

Planfeststellungsbeschluss

Verkehrsbauvorhaben „Bestandsnahe Gleissanie- rung Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Riesaer Straße“

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Katja Ehrig

Durchwahl
Telefon +49 351 825-3213
Telefax +49 351 825-9301

katja.ehrig@
lds.sachsen.de*

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
DD32-0522/784/15

Dresden,
26. Februar 2020

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	11
1 Allgemeine Nebenbestimmungen	11
2 Wasserwirtschaft, Gewässerschutz	11
3 Immissionsschutz	11
4 Abfall, Bodenschutz und Altlasten	13
5 Naturschutz und Landschaftspflege	15
6 Leitungsträger	15
7 Sonstige Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse	17
8 Nebenbestimmungen im privaten Interesse	19
9 Vorbehalt	20
IV Zusagen	20
V Einwendungen	20
VI Sofortvollzug	20
VII Kosten	20
B SACHVERHALT	20
I Beschreibung des Vorhabens	20
II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	21
C ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	22
I Verfahren	22
1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit	22
2 Rechtswirkung der Planfeststellung	22
3 Verfahrensvorschriften	23
II Planrechtfertigung	23
1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse	23
2 Planungsziele	23
3 Erforderlichkeit des Vorhabens	24
III Planungsvarianten	24
1 Haltestelle Großenhainer Platz	24
2 Haltestelle Liststraße	25
IV Ausbaustandard	26
V Raumordnung, Regional- und Landesplanung	27
VI Wasserwirtschaft, Gewässerschutz	27
VII Lärmschutz	27

1	Rechts- und Beurteilungsgrundlagen	27
2	Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG	28
3	Beurteilung der künftigen Lärmbelastung anhand der 16. BImSchV	29
4	Lärm während der Bauzeit, Umleitungsverkehr	31
VIII	Luftschadstoffe	32
IX	Bodenschutz, Abfallwirtschaft und Altlasten	32
X	Naturschutz und Landschaftspflege	33
1	Eingriffsregelung	33
2	Geschützte Teile von Natur und Landschaft, Biotopschutz, europäischer Gebietsschutz	33
3	Artenschutz	34
XI	Anlagen der Ver- und Entsorgung	36
XII	Sonstige Öffentliche Belange	36
1	Landeshauptstadt Dresden	36
2	Landesamt für Straßenbau und Verkehr	38
3	Denkmalschutz und Archäologie	39
4	Weitere öffentliche Belange	39
XIII	Umweltverträglichkeitsprüfung	40
1	Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung	40
2	Zusammenfassende Darstellung	40
3	Bewertung der Umweltauswirkungen	45
XIV	Einwendungen von Privaten und Naturschutzvereinigungen	46
XV	Zusammenfassung / Gesamtabwägung	49
XVI	Sofortvollzug	49
XVII	Kostenentscheidung	49
D	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	49

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AG	Aktiengesellschaft
ASR A 5.2	Technische Regeln für Arbeitsstätten - Straßenbaustellen
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BaustellV	Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBl.	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)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
39. BImSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
BÜV-NE	Vorschrift für die Sicherung der Bahnübergänge bei nicht-bundeseigenen Eisenbahnen
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	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 18300	Deutsche Industrienorm Erdarbeiten
DIN 18915	Deutsche Industrienorm Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten



DIN 19731	Deutsche Industrienorm Bodenbeschaffenheit - Verwertung von Bodenmaterial
DREWAG	DREWAG - Stadtwerke Dresden GmbH
DVB AG	Dresdner Verkehrsbetriebe AG
ENSO	Energie Sachsen Ost AG
e. V.	eingetragener Verein
FFH	Fauna-Flora-Habitat
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GZ	Geschäftszeichen
ha	Hektar
i. S. d.	im Sinne der / im Sinne des
i. S. v	im Sinne von
i. V. m.	in Verbindung mit
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
km/h	Kilometer je Stunde
KP	Knotenpunkt
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz
kV	Kilovolt
LAG	Landesarbeitsgemeinschaft
LAGA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
LKW	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage
m	Meter
m ²	Quadratmeter
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nr.	Nummer
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz

RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (Ausgabe 2006)
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
Rn.	Randnummer
S	Staatsstraße
SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsKrWBodSchG	Sächsisches Kreislaufwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
9. SächsKVZ	Neunte Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums der Finanzen über die Bestimmung der Verwaltungsgebühren und Auslagen (Neuntes Sächsisches Kostenverzeichnis)
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsStrVRG	Gesetz zur Regelung des Straßenverkehrs- und Kraftfahrwesens im Freistaat Sachsen
SächsUVP	Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SächsVermKatG	Sächsisches Vermessungs- und Katastergesetz
SächsVwKG	Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen
SE DD	Stadtentwässerung Dresden
SMWA	Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
SPA	Special Protection Area (Europäisches Vogelschutzgebiet)
TR Stra Dresden	Technisches Regelwerk für Straßenbauarbeiten in Dresden (Herausgeber: Straßen- und Tiefbauamt der Stadt Dresden)
u. ä.	und ähnliches
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
z. B.	zum Beispiel

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A Tenor

I Feststellung des Plans

Der Plan zum Verkehrsbauvorhaben „Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Riesaer Straße“ wird nach Maßgabe der Ziffern II bis VII festgestellt.

II Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan umfasst die folgenden Unterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
1	Erläuterungsbericht		29.06.2018
2	Übersichtskarte		13.06.2017
3	Übersichtslageplan	1:1500	13.06.2017
5	Lageplan		
5.1	Lageplan Blatt 1 Blatt 2	1:500 1:500	29.06.2018 29.03.2018
5.2	Lageplan Baugleis	1:500	13.06.2017
6	Höhenplan Blatt 1 bis 6	1:500/50	13.06.2017
7	Immissionsschutzmaßnahmen		
7.1	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen Kraftfahrzeuge Blatt 1 und 2	1:1000	29.06.2018
7.2	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen Straßenbahn Blatt 1 und 2	1:1000	29.06.2018
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahmen Blatt 1 und 2	1:500	13.06.2017
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen Blatt 1 Blatt 2	1:500 1:500	29.03.2018 04.04.2018
10	Grunderwerb		
10.1	Grunderwerbsplan Blatt 1 und 2	1:500	29.06.2018
10.2	Grunderwerbsverzeichnis		29.06.2018
11	Regelungsverzeichnis		
11.1	Regelungsverzeichnis ersetzt durch 1. Tektur		29.06.2018 17.04.2019
11.2	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Blatt 1	1:500	29.06.2018

	Blatt 2	1:500	29.03.2018
11.3	Koordinierter Leitungsplan zum Regelungsverzeichnis Blatt 1 bis 4	1:250	13.06.2017
14	Straßenquerschnitt		
14.1	Ermittlung der Bauklasse		29.03.2018
14.1.1	Großenhainer Straße Höhe Auenstraße		
14.1.2	Erfurter Straße		
14.1.3	Fritz-Reuter-Straße		
14.1.4	Großenhainer Straße zwischen Fritz-Reuter-Straße und Riesaer Straße		
14.1.5	Liststraße		
14.2	Regelquerschnitte		
	Blatt 1 bis 2, 4 bis 10	1:50	13.06.2017
	Blatt 3	1:50	11.04.2018
16	Sonstige Pläne		
16.1	Leitungsbestandsplan Blatt 1 und 2	1:500	13.06.2017
16.2	Koordinierter Leitungsplan		
	Blatt 1	1:250	11.04.2018
	Blatt 2	1:250	29.06.2018
	Blatt 3 und 4	1:250	13.06.2017
16.3	VU-Querschnitt	1:50	13.06.2017
16.4	Öffentliche Beleuchtung		
	Bericht Dok.-Nr. D 353.83		13.06.2017
	Lageplan	1:500	13.06.2017
16.5	Fahrleitung		
	Bericht		13.06.2017
	Bespannungspläne		
	Blatt 1	1:250	13.06.2017
	ersetzt durch 2. Tektur	1:250	05.07.2019
	Blatt 2 bis 7	1:250	13.06.2017
16.6	Maßnahmen der SE DD, Blatt 1 bis 3	1:250	29.03.2018
16.8	Haltestellenunterlagen		
16.8.1	Haltestellenlageplan		
	Blatt 1	1:100	29.06.2018
	Blatt 2	1:100	13.06.2017
16.8.2	Berechnung der Haltestellenausleuchtung		
	Haltestelle Großenhainer Platz		13.06.2017
	Haltestelle Liststraße		
16.11	Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplan		
	- Nur zur Information -		
16.13	Verkehrsführung während der Bauzeit		
	Blatt 1 bis 6 und 11 bis 13	1:1000	29.06.2018
	Blatt 7 bis 10	1:1000	13.06.2017
16.15	Nachweis Profulfreiheit, Blatt 1 bis 3	1:500	27.04.2017

	Nachweis Spaltmaß, Blatt 4 bis 5	1:500	27.04.2017
17	Immissionstechnische Untersuchungen		29.06.2018
17.1	Erläuterungsbericht		
17.2	Emissionen		
17.3	Immissionen		
17.4	Kostenberechnung passive Schallschutz- maßnahmen		
17.5	Fotodokumentation (Auszug)		
17.6	Geräuschemissionen durch Überlagerung der Emittenten (Summenpegelbildung)		
17.7	Geräuschemission bei bauzeitlich beding- ter Umleitung		
18	Wassertechnische Untersuchungen		13.06.2017
19	Umweltfachliche Untersuchungen		
19.1	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag		11.10.2018
19.2	Bestands- und Konfliktplan Blatt 1 und 2	1:500	29.03.2018
19.3	Artenschutzfachbeitrag		11.10.2018
19.4	UVP-Bericht		11.10.2018
20	Geotechnische Untersuchungen		13.06.2017
20.1	Abfall- und Baugrunduntersuchung, 1. BA zwischen Conrad- und Fritz-Reuter-Straße GZ: 15-067		
20.2	Bestands- und Deklarationsuntersuchung Nr.: 10-069/16		
20.3	Abfall- und Baugrunduntersuchung Halte- stelle Liststraße GZ: 14-121		
20.4	Ergänzende Abfallbewertung GZ: 14-121		
20.5	Altlastendarstellung		
22	Verkehrsqualität		13.06.2017
23	Verkehrssicherheit		
23.1	Anfahrtsichtfeldnachweis Blatt 1 und 2	1:500	13.06.2017
23.2	Sichtfeldnachweis nach BÜV-NE		
	Blatt 1 MIV	1:500	13.06.2017
	Blatt 2 Fußgänger	1:500	13.06.2017

III Nebenbestimmungen

1 Allgemeine Nebenbestimmungen

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 hierzu rechtzeitig aus-sagefähige Unterlagen zu übergeben.

2 Wasserwirtschaft, Gewässerschutz

- 2.1 Störungen im Bauablauf, von denen eine Beeinträchtigung der Grundwasserquali-tät zu besorgen ist, sind unverzüglich der unteren Wasserbehörde anzuzeigen.
- 2.2 Bei plötzlich auftretenden Schadensfällen mit wassergefährdenden Stoffen sind sofort geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Hierzu sind Ölauffangwannen, Bindemittel, Ölsperren u. ä. auf der Baustelle bereitzuhalten.

3 Immissionsschutz

- 3.1 Die Eigentümer der nachfolgend genannten Gebäude, für die nach der schall-technischen Untersuchung in den Unterlagen 17.3.1 und 17.3.2 passiver Lärm-schutz vorgesehen ist, haben gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach An-spruch auf Erstattung der notwendigen Kosten, um Räume, die zum nicht nur vo-rübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch notwendige Lüftungsein-richtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, sowie in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Der An-spruch beschränkt sich auf die Gebäudeseiten und Stockwerke, für die in den Un-terlagen 17.3.1 und 17.3.2 eine wesentliche Änderung sowie die Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspegels der 16. BImSchV ausgewiesen ist.

Gebäude	Gebäudeseite	Stockwerk
Großenhainer Str. 38	SW	EG, 1.-4.OG
Großenhainer Str. 45	SO NO	EG, 1.-3.OG EG, 1.-3.OG
Großenhainer Str. 47	NO	EG, 1.-3.OG
Großenhainer Str. 49	O	EG, 1.-3.OG
Großenhainer Str. 51	O	EG, 1.-3.OG
Großenhainer Str. 53	O	EG, 1.-3.OG
Großenhainer Str. 55	O N	EG, 1.-3.OG EG, 1.-3.OG
Liststr. 1	N	EG, 1.-3.OG

- 3.2 Außerdem haben die Eigentümer der nachfolgend genannten Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Lärmschutz. Dieser Anspruch beschränkt sich auf die nachfolgend aufgeführten Gebäudeseiten und Stockwerke, für die in der Unterlage 17.6.3 eine erstmalige Überschreitung bzw. eine weitere Erhöhung oberhalb der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle ausgewiesen ist. Gegen die Vorhabenträgerin besteht in diesen Fällen dem Grunde nach ein An-

spruch auf Erstattung der notwendigen Aufwendungen, um Räume, die zum nicht nur vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch notwendige Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, sowie in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle.

Gebäude	Gebäudeseite	Stockwerk
Großenhainer Platz 1	N	1.OG
Großenhainer Str. 14 b	W	1.OG
Großenhainer Str. 16 b	W	3.OG
Großenhainer Str. 22	SW	1.OG
Großenhainer Str. 25	NO	EG
Großenhainer Str. 27	NO	EG, 1.OG
Großenhainer Str. 32	SW NW	EG, 1.-2.OG 2.OG
Großenhainer Str. 33	NO	EG, 1.OG
Großenhainer Str. 34	SW SO NW	EG, 1.OG 1.OG 1.OG
Großenhainer Str. 35	SO NO NW	2.OG EG, 1.-2.OG 2.OG
Großenhainer Str. 37	SO NO NW	1.-2.OG EG, 1.-2.OG EG, 1.-2.OG
Großenhainer Str. 38	SO	EG, 1.-4.OG
Großenhainer Str. 40	SW	EG, 1.-4.OG
Großenhainer Str. 41	SO NO	1.-4.OG EG, 3.-4.OG
Großenhainer Str. 42	SW	EG, 1.OG, 4.OG
Liststr. 3	N	EG, 1.-3.OG
Pestalozziplatz 6	W	4.OG
Pestalozziplatz 8	W SW	EG, 1.-4.OG 3.OG
Pestalozziplatz 10	W	2.OG
Röderauer Str. 50	SW W	2.OG 1.OG, 3.OG
Stöckelstr. 99	W	EG, 1.OG

- 3.3 Art und Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen richten sich nach der 24. BImSchV. Bei jedem der Gebäude, welches Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen hat, sind bauphysikalische Prüfungen und Berechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzklassen durch anerkannte Ingenieurbüros nach dem gültigen Regelwerk durchzuführen. Die Eigentümer sind nach Ab-

schluss und Auswertung der Prüfungen von der Vorhabenträgerin schriftlich über die Ergebnisse und ihren Anspruch auf Erstattung der Kosten für die Schall-dämmmaßnahmen zu informieren.

Die Einzelheiten sind jeweils vor der Durchführung der entsprechenden Änderungen an Fenstern/Lüftungseinrichtungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Eigentümern der Gebäude außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären.

- 3.4 Das Vorhaben ist so zu planen und durchzuführen, dass keine unzumutbaren Belästigungen durch Lärm, Staub, Abgase und Erschütterungen auftreten, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- 3.5 Während der Bauphase sind die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sowie die in § 7 der 32. BImSchV aufgeführten Regelungen zum Betrieb von Geräten und Maschinen unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten.
- 3.6 Lärmintensive Arbeiten sind nur werktags in der Zeit zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr auszuführen. Sollten, z. B. infolge betriebsorganisatorischer oder terminlicher Probleme, lärmintensive Arbeiten kurzzeitig in der Nachtzeit (20:00 Uhr bis 07:00 Uhr) oder Arbeiten an Sonn- und Feiertagen notwendig werden, so sind die Landeshauptstadt Dresden sowie die betroffenen Anwohner so früh wie möglich zu informieren und erforderliche Befreiungen einzuholen. Kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen den Richtwert nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Bei unbedingt erforderlichen Arbeiten in der Nähe von Wohnhäusern soll innerhalb des Nachtzeitraumes die Betriebszeit der Baustelle eine Dauer von insgesamt 2,5 Stunden nicht überschreiten.
- 3.7 Für die Zeit der Umleitung ist auf den von der Umleitung betroffenen Abschnitten der Hansastraße und der Fritz-Reuter-Straße Tempo 30 einzurichten.
- 3.8 Staubbelästigungen der Nachbarschaft sind durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen, z. B. durch Container- und Fahrzeugabdeckungen, Umhüllung von Übergabe- und Abwurfstellen, geringe Abwurfhöhen, Befeuchten staubender Materialien sowie Befeuchten und Reinigen von Arbeitsflächen und Fahrwegen.
- 3.9 Die Verschmutzung öffentlicher Verkehrswege durch Baufahrzeuge beim Verlassen des Baustellenbereiches ist weitestgehend zu vermeiden. Unvermeidbare Verschmutzungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.
- 3.10 Es sind geeignete Schutzmaßnahmen zu ergreifen, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Erschütterungen zu vermeiden. Bei der Auswahl sind auch die in Ziffer 6 der Hinweise zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Erschütterungsimmissionen des Länderausschusses für Immissionsschutz vom 6. März 2018 aufgeführten Maßnahmen einzubeziehen. Die Bestimmungen und Anhaltswerte der DIN 4150 „Erschütterungen im Bauwesen“ sind zu beachten.

4 Abfall, Bodenschutz und Altlasten

- 4.1 Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Verdichtung, Vernässung, Erosion, Eintrag von Fremd- und Schadstoffen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen sind zu vermeiden.

4.2 Die Flächeninanspruchnahme für Bau- und Betriebsflächen ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken. Soweit zeitweilige Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- oder Stellflächen u. ä. nicht auf bereits befestigten Flächen oder Bereichen zukünftiger Versiegelung errichtet werden können, ist die Basisfläche mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen und - falls erforderlich - eine Platzbefestigung mit Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien vorzunehmen.

4.3 Der anstehende Ober- und Unterboden ist vor Baubeginn von den in Anspruch zu nehmenden Bau- und Betriebsflächen getrennt nach Bodenarten sorgsam abzutragen und zwischenzulagern. Eine Vermischung sowie Verunreinigungen des Bodenaushubs mit Abfällen und Schadstoffen sind zu verhindern.

Nicht sofort verwendbarer Bodenaushub ist in trapezförmigen Mieten so bereitzustellen, dass Verdichtung, Erosion und Vernässung vermieden werden. Die Schütthöhe von Oberboden soll dabei maximal 2 m und von verdichtungsgefährdetem Unterboden maximal 5 m betragen. Die Mieten sind zu profilieren und zu glätten. Ist eine Zwischenlagerung über drei Monate während der Vegetationsperiode zu erwarten, sind die Mieten zum Schutz gegen Erosion zu begrünen. Der in Mieten gelagerte Oberboden ist vor An- oder Überschüttungen mit Bodenaushub oder anderen Fremdmaterialien zu schützen, um eine vollständige Wiederverwendung zu gewährleisten.

4.4 Werden während der Bauausführung schädliche Bodenveränderungen bekannt oder schädliche Bodenveränderungen verursacht, sind diese unverzüglich der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde mitzuteilen. Das weitere Vorgehen ist mit dieser Behörde abzustimmen.

Insbesondere bei der Berührung oder dem Anschnitt von Kontaminationsherden (z. B. verdeckte Deponien, Ablagerung unbekannter Stoffe, Mineralöllinsen, Verkipfung von Chemikalien) im Zuge von Erd- oder sonstigen Bauarbeiten sind sofort Maßnahmen zu ergreifen, die eine Gefährdung oder Kontaminationsverschleppung ausschließen.

4.5 Im Rahmen von Rekultivierungs- und Entsiegelungsmaßnahmen ist die Wiederherstellung einer belebten, begrünungsfähigen und durchwurzelbaren Bodenschicht anzustreben. Die Qualität und Bodenart der neu hergestellten Bodenschicht sollte mindestens dem ursprünglich vorhandenen Bodenmaterial oder dem Bodenmaterial angrenzender Bereiche entsprechen.

4.6 Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Baustelle zu beräumen. Der ursprüngliche Zustand aller vorübergehend genutzten Flächen ist umgehend wiederherzustellen. Vor dem Aufbringen bzw. Wiederherstellen der durchwurzelbaren Bodenschicht ist eine Tiefenlockerung der Böden vorzunehmen.

4.7 Überschüssiges Bodenmaterial ist vorrangig – möglichst im Rahmen der Baumaßnahme - zu verwerten. Die Verwertung von überschüssigem Bodenmaterial außerhalb des Bauvorhabens bzw. der Einbau von Bodenmaterial von einem anderen Herkunftsort (Massenzuführung im Zuge von Bodenaustauschmaßnahmen) ist nur zulässig, wenn dieses Material auf mögliche Schadstoffbelastungen untersucht und als verwertungs- bzw. einbaufähig eingestuft wurde.

Dabei ist Folgendes zu beachten:

Bei einer Verwertung außerhalb einer durchwurzelbaren Bodenschicht ist eine Einzelfallbetrachtung nach Maßgabe des Bodenschutzrechts notwendig; der Erlass des Sächsischen Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft vom 27. September 2006 zum Merkblatt 20 der LAGA ist zu beachten.

Bei einer Verwertung im Rahmen des Auf- und Einbringens auf oder in eine durchwurzelbare Bodenschicht sind die Anforderungen des § 12 BBodSchV, im Hinblick auf den Schadstoffgehalt die Vorsorgewerte nach Nr. 4 des Anhangs 2 BBodSchV zu beachten.

- 4.8 Ist eine Verwertung von Bodenmaterial z. B. wegen Schadstoffbelastung nicht möglich, ist dieses ordnungsgemäß zu beseitigen.
- 4.9 Vor Baubeginn ist der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde ein Entsorgungskonzept vorzulegen.
- 4.10 Die vorschriftsgemäße Verwertung oder Beseitigung der bei den Bauarbeiten anfallenden Abfälle ist durch ein in der Abfall- und Altlastenbehandlung erfahrenes Ingenieurbüro zu begleiten und zu überwachen.
- 4.11 Der Verbleib der verwerteten oder beseitigten Abfallstoffe ist in einem Abschlussbericht zu dokumentieren und nach Beendigung der Baumaßnahme der zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde zu übergeben.

5 Naturschutz und Landschaftspflege

- 5.1 Die im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlagen 9 und 19) festgelegten Schutz-, Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen sind vollständig umzusetzen. Die Maßnahmen sind so auszuführen, dass sie die ihnen zugedachten Funktionen auf Dauer erfüllen können. Dies schließt auch eine sachgerechte Pflege ein.
- 5.2 Ausfälle bei den festgelegten Neuanpflanzungen sind zu ersetzen.
- 5.3 Die Umsetzung des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist insbesondere zum Schutz des Naturdenkmals „Zerr-Eichen Liststraße“ und der Robinie im Randbereich der Haltestelle Großenhainer Platz (Privatbaum Nr. 11) durch eine ökologische Bauüberwachung zu begleiten.
- 5.4 Die Ausführungsplanung ist rechtzeitig vor Baubeginn mit der unteren Naturschutzbehörde und dem Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft abzustimmen. Außerdem sind Baubeginn und voraussichtliche Dauer der Bauarbeiten sowie die bauausführende Firma und der verantwortliche Bauleiter einschließlich Kontaktdaten zu benennen.

6 Leitungsträger

6.1 Allgemeine Anforderungen

- 6.1.1 Die erforderlichen Änderungen und Verlegungen von Leitungen und Anlagen sind in Abstimmung mit den betroffenen Versorgungsunternehmen durchzuführen.
- 6.1.2 Bei der Ausführungsplanung ist eine Minimierung der Betroffenheit bzw. der Konfliktpunkte anzustreben.

- 6.1.3 Die von den Versorgungsunternehmen vorbehaltenen Bedingungen und Voraussetzungen sind zu erfüllen, die Maßgaben der von ihnen vorgelegten Merkblätter sind zu beachten. Insbesondere sind die geforderten Abstände einzuhalten.
- 6.1.4 Die erforderlichen Anträge und Pläne sind den betroffenen Versorgungsunternehmen von der Vorhabenträgerin rechtzeitig zu überreichen. Darüber hinaus sind die betroffenen Versorgungsunternehmen - soweit nachstehend nicht anders geregelt - mindestens vier Wochen vor Baubeginn zu unterrichten.
- 6.1.5 In der Bauausschreibung sind die Bauunternehmen auf die bekannten Leitungen und Anlagen sowie auf die entsprechenden Abstimmungs- und Sicherungspflichten hinzuweisen.
- 6.1.6 Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass die vorhandenen Leitungen und Anlagen nicht beschädigt werden. Sollten Beschädigungen dennoch auftreten, ist das zuständige Versorgungsunternehmen umgehend zu unterrichten.
- 6.1.7 Den Versorgungsunternehmen ist aus betrieblichen Gründen (z. B. Störungen) jederzeit der ungehinderte Zugang zu ihren Leitungen und Anlagen zu ermöglichen.

6.2 DREWAG

- 6.2.1 Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die von der DREWAG vorgestellten Varianten einer neuen Verbindungsleitung im Fernwärmenetz zu prüfen und mit der DREWAG die zu realisierende Variante sowie eine koordinierte Baudurchführung abzustimmen.
- 6.2.2 Die von der DREWAG geforderten Ergänzungen zu deren Trinkwasser- und Gasleitungen in den Unterlagen 5 und 14.2 sind zu übernehmen.
- 6.2.3 Die Lage der zwei neu zu pflanzenden Bäume im Bereich der Rettungswache ist zu prüfen und ggf. zu ändern. Die dort befindlichen Trinkwasser- und Gasleitungen dürfen nicht überpflanzt werden; die Zugänglichkeit zu den Leitungen ist zu gewährleisten.
- 6.2.4 In Abstimmung mit der DREWAG und der Telekom ist im Bereich zwischen Bau-km 0+340 und 0+355 die Lage der neu zu verlegenden Trinkwasser- und Gasleitung sowie die Sicherung oder ggf. Umverlegung der dort befindlichen Telekomtrasse zu prüfen und festzulegen.

6.3 Stadtentwässerung

- 6.3.1 Die Ausführungsplanung ist mit der Stadtentwässerung Dresden GmbH abzustimmen.

6.4 ENSO

- 6.4.1 Sollten im Rahmen von geplanten Tiefbauarbeiten größere Abschnitte im Bereich der bei Bau-km 0+258 kreuzenden, außer Betrieb befindlichen 110-kV-Ölkabelleitung freigelegt werden müssen, ist die Bergung und Entsorgung der Kabel mit der ENSO Netz GmbH, Fachgruppe Betrieb 110 kV zu koordinieren.

- 6.4.2 Für alle Baumaßnahmen im Näherungsbereich der 110-kV-Freileitungen (50 m von Trassenachse) ist eine gesonderte Standortzustimmung bei der ENSO Netz GmbH einzuholen.

6.5 Deutsche Telekom GmbH

- 6.5.1 Mindestens sechs Monate vor Baubeginn sind alle erforderlichen Maßnahmen nochmals mit der Deutschen Telekom Technik GmbH, Ressort PT 111 abzustimmen.
- 6.5.2 Die vorhandenen Telekommunikationslinien dürfen nicht überbaut werden.
- 6.5.3 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die Lage des Fahrleitungsmastes GS47 zum Kabelkanal der Telekom zu prüfen und ggf. erforderlich werdende Regelungen einvernehmlich zu treffen. Außerdem sind die Hinweise der Telekom zu lfd. Nr. 5.2.7 des Regelungsverzeichnisses zu beachten.

6.6 Vodafone Kabel Deutschland GmbH

- 6.6.1 Die Telekommunikationsanlagen der Vodafone Kabel Deutschland sind bei der Bauausführung zu schützen. Sie dürfen nicht überbaut werden, vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden.
- 6.6.2 Erforderliche Umverlegungen oder Baufeldfreimachungen der Telekommunikationsanlagen sind mindestens drei Monate vor Baubeginn unter TDRC-O-Dresden@vodafone.com zu beauftragen.

7 Sonstige Nebenbestimmungen im öffentlichen Interesse

7.1 Belange der Landeshauptstadt Dresden

- 7.1.1 Die Ausführungsplanung ist mit dem Straßen- und Tiefbauamt als Straßenbaulastträger unter Beachtung der Nebenbestimmungen 7.1.2 bis 7.1.10 abzustimmen.
- 7.1.2 Der Anschluss der Straßeneinläufe und die Lage des Straßenentwässerungskanales sind entsprechend der Anforderungen des Straßenbaulastträgers zu planen.
- 7.1.3 Bei einer Fahrbahnlängsneigung von $\leq 0,5\%$ in den Bereichen, in denen Gerinne und/oder Bord erneuert werden, ist am Fahrbahnrand eine Pendelrinne herzustellen.
- 7.1.4 Zur Überprüfung der Verkehrsqualität ist dem Straßenbaulastträger die zugrundeliegende Verkehrssimulation zu übergeben.
- 7.1.5 Bei der weiteren Planung ist die barrierefreie Gestaltung der Verkehrsanlage (Bordabsenkungen, Aufmerksamkeitsfelder, taktiles Leitsystem an gesicherten und ungesicherten Querungsstellen) gemäß dem aktuellen Stand der TR Stra Dresden sowie Blindensignalisierungen an den LSA zu gewährleisten.
- 7.1.6 Im Bereich der Einmündung Großenhainer Straße/Auenstraße ist der Entfall bzw. das Versetzen der vorhandenen Werbetafel außerhalb des Sichtdreieckes zu prüfen.

- 7.1.7 Bei der am Knotenpunkt Liststraße geplanten vollverkehrsabhängigen Steuerung ist sicherzustellen, dass für Fußgänger und Radfahrer keine unangemessenen Wartezeiten auftreten. Bei der Detektion einer Fahrrad Anforderung sind Induktionsschleifen einzusetzen. Die LSA an der Haltestelle Liststraße ist außerdem so auszurüsten, dass die Anforderungen aller dort verkehrenden ÖPNV-Fahrzeuge (DVB AG, VVO) empfangen und verarbeitet werden können.
- 7.1.8 Die zeitliche Einordnung der einzelnen Bauphasen, erforderlicher Sperrungen sowie Umleitungen sind nach den Anforderungen des Straßenbaulastträgers zu planen. Für die vorgesehenen Umleitungsstrecken ist diesem eine verkehrstechnische Untersuchung zu übergeben.
- 7.1.9 Die in der Stellungnahme der Landeshauptstadt Dresden vom 21. Januar 2019 unter Nr. 1 - Technische Kontrolle aufgeführten Bedingungen und Hinweise sind zu beachten.
- 7.1.10 In allen maßgeblichen Lageplänen sind die laut LBP vorgesehenen Baumpflanzungen im Bereich der Haltestelle Großenhainer Platz und vor dem Grundstück Großenhainer Straße 36 nachzutragen.
- 7.1.11 Die Ausführungsplanung ist mit dem Brand- und Katastrophenschutzamt abzustimmen.

7.2 Belange des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr

- 7.2.1 Die Zustimmung nach § 60 BOSTrab ist unter Vorlage der Ausführungsplanung und der Stellungnahme des Straßenbahnbetriebsleiters rechtzeitig schriftlich bei der Technischen Aufsichtsbehörde zu beantragen.
- 7.2.2 Folgende Hinweise sind für die Erstellung der Ausführungsplanung zu berücksichtigen:
- Das Konzept für die betriebliche Regelung des bauzwischenzeitlichen Straßenbahnbetriebes mit Baugleis ist mit allen Beteiligten im Detail rechtzeitig abzustimmen. Das Ergebnis ist noch darzustellen.
 - Die ausreichende Beleuchtung der Haltestellen, einschließlich deren Zu- und Abgänge, ist zu gewährleisten. Bei der Planung der Haltestellenbeleuchtung ist darauf zu achten, dass beim Beobachten des rückwärtigen Fahrgastwechsels für den Straßenbahnfahrer keine Blendwirkungen entstehen.
 - Die ausreichende Dimensionierung der Gleis entwässerung ist nachzuweisen.
 - Die Lichtraumumgrenzungen der maßgebenden Straßenbahn der DVB AG sind in allen Querschnitten darzustellen.
 - Die Querneigung der Haltestelle Großenhainer Platz soll gemäß BOSTrab max. 2 % (zur Bahnsteigkante hin ansteigend) betragen.

7.3 Belange des Denkmalschutzes und der Archäologie

- 7.3.1 Die Ausführungsplanung ist mit der unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.

- 7.3.2 Im Bereich der St.-Petri-Kirche am Großenhainer Platz ist in gerader Linie ein bündiger Anschluss der Asphaltdecke der Straße an die gepflasterte Kirchenzufahrt herzustellen.
- 7.3.3 Alle mit der Bauausführung betrauten Personen sind auf die Meldepflicht für Bodenfunde gemäß § 20 SächsDSchG hinzuweisen.

7.4 Sonstige Nebenbestimmungen

- 7.4.1 Die gutachterlichen Schlussfolgerungen und Empfehlungen in den geotechnischen Berichten (Unterlage 20) sind bei der weiteren Planung zu beachten.
- 7.4.2 Die Höhenfestpunkte (HP) 4948 9 02090, 4948 9 02100 und 4948 9 02120 sind grundsätzlich zu erhalten. Besteht die Gefahr, dass sie beeinträchtigt werden, sind sie durch geeignete Maßnahmen so zu schützen, dass sie durch Bauarbeiten, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr oder andere Handlungen nicht beschädigt oder in ihrer Lage verändert werden.
- 7.4.3 Schutzmaßnahmen, die die Erkennbarkeit und Verwendbarkeit der Höhenfestpunkte beeinträchtigen, sind mit dem Staatsbetrieb Geobasisinformationen und Vermessung Sachsen vorab zu besprechen.
- 7.4.4 Zur Gefahrenvorsorge wird im Baubereich eine Kampfmittelerkundung durch ein gewerbliches Unternehmen auf Kosten der Vorhabenträgerin empfohlen.
- 7.4.5 Das Auffinden von Kampfmitteln oder anderer Gegenstände militärischer Herkunft ist unverzüglich der nächstgelegenen Ortpolizeibehörde, Polizeibehörde oder dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Sachsen anzuzeigen.
- 7.4.6 Das Logistikzentrum der Bundeswehr (Abteilung Verkehr und Transport, Dezernat Verkehrsführung, Sachgebiet MILGeo, Anton-Dohrn-Weg 59, 26389 Wilhelmshaven) ist über Beginn und Ende der Baumaßnahme sowie über ggf. auftretende Änderungen zu informieren.
- 7.4.7 Die Substanz der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Eisenbahnverkehr dürfen weder während der Baudurchführung noch in Zukunft gefährdet werden.
- 7.4.8 Sollten zur Anpassung des Berührungsschutzes zusätzliche Befestigungspunkte an der Eisenbahnüberführung erforderlich werden, sind diese rechtzeitig mit der Deutschen Bahn AG abzustimmen.
- 7.4.9 Die Hinweise der Deutschen Bahn AG zum Bauen in Bahnnähe sowie zum Abschluss der Kreuzungsverträge sind zu beachten.

8 Nebenbestimmungen im privaten Interesse

- 8.1 Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob der stadteinwärtige Radfahrstreifen auf der Großenhainer Straße im Bereich Harkortstraße zulasten der neu geplanten Verkehrsinsel auf bis zu 2,50 m verbreitert werden kann.
- 8.2 Bei der Planung der Umleitungsstrecken sind die Belange des Radverkehrs zu beachten.

9 Vorbehalt

Für den Fall, dass in den vorstehenden Nebenbestimmungen die Bestätigung von oder die Abstimmung mit einer Behörde, einem privaten Rechtsträger oder einer Privatperson erforderlich ist und diese nicht erwirkt werden kann, wird die abschließende Entscheidung der Planfeststellungsbehörde vorbehalten.

IV Zusagen

Die von den Vertretern der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin abgegebenen und in die Niederschrift aufgenommenen sowie sonst im Verfahren abgegebenen, aus den Akten ersichtlichen, planändernden und planergänzenden Zusagen werden für verbindlich erklärt und sind Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses, soweit sie nicht im Widerspruch zu den in diesem Beschluss ausdrücklich getroffenen Festlegungen stehen.

V 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.

VI Sofortvollzug

Der Beschluss ist sofort vollziehbar.

VII Kosten

1. Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens.
2. Verwaltungskosten (Gebühren und Auslagen) werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

I Beschreibung des Vorhabens

Die DVB AG als Vorhabenträgerin plant, die vorhandene Gleistrasse der Straßenbahnlinie 3 zwischen Conradstraße und Riesaer Straße grundhaft zu erneuern. Dafür wird der komplette Oberbau im Bereich der Gleisanlagen ausgetauscht und der Gleisachsabstand für den künftigen Einsatz leistungsstärkerer Stadtbahnwagen auf 3 m erweitert. Gleichzeitig werden die Haltestellen Großenhainer Platz und Liststraße barrierefrei ausgebaut. Die westliche Zufahrt zum Großenhainer Platz aus der Erfurter Straße wird erneuert und es werden kleinere Eingriffe in den Bordverlauf einmündender Straßen vorgenommen. Teilweise erfolgt ein Deckentausch der Fahrbahnflächen. Die Straßenbauarbeiten sind dabei auf Maßnahmen reduziert, die in Folge der Umgestaltung der Straßenbahntrasse sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit erforderlich sind. Außerdem werden Versorgungsleitungen verschiedener Medien träger neu- oder umverlegt. Die Gesamtlänge der Planungsstrecke beträgt 959 m zuzüglich der Anschlüsse an die bestehenden Gleistrassen in der Fritz-Reuter-Straße und der Harkortstraße. Für weitere Details wird auf die Planunterlagen verwiesen.

II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 15. Juni 2017 beantragte die DVB AG unter Vorlage der entsprechenden Planunterlagen, den Plan gemäß § 28 Abs. 1 PBefG festzustellen. Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 19. November bis 19. Dezember 2018 in der Landeshauptstadt Dresden aus. Die Einwendungsfrist endete am 21. Januar 2019.

Die Auslegung der Planunterlagen wurde zuvor im Dresdner Amtsblatt am 15. November 2018 ortsüblich bekannt gemacht.

Folgende Träger öffentlicher Belange hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

- Landeshauptstadt Dresden
- Landesamt für Straßenbau und Verkehr
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
- Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
- Landesamt für Archäologie Sachsen
- Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung Sachsen
- Staatsbetrieb Zentrales Flächenmanagement Sachsen
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Polizeidirektion Dresden
- Polizeiverwaltungsamt, Kampfmittelbeseitigungsdienst
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- LAG Selbsthilfe Sachsen e.V.
- Eisenbahn-Bundesamt
- Regionalverkehr Dresden GmbH
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Deutsche Bahn AG Immobilien
- DREWAG NETZ GmbH
- Stadtentwässerung Dresden GmbH
- ENSO Energie Sachsen Ost AG
- Deutsche Telekom AG
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- PrimaCom Berlin GmbH
- GDMcom mbH

Innerhalb der Landesdirektion Sachsen wurden die Raumordnungsbehörde sowie die Umweltbehörden im Anhörungsverfahren beteiligt.

Mit Schreiben vom 26. Oktober 2018 wurden die anerkannten Naturschutzvereinigungen über die öffentliche Auslegung unterrichtet.

In einer ersten Tektur änderte die Vorhabenträgerin am 17. April 2019 geringfügig das Regelungsverzeichnis in der lfd. Nr. 26.1.2; die schriftliche Zustimmung der Landeshauptstadt Dresden als einzig davon Betroffene liegt vor. Eine zweite Tektur vom 5. Juli 2019 erfolgte auf Veranlassung und mit Zustimmung der DB Immobilien Südost, sie betraf die Unterlage 16.5/1 mit Änderungen in der Aufhängung der Fahrleitung an der Eisenbahnüberführung. Da beide Änderungen keine Belange anderer Träger öffentlicher Belange, der Naturschutzvereinigungen oder sonstiger Dritter berührten, wurden diese nicht davon unterrichtet.

Die Einwendungen von privat Betroffenen und die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange sowie der anerkannten Naturschutzvereinigungen wurden gemeinsam mit den Beteiligten am 9. Oktober 2019 erörtert.

Der Erörterungstermin wurde zuvor am 26. September 2019 im Dresdner Amtsblatt ortsüblich bekannt gemacht. Die Einwender, die Träger öffentlicher Belange, die anerkannten Naturschutzverbände sowie die Vorhabenträgerin wurden von der Landesdirektion Sachsen eingeladen.

Zum Sachverhalt und zum Vorbringen der Beteiligten im Einzelnen wird auf die entsprechenden Schriftsätze und Niederschriften in den Planfeststellungsunterlagen verwiesen.

C Entscheidungsgründe

I Verfahren

1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit

Betriebsanlagen für Straßenbahnen dürfen nach § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Das Vorhaben „Bestandsnahe Gleissanierung Großenhainer Straße zwischen Conradstraße und Riesaer Straße“ beinhaltet u. a. die Erweiterung des Gleisachsabstandes sowie die barrierefreie Umgestaltung von Haltestellen. Die bestehende Straßenbahnanlage wird damit nicht nur unwesentlich verändert. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Plangenehmigung oder den Entfall von Planfeststellung und Plangenehmigung liegen nicht vor. Die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens war daher erforderlich. Die geplanten Straßenbaumaßnahmen sind notwendige Folgemaßnahme i. S. d. § 75 Abs. 1 VwVfG.

Die Landesdirektion Sachsen ist nach § 29 Abs. 1 und 1a sowie § 11 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 22 Abs. 2 SächsStrVRG für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und für die Feststellung des Plans zuständig.

2 Rechtswirkung der Planfeststellung

Dieser Planfeststellungsbeschluss stellt die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich seiner notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange fest und regelt rechtsgestaltend alle öffentlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG).

Von der Ersetzungswirkung ausgenommen sind wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen nach § 8 WHG. Nach § 19 Abs. 1 und 3 WHG entscheidet jedoch die Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde auch über die Erteilung dieser Erlaubnisse und Bewilligungen.

Da das Vorhaben keine Gewässerbenutzung beinhaltet, sind entsprechende Erlaubnisse oder Bewilligungen nicht erforderlich.

Der Planfeststellungsbeschluss entfaltet enteignungsrechtliche Vorwirkung. Der festgestellte Plan ist für die Enteignungsbehörde bindend und dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen (§ 30 Satz 2 PBefG).

3 Verfahrensvorschriften

Das Anhörungsverfahren wurde gemäß § 28 PBefG, §§ 18, 19 und 21 UVPG und § 73 VwVfG durchgeführt.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden gemäß § 18 Abs. 1 Satz 4 UVPG und § 73 Abs. 6 VwVfG erörtert. Über den Verlauf des Erörterungstermins wurde nach §§ 73 Abs. 6 und 68 Abs. 4 VwVfG eine Niederschrift gefertigt.

II Planrechtfertigung

Wegen ihrer enteignungsrechtlichen Vorwirkung (vgl. § 30 PBefG) bedarf die Fachplanung einer den Anforderungen des Artikel 14 GG standhaltenden Rechtfertigung.

Das Vorhaben ist aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich. Es entspricht den in § 8 Abs. 3 und § 36 PBefG genannten Zielen dieses Gesetzes. Die mit ihm verfolgten öffentlichen Interessen sind generell geeignet, entgegenstehende Rechte und Interessen zu überwinden, d. h. es ist vernünftigerweise geboten. Damit verfügt es über eine hinreichende Planrechtfertigung.

Diese Feststellung beruht auf folgenden Überlegungen:

1 Derzeitige Verkehrsverhältnisse

Die Großenhainer Straße ist eine Staatsstraße (S 179) mit regionaler Verbindungsfunktion, die nördlich des Bahnhofs Neustadt beginnt und bis zur Autobahnauffahrt Wilder Mann der BAB 4 führt. Auf ihr verkehren im Planungsbereich die Straßenbahnlinie 3, die Buslinie 81 und mehrere Regionalbuslinien. Die beiden Haltestellen Großenhainer Platz und Liststraße werden durch alle Linien bedient, die Haltestelle Liststraße zusätzlich durch die Straßenbahnlinie 13, die die Großenhainer Straße in Ost-West-Richtung kreuzt. Damit ist sie ein wichtiger Umsteigepunkt. Besondere Bedeutung für den ÖPNV hat die Großenhainer Straße außerdem als Zubringer zum Betriebshof Trachenberge der DVB AG.

Die Gleisanlagen weisen derzeit einen solch mangelhaften Zustand auf, dass die Straßenbahnen streckenweise nur langsam fahren können. Mit dem vorhandenen Gleisachsabstand kann zwar der Straßenbahnverkehr gegenwärtig gewährleistet werden, er entspricht aber nicht den Anforderungen der künftig geplanten leistungsfähigeren Stadtbahnwagen. Die Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebildet, so dass insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen sie nur beschränkt nutzen können.

Radverkehrsanlagen sind nicht durchgängig und befinden sich in einem schlechten Zustand. An einmündenden Straßen sind teilweise die Sichtbeziehungen der einbiegenden Fahrzeuge verbesserungsbedürftig.

2 Planungsziele

Mit dem Vorhaben verfolgt die Vorhabenträgerin das Ziel, leistungsfähige Verkehrsanlagen des ÖPNV zu schaffen, um seine Attraktivität zu erhöhen. Entsprechend der Verkehrsfunktion der Großenhainer Straße als regionale Verbindungsstraße und als Autobahnzubringer ist dabei gleichzeitig den Anforderungen des MIV und des Schwerlastverkehrs Rechnung zu tragen. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist zu gewährleisten und – insbesondere für die Nutzer des ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer – zu

verbessern. Mobilitätseingeschränkten Personen ist ein barrierefreier Zugang zu den Anlagen des ÖPNV zu ermöglichen.

Diese Ziele werden insbesondere durch folgende Maßnahmen erreicht:

Damit künftig leistungsfähigere breitere Stadtbahnwagen eingesetzt werden können, wird der Gleisachsabstand auf 3 m erweitert. Der Umbau der Haltestellen gewährleistet einen barrierefreien Zugang und verbessert die Umsteigesituation durch den gemeinsamen Halt von Straßenbahn und Bus. Zu- und Abgänge zur Haltestelle werden durch eine Fußgänger-LSA sicherer.

Um die Mängel der Radverkehrsführung zu beseitigen, wird beidseits durchgängig ein Radfahrstreifen abmarkiert. Für aus der Großenhainer Straße in die Liststraße linksabbiegende Radfahrer wird eine Aufstellfläche und Signalisierung geschaffen.

Bordvorstreckungen im Bereich einmündender Straßen sowie umgestaltete oder neue Mittelinseln erleichtern und verkürzen Fußgängern die Querung.

3 Erforderlichkeit des Vorhabens

Nach § 8 PBefG ist die Bevölkerung ausreichend mit Verkehrsleistungen des ÖPNV zu versorgen. Dabei soll für die Nutzung des ÖPNV eine vollständige Barrierefreiheit erreicht werden. Außerdem sind Betriebsanlagen für Straßenbahnen nach § 36 PBefG den öffentlichen Verkehrsinteressen und dem Stand der Technik entsprechend zu unterhalten.

Aufgrund des derzeitigen baulichen Zustandes der Gleistrasse und der Haltestellen sind diese Ziele nur durch den geplanten grundhaften Ausbau der Trasse sowie den barrierefreien Umbau der Haltestellen zu erreichen.

Darüber hinaus verfolgt die DVB AG das Ziel, den ÖPNV leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten. Dafür sollen künftig in Dresden breitere Stadtbahnwagen eingesetzt werden, um mehr Fahrgäste befördern zu können. Diese breiteren Bahnen erfordern zwingend, die Gleisachsabstände auf 3 m zu erhöhen.

Gleichzeitig verbessern die geplanten Maßnahmen die Verkehrssicherheit insbesondere der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Das Vorhaben ist erforderlich und geeignet, den rechtlichen Anforderungen des PBefG nachzukommen und die unter C.II.2 genannten Planungsziele zu verwirklichen.

III Planungsvarianten

Die Variantenuntersuchung beschränkte sich auf den Umbau der Haltestellen. Wegen der städtebaulichen und der verkehrlichen Situation sowie des beschränkten Platzangebotes entlang der Großenhainer Straße kam nur eine bestandsnahe Gleiserneuerung in Frage, so dass keine verschiedenen Trassierungsvarianten für die Straßenbahn erstellt wurden.

1 Haltestelle Großenhainer Platz

Untersuchungsbedarf bestand nur hinsichtlich der Lage der landwärtigen Haltestelle. Derzeit befinden sich die Haltestellen nicht in gleicher Höhe. Die landwärtige Haltestelle liegt südlich, die stadtwärtige nördlich des Großenhainer Platzes.

1.1 Darstellung der Varianten

- Variante 1: Haltestelle in jetziger Lage südlich des Großenhainer Platzes
Variante 2: Haltestelle nördlich des Großenhainer Platzes

Im südlichen Bereich der derzeitigen Haltestelle (Variante 1) befindet sich eine Grundstückszufahrt, so dass die Nutzlänge nur 25 m beträgt. Bei der Lage nördlich des Großenhainer Platzes (Variante 2) besitzt die Haltestelle eine uneingeschränkt barrierefreie Nutzlänge von 40 m.

1.2 Bewertung der Varianten

Die für eine uneingeschränkt barrierefreie Nutzung erforderliche Länge von 40 m kann nur mit Variante 2 sichergestellt werden. Außerdem wird bei dieser Lage eine zusätzliche Querung der Erfurter Straße für die Schüler des neuen Schulstandortes an der Gehestraße vermieden.

Als Vorzugsvariante wurde daher die Haltestelle nördlich des Großenhainer Platzes in Parallellage zur stadtwärtigen Haltestelle gewählt.

2 Haltestelle Liststraße

Für diese Haltestelle wurde eine Minimalvariante und eine Maximalvariante untersucht. Die Varianten unterscheiden sich lediglich in der Breite der neben der stadtwärtigen Haltestelleninsel auszubauenden Fahrspur auf der Westseite der Großenhainer Straße; die Ausbaumaßnahmen im Gleisbereich und an den Haltestellen sind identisch.

2.1 Darstellung der Varianten

Minimalvariante:

Die Minimalvariante enthält die straßenbaulichen Maßnahmen, die aufgrund der veränderten Gleis- und Haltestellenlage der Straßenbahn zwingend erforderlich sind. Dafür wird die Großenhainer Straße stadteinwärts zwischen Harkortstraße und Liststraße neben der Haltestelleninsel mit einer Fahrbahnbreite von 3,25 m zuzüglich eines Radfahrstreifens für den Radverkehr mit 1,60 m Breite ausgebaut. Daran anschließend wird der Gehweg mit einer Breite von 2,65 m bis an den Kantenstein der vorhandenen Freifläche neu befestigt.

Maximalvariante:

Die Maximalvariante sieht den Ausbau der Großenhainer Straße stadteinwärts zwischen Harkortstraße und Liststraße als überbreite Mischspur mit 5,50 m Breite zuzüglich eines 1,85 m breiten Radfahrstreifens für den Radverkehr vor. Mit der Mischspur wird die Leistungsfähigkeit der LSA verbessert, außerdem ist dann bereits in dieser Zufahrt eine Vorsortierung in die Geradeaus- bzw. Linksabbiegespur am KP Großenhainer Straße / Fritz-Reuter-Straße möglich. Der anschließende Gehweg wird mit einer Breite von 2,50 m ausgebaut. Für diese Variante müssen zwei Bäume gefällt und in die angrenzende Freifläche (Pflanzstreifen) eingegriffen werden.

2.2 Bewertung der Varianten

Bei beiden Varianten wird für den ÖPNV eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität erreicht. Es entsteht ein neuer Verknüpfungspunkt für Straßenbahnen und Busse. Gegenüber dem Ist-Zustand verbessern sich die Umsteigebedingungen für die Nutzer des

ÖPNV, die Sicherheit für Radfahrer sowie die Verkehrsqualität für den MIV in allen Knotenpunktzufahrten.

Die Varianten unterscheiden sich jedoch hinsichtlich des Maßes der Qualitätsverbesserung, der Umweltverträglichkeit und der Wirtschaftlichkeit.

Variante 2 führt zu einer deutlicheren Verbesserung der Verkehrsqualität insbesondere für den MIV. Dies erfordert jedoch, ein zusätzliches Grundstück mit einer Freifläche (Pflanzstreifen) zwischen Harkortstraße und Liststraße in Anspruch zu nehmen und ca. 125 m² neu zu versiegeln. Außerdem müssen zwei Bäume gefällt werden. Variante 1 kann dagegen in den Grenzen des öffentlichen Verkehrsraumes, d. h. ohne Eingriff in angrenzende Grundstücke ausgebaut werden. Es werden keine Bäume gefällt und keine zusätzlichen Flächen versiegelt. Die Gesamtkosten liegen bei Variante 2 ca. 8 % über denen der Variante 1.

Da bereits mit Variante 1 eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit geringerem Eingriff und geringerem Aufwand erreicht werden kann, wurde diese aus Gründen der Wirtschaftlichkeit als Vorzugsvariante gewählt.

IV Ausbaustandard

Die Großenhainer Straße ist nach RIN eine angebaute Hauptverkehrsstraße der Kategoriengruppe III und fällt damit in den Geltungsbereich der RAS 06. Grundlagen der Gleis-trassierung bilden die BOStrab sowie die BOStrab-Trassierungsrichtlinien. Sowohl für die Straße als auch für die Gleisanlage beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit 50 km/h. Im Detail sind die Trassierungsparameter der Unterlage 1 zu entnehmen.

Die Fahrbahnbreiten betragen mindestens 3,25 m, da die Großenhainer Straße Schwerlastverkehrsstrecke ist. Für den Radverkehr werden durchgängig Radfahrstreifen mit einer Mindestbreite von 1,60 m angelegt.

Der Achsabstand der Gleistrasse wird im Bereich der freien Strecke auf mindestens 3,0 m aufgeweitet, um den künftigen Einsatz von Stadtbahnwagen mit einer Kastenbreite von 2,65 m zu ermöglichen. Im Haltestellenbereich Großenhainer Platz beträgt der Gleisachsabstand wegen der Randlage der Haltestellen 4,60 m, im Haltestellenbereich Liststraße wegen der vorgesehenen gemeinsamen Nutzung des Gleisbereichs durch Straßenbahnen und Busse 3,80 m.

Zwangspunkte für die Linienführung der Gleisanlagen sind im Wesentlichen die an den jeweiligen Baugrenzen vorhandenen Gleisanlagen, die Höhe der angrenzenden Fahrbahnen sowie der Pfeiler der Eisenbahnüberführung.

Der Abzweig in die Fritz-Reuter-Straße wird mittels einer neuen Weichenanlage an den bereits erneuerten Bestand angeschlossen. Auch südlich des Bauanfangs verfügt die Gleistrasse auf der Großenhainer Straße schon über einen Gleisachsabstand von 3,0 m, während an der Großenhainer Straße Nord und der Harkortstraße der Anschluss an den bestehenden Gleisachsabstand von 2,55 m erfolgt.

Wie bisher wird der Bahnkörper straßenbündig ausgeführt. Der Ausbau erfolgt als Feste Fahrbahn mit bituminöser Gleiseindeckung.

Die Haltestelle Liststraße wird als Doppelhaltestelle für Bus und Bahn ausgebaut.

Die gewählte Querschnittsaufteilung wird den derzeitigen und künftigen Verkehrsbelastungen durch ÖPNV, Kraftfahrzeuge, Radfahrer und Fußgänger gerecht.

V Raumordnung, Regional- und Landesplanung

Das geplante Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, Regional- und Landesplanung vereinbar. Es entspricht den im Landesentwicklungsplan 2013 vom 14. August 2013 unter G 3.4.1 formuliertem Grundsatz zur Weiterentwicklung des ÖPNV und steht den regionalplanerischen Vorgaben der 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplanes Oberes Elbtal/Osterzgebirge vom 24. Juni 2019 nicht entgegen.

VI Wasserwirtschaft, Gewässerschutz

Unter Beachtung der unter A.III.2 festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen der Wasserwirtschaft und des Gewässerschutzes vereinbar.

Das Bauvorhaben liegt weder in einem Wasserschutzgebiet oder Heilquellenschutzgebiet noch in einem Überschwemmungsgebiet oder überschwemmungsgefährdeten Gebiet. Solche Schutzgebiete sind auch nicht von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen. Im Bereich des Vorhabens sind keine Oberflächengewässer vorhanden. Die Elbe als nächstliegendes Oberflächengewässer befindet sich ca. 720 m westlich der Großenhainer Straße. In das Grundwasser wird nicht eingegriffen.

Vorhabenbedingt werden ca. 167 m² Vegetationsflächen und 146 m² teilversiegelte Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. Dies führt zu einer Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses und somit zur Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate. Die neu versiegelte Fläche ist jedoch in Bezug zur Gesamtgröße des Vorhabens mit ca. 2,4 ha und in Bezug zur Gesamtgröße des Grundwasserkörpers von ca. 483,5 km² vernachlässigbar.

Anfallendes Oberflächenwasser wird über Straßenabläufe bzw. über Schienenentwässerungskästen in vorhandene Mischwasserkanäle geleitet.

Da weder eine Gewässerbenutzung erfolgt noch andere wasserrechtliche Tatbestände betroffen sind, waren keine wasserrechtlichen Entscheidungen zu treffen.

VII Lärmschutz

Das planfestgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Die Ausgestaltung des Vorhabens im Einzelnen und die in den Planunterlagen enthaltenen sowie die unter A.III.3.1 bis A.III.3.7 angeordneten Maßnahmen stellen sicher, dass keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG unausgeglichen zurückbleiben.

1 Rechts- und Beurteilungsgrundlagen

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

- Bereits bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben (§ 50 BImSchG - planerischer Lärmschutz).
- Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus durch entsprechende Vorkehrungen sicherzustellen, dass hierdurch keine schädli-

chen oder erheblich belästigenden Lärmeinwirkungen hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (§ 41 BImSchG - aktiver Lärmschutz).

- Kann den vorgenannten Anforderungen durch eine entsprechende Planung oder durch technische Vorkehrungen nicht Rechnung getragen werden, hat der Betroffene gegen den Träger des Vorhabens einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für passive Lärmschutzmaßnahmen (§ 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG i. V. m. § 42 BImSchG).

Nach § 2 Abs. 1 i. V. m. § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel folgende Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

		Tag	Nacht
1.	an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
2.	in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
3.	in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
4.	in Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Die hier genannten Grenzwerte stellen das nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG „Zumutbare“ dar.

Die Einstufung der Gebietsnutzung erfolgt auf 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 kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden sind die Flächen entlang der Großenhainer Straße teils als Wohnbaufläche, teils als Mischgebiet ausgewiesen. Die tatsächliche Bebauung ist von Blockrandbebauung mit Wohnnutzung und von einzelnen freistehenden Gebäuden mit gewerblicher Nutzung geprägt.

Der schalltechnischen Untersuchung wurde die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 zugrunde gelegt.

2 Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG

Nach § 50 BImSchG ist eine raumbedeutsame Maßnahme so zu planen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend zum Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Vorliegend handelt es sich um die bestandsnahe Erneuerung einer Straßenbahntrasse. Alternativen, die dem Optimierungsgebot des § 50 BImSchG im Hinblick auf die Lärmimmission mehr Rechnung tragen würden, sind angesichts des unter C.II.2 dargelegten Planungszieles nicht ersichtlich.

3 Beurteilung der künftigen Lärmbelastung anhand der 16. BImSchV

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 Straßenbahnlärm und Kfz-Lärm zunächst einzeln zu untersuchen

Für das Bauvorhaben ergibt sich insoweit Folgendes:

Vorbemerkung

Nach den unter C.VII.1 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 Vorhaben aus städtebaulichen Gründen von vorn herein 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 nur passive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht.

Straßenbahnverkehr

Die bestandsnahe Gleiserneuerung 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 17.3.2 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 sechs Gebäuden der Großenhainer Straße dazu, dass nachts der Wert von 60 dB(A) erreicht bzw. überschritten wird. Für diese sechs 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

Die Erweiterung des Gleisachsabstandes und der barrierefreie Ausbau der Haltestellen führt 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 17.3.1 weist für sieben Gebäude der Großenhainer Straße und für ein Gebäude auf der Liststraße 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. Für sechs der acht Gebäude besteht dabei nachts bereits ein Anspruch aus dem Straßenbahnverkehr.

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 Großenhainer Straße südlich der Riesaer Straße mit einer Stahlbrücke und wird im Übrigen in Dammlage geführt.

Unterlage 17.6.3 ermittelt den Summenpegel der drei Emittenten im Prognose-Planfall und im Prognose-Nullfall. Demnach werden an 21 weiteren Gebäuden die Schwellenwerte erstmals erreicht bzw. vorhandene Belastungen oberhalb der Schwellenwerte weiter erhöht. Die Planfeststellungsbehörde bejaht den Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen für beide Fälle. Auch wenn die Erhöhungen oberhalb der Schwelle nur bis zu 0,9 dB(A) betragen, sollen die Anwohner doch vor einer Erhöhung der Gesundheitsgefahren durch Lärm geschützt werden. Die Planfeststellungsbehörde orientiert sich dabei an dem Urteil des BVerwG vom 3. März 2011 - 9 A 8/10 zu einer für zwei Jahre provisorisch als Umleitungsstrecke eingerichteten Fahrbahn, wonach „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).

Diese Bewertung bezieht sich - wohl mangels anderer Emittenten - zwar nicht auf den Summenpegel, sondern auf den vom Kfz-Verkehr ausgehenden Lärm. Aber auch hier ergeben sich die Ansprüche nicht aus der 16. BImSchV, sondern aus dem grundrechtlichen Schutz der Gesundheit. Die Gesundheitsgefährdung durch zu hohe Lärmbelastung tritt unabhängig von der Zahl der Emittenten ein. Und wenn bereits auf einer für zwei Jahre angelegten Umleitungsstrecke sicherzustellen ist, dass eine (temporäre) Belastung oberhalb des Schwellenwertes nicht verstärkt wird, so muss dies erst recht für eine dauerhafte Belastung gelten.

4 Lärm während der Bauzeit, Umleitungsverkehr

Während der Baumaßnahmen ist mit baubedingten Lärmbelastungen der Anwohner zu rechnen. Die Nebenbestimmungen A.III.3.4 bis A.III.3.6 gewährleisten, dass unzumutbare Belastungen durch Baulärm vermieden werden.

Für auf Umleitungsstrecken entstehenden Verkehrslärm kann kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach §§ 41, 42 BImSchG abgeleitet werden. Dafür kommt es, wie sich aus § 41 BImSchG i. V. m. § 1 der 16. BImSchV ergibt, allein auf den Verkehrslärm an, der von dem zu bauenden oder zu ändernden Verkehrsweg ausgeht. Lärm, der nicht gerade auf der zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt (BVerwG, Urteil vom 17. März 2005, 4 A 18/04 - juris, Rn. 15). Nicht nur unwesentliche Lärmbelastungen sind jedoch in der Abwägung zu berücksichtigen. Das ist u. a. dann der Fall, wenn ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Bauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme (und damit Lärmzunahme) auf einer anderen Straße besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 17. März 2005, 4 A 18/04 - juris, Rn. 18). Vorliegend ist jedoch zu beachten, dass es sich - anders als im dem angeführten Urteil zugrunde liegenden Sachverhalt - nur um eine temporäre Zunahme des Verkehrs auf den Umleitungsstrecken handelt. Lärmschutzbelange der Nachbarschaft sind außerdem grundsätzlich nur dann in die planerische Abwägung einzubeziehen, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt. Dies gilt auch dann, wenn die für den Planfall prognostizierten Belastungswerte oberhalb der zur Abwehr einer Gesundheitsgefährdung nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG sowie unzumutbarer Eingriffe in das Eigentum nach Art. 14 Abs. 1 GG in der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelten grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegen (BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011, 7 A 11/10 - juris, Rn. 30).

Ausweislich der Unterlage 17.7.3 erhöht sich die Lärmbelastung insbesondere entlang der Gehestraße sowohl tagsüber als auch nachts um bis zu 4,7 dB(A), überschreitet dabei jedoch nicht die Schwellenwerte von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A). An der Hansastraße überschreitet die nächtliche Lärmbelastung an vielen Gebäuden bereits heute den Schwellenwert von 60 dB(A). Sofern - wie im Immissionsgutachten vorgesehen - auf der Hansastraße und der Fritz-Reuter-Straße während der Umleitung Tempo 30 angeordnet wird, erhöht sich die Lärmbelastung durch den Umleitungsverkehr an nur einem Gebäude der Hansastraße um bis zu 0,3 dB(A). Ohne diese Schutzmaßnahme würde die Erhöhung an vielen Gebäuden bis zu 2,7 dB(A) betragen und an der Fritz-Reuter-Straße an einigen Gebäuden die Schwelle von 60 dB(A) nachts überschritten werden. Zum Schutz der Nachbarschaft wurde daher unter Nebenbestimmung A.III.3.7 das Tempolimit angeordnet.

Ansonsten verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht die mit (steigenden) Lärmbelastungen verbundene Minderung von Lebensqualität. In die Abwägung ist aber auch die Dauer der Belastung einzustellen. Die Gesamtbauzeit beträgt 9 Monate, sie unterteilt sich in zeitlich und räumlich versetzte Bauphasen. Für die einzelnen Umleitungsstrecken ergeben sich daraus bis zu 18 Wochen lange Phasen. Darüber hinaus ist davon auszugehen, dass ortskundige Fahrer sich nicht zwingend an die ausgewiesene Umleitungsstrecke halten, sondern auf weniger stark befahrene Straßen ausweichen.

Wegen der hohen Vorbelastung im Gebiet, der erwarteten großräumigeren Verteilung des Umleitungsverkehrs, besonders aber wegen der jeweils nur relativ kurzen Einwirkzeit hält die Planfeststellungsbehörde die auftretenden Lärmbelastungen für zumutbar.

VIII Luftschadstoffe

Das geplante Vorhaben bewirkt keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe und führt nicht zu einer Erhöhung der vorhandenen Schadstoffbelastung. Es entspricht dem in § 50 BImSchG angelegten Vermeidungsgrundsatz.

Nach § 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 schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen gehören nach § 3 Abs. 1, 2 und 4 BImSchG auch Luftverunreinigungen. Speziell festgelegte Grenzwerte zur Beurteilung der Schädlichkeit straßenverkehrsbedingter Schadstoffimmissionen ergeben sich aus der 39. BImSchV. Als maßgebende Luftschadstoffe wurden im vorliegenden Fall Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) betrachtet.

Ausweislich des Themenstadtplanes der Landeshauptstadt Dresden beträgt die NO₂-Straßenrandbelastung im Plangebiet 25 bis 35 µg/m³, die flächenhafte Belastung 20 bis 25 µg/m³. Die PM₁₀-Straßenrandbelastung liegt zwischen 20 und 30 µg/m³, die flächenhafte Belastung zwischen 24 und 28 µg/m³. Damit werden die in § 3 Abs. 2 bzw. § 4 Abs. 2 39. BImSchV festgesetzten über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwerte von jeweils 40 µg/m³ unterschritten. Das Vorhaben führt grundsätzlich nicht zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, so dass Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall mit gleichem Verkehrsaufkommen angesetzt werden können. Die Verkehrsprognose 2030 weist entlang der Großenhainer Straße in beiden Richtungen eine abnehmende Verkehrsmenge aus, der Verkehr auf der Fritz-Reuter-Straße und der Liststraße wird zunehmen. Da durch bessere und emissionsärmere Verkehrstechnik von sinkenden Luftschadstoffbelastungen ausgegangen werden kann, ist auch in Zukunft mit der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu rechnen.

Baubedingt können durch Baumaschinen und den Baustellenverkehr vorübergehend erhöhte Abgas- und Staubbelastungen auftreten. Die Nebenbestimmungen A.III.3.4, A.III.3.8 und A.III.3.9 stellen jedoch sicher, dass diese Belastungen auf ein Minimum reduziert werden.

IX Bodenschutz, Abfallwirtschaft und Altlasten

Unter Beachtung der unter A.III.4 festgelegten Nebenbestimmungen ist das geplante Vorhaben mit den Belangen des Bodenschutzes, der Abfallwirtschaft und des Schutzes vor Altlasten vereinbar.

Die Nebenbestimmungen entsprechen den in § 1 BBodSchG genannten Grundsätzen des Umgangs mit Boden, den in § 4 und § 7 BBodSchG normierten Pflichten zur Gefahrenabwehr und zur Vorsorge sowie den sonstigen Bestimmungen des BBodSchG, des SächsKrWBodSchG und des KrWG.

Durch die Nebenbestimmungen A.III.4.1 und A.III.4.2 sollen baubetriebsbedingte Bodenbelastungen jeglicher Art vermieden bzw. vermindert werden (vgl. § 12 Abs. 9 BBodSchV). Nebenbestimmung A.III.4.3 dient dem besonderen Schutz des Mutterbodens und entspricht den in DIN 18300, 18915 und 19731 enthaltenen Anforderungen zu Bodenabtrag, -trennung und -lagerung. Nebenbestimmung A.III.4.4 beruht auf § 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG i. V. m. §§ 9 und 10 BBodSchG. Nebenbestimmung A.III.4.5 stellt sicher, dass die Bodenfruchtbarkeit wiederhergestellt wird. Die Anforderungen richten sich nach § 12 BBodSchV. Nebenbestimmung A.III.4.6 gewährleistet,

dass die für die Durchführung der Baumaßnahmen nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wieder ihre ursprüngliche Funktion erfüllen können.

Nebenbestimmung A.III.4.7 beruht auf §§ 6 Abs. 1, 7 Abs. 2 Satz 2 und 8 Abs. 1 KrWG, Nebenbestimmung A.III.4.8 auf § 15 Abs. 1 und 2 KrWG. Die Überwachung der Verwertung und Beseitigung von Abfällen gemäß § 47 Abs. 1 KrWG sichern die Nebenbestimmungen A.III.4.9 bis A.III.4.11.

X Naturschutz und Landschaftspflege

Das geplante Vorhaben ist unter Beachtung der unter A. III. 5 festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar.

1 Eingriffsregelung

Ein Eingriff nach § 14 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 9 Abs. 1 Nr. 4 SächsNatSchG liegt nicht vor.

Nach § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Eingriffe in Natur und Landschaft Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Der Naturhaushalt besteht nach § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aus den Naturgütern Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie dem Wirkungsgefüge zwischen ihnen.

Von einem Naturhaushalt im Sinne des § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist vorliegend nicht auszugehen. Das Vorhaben befindet sich im Innenbereich und nutzt zudem im Wesentlichen den bestehenden Straßenraum, so dass die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts nicht (erheblich) beeinträchtigt werden kann. Ebenso kann nicht von einem Landschaftsbild ausgegangen werden. Das Ortsbild wird von § 14 Abs. 1 BNatSchG nicht erfasst.

2 Geschützte Teile von Natur und Landschaft, Biotopschutz, europäischer Gebietsschutz

Die Straßenbäume entlang der Liststraße sind durch die „Verordnung der Landeshauptstadt Dresden zur Festsetzung des Naturdenkmals Zerr-Eichen Liststraße“ vom 10. Juni 1999 geschützt. Die Zerr-Eichen besitzen einen sehr hohen dendrologischen Wert. Sie sind in Dresden einzigartig und kommen in Mitteleuropa selten vor. Der Schutz umfasst daher auch die Wurzelbereiche, die sich nach § 1 Abs. 2 dieser Verordnung straßenseitig bis 3 m von der Bordsteinkante ergeben.

Um die Bäume zu schützen, ist für den zur Ertüchtigung der Liststraße als Umleitungsstrecke und zur Lärmreduzierung für die Anwohner erforderlichen Deckentausch nur eine Breite von 4 bis 5 m vorgesehen. Außerdem werden Wurzelschürfe durchgeführt und die Baumaßnahmen in diesem Bereich durch eine ökologische Bauüberwachung begleitet, um Schädigungen im Wurzelbereich zu vermeiden. Verbotstatbestände nach § 3 der genannten Verordnung werden damit nicht realisiert.

Das Vorhaben liegt weder in einem Landschaftsschutzgebiet, FFH- oder SPA-Gebiet, noch berührt es solche Gebiete. Die nächstgelegenen Schutzgebiete sind das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“, das gleichnamige SPA-Gebiet sowie das Landschaftsschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen und -altarme“ in ca. 650 bis 750 m Entfernung. Eine Beeinträchtigung der Schutzgebiete und ihrer Erhaltungsziele kann

aufgrund der Entfernung sowie der dazwischenliegenden bebauten Flächen und Verkehrswege ausgeschlossen werden.

Weitere geschützte Teile von Natur und Landschaft nach § 20 Abs. 2 BNatSchG bzw. geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG kommen im Gebietsumfang des Vorhabens nicht vor und werden von ihm nicht beeinträchtigt.

Die mit dem Bauvorhaben einhergehende Beseitigung von zwei Bestandsbäumen stellt allerdings einen Verstoß gegen die Gehölzschutzsatzung der Landeshauptstadt Dresden dar.

Nach § 4 Nr. 1 der Gehölzschutzsatzung ist es verboten, geschützte Gehölze zu entfernen, zu zerstören, zu schädigen oder deren äußere Gestalt zu verändern.

Nach § 7 der Gehölzschutzsatzung i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG und § 39 SächsNatSchG kann eine Befreiung erteilt werden, wenn diese aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses notwendig ist.

Da der Ausbau des ÖPNV ein zentrales Anliegen der Landeshauptstadt Dresden und der DVB AG ist, sind Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegend gegeben. Zumutbare Alternativen, bei denen das mit dem Bauvorhaben verfolgte Ziel am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen der geschützten Gehölze erreicht werden könnte, sind nicht ersichtlich.

Nach § 10 Abs. 1 der Gehölzschutzsatzung ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, für die gefälltten Bäume Ersatzpflanzungen vorzunehmen. Dem wird durch die Pflanzung von insgesamt 13 Bäumen Rechnung getragen.

3 Artenschutz

Belange des Artenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Gegenstand der artenschutzrechtlichen Prüfung sind die besonders geschützten und die streng geschützten Arten gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 13 und 14 BNatSchG. Ausweislich des Artenschutzrechtlichen Fachbeitrags (Unterlage 19.3) können bei Beachtung der festgesetzten Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen erhebliche Beeinträchtigungen dieser Arten i. S. d. Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Die Artengruppen Libellen, Farn- und Blütenpflanzen sowie Fische konnten von vornherein ausgeschlossen werden, da durch das Vorhaben keine potentiellen Lebensräume dieser Artengruppen beeinträchtigt werden. Für die prüfungsrelevanten Artengruppen Säugetiere, Vögel, Amphibien und Reptilien sowie Käfer wurde der Bestand und ggf. anhand der Wirkfaktoren des Vorhabens die Betroffenheit geprüft und abgeschätzt.

Säugetiere

Einzig zu betrachten sind bestimmte Fledermausarten (vgl. Tabelle 1 der Unterlage 19.3), da für weitere Säugetierarten keine potentiellen Lebensräume im Plangebiet vorkommen.

Die Fällung von Bäumen kann zu einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse sowie zur Verletzung oder Tötung einzelner Tiere bzw. ihrer Entwicklungsformen führen.

Vorhabenbedingt werden jedoch nur zwei Bäume gefällt, die mit 25 und 26 Jahren ein jüngeres Alter aufweisen und nicht über größere Risse, Spalten, Höhlungen und Rindenabplatzungen verfügen. Als Fledermausquartiere sind sie damit nicht geeignet. Potentielle Habitatbäume sind die Zerr-Eichen in der Liststraße, die aber als Naturdenkmal geschützt sind und nicht gefällt werden sollen. Darüber hinaus werden Maßnahmen zum Schutz des Wurzelbereichs durchgeführt.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Fledermäusen können damit ausgeschlossen werden.

Vögel

Im Plangebiet kommen verschiedene geschützte Vogelarten vor.

Für besonders empfindliche Vogelarten stellen (Bau-)Lärm, die Bewegung von Baumaschinen und sonstigen Fahrzeugen sowie Lichtreize eine Störung dar. Aufgrund der bestehenden Vorbelastung durch den Straßenverkehr sind die bau- und betriebsbedingten Auswirkungen jedoch als unerheblich zu werten.

Die Fällung von Bäumen und die Rodung von Gehölzen kann zu einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln sowie zur Störung, Verletzung oder Tötung einzelner Tiere bzw. ihrer Entwicklungsformen führen.

Es werden jedoch nur zwei Bäume gefällt, die mit 25 und 26 Jahren ein jüngeres Alter aufweisen und - auch wegen der geringen Stammumfänge - keine Höhlungen und Löcher aufweisen, die für in Höhlen brütende Vogelarten (z. B. Grünspecht, Kleinspecht) geeignet wären. Für diese Vogelarten kann eine Betroffenheit ausgeschlossen werden. Betroffen von der Fällung und von Rodungen können die Vogelarten sein, die ihre Nester in den zu rodenden Gehölzen (z. B. im Geäst) anlegen.

Der Eintritt eines Verbotstatbestandes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG wird durch die beiden vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen ausgeschlossen - die Bauzeitenregelung für Baumfällarbeiten gemäß § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG sowie eine ökologische Fällbegleitung.

Amphibien und Reptilien

Im Plangebiet und der näheren Umgebung gibt es keine größeren Stillgewässer, die als potentieller Amphibienlebensraum geeignet wären. Es sind lediglich vereinzelt kleine künstliche Stillgewässer wie Gartenteiche in der Kleingartenanlage vorhanden. Größere regelmäßige Wanderungen von Amphibien können jedoch durch die trennende Wirkung von Verkehrswegen ausgeschlossen werden. Da das Bauvorhaben innerhalb der Grenzen der vorhandenen Straßen- und Gehwegflächen bleibt, keine wertvollen Wasser- und Landlebensräume von Amphibien betroffen sind und keine Wanderkorridore überbaut werden, kann eine erhebliche Beeinträchtigung von Amphibien ausgeschlossen werden.

Laut Auszug aus der Artdatenbank gibt es im Plangebiet mehrere punktgenaue Nachweise von Reptilien. Für die Ringelnatter und die Blindschleiche sind in den angrenzenden Gärten, in den Ruderalflächen und am Bahndamm potentielle Lebensräume vorhanden. Diese Lebensräume sind jedoch nicht vom Bauvorhaben betroffen und als euröke Arten sind die beiden Reptilienarten nicht gefährdet. Eine erhebliche Beeinträchtigung kann ausgeschlossen werden.

In Nähe der Großenhainer Straße gibt es laut Auszug aus der Artdatenbank Nachweise der Zauneidechse. Dies betrifft die Bahnflächen südlich der Riesaer Straße, westlich der Großenhainer Straße und nordwestlich des Großenhainer Platzes, jeweils in 100 bis 140 m Abstand. Generell sind die potentiellen Biotopstrukturen der Zauneidechse im Plangebiet nur entlang der Bahntrasse im Dammbereich sowie in den angrenzenden Gärten anzutreffen. Diese Flächen werden jedoch durch das Vorhaben nicht in Anspruch genommen; eine Betroffenheit der Zauneidechse kann ausgeschlossen werden.

Käfer

In der Artgruppe der Käfer wird nur der Eremit untersucht, da für andere Käferarten im Plangebiet keine potentiellen Lebensräume vorhanden sind.

Zwar sind im Baufeld keine Vorkommen und Reproduktionsstätten des Eremiten bekannt, sie können aber wegen des Altbaumbestandes nicht ausgeschlossen werden.

Die Fällung von Bäumen kann zu einer Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Eremiten sowie zur Störung, Verletzung oder Tötung einzelner Tiere bzw. ihrer Entwicklungsformen führen.

Vorhabenbedingt werden jedoch nur zwei Gleditschien gefällt, die mit 25 und 26 Jahren ein jüngeres Alter aufweisen. Aufgrund der Baumart und des Stammumfangs sind sie nicht als Habitatbäume für den Eremiten geeignet. Potentielle Habitatbäume sind die Zerr-Eichen in der Liststraße, die aber als Naturdenkmal geschützt sind und nicht gefällt werden sollen. Darüber hinaus werden Maßnahmen zum Schutz des Wurzelbereichs durchgeführt.

Erhebliche Beeinträchtigungen von Eremiten können damit ausgeschlossen werden.

XI Anlagen der Ver- und Entsorgung

Von der Baumaßnahme sind Leitungen der öffentlichen Ver- und Entsorgung betroffen. Da die Ver- und Entsorgung der Daseinsvorsorge dient und eine Vermeidung von Störungen in diesem Bereich im öffentlichen Interesse liegt, sind der Vorhabenträgerin zum Schutz der jeweiligen Leitungsträger und der potenziell von einem Ausfall betroffenen Bürger allgemeine Unterrichts- und Sicherungspflichten aufzuerlegen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.6.1).

Den Forderungen der einzelnen Leitungsträger wurde durch die Nebenbestimmungen A.III.6.2 bis A.III.6.6 entsprochen.

Die Vorhabenträgerin hat die Beachtung der Forderungen zugesichert.

XII Sonstige Öffentliche Belange

1 Landeshauptstadt Dresden

Die Nebenbestimmungen A.III.7.1.1 bis A.III.7.1.11 werden den verkehrlichen und städtebaulichen sowie den Belangen des Brand- und Katastrophenschutzes der Landeshauptstadt Dresden gerecht. Die Nebenbestimmungen A.III.7.3.1 sichern die denkmalpflegerischen, A.III.4.9 und A.III.4.10 die abfall- und bodenschutzrechtlichen, A.III.5.1, A.III.5.3 und A.III.5.4 die naturschutzrechtlichen Belange. Die Vorhabenträgerin hat die Beachtung dieser Forderungen zugesichert.

Die Landeshauptstadt Dresden (im Folgenden: Stadt) fordert außerdem, die bestehende LSA Großenhainer Straße/Fritz-Reuter-Straße/Liststraße (KP-Nr. 1404) komplett zu erneuern.

Die Vorhabenträgerin hatte die Forderung zunächst zurückgewiesen. Zwischenzeitlich haben sich DVB und Stadt aber auf eine Erneuerung geeinigt; das Anliegen hat sich insoweit erledigt.

Weiterhin fordert die Stadt, für Radfahrer aus der Liststraße eine indirekte Wegebeziehung in Richtung Großenhainer Straße Nord über den Teilknoten mit der Fritz-Reuter-Straße zu prüfen. Diese indirekte Wegebeziehung ist jedoch bereits Bestandteil der Planung, die Forderung somit gegenstandslos.

Da die Liststraße als Einbahnstraße mit Radverkehr in Gegenrichtung ausgewiesen ist, soll nach Ansicht der Stadt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf max. 30 km/h beschränkt werden. Außerdem soll am Knotenpunkt Großenhainer Straße/Liststraße eine Sperrmarkierung auf dem landwärtigen Gleis neben der ausgeklinkten Fahrspur ergänzt werden.

Diese Forderungen werden zurückgewiesen. Festlegungen zu Markierungen und Beschilderungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sie erfolgen durch die Straßenverkehrsbehörde nach einem Anhörungsverfahren als verkehrsrechtliche Anordnung.

Die Stadt bemängelt weiterhin, dass im Bereich des Knotenpunkts Großenhainer Straße/Riesaer Straße eine eindeutige und sichere Führung des linksabbiegenden Radverkehrs von der Großenhainer in die Riesaer Straße fehle und fordert, dieses Sicherheitsdefizit zu beseitigen.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Radwegebeziehung ist im Bestand vorhanden, in sie wird durch die Planung nicht eingegriffen. Eine Änderung wäre keine erforderliche Folgemaßnahme der in diesem Bereich geplanten Gleisachserweiterung.

Zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr von der Bürgerstraße kommend über die Harkortstraße in Richtung Großenhainer Straße Nord wünscht die Stadt, die südliche Fahrbahn der Harkortstraße zwischen den Baufeldern Einmündung Liststraße und Einmündung in die Großenhainer Straße ebenfalls mit einer neuen Asphaltdecke zu versehen.

Dieser Abschnitt liegt außerhalb des notwendigen Anpassungsbereichs der Gleisachserweiterung in der Einmündung von der Großenhainer Straße in die Harkortstraße an den vorhandenen geringeren Gleisabstand in der Harkortstraße und damit außerhalb der Baugrenzen. Damit wäre die Forderung zurückzuweisen. Im Erörterungstermin hat die Stadt jedoch zugesichert, auch den Bereich bis zur Einmündung Liststraße in den Deckentausch einzubeziehen.

Alternativ zur geplanten abschnittswisen Vollsperrung fordert die Stadt die Prüfung des Bauablaufs unter halbseitiger Sperrung.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Halbseitige Sperrungen im beengten städtischen Raum sind - neben technologischen Schwierigkeiten - mit Gefährdungen der auf der Baustelle Beschäftigten verbunden. Auch wenn die ASR A5.2 vom Dezember 2018 mit ihren konkreten Schutzanforderungen vorliegend nicht zur Anwendung kommt (vgl. Erlass SMWA vom 4. September 2018 zur Entwurfsfassung), widersprechen vermeidbare Gefährdungen dem Schutzanliegen nach § 2 Abs. 1 BaustellV. Außerdem verlängern

halbseitige Sperrungen die Bauzeit und damit auch die zusätzlichen Belastungen im angrenzenden Straßennetz.

Da das Grundstück Großenhainer Straße 34 denkmalpflegerisch als Sachgesamtheit ausgewiesen ist, fordert die Stadt, das Flurstück 1337/6 nicht zu überplanen.

Die Forderung ist gegenstandslos, ein Eingriff in das Flurstück ist nicht vorgesehen.

Aus städtebaulicher Sicht erhob die Stadt Forderungen zur Gestaltung von Fahrbahn- und Gehwegbelägen, so z. B. spezieller Asphalt für den Gleiskörper, definierte Betonplatten und Verlegearten für den Gehweg sowie Granitkleinpflaster für die Querung der Großenhainer Straße.

Die Forderungen werden zurückgewiesen. Rein gestalterische Aspekte, die nicht durch denkmalpflegerische Aspekte zu begründen sind, sind nicht Gegenstand der Planfeststellung; sie sind im Rahmen der Ausführungsplanung zwischen der Stadt und der Vorhabenträgerin abzustimmen.

Schließlich wies die Stadt darauf hin, dass die ausgelegte Papierfassung der Unterlagen 17.6 und 17.7 in Teilen von der digitalen Fassung (gegen die keine Einwände erhoben würden) abweicht.

Diese Feststellung trifft zu. Die digitale Fassung wurde auch auf der Internetseite der Landesdirektion Dresden veröffentlicht. Maßgeblich ist jedoch jeweils der Inhalt der ausgelegten Unterlagen, § 20 Abs. 2 Satz 2 UVPg, § 27a Abs. 1 Satz 4 VwVfG. Der Vergleich der in der digitalen Fassung korrekten schalltechnischen Untersuchung mit der in den Papierunterlagen enthaltenen älteren Fassung ergibt jedoch, dass nach der ausgelegten Fassung für mehr Gebäude Ansprüche auf passiven Schallschutz ermittelt wurden als tatsächlich erforderlich. Zur Verfahrensbeschleunigung verzichtete die Vorhabenträgerin auf eine erneute Auslegung der (korrigierten) Unterlagen; sie ist bereit, die entstehenden Mehrkosten zu tragen. Da durch diese Verfahrensweise nicht in Rechte Dritter eingegriffen wird, bleibt der Fehler folgenlos.

2 Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Die vom LASuV in seiner Funktion als Technische Aufsichtsbehörde (TAB) Straßenbahn erhobenen Forderungen wurden überwiegend in die Nebenbestimmungen A.III.7.2 übernommen. Sie dienen im Wesentlichen der Umsetzung der für den Bau und den Betrieb von Straßenbahnen maßgeblichen Regelungen der BOStrab.

Dem Hinweis der TAB, dass es eines Antrags nach § 58 Abs. 3 BOStrab für die Benutzung des besonderen Bahnkörpers an der Haltestelle Liststraße durch Omnibusse des Linienverkehrs bedürfe, kann nicht gefolgt werden. Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen und Zustimmungen nicht erforderlich; alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Vorhabenträgerin und den durch den Plan Betroffenen werden rechtsgestaltend geregelt (Konzentrationswirkung, vgl. § 75 Abs. 1 VwVfG). Insofern wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss ebenfalls die Benutzung des besonderen Bahnkörpers durch Omnibusse des Linienverkehrs entsprechend den Darstellungen in den planfestgestellten Unterlagen geregelt. Einer gesonderten Entscheidung hierfür bedarf es außerhalb der Planfeststellung nicht.

Außerdem bittet die TAB, die Haltestellen für den Schienenersatzverkehr Liststraße mit einem Bord auszustatten, der einen barrierefreien Ein- und Ausstieg gewährleistet. Die Vorhabenträgerin hat dieses Ansinnen zurückgewiesen. Es sei nicht geplant, die Bus-

haltestellen für den Ersatzverkehr barrierefrei auszubauen, der barrierefreie Ein- und Ausstieg könne mittels Klapprampen der Busse erfolgen.

Diese Entscheidung der Vorhabenträgerin ist nicht zu beanstanden. Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestelle für den Schienenersatzverkehr ist keine zwingende Folgemaßnahme der bestandsnahen Gleiserneuerung, auch wenn im Zuge der Gleiserneuerung die Straßenbahnhaltestellen barrierefrei ausgebaut werden.

Dem Wunsch muss nicht entsprochen werden.

3 Denkmalschutz und Archäologie

Das geplante Vorhaben ist bei Beachtung der unter A.III.7.3 festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Denkmalschutzes und der Archäologie vereinbar.

An den Planungsbereich grenzen mehrere Kulturdenkmale nach § 2 Abs. 1 SächsDSchG, insofern ist es denkmalschutzrechtlich relevant, auch wenn kein Kulturdenkmal direkt von der Baumaßnahme betroffen ist. Da hochbauliche Maßnahmen wie Fahrleitungsmaste und Haltestelleneinrichtungen geplant sind, ist im Interesse des Umgebungsschutzes i. S. v. § 2 Abs. 3 Nr. 1 SächsDSchG die erforderliche Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde zu führen; vgl. Nebenbestimmung A.III.7.3.1.

Nebenbestimmung A.III.7.3.2 beruht auf einer Forderung des Landesamtes für Denkmalpflege, sie dient dem Umgebungsschutz für die stadtbildprägende und städtebaulich dominante St.-Petri-Kirche am Großenhainer Platz.

4 Weitere öffentliche Belange

Die Nebenbestimmung A.III.7.4.1 berücksichtigt die Belange des LfULG, hier speziell die Belange der Geologie.

Die Nebenbestimmungen A.III.7.4.2 und A.III.7.4.3 sichern die Belange des Vermessungswesens; sie beruhen auf § 6 Abs. 2 SächsVermKatG.

Das Polizeiverwaltungsamt informiert darüber, dass die vom Vorhaben betroffene Fläche als Bombenabwurfgebiet beurteilt würde und daher eine Kampfmittelbelastung nicht ausgeschlossen werden könne. Konkrete Anhaltspunkte für Lagerorte von Kampfmitteln lägen dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Sachsen jedoch nicht vor. Nebenbestimmung A.III.7.4.4 dient der Gefahrvorsorge, Nebenbestimmung A.III.7.4.5 beruht auf § 3 SächsKMVO.

Die Nebenbestimmung A.III.7.4.6 setzt eine Forderung des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr um.

Zum Schutz der Eisenbahnbetriebsanlagen und des Eisenbahnverkehrs wurde auf Forderung des Eisenbahn-Bundesamtes die Nebenbestimmung A.III.7.4.7 erlassen.

Auf den Einwand der Deutschen Bahn AG, dass in den Planunterlagen nicht erkennbar sei, ob Berührungsschutz, Hängesäulen und Querverspannungen des Berührungsschutzes am Brückenbauwerk der Eisenbahnüberführung weiterverwendbar seien oder angepasst werden müssten, überarbeitete die Vorhabenträgerin in einer zweiten Tektur den Oberleitungslageplan (Unterlage 16.5 Blatt 1). Mit E-Mail vom 24. Juni 2019 stimmte die Deutsche Bahn AG diesem Plan zu unter der Voraussetzung, dass keine zusätzlichen Befestigungspunkte erforderlich seien. Dennoch erforderliche zusätzliche Befestigungspunkte seien vorher abzustimmen. Außerdem wurde auf Bestimmungen zum

Bauen in Bahnnähe und die Notwendigkeit von Kreuzungsverträgen verwiesen. Diesen Anliegen wird mit den Nebenbestimmungen A.III.7.4.8 und A.III.7.4.9 Rechnung getragen.

XIII Umweltverträglichkeitsprüfung

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

1 Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben i. S. v. § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG. Wird ein Vorhaben geändert, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, ist nach § 9 Abs. 3 UVPG eine Vorprüfung durchzuführen, wenn (wie vorliegend) für das Vorhaben nach Anlage 1 eine Vorprüfung, aber keine Prüfwerte vorgeschrieben sind. Nach Nr. 14.11 der Anlage 1 ist für den Bau einer Bahnstrecke für Straßenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchzuführen. Die UVP-Pflicht besteht nach § 9 Abs. 3 Satz 2 i. V. m. § 7 Abs. 1 UVPG, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären. Da erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht ausgeschlossen werden konnten, war eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein unselbständiger Teil des Planfeststellungsverfahrens.

2 Zusammenfassende Darstellung

Nach § 24 UVPG ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten. Die Grundlagen dafür sind insbesondere der UVP-Bericht (Unterlage 19.4) sowie die sonstigen von der Vorhabenträgerin eingereichten entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens, die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und die Äußerungen der Öffentlichkeit im Anhörungsverfahren.

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

Der Untersuchungsraum liegt im innerstädtischen Gebiet und wird durch den Straßenkörper zuzüglich eines beidseitigen Bandes von 20 m gebildet. Er besitzt eine Länge von ca. 1000 m und eine durchschnittliche Breite von 60 m. Die Abgrenzung ist der Unterlage 19.1, Abbildung 2 zu entnehmen.

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das Vorhaben beinhaltet die bestandsnahe Erneuerung der vorhandenen Gleistrasse zwischen Conradstraße und Riesaer Straße. Dafür wird der komplette Oberbau im Bereich der Gleisanlagen ausgetauscht und der Gleisachsabstand für den künftigen Einsatz leistungsstärkerer Stadtbahnwagen auf 3 m erweitert. Gleichzeitig werden die Haltestellen Großenhainer Platz und Liststraße barrierefrei ausgebaut. Die westliche Zufahrt zum Großenhainer Platz aus der Erfurter Straße wird erneuert und es werden klei-

ne Eingriffe in den Bordverlauf einmündender Straßen vorgenommen. Teilweise erfolgt ein Deckentausch der Fahrbahnflächen. Außerdem werden Versorgungsleitungen verschiedener Medienträger neu- oder umverlegt. Die Gesamtlänge der Planungsstrecke beträgt 959 m zuzüglich der Anschlüsse an die bestehenden Gleistrassen in der Fritz-Reuter-Straße und der Harkortstraße. Für weitere Details wird auf die Planunterlagen verwiesen.

2.2 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile

Das Untersuchungsgebiet ist vorwiegend durch seine Bebauung und die verkehrliche Nutzung geprägt. Durch diese intensiven anthropogenen Nutzungen ist der Natürlichkeitsgrad des Gebietes stark eingeschränkt. Insbesondere der natürliche Zustand des Bodens ist durch Versiegelung, Umlagerung, Abtragung und Aufschüttung zerstört. Außerdem ist das Gebiet mit erheblichen Störungen, z. B. durch Lärmimmissionen und Beunruhigungen, stark vorbelastet. Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe - hier maßgeblich Feinstaub und Stickoxide - sind zwar vorhanden, die gesetzlichen Grenzwerte werden jedoch nicht überschritten.

Entlang der Großenhainer Straße gibt es einen wechselnden Straßenbaumbestand mit zum Teil größeren Lücken. Zwischen der Auen- und der Conradstraße stehen mehrere Schnurbäume, nördlich des Großenhainer Platzes bis zur Fritz-Reuter-Straße Spitzahorn-Bäume und nördlich der Fritz-Reuter-Straße überwiegend Gleditschien. In der Liststraße befinden sich Zerr-Eichen, die als Naturdenkmal „Zerr-Eichen Liststraße“ unter Schutz gestellt sind. An Grünanlagen sind insbesondere private Vorgärten, ein größeres Pflanzbeet aus Ziersträuchern, Bodendeckern und Stauden sowie weitere Grünflächen an der St.-Petri-Kirche, Kleingärten, eine gestaltete Grünanlage südlich der Haltestelle Liststraße sowie der Pestalozzipark zu nennen. Außer dem genannten Naturdenkmal sind im Gebiet keine weiteren Schutzgebiete bzw. geschützte Teile der Natur vorhanden.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Landschaftseinheit der Elbtalniederung und im Bereich des oberen Grundwasserleiters. Der Flurabstand beträgt ca. 5 bis 10 m unter Gelände. Oberflächengewässer sowie Schutzgebiete i. S. d. WHG kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor.

Klimatisch ist das Gebiet durch seine Lage im Klimaraum der Elbtalniederung gekennzeichnet. Es handelt sich dabei um ein schwach kontinental geprägtes Klima mit Sommerwärme, milden Wintern und geringeren Niederschlägen als im Umland. Aufgrund seiner Bebauung ist mit 3 bis 5 °C eine mittlere bis hohe Überwärmung zu verzeichnen.

Entscheidend für die Lebensqualität des Menschen sind neben der Lärmsituation und der Luftqualität besonders die erholungsrelevanten Strukturen und die Ausstattung mit Geschäften und Gastronomie. Aufenthaltsqualität besitzen die Grünanlage mit Spielgeräten an der St.-Petri-Kirche, die im Gebiet befindlichen Kleingärten sowie die Grünanlage südlich der Haltestelle Liststraße. Geschäfte und Gastronomie sind nur vereinzelt vorhanden.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere Kulturdenkmale, z. B. die Großenhainer Straße 21, 25, 34 und 36. Mit der St.-Petri-Kirche ist eine stadtbildprägende und städtebauliche Dominante vorhanden.

2.3 Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Bei der Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen sind bau-, anlage-, betriebsbedingte Auswirkungen zu berücksichtigen.

Baubedingte Auswirkungen ergeben sich insbesondere aus der vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen z. B. für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze sowie aus den Lärm- und Schadstoffemissionen der Baufahrzeuge. Diese Auswirkungen sind überwiegend vorübergehender Natur und auf die Bauzeit beschränkt.

Anlagebedingte Auswirkungen von Infrastrukturprojekten sind regelmäßig die dauerhafte Versiegelung von Flächen. Vegetationsflächen und Lebensräume frei lebender Tiere gehen verloren, das Erscheinungsbild verändert sich, ggf. werden das Wohnumfeld und die Erholungsqualität beeinträchtigt.

Betriebsbedingte Auswirkungen können z. B. Lärm- und Schadstoffemissionen, Erschütterungen sowie Bewegungs- und Lichtemissionen mit Auswirkungen auf die Tierwelt sein.

2.3.1 Schutzgut Mensch

Während der Baumaßnahmen ist mit baubedingten Lärmbelastungen der Anwohner zu rechnen. Durch die Umleitung treten diese auch außerhalb des Baufeldes auf. Außerdem können Erschütterungen und eine erhöhte Staubentwicklung entstehen.

Betriebsbedingt erhöht sich der Lärmpegel an mehreren Gebäuden aus dem Emittenten Kfz-Verkehr um max. 1,7 dB(A), aus dem Emittenten Straßenbahn um max. 0,7 dB(A). Für insgesamt acht Gebäude liegt dabei eine wesentliche Änderung nach § 1 Abs. 2 Nr. 2 16. BImSchV vor, so dass dem Grunde nach Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen bestehen. Die Summenpegelbetrachtung weist für 21 Gebäude nach, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Dabei wurde neben dem Kfz-Verkehr und der Straßenbahn auch die Deutsche Bahn AG als Emittent berücksichtigt. Für detailliertere Aussagen zur Lärmbelastung wird auf C.VII. verwiesen.

Eine betriebsbedingte Erhöhung der Luftschadstoffe ist auszuschließen. Das Vorhaben führt grundsätzlich nicht zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen, so dass Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall mit gleichem Verkehrsaufkommen angesetzt werden können. Die Verkehrsprognose 2030 weist entlang der Großenhainer Straße in beiden Richtungen eine abnehmende Verkehrsmenge aus, der Verkehr auf der Fritz-Reuter-Straße und der Liststraße wird zunehmen. Da durch bessere und emissionsärmere Verkehrstechnik von sinkenden Luftschadstoffbelastungen ausgegangen werden kann, ist auch in Zukunft - wie bisher - mit der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte zu rechnen.

In die dem Aufenthalt und der Erholung dienenden Grünflächen wird nicht eingegriffen.

2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Die Realisierung des Vorhabens führt zu einem Verlust von 167 m² Vegetationsfläche. Außerdem werden zwei Bäume gefällt. Wegen der Errichtung der Fahrleitungstrasse incl. Masten werden Kronenrückschnittmaßnahmen erforderlich, dies könnte die betroffenen Bäume gefährden. Da nicht auszuschließen ist, dass die zu fallenden Bäume von Brutvögeln als Nistplatz genutzt werden, können Fortpflanzungs- und Ruhestätten verloren gehen. Ebenso kann es durch die Fällarbeiten zur Störung oder Tötung einzelner Individuen geschützter Vogelarten kommen. Auswirkungen auf andere geschützte Arten sind auszuschließen, da deren potentiellen Lebensräume im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden sind bzw. in diese nicht eingegriffen wird.

Durch Baustelleneinrichtungen kann die baufeldnahe Vegetation gefährdet sein. Indirekte Auswirkungen durch die Bautätigkeit auf Tiere können sich durch Lärm, Schadstoffe, Erschütterungen und visuelle Störreize ergeben.

Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht ersichtlich. Das Vorhaben führt zu keiner verstärkten Beeinträchtigung von Flora und Fauna.

2.3.3 Schutzgut Fläche und Boden

Das Vorhaben wird überwiegend auf bereits derzeit als Verkehrsraum genutzten Flächen umgesetzt. Durch die intensive Nutzung ist der natürliche Bodenzustand zerstört. Der Boden ist stark verdichtet und weist eine geringe Wertigkeit auf. Die Regenerationsfähigkeit wird durch das Vorhaben nicht weiter verschlechtert.

Baubedingt kann es insbesondere zum Eintrag von Schadstoffen aus Baumaschinen in den Boden kommen. Anlagebedingt führt das Vorhaben zu einer Versiegelung von 167 m² Vegetationsflächen und 146 m² bisher teilversiegelten Flächen. Dadurch werden natürliche Austauschprozesse zwischen Boden, Wasser und Luft verhindert mit entsprechenden Auswirkungen auf Bodenlebewesen, Vegetation und Wasserhaushalt. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

2.3.4 Schutzgut Wasser

Anlagebedingt werden ca. 167 m² Vegetationsflächen und 146 m² teilversiegelte Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. Dies führt zu einer Erhöhung des Oberflächenwasserabflusses und somit zur Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate.

Angesichts der Größe des maßgeblichen Grundwasserkörpers von 483,5 km² ist der verlorene Flächenanteil so klein, dass er nicht zu einer Verschlechterung des mengenmäßigen Zustandes des Grundwassers führen kann.

Ein Eingriff in das Grundwasser, etwa durch Grundwasserhaltungen, Einleitung in oder Entnahme von Grundwasser, erfolgt nicht.

Der chemische Zustand des Grundwassers könnte sich baubedingt nur dann verschlechtern, wenn beim Bodenaushub Schadstoffe angetroffen werden, die in das Grundwasser verschleppt werden. In einer abfallrechtlichen Untersuchung (vgl. Unterlage 20) wurden im gesamten Streckenverlauf nur geringe Schadstoffbelastungen des Bodens nachgewiesen.

Oberflächengewässer kommen im Untersuchungsgebiet nicht vor. Die Elbe als nächstgelegenes Oberflächengewässer befindet sich in ca. 720 m Entfernung; eine Einleitung in den Fluss erfolgt nicht. Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind ausgeschlossen.

2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Grundsätzlich können anlagebedingte Versiegelungen die Wärmebelastung eines Gebietes erhöhen. Die Auswirkungen sind im konkreten Fall jedoch als unerheblich einzuschätzen, weil - bei einer Gesamtgröße des Vorhabens von 2,4 ha - nur 167 m² Vegetationsflächen und 146 m² bereits teilversiegelte Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt werden.

Zwei Straßenbäume werden gefällt, damit geht auch ihre lufthygienische Funktion verloren. Da diese Bäume jedoch aufgrund ihres geringen Alters nur eine kleine Baumkrone

besitzen und alle weiteren Bäume im Gebiet verbleiben und geschützt werden, sind die Auswirkungen ebenfalls als unerheblich zu betrachten.

Betriebsbedingt sind keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten. Das Vorhaben führt nicht zu einer Erhöhung der Luftschadstoffbelastung (vgl. unter Schutzgut Mensch). Letztlich werden durch die Erneuerung der Gleistrasse und den barrierefreien Ausbau der Haltestellen die Bedingungen des ÖPNV verbessert, so dass es zu einer weiteren Verlagerung des MIV zum ÖPNV kommen kann.

2.3.6 Schutzgut Landschaft und Schutzgut kulturelles Erbe / sonstige Sachgüter

Landschaft soll hier i. S. d. Ortsbildes verstanden werden. Während der Bauzeit sind Beeinträchtigungen des Ortsbildes und der vorhandenen Denkmale durch die Bautätigkeit an sich zu verzeichnen. Diese sind angesichts der Vorbelastung durch den Verkehr jedoch als unerheblich anzusehen. Anlagebedingte Auswirkungen sind ebenfalls gering. Es werden nur zwei relativ junge Bäume auf Verkehrsinseln gefällt. Direkte Eingriffe in denkmalgeschützte Gebäude oder Anlagen sind nicht geplant. Durch bauliche Maßnahmen wie die Errichtung von Masten und der Ausbau der Haltestellen kann aber der Umgebungsschutz der Denkmale beeinträchtigt sein. Auswirkungen auf das Ortsbild werden wegen der eher geringen Änderungen als unerheblich eingeschätzt. Betriebsbedingt ergeben sich keine Auswirkungen.

2.3.7 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Zwischen den Schutzgütern bestehen vielfältige Wechselwirkungen, da diese im Naturhaushalt und funktional in einem Wirkungsgefüge miteinander verbunden sind. So beeinflussen z. B. abiotische Standortfaktoren wie Boden, Wasser und Klima das Schutzgut Pflanzen. Von der Lebensraumausstattung ist wiederum das Vorkommen bestimmter Tierarten abhängig. Insbesondere Bäume haben auch eine klimatische und lufthygienische Funktion und beeinflussen darüber das Schutzgut Mensch. Das Schutzgut Boden ist Lebensraum für Tiere und Pflanzen und hat zugleich Einfluss auf die Grundwasserneubildung.

Wechselwirkungen, die die ermittelten Auswirkungen auf die Schutzgüter nicht nur geringfügig verstärken, sind für das geplante Vorhaben nicht ersichtlich.

2.4 Merkmale des Standorts und des Vorhabens zur Vermeidung erheblicher Umweltauswirkungen

Das Vorhaben wird an einem wenig sensiblen Standort realisiert. Dieser ist durch seine innerstädtische Lage und die intensive bauliche und verkehrliche Nutzung geprägt. Das Gebiet ist damit stark anthropogen überformt und weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. Außer dem Naturdenkmal „Zerr-Eichen Liststraße“ gibt es keine weiteren geschützten Natur- oder Landschaftsteile i. S. d. BNatSchG. Oberflächengewässer und Schutzgebiete i. S. d. WHG kommen ebenfalls nicht vor.

Das Vorhaben beinhaltet den bestandsnahen Ausbau der Gleistrasse und den barrierefreien Umbau der Haltestellen. Es wird in den Grenzen des öffentlichen Verkehrsraumes, d. h. der bestehenden Straßen incl. Gehwege errichtet; angrenzende Grundstücke werden nicht beansprucht. Neuversiegelungen, Baumfällungen und die Beseitigung von Hecken wurden auf das unumgängliche Maß reduziert. Dies ist auch ein Ergebnis der Variantenuntersuchung - gewählt wurde die Variante mit der geringeren Beeinträchtigung natürlicher Ressourcen (vgl. unter C.III.).

2.5 Beschreibung der Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (Unterlage 19.1) sieht folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vor:

- S 1: Schutz der Bestandsbäume während der Bauzeit durch Schutzzäune und Stammummantelungen, Schutz der Wurzeln vor Austrocknung
- S 2: dauerhafte Schutzmaßnahmen der Bestandsbäume durch gezielte Standortverbesserung wie Suchschürfungen, wasserdurchlässige Oberflächenbefestigungen, Bodenverbesserung; ökologische Baubegleitung von Wurzelschutzmaßnahmen bei Abgrabungen und von Kronenrückschnittmaßnahmen
- V 1_{AS}: Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten
- V 2_{AS}: ökologische Baubegleitung von Baumfällarbeiten
- A 1: Neupflanzung von 13 Straßenbäumen
- A 2: Entsiegelung und Begrünung nicht mehr benötigter Verkehrsflächen
- A 3: Neupflanzung einer Hecke

Ersatzmaßnahmen sind für das Vorhaben nicht erforderlich.

3 Bewertung der Umweltauswirkungen

Nach § 25 UVPG sind die Umweltauswirkungen auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung und der maßgebenden Gesetze zu bewerten. Die Bewertung erfolgt medienübergreifend und unter Berücksichtigung vorhandener Wechselwirkungen.

Die vorgeschriebene Bewertung dient der Entscheidungsvorbereitung im Zulassungsverfahren. Sie erfolgt getrennt von der Prüfung der übrigen Zulassungsvoraussetzungen nicht umweltbezogener Art. Eine Abwägung mit außerumweltrechtlichen Belangen wird nicht vorgenommen.

Die Prüfung führte zu folgendem Ergebnis:

Das Vorhaben ist mit Umweltauswirkungen verbunden. Die Auswirkungen können jedoch durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen reduziert werden. Verbleibende Auswirkungen auf die Schutzgüter werden durch die Ausgleichsmaßnahmen so weit kompensiert, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zurückbleiben. Damit sind auch erhebliche negative Wechselwirkungen ausgeschlossen.

Durch das Vorhaben ergeben sich für die Wohnbevölkerung betriebsbedingt weder erhebliche dauerhafte Lärmbeeinträchtigungen, die nicht durch Maßnahmen nach der 24. BImSchV behoben werden könnten (vgl. Nebenbestimmungen A.III.3.1 bis A.III.3.3), noch zusätzliche Emissionen von Luftschadstoffen. Baubedingte Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe werden durch die verfügbaren Nebenbestimmungen A.III.3.4 bis A.III.3.9 soweit wie möglich vermieden.

Die Nebenbestimmungen A.III.3.4 bis A.III.3.9 dienen gleichzeitig dem Schutz von Tieren und Pflanzen vor baubedingten Immissionen. Die Vermeidungsmaßnahmen V 1_{AS} und V 2_{AS} schließen aus, dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Vögeln verloren gehen und Vögel gestört und getötet werden können. Der Gefährdung von Bäumen

wird mit den Schutzmaßnahmen S 1 und S 2 begegnet, die Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3 kompensieren den Verlust an Vegetation.

Die Ausgleichsmaßnahmen A 1 bis A 3 sind auch geeignet, die - geringen - negativen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Luft und Klima sowie Landschaft zu kompensieren.

Beeinträchtigungen des Bodens werden durch die Nebenbestimmungen unter A.III.4. und die Ausgleichsmaßnahme A 2 soweit vermieden bzw. ausgeglichen, dass erhebliche nachteilige Auswirkungen ausgeschlossen werden können.

Nebenbestimmung A.III.4.4 dient dabei nicht nur dem Bodenschutz, sondern stellt - ebenso wie die Nebenbestimmungen A.III.2.1 und A.III.2.2 sicher, dass eventuell vorhandene Schadstoffe nicht aus dem Boden in das Grundwasser gelangen können.

Soweit die Gefahr der Beeinträchtigung von Denkmalen besteht, wurde dieser mit den Nebenbestimmungen A.III.7.3.1 und A.III.7.3.2 begegnet.

Das Vorhaben ist erforderlich und geeignet, die unter C.II.2 genannten Planungsziele zu erreichen. Planungsvarianten, die zu geringeren Beeinträchtigungen der Umwelt führen könnten, sind nicht ersichtlich. Unter Berücksichtigung der Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sowie der unter C.XIII.2.5 dargestellten Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen ist das Vorhaben umweltverträglich.

XIV Einwendungen von Privaten und Naturschutzvereinigungen

Die Naturschutzvereinigungen äußerten sich nicht zu diesem Vorhaben. Ansonsten hat einzig der ADFC Dresden e. V. (im Folgenden: ADFC) Einwendungen erhoben.

Der ADFC kritisiert die im Bereich zwischen Fritz-Reuter-Straße und Pestalozziplatz vorgesehene Breite des Radfahrstreifens von 1,60 m und fordert eine Breite von 1,85 m bzw. - wo die Platzverhältnisse dies zuließen - von 2,00 m. Stadtauswärts könne eine Verbreiterung zulasten der Linksabbiegespur in die Liststraße oder sonstiger Fahrstreifen, zulasten des Gehweges oder des anschließenden Gewerbes erfolgen. Auch stadteinwärts könnten Fahrbahn- und Gehwegbreiten verringert werden. Im Bereich der neu zu errichtenden Verkehrsinsel Harkortstraße solle ein mindestens 2,00 m, besser 2,50 m breiter Radfahrstreifen ausgebildet und als Überholbereich mit zwei Radfahrspuren markiert werden.

Die Einwendung wird teilweise berücksichtigt, im Übrigen aber zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Gegenstellungnahme zugesagt zu prüfen, ob im Bereich der geplanten Verkehrsinsel Harkortstraße ein entsprechend breiter Überholbereich eingerichtet werden könne (vgl. A.III.8.1).

Ansonsten umfasst das Vorhaben die bestandsnahe Gleiserneuerung bei gleichzeitiger Erweiterung des Gleisachsabstandes, den barrierefreien Ausbau der Haltestellen sowie die dafür erforderlichen Folgemaßnahmen. Zu diesen notwendigen Folgemaßnahmen zählt nicht der umfassende Ausbau von Radverkehrsanlagen. Dieser würde in der vom ADFC gewünschten Form - zumindest teilweise - einem Ausbau der Großenhainer Straße entsprechen und weitere Betroffenheiten Dritter auslösen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts dient die Erstreckung der Planungskompetenz des Trägers eines Vorhabens auf notwendige Folgemaßnahmen an anderen Anlagen dem Gebot der Problembewältigung. Folgemaßnahmen sind zu

treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen entstehen. Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es freilich nicht, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern. Insoweit unterliegt der Begriff der notwendigen Folgemaßnahme wegen seiner kompetenzerweiternden Wirkung räumlichen und sachlichen Beschränkungen. Folgemaßnahmen dürfen über Anschluss und Anpassung nicht wesentlich hinausgehen. Dies setzt dem Bestreben der Planfeststellungsbehörde Grenzen, in jeder Hinsicht optimale Lösungen zu entwickeln. Nicht alles, was in Bezug auf die anderen Anlagen in der Folge des Vorhabens wünschenswert und zweckmäßig erscheint, darf der Vorhabenträger in eigener Zuständigkeit planen und ausführen. Das gilt auch dann, wenn der für die andere Anlage zuständige Planungsträger mit einer weitreichenden Folgemaßnahme einverstanden ist; denn die gesetzliche Kompetenzordnung ist allen Hoheitsträgern vorgegeben (BVerwG, Beschluss vom 13. Juli 2010 - 9 B 105/09 - juris, Rn. 4).

Innerhalb des bestehenden Straßenquerschnitts sind breitere Radfahrstreifen zulasten der Fahrbahnbreite nicht möglich. Die Großenhainer Straße ist eine Schwerlastverkehrsstrecke, die nutzbare Fahrbahnbreite muss deshalb mindestens 3,25 m betragen. Damit kann auch dem Vorschlag des ADFC, den Radfahrstreifen im Bereich Fritz-Reuter-Straße bis Liststraße (stadtauswärts) zulasten der Linksabbiegespur in die Liststraße zu verbreitern, nicht gefolgt werden. Der Linksabbiegeverkehr hat aus verkehrstechnischer Sicht große Bedeutung. Die Fahrspurbreiten mit 3,00 m und 3,25 m können nicht verringert werden, um zu gewährleisten, dass zwei LKW nebeneinander neben einer links vorbeifahrenden Straßenbahn stehen können.

Eine punktuelle Verbreiterung des Radfahrstreifens zulasten des Gehwegs erscheint nicht sinnvoll, die Vorhabenträgerin strebt nachvollziehbar eine möglichst einheitliche und stetige Führung des Radverkehrs an, sowohl i. S. d. Verkehrsrechts als auch mit möglichst konstanten Breiten. Gleiches gilt für die ggf. mögliche Reduzierung der Fahrbahnbreite im Bereich der Haltestelle Liststraße stadtauswärts.

Im Übrigen werden die endgültigen Festlegungen zu Markierungen und Beschilderungen nicht im Rahmen der Planfeststellung, sondern anschließend durch die Straßenverkehrsbehörde nach einem Anhörungsverfahren als verkehrsrechtliche Anordnung getroffen.

Die gewählte Querschnittsaufteilung wird unter den gegebenen Randbedingungen den unterschiedlichen Anforderungen des ÖPNV, des MIV, des Radverkehrs und der Fußgänger gerecht. Auch wenn es keine idealen Bedingungen für Radfahrer sind, so stellt die Planung gegenüber dem Ist-Zustand mit nicht durchgängigen Radverkehrsanlagen eine deutliche Verbesserung dar.

Die Planung sieht für den linksabbiegenden Radverkehr aus der Großenhainer Straße (stadteinwärts) in die Fritz-Reuter-Straße und aus der Großenhainer Straße (stadtauswärts) in die Liststraße jeweils eine indirekte Führung vor. Der ADFC fordert, dass zusätzlich eine direkte Führung angeboten wird. Der Radfahrer könne sich in die Linksabbiegespur einordnen; eine indirekte Führung bremse den Radverkehr zu stark aus.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Nachvollziehbar hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass dies aus Gründen der Sicherheit (schräges Queren der Radfahrer über die Gleise im Gleisbogen) und der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens verworfen wurde. Der Linksabbieger für den Radverkehr würde bedeuten, dass der Linksabbiegestreifen für den MIV in den Bereich der Gleisanlage rutschen würde, der linksabbiegende Autofahrer also unter Umständen die geradeaus fahrende Straßenbahn blockieren wür-

de; die Umlauf- und Freiräumzeiten sowie Rückstaulängen würden sich vergrößern. Die Entscheidung der Vorhabenträgerin ist nicht zu beanstanden.

Für die Radverkehrsführung von der Fritz-Reuter-Straße zur Großenhainer Straße stadtauswärts steht derzeit ein Schutzstreifen zur Verfügung. Dieser soll nach den Planunterlagen unmittelbar vor der Einmündung der Fritz-Reuter-Straße in die Großenhainer Straße entfallen. Der ADFC sieht darin eine massive Verschlechterung der bisher mäßig guten Verhältnisse für Radfahrer und lehnt daher die Aufhebung des Schutzstreifens ab. Konflikte zwischen Rad- und Kfz-Verkehr seien zu erwarten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Festlegungen zu Markierungen und Beschilderungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sie erfolgen durch die Straßenverkehrsbehörde nach einem Anhörungsverfahren als verkehrsrechtliche Anordnung. Unabhängig davon haben die Vorhabenträgerin und die Landeshauptstadt Dresden entsprechend ihrer Zusage im Erörterungstermin weitere Abstimmungen zu diesem Problem getroffen; sie streben eine Lösung im Interesse des Radverkehrs im Rahmen der Ausführungsplanung an.

Weiterhin fordert der ADFC, in der Planung die Radverkehrsführung von der Harkortstraße in die Großenhainer Straße stadtauswärts zu berücksichtigen. Diese Verbindung gewänne künftig durch den neuen Schulcampus Pieschen an Bedeutung. Die Querung der Großenhainer Straße könne im Haltestellenbereich Liststraße an der westlichen Fußgängerquerung erfolgen. Der Radverkehr sei mit einem Radfahrstreifen oder als baulich getrennter Radweg (Breite mindestens 2,00 m) zur Großenhainer Straße zu führen. Außerdem müsse ein Deckentausch auf der Harkortstraße erfolgen.

Derzeit ist eine Radverkehrsführung in der genannten Richtung nicht vorhanden, die Planung verursacht diesbezüglich keine Konflikte. Die geforderten Maßnahmen sind damit keine notwendigen Folgemaßnahmen des Vorhabens; es gilt das oben bereits dargelegte. Insofern ist die Einwendung zurückzuweisen. Die Vorhabenträgerin hat allerdings zugesagt, zumindest die Querung der Großenhainer Straße im Zuge der Ausführungsplanung zu prüfen. Einen Ausbau der Harkortstraße sieht der Feststellungsentwurf berechtigterweise nur im notwendigen Anpassungsbereich der Gleisachserweiterung in der Einmündung von der Großenhainer Straße in die Harkortstraße an den vorhandenen geringeren Gleisabstand in der Harkortstraße vor. Wegen des erforderlichen Deckentauschs in der Liststraße wird in deren Einmündungsbereich auch die Fahrbahndecke der Harkortstraße angepasst. Im Erörterungstermin hat die Stadt Dresden aber zugesichert, auf dem dazwischenliegenden Abschnitt die Fahrbahndecke ebenfalls zu tauschen.

Für das gesamte Umfeld der Haltestelle Liststraße fordert der ADFC Tempo 30. Der gewählte Haltestellentyp (Mittelinsel) sei im Vergleich zu Kaphaltestellen unsicherer und unfallgefährdeter. Die Haltestelle erlange für die großen Schulen im Nahbereich eine zentrale Bedeutung mit starkem Ziel- und Quellverkehr.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Festlegungen zu Markierungen und Beschilderungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung, sie erfolgen durch die Straßenverkehrsbehörde nach einem Anhörungsverfahren als verkehrsrechtliche Anordnung.

Schließlich fordert der ADFC, für die bauzeitlichen Umleitungen die Belange des Radverkehrs zu beachten.

Der Einwendung wird stattgegeben. Die Forderung wurde als Nebenbestimmung A.III.8.2 aufgenommen, die Vorhabenträgerin hat die Beachtung zugesichert.

XV Zusammenfassung / Gesamtabwägung

Striktes Recht steht der Planfeststellung nicht entgegen. Die von dem Vorhaben betroffenen privaten und öffentlichen Belange wurden gegeneinander und untereinander verglichen, bewertet und abgewogen. Unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange, handelt es sich bei dem planfestgestellten Vorhaben unter Beachtung der Nebenbestimmungen um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt, dem Grundsatz der Konfliktbewältigung Rechnung trägt und insgesamt in einen sachgerechten Ausgleich zueinander bringt. Eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ist nicht ersichtlich.

XVI Sofortvollzug

Die sofortige Vollziehbarkeit ergibt sich aus § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG. Danach hat die Anfechtungsklage gegen den Beschluss keine aufschiebende Wirkung.

XVII Kostenentscheidung

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf §§ 1, 2, 3, 9 und 13 SächsVwKG i. V. m. § 1 sowie Anlage 1, lfd. Nr. 72, Tarifstelle 6 des 9. SächsKVZ.

D Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung 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 Auslegung dieses Beschlusses.

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

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch elektronisch erhoben werden nach Maßgabe des § 55a der 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 (Freistaat Sachsen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht unter den Voraussetzungen des § 87 b Abs. 3 VwGO zurückgewiesen werden.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim oben genannten Oberverwaltungsgericht gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerzte einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerzte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.


Godehard Kamps
Abteilungsleiter Infrastruktur