bau-km: 0-092
- 7A Ansaat von Landschaftsrasen mit autochthoner Rasensaatmischung auf dem Böschungsbereich, Bau-km 0+185 bis 0+350
- 8A Entsiegelung von Flächen – Rückbau Zugang Bahnsteig und Wartehalle bahnrechts, Strecke 6248 Bahn-km 2,24
- 9A Entsiegelung von Flächen – Rückbau der Gebäude bahnlinks, Strecke 6248 Bahn-km 2,24
- 1E_{CEF} Einordnen von Nisthilfen für die Avifauna
- 2E_{CEF} Einordnen von Fledermauskästen
- 3E Dresden-Meußlitz: Entsiegelung von Flächen, Anlage von Dauergrünland. Gesamtfläche 1.800 m²

Hinzu kommen umfangreiche Nebenbestimmungen in diesem Beschluss.

8 Begründete Bewertung

Die begründete Bewertung nach § 25 UVPG, insbesondere die Angaben des UVP-Berichts und die behördlichen Stellungnahmen nach § 17 Absatz 2 UVPG, wurden in der Zulassungsentscheidung berücksichtigt. Der Öffentlichkeit wurde die Möglichkeit zur Äußerung gegeben.

Insgesamt ist bereits im UVP-Bericht nachvollziehbar dargelegt, welche Auswirkungen die einzelnen Baumaßnahmen auf die verschiedenen Schutzgüter haben wird. Diese Konfliktschwerpunkte wurden im Rahmen einer schutzgutübergreifenden Auswirkungsprognose identifiziert. Die im UVP-Bericht getroffenen gutachterlichen Bewertungen wurden seitens der Träger öffentlicher Belange (u. a. Untere Naturschutzbehörden) in Form der eingegangenen Stellungnahmen bestätigt. Auf Grundlage der eingegangenen Stellungnahmen ergaben sich keine weiteren Konfliktbereiche.

Die Behörde folgt daher der Einschätzung des UVP-Berichtes, dass insbesondere baubedingte Auswirkungen durch Lärm und Immissionen auf die menschliche Gesundheit sowie Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG durch die Vorhaben auftreten können. Um diese Auswirkungen so weit wie technisch möglich zu verhindern, zu minimieren bzw. zu bewältigen, wurden im Sinne der Umweltvorsorge und des Gesundheitsschutzes Vermeidungsmaßnahmen vorgesehen, Zusagen gegeben (vgl. hierzu A VI) und Nebenbestimmungen formuliert (vgl. A III 1 - 11).

9 Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung

Für die Planfeststellungsbehörde ist die Umweltverträglichkeitsprüfung als unselbstständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens ein eingeschobener formalisierter Zwischenschritt mit dem Ziel einer zunächst auf die Umweltbelange beschränkten Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens.

Die Planfeststellungsbehörde geht im Ergebnis der durchgeführten Prüfung davon aus, dass bei Umsetzung der zugelassenen Planungen unter Beachtung der zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen festgesetzten Nebenbestim-

mungen keine Umweltbelange existieren, die der Genehmigungsfähigkeit der Maßnahmen entgegenstünden. Dieses Zwischenergebnis wird in die abschließende Abwägung eingestellt.

VI Öffentliche Belange

1 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

Das geplante Vorhaben ist bei Beachtung der unter A III 2 festgestellten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Abfallwirtschaft, dem Schutz vor Altlasten und dem Bodenschutz vereinbar.

(a) Abfallwirtschaft

(1) Verwertung von Bodenaushub

Gemäß §§ 6 Abs. 1, 7 Abs. 2 Satz 2 KrWG sind Abfälle, soweit sie nicht vermieden werden können, zu verwerten. Eine der Art und Beschaffenheit des Abfalls entsprechende hochwertige Verwertung ist anzustreben (§ 8 Abs. 1 KrWG). Der Bodenaushub und ggf. das Abbruchmaterial, das nicht am Ort der Baumaßnahme wiederverwertet werden kann, unterliegt als Abfall dieser Regelung (§ 3 Abs. 1 und 2 KrWG). Da Bodenaushub im Sinne einer hochwertigen Verwertung in der Regel wieder in den Boden eingebaut wird, sind die Anforderungen des Bodenschutzes zu beachten. Dabei ist zu unterscheiden, ob außerhalb einer durchwurzelter Bodenschicht oder aber durch Auf- und Einbringung auf bzw. in eine durchwurzelbare Bodenschicht verwertet wird. Zur Herstellung einer durchwurzelbaren Bodenschicht bzw. zur Wiederherstellung der Bodenfunktionen entsprechend der LAGA-Mitteilung 20, TR Boden (11/2004) ist ausschließlich der Einbau von Boden zulässig. Hinsichtlich der Schadstoffgehalte dürfen die Böden die Vorsorgewerte nach Anhang 2 Nr. 4 i. V. m. § 12 Abs. 2 BBodSchV nicht überschreiten. In Bezug auf die Mächtigkeit der durchwurzelbaren Bodenschichten ist in Abhängigkeit von der vorgesehenen Folgenutzung der „Hinweis zur Umsetzung von § 12 BBodSchV, SMUL vom 9. Mai 2003“ zu beachten. Bei der Verwertung außerhalb einer durchwurzelbaren Bodenschicht ist der Erlass des SMUL vom 27. September 2006 zu beachten. Danach ist in jedem Einzelfall zu prüfen, ob und wie die aus dem Bodenaushub anfallenden Abfallstoffe nach Maßgaben des Bodenschutzrechts verwertet werden können; dazu sollen die Teile I und II und im Wesentlichen auch Teil II Ziffer 1.2 der Mitteilung 20 der LAGA herangezogen werden (LAGA M 20 „Anforderungen an die stoffliche Verwertung von mineralischen Abfällen“ und Teil II „Technische Regeln für die Verwertung“ Ziffer 1.2 „Bodenmaterial“ jeweils vom November 2004). Dies gewährleisten die unter A III 2 zum Themenkomplex Abfall/Bodenschutz formulierten Nebenbestimmungen.

(2) Beseitigung von Bodenaushub

Gemäß § 15 Abs. 1 und 2 KrWG sind Abfälle, die nicht verwertet werden, dauerhaft von der Kreislaufwirtschaft auszuschließen; dies hat so zu geschehen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Bodenaushub und Abbruchmaterial, die nicht nach den vorstehenden Grundsätzen verwertet werden können, sind daher zu beseitigen; dabei sind die unterschiedlichen Abfallarten fachgerecht vor Ort zu separieren. Die Nebenbestimmungen unter A III 2 gewährleisten die Einhaltung dieser Beseitigungspflicht.

(3) Dokumentation

Die Verwertung und Beseitigung von Abfällen unterliegt gemäß § 47 Abs. 1 KrWG der Überwachung durch die zuständige Behörde. Gemäß § 47 Abs. 3 KrWG hat der Verpflichtete darüber Auskunft zu erteilen und gemäß §§ 50 ff. KrWG i. V. m. §§ 3 ff. NachwV über die Zulässigkeit und Durchführung der Entsorgung Nachweis zu führen. Der Erfüllung dieser Auskunftspflicht dienen die unter A III 2 formulierten Nebenbestimmungen; zuständig ist die jeweilige Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde (§ 16 Sächs-KrWBodSchG) beim Landkreis Meißen.

(b) Altlasten

Die Bauvorhaben tangieren Altlastenverdachtsflächen und archivierte Altstandorte. Die Flurstücke 34/4, 34/5 und 34/6 der Gemarkung Cotta sind als Altlastenverdachtsflächen im Sächsischen Altlastenkataster unter SALKA-Nr.: 62/201158 „Chemische Fabrik Cotta/Öllager des VEB Gesellschaftsbau“ registriert. Das Flurstück 341/6 der Gemarkung Cotta ist im Altlastenkataster unter SALKA-Nr. 62/228127 „Güterbahnhof DD-Friedrichstadt“ registriert. Als archivierte Altstandorte sind das Flurstück 77 der Gemarkung Briesnitz unter SALKA-Nr.: 62/214005 „Möbellackiererei“, das Flurstück 82/2 der Gemarkung Briesnitz unter SALKA-Nr.: 62/219351 „Kfz-Pflegebetrieb“ sowie die Flurstücke 10/1, 10/2 und 10/5 der Gemarkung Cotta unter SALKA-Nr. 62/208580 „Blei- und Zinnwerk Morgenstern, Chemiehandel“ registriert. Darüber hinaus grenzen die Bauvorhaben an das Trümmerverbreitungsgebiet der Gemarkung Friedrichstadt.

Die Nebenbestimmungen unter A III 2 sollen sicherstellen, dass durch die Baumaßnahmen und in ihren Folgen umweltrelevante Auswirkungen durch die Tangierung oder das anschneiden der vorgenannten Flächen ausgeschlossen bzw. vermieden, im ungünstigsten Fall jedoch vermindert werden. Die Begleitung der Bauarbeiten durch ein fachkundiges Ingenieurbüro soll sicherstellen, dass die betroffenen Altablagerungen erkannt und fachtechnisch richtig behandelt werden. Die Vorlage des Abschlussberichtes dient dem Nachweis, dass der jeweilige Bau in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben erfolgt ist. Mit der umgehenden Beteiligung der jeweils zuständigen Unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde kommen die Vorhabenträger ihren Verpflichtungen gemäß § 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG nach. Die in der Nebenbestimmung aufgenommene Anzeigepflicht für schädliche Bodenverunreinigungen und/oder Altlasten beruht auf § 10 Abs. 3 SächsKrWBodSchG.

(c) Bodenschutz

Gemäß § 4 Abs. 1 Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl. I S. 502), zuletzt geändert durch Art. 3 Abs. 3 der Verordnung vom 27.09.2017 (BGBl. I S. 3465) dürfen schädliche Bodenveränderungen nicht hervorgerufen werden. Schädliche Bodenveränderungen sind Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen (§ 2 Abs. 3 BBodSchG). Die geplanten Vorhaben sind nach den Regelungen des Bodenschutzrechts zu beurteilen, da im Zuge der Baumaßnahmen auf den in diesem Bereich verbliebenen (Rest-) Boden und seine Funktionen i. S. d. Bundes-Bodenschutzgesetzes eingewirkt wird. Gemäß § 2 Abs. 1 BBodSchG ist Boden die obere Erdkruste, soweit sie Träger von natürlichen Funktionen, Archiv- oder Nutzungsfunktionen ist (§ 2 Abs. 2 BBodSchG). Bei Einwirkungen auf den Boden sollen gemäß § 1 Satz 3 BBodSchG Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden. Gleichzeitig ist nach § 7 BBodSchG derjenige, der Verrichtungen auf einem Grundstück durchführt oder durchführen lässt, welche zu Veränderungen der Bodenbeschaffenheit führen können, verpflichtet, Vorsorge gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen zu treffen,

die durch seine Nutzung auf dem Grundstück oder in dessen Einwirkungsbereich hervorgerufen werden können. Vorsorgemaßnahmen sind geboten, wenn wegen der räumlichen, langfristigen oder komplexen Auswirkungen einer Nutzung auf die Bodenfunktionen die Besorgnis einer schädlichen Bodenveränderung besteht.

Die Baumaßnahmen finden in einem anthropogen stark überformten Bereich, indem natürliche Böden mit ihren Funktionen nur noch vereinzelt anzutreffen sind, statt. Ggf. bestehen natürliche Böden mit ihren Funktionen nur noch im Bereich des von der Baumaßnahme betroffenen Volksparks Briesnitz oder aber in tieferen Schichten, die im Zuge der Baumaßnahmen angeschnitten werden. Die Nebenbestimmungen unter A III 2 gewährleisten einen möglichst schonenden Umgang mit dem verbliebenen natürlichen Boden und seinen Funktionen.

2 Arbeitsschutz

Nach § 3 Abs. 1 ArbSchG ist der Arbeitgeber verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes unter Berücksichtigung der Umstände zu treffen, die die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten bei der Arbeit beeinflussen. Bei Maßnahmen des Arbeitsschutzes ist vom Arbeitgeber gemäß § 4 ArbSchG von allgemeinen Grundsätzen, wie sichere Arbeitsbedingungen oder die Berücksichtigung des Standes der Technik, auszugehen. Die hierzu aufgenommenen Nebenbestimmungen stellen sicher, dass bei der Umsetzung des Vorhabens die rechtlichen Vorgaben des Arbeitsschutzes auf der Baustelle beachtet werden. Sie finden ihre gesetzliche Grundlage im ArbSchG, der ArbStättV, der BaustättV und den Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR).

3 Archäologie und Denkmalschutz

Nach § 1 Abs. 3 SächsDSchG sind die Belange des Denkmalschutzes bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen.

Bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen unter A III 4 ist das Vorhaben mit den Belangen von Archäologie und Denkmalschutz vereinbar.

Die in den verfügbaren Teil des Beschlusses aufgenommenen Nebenbestimmungen sichern ab, dass den Belangen des Denkmalschutzes und der Archäologie im erforderlichen Umfang Rechnung getragen wird. Durch die frühzeitige Benachrichtigung über den Baubeginn und die verantwortlichen Ansprechpartner vor Ort können beispielsweise über die zuständigen Denkmalschutzbehörden etwa bei im Zuge der Bauarbeiten auftretenden Bodenfunden die notwendigen archäologischen Untersuchungen veranlasst und etwaige Kulturdenkmale geborgen, erfasst und wissenschaftlich erforscht werden.

Die Anzeigepflicht bezüglich des Fundes von Kulturdenkmalen beruht auf § 20 Abs. 1 und 2 SächsDSchG, die Ordnungswidrigkeitenregelung auf § 36 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 SächsDSchG.

4 Naturschutz und Landschaftspflege

Bei Beachtung der unter A III 8 festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes vereinbar.

4.1 Naturschutz – Europäischer Gebietsschutz

Das geplante Vorhaben ist mit dem Schutz von Natura 2000-Gebieten vereinbar.

Nach § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind Vorhaben vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebietes zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Ein Projekt, das zu erheblichen Beeinträchtigungen des Natura 2000-Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele maßgeblichen Bestandteilen führen kann, ist grundsätzlich unzulässig (§ 34 Abs. 2 BNatSchG); es kann jedoch ausnahmsweise unter den Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 bis 5 BNatSchG zugelassen werden.

Im Untersuchungsraum befindet sich in einem 50 – 150 m großen Abstand, überwiegend durch bestehende Bebauung getrennt, das FFH/SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“. Eine FFH/SPA-Vorprüfung war aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich und wurde im Zuge des Verfahrens auch von keinem Träger öffentlicher Belange, den beteiligten Naturschutzverbänden und der gehörten Öffentlichkeit gefordert.

Mit baubedingten Beeinträchtigungen durch die geplanten Vorhaben ist nicht zu rechnen. Über den Bestand hinausgehende Schadstoffemissionen sowie akustische und visuelle Störreize treten nur während der Bauzeit und damit nur vorübergehend und im Wesentlichen durch die bestehende Bebauung abgeschirmt auf. Auch anlagebedingte Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden, da sich die Vorhaben außerhalb des FFH/SPA-Gebietes befinden und es sich um grundhafte Sanierungen im innerstädtischen Bestand handelt. Ebenso ist nicht mit betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu rechnen. Durch die Realisierung der Vorhaben wird die Verkehrsbelastung nicht erhöht. Zudem erfolgt die Entwässerung der Verkehrsanlagen unverändert über die bestehende Kanalisation.

Im Ergebnis kann nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde festgestellt werden, dass die geplanten Ausbaumaßnahmen gemäß § 34 BNatSchG mit den Erhaltungszielen des FFH/SPA-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ vereinbar sind. Auf eine gesonderte Verträglichkeitsvorprüfung bzw. eine Verträglichkeitsprüfung konnte verzichtet werden, da kein zusätzlicher Erkenntnisgewinn, der zu einer anderen Entscheidung führt, zu erwarten ist.

4.2 Naturschutz – Geschützte Landschaftsbestandteile / Biotopschutz

Das Landschaftsschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen und -altarme“ ist in diesem Bereich deckungsgleich mit dem FFH/SPA-Gebiet und liegt ebenfalls in einem Abstand von 50 – 150 m durch Bebauung von den Baumaßnahmen entfernt. Beeinträchtigungen sind nicht zu besorgen. Geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG befinden sich nicht im Untersuchungsgebiet.

Gehölzschutz

Gemäß § 29 Abs.2 BNatSchG sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteils führen können, nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten. Konkretisiert wird diese Regelung durch die Satzung der Landeshauptstadt Dresden zum Schutz von Bäumen und anderen wertvollen Gehölzen vom 16. Dezember 1999 (Gehölzschutzsatzung).

Gemäß § 4 Nr. 1 und 2 Gehölzschutzsatzung sind Schädigungen von nach § 2 der Satzung geschützten Bäumen und Einwirken auf deren Wurzel-, Stamm- und Kronenbereich, die zu Beeinträchtigungen führen können, verboten. Im Rahmen der geplanten Vorhaben werden 48 Bäume gefällt.

Von den Verboten der Gehölzschuttsatzung kann gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Vorliegend erfordern überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses, die sich aus der Planrechtfertigung (C II) ergeben, im Rahmen der Gesamtbetrachtung eine Befreiung. Der Eingriff in den Gehölzbestand wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde so weit minimiert, wie dies unter Berücksichtigung der Planungsziele möglich war. Als Ersatz i. S. d. § 10 Abs. 1 Gehölzschuttsatzung ist im Zuge der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen 1A – 3A sowie 5A (Details in den Maßnahmeblättern, Unterlage 9.3) die auch klimafreundliche Pflanzung von Bäumen vorgesehen.

Das Einvernehmen der Unteren Naturschutzbehörde zu den Maßnahmen liegt vor. Im Verfahren wurden zum Sachverhalt auch im Übrigen keine Bedenken vorgetragen. Die Nebenbestimmungen unter A III 8 stellen sicher, dass die erforderlichen Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen naturschutzfachlich sachgerecht umgesetzt werden.

4.3 Naturschutz – Artenschutz

4.3.1 Allgemeiner Artenschutz

Bei der Umsetzung des Vorhabens sind die in § 39 BNatSchG normierten allgemeinen Regelungen zum Artenschutz zu beachten. So ist es gemäß § 39 Abs. 1 BNatSchG u. a. verboten, wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten (Nr. 1).

Ein weiteres Verbot enthält § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG, wonach die Gehölzbe-seitigung in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September eines jeden Jahres untersagt ist. Diese Vorschrift soll den Mindestschutz aller wild lebenden Tiere sicherstellen und wurde im Beschluss berücksichtigt.

Anhaltspunkte, dass andere allgemeine artenschutzrechtliche Tatbestände des BNatSchG tangiert sein könnten, hat die Planfeststellungsbehörde nicht.

4.3.2 Besonderer Artenschutz

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen des besonderen Artenschutzes vereinbar. Die Grundlage dieses Prüfungsergebnisses bilden insbesondere der vorgelegte Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.2) sowie die im Öffentlichkeitsverfahren eingegangenen Hinweise und Stellungnahmen.

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- wildlebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 1),
- wildlebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert (Nr. 2),
- Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 3) und

- wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören (Nr. 4).

Diese Zugriffsverbote werden durch § 44 Abs. 5 BNatSchG eingeschränkt. Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG können unter den Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 BNatSchG zugelassen werden.

In diesem Zusammenhang ist allerdings Folgendes zu berücksichtigen:

Soweit es das durch § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG begründete Verbot der Verletzung oder Tötung von Individuen geschützter Arten anbelangt, ist die Vorschrift restriktiv in dem Sinne zu interpretieren, dass die Verbotsfolge nur aktiviert wird, wenn sich das Risiko der Tötung oder Schädigung geschützter Individuen in signifikanter Weise erhöht. Diesen in der Rechtsprechung entwickelten Auslegungsansatz hat auch der Gesetzgeber aufgegriffen und in § 44 Abs. 5 S. 2 Nr. 1 BNatSchG positivrechtlich geregelt. Dahinter steht der Gedanke, dass die Tötung einzelner Exemplare oftmals eine unausweichliche Folge der Realisierung baulicher oder sonstiger Vorhaben ist. Wer eine Straße baut, ist sich des Umstandes bewusst, dass dort zwangsläufig Tierindividuen zu Tode kommen können bzw. werden. Die Funktion des Artenschutzrechts besteht jedoch nicht darin, den geschützten Tieren jedes Risiko abzunehmen. § 44 Abs. 1 Nr. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG kommt daher nicht zum Tragen, wenn die Wahrscheinlichkeit von Einzelverlusten in einem Risikobereich verbleibt, der mit einem Vorhaben im Naturraum immer verbunden ist und dem stets gegebenen Risiko einer Tierart entspricht, im allgemeinen Naturgeschehen das Opfer einer anderen Art zu werden. Das Verbot greift daher nicht schon dann ein, wenn überhaupt Tiere der geschützten Arten im Eingriffsbereich vorkommen. Erforderlich ist vielmehr, dass am Ort des in Rede stehenden Eingriffs Bedingungen vorherrschen, die das Risiko der Tötung von Individuen besonders geschützter Arten, die ihrer Verhaltensweisen wegen durch das jeweilige Vorhaben besonders gefährdet sind, in einer deutlich spürbaren Weise erhöhen (Wolfgang Schrödter / Martin Gellermann in Schrödter, Baugesetzbuch 9. Auflage 2019, BauGB § 1a – Ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz, Rn. 194-197). Das artenschutzrechtliche Tötungsverbot ist jedenfalls in der Regel nicht erfüllt, wenn das vorhabenbedingte Tötungsrisiko unter Berücksichtigung von Schadensvermeidungsmaßnahmen nicht höher ist als das Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind (BVerwG, Urteil vom 8.1.2014 – 9 A 4.13).

Die Möglichkeit der Erfüllung eines bau-, anlage- oder betriebsbedingten Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG wurde daher im Rahmen einer naturschutzfachlichen Betroffenheitsanalyse für eine Vielzahl von vor Ort vorhandenen, schutzbedürftigen Arten überprüft. Bezüglich der Details wird auf die Unterlage 19.2, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, verwiesen.

Reptilien

Die Zauneidechse konnte im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden. Die Gleisanlagen und Böschungsbereiche stellen jedoch nur einen kleinen Teil des Populationsraums dar. Die Zauneidechse besiedelt den gesamten Bereich des Rangierbahnhofs Dresden-Friedrichstadt. Von der Baumaßnahme selbst wird lediglich ein kleiner Teilbereich des Populationsgebietes in Anspruch genommen. Der Großteil des Raumes bleibt unangetastet. Damit verbleiben Ausweichmöglichkeiten im unmittelbaren Umfeld. Die Kriterien einer erheblichen Störung mit Auswirkungen auf den Erhaltungszustand sind daher nicht erfüllt. Erhebliche Störungen, die den Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtern, sind nicht zu erwarten.

Die vorgesehenen Baumaßnahmen können zu einer Tötung von sich im Baufeld befindenden Individuen führen. Das Vorhaben ist daher im Prinzip geeignet innerhalb der Bauphase durch Tötung oder Schädigung von Entwicklungsstadien den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG herbeizuführen. Die baubedingte Tötung oder Verletzung der Tiere kann jedoch durch die Vermeidungsmaßnahme 6V_{CEF} sowie den Einsatz einer ökologischen Baubegleitung 1V bewältigt werden. Beeinträchtigungen von Zauneidechsen, die sich während der Bauarbeiten an der Bahnstrecke befinden und nicht abgesammelt werden konnten oder sich beim Abfangen den Schwanz abstoßen, resultieren aus den Maßnahmen zum Schutz bzw. der Erhaltung der Tiere (§ 44 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG).

Anlage- und betriebsbedingt sind das Tötungs- und Verletzungsrisiko, das Störungsverbot sowie die Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gegenüber dem IST-Zustand nicht signifikant erhöht.

Fledermäuse und Insekten

Während der Erfassung konnten keine Nachweise von Fledermausquartieren (hier Winterquartieren) erbracht werden. Allerdings wird gutachterlich davon ausgegangen, dass Fledermäuse im Untersuchungsgebiet aufgrund der Habitatsignung anzutreffen sind. Einzelne Gehölze im Vorhabengebiet haben das Potential als Eremitenbäume zu fungieren, auch wenn bislang noch keine positiven Nachweise erbracht wurden. Die Bauvorhaben sind daher potentiell geeignet, durch Tötung und Schädigung von Entwicklungsstadien und durch Störungen sowie Entnahme bzw. Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten die Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 und Nr. 3 BNatSchG zu erfüllen.

Die baubedingte Tötung oder Verletzung von Fledermäusen sowie die Entnahme bzw. Zerstörung der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Arten kann durch die Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen 2E_{CEF} und 7V_{CEF} (Fledermäuse) sowie den Einsatz einer ökologischen Baubegleitung 1V bewältigt werden. Darüber hinaus bleiben die Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gewahrt und die Zahl der betroffenen Individuen übersteigt nicht die Signifikanzschwelle. Da Fledermäuse dämmerungsaktiv und durch ihre Tageslethargie nicht besonders störungsempfindlich sind, ist bei einem Baubetrieb der tagsüber stattfindet eine Störung nicht zu erwarten. Die Erfüllung des § 44 Abs. 1 BNatSchG ist daher nicht zu besorgen.

Bei den potentiellen Eremitenpopulationen besteht bei der Fällung von Habitatbäumen jedoch die Gefahr der Tötung- und Verletzung einzelner Individuen, da beim Fällen, Transport und Aufstellen des Stammes einzelne Tiere herausfallen und beim späteren Aufsammeln übersehen werden könnten. Mit der Vermeidungsmaßnahme 5V_{FCS} wird dieser Tatbestand, soweit möglich, minimiert.

Anlage- und betriebsbedingt sind das Tötungs- und Verletzungsrisiko, das Störungsverbot sowie die Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gegenüber dem IST-Zustand nicht signifikant erhöht.

Avifauna

Das Vorkommen verschiedener Vogelarten ergibt sich aus der Unterlage 19.2.

Die Arten sind von den baubedingten Auswirkungen durch die Rodung von Bäumen und Gehölzen, die Zerstörung ihrer Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie durch die Störungen die von den konkreten Baumaßnahmen ausgehen betroffen. Mit den Maßnahmen

1E_{CEF} und der Vermeidungsmaßnahme 1V wird die Erfüllung des Verbotstatbestands gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG vermieden. Die Baufeldfreimachung erfolgt außerhalb der Brutzeit, d. h. im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar (3V) und vermeidet dadurch den Verbotstatbestand gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Gegenüber Störungen sind die Arten an diesem stark überprägten Standort gewöhnt, so dass der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG baubedingt nicht erreicht und erfüllt wird.

Anlage- und betriebsbedingt sind das Tötungs- und Verletzungsrisiko, das Störungsverbot sowie die Schädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten gegenüber dem IST-Zustand nicht signifikant erhöht.

4.3.3 Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG

Im Ergebnis der vorgehenden Prüfung werden bei Umsetzung der Vermeidungs-, CEF- und FCS-Maßnahmen die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG für die geprüften Arten überwiegend nicht erreicht. Eine Ausnahme gilt während der Bauphase bei einzelnen Altbäumen für den Eremiten. Wenn man vorliegend die Fällung einzelner Gehölze unter Beachtung der in diesem Planfeststellungsbeschluss hierzu bereits konkret enthaltenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht bereits als von § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG erfasst ansieht, lägen jedenfalls die Voraussetzungen des § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG vor.

Eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG setzt voraus, dass zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtern würde.

Gegenstand des Vorhabens ist der grundhafte Ausbau der innerorts gelegenen Bundesstraße B 6 verbunden mit einer Entflechtung der Verkehre zur Erhöhung der individuellen Sicherheit von Fußgängern, Auto- und Radfahrern sowie der Gleisanlagen von Straßen- und Eisenbahn um eine Geschwindigkeits- und Attraktivitätssteigerung verbunden mit einem behindertengerechten Ausbau der Haltepunkte des ÖPNV zu erreichen. Für die Details wird auf die Beschreibung der Vorhaben (B I) und die Planrechtfertigung (C II) verwiesen. Eine trassierungstechnische Alternative gibt es nicht. Auf die Alternativenprüfung unter C III wird verwiesen.

Eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Art wäre im Plangebiet nicht zu besorgen.

Im Zuge der Ausnahmeprüfung ist gemäß BVerwG (Urteil vom 6. November 2013, Az. 9A 14.12, juris Rn. 130) eine gebietsbezogene Gesamtbetrachtung entscheidend. Wichtig ist demnach, ob die Gesamtheit der Population in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet, das über das Plangebiet hinausreicht, als lebensfähiges Element erhalten bleibt. Sofern im Baugebiet eine Eremitenpopulation gefunden und einzelne Bäume gerodet werden müssen, ist nicht vollkommen auszuschließen, dass Einzelindividuen trotz der Vermeidungsmaßnahme 5V_{FCS} durch die Rodung geschädigt werden.

Laut Bundesamt für Naturschutz ist zur Abgrenzung einer lokalen Population des Eremiten die räumliche Verteilung besiedelter Bäume heranzuziehen. Einzelne Bäume sind dabei allerdings als Teilvorkommen eines größeren vernetzten Vorkommens anzusehen. Bekannt ist, dass lediglich 15 % der Individuen eines Baumes diesen auch verlassen. Die überwundenen Distanzen reichen meist nur bis zu 200 m, selten 1 bis 2 km. Daher sind alle besiedelten Bäume und deren Umgebung bis zu 500 m Entfernung als Gebiet der lokalen Population anzusehen. Am konkreten Standort geht es um insgesamt 9 betroffene Bäume die potentielle Eremitenhabitate darstellen könnten.

Bezugnehmend auf den Ansatz des Bundesamtes für Naturschutz können damit die Bereiche rund um die Bauvorhaben, die mit altem Baumbestand bestanden sind, ebenso wie der bewaldete Abrollbereich des ehemaligen Rangierbahnhofs Dresden-Friedrichstadt, in die Betrachtung zur Abgrenzung der lokalen Population einbezogen werden. Die hier vorhandenen Gehölzbestände deuten auf eine Vielzahl von potentiellen Eremitenhabitate in diesem Großbereich hin, so dass bei der Entnahme von Einzelbäumen eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Gesamtpopulation nicht zu erwarten ist. Die Gesamtheit der Population bleibt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet damit als lebensfähiges Element auch dann erhalten, wenn Einzelbäume gerodet werden müssten. Dies gilt umso mehr unter Berücksichtigung der Maßnahme 5V_{FCS} sowie der aufgenommenen Nebenbestimmungen A III 8.8.

4.4 Naturschutz - Eingriffsregelung

Für Natur und Landschaft werden die Belange des Naturschutzes und landschaftspflegerischen Belange unmittelbar in den Zielen und Grundsätzen der §§ 1 und 13 des BNatSchG konkretisiert. Diese sind im Rahmen der vorzunehmenden Fachplanung durch die Planfeststellungsbehörde zu beachten (vgl. § 2 Abs. 2 und 3 BNatSchG, § 13 BNatSchG, § 1 SächsNatSchG).

Konkret umgesetzt wird das Verbot der Schädigung der Allgemeingüter in Natur und Landschaft u. a. in den Eingriffsregelungen der §§ 13 ff. BNatSchG. Vorhaben, die Eingriffsqualität besitzen, sind besonders zu gewichten. Diese besondere Gewichtung wird deutlich aus der gesetzlichen Systematik der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie der Ausformung, die sie durch die Rechtsprechung erhalten hat und die auch auf die derzeit geltenden Fassungen des Bundesnaturschutzgesetzes übertragbar ist.

Schutzgüter der Eingriffsregelung des § 14 BNatSchG sind die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild. Eine Beeinträchtigung dieser Schutzgüter setzt eine erkennbare bzw. prognostizierbare Veränderung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes voraus, die einen existenten Zustand, eine bestimmte Ausprägung bzw. Qualität erheblich negativ verändert. Anhaltspunkte dafür, ob eine solche negative Veränderung vorliegt, ergeben sich aus den Zielen und Grundsätzen des BNatSchG.

Entsprechend den relevanten gesetzlichen Regelungen der §§ 13 ff. BNatSchG hat der Vorhabenträger vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG). Der Begriff der Vermeidbarkeit ist hierbei nicht streng naturwissenschaftlich zu verstehen, sondern rechtlich einzugrenzen. Maßstab hierfür sind die Zielsetzungen des Naturschutzrechts. Vermeidbar sind Beeinträchtigungen dann, wenn durch zumutbare Alternativen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann, d. h., wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Vermeidbarkeit bedeutet daher in diesem Zusammenhang weder einen Verzicht auf die geplante Maßnahme noch die Prüfung alternativer Trassen an anderen Standorten.

Dieses Vermeidungsgebot ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes striktes Recht. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, da es im Rahmen der Abwägung nicht zur Disposition steht.

Ebenfalls striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung ist das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten

Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

Ein Eingriff darf im Übrigen nicht zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Range vorgehen (§ 15 Abs. 5 BNatSchG).

Art und Umfang des konkreten Vorhabens ergeben sich aus den Beschreibungen unter C I 2 in diesem Planfeststellungsbeschluss. Ergänzend wird auf die Beschreibung im Erläuterungsbericht, Unterlage 1, und die umweltfachlichen Untersuchungen und Planungen, Unterlagen 19.1, 19.2 und 19.3 verwiesen.

Der Eingriff und die zu erwartenden Auswirkungen wurden nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bereits durch die Vorhabenträger im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 19.1) umfassend dargestellt. Dabei wurde die Intensität der Beeinträchtigung der betroffenen Schutzgüter bewertet, um Aufschluss über die Erheblichkeit und Nachhaltigkeit zu gewinnen. Die Intensität wurde anhand der Stärke, Dauer und räumlichen Ausdehnung der voraussichtlichen Beeinträchtigung sowie der Wertigkeit des Schutzgutes bestimmt. Außerdem wurden bestehende Vorbelastungen in die Bewertung einbezogen. Die abgeleiteten Konflikte wurden zusammenfassend im Landschaftspflegerischen Begleitplan erläutert und im Bestands- und Konfliktplan dargestellt. Detaillierte, durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare Ausführungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter sowie die bestehenden Konflikte finden sich im Landschaftspflegerischen Begleitplan, Unterlage 19.1, auf die verwiesen wird. In Auswertung der Unterlagen und der Ergebnisse des Anhörungsverfahrens geht die Planfeststellungsbehörde damit davon aus, dass der vorhabenbedingte Eingriff in Natur und Landschaft vollständig und zutreffend ermittelt und bewertet wurde und durch die vorgesehenen Maßnahmen letztlich in vollem Umfang kompensiert wird.

Der Freistaat Sachsen, eine Gemeinde oder ein Landkreis als Träger eines Vorhabens, das mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden und für das eine Planfeststellung oder Plangenehmigung erforderlich ist, hat nachzuweisen, dass Ökokontomaßnahmen im Sinne § 11 Abs. 1 oder von den nach § 7 Abs. 2 SächsÖKoVO Beauftragten durchgeführte Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die geeignet und wirtschaftlich angemessen sind, für den erforderlichen Ausgleich oder Ersatz nicht verfügbar sind, soweit dies im Rahmen der für den Vorhabensträger geltenden Vorschriften möglich ist (§ 10 Abs. 3 SächsNatSchG). Alle erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen der Gesamtbaumaßnahmen finden im Bereich der Verkehrsanlagen bzw. auf öffentlichen Flächen in Dresden-Meußlitz statt. Die Prüfung und Inanspruchnahme von Ökokontomaßnahmen war daher nicht erforderlich.

5 Klimaschutz

Laut Synthetischer Klimafunktionskarte des Themenstadtplans Dresden befindet sich das Planungsareal, welches von mäßig bebauten Siedlungsbereichen, einem Versiegelungsgrad von 40 – 60 % und einem mäßig hohen Vegetationsanteil bestimmt wird, überwiegend im Bereich mittlerer Überwärmung (3 bis 4 Grad). Klimatisch weist das Gebiet eine merkliche Störung der Durchlüftungsverhältnisse durch die Behinderung lokaler Winde und Kaltluftströmen auf. Zudem kann es durch potentielle Überwärmung sowie eingeschränkte nächtliche Abkühlung charakterisiert werden.

Die Flächen der Elbe und der Weißeritz dienen als Bereiche der Kalt- und Frischluftentstehung.

Durch den Straßenverkehr resultiert eine hohe Lärmbeeinträchtigung sowie Belastung durch Luftschadstoffe (Feinstaub- und Stickoxidbelastung). In Bezug auf die PM10 und PM2,5 Belastung werden die erforderlichen Werte im IST-Zustand immer eingehalten. Auch die NO2 Werte weisen keine Grenzwertüberschreitung im IST-Zustand auf.

Durch die Bauvorhaben kommt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zu keiner weiteren Verschlechterung der derzeitigen klimatischen Situation am betrachteten Standort und darüber hinaus.

Im Übrigen ist Ziel der Maßnahme die Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich seiner Vernetzung mit anderen Verkehrsarten und, konkret vor Ort auch die Förderung eines flüssigen Verkehrs innerhalb der Stadt Dresden, insbesondere auch des vor Ort bestehenden Schwerlastverkehrs. Hinzu kommt die Neuanlage von Großgrün innerhalb der Stadt Dresden, dass vom Umfang her die Fällungen überschreitet.

6 Immissionsschutz

Bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen unter A III 6 ist das Vorhaben sowohl mit den Belangen des Lärmschutzes als auch des Schutzes vor Luftschadstoffen vereinbar.

6.1 Lärmschutz

Lärmbeeinträchtigungen gehen im vorliegenden Fall von allen drei zu betrachtenden Verkehrsanlagen aus.

Die planfestgestellten Vorhaben sind mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Zu diesem Ergebnis führt eine Abwägung, die sowohl die grundsätzliche Verkehrsführung als auch – wie im Folgenden ausgeführt wird – die Bewältigung der durch den Lärmschutz aufgeworfenen Probleme umfasst. Die Ausgestaltung der Vorhaben im Einzelnen und die in den Planunterlagen enthaltenen und im Auflagenteil des Beschlusses angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG unausgeglichen zurückbleiben.

6.1.1 Rechts- und Beurteilungsgrundlage

Rechtsgrundlage

Der Schutz der Anlieger vor Straßen-, Schienen- und ÖPNV-Verkehrslärm vollzieht sich nach den gesetzlichen Bestimmungen auf drei verschiedenen, in nachstehender Reihenfolge zu betrachtenden Stufen:

Bereit bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umweltwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebieten sowie auf sonstigen schutzwürdigen Gebieten soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG – planerischer Lärmschutz).

Weiterhin ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädlichen Umweltauswirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 Abs. 1 BImSchG – aktiver Lärmschutz). Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Kann den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrung Rechnung getragen werden, hat der Betroffene gegen die Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen (§ 42 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 BImSchG – passiver Lärmschutz). Weitergehende Entschädigungen werden durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG gewährt (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG).

Zumutbarkeitsgrenze

Die Bundesregierung hat mit der 16. BImSchV von der Ermächtigung gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG Gebrauch gemacht und Grenzwerte für den Schutz der Nachbarschaft festgelegt. Die in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerte stellen das Zumutbare gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dar.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umweltauswirkungen der Beurteilungspegel der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten wird:

- a) An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A),
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A),
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A),
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Einstufung der Gebietsnutzung erfolgt auf der Grundlage von Bebauungsplänen oder entsprechend der Schutzbedürftigkeit der vorhandenen Bebauung nach BauNVO. Wird die zu schützende Nutzung nur am Tag oder nur in der Nacht ausgeübt, besteht die Schutzbedürftigkeit nur für diesen Zeitraum (§ 2 der 16. BImSchV).

Für das Untersuchungsgebiet existiert bis auf das Sondergebiet „Einkaufszentrum“ kein rechtskräftiger Bebauungsplan. In Übereinstimmung mit dem Flächennutzungsplan wird daher von einem Mischgebiet entlang der Hamburger Straße ausgegangen. Die Wohnbebauung entlang der Meißner Landstraße 11 – 27 wird als „allgemeines Wohngebiet“ bewertet.

Für die schalltechnischen Untersuchungen wurde die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde gelegt.

6.1.2 Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG

Alternativen, die dem Optimierungsgebot des § 50 BImSchG im Hinblick auf die Lärmimmissionen besser Rechnung tragen würden, sind nicht ersichtlich.

6.1.3 Künftige Lärmbelastung

Die 16. BImSchV sieht für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen Lärmvorsorgemaßnahmen vor, falls die von der Straße bzw. dem Schienenweg ausgehenden Lärmemissionen die nach § 2 der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte überschreiten.

Eine wesentliche bauliche Änderung liegt gemäß § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV vor, wenn

1. eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird oder
2. durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht wird.

Eine Änderung ist auch wesentlich, wenn der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird; dies gilt nicht in Gewerbegebieten.

Zu berücksichtigen ist, dass bei schalltechnischen Untersuchungen die unterschiedlichen Verkehrswege und -arten grundsätzlich getrennt voneinander zu betrachten sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 21. März 1996 - 4 C 9/95). Deshalb sind Eisenbahn- und Straßenlärm zunächst einzeln zu untersuchen.

Für das Bauvorhaben ergibt sich insoweit Folgendes:

Vorbemerkung

Nach den unter C IV dargestellten Grundsätzen sind beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen zur Vermeidung von schädlichen oder erheblich belästigenden Lärmeinwirkungen zunächst aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Solche Maßnahmen scheiden im geplanten Vorhabenbereich aus städtebaulichen Gründen im Zusammenhang mit dem Straßen- und Straßenbahnausbau von vornherein aus. Weder die vorhandene Bebauung noch die Platzverhältnisse lassen Lärmschutzwände o. ä. zu. Außerdem könnten wegen der vorhandenen Straßeneinmündungen und Zufahrten durchgehende Anlagen gar nicht errichtet werden. Sofern eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vorliegt, kommen daher nur passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht.

Anders ist die Situation beim Ausbau der DB Bahnstrecke zu bewerten. Durch aktiven Lärmschutz in Gestalt von beidseitigen hochabsorbierenden Lärmschutzwänden mit einer Länge von jeweils 250 m und eine Höhe von 2 – 3 m kann an den meisten betroffenen Gebäuden eine Lärmvorsorge gewährleistet werden. Verbleibenden Betroffenheiten kann mit passiven Lärmschutzmaßnahmen abgeholfen werden.

Straßenbahnverkehr

Die bestandsnahe Gleiserneuerung führt zu teilweise deutlichen Lageveränderungen und ist ein erheblicher baulicher Eingriff i. S. v. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV, weil gleichzeitig der Gleisachsabstand auf 3 m vergrößert wird; die Gleistrasse rückt damit näher an die Bebauung heran.

In Unterlage 17.1.1 wurden die Lärmimmissionen infolge des erheblichen baulichen Eingriffs (Prognose-Planfall) und die Lärmimmissionen ohne Baumaßnahme (Prognose-Nullfall) ermittelt und bewertet. Im Ergebnis führt der Eingriff an zwei Gebäuden dazu, dass nachts der Wert von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten wird. Für diese beiden Gebäude liegt eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV vor, so dass dem Grunde nach Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

Kfz-Verkehr

Insbesondere der grundhafte Ausbau der Straße und die Anordnung von zwei Fahrspuren stadteinwärtig sowie stadtauswärtig führt neben dem Ausbau der Geh- und Radwege zu Verschiebungen des Fahrbahnrandes. Damit sind die straßenbaulichen Maßnahmen als erheblicher Eingriff i. S. v. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV zu werten.

Auch hierfür wurden die Lärmimmissionen infolge des erheblichen baulichen Eingriffs (Prognose-Planfall) und die Lärmimmissionen ohne Baumaßnahme (Prognose-Nullfall) ermittelt und bewertet. Unterlage 17.1.1 weist für siebzehn Gebäude dem Grunde nach Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen aus. Da die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreicht bzw. überschritten werden, liegt eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV vor.

Eisenbahnverkehr

Im Zuge der Änderungen der Eisenbahnbetriebsanlagen sind insbesondere die Vergrößerung der lichten Weite der Eisenbahnüberführung sowie eine Höhenanhebung der Gleise um bis zu 0,8 m geplant. Das Überführungsbauwerk sowie die angrenzenden Bereiche werden für eine Streckengeschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt. Damit sind die geplanten Maßnahmen als erheblicher Eingriff i. S. v. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV zu werten.

In Unterlage 17.1.2 wurden die Lärmimmissionen infolge des erheblichen baulichen Eingriffs (Prognose-Planfall) und die Lärmimmissionen ohne Baumaßnahme (Prognose-Nullfall) ermittelt und bewertet. Im Ergebnis verbleiben unter Berücksichtigung des aktiven Lärmschutzes durch beidseitige Lärmschutzwände an sieben Gebäuden eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV, so dass dem Grunde nach Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen.

Summenpegel

Nach ständiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012, A 20.11 - juris, Rn. 15) besteht dann ein Anspruch auf weitergehenden Schallschutz aus der verfassungsrechtlichen Schutzpflicht für Gesundheit und Eigentum, wenn der Summenpegel sämtlicher Verkehrswege die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet.

Vorliegend ist neben dem Straßenbahn- und dem Kfz-Verkehr auch die Deutsche Bahn AG als Emittent zu berücksichtigen. Die maßgebliche Eisenbahnstrecke quert die Hamburger Straße.

Unterlage 17.1.3 ermittelt den Summenpegel der drei Emittenten im Prognose-Planfall und im Prognose-Nullfall. Demnach werden an 21 Gebäuden die Schwellenwerte erstmals erreicht bzw. vorhandene Belastungen oberhalb der Schwellenwerte weiter erhöht. Die Planfeststellungsbehörde bejaht für diese Fälle den Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen. Auch wenn die Erhöhungen oberhalb der Schwelle nur bis zu 1,2 dB(A) betragen, sollen die Anwohner doch vor einer Erhöhung der Gesundheitsgefahren durch Lärm geschützt werden. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird das konkrete Lärmschutzkonzept bestätigt.

Soweit umleitungsbedingt temporäre Schallpegelerhöhungen auftreten, hat sich die Planfeststellungsbehörde an dem Urteil des BVerwG vom 3. März 2011 - 9 A 8/10 orientiert. Bei einer für bis zu zwei Jahren provisorisch als Umleitungsstrecke eingerichteten Fahrbahn ist danach, „bezogen auf provisorische Baumaßnahmen der vorliegenden Art

lediglich sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird“ (juris, Rn. 60). Dieser Zeitraum wird nicht überschritten.

6.1.4 Lärmbelastung während der Bauzeit

Während der Bauzeit ist mit baubedingten Lärmbelastungen für Anwohner zu rechnen. Die Nebenbestimmungen unter A III 6. gewährleisten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass unzumutbare Belastungen durch Lärm anlässlich der Bauarbeiten vermieden werden.

6.1.5 Lärmbeeinträchtigungen durch die Umleitungen

Straßenverkehr

Die geplanten Umleitungsstrecken führen durch die an die Baumaßnahme angrenzenden Wohnviertel. Die Details der Umleitungsstrecken für den Kfz- Verkehr sowie den ÖPNV sind der Unterlage 16.8 zu entnehmen.

Zwar erstreckt sich der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG nicht auf Umleitungen die dazu dienen den Verkehrsfluss vorübergehend bis zum absehbaren Abschluss des Baus zu sichern. Es ist jedoch sicherzustellen, dass ein dadurch verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwellen gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird (BVerwG, Urteil vom 3. März 2011, 9A 8/10, Rn. 60 – nach juris).

Insbesondere durch die zeitliche Anpassung der Umleitungsstrecken an die verschiedenen Bauphasen, die Geschwindigkeitsbegrenzungen und die während der gesamten Bauzeit geplante einstreifige Offenhaltung (mit Ausnahme kurzen Vollsperrungen am Wochenende) der B 6 für die Hauptverkehrsströme entsteht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine unzumutbare Lärmbelastung der nach höchstrichterlicher Rechtsprechung entwickelten grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen (BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011, 7 A 11/10, Rn. 30 – nach juris) auf den Umleitungsstrecken.

Schienenverkehr (Deutsche Bahn)

Im Zuge des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung an der Hamburger Straße (Strecke 6248) wird eine weiträumige Umleitung des Zugverkehrs (Güter- und Fern- und Regionalverkehr) erforderlich. Unterlage 16.8 sind die Details sowie eine summarische Dauer der Umleitung auf den parallel geführten Strecken 6239/6363 von 89 Wochen zu entnehmen.

Bei den beiden parallel verlaufenden Umleitungsstrecken handelt es sich um zwei im Zuge des „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9“ bereits ausgebaute Bestandsstrecken, die baulich nicht verändert werden müssen um die Umleitungsverkehre aufzunehmen. Zusammen sind die Strecken 6339 und 6363 mit prognostizierten 437 (2030) täglichen Zugfahrten belegt. Der durch die Baumaßnahmen an der Strecke 6248 verursachte Umleitungsverkehr lenkt 63 tägliche Zugfahrten (47 Güterzüge und 4 IC Züge am Tag und 12 Regionalzüge in der Nacht) auf die vorgenannten Strecken. In Summe ergeben sich 500 tägliche Zugfahrten auf den Strecken 6239/6363 während der Bauzeit und der damit verbundenen Umleitung der Züge. Die zugelassene Kapazität der Strecken wird vom Vorhabenträger mit 615 täglichen Zugfahrten angegeben.

Die Anlieger von Bestandstrassen müssen jederzeit damit rechnen, dass das Betriebsprogramm geändert wird und die Kapazität der betroffenen Bahnstrecke ausgeschöpft wird. Erhöht sich deshalb ihre Lärmbelastung, gibt es keinen Anspruch nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der BImSchV. Das gilt auch soweit Maßnahmen an der Umleitungstrecke erforderlich werden, die den Umleitungsverkehr während der Bauphase ermöglichen sollen. Auch dann findet § 41 Abs. 1 BImSchV i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der BImSchV keine Anwendung. Interimsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau von Verkehrswegen sind grundsätzlich nicht geeignet, Ansprüche nach den in Rede stehenden Vorschriften auszulösen (SächsOVG, Beschl. V. 18. Oktober 2012 – 1 B 198/11-juris unter Bezugnahme auf BVerwG, Urt. V. 3. März 2011, BVerwG, 139, 150). Maßgeblich ist darüber hinaus auch nicht die tatsächliche Ausnutzung des Schienenwegs, sondern dessen rechtlich zulässige Ausnutzbarkeit (vgl. Urteil vom 21. November 2013 – BVerwG 7 A 28/12 – Rn. 23). Eine Pflicht zur Verbesserung der vorgefundenen Situation („Lärmsanierung“) obliegt dem Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dabei nicht.

6.2 Luftschadstoffe

Die geplanten Vorhaben rufen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe hervor. Die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit bezogen auf die bestehende Wohn- und Gewerbenutzung werde nach Einschätzung des Gutachtens (Unterlage 17.2) eingehalten.

6.2.1 Rechtsgrundlage

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzwürdige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen gehören nach § 3 Abs. 1, 2 und 4 BImSchG auch Luftverunreinigungen. Kann den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder durch technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG).

Für die „Erheblichkeit“ i. S. d. § 3 BImSchG bzw. für die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG enthält das Gesetz allerdings keinen allgemein gültigen, konkreten Maßstab. Speziell festgelegte Grenzwerte zur Beurteilung, insbesondere der Schädlichkeit straßenverkehrsbedingter Schadstoffimmissionen, ergeben sich im nationalen Rechts aus der 39. BImSchV. Als maßgeblich verkehrsbedingte Luftschadstoffe wurden im vorliegenden Fall NO_2 , PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ betrachtet. Entsprechend der Schutzrichtung der 39. BImSchV und der mit ihr umgesetzten Luftqualitätsrichtlinien kommt es für die Einhaltung der Grenzwerte nur auf solche Grundstücke an, auf denen Menschen über einen längeren Zeitraum Schadstoffen ausgesetzt sind (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004, Az.: 9A 6.03).

Die zu erwartende Schadstoffbelastung wurde mit Hilfe des Berechnungsverfahrens PROKAS abgeschätzt. Die Verwendung des anerkannten Berechnungsmodells gewährleistet, dass die Prognosen unter Berücksichtigung der maßgeblichen Daten, insbesondere der relevanten Einflussparameter, in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise erarbeitet wurden.

6.2.2 Bewertung

Ausweislich des Luftschadstoffgutachtens (Unterlage 17.2) werden die Immissionsgrenzwerte für NO_2 , PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ im Planfall nicht erreicht und nicht überschritten.

Durch die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Umleitungen wird die Luftschadstoffsituation nicht verschärft, sondern nur vorübergehend verlagert.

7 Kampfmittelbeseitigung

Im Bereich des Vorhabens ist keine Belastung mit Kampfmitteln bekannt. Da das Vorhandensein aber nicht sicher ausgeschlossen werden kann und Kampfmittel eine erhebliche Gefährdung für Leib, Leben und Sachwerte darstellen, hat die Planfeststellungsbehörde die Anzeigepflicht gemäß § 3 KampfmittelVO als Nebenbestimmung A III 7 aufgenommen, um dem Eintritt von Schäden durch Kampfmittel vorzubeugen.

8 Öffentliche Ver- und Entsorgung, Leitungen

Im Vorhabengebiet sind Leitungen und Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung betroffen. Potenziell betroffene Ver- und Entsorger und Leitungsunternehmen wurden i. Ü. am Verfahren beteiligt und hatten die Möglichkeit, eigene Belange vorzutragen.

Bei Beachtung der erfolgten Zusagen (vgl. A VI) und der festgesetzten Nebenbestimmungen unter A III 9 sind die geplanten Bauvorhaben mit den Belangen der Leitungen und Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung vereinbar.

Da die Ver- und Entsorgung der Daseinsvorsorge dient und eine Vermeidung von Störungen in diesem Bereich im öffentlichen Interesse liegt, wurde dem Vorhabenträger für den Fall, dass er im Rahmen der Bauarbeiten auf bislang nicht bekannte Leitungen und Anlagen trifft, allgemeine Unterrichts- und Abstimmungspflichten auferlegt. Damit wird sichergestellt, dass es vorhabenbedingt zu keinen Schäden an Leitungen oder Kabeln und damit am Eigentum der Leitungs- und Versorgungsträger kommt. Darüber hinaus dienen die Nebenbestimmungen der Gewährleistung der Elektrizitäts- und Gasversorgung der Allgemeinheit. Sie stellen damit die Umsetzbarkeit der Pflicht der Versorger bspw. aus §§ 2 Abs. 1 i. V. m. 1 Abs. 1 EnWG sicher.

9 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Potenziell betroffene Dienstleister im Öffentlichen Personennahverkehr wurden am Verfahren beteiligt bzw. hatten die Möglichkeit, eigene Belange vorzutragen. Bei Beachtung der unter A. III 10 festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen des Öffentlichen Personennahverkehrs vereinbar.

10 Raumordnung

Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 ROG sind die raumordnerischen Ziele von öffentlichen Stellen bei raumbedeutsamen Planungen zu beachten, insbesondere auch bei Planfeststellungen, in denen über raumbedeutsame Maßnahmen entschieden wird. Des Weiteren sind gemäß § 4 Abs. 2 ROG bei der Abwägung auch die Grundsätze der Raumordnung zu berücksichtigen.

Raumordnerische Belange stehen der Maßnahme nicht entgegen. Das geplante Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung vereinbar.

11 Rettungswesen

Die Nebenbestimmungen zur frühzeitigen Information der Träger des Rettungsdienstes über Beeinträchtigungen auf der regional bedeutsamen Verbindungsstrecke. Die Information über den Bauablauf und Nebenbestimmungen gewährleistet einen planbaren ungehinderten Einsatz von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen.

12 Vermessungswesen

Die Nebenbestimmung zum Vermessungswesen beruht auf §§ 6 Abs. 2 und 27 Sächs-VermKatG.

13 Wasserwirtschaft

Bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen unter A III 12 ist das Vorhaben mit der Wasserwirtschaft vereinbar.

13.1 Wasserrahmenrichtlinie

Die in den §§ 27 und 47 WHG niedergelegten Gewässerbewirtschaftungsziele statuierten verbindlichen Vorgaben sind zu beachten. Die Bewirtschaftungsziele des WHG gehen auf die WRRL zurück. Diese ist auf den Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers gerichtet und legt für diese verbindliche Umweltziele fest. Hiernach darf der Zustand der Gewässer zum einen nicht verschlechtert werden (Verschlechterungsverbot), zum anderen sind Gewässer grundsätzlich so weit zu schützen, zu verbessern und zu sanieren, dass ein guter Gewässerzustand erreicht wird (Verbesserungsgebot). Wird bei einem Oberflächen- oder Grundwasserkörper der gute Zustand nicht erreicht oder verschlechtert sich der bestehende Zustand, liegt ein Verstoß gegen die Bewirtschaftungsziele vor. Dies führt grundsätzlich zur Unzulässigkeit des Vorhabens (EuGH, Urteil vom 1. Juli 2015, Rs.C-461/13 - juris, Rn. 51). Eine Zulassung im Ausnahmefall bleibt jedoch zulässig, § 31 Abs. 2 und 3 WHG.

Im räumlichen Bereich der Baumaßnahmen befinden sich die Oberflächenwasserkörper Elbe und Weißeritz sowie der Grundwasserkörper Elbe. Die Details sind in der Planunterlage 19.4 dargestellt. In Auswertung der Unterlagen des Vorhabenträgers und unter Berücksichtigung der eingegangenen Anmerkungen und Hinweise ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass die Vorhaben bei Umsetzung der festgesetzten Nebenbestimmungen mit keinen Verschlechterungen der bestehenden Oberflächen- oder Grundwasserkörper verbunden sind. Die geplanten Vorhaben sind daher mit den Bewirtschaftungszielen vereinbar.

13.2 Einleittatbestände und Entwässerungsanlagen

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis. Benutzung in diesem Sinne ist u. a. das Einleiten von Stoffen in Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG i. V. m. § 2 Abs. 1 WHG).

Für diese Einleitungen sind Erlaubnisse gemäß § 8 WHG erforderlich. Das Erteilen der Erlaubnis steht im pflichtgemäßen Ermessen. Die Erlaubnis ist zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 WHG). Versagungsgründe i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG liegen vorliegend nicht vor. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse konnten vorliegend erteilt werden. Mit Bezug genommenem Schreiben, AZ: 86.22-21-0205/1510623163/17, hat die Landeshauptstadt Dresden (Untere Wasserbehörde) für die Einleitungen das nach § 19 Abs. 3 WHG notwendige Einvernehmen erteilt.

Vorliegend konnte der Deutschen Bahn AG die wasserrechtliche Erlaubnis zum Einleiten von Niederschlagswasser aus dem Gleisbett (Unterlage 25.8) in die Elbe gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG i. V. m. § 8 Abs. 1 WHG erteilt werden. Die Erlaubnis ist auf einen Zeitraum von 35 Jahren befristet.

Eine wasserrechtliche Erlaubnis war erforderlich.

Die Benutzung von Gewässern (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG) bedarf der Erlaubnis (§ 8 Abs. 1 WHG). Die Länder können jedoch den erlaubnisfreien Gemeingebrach auf das schadloze Einleiten von Niederschlagswasser erstrecken (§ 25 Satz 3 Nr. 1 WHG). Gemäß § 16 Abs. 1 Satz 2 SächsWG erstreckt sich der Gemeingebrach auf das schadloze Einleiten von Niederschlagswasser, das nicht aus gemeinsamen Anlagen eingeleitet oder von gewerblichen Flächen abgeleitet wird, soweit dadurch keine signifikanten nachteiligen Auswirkungen auf den Gewässerzustand und seine Nutzungsmöglichkeiten zu erwarten sind und der Wasserabfluss nicht nachteilig beeinflusst wird.

Niederschlagswasser von einer Bahnanlage wird jedoch mit unterschiedlichen Stoffen verunreinigt, gesammelt sowie abgeleitet und ist daher Abwasser i. S. v. §§ 54 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2. Es erfüllt die Voraussetzungen des § 16 SächsWG (schadlos) nicht. Die Einleitung des Niederschlagswassers stellt eine Benutzung i. S. von § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar und bedurfte der Erlaubnis nach § 8 WHG.

Die Erlaubnis (A IV) konnte erteilt werden, da die Menge und Schädlichkeit des Abwassers gering ist (§ 57 Abs. 1 Nr. 1 WHG). Die zuständige Untere Wasserbehörde bei der Landeshauptstadt Dresden erteilte das nach § 19 Abs. 3 WHG notwendiges Einvernehmen. Die Erlaubnis wurde unter Berücksichtigung des gemeinsamen Erlasses von SMUL und SMWA vom 12. Mai 2015, Az. 41-8914.30/2/16, bzw. 61-4003/16/13 auf 35 Jahre befristet. Mit dem Ablauf der Frist erlischt das Recht zur Gewässerbenutzung. Eine dennoch fortgesetzte Benutzung ist rechtswidrig und stellt eine Ordnungswidrigkeit i. S. d. § 103 Abs. 1 Nr. 1 WHG dar. Ein Antrag die Erlaubnis zu verlängern, kann den Ablauf der Befristung und das Erlöschen der Befugnis nicht aufhalten. Eine nach Ablauf der Befristung erteilte Erlaubnis ist stets eine Neuerteilung und nicht nur eine Änderung (Verlängerung) der alten Erlaubnis (Czychowski/Reinhardt, WHG, 10. Aufl. 2010, § 13 Rn. 20 mit Verweis auf § 14 Rn. 33, § 19 Rn. 28). Für die erneute Erlaubnis ist die Untere Wasserbehörde zuständig.

Im Zuge des geplanten Vorhabens werden mehrere abwassertechnische Anlagen erneuert (Unterlage 16). Gemäß § 55 Abs. 3 Nr. 5 – 12 i. V. m. Abs. 5 SächsWG sind die Errichtung oder Stilllegung innerörtlicher Abwasserkanäle einen Monat vor Beginn der Maßnahme der zuständigen Unteren Wasserbehörde anzuzeigen. Diese Anzeige wird von diesem Beschluss umfasst (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Darüber hinaus müssen gemäß § 60 Abs. 1 WHG Abwasseranlagen nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik errichtet, betrieben und unterhalten werden. Gemäß § 10 SächsStrG trägt die Straßenbaubehörde Verantwortung dafür, dass die Erfordernisse der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, insbesondere die allgemeinen Regeln der Baukunst und der Technik, eingehalten werden. Mit der Forderung, die Straßenentwässerungsanlagen hinsichtlich ihrer hydraulischen Leistungsfähigkeit in gefordertem Umfang zu bemessen, werden die geltenden Bestimmungen bezüglich der Entwässerung von Unterführungen nach DIN EN 752 i. V. m dem DWA-A 118 berücksichtigt. Damit soll zudem erreicht werden, dass die Entwässerungsanlagen auch im Hinblick auf das Vorsorgeprinzip und die Gefahrenabwehr hinreichend bemessen werden.

Bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter A III 12 insbesondere 12.13 – 12.16 ist sichergestellt, das Vorhaben mit den Vorschriften der Wasserwirtschaft vereinbar ist.

13.3 Überschwemmungsgebiet

Teile der geplanten Maßnahmen liegen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Elbe. Gemäß § 78 Abs. 4 WHG und § 78a Abs. 1 WHG sind in diesen Bereichen die

Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen sowie das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen untersagt. Im Einzelfall kann die zuständige Behörde die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage sowie Baum- und Strauchpflanzungen genehmigen (§ 78 Abs. 5 WHG und § 78a Abs. 2 WHG).

Die jeweilige Genehmigung konnte erteilt werden.

Der Ausbau der Hamburger Straße erfolgt als bestandsnahe Sanierung. Da keine Erhöhung der Straße erfolgt, wird die Hochwasserrückhaltung nicht zusätzlich beeinträchtigt und Rückhalteraum geht nicht verloren.

Der Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung erfolgt mit einer vergrößerten lichten Weite. Zudem erfolgt im Bereich der Überführung eine Gradientenabsenkung der Straße. Dadurch steht zukünftig unter der Eisenbahnbrücke sogar ein vergrößerter Abflussquerschnitt im Vergleich zum IST-Zustand zur Verfügung. Die Planfeststellungsbehörde geht daher beim Ausbau der Hamburger Straße und dem Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung von einer hochwasserangepassten Bauweise aus.

Bei den Baumpflanzungen entlang der Hamburger Straße (Ausgleichsmaßnahme 1A und 2A) liegen die Voraussetzungen gemäß § 78a Abs. 2 WHG vor. Die geplanten Baumpflanzungen befinden sich als Straßenbegleitpflanzungen (Einzelexemplare) im Randbereich des Überschwemmungsgebietes der Elbe. Sie liegen nicht im Durchströmungsbereich und bilden damit kein potenzielles Strömungshindernis.

13.4 Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern

Der Landeshauptstadt Dresden konnte die wasserrechtliche Genehmigung für den Ersatzneubau des Durchlasses D0048 am Omsewitzer Graben erteilt werden. Versagungsgründe gemäß § 26 Abs. 4 SächsWG lagen nicht vor, so dass die Genehmigung nach § 26 Abs. 1 SächsWG durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden kann. Die Nebenbestimmungen unter A III 12 stellen sicher, dass Nachteile für die oberirdischen Gewässer, das Allgemeinwohl, den Natur- und Wasserhaushalt sowie Grundstücke und sonstige Anlagen vermieden werden.

VII Einwendungen Träger öffentlicher Belange, Verbände und Vereine

1 Allgemein

Den im Verfahren vorgetragenen öffentlichen Belangen konnte durch die Nebenbestimmungen im Tenor dieses Planfeststellungsbeschlusses (A III), die Zusagen der Vorhabenträger oder durch Vereinbarungen zwischen den Trägern öffentlicher Belangen und den Vorhabenträgern der einzelnen Baumaßnahmen weitestgehend entsprochen werden. Sie finden sich inhaltlich vor allem in den Ausführungen unter C VI wieder.

2 Würdigung noch offener Belange

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Dresden e. V.

Der Allgemeine Deutsche Fahrrad, im Folgenden „adfc“ genannt, erhebt nachfolgende Einwendungen:

- 1 In den Planfeststellungsunterlagen sei nicht erkennbar, dass bzw. ob und wie die im Radverkehrskonzept der Stadt Dresden (RVK) getroffenen Festlegungen berücksichtigt wurden und damit in die Abwägung eingingen.
- 2 Es bestehe eine gravierende Diskrepanz zwischen den Festlegungen des Stadtrates im RVK und der vorliegenden Planung aus. Das Radverkehrskonzept beinhalte im Bereich zwischen der Autobahn A 4 und der Nossener Brücke acht Einzelmängel (722, 722B, 719, 711, 711B, 726, E4.1.14 und 721), die in den Planfeststellungsunterlagen ergänzt bzw. in den Planfeststellungsunterlagen überarbeitet werden sollten, so dass im Einzelnen erkennbar sei wie die Mängel abgestellt werden.
- 3 Ein detaillierter Nachweis der Verkehrsqualität aller Verkehrsarten zum IST-Zustand sowie eine Prognose erfolge in den ausgelegten Unterlagen nicht.
- 4 Radverkehrsanlagen würden nach ERA 2010 im Minimaß von 1,85 m ausgeführt. Solche Anlagen empfänden Nutzer als unkomfortabel und unsicher. Im Planungsbereich sei ausreichend Platz vorhanden und daher nicht verständlich warum für Radfahrer lediglich „Restflächen“ zur Verfügung gestellt würden.
- 5 Die Fahrbahn für den Auto- und Schwerlastverkehr sei am Haltepunkt Cotta überbreit geplant.
- 6 Radfahrer aus der Bahnstraße kommend sollten, um den „ÖW 11“ nutzen zu können, auf der elbseitigen Radspur im Gegenverkehr fahren dürfen.
- 7 Die Querungsmöglichkeiten und Zeiten (Signalisierung) im Planungsraum seien für Rad- und Fußgänger schlechter als für die anderen Verkehrsarten.

Zu 1.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Radverkehrskonzept der Stadt Dresden enthält Ziele, Maßnahmen, Prioritäten-setzungen und Verantwortlichkeiten. Es dient primär als Entscheidungsgrundlage für die Kommunalpolitik und die kommunale Straßenbauverwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Es hat keine bindende Wirkung für die Abwägung der Planfeststellungsbehörde, die die Belange des Radverkehrs grundsätzlich unabhängig vom Vorliegen eines Radverkehrskonzeptes in die Abwägung einzustellen hat. Die Planfeststellungsbehörde muss sich - soweit sie sich mit Festlegungen aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Dresden konfrontiert sieht - allerdings bewusst sein, dass die kommunale Planungs- und Gestaltungs-freiheit ein hohes Gut ist, das bei der Entscheidungsfindung Berücksichtigung finden muss.

Vorliegend geht die Planfeststellungsbehörde jedenfalls davon aus, dass die mit der Maßnahme verfolgten Ziele (vgl. A C I - IV) mit ihr erreicht werden können und dabei die Belange des Geh- und Radverkehrs im erforderlichen Umfang berücksichtigt werden. Sie kann auch nicht erkennen, dass die Maßnahme planerischen Festlegungen der Stadt derart widersprechen würde, dass dies einer Genehmigung entgegenstehen würde. Soweit die Vorhabenträgerin im Verfahren dargelegt hat, welche Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept bzw. ergänzenden Beschlüssen und Festlegungen durch welche Maßnahmen umgesetzt werden, wird auf ihre im Verfahren hierzu ab-gegebenen Erwiderungen verwiesen; ergänzend auf die folgenden Ausführungen.

Zu 2.

Der Einwand wird somit teilweise berücksichtigt, im Übrigen zurückgewiesen.

Nutzungskonflikte zwischen den einzelnen Verkehrsarten entstehen in einem räumlich sehr begrenzten städtischen Umfeld zwangsläufig. Aus Sicherheitsgründen ist eine Entflechtung und Priorisierung in der Regel wünschenswert. Dem kommt die Landeshauptstadt Dresden mit der vorliegenden Planung auch nach. Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Dresden wurden nach den Darlegungen der Antragstellerin dabei auch berücksichtigt:

Mit dem geplanten Ausbau der B 6 werden die Maßnahmen 719 (Verbesserung der Befahrbarkeit des öffentlichen Fußweges ÖFW 11) und 721/722 (Neubau von Radverkehrsanlagen im Zuge des grundhaften Straßenbaus) aus dem Radverkehrskonzept umgesetzt. Die Maßnahme 722B des Radverkehrskonzeptes fordert Querungsstellen zwischen der Autobahn A 4 und der Warthaer Straße. Hier besteht im Plangebiet die Möglichkeit an zwei Stellen bei Bau-km 0-159 (Querung ohne Lichtsignalanlage mit Aufstellmöglichkeit in der Mitte der Fahrbahn) sowie bei Bau-km 0+095 auf Höhe des EDEKA-Marktes mit Lichtsignalanlage die B 6 zu queren. Bei der Maßnahme 726 (Cossebauder Straße zwischen Hamburger Straße und Grillparzerstraße) des Radverkehrskonzeptes besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde bereits jetzt eine zumutbare Route für den Radverkehr in der Nutzung der Bahnstraße um den Gefahren der Gleisanlagen und räumlichen Enge im Straßenraum zu entgehen.

Die Verbindung E 4.1.14 aus dem Radverkehrskonzept wird über die Bahnstraße-Hamburger Straße Süd und den signalisierten Knotenpunkt „öffentlicher Weg“ (ÖW 12) realisiert. Der „ÖW 12“ liegt etwa 150 m vom „ÖFW 11“ (der lediglich für Fußgänger zugelassen ist) entfernt. Dieser daraus entstehende Umweg ist auch aus Sicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar, da sich dadurch auch Konflikte eines 2-Wege Radverkehrs im Bereich der Haltestellen des ÖPNV vermeiden lassen.

Einzelne vom Einwender benannten Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept liegen außerhalb des direkten Planungsabschnittes. Sie sind damit nicht Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens.

Zu 3.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Eine Simulation der Verkehrsqualität aller Verkehrsarten wurde im Zuge der Erstellung der Planunterlagen durchgeführt. Eine Notwendigkeit, diese Vorplanungsunterlagen auszulegen, besteht nicht. Der genaue Umfang der auszulegenden Planunterlagen ergibt sich aus dem begrenzten Ziel, den von den geplanten Vorhaben Betroffenen Anlass zur Prüfung ihrer Betroffenheit zu geben und damit die Möglichkeit zu eröffnen, Einwendungen zu erheben (Anstoßfunktion). Deshalb müssen nicht sämtliche Unterlagen mit den eigentlichen Planunterlagen ausgelegt werden, sondern nur solche die erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (BVerwG, Urteil vom 18. März 2009, 9 A 39/07, Rn. 30).

Zu 4.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Nach ERA 2010 sollen Radfahrstreifen inklusive Fahrstreifenbegrenzung 1,85 m breit sein, damit für Radfahrer Überholmanöver auf den Richtungsfahrbahnen möglich sind. Nach RAS 06 würden 1,60 m inklusive Fahrstreifenmarkierung ausreichen. Damit entspricht der an der B 6 in beiden Fahrtrichtungen durchgehend geplante Radstreifen

dem gültigen Regelwerk. Aufgrund der vorhandenen Randbedingungen und bestehenden Zwangspunkten wie z. B. der Eisenbahnüberführung aber auch bestehender Bebauung stehen auf etwa 70 % der Strecke im Planungsbereich für alle Verkehrsarten (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) lediglich die erforderlichen Mindestbreiten zur Verfügung, um die unter C II und III beschriebenen Planungsziele zu erreichen. Die verbleibenden Restflächen im Norden werden für erforderliche Ausgleichsmaßnahmen benötigt, im Süden würde eine Verbreiterung der Verkehrsflächen zusätzliche Eingriffe in Privatgrundstücke bedeuten und in der Gesamtbetrachtung auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde keine Verbesserungen erzielen, die einen solchen Eingriff rechtfertigen würde. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C IV verwiesen.

Zu 5.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die landwärtige Fahrbahn unter der Eisenbahnüberführung ist mit 4,15 m und nicht mit 4,35 m Breite geplant. Die Hamburger Straße soll zu einem wichtigen Teil des Vorrangnetzes für Groß- und Schwertransportverkehre werden. Diese Verkehre werden über die nördliche Fahrspur geführt, welche dafür inklusive des Radstreifens eine Breite von 6 m erhält. Die Fahrbahnbreite kann daher nicht reduziert werden ohne die mit der Planung verfolgte Zielerreichung (C II) zu gefährden.

Zu 6.

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Radfahrer die aus der Bahnstraße kommend den Elberadweg nutzen wollen, können stadteinwärts auf dem vorhandenen Radweg fahren, bei Bau-km 0+450 queren und über „ÖW 12“ regelkonform den Elberadweg erreichen.

Zu 7.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Verkehrstechnische Steuerungsbelange (Signalisierungen) sind wie Markierungen und Beschilderungen nur in begründeten Ausnahmefällen insbesondere soweit sie Einfluss auf die Planungsentscheidung haben, Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Ansonsten verbleiben sie in der Entscheidungsbefugnis der örtlich zuständigen Unteren Verkehrsbehörde. Das gilt auch für Gestaltungsfragen etwa bei der Wahl der Anforderungselemente. Auch diese sind grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Vorliegend sieht die Planfeststellungsbehörde auch keine Notwendigkeit, von diesem Grundsatz abzuweichen.

In den Einwendungen des adfc spielen die Wegeverbindungen für den Radverkehr von und zum parallel zur B 6 verlaufenden Elberadweg sowie die Querungsmöglichkeiten der Verkehrsanlagen für die Radfahrer eine wichtige Rolle. Hierzu nimmt die Planfeststellungsbehörde wie folgt Stellung:

Grundsätzlich ist festzustellen, dass es im Planungsgebiet derzeit und zukünftig aufgrund der Topographie, der bestehenden Bebauung und Nutzungen im Bereich zwischen B 6 und Elbe nicht mehr als drei Möglichkeiten für das Wohnquartier Cotta geben wird den parallel zur B 6 verlaufenden Elberadweg zu erreichen. Das sind die bei Bau-km 0-090 im Zuge der planfestgestellten Baumaßnahme zu ertüchtigende Ver-

bindung „Meißner Landstraße“, der bei Bau-km 0+265 „ÖFW 11“ der als Fußweg ausgewiesen und von den Radfahrern daher auch nur als das Rad schiebende Fußgänger regelgerecht genutzt werden kann sowie der bei Bau-km 0+450 „ÖW 12“ der in beide Richtungen mit dem Rad befahren werden kann. Außerhalb des Planfeststellungsgebietes gibt es unmittelbar hinter der Bundesautobahn A 4 (stadtwärtige Richtung, derzeit Baustelle) eine weitere Verbindung, die das Wohnquartier Cotta an den Elberadweg anbindet. Beide Radverbindungen (Elberadweg sowie der Radweg an der B 6) binden das angrenzende Wohngebiet leistungsfähig an das Stadtzentrum an. Darüber hinaus bestehen im Wohnquartier Cotta nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zusätzliche und zumutbare Radwegalternativen in Ost/West Richtung, die als parallele Alternativen/Ergänzungen zum Elberadweg und zur Radverkehrsanlage an der B 6 genutzt werden können um die Alltagsradverkehre zu bewältigen. Das gilt insbesondere für die wohnquartierinternen Verbindungen z. B. zum Schulstandort.

Es gibt derzeit im Planungsbereich drei Querungsmöglichkeiten über die B 6, mit Umsetzung der vorliegenden Planung wird eine neue Querungsmöglichkeit westlich der „Alten Meißner Landstraße“ ohne Lichtsignalanlage aber mit Aufstellfläche in der Mitte der Fahrbahn errichtet. Eine Querung mit Lichtsignalanlage auf der westlichen Seite am Knotenpunkt Hamburger Straße/Warthaer Straße/Cossebauder Straße, die ehemalige Querung östlich des vorgenannten Knotenpunktes entfällt zugunsten von zwei Querungen westlich und östlich am Knotenpunkt Hamburger Straße/Bahnstraße. Diese Querungen stehen im Zusammenhang mit den dort vorhandenen und barrierefrei auszubauenden Haltepunkten der DVB und der DB AG. Eine neue Querungsoption kommt im Bereich des Hotels/Gewerbegebietes und schafft einen direkten Zugang über den „ÖW 12“ zum Elberadweg. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde stellen diese Querungsmöglichkeiten eine quantitative sowie qualitative Verbesserung der Wegebeziehungen dar. Der Wegfall der östlichen Querung der Warthaer Str./Cossebauder Str. dient der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Knotens für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Bevorzugung und Beschleunigung des ÖPNV im Kreuzungsbereich, und wird durch eine Querung an den Haltepunkten DD Cotta ersetzt/ergänzt. Damit können die Ziele der Planung (C II) Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Entflechtung der Verkehre verwirklicht werden. Darüber hinaus werden durch die vorliegende Planung die Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit des ÖPNV gestärkt und die Fahrzeiten verringert. Damit dient die Planung den Zielen des § 8 Abs. 3 PBefG sowie den einschlägigen Stadtratsbeschlüssen der Landeshauptstadt Dresden zur Verbesserung des ÖPNV. Die Planfeststellungsbehörde erkennt insofern keine erheblichen Beeinträchtigungen des Radverkehrs. Vielmehr wird dieser durch einen durchgehenden 1,85 m breiten Radweg an einer Hauptverkehrsstraße sicherer gestaltet. Für alle im Rahmen des EÖT diskutierten und aus Sicht des Einwenders unzureichenden Wegebeziehungen gibt es nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde sichere und zumutbare Routenalternativen für die Radfahrenden.

Die mit dem grundhaften Ausbau der Bundesstraße verbundene Verbreiterung des Verkehrsraums resultiert aus veränderten Transport-, Mobilitäts- und Sicherheitsaspekten. Aufgabe der Planung war es den vorhandenen begrenzten Raum an die Bedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen anzupassen und aufzuteilen. Das ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegen umgesetzt worden. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C II, III und IV verwiesen.

VIII Private Einwender

1 Eigentum - allgemein

Durch die Umsetzung der Vorhaben wird fremdes Eigentum dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen. Das Maß der Inanspruchnahme, das heißt die vorübergehende oder endgültige Inanspruchnahme und die Größe der benötigten Flächen, ist in den Grunderwerbsunterlagen (Grunderwerbspläne und Grunderwerbsverzeichnis) dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass bei Umsetzung der genehmigten Planung unter Berücksichtigung der zusätzlich ergangenen Nebenbestimmungen der notwendige Grunderwerb auf das erforderliche Minimum beschränkt wird. Die im Grunderwerbsplan ausgewiesene Inanspruchnahme von Grundstücken ist für die Umsetzung der Baumaßnahmen in diesem Umfang notwendig.

Die durch die Bauvorhaben entstehenden Auswirkungen auf das Eigentum zählen in hervorgehobener Weise zu den abwägungserheblichen Belangen. Sie wurden daher insbesondere bei der Frage, ob und wie die Maßnahme gebaut und ausgestaltet wird, berücksichtigt.

Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßen- und Bahnverkehrs (DB und DVB) sowie der Bedürfnisse der Fußgänger, des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der privaten Interessen an einem möglichst ungeschmäleren Erhalt des Eigentums und des Umfangs der gegenwärtigen Nutzung, wurde das Interesse an den vorgesehenen Baumaßnahmen im Ergebnis höher bewertet. Die sich aus den Flächeninanspruchnahmen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

Soweit es die Festsetzung von Entschädigungen für die Inanspruchnahme von Grund und Boden betrifft, erfolgt dies nur dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss, d. h. er lässt zwar den Rechtsentzug an Grund und Boden dem Grundsatz nach zu, regelt aber den Rechtsübergang als solchen nicht. Dieser ist, ebenso wie die Festlegung der Entschädigungssumme, grundsätzlich erst nach dem Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses zwischen den Grundeigentümern und den die Betroffenheiten auslösenden Vorhabenträgern möglichst einvernehmlich, anderenfalls im Rahmen eines gesondert durchzuführenden Verwaltungsverfahrens zu regeln. Den Betroffenen entsteht hierdurch kein Nachteil, denn sie können bei Meinungsverschiedenheiten den Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten beschreiten.

Entsprechend verhält es sich, wenn Grundstücke – wie vorliegend für die Umfahungsstrecke – für die planfestgestellte Maßnahme nur vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der mögliche Ausgleich der zeitweisen Beschränkung der Eigentümerbefugnisse einschließlich des Ausgleichs etwaiger Folgeschäden ist ebenfalls Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen. Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, sind nach Beendigung der Maßnahme im ursprünglichen Zustand wiederherzustellen.

Eigentumsrechtliche Belange stehen der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen.

2 Einwender

(a) Einwender Nr. 1

Der Einwender ist nicht Grundstücksbetroffener, aber Anwohner im Planungsraum und hat einige Hinweise, Anregungen und Forderungen im Verfahren geltend gemacht. Im Erörterungstermin am 1. November 2021 konnten die erhobenen Einwendungen mit den Vorhabenträgern erörtert und erledigt werden bzw. waren nicht planfeststellungsrelevant.

Der Einwender wies insbesondere darauf hin, dass die Eisenbahnunterführung bereits im gegenwärtigen Zustand bei Starkregenereignissen gelegentlich überflutet sei. Das Straßenbauvorhaben beinhalte an dieser Stelle eine Gradientenabsenkung um 60 cm, verbunden mit der daraus resultierenden Stilllegung und dem Rückbau des vorhandenen Mischwasserkanals. Im Zuge der umfangreichen Baumaßnahmen werde ein neuer Mischwasserkanal mit Regenwasserpumpwerk und Entlastungsbauwerk an einem anderen Standort errichtet, um das in der Unterführung anfallende Niederschlagswasser abzuleiten. Es wurde daher eingewendet, dass die Planung (u. a. Unterlage 16.12) die zunehmenden Starkregenereignisse nicht ausreichend würdige (mittlere Wiederkehrzeit von einmal in 10 Jahren; siehe dazu Unterlage 16.12) und gefordert, dass die Kapazitäten der Entwässerungsanlagen über den geplanten Zustand hinaus größer zu dimensionieren seien um zukünftig Überflutungen unter der Eisenbahnunterführung zu vermeiden.

Die Hinweise wurden berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 3. November 2021 hat die Planfeststellungsbehörde zu diesem Sachverhalt die Untere Wasserbehörde bei der Landeshauptstadt Dresden um ihre fachliche Stellungnahme zu diesem Punkt gebeten. Im Ergebnis wird festgestellt, dass das zur Entwässerung des Tiefpunktes (hier: Unterführung im Bereich der Eisenbahnquerung der Hamburger Straße am Haltepunkt Dresden-Cotta) vorgesehene Pumpwerk für ein 10-jähriges Regenereignis bemessen wurde. Die Dimensionierung des Pumpwerks weist eine Sicherheit mit dem Faktor 1,3 aus. Damit besitzt das Pumpwerk nach Auffassung der zuständigen Unteren Wasserbehörde ausreichende Sicherheit auch für die Ableitung von Regenereignissen größerer Wiederkehrzeiten; d. h. intensivere Regenereignisse können förderseitig bewirtschaftet werden. Die Untere Wasserbehörde hat weiter darauf hingewiesen, dass die zunehmende Häufigkeit von Starkregenereignissen infolge klimatischer Veränderungen gegenüber dem für die Bemessung relevanten Kriterium des erforderlichen Bemessungsregens eine untergeordnete Bedeutung habe. Ein korrekter Bemessungsansatz berücksichtige bereits Ereignisintensität und Dauer hinreichend. Bei den Gleisentwässerungsanlagen der Straßenbahn (DVB AG) würden im Bereich des Tiefpunktes planungsseitig sechs zusätzliche Gleisentwässerungskästen berücksichtigt. Dies stelle bezüglich der Gleisentwässerung eine zusätzliche Sicherheit dar.

Die Planfeststellungsbehörde geht im Ergebnis daher davon aus, dass die vorgetragene Entwässerungsproblematik damit nicht besteht. Da hinsichtlich der Straßenentwässerungsanlagen den Antragsunterlagen jedoch nicht zweifelsfrei entnommen werden konnte, inwieweit diese im Stande sind, das anfallende und zum Tiefpunkt gelangende Niederschlagswasser für ein 10-jähriges Regenereignis überlastungsfrei zum Pumpwerk abzuführen, wurden – dem fachlichen Votum der Unteren Wasserbehörde folgend – die Nebenbestimmungen A III 11.12 – 11.15 aufgenommen. Auf die Ausführungen unter C VI Punkt 13 wird ergänzend verwiesen.

(b) Einwender Nr. 2

Der Einwender ist weder Grundstücksbetroffener noch Anwohner noch in sonstige Weise erkennbar in seinen Rechten betroffen (§ 73 Abs. 4 VwVfG). Unabhängig davon wären die Einwendungen verspätet vorgetragen worden und damit materiell präkludiert.

Die Einwendungen werden daher zurückgewiesen.

(c) Einwender Nr. 3

Der Einwender ist durch seinen anliegenden Gewerbe- und Handelsbetrieb von der Straßenbaumaßnahme u. a. durch temporäre und dauerhafte Grundstücksinanspruchnahmen betroffen. und erhebt die folgenden Einwendungen:

- 1 Die durch die Baumaßnahmen temporär und endgültig in Anspruch genommenen Teile seiner Flurstücke seien angemessen zu entschädigen. Das dem Vorhabenträger übergebene Wertgutachten solle die Basis für die Entschädigungszahlungen darstellen.
- 2 Es seien Umsatzeinbußen während der Bauzeit, insbesondere durch die vorübergehende Flächeninanspruchnahme, zu befürchten. Darüber hinaus entstünden erhöhte Aufwendungen vor und während der Bauzeit durch die Neuordnung und Flächenverlagerung im Gewerbebetrieb. Diese finanziellen Aufwendungen seien zu entschädigen.
- 3 Die durch die Baumaßnahmen wegfallenden Werbe- und Aufstellungsflächen für den Gewerbebetrieb müssten an anderer Stelle auf den Flächen des Betriebes neu errichtet werden. Dazu wäre eine Baugenehmigung erforderlich. Diese Baugenehmigung sei von der Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses zu erfassen.
- 4 Ab wann sei mit den erforderlichen archäologischen Untersuchungen im Vorfeld der Baumaßnahme zu rechnen.

Zu 1.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

Die Entschädigung für den Nutzungsentzug der sich im Eigentum der Einwenderin befindlichen Grundstücke ist Bestandteil der Enteignungsentschädigung nach Art. 14 Abs. 3 GG für die Inanspruchnahme der im Grunderwerbsverzeichnis ausgewiesenen Flächen. Entsprechendes gilt für temporäre Inanspruchnahmen. Der Enteignungsentschädigungsanspruch entsteht dabei aufgrund des Zugriffs auf die für das Vorhaben benötigten Grundstücke. Über die Substanzentschädigung für den Besitzentzug hinaus sind nach § 19 Abs. 5 FStrG i. V. m. § 4 Abs. 1 SächsEntEG i. V. m. § 93 Abs. 2 Nr. 2 BauGB andere durch die Enteignung eintretende Vermögensnachteile zu entschädigen.

Hierüber entscheidet jedoch nicht die Planfeststellungsbehörde, weshalb die Einwendung hier lediglich zur Kenntnis genommen wird. Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens (§ 75 Abs. 1 VwVfG) darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt werden und dem Eigentümer in welchem räumlichen und zeitlichen Umfang entzogen werden dürfen. Die rechtliche Regelung des Planfeststellungsbeschlusses erschöpft sich (damit) darin, den Rechtentzug zuzulassen (BVerwG, Urteil vom 14.05.1992 - 4 C 9/89 (München), NVwZ 1993, 477).

Abgesehen von der Tatbestandswirkung, welche Flächen für das Vorhaben ggf. zu enteignen sind (Vorwirkung der Enteignung), besitzt der Planfeststellungsbeschluss auch keine Verbindlichkeit für das nachfolgende Enteignungsverfahren. An etwaige Aussagen im Planfeststellungsbeschluss zu einzelnen Elementen der Enteignungsentschädigung oder zu heranzuziehenden Gutachten wäre die Enteignungsbehörde nicht gebunden. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungen bleiben damit dem gesondert durchzuführenden Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 7. 7. 2004 - 9 A 21/03 m. w. N.). In diesem Verfahren, das an die in den Planfeststellungsunterlagen ausgewiesenen, zulässigen Flächeninanspruchnahme anknüpft, ist dann auch über die Entschädigung für Folgewirkungen der Flächeninanspruchnahme zu entscheiden.

Der Entscheidung zur erforderlichen Grundstücksinanspruchnahme hat allerdings die Abwägung voranzugehen, ob der Eigentumsentzug und die sonstigen mit der Inanspruchnahme verbundenen Nachteile für den Betroffenen im Interesse der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange in Kauf genommen werden sollen. Das ist vorliegend erfolgt. Hierbei wurde auch – mit Erfolg – überprüft, ob (bereits 1999 festgesetzte) Beeinträchtigungen für die Einwenderin reduziert werden könnten. Im Ergebnis werden die Grundstücke der Einwenderin über den Verzicht einer „Rechtsabbiegespur“ gegenüber der ursprünglichen Planung (Planfeststellungsbeschluss vom 10. November 1999, 32-0513.26-10/B 6) weniger belastet. Es kommt also insgesamt zu einer Reduzierung der erforderlichen dauerhaften Grundstückssituation der Einwenderin gegenüber dem ursprünglichen, rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Weitergehende Entlastungen waren nicht möglich.

Die Einwenderin wird, ihre Forderung auf eine angemessene Entschädigung betreffend, daher auf den Entschädigungsweg verwiesen. Es gelten hierzu die bereits gemachten Ausführungen. Auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren wird verwiesen. Entsprechende Gespräche werden in der Regel durch den Vorhabenträger eingeleitet und mit der Zielsetzung, eine einvernehmliche Regelung zu finden auf der Grundlage von Wertgutachten geführt. Soweit eine Einigung nicht möglich ist, ist eine Festsetzung der Entschädigung auf Antrag eines der Beteiligten durch die Enteignungsbehörde möglich.

Zu 2.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen, im Übrigen zurückgewiesen.

Die bauzeitliche Inanspruchnahme der Flächen ist nach der vorliegenden Planung für weniger als ein Jahr geplant (Unterlage 16.8) und nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar und im Ergebnis auch zumutbar. Die Straßenanbindung zum Gewerbebetrieb bleibt während der gesamten Bauzeit erhalten. Diese Beeinträchtigungen sind im vorgesehenen Umfang erforderlich, aber auch ausreichend. Soweit für bauliche Maßnahmen Flächen der Einwenderin vorübergehend in Anspruch zu nehmen sind, sind diese in den Grunderwerbsunterlagen entsprechend ausgewiesen. Für diese Inanspruchnahme ist die Einwenderin zwar zu entschädigen, jedoch hat dies außerhalb dieses Planfeststellungsbeschlusses zu erfolgen (Details vgl. Ausführungen soeben unter Zu 1. und unter C VIII 1.).

Auch hier wurde geprüft, ob die temporäre Inanspruchnahme von Flächen reduziert werden kann. Möglichkeiten die Baumaßnahme an der Straße unter

einem Verzicht auf die kurzzeitige Inanspruchnahme einzelner Grundstücksflächen oder unter geringeren Einschränkungen in Bezug auf die Grundstücksnutzung zu realisieren, waren jedoch nicht ersichtlich. Weitere Reduzierungen der Flächeninanspruchnahme durch den Verzicht oder durch die zeitliche Verkürzung sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insbesondere wegen der vorliegenden engen räumlichen und topographischen Gegebenheiten nicht möglich.

Die Voraussetzungen für die Festsetzung einer isolierten Entschädigung für nicht flächenbezogene, mittelbare Beeinträchtigungen sind vorliegend nicht gegeben. Das gilt u.a. auch für eventuelle vorübergehende Beeinträchtigungen bei der Anbindung des Gewerbetreibenden an das Straßennetz. So ist nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichtes ein Gewerbebetrieb zwar in seiner umfassenden Erscheinungsform, d. h. in allem, was den Betrieb und seinen wirtschaftlichen Wert ausmacht, durch das Grundgesetz geschützt. Er fällt unter den Schutz des Eigentums nach Artikel 14 GG. Dieser Schutz umfasst jedoch nicht uneingeschränkt die konkrete Anbindung an eine vorteilhafte Straße. Ein sich aus letzterem ergebender Lagevorteil ist von Anfang an mit dem Risiko der Änderung behaftet. Verschlechtert sich eine günstige Lage als Folge von Straßenbaumaßnahmen oder dergleichen, besteht deswegen grundsätzlich kein Anspruch auf Entschädigung. Entsprechendes gilt für lediglich vorübergehende Beeinträchtigungen. Unabhängig davon hat die Planfeststelle durch die Nebenbestimmung unter A III 10.8 sichergestellt, dass die Erreichbarkeit der Einwenderin – für ihre Kunden und Anlieferer – auch während der Umsetzung der Baumaßnahme jederzeit gewährleistet bleiben muss (§ 74 Abs. 2 Satz 2). Kurze zeitliche, nicht vermeidbare Unterbrechungen sind vorher abzustimmen (A III 10.5). Dies hat so frühzeitig zu erfolgen, dass die Einwenderin darauf mit ihren innerbetrieblichen Abläufen darauf reagieren kann.

Zu 3.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für die Flurstücke 34/2, 34/3 und 34/4 der Gemarkung Dresden-Cotta wurde mit Schreiben vom 19. Mai 2000 (AZ: 41-3911.40/62-Fugel) vom Regierungspräsidium Dresden, heute Landesdirektion Sachsen, eine Ausnahmegenehmigung von der Veränderungssperre erteilt, die für das Planfeststellungsverfahren „Äußerer Stadtring West-HA5, Dreizügige Brücke über die Weißeritz“ verhängt wurde.

Durch die teilweise Überplanung des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses von 1999 (AZ: 32-0513.26-10/B 6 vom 10. November 1999) kommt es insgesamt zu einer Reduzierung der erforderlichen dauerhaften Grundstückssituation der Einwenderin. Soweit keine Überplanung erfolgt, beruht die Flächeninanspruchnahme daher auf dem bereits bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss. Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Veranlassung, die seinerzeit getroffene Entscheidung zur Zulässigkeit der Flächeninanspruchnahme mit diesem Beschluss durch die Aufnahme einer (neuen) Pflicht zur Bereitstellung einer Ersatzfläche für die bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 10. November 1999 zugelassenen Flächeninanspruchnahmen zu ändern. Die Bereitstellung der für die Nutzung als Werbe- und Aufstellflächen geplanten Flächen stellt damit auch keine notwendige Folgemaßnahme dar, die mit diesem Beschluss genehmigten Maßnahme dar. Das wäre aber Voraussetzung, dass die Planfeststellungsbehörde überhaupt die gewünschte Baugenehmigung mitteilen könnte (vgl. § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG: „einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen“). Der Bauantrag für die Befestigung der

Flächen, die er neu als Werbe- und Aufstellungsflächen nutzen möchte, ist daher von der Einwenderin außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens direkt bei der Landeshauptstadt Dresden zu stellen.

Zu 4.

Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen.

Die Flurstücke 34/2, 34/4 und 35/5 der Einwenderin liegen im Bereich eines archäologischen Bodendenkmals. Vor Beginn der Baumaßnahmen kann auf diesen Flächen vom Landesamt für Archäologie ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt werden (§ 16a FStrG). Auf die Nebenbestimmungen unter A III 4 sowie 10. 4.5 wird ergänzend verwiesen. Die Entscheidung, ab wann dies erfolgt, obliegt nicht der Planfeststellungsbehörde, zumal dies im Wesentlichen damit zusammenhängt, ab wann der Vorhabenträger mit den Baumaßnahmen beginnen wird. Auch darauf hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss. Gesetzlich geregelt ist lediglich, dass der Planfeststellungsbeschluss außer Kraft tritt, wenn nicht innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit mit dem Bau begonnen wird, § 75 Abs. 5 VwVfG.

(d) Einwender Nr. 4

Flurstücke 10/5, 10 und 341/3 Gemarkung Cotta und EDEKA Märkte Scheller als Pächter, erheben die folgenden gleichlautenden Einwendungen:

- 1 Im Grunderwerbsverzeichnis seien auf den Flurstücken des Einwenders (u. a. 10/5, 10 und 341/3 Gemarkung Cotta) für alle Vorhabenträger einschließlich Stadtentwässerung Dresden Dienstbarkeiten zugunsten der Vorhabenträger sowie erforderlicher Flächenerwerb verzeichnet. Darüber hinaus wären für die Fahrzeuge der Stadtentwässerung Dresden Stellplätze dauerhaft freizuhalten. Dem könne der Einwender nur zustimmen, sofern eine marktübliche Entschädigung gezahlt werde.
- 2 Mit der Straßenbaumaßnahme sei die vorübergehende Inanspruchnahme von Stellplätzen des Einwenders durch die Vorhabenträger verbunden die damit für die Marktbesucher entfielen. Um die wegfallenden Stellplätze zu kompensieren, sollten Ersatzflächen auf den Flurstücken 7/1 und 7/2 der Gemarkung Cotta zur Verfügung gestellt werden.
- 3 Auf einem Teilstück des Flurstückes 10/5 Gemarkung Cotta stehe ein für den Gewerbebetrieb wichtiger Werbepylon der in seiner Position nicht verändert und durch die geplante Baumneupflanzung nicht verdeckt werden dürfe.
- 4 Die Zuwegung zum Gewerbebetrieb sowie die Warenanlieferung müsse durchgängig gewährleistet sein.
- 5 Es würden lediglich die Ersatzpflanzungen für die im Zuge der Baumaßnahme gefällte Bäume akzeptiert. Die aus einem vorgezogenen Bebauungsplan noch umzusetzenden zwei von insgesamt vier noch fehlenden Ersatzpflanzungen akzeptiere der Einwender auf seinem Grundstück nicht. Eine Fertigstellungs- und Entwicklungspflege von drei Jahren sei durch den Vorhabenträger sicherzustellen, auch sofern Nachpflanzungen erforderlich würden.

Zu 1.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen.

„Wird durch einen Planfeststellungsbeschluss der unmittelbare Zugriff auf ein Teilgrundstück ermöglicht, so ist über eine Entschädigung für die Folgewirkungen dieses Zugriffs auf das Restgrundstück - anders als über den Ausgleich für mittelbare planungsbedingte Grundstücksbeeinträchtigungen – nicht im Planfeststellungs-, sondern im nachfolgenden Enteignungsverfahren zu entscheiden“ (BVerwG, Urteil vom 7. Juli 2004 - 9 A 21.03).

Die Planfeststellungsbehörde weist daher darauf hin, dass im Planfeststellungsverfahren lediglich eine Entscheidung über die Notwendigkeit einer Inanspruchnahme von Grundstücksflächen und über einen Anspruch auf Entschädigung dem Grunde nach zu treffen ist. Soweit in den Grunderwerbsunterlagen eine dauerhafte oder temporäre Inanspruchnahme ausgewiesen ist, sind die davon betroffenen Grundeigentümer zu entschädigen. Entschädigungsfragen insbesondere hinsichtlich des Umfangs der Entschädigung für die Inanspruchnahme von Flurstücken bleiben dem der Planfeststellung nachgelagerten Enteignungs- und Entschädigungsverfahren vorbehalten (s.o.). Insofern wird ergänzend auf die Erläuterung unter VIII Punkt 1 sowie die Ausführungen zum Einwander Nr. 3 verwiesen.

Zu 2.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Flurstücke 7/1 und 7/2 sind Ausgleichsflächen für das Vorhaben „Molenbrücke Pieschen“. Sie sind Bestandteil der gewidmeten öffentlichen Park- und Grünanlage 0376/04 Briesnitzer Park und stehen daher für Ersatzparkplätze grundsätzlich nicht zur Verfügung. Die Flächen auf dem Flurstück 10/5 Gemarkung Cotta werden als Startgrube für die Sanierung des Omsewitzer Grabens für die Dauer von etwa zwei mal zwei Wochen benötigt (Unterlage 16.8 Blatt 20 und 22). Betroffen sind dabei die stadtauswärtig im südlichen Bereich an die Straße angrenzenden Parkflächen.

Das ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde bei der Anzahl der verbleibenden Parkplätze im rückwärtigen Bereich des Flurstückes und der kurzen Bauzeit zumutbar. Die Inanspruchnahme ist im vorgesehenen Umfang notwendig, aber auch ausreichend. Möglichkeiten die Baumaßnahme an der Stadtentwässerung unter einem Verzicht auf die kurzzeitige Inanspruchnahme der Parkfläche oder unter geringeren Einschränkungen in Bezug auf die Flächennutzung zu realisieren, sind nicht ersichtlich. Weitere Reduzierungen der Flächeninanspruchnahme durch den Verzicht oder durch die zeitliche Verkürzung sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde insbesondere bei den vorliegenden engen räumlichen Gegebenheiten nicht möglich. Zur Entschädigung für die temporäre Inanspruchnahme gilt das zur Einwendung Zu 1. Gesagte.

Nach Beendigung der Baumaßnahme werden die Flächen in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Auf die Nebenbestimmungen A III 10.4 ff wird ergänzend verwiesen.

Zu 3.

Dem Einwand wird stattgegeben bzw. er hat sich erledigt.

Der Vorhabenträger sagte im Erörterungstermin am 1. November 2021 zu, dass der Pylon im Rahmen der Ausführungsplanung im Nahbereich so versetzt

wird, dass es den Erfordernissen des Gewerbetreibenden genügt. Darüber hinaus wird der Vorhabenträger dafür Sorge tragen, dass der vorgenannte Pylon dabei auf dem Grundstück des Einwenders verbleibt.

Zu 4.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Es wird auf die Nebenbestimmungen unter A III 10, insbesondere 10.8, verwiesen.

Zu 5.

Die Einwendung wird teilweise stattgegeben, im Übrigen zurückgewiesen.

Im Planfeststellungsverfahren sind lediglich die Dinge rechtsgestaltend regelbar, die sich ursächlich aus den planfestzustellenden Baumaßnahmen ergeben. Das gilt auch für die erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Aus anderen Verfahren verbliebene Defizite können nicht durch den vorliegenden Planfeststellungsbeschluss geheilt werden.

Zur geforderten Fertigstellungs- und Entwicklungspflege wird auf die Nebenbestimmungen unter A III 8 verwiesen.

(e) Einwender Nr. 5

- 1 Die durch die Baumaßnahmen bedingten Veränderungen, wie z. B. der Neubau an anderer Stelle, eine Drehung der Werbeanlagen etc. an den Werbeanlagen des Einwenders seien durch den Vorhabenträger und auf dessen Kosten in Abstimmung mit dem Einwender zu realisieren.
- 2 Die Zustimmung der Landeshauptstadt Dresden, dass die Werbeanlagen etwa 25 cm in den öffentlichen Luftraum ragen dürften, werde benötigt.
- 3 Der mit dem Ab-, Neu- und Umbau der Werbeanlagen verbundene Umsatzverlust sei zu erstatten.

Zu 1.

Der Einwendung wird stattgegeben bzw. hat sich infolge Zusage erledigt.

Durch die Landeshauptstadt Dresden werden im Zuge der Ausführungsplanung die neuen Standorte mit dem Einwender abgestimmt und die Anlagen neu errichtet bzw. gedreht. Sichtbehinderungen durch Bau- oder Strauchneupflanzungen werden vermieden bzw. bestehende Sichtbehinderungen beseitigt.

Zu 2.

Der Einwendung wird stattgegeben bzw. hat sich infolge Zusage erledigt.

Die Landeshauptstadt Dresden hat dem Einwender einen entsprechenden entgeltfreien Gestattungsvertrag zugesichert. Das Hineinragen der Werbeanlagen in den öffentlichen Verkehrsraum soll mit den dafür üblichen Regelungen damit ermöglicht werden.

Zu 3.

Die Einwendung wird zurückgewiesen bzw. zur Kenntnis genommen.

Der Eingriff in die bestehenden Werbeanlagen stellt sich als Eingriff in Betriebsmittel des eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes der Einwenderin und damit – die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass sich die Werbeanlagen im Eigentum der Einwenderin befinden – in deren Eigentum dar. Betroffen ist sie dabei in mehrfacher Hinsicht: die Werbetafeln sind ordnungsgemäß ab- und später wieder aufzubauen und sie können während der Durchführung des Vorhabens, soweit nicht auf andere, bestehende Werbeanlagen als Ersatz zurückgegriffen werden kann, nicht genutzt werden. Ihr werden Eigentum und Besitz an den Werbeanlagen und damit deren Nutzungsmöglichkeit entzogen. Soweit die Einwenderin hierfür zu entschädigen ist, ist dies jedoch nicht Regelungsgegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Im Planfeststellungsbeschluss wird mit der Zulassung des Vorhabens (§ 75 Abs. 1 VwVfG) lediglich darüber entschieden, welche Flächen für das Vorhaben benötigt bzw. in welche Anlagen eingegriffen werden muss und dem Eigentümer oder in sonstiger Weise Berechtigten in welchem räumlichen und zeitlichen Umfang entzogen werden dürfen. Abgesehen von dieser Tatbestandswirkung besitzt der Planfeststellungsbeschluss auch keine Verbindlichkeit für ein nachfolgende Entschädigungsverfahren. An etwaige Aussagen im Planfeststellungsbeschluss hierzu wäre die für die Festsetzung von Entschädigungen zuständige Enteignungsbehörde auch nicht gebunden. Der Rechtsentzug selbst und die Entscheidung über die damit verbundenen Entschädigungen bleiben, soweit sich die Beteiligten nicht einigen können, damit einem gesondert durchzuführenden Entschädigungsfestsetzungsverfahren vorbehalten.

Der Entscheidung zur erforderlichen Nutzungsbeeinträchtigung hat im Planfeststellungsverfahren allerdings die Abwägung vorauszugehen, ob die Flächeninanspruchnahmen und die sonstigen mit der Inanspruchnahme verbundenen Eingriffe für den Betroffenen im Interesse der für das Vorhaben sprechenden öffentlichen Belange in Kauf genommen werden sollen. Diese Prüfung ist vorliegend erfolgt. Zur Notwendigkeit der Inanspruchnahme der Flächen, auf der sich gegenwärtig die Werbetafeln befinden, und damit auch in die Werbeanlage selber, gilt das in diesem Beschluss zur Erforderlichkeit und der Variantenuntersuchung bereits Gesagte. Die konkrete Einwendung / Forderung betreffend wird, soweit sie den Abbau und Wiederaufbau überschreitet, daher auf das nachfolgende Entschädigungsverfahren verwiesen.

(f) Einwender Nr. 6

- 1 Die öffentliche Widmung (als Gehweg) seines Grundstückes an der Cossebauder Straße solle in Teilen zurückgenommen werden, damit dort Kundenparkplätze für seinen Gewerbebetrieb angelegt werden können.
- 2 Viele der Häuser an der Hamburger Straße haben laut Planunterlage 17 einen Anspruch auf passiven Lärmschutz. Dieser sei auch am Haus des Einwenders wünschenswert.
- 3 Die Lichtschächte am Haus seien bei einer Sanierung des Gehweges an der Cossebauder Straße 2003 zugebaut worden. Dadurch habe sich im Keller des alten Hauses Schimmel gebildet. Im Zuge der anstehenden Baumaßnahmen seien die Lichtschächte wieder so herzustellen, dass sie ihre ursprüngliche Funktion erfüllen.

Zu 1.

Der Einwendung wird insofern entsprochen, als die Landeshauptstadt Dresden im Erörterungstermin die Prüfung und ggf. Erteilung einer Sondergenehmigung gemäß § 14 Abs. 3 SächsStrG zugesagt hat. Ein Anspruch auf die Anlage von

Kundenparkplätzen bzw. auf Erteilung einer Sondergenehmigung, die sich aus der vorliegenden Maßnahme ableiten ließe und zu einer Genehmigung durch diesen Planfeststellungsbeschluss führen müsste, ist allerdings nicht gegeben und damit auch nicht Gegenstand dieses Beschlusses. Die Forderung wird daher zurückgewiesen.

Zu 2.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Im Umfeld des Hauses gibt es drei Lärmemittenten, den Straßen und Schienenverkehr sowie den Eisenbahnverkehr. Die den Planfeststellungsunterlagen beigefügten Lärmgutachten (Unterlage 17.1) betrachten den Straßen- und Schienenverkehr (DVB) in einem Gutachten sowie den Lärm aus dem Eisenbahnverkehr in einem zweiten Gutachten. Diese Gutachten identifizieren die jeweiligen Punkte an denen Lärmschutzansprüche dem Grunde nach als Ergebnis der Baumaßnahmen entstehen. Als weiteres Gutachten wurde ein schalltechnisches Gutachten zum Gesamtverkehrslärm den Planfeststellungsunterlagen beigefügt, welches die Grundlage für die Lärmschutzansprüche dem Grunde nach bildet (A III 6.8). Um einen Lärmanspruch geltend zu machen muss grundsätzlich eine Pegelerhöhung um mindestens 3 dB (A) oder ein erstmaliges Erreichen oder jede weitere Erhöhung von Beurteilungspegeln von 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts. Danach kann auch eine Pegelerhöhung um 0,1 dB (A) einen Anspruch auf Lärmschutz dem Grunde nach auslösen, wenn die Vorbelastungen dauerhaft bereits auf 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts liegen. Der Anspruch beschränkt sich auf die Gebäudeseiten und Stockwerke der genannten Anwesen, für die in der Unterlage 17 eine Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspegels der 16. BImSchV ausgewiesen ist sowie darüber hinaus aus dem grundrechtlichen Schutz der Gesundheit (Art 2 GG).

Am Haus des Einwenders liegen die Lärmpegel durch den Straßen- und Straßenbahnverkehr bereits jetzt über den vorgenannten Grenzwerten. Der Lärmpegel durch den Eisenbahnverkehr liegt derzeit unter den Grenzwerten und verbleibt auch nach Umsetzung der Baumaßnahme am (Eisen)-Bahngleiskörper mit der Maßnahme des aktiven Lärmschutzes (Schallschutzwand) unter diesen. Im Ergebnis der Straßen- und Schienenbaumaßnahmen verbessert sich die Situation am Haus des Einwenders durch den Wegfall des Kopfsteinpflasters und dem Aufbringen eines zeitgemäßen Straßenbelags an allen Beurteilungspunkten leicht, weshalb keine Ansprüche auf Lärmschutz aus der Baumaßnahme entstehen. Eine Lärmsanierung ist nicht Gegenstand dieses Beschlusses.

Zu 3.

Dem Einwand wird stattgegeben bzw. er hat sich infolge Zusage erledigt.

Die Landeshauptstadt Dresden sagte dem Einwender im Erörterungstermin zu, dass im Zuge der Baumaßnahmen an der Cossebauder und Hamburger Straße die Lichtschächte am Haus des Einwenders wieder so hergestellt werden, dass sie ihre ursprüngliche Funktion erfüllen.

Auf das Wortprotokoll des Erörterungstermins sowie die Nebenbestimmungen unter A III 10 wird ergänzend verwiesen.

(g) Einwender Nr. 7

Der Einwender ist Anwohner an den DB-Umleitungsstrecken 6339/6363 und vertritt stellvertretend fünf weitere Anwohner auf dem vom Umleitungsverkehr betroffenen Großstückenweg in Radebeul. Es werden die folgenden Einwendungen erhoben:

- 1 Eine schalltechnische Untersuchung zum Eisenbahn-Umleitungsverkehr sei erforderlich, da gesundheitsgefährdende Geräuschbelastungen nicht auszuschließen seien.
- 2 An den Wohnhäusern im Großstückenweg in Radebeul seien passive Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Grundstücke der Einwender liegen im Gleisdreieck der Strecken 6248 (im weiteren Verlauf Teil der Baustrecke) und 6339/6363 (Umleitungsstrecken). Durch die Umleitungsverkehre während der Bauzeit ändert sich an der Summe der fahrenden Züge und des von ihnen ausgehenden Lärms nichts, lediglich die Einwirkrichtung ändert sich durch die Verlagerung der Verkehre von Südwest auf Nordost. In der Ergebniskarte der Lärmkartierung 2017 des Eisenbahn-Bundesamtes liegen die Grundstücke der Einwender in einem Isophonenbereich mit Tageswerten ab 60 bis 64 dB (A) und Nachtwerten ab 50 bis 54 dB (A). Sie sind also bereits stark belastet.

Gutachterlich wurde eingeschätzt, dass durch die mit der temporären Umleitungsstrecke und damit der veränderten Einwirkrichtung verbundene Erhöhung der Lärmimmissionen bestimmte Grenzwerte nicht erreicht werden (s. hierzu auch Niederschrift zum Erörterungstermin am 01. November 2021 in der Landesdirektion Dresden in Dresden, Seite 5). Ein gesondertes Lärmgutachten für die Grundstücke der Einwender war daher nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Unabhängig davon ist vorliegend aber auch Folgendes zu berücksichtigen:

Im Zuge des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung an der Hamburger Straße (Strecke 6248) wird eine weiträumige Umleitung des Zugverkehrs (Güter- und Fern- und Regionalverkehr) erforderlich. Der Unterlage 16.8 sind die Details sowie eine summarische Dauer der Umleitung auf den parallel geführten Strecken 6239/6363 von ca. 89 Wochen zu entnehmen.

Bei den beiden parallel verlaufenden Umleitungsstrecken handelt es sich um zwei im Zuge des „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 9“ bereits ausgebaute Bestandsstrecken, die baulich nicht verändert werden müssen, um die Umleitungsverkehre aufzunehmen. Zusammen sind die Strecken 6339 und 6363 mit prognostizierten 437 (2030) täglichen Zugfahrten belegt. Der durch die Baumaßnahmen an der Strecke 6248 verursachte Umleitungsverkehr wird voraussichtlich ca. 63 tägliche Zugfahrten (47 Güterzüge und 4 IC Züge am Tag und 12 Regionalzüge in der Nacht) auf die vorgenannten Strecken lenken. In Summe ergeben sich damit 500 tägliche Zugfahrten auf den Strecken 6239/6363 während der Bauzeit und der damit verbundenen Umleitung der Züge. Maßgeblich für die anzusetzende Vorbelastung ist dabei nicht die tatsächliche Ausnutzung („tatsächliche Vorbelastung“) des Schienenwegs zum Zeitpunkt vor der Umleitung, sondern die plangegebene Vorbelastung (vgl. BVerwG 7 A 28/12, Urteil vom 21. November 2013, Rn. 23). Die Anlieger von Bestandstrassen müssen jederzeit damit rechnen, dass das Betriebsprogramm geändert wird und die bereits genehmigte Kapazität der betroffenen Bahnstrecke ausgeschöpft wird. Erhöht sich deshalb ihre Lärmbelastung, gibt

es grundsätzlich keinen Anspruch nach § 41 Abs. 1 BImSchG i. V. m. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der BImSchV (Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Urteil vom 05. März 2014 – 1 C 28/- Rn. 82, juris). Vorliegend gilt nichts anderes als in einer Vielzahl anderer Fälle, in denen bspw. ein Sanierungsstau die Ausschöpfung der plangegebenen Vorbelastung verhindert hat, ohne dass sich daran die verständige Erwartung knüpfen könnte, diese Situation sei praktisch unumkehrbar. Unter solchen Umständen ist es nicht gerechtfertigt, eine höhere Lärmbelastung als den Status quo dem Ausbauvorhaben zuzurechnen (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. 7. 2008 - 9 A 5/07, Rn. 21).

Eine Pflicht zur Verbesserung der vorgefundenen Situation („Lärmsanierung“) obliegt dem Vorhabenträger nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegend ebenfalls nicht.

IX Zusammenfassung / Gesamtabwägung

Die Festsetzung öffentlicher Verkehrsflächen bedarf der Rechtfertigung durch Gründe des Allgemeinwohls. Die beachtlichen Allgemeinbelange müssen dabei umso gewichtiger sein, je stärker die Festsetzungen die Befugnisse von Eigentümern und sonstiger in schützenswerten Belangen Betroffenen einschränken.

Nach Abwägung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltauswirkungen unter- und gegeneinander werden die Maßnahmen unter Beachtung der festgesetzten Nebenbestimmungen insgesamt für rechtlich zulässig gehalten. Verstöße gegen striktes Recht sind nicht ersichtlich.

X Sofortvollzug

Gemäß § 17e Abs. 2 FStrG i. V. m. dem Gesetz über den Ausbau der Bundesstraßen (FStrAbG) sowie § 78 Abs. 2 VwVfG ist der Beschluss nicht sofort vollziehbar. Damit besitzt die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss aufschiebende Wirkung.

XI Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf §§ 1 Abs. 1, 2 Abs. 1 SächsVwKG. Die Landeshauptstadt Dresden ist gem. § 4 Abs. 1 Nr. 1 SächsVwKG von der Zahlung einer Gebühr befreit. Davon unberührt bleiben entstandene Auslagen gemäß § 12 SächsVwKG. Für die Deutsche Bahn ergibt sich die Pflicht zur anteiligen Kostenübernahme aus den §§ 1, 3, 9, 13 SächsVwKG i. V. m. der Anlage 1 zum Verwaltungskostengesetz, lfd. Nr. 32, Tarifstelle 2, i. V. m. § 3 Abs. 2 Satz 2 SächsVwKG.

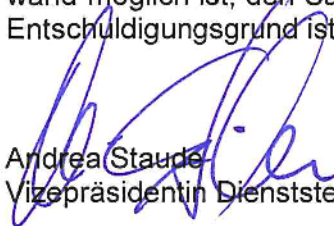
D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung schriftlich Klage beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen, erhoben werden.

Für diejenigen, denen der Planfeststellungsbeschluss nicht zugestellt wurde, gilt als Zeitpunkt der Zustellung der letzte Tag der Auslegungsfrist.

Der Kläger muss sich durch einen Bevollmächtigten vertreten lassen. Welche Bevollmächtigten dafür zugelassen sind, ergibt sich aus § 67 VwGO.

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch elektronisch erhoben werden nach Maßgabe des § 55a und 55 d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zugelassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln. Der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen.


Andrea Staude
Vizepräsidentin Dienststelle Leipzig