



Planfeststellungsbeschluss

Verkehrsbauvorhaben „Bestandsnahe Gleiserneuerung Großenhainer Straße zwischen Riesaer Straße und Trachenberger Platz“

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Martin Fröhlich

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

martin.froehlich@lds.sachsen.de*

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
32-0522/1232/16

Dresden,
10. April 2025

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 Sachsen
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 verschlüsselte / signierte E-Mails / elektronische 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 Planunterlagen	8
1 Festgestellte Planunterlagen	8
2 Regelungen zu den Planunterlagen	11
III Nebenbestimmungen.....	11
1 Allgemeine Nebenbestimmungen.....	11
2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz.....	12
3 Arbeitsschutz.....	13
4 Archäologie und Denkmalschutz.....	13
5 Immissionsschutz.....	14
6 Kampfmittelbeseitigung	16
7 Naturschutz und Landschaftspflege	16
8 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen	17
9 Rettungswesen, Öffentlicher Personennahverkehr	18
10 Straßenbahnanlagen, Straßenbau/Straßenverkehr	18
11 Vermessungswesen	19
12 Wasserwirtschaft.....	19
13 Private Belange.....	20
IV Zusagen	21
V Einwendungen	21
VI Sofortvollzug	21
VII Kosten.....	21
B SACHVERHALT	21
I Beschreibung des Vorhabens.....	21
II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	23
C ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	23
I Verfahren	23
1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit.....	23
2 Umfang der Planfeststellung	25
3 Verfahrensvorschriften	28
II Erforderlichkeit der Planung	28
1 Darstellung der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse.....	29
2 Planungsziele.....	29
3 Erforderlichkeit des Vorhabens	30

4	Ausbaustandard Straßenbahnanlagen.....	31
III	Variantenprüfung	32
IV	Umweltverträglichkeit.....	34
V	Öffentliche Belange	47
1	Abfall, Altlasten, Bodenschutz.....	47
2	Arbeitsschutz	47
3	Archäologie und Denkmalschutz.....	48
4	Naturschutz und Landschaftspflege	48
5	Immissionsschutz.....	56
6	Kampfmittelbeseitigung	63
7	Öffentliche Ver- und Entsorgung, Leitungen	64
8	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fernverkehr	64
9	Straßenbahnanlagen, Straßenverkehr.....	65
10	Raumordnung, Landesplanung, Kommunale Belange	70
11	Rettungswesen	71
12	Vermessungswesen	71
13	Wasserwirtschaft	71
14	Klima.....	72
VI	Private Einwender	74
1	Eigentum - allgemein.....	74
2	Einwender	75
VII	Zusammenfassung / Gesamtabwägung	90
VIII	Sofortvollzug	90
D	KOSTENENTSCHEIDUNG	91
E	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	91

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BAnz.	Bundesanzeiger
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BlmSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BlmSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BlmSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BlmSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BlmSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
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 18024	Deutsche Industrienorm barrierefreies Bauen
DIN 18920	Deutsche Industrienorm Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV Mo-Sa	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Montag bis Samstag
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
FEV	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen
f./ff.	folgende/fortfolgende folge

FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ha	Hektar
i. V. m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
km	Kilometer
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LASuV	Landesamt für Straßenbau und Verkehr
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LEP	Landesentwicklungsplan Sachsen
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
l/s	Liter pro Sekunde
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSW	Lärmschutzwand
m	Meter
m ²	Quadratmeter
MIV	Motorisierter Individualverkehr
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter
Nr.	Nummer
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RAS-LP	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RQ	Regelquerschnitt
S	Staatsstraße
SächsKrWBodSchG	Sächsisches Kreislaufwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsEntEG	Sächsisches Enteignungs- und Entschädigungsgesetz
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsSFG	Sächsisches Sonn- und Feiertagsgesetz
SächsStrG	Straßengesetz für den Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßengesetz)
SächsUVPg	Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SächsVwKG	Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen
SächsVwOrgG	Sächsisches Verwaltungsorganisationsgesetz
SächsVwVfZG	Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwaltungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen
SächsWG	Sächsisches Wassergesetz
SächsWaldG	Sächsisches Waldgesetz

SMUL	Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft
s. o.	siehe oben
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
TKG	Telekommunikationsgesetz
UPR	Umwelt- und Planungsrecht
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
vgl.	vergleiche
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärm an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A Tenor

I Feststellung des Plans

Auf Antrag der Dresdner Verkehrsbetriebe AG wird der Plan zu dem Vorhaben „Bestandsnahe Gleiserneuerung Großenhainer Straße zwischen Riesaer Straße und Trachenberger Platz“ nach Maßgabe der Ziffern II bis VII festgestellt.

II Planunterlagen

1 Festgestellte Planunterlagen

Die vorgelegten Pläne werden festgestellt und umfassen vorbehaltlich der nachfolgenden Regelungen unter A .II. 2 folgende mit ☒ in der Spalte „planfestgestellt“ markierte Unterlagen. Die daneben nachrichtlich aufgeführten Unterlagen sind Teil der vorgelegten Planunterlage, liegen der Vorhabenplanung zugrunde und dienen dem besseren Verständnis.

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	planfestgestellt	nachrichtlich
1	Erläuterungsbericht, Stand 25. April 2022		☒	☐
	Anlage 1: Tabellarischer Variantenvergleich		☒	☐
	Anlage 2: Nachweis Entwurfsgeschwindigkeit		☒	☐
2	Übersichtskarte, Stand 21. Dezember 2020	1:10.000	☒	☐
3	Übersichtslageplan, Stand 25. April 2022	1:1000	☒	☐
4	Übersichtshöhenplan, Stand 21. Dezember 2020	1:1.000/ 100	☒	☐
5	Lageplan, Blatt 1, Stand 21. Dezember 2020	1:500	☒	☐
	Lageplan, Blatt 2, Stand 25. April 2022	1:500	☒	☐
6	Höhenplan, Blätter 1 und 2, Stand 21. Dezember 2020	1:500/50	☒	☐
7	Lageplan Lärmschutz, Blatt 1 (Straßenbahn), Stand 25. April 2022	1:1.000	☒	☐
	Lageplan Lärmschutz, Blatt 2 (Kfz), Stand 25. April 2022	1:1.000	☐	☒
8	Entwässerungslageplan Blatt 1, Stand 21. Dezember 2020	1:500	☒	☐

	Entwässerungslageplan Blatt 2, Stand 25. April 2022	1:500	☒	☐
9.1	LBP-Maßnahmenplan, Blätter 1 bis 2, Stand 25. April 2022	1:500	☒	☐
	LBP-Lageplan externe Maßnahmen, Blatt 3, Stand 25. April 2025		☒	☐
9.2	LBP-Maßnahmenverzeichnis, Stand 25. April 2022		☒	☐
10.1	Grunderwerbsverzeichnis Seite 1 bis 4, 21. Dezember 2020 (zu lfd. Nr. 2.3.1 und 2.3.2 siehe A. II. 2.1)		☒	☐
10.2	Grunderwerbsplan, Blatt 1, Stand 21. Dezember 2020	1:500	☒	☐
	Grunderwerbsplan, Blatt 2, Stand 25. April 2022 (zu Flurstück 465a siehe A. II. 2.1)		☒	☐
11.1	Regelungsverzeichnis Seite 1 bis 34, Stand 25. April 2022		☒	☐
11.2	Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Blätter 1 und 2, Stand 25. April 2022	1:500	☒	☐
11.3	Leitungsplan, Blätter 1 bis 2, Stand 21. Dezember 2020 und 25. April 2022	1:500	☒	☐
12	Widmungsplan, Blatt 1, Stand 21. Dezember 2020	1:500	☒	☐
	Widmungsplan, Blatt 2, Stand 25. April 2022	1:500	☒	☐
14.1	Bestimmung der Belastungsklasse, Stand 21. Dezember 2020	1:50	☐	☒
14.2	Regelquerschnitte, Blätter 1 bis 4, Stand 21. Dezember 2020	1:50	☒	☐
14.3	Straßenquerschnitte, Blätter 1 bis 4, Stand 21. Dezember 2020	1:50	☒	☐
16.1	Leitungsbestandsplan, 2 Blätter, Stand 21. Dezember 2020 und 25. April 2022	1:500	☒	☐
16.2.1	Koordinierter Leitungsplan, 2 Blätter, Stand 21. Dezember 2020 und 25. April 2022	1:500	☒	☐
16.2.2	Querschnitt unterirdische Versorgungsraum, Blätter 1 bis 4	1:50	☒	☐
16.3	Lageplan Öffentliche Beleuchtung, Bericht Elektrotechnische Anlagen, Stand 21. Dezember 2020		☐	☒

	Lageplan Öffentliche Beleuchtung, Blatt 1 bis 2	1:500	☒	☐
16.4	Fahrleitungsanlage, Blatt 1 bis 3, Stand 21. Dezember 2020	1:250	☒	☐
16.5.1	Konzept Verkehrsführung während der Bauzeit, Blatt 1 und 2, Stand 25. April 2022	1:1000	☐	☒
16.5.2	Systemquerschnitte Bauphase, Blätter 1 bis 4, Stand 21. Dezember 2020	1:100	☐	☒
16.6	Haltestellenlageplan, Blätter 1 bis 3, Stand 25. April 2022 und 21. Dezember 2020	1:100	☒	☐
16.7.1	Ausrüstungspläne Lichtsignalanlagen, Blatt 1 und 2, Stand 21. Dezember 2020	1:500	☐	☒
16.7.2	Lageplan LSA-Tiefbau, Blatt 1 und 2, Stand 21. Dezember 2020	1:250	☒	☐
17.1	Schalltechnische Untersuchung			
17.1.1	Erläuterungsbericht, Stand 25. April 2022		☒	☐
17.1.2.1	Verkehrsmengen und Emissionen Prognose (Straßenbahn), Stand 25. April 2022		☒	☐
17.1.2.2	Verkehrsmengen und Emissionen Prognose (Straße), Stand 25. April 2022		☐	☒
17.1.3.1	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen (Straßenbahn), Stand 25. April 2022		☒	☐
17.1.3.2	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen (Straße), Stand 25. April 2022		☐	☒
17.1.3.3	Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen (Summenpegelbetrachtung), Stand 25. April 2022		☒	☐
17.2	Untersuchung zu betriebsbedingten Erschütterungs- immissionen, Stand 25. April 2022		☐	☒
18.1	Wassertechnische Untersuchung, Stand 21. Dezember 2020		☐	☒
18.2.	Abfluss und Leistungsfähigkeit des Regenwasserkanalsystems		☐	☒
19.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Stand 25. April 2022		☒	☐
19.2	Bestands- und Konfliktplan, Blatt 1, Stand 25. April 2022	1:1000 / 1:250	☒	☐
19.3	UVP-Bericht, Stand 25. April 2022		☒	☐
20.1	Abfall- und Baugrunduntersuchung, Stand 21. Dezember 2020		☐	☒
20.2	Altlastenrecherche, Stand 21. Dezember 2020		☐	☒

22.1	Verkehrsplanerische Untersuchung, Stand 21. Dezember 2020		☐	☒
23.1	Schleppkurvennachweise, Blätter 1 bis 5, Stand 21. Dezember 2020	1:500	☐	☒
23.2.1	Sichtfelder Anfahrsicht, Blätter 1 bis 2, Stand Dezember 2020	1:500	☐	☒
23.2.2	Sichtfelder Haltesicht, Blätter 1 bis 2, Stand Dezember 2020	1:500	☐	☒
23.3	Hüllkurvennachweis, Blätter 1 bis 2, Stand 21. Dezember 2020	1:500	☐	☒

2 Regelungen zu den Planunterlagen

- 2.1. Soweit in den Planunterlagen eine vorübergehende sowie dauerhafte Inanspruchnahme des Flurstücks 465a der Gemarkung Dresden-Pieschen zum Zwecke der Errichtung einer Bushaltestelle vorgesehen ist, ist diese nicht Bestandteil der Planfeststellung.
- 2.2. Die in den Plänen und im Erläuterungsbericht enthaltenen Angaben zum grundhaften Ausbau der Weinböhlauer Straße Ost einschließlich Straßenentwässerungseinrichtungen sowie der Einrichtung von zwei Bushaltestellen, die Umgestaltung der Einmündung Weinböhlauer Straße West einschließlich Straßenentwässerungseinrichtungen und die Umgestaltung der Einmündung Pestalozziplatz einschließlich Straßenentwässerungseinrichtungen sind nicht Bestandteil der Planfeststellung. Sie haben nachrichtlichen Status.

III Nebenbestimmungen

1 Allgemeine Nebenbestimmungen

- 1.1 Jede Abweichung von den planfestgestellten Planunterlagen bedarf der vorherigen Zulassung durch die Planfeststellungsbehörde, welche entscheidet, ob eine wesentliche Änderung vorliegt oder nicht. Der Planfeststellungsbehörde sind diesbezüglich rechtzeitig aussagefähige Unterlagen zu übergeben.
- 1.2 Soweit dieser Planfeststellungsbeschluss eine Reihe von Abstimmungserfordernissen zwischen der Vorhabenträgerin und einzelnen Fachbehörden bzw. Versorgungsträgern über Details der Baudurchführung bzw. -tätigkeit enthält, geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass diese Abstimmungen einvernehmlich erfolgen. Sofern im Einzelfall ein solches Einvernehmen nicht erzielbar werden kann, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines der Beteiligten. Für Abstimmungen mit Privaten gilt die Regelung entsprechend, soweit der Beschluss dies nicht ausdrücklich abweichend regelt.
- 1.3 Baubeginn und Fertigstellung des planfestgestellten Vorhabens sind der Landesdirektion Sachsen, Referat 32, Planfeststellung, schriftlich anzuzeigen.

Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass diese die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt hat. Sofern

einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies anzuzeigen und zu begründen.

2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

- 2.1. Für die Entsorgung (Verwertung bzw. Beseitigung) sämtlicher anfallender Aus-
hub- und Abbruchmaterialien ist ein Konzept zu erstellen. Über dessen Inhalt ist
mit der örtlich zuständigen unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde das Be-
nehmen herzustellen.
- 2.2. Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren
Abfall- und Bodenschutzbehörde anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu
erfolgen, dass seitens der genannten Behörde eine Teilnahme bei Baubeginn
erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefon-
nummern und den verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 2.3. Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Min-
destmaß zu beschränken. Dabei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernäs-
sungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden.

Hierzu ist

- insbesondere für die Errichtung zeitweiser Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits-
und Stellflächen etc. auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger
Versiegelung zurückzugreifen. Ist dies technisch nicht möglich oder
wirtschaftlich unzumutbar, sind beabsichtigte Bauunterkünfte, Lager-, Ar-
beits- und Stellflächen so frühzeitig der unteren Bodenschutzbehörde anzu-
zeigen, dass diese ggf. bestehende Einwendungen gegen die vorgesehene
Nutzung der Flächen wirksam geltend machen kann. Soweit nicht auf be-
reits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückge-
griffen wird, hat eine ggf. erforderliche Platzbefestigung mittels Schotter,
Kies, Sand oder ähnlichen Materialien zu erfolgen; die Basisfläche ist mit
einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen. Nach Rückbau der
betreffenden Flächen sind Rekultivierungsmaßnahmen durchzuführen.
 - der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub vor
Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zu-
zuführen.
 - der Unterboden getrennt nach Bodenarten (Substratzusammensetzung) zu
erfassen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu überprüfen
und einer Wiederverwendung zuzuführen. Eine Mischung verschiedener
Bodenarten soll unterbleiben. Entsprechend der Eignung ist die jeweils hö-
here Folgenutzung vorzuziehen.
 - dafür Sorge zu tragen, dass baubetriebsbedingte schädliche Bodenverän-
derungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlammung, Durchmischung
mit Fremdstoffen) vermieden werden. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall
ausnahmsweise nicht möglich war, ist die schädliche Bodenveränderung
nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.
- 2.4. Ergeben sich im Rahmen der Bauvorbereitung oder Bauausführung Hinweise
auf schädliche Bodenverunreinigungen (z.B. altlastenrelevante Sachverhalte),
sind diese unverzüglich der unteren Bodenschutzbehörde mitzuteilen. Auf Ver-
langen sind dieser alle Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen, die sie

zur Erfüllung der Aufgaben nach dem BBodSchG und dem SächsKrWBodSchG benötigt.

- 2.5. Nicht verwertbarer Bodenaushub und mineralische Materialien sind anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit sie nach § 7 KrWG zu verwerten sind. Eine Ablagerung auf Deponien zum Zwecke der Beseitigung ist in diesem Fall nicht zulässig.
- 2.6. Es sind geeignete Maßnahmen gegen Verschmutzungen der Schienenentwässerung zu planen und umzusetzen.

3 Arbeitsschutz

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

4 Archäologie und Denkmalschutz

- 4.1. Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde und dem Landesamt für Archäologie vor Beginn der Bauarbeiten schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen. Die gesetzliche Anzeigepflicht beim Fund von Kulturdenkmalen bleibt unberührt.
- 4.2. Die Zerstörung, Beseitigung, Entfernung, Versetzung oder sonstige Beeinträchtigung eines Kulturdenkmals einschließlich seines Erscheinungsbildes ist unzulässig.

- 4.3. Die bauausführenden Firmen sind nachweislich darüber zu belehren, dass der Fund von Sachen, Sachgegenständen, Teilen oder Spuren von Sachen, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Kulturdenkmale handelt (z. B. Tonscherben, Knochen- und Metallfunde etc.) unverzüglich, d. h. ohne schuldhaftes Zögern, der örtlich zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde anzuzeigen ist. Die Belehrung hat den Hinweis zu enthalten, dass beim Auftreten eines Fundes der Fund und die Fundstelle – soweit die örtlich zuständige untere Denkmalschutzbehörde die Fundstelle nicht früher freigibt – bis zum Ablauf des vierten Tages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu halten und zu sichern ist. Die Belehrung hat weiter den Hinweis zu enthalten, dass der vorsätzliche oder fahrlässige Verstoß gegen die Anzeigepflicht eine Ordnungswidrigkeit darstellt und mit einer Geldbuße geahndet werden kann. Die Belehrung ist aktenkundig zu machen.

5 Immissionsschutz

- 5.1. Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der örtlich zuständigen unteren Immissionsschutzbehörde anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stelle eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 5.2. Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Geräten sind die in der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ unter Nr. 3 genannten Immissionsrichtwerte unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten.

Soweit trotz aktiver Schutz- bzw. Minimierungsmaßnahmen die Richtwerte der AVV Baulärm überschritten werden, ist den Eigentümern oder Nutzern von schutzwürdigen Räumen (z. B. Wohnräumen) auf Verlangen eine angemessene Entschädigung in Geld zu leisten. Die Höhe der Entschädigung ist nach Dauer und Intensität der Beeinträchtigungen zu bemessen.

Kommt eine Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und den Betroffenen über die Höhe der Entschädigung nicht zustande, bleibt die Entscheidung hierüber einem gesonderten Entschädigungsverfahren (§ 30a PBefG) vorbehalten.

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die Anwohner betroffener schutzwürdiger Wohnbebauungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens über den Zeitraum lärmintensiver Bauarbeiten zu informieren. Lärmintensive Bauarbeiten sind grundsätzlich nur werktags in der Zeit von 7 Uhr bis 20 Uhr durchzuführen. Der Baulärm ist auf das notwendige Mindestmaß zu beschränken. Liegen dringende verkehrliche Erfordernisse vor, die Bauarbeiten während der Nachtzeit, an Samstagen oder an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen erfordern, verpflichtet sich die Vorhabenträgerin, die Anwohner der betroffenen schutzwürdigen Wohnnutzungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens rechtzeitig darüber zu informieren. Für die Anwohner der betroffenen schutzwürdigen Wohnbebauung ist ein Ansprechpartner mit Kontaktdaten und Erreichbarkeiten zu benennen.

- 5.3. Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Baugeräten sind die in § 7 der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) aufgeführten Regelungen zum Betrieb von Geräten unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Immissionsschutzbehörde, § 7 Abs. 2 der 32. BImSchV.

Die mit der Bauausführung beauftragten Firmen sind von der Vorhabenträgerin vor Beginn der Arbeiten vertraglich entsprechend zu verpflichten.

- 5.4. Die Bestimmungen und Anhaltswerte der DIN 4150 sind bei der Umsetzung des Vorhabens zu beachten.
- 5.5. Zur Vermeidung von erhöhten Staubentwicklungen während der Bauarbeiten sind bei trockener Witterung zum Schutz von Anliegern geeignete Maßnahmen wie zum Beispiel eine Befeuchtung des Straßenbaumaterials zu ergreifen.
- 5.6. Die Verschmutzung öffentlicher Verkehrswege durch Baufahrzeuge beim Verlassen des Baustellenbereiches ist weitestgehend zu vermeiden. Unvermeidbare Verschmutzungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.
- 5.7. Den in den Planunterlagen 17.1.3.1 und 17.1.3.3 als lärmschutzberechtigt anerkannten Betroffenen wird Lärmschutz im in den Planunterlagen ausgewiesenen Umfang gewährt.
- 5.8. Über die in den Planunterlagen 17.1.3.1 und 17.1.3.3 ausgewiesenen Anspruchsberechtigten hinaus wird für die Eigentümer bzw. Erbbauberechtigten der in den Unterlagen 17.1.3.1 und 17.1.3.3 benannten Immissionsorte ein Anspruch auf Entschädigung für Schallschutzmaßnahmen gegen die Vorhabenträgerin an den jeweiligen Gebäudeseiten bzw. Geschosslagen dem Grunde nach festgestellt. Hierzu gehören auch notwendige Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, sowie in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Der Anspruch beschränkt sich auf die Gebäudeseiten und Stockwerke, für die in Unterlagen 17.1.3.1 und 17.1.3.3 eine Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspegels der 16. BImSchV ausgewiesen ist.
- 5.9. 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. Nach Abschluss und Auswertung der Prüfungen hat die Vorhabenträgerin die Betroffenen schriftlich über die Ergebnisse und ihren Anspruch auf Erstattung der Kosten für die Schalldämmmaßnahmen zu informieren.
- 5.10. Die Einzelheiten der entsprechenden Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäudeteilen sind jeweils vor Umsetzung zwischen der Vorhabenträgerin und den Eigentümern der Gebäude außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären.
- 5.11. Die Verkehrsführung und Verkehrsregelung ist während der Bauzeit mit der unteren Straßenverkehrsbehörde sowie der Polizeidirektion Dresden abzustimmen.
- 5.12. Das im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses unter A. III. 13.4 angeordnete Beweissicherungsverfahren hat sich auch auf die vorzunehmende Feststellung, ob Erschütterungsmessungen während der Bauzeit erforderlich werden, zu erstrecken.

6 Kampfmittelbeseitigung

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

7 Naturschutz und Landschaftspflege

- 7.1. Die im LBP vorgesehenen Vermeidungs- und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie die vorgesehenen CEF-Maßnahmen sind umzusetzen.
- 7.2. Die Vorhabenträgerin hat die mit der vorliegenden Entscheidung planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen in den in den Maßnahmeblättern genannten Zeiträumen zu realisieren, soweit sich aus den folgenden Nebenbestimmungen nichts anderes ergibt.
- 7.3. Im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September eines jeden Jahres ist die Beseitigung von in den Regelungsbereich des § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG fallenden Gehölzen untersagt. Ausnahmen sind im Einzelfall mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Auf A. III. 1.2 wird verwiesen.
- 7.4. Wird im Rahmen von Kontrollen durch einen Fachgutachter im Zusammenhang mit der Umsetzung der Maßnahme 5 V_{CEF} Nist- bzw. Tierbesatz festgestellt, ist vor der Baufeldfreimachung die weitere Verfahrensweise mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Das Ergebnis der Abstimmung ist zu dokumentieren und gemeinsam mit der Dokumentation der Kontrolle im Rahmen der Maßnahme 5 V_{CEF} der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.
- 7.5. CEF-Maßnahmen müssen zeitlich so realisiert werden, dass die Funktion des beeinträchtigten Bereiches für die geschützte Art ohne Unterbrechung weiterhin gewährleistet werden kann. Werden in diesen Rahmen Ausweichlebensräume geschaffen, müssen sie zum Zeitpunkt des Eingriffs voll funktionsfähig sein.
- 7.6. Die Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen hat entsprechend der im Maßnahmenverzeichnis (vgl. Unterlagen 9.2 und 19.1) beschriebenen Art und Weise sowie im dort genannten Zeitraum zu erfolgen.
- 7.7. Darüberhinausgehend sind die Ersatzpflanzungen von Straßenbäumen im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen E 4 und E 5 im Rahmen der üblichen Unterhaltungsmaßnahmen für das öffentliche Straßenbegleitgrün und kommunaler Forstflächen dauerhaft zu unterhalten. Dauerhaft im Sinne dieser Nebenbestimmung ist eine Unterhaltungspflege von 25 Jahren.
- 7.8. Ausfälle während der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege bei Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen von Straßenbäumen sind nachzupflanzen.
- 7.9. Die rechtliche Sicherung des Kompensationszweckes der Maßnahmen E 4 und E 5 ist durch geeignete, ggf. auch innerorganisatorische Maßnahmen, wie bspw. einer Kooperationsvereinbarung, zu gewährleisten.
- 7.10. Die Vorhabenträgerin hat der Planfeststellungsbehörde die für die Erfassung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen im Kompensationsflächenkataster des Freistaates Sachsen erforderlichen Daten unverzüglich nach dem Eintritt der Bestandskraft dieser Entscheidung in der nach § 9 Abs. 2

SächsÖKoVO vorgesehenen elektronischen Form zur Weitergabe an die zuständige untere Naturschutzbehörde zu übermitteln.

- 7.11. Drei Jahre nach Realisierung ist eine Kontrolle der wirksamen Umsetzung durchzuführen. Hierzu hat eine Vor-Ort-Kontrolle unter Beteiligung des Amtes für Stadtgrün und Abfallwirtschaft und der unteren Naturschutzbehörde stattzufinden. Über diese Vor-Ort-Kontrolle ist ein schriftliches Protokoll anzufertigen.
- 7.12. Sollten die vorgesehenen Funktionen der planfestgestellten Maßnahmen nach Auffassung der unteren Naturschutzbehörde nicht oder nicht vollständig erreicht worden sein, hat der Vorhabenträger dies umgehend der Planfeststellungsbehörde schriftlich anzuzeigen. Das zur Vor-Ort-Kontrolle erstellte Protokoll ist beizufügen. Die Planfeststellungsbehörde behält sich für diesen Fall vor, ergänzende Regelungen zum Schutz von Natur und Landschaft zu treffen.
- 7.13. Soweit in den Grunderwerbunterlagen Flächen als zu erwerbende Fläche ausgewiesen sind, können diese Flächen auch zur Durchführung vorbereitender Maßnahmen in Anspruch genommen werden. Entsprechendes gilt für Flächen, die als dauerhaft zu belasten ausgewiesen sind.

8 Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen

- 8.1. Alle mit der Bauausführung betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass beim Auffinden von Leitungen Bauarbeiten, die geeignet sind, die Leitungen zu beeinträchtigen, einzustellen sind, bis der Eigentümer der Leitungen festgestellt worden ist.
- 8.2. Im Falle des Antreffens von Leitungen ist die weitere Ausführungsplanung sodann mit dem / den betroffenen Ver- und Entsorgungs- bzw. Leitungsunternehmen abzustimmen. Die Vorhabenträgerin hat hierzu einen Bauablauf- und Leitungssicherungsplan aufzustellen und diesen mit dem / den betroffenen Ver- und Entsorgungsunternehmen abzustimmen. Hinweise und Schutzanweisungen der betroffenen Versorgungsunternehmen sind zu beachten, soweit sie nicht im Widerspruch zu Festsetzungen dieses Beschlusses stehen.
- 8.3. Der störungsfreie Betrieb von im Plangebiet befindlichen Leitungen und Anlagen sowie der jederzeitige Zugang für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten sind für das jeweilige Ver- und Entsorgungsunternehmens auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Etwaige notwendige Einschränkungen sind ihnen rechtzeitig vorher mitzuteilen.
- 8.4. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass vorhandene Leitungen nicht beschädigt werden und keine von diesen ausgehende Gefahren hervorgerufen werden. Im Kreuzungs- und Näherungsbereich von Leitungen sind nur Handschachtung gestattet. Außer Betrieb befindliche Kabel sind im Zweifel als unter Spannung stehend zu betrachten und dürfen nicht beschädigt werden. In Zweifelsfällen ist der jeweilige Leitungsbetreiber zu kontaktieren und das weitere Vorgehen abzustimmen. Die Hinweise und Schutzanweisungen der betroffenen Versorgungsunternehmen sind zu beachten, soweit sie nicht im Widerspruch zu Festsetzungen dieses Beschlusses stehen. Dies gilt insbesondere betreffend der im Anhörungsverfahren geforderten, zu beachtenden Regeltiefen und Mindestabstände.

9 Rettungswesen, Öffentlicher Personennahverkehr

- 9.1. Über den terminlichen Ablauf der Baumaßnahmen sind die örtlich zuständige Straßenverkehrsbehörde, die örtlich zuständige Polizeidirektion, die zuständige Brandschutzbehörde sowie die Integrierte Regionallaststelle Dresden frühzeitig vor Baubeginn zu informieren. Die Anzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 9.2. Neben der Anzeige über den zeitlichen Ablauf sollen ggf. erforderlich werdende Vollsperrungen und Umleitungen (inklusive eines Markierungs- und Beschilderungsplans) frühzeitig unter Beteiligung der vorgenannten Stellen festgelegt werden. In diese Abstimmungen sind die A. III. 9.1 genannten Stellen einzubeziehen.
- 9.3. Ver- und Entsorgungs- sowie Rettungswege sind während der Bauausführung zu gewährleisten.

10 Straßenbahnanlagen, Straßenbau/Straßenverkehr

Straßenbahnanlagen

- 10.1. Die Vorhabenträgerin hat mindestens sechs Wochen vor Baubeginn bei der technischen Aufsichtsbehörde über Straßenbahnen, dem LASuV, die Ausführungsplanung vorzulegen und die Zustimmung der geänderten/neuen Betriebsanlage zu beantragen.
- 10.2. Die Ausführungsplanung hat hierbei alle für das Bauvorhaben relevanten Sachverhalte einer Betriebsanlage gemäß BOStrab zu enthalten.
- 10.3. Insbesondere ist in den Plandarstellungen die Beziehung zwischen Straßenbahnfahrzeug und baulicher Anlage grundsätzlich miteinzubeziehen und in Haltestellenbereichen Querneigungen von über 2 % zur Bahnsteigkante hin ansteigend gesondert zu begründen.
- 10.4. LSA-Schaltungen sollen den Straßenbahnverkehr insoweit unterstützen, dass außer zum Fahrgastwechsel möglichst keine Anfahr- und Abbremsvorgänge stattfinden müssen.
- 10.5. Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass Straßenbahnen während des Fahrgastwechsels LSA-Schaltungen für den MIV nicht unverhältnismäßig behindern.
- 10.6. Die Ausleger der F-LSA am Pestalozziplatz sind an das Lichtraumprofil und die geplante Fahrleitungsanlage anzupassen.
- 10.7. Im Rahmen des Bauablaufplans ist zu prüfen, ob die Bauzeit durch Optimierung von Baufeldern verringert werden kann. Dies umfasst insbesondere im Rahmen der zugesagten Prüfung kleinteiliger Bauabschnitte bzw. von Unterabschnitten im Bereich der an die Großenhainer Straße angrenzenden Flurstücke 422/a und 434/11 im Rahmen der Ausführungsplanung.

Straßenverkehr

- 10.8. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Ausrüstungs-, Markierungs- und Beschilderungspläne mit der unteren Straßenverkehrsbehörde und der Polizeidirektion Dresden, Sachbereich Verkehr, abschließend abzustimmen.
- 10.9. Die verkehrsrechtliche Anordnung ist rechtzeitig bei der unteren Straßenverkehrsbehörde einzuholen. Die konkrete Umleitungsstrecke ist in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde festzulegen.
- 10.10. Die Andienung ist, insbesondere im Bereich des Knotenpunktes Riesaer Straße / Heidestraße sowie in der Heidestraße, uneingeschränkt zu gewährleisten. Ggf. ist dies durch die Ausweisung von Parkverbotszonen sicherzustellen. Hinsichtlich der Ausgestaltung der Parkverbotszonen ist die Abstimmung mit der unteren Straßenverkehrsbehörde zu suchen. A. III. 1.2 bleibt unberührt.

11 Vermessungswesen

- 11.1. Vorhandene Vermessungs- oder Grenzmarken dürfen nicht verändert, beschädigt, in ihrer Lage verändert oder in ihrer Erkennbarkeit und Verwendbarkeit eingeschränkt werden.
- 11.2. Soweit durch die Baumaßnahme Vermessungs- und Grenzmarken gefährdet werden, ist die Sicherung rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten bei der zuständigen Vermessungsbehörde des betroffenen Landkreises zu veranlassen sowie das Landesamt für Geobasisinformation Sachsen (Referat 24, Olbrichtplatz 3, 01099 Dresden) schriftlich zu informieren.
- 11.3. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Vermessungsdaten für den Bauanfang und das Bauende zu aktualisieren.
- 11.4. Das amtliche Lage- und Höhenbezugssystem ist auf den Ausführungsplänen deutlich zu kennzeichnen.

12 Wasserwirtschaft

- 12.1. Die Maßnahmen sind entsprechend den festgestellten Planunterlagen und den dazu ergangenen Nebenbestimmungen auszuführen. Änderungen und Abweichungen bedürfen der vorherigen Zustimmung der Planfeststellungsbehörde.
- 12.2. Die Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung der Gewässer durch Abschwemmungen oder Einbringen von Feststoffen (Kalk, Zement), Ölen, Kraftstoffen und anderen Wasserschadstoffen ausgeschlossen ist.
- 12.3. Die Arbeiten sind so auszuführen, dass Erosionen des Bodens verhindert werden. Insbesondere ist eine eventuelle Wasserhaltung zur Vermeidung von Sedimentausträgen aus erosionsstabilen Vorrichtungen herzustellen.
- 12.4. Werden bei der Durchführung der Baumaßnahmen wassergefährdende Stoffe (Altablagerungen) angetroffen, sind diese schadlos zu beseitigen. Die zuständige untere Wasserbehörde ist hiervon unverzüglich zu unterrichten.
- 12.5. Störungen, Havarien und Schadensfälle sowie diesbezügliche Verdachtsmomente sind unverzüglich der zuständigen unteren Wasserbehörde und unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde anzuzeigen. In einem solchen Falle sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer und des Bodens einzuleiten. Wurden die Baumaßnahmen in Folge des Schadens einge-

stellt, hat sich die Vorhabenträgerin hinsichtlich der Wiederaufnahme der Bauarbeiten mit der unteren Wasserbehörde und der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde abzustimmen.

- 12.6. Es sind nur solche Baumaschinen und technischen Geräte einzusetzen, die sich in einem wartungstechnisch einwandfreien Zustand befinden und gegen Tropfverluste gesichert sind. Baumaschinen und sonstige Geräte sind so abzustellen, dass es auch bei einer sich ändernden Wasserführung (etwa infolge eines Starkregenereignisses) nicht zu einer Beeinträchtigung des Gewässers kommen kann. Auf der Baustelle sind Havariebekämpfungsmittel, wie z. B. Auffangwannen, Folien und Ölbindemittel, ausreichend vorzuhalten. Sollten trotzdem, beispielsweise infolge eines Maschinenschadens oder durch sonstige Ursachen, wassergefährdende Stoffe in das Erdreich gelangen, sind unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Beeinträchtigung zu treffen. Gegebenenfalls kontaminierter Boden ist zu entfernen. Dieser ist in auslaufsicheren Containern mit Abdeckplatten für eine ordnungsgemäße Entsorgung bereitzustellen.

13 Private Belange

- 13.1. Die von der Baumaßnahme vor Ort unmittelbar betroffenen Grundstückseigentümer, Pächter und Geschäftsinhaber sind vor Beginn der Baumaßnahmen des Vorhabens und der Kompensationsmaßnahmen über den Baubeginn und den Bauablauf sowie über die Inanspruchnahme von Flächen in geeigneter Weise zu informieren. Den Betroffenen ist gleichzeitig ein verantwortlicher Ansprechpartner in Bezug auf die Baumaßnahmen zu nennen.
- 13.2. Während der Umsetzung des Vorhabens verursachte Schäden und Verschmutzungen sind schnellstmöglich und vollständig zu beseitigen.
- 13.3. Vor Beginn und nach Abschluss der Bauausführung sind im Umfang der erfolgten Zusagen Beweissicherungsverfahren durchzuführen, in dem der Zustand der Gebäude, Einfriedungen, Gehölze und sonstigen betroffenen Bauteile dokumentiert wird. Die Gutachten sind den jeweils Betroffenen auf deren Verlangen zur Verfügung zu stellen.
- 13.4. Zuwegungen und Zufahrten zu Grundstücken und betroffenen Geschäften und Betrieben sind auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Sollte es bautechnologisch zu kurzfristigen und unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit kommen, ist dies mit den betroffenen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden vorab abzustimmen (Benehmen) und sind Zeiten für Ein- und Ausfahrten zu vereinbaren; ggf. sind provisorische Zufahrten und Zuwegungen einzurichten. Hierbei sind insbesondere die wirtschaftlichen Interessen der Eigentümer der Flurstücke 434/11 und 422/a hinsichtlich der verkehrlichen Zugänglichkeit zu berücksichtigen. Die Abstimmung soll mindestens zwei Wochen vor Beginn der Beeinträchtigung erfolgen. Die Nebenbestimmung unter A. III. 1.2 gilt entsprechend.

Alle von den Baumaßnahmen berührten und von ihren bisherigen Zufahrten oder Zuwegungen abgeschnittenen Grundstücke haben mit Umsetzung des Vorhabens wieder eine ordnungsgemäße und angemessene Anbindung an das öffentliche Wegenetz zu erhalten.

- 13.5. Um die Erreichbarkeit von bauzeitlich betroffenen Geschäften und Betriebe sicherzustellen, ist während der Bauzeit eine entsprechende Beschilderung anzubringen.

IV Zusagen

Zusicherungen bzw. Zusagen, welche die Vorhabenträgerin in ihren schriftlichen Erwiderungen auf Stellungnahmen und Einwendungen oder im Verlauf des Erörterungstermins zu Protokoll gegeben hat, werden für verbindlich erklärt und sind von ihr zu erfüllen, sofern in diesem Planfeststellungsbeschluss nichts Entgegenstehendes geregelt ist. Dies gilt auch für aus den Akten ersichtliche, planändernde und planergänzende Zusagen. Kommt es im Einzelfall zum Streit über die Aufgabe oder den Inhalt einer Zusicherung bzw. Zusage der Vorhabenträgerin, entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber durch gesonderten Verwaltungsakt.

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

Die sofortige Vollziehung wird ausgesetzt.

VII Kosten

- 1 Die Antragstellerin trägt die Kosten des Verfahrens.
- 2 Dieser Beschluss ergeht gebührenfrei. Die Festsetzung der Auslagen bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

B Sachverhalt

I Beschreibung des Vorhabens

Das beantragte Bauvorhaben liegt innerhalb des Stadtgebietes von Dresden im Stadtbezirk Dresden-Pieschen. Es ist Teil der von der Vorhabenträgerin geplanten bestandsnahen Gleiserneuerung auf der Großenhainer Straße im Bereich zwischen Trachenberger Platz und Conradstraße, welche in drei Bauabschnitten erfolgen soll.

Der hier planfestzustellende Bauabschnitt beginnt am Trachenberger Platz, erstreckt sich weiter über die Heidestraße und Zeithainer Straße und endet am Pestalozziplatz in Höhe der nach Nordwesten abzweigenden Riesaer Straße, wobei der Umbau der Haltestelle Zeithainer Straße von der Planung mitumfasst ist. Am Trachenberger Platz und am Pestalozziplatz erfolgt eine Anpassung an den Bestand. Der Bauabschnitt hat eine Länge von insgesamt ca. 690 m.

Mit der bestandsnahen Gleiserneuerung werden zum einen die zum Teil stark verschlissenen Schienen sowie die auf einem Großteil der Strecke befindlichen Gleiseindeckplatten aus Beton ausgetauscht, welche bereits zahlreiche Schäden aufweisen und eine Gefahr für den diesen Bereich mitnutzenden motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. Die Oberflächen im Gleisbereich werden mit Asphalt ersetzt. Gleichzeitig erfolgt die Trassierung der Gleise mit einem erweiterten Regelgleisabstand von 3,00 m, um künftig den Einsatz eines breiteren Stadtbahnwagens zu ermöglichen. Zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV erfolgt der barrierefreie Ausbau der vorhandenen Haltestelle Zeithainer Straße mit z. T. angehobener Fahrbahn.

Der Straßenzug, als Teil der Staatsstraße S 179, ist im Straßennetz der Landeshauptstadt Dresden als Hauptverkehrsstraße (Kategorie HS III) ausgewiesen. Die Straßenbahn verläuft auf der Großenhainer Straße in Mittellage.

Neben dem Ausbau der Bahntrasse und der damit erforderlich werdenden teilweisen Verschiebung der Gleisanlagen ist eine Instandsetzung der Fahrbahn neben dem Gleisbereich in Form einer Deckschichterneuerung geplant. Da im planfestzustellenden Bauabschnitt bislang keine durchgängigen Radverkehrsanlagen vorhanden sind, soll auf der vorhandenen Fahrbahn die Einrichtung von durchgängigen Radfahrstreifen erfolgen. Die Einrichtung einer separaten Radverkehrsanlage, der Ausbau der Gehwege und den Neubau von separaten Parkflächen ist nicht vorgesehen.

Zur Reduzierung der Querungslängen für Fußgänger und der Reduzierung von Abbiegegeschwindigkeiten ist weiterhin die grundlegende Umgestaltung folgender Einmündungsbereiche durch die Vorhabenträgerin geplant:

- Verschmälerung des Einmündungsbereichs zur Weinböhlauer Straße/West und zur Coswiger Straße durch Gehwegvorwegstreckungen,
- grundhafter Ausbau der Einmündung „Pestalozziplatz“

Die Planung sieht außerdem die Einordnung von zwei gegenüberliegend angelegten Bushaltestellen in der östlichen Weinböhlauer Straße vor. Die stadtwärtige Bushaltestelle „Pestalozziplatz“ soll ebenfalls barrierefrei ausgebaut werden.

Aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse ist auch weiterhin eine gemeinsame Führung des Straßenbahnverkehrs mit dem Mischverkehr im gesamten Streckenabschnitt vorgesehen. Mit dem grundhaften Ausbau der Gleise werden auch die technischen Ausrüstungen der Fahrleitungsanlage und der öffentlichen Beleuchtung sowie die Fußgänger-Lichtsignalanlage an der Heidestraße erneuert.

Vom Vorhaben umfasst sind zudem weitere Anpassungsmaßnahmen, z. B. an Trinkwasser- und Gasleitungen, Bahnstromanlagen, Anlagen der Deutschen Telekom und Haltestellen-Elt-Ausrüstung. Vorgesehen sind auch Neuverlegungen von Fernmelde- und Fernwärmanlagen sowie Mittel- und Niederspannungsleitungen.

Die Entwässerung des Gleiskörpers erfolgt über Schienen- und Weichenentwässerungskästen, welche direkt in die zu erneuernden Mischwasserkanäle abschlagen. Dem entsprechend erfolgt die Fahrbahn- und Gehwegentwässerung. Über beidseitig herzustellenden Bordrinnen und Straßenabläufe wird das anfallende Wasser gesammelt und in die vorhandenen bzw. auszuwechselnden Mischwassersammler oder vorhandenen Regenwassersammler der Stadtentwässerung Dresden GmbH eingeleitet.

Die Maßnahmen bedingen eine teilweise Fällung von Straßenbäumen. Als Ausgleich für Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sieht die Planung verschiedene Kompensationsmaßnahmen vor, u. a. die Ausgleichsmaßnahme A 1 – Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter, voll- und teilversiegelter Flächen sowie die Ersatzmaßnahmen E 1 (Baumneupflanzungen) und E 3 (Erweiterung von Baumscheiben, Teilentsiegelung von Verkehrsflächen). Nähere Ausführungen hierzu finden sich unter C. V. 4 in diesem Beschluss.

Das Vorhaben ist in drei Bauphasen eingeteilt. Die Dauer der Baumaßnahmen wird von der Vorhabenträgerin auf insgesamt acht Monate geschätzt.

Bzgl. weiterer Details wird auf die Planunterlagen, dort insbesondere auf die detaillierten Ausführungen in der Unterlage 1, 1.2 straßenbauliche Beschreibung, und Unterlage 9 Durchführung der Baumaßnahme, verwiesen (Seite 7 und 90f.).

II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Mit Schreiben vom 21. Dezember 2020 beantragte die Vorhabenträgerin, die Dresdner Verkehrsbetriebe AG, den Plan für das Bauvorhaben „Bestandsnahe Gleiserneuerung Großenhainer Straße zwischen Riesaer Straße und Trachenberger Platz“ festzustellen. Nach Abschluss der Vorprüfung übermittelte die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 28. April 2022 die vollständigen Planunterlagen.

Die Planunterlagen lagen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung in der Zeit vom 22. August 2022 bis 21. September 2022 in der Landeshauptstadt Dresden zur allgemeinen Einsicht aus. Die Einwendungsfrist endete damit gemäß § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG in Verbindung mit § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG am 5. Oktober 2022. Die Auslegung wurde vorher im Amtsblatt der Landeshauptstadt Dresden ortsüblich bekannt gemacht.

Nicht ortsansässig Betroffene wurden über die Auslegung unmittelbar informiert. Verschiedene Träger öffentlicher Belange, u. a. die als untere Verwaltungsbehörde für den Bereich der Baumaßnahme örtlich zuständige Landeshauptstadt Dresden, erhielten durch die Planfeststellungsbehörde Gelegenheit zur Stellungnahme. Mit Schreiben vom 22. Juli 2022 wurden die anerkannten Naturschutzvereinigungen von der öffentlichen Auslegung benachrichtigt.

Die Planfeststellungsbehörde hat nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden gemäß § 73 Abs. 6 VwVfG am 10. Dezember 2024 erörtert. Der Erörterungstermin wurde zuvor durch die Landeshauptstadt Dresden ortsüblich bekannt gemacht. Die Behörden, die Vorhabenträgerin und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 12. November 2024 von dem Erörterungstermin benachrichtigt. Über den Verlauf des Erörterungstermins wurde nach §§ 73 Abs. 6 und 68 Abs. 4 VwVfG eine Niederschrift gefertigt.

Zum Sachverhalt wird ergänzend auf die entsprechenden Schriftsätze und Niederschriften in den Planfeststellungsakten sowie auf die nachstehenden Erwägungen verwiesen.

C Entscheidungsgründe

I Verfahren

1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens; Zuständigkeit

Der grundsätzliche Ausbau der Straßenbahnanlagen auf der Großenhainer Straße unterliegt dem § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG.

Danach dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist.

Der Planfeststellungsvorbehalt für Betriebsanlagen für Straßenbahnen bezieht sich grundsätzlich auf deren Bau und dessen Änderung (§ 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Zu den Betriebsanlagen der Straßenbahn gehören u. a. die Gleisfundamente, der Gleiskörper sowie Gebäude für Haltestellen. Eine Änderung der Betriebsanlagen für Straßenbah-

nen liegt gemäß § 28 Abs. 1 Satz 5 PBefG dann vor, wenn der Grundriss oder der Aufriss der Betriebsanlage oder beides wesentlich geändert wird. Dabei bedarf es gemäß § 28 Abs. 1a PBefG für nicht UVP-pflichtige Einzelmaßnahmen wie die Ausstattung einer Bahnstrecke mit einer Oberleitung, der barrierefreie Umbau, die Erhöhung oder Verlängerung von Bahnsteigen, die den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen für Straßenbahnen vorsehen, keiner Planfeststellung oder Plangenehmigung.

Daran gemessen liegt hier eine Änderung im Sinne des § 28 Abs. 1 Satz 5 PBefG vor. Mit dem Vorhaben ist der grundhafte Ausbau und die Sanierung der Straßenbahnanlagen auf der Großenhainer Straße vom Trachenberger Platz bis zum Pestalozziplatz geplant sowie sind notwendige Folgemaßnahmen vorgesehen. Mit dem Ausbau soll der Regelgleisabstand auf 3 m erweitert werden. In diesem Zusammenhang wird außerdem die Haltestelle Zeithainer Straße barrierefrei ausgebaut. Zudem ist die Erneuerung der Fahrleitungsanlage der Straßenbahntrasse, die Bahnstromversorgung und der Haltestellenausrüstung vorgesehen.

Die beantragte Änderung der Betriebsanlagen der Straßenbahn ist nicht als nur unwesentlich einzuschätzen. Mit der Erweiterung des Gleisachsabstandes gehen Änderungen des Grundrisses der Gleisanlagen einher. Diese werden als wesentlich eingestuft, da die veränderten Maße wesentliche Anpassungen an anderen Anlagen nach sich ziehen. Zudem sprechen die Auswirkungen des Vorhabens auf Dritte sowie die Betroffenheit anderer öffentlicher Belange für eine wesentliche Änderung.

Die Planfeststellungsbedürftigkeit der Änderung der Betriebsanlagen der Straßenbahn entfällt auch nicht wegen § 28 Abs. 1a PBefG. Es wird zwar mit dem Vorhaben eine darin aufgeführte Einzeländerungsmaßnahme, nämlich der barrierefreie Umbau von Bahnsteigen, geplant. Jedoch umfasst das Vorhaben einen Komplex von einzelnen aufeinander abgestimmten, einander bedingenden Maßnahmen. Darüber hinaus besteht für das Vorhaben die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (vgl. nachfolgend unter C. IV), so dass die Vorschrift des § 28 Abs. 1a PBefG auch aus diesem Grund nicht anwendbar ist.

Die Erneuerung der Deckschicht der Fahrbahn und der Entwässerungsanlagen der Straße sowie die Einrichtung von Radfahrstreifen im planfestzustellenden Bauabschnitt stellen keine eine Planfeststellungsbedürftigkeit auslösende Änderung im Sinne des § 39 Abs. 1 Satz 1 SächsStrG dar, so dass über die Frage der Anwendbarkeit des § 78 Abs. 1 VwVfG hier nicht entschieden zu werden braucht. Die Instandhaltungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen hinsichtlich der Fahrbahn und der Entwässerungsanlagen sind von der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses nach § 75 Abs. 1 Satz 1 HS 1 VwVfG umfasst (dazu näher unter C. I. 2.1).

Die Anbringung eines Radfahrstreifens erfolgt vorliegend durch straßenverkehrsrechtliche Anordnung (Zeichen 237 i. V. m. Zeichen 295 in Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 StVO und § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO; dazu VG Berlin, Beschluss vom 4. September 2020 – Az.: VG 11 L 205/20). Eine nach § 39 Abs. 1 Satz 1 SächsStrG erforderliche bauliche Änderung ist damit nicht verbunden. Die Planfeststellungsbehörde erachtet es als ausreichend an, dass die zuständige untere Straßenverkehrsbehörde die entsprechende Anordnung nach Umsetzung der baulichen Maßnahme trifft.

Die sachliche und örtliche Zuständigkeit der Landesdirektion Sachsen für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und den Erlass des Planfeststellungsbeschlusses ergibt sich aus § 29 Abs. 1 und Abs. 1a PBefG sowie § 11 Abs. 1 PBefG i. V. m. § 22 Abs. 2 SächsStrVRG sowie § 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 3 Abs. 1 VwVfG.

Anstelle eines Planfeststellungsbeschlusses kann eine Plangenehmigung erteilt werden, wenn Rechte anderer nicht oder nicht wesentlich beeinträchtigt werden oder die Betroffenen sich mit der Inanspruchnahme ihres Eigentums oder eines anderen Rechts schriftlich einverstanden erklärt haben und mit den Trägern öffentlicher Belange, deren Aufgabenbereich berührt wird, das Benehmen hergestellt worden ist. Ein derartiger Fall liegt hier nicht vor, so dass ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen war.

2 Umfang der Planfeststellung

2.1. Genehmigungs- und Gestaltungswirkung

Nicht von der Genehmigungswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses nach § 75 Abs. 1 Satz 1 HS 1 VwVfG umfasst sind folgende Maßnahmen:

- Grundlegender Ausbau der Einmündungsbereiche „Pestalozziplatz“,
- Verschmälerung des Einmündungsbereichs zur Weinböhlauer Straße/West und zur Coswiger Straße durch Gehwegvorwegstreckungen sowie
- der Ausbau der Weinböhlauer Straße/Ost einschließlich der Einrichtung zweier gegenüberliegender Bushaltestellen (vgl. Unterlage 5 Bl.2).

Nach § 75 Abs. 1 Satz 1 HS 1 VwVfG wird durch den Planfeststellungsbeschluss die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt und es werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen dem Träger des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

Über das personenbeförderungsrechtliche Vorhaben darf die Planfeststellungsbehörde nur ausnahmsweise hinausgreifen, wenn entweder ein Anwendungsfall des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG oder des § 78 Abs. 1 Satz 1 VwVfG vorliegt (BVerwG, Urteil vom 6. Oktober 2010 – Az.: 9 A 12/09 Rn. 20). Das ist hier bei den genannten Maßnahmen nicht der Fall. Folgemaßnahmen sind zu treffen, um die Probleme zu lösen, die durch das Vorhaben für die Funktionsfähigkeit der anderen Anlagen entstehen (BVerwG NVwZ 2010, 1244). Folgemaßnahmen müssen von der Planung eines Vorhabenträgers veranlasst sein (BVerwG Urteil vom 18. April 1996 – Az.: 11 A 86/95). Das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es jedoch nicht, andere Planungen anderer Planungsträger 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 (BVerwG Urteil vom 11. Juli 2019 – Az.: 9 A 13/18 Rn. 35). 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 NVwZ 1989, 153). Selbst unvermeidbare Anpassungen fallen nicht immer unter den Begriff der Folgemaßnahmen, wenn sie etwa ein umfassendes eigenes Planungskonzept voraussetzen. Daher gibt § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG keine Handhabe, im Rahmen der Planfeststellung eines Vorhabens bereits entwickelte Planungskonzepte eines anderen Planungsträgers für sein Vorhaben mit zu erledigen, soweit sie über das zur Anpassung Notwendige weit hinausreichen (BVerwG NVwZ 1988, 532), denn insoweit geht es im Wesentlichen nicht mehr um Folgenbewältigung, sondern um eine selbstständige Pla-

nungsaufgabe, die mit der Folgenbewältigung allenfalls in lockerem Zusammenhang steht. Das heißt, wenn jeder Vorhabenträger zur sachgerechten Verwirklichung seines Planungskonzepts darauf angewiesen ist, dass über die Zulassung der zusammentreffenden Vorhaben nur in einem Verfahren entschieden wird, liegt kein Fall des § 75 Abs. 1 VwVfG, sondern allenfalls § 78 Abs. 1 Satz 1 VwVfG vor.

Ausgehend von diesen grundsätzlichen Maßstäben sind zwar die Erneuerung der Fahrbahn inklusive Anhebung im Bereich der Haltestelle Zeithainer Straße, die Erneuerung der Straßenentwässerungssysteme sowie die barrierefreie Gestaltung der Bushaltestelle „Pestalozziplatz“ als notwendige Folgemaßnahmen vom Vorhaben mit umfasst. Beim Ausbau der o. g. Einmündungsbereiche sowie der Weinböhlauer Straße handelt es sich indes nicht um Folgemaßnahmen im Sinne eines Anschlusses oder Anpassung. Die Maßnahmen betreffen nicht die Änderung von Betriebsanlagen für die Straßenbahn, sondern sehen vielmehr Änderungen an der S 179 sowie weiteren Gemeindestraßen durch bauliche Umgestaltung der Gehwege (§ 2 Abs. 2 Nr. 1 Buchst. b) SächsStrG) vor.

Im Einzelnen:

Die Verkürzung der Querungslängen für Fußgänger im Einmündungsbereich Weinböhlauer Straße/West und Coswiger Straße sowie Pestalozziplatz in Form von Gehwegvorstreckungen (ausgestattet zum Teil mit Bodenindikatoren) verfolgen zwar das legitime Ziel, die Verkehrssicherheit sowohl für Fußgänger als auch den Kfz-Verkehr zu erhöhen. Dies ergibt sich aus den unter Ziffer 3.5 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) erwähnten Prüfaufträgen des Straßen- und Tiefbauamts der Landeshauptstadt Dresden. Diese Maßnahmen sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde allerdings keine vom Vorhaben umfassten Folgemaßnahmen. Die im Erläuterungsbericht beschriebene Maßnahme ist nicht von geringem Umfang, da sich Bordradien und Einmündungsquerschnitte der genannten Straßen ändern. Hierfür bedarf es vielmehr eines eigenen Planungskonzeptes des zuständigen Vorhabenträgers. Die Maßnahmen mögen zwar aus Sicht der Vorhabenträgerin zweckmäßig erscheinen, sind aber nach den Vorgaben der Rechtsprechung nicht notwendig im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 HS 1 VwVfG und können ggf. in einem nachgelagerten Verfahren umgesetzt werden. Daran vermag auch die Tatsache nichts zu ändern, dass sich der hierfür zuständige Vorhabenträger (Landeshauptstadt Dresden) mit den Maßnahmen einverstanden erklärt hat.

Selbiges gilt in Bezug auf den Ausbau der Weinböhlauer Straße/Ost auf einer Länge von 72 m sowie der Einrichtung von beidseitigen Bushaltestellen. Hierdurch soll – unter Eingriff in privates Grundeigentum – die Andienung des Pestalozzigymnasiums durch den ÖPNV erheblich verbessert werden. Auch hier ist es der Planfeststellungsbehörde aus kompetenzrechtlichen Gründen verwehrt, über diese Maßnahmen mitzuentcheiden, da hierfür ebenfalls ein eigenes Planungskonzept des originär zuständigen Vorhabenträgers notwendig ist.

Von daher waren den diesbezüglichen Angaben in den Plänen nur ein nachrichtlicher Status zuzuerkennen und diese damit von der Genehmigungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses auszunehmen. Die von der Planfeststellung ausgenommenen Maßnahmen haben kein solches Gewicht, dass das Vorhaben an ihnen scheitern könnte.

Die für die Errichtung der geplanten Bushaltestelle in der Weinböhlauer Str. Ost geplante Flächeninanspruchnahme des Flurstücks 465a ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und daher von der Genehmigungs- und Regelungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses ausgenommen.

Es bleibt der Landeshauptstadt Dresden als zuständiger Straßenbaulastträger (vgl. §§ 3 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3, 44 Abs. 1 Satz 3, Abs. 2 Satz 1 SächsStrG) unbenommen, diese

Maßnahmen von sich aus durchzuführen. Sie verfügt als originär zuständige Behörde über das notwendige rechtliche Regelungsinstrumentarium für diese Maßnahmen.

Ein Fall des § 78 Abs. 1 Satz 1 VwVfG ist vorliegend nicht gegeben. Die Vorschrift setzt u. a. eine notwendig einheitliche Entscheidung voraus (Verfahrenskonzentration), d. h. einen nicht sinnvoll trennbaren Sachzusammenhang zwischen zwei Vorhaben. Diese entfällt dann, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens in dem anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen planerischer Abwägung angemessen erfasst werden können (BVerwG Urteil vom 9. Februar 2005 – Az.: 9 A 62/03).

Eine solche Verfahrenskonzentration vermag die Planfeststellungsbehörde hier nicht zu erkennen. Das personenbeförderungsrechtliche Verfahren ist mit dem durch die Vorhabenträgerin geplanten, auf straßenrechtlicher Grundlage, zu erfolgenden Ausbau der o. g. Straßeneinmündungsbereiche nicht derart miteinander verflochten, dass nur eine einheitliche Entscheidung ergehen kann. Wie die Ausführungen unter Ziffer 3.5 des Erläuterungsberichts zeigen, handelt es sich bei den (von der Planfeststellung ausgenommenen) Maßnahmen um Prüfaufträge des Bauausschusses der Landeshauptstadt Dresden. Diese können jedoch unabhängig von der konkreten personenbeförderungsrechtlichen Maßnahme verwirklicht werden.

2.2. Konzentrationswirkung

Der straßenrechtliche Planfeststellungsbeschluss ersetzt im Übrigen alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Hiervon ausgenommen ist im Wesentlichen nur die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG. Aufgrund der Zuständigkeitszuweisung des § 19 Abs. 1 WHG entscheidet die Landesdirektion Sachsen als Planfeststellungsbehörde im Planfeststellungsbeschluss im Einvernehmen mit der unteren Wasserbehörde formal jedoch auch über die Erteilung dieser Nutzungsgenehmigungen.

Die Genehmigungswirkung eines Planfeststellungsbeschlusses kann aber nur so weit reichen, wie das Vorhaben in den Planunterlagen, die der Entscheidung zugrunde liegen, hinreichend konkret dargestellt und überhaupt darstellbar ist. Im vorliegenden Fall ist die Genehmigungswirkung insoweit hinsichtlich straßenbahnbetriebssicherheitslicher Aspekte begrenzt.

Nach § 60 Abs. 1 BOStrab darf mit dem Bau von Straßenbahnbetriebsanlagen erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Bauunterlagen durch die Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG ergeben hat, dass die Vorschriften der BOStrab beachtet worden sind und die Vorhabenträgerin durch einen Planfeststellungsbeschluss oder durch einen Zustimmungsbescheid nach § 60 Abs. 3 BOStrab vom Prüfergebnis unterrichtet worden ist. Nach § 60 Abs. 3 Nr. 2 BOStrab erteilt die Technische Aufsichtsbehörde einen Zustimmungsbescheid, wenn die Prüfung der Bauunterlagen nicht bereits im Planfeststellungsverfahren mit positivem Ergebnis erfolgt ist.

Die Technische Aufsichtsbehörde nach § 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 9 SächsPBefZuVO das Landesamt für Straßenbau und Verkehr. Die Prüfung der Bauunterlagen vor Baubeginn erfolgte auf der Grundlage von Unterlagen, deren Konkretisierungsgrad dem einer Ausführungsplanung entspricht. Dieser Planfeststellungsbeschluss erfolgt dagegen auf der Grundlage von Unterlagen mit dem Konkretisierungsgrad einer Genehmigungsplanung. Die Ausführungsplanung geht in Bezug auf einzelne Aspekte, insbesondere der Straßenbahnbetriebssicherheit über den Konkretisierungsgrad der im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Unterlagen hinaus.

Die Ausführungsplanung liegt zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses jedoch noch nicht vor – muss es auch nicht. Aus diesem Grund kann die Prüfung der Bauunterlagen jedoch noch nicht abschließend bereits im Planfeststellungsverfahren mit positivem Ergebnis erfolgen. Mithin bedarf es nach § 60 Abs. 3 Nr. 2 BOStrab noch eines, den Planfeststellungsbeschluss nachfolgenden Zustimmungsbescheides der Technischen Aufsichtsbehörde. Dieser wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht ersetzt.

2.3. Enteignungsrechtliche Vorwirkung

Dieser Planfeststellungsbeschluss hat zudem gemäß § 30 Abs. 1 PBefG enteignungsrechtliche Vorwirkung, denn er ist einem sich anschließenden Enteignungsverfahren zugrunde zu legen und für die Enteignungsbehörde bindend. Mit dem Planfeststellungsbeschluss ist über die Zulässigkeit der Grundstücksinanspruchnahme dem Grunde nach entschieden. Der eigentliche Besitz- und Eigentumsübergang sowie eventuelle Entschädigungen werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens dagegen nicht geregelt. Diese erfolgen nach den hierfür einschlägigen enteignungsrechtlichen Regelungen (§ 30 Abs. 2 i. V. m. §§ 1, 2 SächsEntEG) und bleiben den sich anschließenden Grunderwerbsverhandlungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Eigentümern sowie sonstigen dinglich Berechtigten vorbehalten. Im Streitfall kann ein Antrag auf Einleitung eines entsprechenden Verfahrens bei der zuständigen Enteignungsbehörde in der Landesdirektion Sachsen gestellt werden.

Im Übrigen wird auf A. II. 2.2. verwiesen.

3 Verfahrensvorschriften

Die Landesdirektion Sachsen hat das Anhörungsverfahren nach § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. 73 VwVfG durchgeführt.

II Erforderlichkeit der Planung

Das Vorhaben weist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die erforderliche Planrechtfertigung auf.

Die Planrechtfertigung ist ein ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist (SächsOVG, Beschluss vom 23. Juli 2018 – Az.: 3 A 769/16, juris Rn. 8). Das Erfordernis der Planrechtfertigung ist erfüllt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben, gemessen an den Zielsetzungen des jeweiligen Fachplanungsgesetzes, ein Bedarf besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also erforderlich ist (fachplanerische Zielkonformität). Das ist nicht erst bei Unausweichlichkeit des Vorhabens der Fall, sondern wenn es vernünftigerweise geboten ist (BVerwG, Urteil vom 26. April 2017 – 4 C 12.05 -, juris Rn. 45). Die Planrechtfertigung setzt zudem voraus, dass die Anwendung der fachplanerischen Ziele im konkreten Fall gerechtfertigt ist. Das ist dann der Fall, wenn die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen geeignet sind, entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden (SächsOVG a. a. O. Rn. 11). Das folgt aus Art. 14 Abs. 3 Satz 1 GG und Art. 32 Abs. 1 SächsVerf., die bestimmen, dass eine Enteignung nur zum Wohle der Allgemeinheit zulässig ist.

Ausgehend von diesen Grundsätzen ist die Planrechtfertigung für das beantragte Vorhaben gegeben. Diese Feststellung beruht auf den folgenden Erwägungen:

1 Darstellung der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse

Die Baumaßnahme liegt im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden im Stadtbezirk Dresden-Pieschen. Der Stadtbezirk ist gekennzeichnet durch dicht besiedelte Wohngebiete, zahlreiche Gewerbe- und Einzelhandelseinrichtungen sowie Schulstandorte. Der gegenständliche Planungsabschnitt des Ausbauvorhabens der Großenhainer Straße erstreckt sich hierbei vom Trachenberger Platz über die Heide- und Zeithainer Straße bis an den Pestalozziplatz.

Der Straßenzug der Großenhainer Straße besitzt als Hauptverkehrsstraße aufgrund seiner Lage sowohl eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion zwischen den Stadtteilen Pieschen/Trachenberge und Leipziger Vorstadt sowie dem Stadtzentrum.

Auf dem betrachteten Straßenzug verläuft die Straßenbahntrasse der Linie 3, welche für den ÖPNV eine starke Verkehrsbedeutung besitzt. Die Straßenbahnlinie 3 wird aktuell mit einer Bahnfolge im Tagesverkehr von jeweils 10 min erschlossen. Die Fahrgastzahlen der DVB Linie liegt derzeit im Planungsabschnitt bei ca. 9.700 Fahrgästen/Tag. Die Haltestelle Zeithainer Straße nutzen ca. 2.200 Personen/Tag. Die Gleisraste über die Großenhainer Straße ist die einzige Anbindung zum Betriebshof Trachenberge. Im Planungsabschnitt beträgt der derzeitige Gleisachsabstand im Durchschnitt 2,55 m.

Die Straßenbahntrasse im Planungsgebiet befindet sich in Mittellage des bestehenden Straßenzuges. Die südlich gegenüber der Haltestelle Heidestraße befindliche Haltestelle Zeithainer Straße verfügt nicht über Einstiegshilfen für ältere und/oder körperlich beeinträchtigte Menschen und entspricht nicht den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Attraktivität einer modernen Stadtbahn. Sie ist zudem nicht mit einem Witterungsschutz ausgerüstet.

Der Zustand der vorhandenen Gleise ist aufgrund der starken Belastung der Strecke als verschlissen zu bezeichnen. Auf dem überwiegenden Teil der Strecke befinden sich im Gleisbereich sog. Eindeckplatten aus Beton, welche bereits zahlreiche Schäden aufweisen und eine Gefahr für den diesen Bereich mitnutzenden MIV darstellen. Außerdem führt die im Gleisbereich vorhandene Fahrbahnbefestigung in Form der Gleiseindeckplatten zu einer erheblichen Verkehrslärmbelastung.

Die S 179 ist mit einer Fahrbahnbreite von durchschnittlich 13,0 m unter Nutzung der integrierten Gleise zweistreifig befahrbar.

Entlang der Großenhainer Straße besteht beidseitig ein Parkverbot. Grundsätzliche Änderungen an der Parksituation sind nicht vorgesehen.

2 Planungsziele

Das Vorhaben entspricht den Zielen, welche das Personenbeförderungsgesetz für das Planfeststellungsverfahren festlegt.

Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 PBefG bezweckt das Personenbeförderungsgesetz insbesondere die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs in Stadt, Vorort- oder Regionalverkehrsbereich. Zudem sind gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen (hierzu OVG Lüneburg, Urteil vom 12. Juli 2022 – Az.: 7 KS 104/20). Dass diese Ziele die Erforderlichkeit eines Straßenbahnausbauvorhabens planrechtfertigen, ist durch die Rechtsprechung bestätigt. Demnach kann

sich die Planrechtfertigung daraus ergeben, dass mit dem Ausbau der Straßenbahn die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV gesteigert wird. (vgl. BVerwG, Urteile vom 18. Juni 2020 – Az.: 3 C 3.19, juris, Rn. 55 und vom 7. November 2019 – Az.: 3 C 12.18, juris, Rn. 15). Das gilt insbesondere dann, wenn dadurch eine Lenkungswirkung erreicht werden soll (BVerwG, Urteil vom 18. Juni 2020 – Az.: 3 C 3.19 Rn. 55.).

Nach diesen Grundsätzen ist die fachplanerische Zielkonformität gegeben. Ziele des geplanten Ausbaus der Straßenbahntrasse auf der Großenhainer Straße sind zum einen die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Beseitigung vorhandener baulicher Mängel an Schienen, im Gleis- und im Entwässerungsbereich.

Zum anderen soll die Leistungs- und Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV gestärkt werden. Künftig soll der neue und breitere Stadtbahnwagen auf dieser Straßenbahntrasse zum Einsatz kommen. Darüber hinaus soll die Zugänglichkeit zum ÖPNV und die Haltestellenaufenthaltsqualität, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen, verbessert werden.

3 Erforderlichkeit des Vorhabens

Das Vorhaben ist nach Maßgabe der dargestellten fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen auch vernünftigerweise geboten und mithin erforderlich.

Mit der gegenständlichen Planung wird für das prognostizierte Verkehrsaufkommen eine angemessene Verkehrsqualität aller Verkehrsteilnehmer erreicht. Der untersuchte Streckenabschnitt auf der Großenhainer Straße wird aktuell von der Straßenbahnlinie 3 in Richtung Coschütz bzw. Wilder Mann mit einer Zugfolge im Tagesverkehr von jeweils 10 min und ca. 100 Fahrten/Tag und ca. 20 Fahrten/Nacht in jede Richtung erschlossen. Diese Belegung wird prognostisch beibehalten. Die Straßenbahntrasse ist in die Verkehrskategorie für den ÖPNV TB II – Straßenbahn als Hauptverbindung, einzustufen.

Die Großenhainer Straße besitzt die Verbindungsfunktionsstufe III (regionale Verbindung) und hat eine wichtige Funktion als Autobahnzubringer mit einer Verkehrsstärke DTV 14.250 bis 15.750 Kfz/24h im Planfall 2030.

Mit der Vergrößerung des Gleisachsabstandes auf 3,0 m werden regelkonforme Fahrspurbreiten und ein lichter Raum für die Straßenbahn geschaffen. Mit der Herstellung barrierefreier Haltestellen und der Steigerung der Aufenthaltsqualität wird die Nutzung des ÖPNV für potentielle Nutzer attraktiver. Insgesamt ist damit eine Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV zu erwarten. Mit den geplanten Maßnahmen ist die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV zu erreichen, welcher damit leistungsfähiger wird. Gleichzeitig geht damit auch eine signifikante und umweltschonende Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im ÖPNV einher, die das Vorhaben aus sich heraus sinnvoll erscheinen lässt.

Eine vollständig barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes im betrachteten Baubereich nimmt Rücksicht auf körperlich beeinträchtigte Personen und gewährleistet einen vollumfängliche sowie sichere Nutzung der öffentlichen Verkehrsanlagen.

Der Ausbau des Gleisbereichs mit einer Asphaltbefestigung wird nicht nur die Verkehrssicherheit verbessern, sondern auch die Lärmbeeinträchtigungen verringern und den Fahrkomfort erhöhen.

Die Fahrleitanlage, die öffentliche Beleuchtung und die Fußgängerlicht -Signalanlage an der Heidestraße werden erneuert. Da sich das Vorhaben diesbezüglich an den in den vergangenen Jahren erfolgten Umbau des Trachenberger Platzes anschließt und

perspektivisch auch eine Verbreiterung des Gleisachsabstandes bis zur Conradstraße geplant ist, verfügt die Straßenbahn nach Verwirklichung des Vorhabens nunmehr im gesamten Verlauf dieser Straße über regelkonforme Gleisachsabstände.

4 Ausbaustandard Straßenbahnanlagen

Darüber hinaus entspricht auch der Ausbaustandard im Detail einer sachgerechten Abwägung.

Die Linienführung im Lageplan ist gekennzeichnet durch einen relativ geraden Trassenverlauf. Lediglich auf der Höhe des Knotenpunktbereichs Großenhainer Straße/Zeithainer Straße besteht eine Bogenlage.

Die Trassierung der Gleisanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Straßenbahn und anhand der vorhandenen beidseitigen Bebauung. Im gesamten Bauabschnitt liegt eine Mischnutzung von Straßenbahn und MIV vor.

Die Trassierung der Straßenverkehrsanlage unterliegt den Entwurfparametern der Straßenbahn gemäß BOStrab und BOStrab-Trassierungsrichtlinien.

Folgende wesentliche Parameter sind für den Ausbau der Straßenbahn hierbei maßgeblich:

- Straßenbündiger Bahnkörper,
- Entwurfsgeschwindigkeit 50 km/h,
- Spurweite 1450 mm,
- Gleisachsabstand mind. 3,00 m, im Knotenpunktbereich Heidestraße/Zeithainer Straße Aufweitung des Gleisachsabstandes auf 4,00 m,
- Einordnung der barrierefreien Haltestelle Zeithainer Straße (stadtwärts als Haltestellenkap mit angehobener Kfz-Fahrbahn, landwärts als Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn),
- Berücksichtigung des perspektivischen Einsatzes von Fahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m.

Die Linienführung im Höhenplan erfolgt bestandsnah nach den Erfordernissen der Straßenbahn und des Straßenquerschnittes unter Berücksichtigung der seitlichen Zwangspunkte. Die Längsneigungen sowie die Kuppen- und Wannenhalmesser unterliegen den Entwurfparametern der Straßenbahn.

Die verwendeten Parameter für den Raumbedarf der Straßenbahn entsprechen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m der RAST und der BOStrab-Trassierungsrichtlinien.

Die Entwurfsgeschwindigkeit entspricht der zulässigen Geschwindigkeiten nach BOStrab und ist als Entwurfparameter der Planung zu Grunde zu legen. Gemäß § 50 Abs. 3 BOStrab darf auf straßenbündigen Bahnkörper die für den übrigen Straßenverkehr jeweils geltende Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden. Mit der Entwurfsgeschwindigkeit der Straßenbahn von 50 km/h wird die für den Straßenverkehr zugelassene Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften nicht überschritten (vgl. § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO).

Die zum Ansatz gebrachten Parameter entsprechen der hierfür einschlägigen Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen und liegen damit deutlich über den geforderten Mindestparametern der RAS 06. Die Mindestanforderungen der RAS 06 werden somit eingehalten.

Die technische Aufsichtsbehörde für die Betriebsanlagen für Straßenbahnen wurde im Planfeststellungsverfahren beteiligt. Es wurden keine Bedenken vorgetragen.

III Variantenprüfung

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

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

Da das Vorhaben mit Umweltauswirkungen einhergeht und Konflikte mit anderen öffentlichen und privaten Belangen aufweist, hat die Planfeststellungsbehörde die von der Vorhabenträgerin im Rahmen der konkreten Planung untersuchten Varianten und die Auswahl der zur Planfeststellung beantragten Vorzugsvariante daraufhin geprüft, ob für das Vorhaben bessere oder nahezu gleichwertige und zugleich zumutbare Planungsalternativen bestehen, durch welche die mit dem Vorhaben verwirklichten Ziele ebenso realisiert werden könnten.

Daraus ergibt sich vorliegend Folgendes:

Aufgrund des bestandsnahen Ausbaus der Gleisanlagen bei gleichzeitiger Nichtänderung der Trassenlage erfolgte die Variantenuntersuchung im Hinblick auf die Lage der land- und stadtwärtigen Haltestelle Zeithainer Straße und deren Haltestellenform, wobei die Vorhabenträgerin insgesamt 7 Varianten mit verschiedenen Parametern untersuchte.

Zu den Details der jeweiligen Varianten wird auf die Ausführungen unter Ziffer 3.2 im Erläuterungsbericht (Seiten 14ff.) verwiesen.

Die Vorhabenträgerin machte die Variante 1, Haltestellenanordnung in Bestandslage gegenüberliegend südlich der Heidestraße, zu Recht zur Vorzugsvariante. Sie wird den durch die Planungsziele gestellten Anforderungen gerecht.

Die in der Variantenbetrachtung untersuchten Varianten wurden unter den zu berücksichtigten und maßgeblichen Kriterien der ÖPNV-Erschließung (mit Blick auf die Fläche

und hinsichtlich zentraler Aufkommensschwerpunkte) sowie der Haltestellenqualität mit den Unterkriterien Barrierefreiheit, Warteflächen- und Gehwegbreiten, fußläufige Erreichbarkeit, Verkehrsfluss, Integration separater Radverkehrsanlagen, Grundstückerschließung, Eingriffe in den ruhenden Verkehr und den Grünbestand, Trassierung sowie städtebauliche Integration miteinander verglichen. Für die Bewertung der einzelnen miteinander zu vergleichenden Kriterien wird auf die Darstellungen in den Planunterlagen (vgl. Unterlage 1 Erläuterungsbericht - Anlage 1) verwiesen und Bezug genommen.

Alle Varianten gehen mit einer Einschränkung der Erschließung einzelner Grundstücke einher. Bis auf die Varianten 3 und 6 sind die übrigen Varianten mit Eingriffen in den vorhandenen Baumbestand verbunden.

Während jedoch bei Variante 2 und 6 einzelne Grundstückszufahrten, darunter zu einem für den Stadtteil wichtigen Gewerbekomplex, komplett wegfallen, ist dies bei den anderen Varianten nicht der Fall. Auch erscheint die Verwerfung der Varianten 3 und 4 insoweit für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, als dass bei diesen Varianten aufgrund der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreite im Haltestellenbereich künftig lediglich Schutzstreifen für Radfahrer anstatt von Radfahrstreifen angeordnet werden können.

Die Auswertung des Variantenvergleichs zeigt für die Variante 7, dass zwar der Gründer- und Gewerbehof weiterhin uneingeschränkt auch von der Großenhainer Straße aus angefahren werden kann. Allerdings bestehen bei dieser Variante große Nachteile hinsichtlich der Belange der Verkehrssicherheit, ÖPNV-Erschließung sowie der Haltestellenqualität, so dass unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange sich die Variante 7 nicht eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere Variante aufdrängt.

Die Vorhabenträgerin trägt insoweit für die Planfeststellungsbehörde aus den Ausführungen unter Ziffer 3.2.8 der Unterlage 1 nachvollziehbar vor, dass Variante 7 zum einen mit einer Unterschreitung der nach Ziffer 6.1.6.1 RAST 06 erforderlichen Mindestgehwegbreite von 2,50 m (hier 2,20 m) im Haltestellenbereich Zeithainer Str. auf einer Länge von 21 m sowie mit einer Unterschreitung der erforderlichen Mindestbreite des Radfahrstreifens von 1,85 m nach Ziffer 6.1.7.4 RAST 06 einhergeht.

Insofern handelt es sich hier nicht um eine nur unerhebliche Abweichung von den Vorgaben der Technischen Regelwerke. Es ist auch zu berücksichtigen, dass der Haltestellenbereich zugleich einen Aufkommensschwerpunkt bildet und es daher im Ergebnis nicht zu beanstanden ist, wenn die Vorhabenträgerin aus Gründen der Verkehrssicherheit die Variante 7 verworfen hat.

Schließlich konnte die Vorhabenträgerin zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die mit der Variante 7 verbundenen Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses hinsichtlich des MIV glaubhaft darlegen. Aufgrund der Lage der Haltestelle bedarf es hier der Einrichtung einer zusätzlichen stadtwärtigen Haltlichtanlage (Höhe Großenhainer Str. 95), da infolge der Trennung der Verkehrsarten MIV und Straßenbahn an der stadtwärtigen Haltestelle sich diese wieder verflechten müssen.

Auch wenn die Trassierung der Gleise im Bereich der landwärtigen Haltestelle bei Variante 1 im Unterschied zu Variante 5 ungünstiger ist, streitet dieser Umstand nicht gegen die Variante 1, da die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h weiterhin gewährleistet wird. Die Variante 1 ist im Gegensatz zu Variante 5 vorzugswürdig. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabenträgerin, als dass die stadtwärtige Haltestelle in Bestandslage wesentliche Vorteile in Bezug auf die Erschließung der Aufkommensschwerpunkte an der Heidestraße aufweist (Gründer- und Ge-

werbehof). Zudem befindet sich – im Gegensatz zur Variante 5 – bereits die Fußgänger-LSA an diesem Aufkommensschwerpunkt. Auch ist mit Variante 1 kein Eingriff in die derzeitige Parkplatzsituation verbunden, währenddessen bei Variante 5 mindestens 10 öffentliche Parkplätze wegfallen würden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich daher im Ergebnis der Einschätzung der Vorhabenträgerin an, dass unter Würdigung der konkreten Örtlichkeiten Variante 1 der Vorzug einzuräumen ist.

IV Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben hat die Vorhabenträgerin mit Vorlage des UVP-Berichts die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

1. UVP-Pflicht für das Vorhaben und Verfahren der UVP

Das Vorhaben fällt in den Anwendungsbereich des UVPG.

Das Vorhaben ist ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 Buchstabe b) UVPG, welches gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG der allgemeinen Vorprüfung bedarf, da es die Änderung einer Bahnstrecke für Straßenbahnen im Sinne des PBefG, jeweils mit den dazugehörigen Betriebsanlagen nach Nr. 14.11 der Anlage 1 UVPG zum Gegenstand hat.

Die allgemeine und standortbezogene Vorprüfung gemäß § 9 Abs. 4 UVPG i. V. m. § 7 Abs. 1 und 2 UVPG ist im gegenständlichen Verfahren entfallen, da die Vorhabenträgerin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung mit Beantragung der Planfeststellung und Vorlage der Planunterlagen mit UVP-Bericht konkludent beantragt hat, § 7 Abs. 3 UVPG.

Gleichzeitig erachtet die Planfeststellungsbehörde das Entfallen der Vorprüfung in diesem Fall als zweckmäßig, da aufgrund der Größe und Art des Vorhabens nicht auszuschließen ist, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind.

Die gesetzlichen Grundlagen für die Umweltverträglichkeitsprüfung finden sich im UVPG bzw. im SächsUVPG.

Zweck der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, sicherzustellen, dass bei bestimmten öffentlichen und privaten Vorhaben sowie bei bestimmten Plänen und Programmen nach einheitlichen Grundsätzen die Auswirkungen auf die Umwelt frühzeitig und umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Weiterhin sind dabei die Ergebnisse der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung bei allen behördlichen Entscheidungen über die Zulässigkeit von Vorhaben sowie bei der Aufstellung oder Änderung von Plänen und Programmen so früh wie möglich zu berücksichtigen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist als unselbstständiger Teil im Rahmen dieses Zulassungsverfahrens durchzuführen (§ 2 Abs. 1 SächsUVPG und § 4 UVPG).

Die Umweltverträglichkeitsprüfung umfasst die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf die Schutzgüter im Sinne von § 2 Abs. 1 UVPG.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für das verfahrensgegenständliche Vorhaben auf der Grundlage

- der von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen, die Aussagen zu den Umweltauswirkungen enthalten,
- der eingegangenen Stellungnahmen und Aussagen von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eingeholt wurden,
- der während des Planfeststellungsverfahrens durch die Vorhabenträgerin abgegebenen ergänzenden Erklärungen und
- sonstiger Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde

durchgeführt worden.

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

Der Untersuchungsraum liegt im innerstädtischen Bereich im Nordwesten der Landeshauptstadt Dresden und erstreckt sich entlang des Straßenkörpers der Großenhainer Straße zwischen dem Trachenberger Platz im Norden und der Riesaer Straße im Süden zuzüglich eines beidseitigen Bandes von jeweils 20 m beidseitig der Mittelachse der Großenhainer sowie Weinböhlauer Straße. Der Untersuchungsraum besitzt eine Länge von ca. 700 m Die genaue Abgrenzung ist der Unterlage 19.3 (Seite 6) zu entnehmen.

Die Planfeststellungsbehörde ist grundsätzlich nicht verpflichtet, von ihr betrachtete Planungsvarianten in jeder Beziehung in derselben Intensität wie das schließlich planfestgestellte Vorhaben auf ihre Umweltverträglichkeit hin zu prüfen. Scheiden Alternativen, die ihr auf Grund einer Grobanalyse für die Erreichung der primär verfolgten Planungsziele weniger geeignet erscheinen, in einem früheren Verfahrensstadium aus, ist ebenso eine intensive Auseinandersetzung mit den Umweltauswirkungen, die durch die Planungsalternativen hervorgerufen werden, nicht erforderlich (BVerwG Urteil vom 25. Januar 1996 – Az.: 4 C 5/95 und Urteil vom 16. März 2006 – Az.: 4 A 1075/04).

2. Zusammenfassende Darstellung

Gemäß § 24 UVPG hat die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage aller Angaben zu den Umweltauswirkungen im UVP-Bericht, der behördlichen Stellungnahmen nach § 17 Abs. 2 UVPG sowie der Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit nach den §§ 21 ff UVPG eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, der Merkmale des Vorhabens und des Standorts sowie der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden, einschließlich der Ersatzmaßnahmen bei Eingriffen in Natur und Landschaft zu erarbeiten. Auf der Grundlage der zusammenfassenden Darstellung bewertet die Planfeststellungsbehörde die Umweltauswirkungen des Vorhabens und berücksichtigt diese Bewertung bei ihrer Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze (§ 25 UVPG).

2.1 Beschreibung des Vorhabens

Das geplante Vorhaben umfasst den Ausbau der Großenhainer Straße zwischen Trachenberger Platz und Pestalozziplatz in Höhe Riesaer Straße auf einer Länge von ca. 690 m.

Wegen der Einzelheiten wird auf den Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 6 ff.) und auf die Ausführungen unter B. I dieses Beschlusses verwiesen.

2.2 Beschreibung der Umwelt im Einwirkungsbereich des Vorhabens

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zur Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile zunächst Bezug auf die Allgemeinverständliche Zusammenfassung zur Umweltverträglichkeit (Unterlage 1, S. 77) und die umweltfachlichen Untersuchungen (Unterlage 19). Die Vorhabenträgerin hat die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter in ihrem Zustand und der Wechselwirkungen zueinander in dem UVP-Bericht (Unterlage 19.3) beschrieben und ihre Bedeutung für den Naturhaushalt sowie ihre Empfindlichkeit bewertet.

Die für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrundeliegenden Datenbestände sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend aktuell und bieten daher für nachfolgende zusammenfassende Darstellung und begründete Bewertung eine tragfähige Entscheidungsgrundlage. Die Planfeststellungsbehörde ist aus diesem Grund und unter Berücksichtigung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen im Anhörungsverfahren davon überzeugt, dass die Umwelt im Untersuchungsgebiet zutreffend dargestellt worden ist. Im Einzelnen

2.2.1. Schutzgut Mensch

Die Großenhainer Straße selbst als Teil der Staatsstraße S 179 ist eine vielbefahrene Straße mit Straßenbahnführung sowie beidseitigen Gehwegen. Bei der Betrachtung der menschlichen Gesundheit stellen die nichtstofflichen Einflüsse (z. Bsp. Lärm) sowie die Luftqualität einen wesentlichen Faktor dar.

Im stark verdichteten Siedlungsgebiet im Bereich der Großenhainer Straße bestehen hohe lufthygienische Belastungen, wobei die flächenhafte Belastung mit Stickoxiden (NO_2) unter den gesetzlichen Grenzwerten liegt. Die gesetzlichen Grenzwerte für die Feinstaubpartikel PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ werden ebenfalls eingehalten.

Zudem bestehen entlang der Großenhainer Straße im Untersuchungsbereich erhöhte Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr sowie der ÖPNV mit Straßenbahnen und Buslinien.

Überdies bestehen Belastungen durch innerstädtische Überwärmungszonen, die sich im Sommer mit höheren Maximalwerten niederschlagen.

2.2.2. Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt

Das Untersuchungsgebiet ist vorrangig durch seinen Bebauungscharakter geprägt. Entlang der Großenhainer Straße befindet sich beidseitig eine einreihige Laubbaumallee (Gleditschien). Die Bäume haben ein Alter von ca. 15 bis 25 Jahren. Im Bereich Großenhainer Straße/südlicher Bereich Park Pestalozziplatz befindet sich eine Baumgruppe aus Laubgehölzen (Feld-Ahorn). Bedeutsame Einzelgehölze (Linde und Eiche) finden sich am Gebäude Großenhainer Straße Nr. 100 sowie an der Großenhainer Straße / Park Pestalozziplatz.

Die für die Betrachtung relevanten Fledermausarten Abendsegler, Zwergfledermaus, Graues Langohr und die Mückenfledermaus wurden im Plangebiet nicht nachgewiesen, sondern ausschließlich außerhalb/östlich des Plangebietes. Entlang der Großenhainer Straße befinden sich keine potenziellen Quartiere für Fledermäuse und Höhlenbrüter in Bäumen mit Höhlenstrukturen. Es ist aber nicht auszuschließen, dass die Arten das Plangebiet queren oder geeignete Bereiche als Nahrungs-/Jagdhabitat nutzen.

Im Rahmen von Beobachtungen wurden im Untersuchungsraum insgesamt vier störungsunempfindliche Vogelarten (Krähe, Sperling, Amsel und Elster) registriert, allesamt im Bereich der Grünanlage am Pestalozziplatz.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten wird auf die Umweltfachlichen Untersuchungen verwiesen (vgl. insbes. Unterlage 19.3 Ziffer 5.3).

2.2.3. Schutzgut Boden

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich der Dresdner Elbtalweitung und im Bereich der Bodenformengesellschaften von vorherrschend sandigen Lockergesteinen. Der Bereich ist größtenteils bebaut und überwiegend stark versiegelt.

Im Planungsraum der Großenhainer Straße sind laut SALKKA drei aktive und vier archivierte Altlastenstandorte vorhanden. Bei Aushubarbeiten ist mit umweltgefährdenden Stoffen zu rechnen. Zu den diesbezüglichen Einzelheiten wird auf die Angaben in der Unterlage 19.1, dort Ziffer 3.2 Tabelle 4 und 5, verwiesen.

2.2.4. Schutzgut Wasser

Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser wird bei der Darlegung des gegenwärtigen Zustandes in Grund- und Oberflächenwasser unterschieden.

Oberflächenwasser

Im Bereich des Straßenbauvorhabens sind bis auf die Elbe, welche in einem Abstand von ca. 600 m westlich der Großenhainer Straße fließt, keine Oberflächengewässer vorhanden. Die Entwässerung der versiegelten Flächen erfolgt gegenwärtig und auch zukünftig über die vorhandenen Kanalisationssysteme. Teile des Planungsgebietes (unmittelbar nördlich des Pestalozziplatzes sowie zwischen Heidestraße bis zum Trachenberger Platz) befinden sich in einem nach § 75 Abs. 1 Nr. 1 und 2 SächsWG festgesetzten überschwemmungsgefährdeten Gebiet der Elbe. Es sind keine Trinkwasserschutzgebiete oder -zonen vorhanden.

Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich im Bereich des versickerungsdominierten Gebietstyps des natürlichen Wasserhaushalts. Im Plangebiet befinden sich keine Grundwassernutzungen. Vorbelastungen stellen insbesondere die Versiegelungen und Überbauung des Bodens dar, die eine Grundwasserneubildung verhindern, einen erhöhten Oberflächenwasserabfluss und eine verringerte Verdunstung zur Folge haben.

2.2.5. Schutzgut Luft und Klima

Die klimatischen Gegebenheiten werden im Stadtgebiet Dresden durch die Lage in der Elbtalweitung bestimmt. Dafür charakteristisch sind Sommerwärme, milde Winter und geringere Niederschläge als im Umland. Die vorherrschende Windrichtung ist West.

Im Untersuchungsgebiet entlang der Großenhainer Straße weichen die klimatischen Gegebenheiten bedingt durch die Lage im unmittelbaren Stadtzentrum nochmals von den allgemeinen Parametern des Dresdner Stadtgebietes ab. So überwiegen durch Gelände bedingte Temperaturerhöhung und städtischer Wärmeinseln höhere Maximalwerte im Sommer. Diese Überwärmung sind zudem an geringere Windgeschwindigkeiten geknüpft. Im Winter sind weniger Frosttage zu verzeichnen. Die insbesondere im südlichen Abschnitt zwischen Zeithainer Straße und Riesaer Straße stehenden Straßenbäume weisen einen kühlenden Klimateffekt auf.

Folgende Vorbelastungen der benannten Schutzgüter sind vorhanden:

- Luftschadstoffbelastung durch Siedlung, Gewerbe und Haushalte (Verlust von potenziellen klimatischen Ausgleichsflächen),
- Schadstoffbelastung durch Verkehr (Belastung durch verkehrsbedingte Immissionen, Verlust von potenziellen klimatischen Ausgleichsflächen).

2.2.6. Schutzgut Landschaft/Stadtbild

Prägendes Stadtbild entlang der Großenhainer Straße ist die Bebauung. Sie setzt sich aus verschiedenen Strukturen zusammen. Ausgehend vom südlichen Untersuchungsgebiet befindet sich ostseitig ein stadtbildprägendes Schulgebäude sowie in Höhe des Pestalozziplatzes eine größere Grünanlage. Im weiteren Verlauf wechseln sich auf der Ostseite Blockrandbebauung (drei- und viergeschossige Wohngebäude aus der Gründerzeit sowie Neubauten) und Doppelhäuser in offener Bebauung ab. Auf der Westseite der Großenhainer Straße findet sich bis zur Einmündung Weinböhlauer Straße eine historische Blockrandbebauung. Ab Höhe Weinböhlauer Straße ist eine überwiegend lockere Bebauung mit Handels- und Dienstleistungseinrichtungen vorzufinden. Das Landschaftsbild prägend ist die im gesamten Bereich gelegene einreihige Gleditschiallee, zudem einige Altbäume in der Grünanlage am Pestalozziplatz.

2.2.7. Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter

Der Stadtteil Pieschen ist eines der größten, geschlossen bebauten und überwiegend in seiner Baustruktur erhaltenen historischen Stadtviertel Dresdens.

Eine Vielzahl dieser Bauten sind als Kulturdenkmäler geschützt. Es handelt sich dabei um Mietshäuser sowie Gesellschaftsbauten, aber auch ein Fabrikgebäude ist vorzufinden.

Auf die entsprechenden Ausführungen in der Unterlage 19.3 (dort Ziffer 5.7) wird im Übrigen Bezug genommen.

2.2.8. Schutzgebiete

Innerhalb des Untersuchungsraumes bestehen keine Schutzgebietsausweisungen von Natura-2000 Gebieten. Nordöstlich des Trachenberger Platzes befindet sich in einem Abstand von rund 1,5 km das FFH-Gebiet „Dresdner Heller“ (Landesinterne Nummer: 160, EU-Melde-Nummer: DE 4848-303). Südwestlich des Untersuchungsraumes befindet sich in einer Entfernung von rund 900 m das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (Landesinterne Nummer: 34E, EU-Melde-Nummer: DE 4545-301). Südwestlich der Großenhainer Straße befindet sich zudem in ca. 900 m Entfernung das

SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (Landesinterne Nummer: 26, EU-Melde-Nummer: DE 4545-452).

2.2.9. Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Des Weiteren sind die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Schutzgütern zu berücksichtigen. Unter Wechselwirkungen wird das komplexe Wirkungsgefüge innerhalb und zwischen den einzelnen natürlichen Faktoren wie Boden, Wasser, Luft, Klima, Pflanzen- und Tierwelt sowie der weiteren Schutzgüter verstanden. Der Erfassung, Beschreibung und Bewertung komplexer Wirkungszusammenhänge der Ökosysteme sind im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung jedoch Grenzen gesetzt.

Der Untersuchungsraum ist stark anthropogen geprägt mit vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen seinen biotischen und abiotischen Bestandteilen und Funktionen.

2.3 Geprüfte Varianten und wesentliche Auswahlgründe

Die vom Vorhabenträger planerisch untersuchten Varianten wurden durch die Planfeststellungsbehörde überprüft und bewertet. Insoweit wird an dieser Stelle auf die Darstellung und Abwägung der Varianten im Kapitel C. III. (Variantenprüfung) in diesem Beschluss verwiesen.

2.4 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Hinsichtlich einer ausführlichen Darstellung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen des Vorhabens vermieden oder vermindert sowie ausgeglichen und ersetzt werden können, wird auf die Ausführungen unter C. V. 4. (Naturschutz und Landschaftspflege) sowie auf die Unterlagen 19.1. (Erläuterungsbericht LBP), 9.1 (Maßnahmenübersichtsplan), 9.2 (Maßnahmenpläne) sowie 9.3 (Maßnahmenblätter) verwiesen.

2.5 Bewertung der Umweltauswirkungen

Die Umsetzung des Straßenbauvorhabens führt zu Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter. Die vorgenommene Darstellung der Umweltauswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter des § 2 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 bis 5 UVPG erfolgt unter Berücksichtigung der unter Ziffer 2.4 aufgeführten Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung der Umweltauswirkungen sowie der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen. Die vom Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen werden schutzgutsbezogen beschrieben. Unterschieden werden dabei bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen.

2.5.1 Schutzgut Mensch

Baubedingte Auswirkungen

Während der baulichen Umsetzung des Vorhabens einschließlich aller Folgemaßnahmen ist aufgrund der innerstädtischen Lage mit einer hohen Lärmbelastung für die unmittelbar angrenzende Bebauung zu rechnen. Darüber hinaus verursachen die Bauarbeiten Erschütterungen, welche Schäden an Gebäuden nach sich ziehen könnten. Außerdem sind Belästigungen durch Erschütterungen in den Wohngebäuden zu erwarten. Mit dem Baubetrieb entstehender Staub und Luftschadstoffe wirken sich ebenfalls auf das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit nachteilig aus. Durch Lärm, Er-

schütterungen, Staub und Luftschadstoffemissionen wird die Aufenthalts- und Wohnqualität während der Bauzeit nachteilig eingeschränkt.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt ist mit Beeinträchtigungen der Nutzungsmöglichkeit von Grundstücksflächen aufgrund der vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächenteilen während der Bauphase zu rechnen. Die Fällung von fünf Einzelbäumen und der damit verlorengelassenen Schattenwirkung, Kohlenstoffspeicherung und Staubfilterung, kann zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion führen und sich nachteilig auf die Gesundheit auswirken. Die visuelle Wahrnehmung und Erlebbarkeit der Großenhainer Straße wird durch die Baumaßnahmen jedoch keine Änderung erfahren.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Während des Betriebes kommt es zu Verkehrslärm und Erschütterungen durch Straßenbahnen und Kraftfahrzeugen. Darüber hinaus ist mit Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe zu rechnen. Eine Erhöhung des Unfallrisikos lässt sich aus der geplanten Trasse und Linienführung nicht ableiten.

2.5.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt kann insbesondere durch

- baubedingte Auswirkungen auf faunistische Lebensräume und Beeinträchtigungen funktionaler Beziehungen durch unmittelbare Veränderungen an Biotopen, Vegetationsbeständen und Leitstrukturen, durch Lärm, visuelle Störreize und durch Stoffeinträge;
- anlagebedingte dauerhafte Verluste von faunistischen Lebensräumen und Vegetationsbeständen, durch Zerschneidungs- und Barriereeffekte innerhalb faunistischer Lebensräume bzw. funktionaler Verbundkorridore;
- betriebsbedingte Beeinträchtigungen von faunistischen Lebensräumen und funktionalen Beziehungen durch Lärm, visuelle Störreize und Stoffeinträge

beeinträchtigt werden.

Baubedingte Auswirkungen

Mit der Herstellung von Baugruben und Baunebenflächen ergeben sich temporäre Beeinträchtigungen der Siedlungsflächen. Zudem sind durch den Baumaschineneinsatz Gefährdungen von im Baufeld befindlicher bzw. baufeldnaher Vegetationsbestände möglich. Tiere können aufgrund der Bautätigkeiten durch zusätzlichen Lärm gestört werden. Eine erhebliche Störung oder gar Tötung von besonders und streng geschützten Vogel- und Fledermausarten im Zusammenhang mit den erforderlichen Fällarbeiten sind aufgrund der geringen artenschutzrechtlichen Potentiale für diese Tiergruppen weitestgehend ausgeschlossen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der Umsetzung des Vorhabens wird die Fällung von insgesamt fünf Laubbäumen (Gleditschien) erforderlich. Diese werden vollständig durch fünf Baumersatzpflanzungen auf der Großenhainer Straße und 22 Baumersatzpflanzungen in der Julius-Vahlteich-Straße und an der Haltestelle „Bahnhof Neustadt (Hansastraße)“ ausgeglichen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Zusätzliche Beeinträchtigung von Tieren und Pflanzen aufgrund des Verkehrs sind wegen der bestehenden Vorbelastung fast ausgeschlossen.

2.5.3 Schutzgut Fläche und Boden

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche und Boden können sich insbesondere durch

- baubedingte temporäre Verdichtungen im Bereich technologischer Arbeitsstreifen und Lagerflächen, verbunden mit zeitweiligen Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen,
- anlagebedingte Verdichtung und Überformung durch Böschungen und Mulden und damit verbundene Teilverluste der Speicher-, Regler- und Lebensraumfunktion und des natürlichen Horizontaufbaues, verstärkter Erosionsgefahr und Verlust versickerungsfähiger Grundflächen;
- anlagebedingte Bodeninanspruchnahme durch Versiegelung und Teilversiegelung, verbunden mit Verlust bzw. Beeinträchtigung der Speicher-, Regler- und Lebensraumfunktion und des natürlichen Horizontaufbaus, verstärkter Erosionsgefahr und dem Verlust versickerungsfähiger Grundflächen,
- betriebsbedingten Stoffeintrag in straßennahe Böden und damit verbundene Veränderungen von Standortverhältnissen und Funktionsminderungen

ergeben.

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt werden Flächen für den Bau sowie für die Baustelleneinrichtung beansprucht. Aufgrund der Vorbelastung durch Überbauung und anthropogener Überformung des Gebietes sind damit keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten.

Während des Baus fallen grundsätzlich keine gefährlichen Abfälle an. Allerdings sind bei Aushubarbeiten im Bereich der Altlastenstandorte Auswirkungen auf den Boden nicht gänzlich auszuschließen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden Flächen und Boden in Anspruch genommen, die überwiegend bereits als Verkehrsraum genutzte Flächen betrifft. Somit sind nachteilige Auswirkungen auf diesen Flächen fast ausgeschlossen. Aufgrund der Neuordnung des Verkehrsraumes werden aber auch bisher unversiegelte Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. In der Bilanz werden ca. 44 m² an bisher unversiegelter bzw. teilversiegelter Fläche in Anspruch genommen. Die dabei in Anspruch genommenen Böden werden in ihrer Regler- und Speicherfunktion beeinträchtigt, wobei diese Böden aufgrund der Siedlungslage bereits Störungen der natürlichen Bodenfunktionen aufweisen. Zudem kommt es durch die Neuversiegelung zum Verlust versickerungsfähiger Grundflächen. Gleichzeitig werden ca. 179 m² Fläche (neue und z. T. größere Baumscheiben, Anlage Rasenfläche) entsiegelt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Aus den geplanten Maßnahmen leiten sich keine betriebsbedingten Konflikte für das Schutzgut Boden ab.

2.5.4 Schutzgut Wasser

Grundwasser

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Das Vorhaben bewirkt bau- und anlagebedingt eine geringe zusätzliche Flächenversiegelung auf erheblich vorbelasteten, anthropogen stark veränderten Bodenflächen, die nur sehr geringe Funktion für das Grundwasser erfüllen. Bauzeitlich bedingt besteht die Gefahr des Eintrages von Schadstoffen in das Grundwasser.

Der Verlust der Bodenfunktion durch Versiegelung von Vegetationsflächen und teilversiegelter Flächen wird durch die geplante Flächenentsiegelung kompensiert, so dass die Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung nicht verloren geht.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Negative betriebsbedingte Auswirkungen auf Qualität und Quantität des Grundwassers sind nicht zu erwarten.

Oberflächenwasser

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Der Ausbau der Großenhainer Straße hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf das Oberflächengewässer Elbe. Mittelbare nachteilige Auswirkungen durch Einfluss auf die Grundwasserneubildungsrate sind nicht zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Das anfallende Niederschlagswasser wird wie bislang über das vorhandene städtische Kanalisationssystem abgeschlagen. Die Maßnahmen führen während einer Hochwassersituation zu keiner Verbesserung des Hochwasserabflusses.

2.5.5 Schutzgut Luft und Klima

Das Schutzgut Luft und Klima kann insbesondere

- baubedingt durch die Inanspruchnahme von bewaldeten Flächen, auf denen Frischluft entsteht;
- anlagebedingt durch die dauerhafte Inanspruchnahme von bewaldeten bzw. versiegelten Flächen mit niedrigem oder fehlendem Bewuchs, auf denen Frischluft entsteht bzw. sich Kaltluft bildet;
- anlagebedingt durch bauliche Anlagen, die den Kaltluftabfluss behindern und damit den Luftaustausch beeinträchtigen;
- betriebsbedingt durch Luftschadstoffimmissionen

nachteilig beeinträchtigt werden.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase ist aufgrund des Einsatzes von Baufahrzeugen und Baumaschinen mit einem erhöhten Aufkommen an Luftschadstoffen zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der Entfernung von fünf Straßenbäumen und der teilweisen Neuversiegelung von Grünflächen werden bioklimatische Ausgleichsfunktionen beeinträchtigt. Insbesondere kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die städtische Überwärmung im Gebiet nochmals erhöhen wird. Mit dem Verlust der Vegetationsflächen werden lufthygienischen Ausgleichsfunktionen und Treibhausgasspeicherfunktionen beeinträchtigt. Andererseits wird der Eingriff durch fünf Baumneupflanzungen auf der Großenhainer Straße ausgeglichen, so dass lediglich von einer temporären Beeinträchtigung auszugehen ist.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Da der Ausbau des Straßenzuges der Großenhainer Straße nicht darauf abzielt, den motorisierten Individualverkehr perspektivisch zu erhöhen, wird die Maßnahmen nicht zu betriebsbedingten nachteiligen Auswirkungen führen.

Nichts anderes ergibt sich auch mit Blick auf das Schutzgut des globalen Klimas (vgl. hierzu C. V. 5).

2.5.6 Schutzgut Landschaft

Auswirkungen auf die Landschaft können

- baubedingt durch den Verlust von landschaftsprägenden Vegetationsstrukturen und durch visuelle und akustische Beeinträchtigungen des Erholungswertes der Landschaft;
- anlagebedingt durch die Beseitigung landschaftsbildprägender Vegetationsstrukturen oder durch die Errichtung technischer Bauwerke, die die Landschaft überprägen oder Sichtbeziehungen stören;
- betriebsbedingt durch akustische und visuelle Beeinträchtigungen der Landschaft und damit des Erholungswertes

entstehen.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase sind durch Baulagerflächen und der Baustelle selbst räumlich begrenzte Veränderungen des Landschaftsbildes zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der Fällung von fünf Bäumen, welche wichtige optische Elemente im Straßenraum sind, wird in das Landschaftsbild eingegriffen, führt aber insgesamt nicht zu visuellen Veränderungen des Stadtbildes.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild können fast gänzlich ausgeschlossen werden.

2.5.7 Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Negative Auswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter können sich insbesondere durch

- baubedingte, temporäre oder dauerhafte bauliche Eingriffe oder mittelbar durch Erschütterungen;
- anlagebedingt durch visuelle Beeinträchtigungen der Umgebung von Kulturgütern;
- betriebsbedingt durch eine übermäßige Nutzung fremder Sachgüter

ergeben.

Baubedingte Auswirkungen

Bedingt durch bauliche Eingriffe und mittelbar durch erschütterungsintensive Arbeiten können Gebäudeschäden in der dem Denkmalschutz unterliegenden Bebauung des gründerzeitlichen Stadtviertels nicht ausgeschlossen werden.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Vorliegend sind durch die Baumaßnahme keine anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen für die im Plangebiet registrierten Kulturdenkmäler zu erwarten.

2.5.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Die vorgenannten Schutzgüter stehen nicht isoliert nebeneinander, sondern korrespondieren miteinander. Demzufolge können die dargelegten Auswirkungen auch nicht isoliert betrachtet werden, sondern sind auch hinsichtlich ihrer Wechselwirkungen zu betrachten.

Die Umsetzung des Vorhabens ist mit einer geringfügigen Versiegelung von Flächen, d. h. die Überdeckung der Bodenfläche mit undurchlässigem Materialien, sowie mit der Fällung von fünf Laubbäumen, verbunden. Dies verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser und Luft. Zudem erhöht es den oberflächennahen Abfluss, was wiederum Auswirkungen auf Bodenlebewesen, den Wasserhaushalt und der Vegetation hat. Die Fällung von Bäumen führt zudem zu Beeinträchtigungen des Mikroklimas.

3 Zusammenfassende Bewertungen der Umweltauswirkungen

Auf Grundlage der zusammenfassenden Darstellung der Umweltauswirkungen lässt sich festhalten, dass die Auswirkungen auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastungen, der starken räumlichen Begrenzung des Wirkraums des Vorhabens, der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der in diesem Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Nebenbestimmungen so weit reduziert werden können, dass im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung des Vorhabens die positiven Auswirkungen des Vorhabens überwiegen und letztendlich zu einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens führen.

Die Umweltauswirkungen des verfahrensgegenständlichen Vorhabens werden gemäß § 25 Abs. 1 Satz 1 UVPG im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden Gesetze durch die Planfeststellungsbehörde wie folgt bewertet:

- Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit:

Erhebliche Beeinträchtigungen können unter Umsetzung geeigneter Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden.

Den baubedingten Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffen, Erschütterungen und Staub kommt mit Blick auf die in unmittelbarer Nähe vorhandene Wohnfunktion ein besonderes Gewicht zu. Hier ist nach den Maßstäben des Fachrechts eine erhebliche Beeinträchtigung von Menschen an ihrem Wohnort nicht auszuschließen. Diese Auswirkungen können jedoch durch die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, der Beachtung des Sächsischen Sonn- und Feiertagsgesetzes, durch die Beachtung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung und Beachtung der DIN 4150 (vgl. Nebenbestimmung A. III. 5.2, 5.3) minimiert werden. Durch die Bestimmungen der Nebenbestimmung unter A. III. 5.5 werden die Beeinträchtigungen durch Staub und Verschmutzungen vermieden.

Zudem ist durch den Austausch der vorhandenen Gleiseindeckplatten aus Beton durch eine Asphaltdeckschicht mit einer Reduzierung des Straßenverkehrslärms zu rechnen. Die Beeinträchtigungen, welche im Zusammenhang mit der Fällung der Straßenbäume stehen, können durch die geplanten Baumpflanzungen entlang der Großenhainer Straße ausgeglichen werden.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm werden durch die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens dem Grund nach festgestellten passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Des Weiteren ist festzustellen, dass durch das Vorhaben ausgelöste betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Erschütterungen nicht erheblich sind, da mit dem Einsatz der modernen Stadtbahnwagen und des Baus der neuen Gleise entsprechend dem aktuellen Stand der Technik geringere Erschütterungen zu erwarten sein werden. Unter Berücksichtigung der vorhabenbedingten Verkehrsdaten werden keine Überschreitungen der derzeit geltenden Grenzwerte der untersuchten Luftschadstoffe erwartet. Da das Vorhaben auch entsprechend der einschlägigen Regelwerke für den Betrieb der Straßenbahnanlagen umgesetzt wird, werden keine nachteiligen Auswirkungen im Hinblick auf die elektromagnetische Verträglichkeit des Vorhabens zu erwarten sein.

- Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt:

Die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Schutzgüter werden unter Berücksichtigung der umfangreichen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen als nicht erheblich beurteilt.

- Schutzgut Fläche und Boden:

Die Beeinträchtigungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden und Fläche werden als nicht erheblich bewertet. Hinsichtlich der baubedingten Inanspruchnahme ist festzustellen, dass vorzugsweise auf bereits versiegelte oder verdichtete Flächen zurückgegriffen wird. Die anlagebedingten Auswirkungen sind aufgrund der anthropogenen Vorbelastung im Siedlungsbereich als untergeordnet einzustufen. Zudem werden die beeinträchtigten Funktionen durch die maßgebliche Flächenneuversiegelung im Zuge der geplanten Kompensationsmaßnahmen durch Entsiegelung vollständig ersetzt.

- Schutzgut Wasser:

Hinsichtlich der Gefahr baubedingter Beeinträchtigungen durch mögliche Schadstoffeinträge wird festgestellt, dass diese durch die vorgesehenen Maßnahmen zum Gewässerschutz (vgl. die Nebenbestimmungen zum Gewässerschutz unter A. III. 12) geringgehalten wird, so dass erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser dahingehend ausgeschlossen werden können.

Auch hat der Ausbau der Großenhainer Straße weder unmittelbare noch mittelbare Auswirkungen auf das Oberflächengewässer im Untersuchungsgebiet Elbe.

– Schutzgut Luft und Klima:

Baubedingte Arbeiten, welche Stickoxid-, Benzol-, Ruß- und Feinstaubemissionen hervorrufen, haben Auswirkungen auf das Mikroklima im Baubereich. Unter Berücksichtigung dessen, dass es sich hierbei um lokale und zeitliche auf die Bauzeit begrenzte Beeinträchtigungen handelt sowie der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, sind die baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima als nicht erheblich einzustufen.

Beim Bau des Verkehrszuges Großenhainer Straße werden Treibhausgas-Emissionen verursacht. Dies lässt sich nicht vermeiden, da die Gewinnung der Rohstoffe (z. B. Zement, Kies, Sand) sowie deren Transport und deren Verarbeitung zu den Grundmaterialien (wie z. B. Beton, Stahl, Kupfer) erforderlich sind. Ebenfalls relevant für die Infrastruktur sind die Emissionen, die durch den Transport zum Bauort und den Maschineneinsatz auf der Baustelle entstehen. Emissionen während des Betriebes entstehen durch die Straßenbeleuchtung, die Lichtsignalanlagen, jedoch nicht durch den Fahrbetrieb. Zu den Unterhaltungsarbeiten zählen Reinvestitionen und laufende Unterhaltungsmaßnahmen.

Die anhand der Bilanz für anlagebedingte Flächenversiegelungen und Baumfällungen beeinträchtigten bio-klimatischen Ausgleichsfunktionen können durch die vorgesehene Neupflanzung von Straßenbäumen entlang der Großenhainer Straße vollständig ausgeglichen werden.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Verwirklichung des Vorhabens keinen negativen Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben wird und die Erreichung der Klimaziele nicht gefährdet werden. Darüber hinaus wird das Vorhaben den Planungszielen des Belanges des Stadtklimas nicht entgegenstehen. Denn mit dem beabsichtigten Ziel, den Öffentlichen Nahverkehr durch die geplanten Ausbaumaßnahmen zu stärken, werden die Klimaschutzziele bewusst gefördert, § 1a PBefG. Zudem wird das Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV beitragen.

Mit der grundhaften Erneuerung der Gleisanlagen sowie Ver- und Entsorgungsleitungen sinkt auch der Unterhaltungsaufwand und damit ebenfalls die Treibhausgasemissionen im Vergleich mit der Erhaltung des derzeitigen desolaten Zustandes. Daher ist keine nachteilige Änderung der Treibhausgasemissionsbilanz durch den Betrieb und Unterhaltung zu erwarten.

– Schutzgut Landschaftsbild:

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft ist nicht erheblich. Die baubedingten Wirkungen der Baustelle sind zeitlich und räumlich begrenzt und werden im urbanen Gebiet umgesetzt, wodurch die baubedingten visuellen Verän-

derungen des Landschaftsbildes als unerhebliche Beeinträchtigung qualifiziert werden können.

- Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter:

Mit dem Vorhaben sind keine Eingriffe in Kultur- und sonstige Sachgüter verbunden. Zudem stellen die Nebenbestimmungen unter A.III.4 sicher, dass eine denkmalschutzgerechte Bauausführung vorgenommen wird und erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden.

- Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern:

Die vorgenannten Schutzgüter stehen nicht isoliert nebeneinander, sondern korrespondieren miteinander. Dies hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer Bewertung berücksichtigt. Erhebliche nachteilige Auswirkungen durch Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern können durch die planfestgestellten Maßnahmen und bei Einhaltung der verfügbaren Nebenbestimmungen ausgeschlossen werden.

Die Gesamtbewertung der Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass das Vorhaben, trotz seiner Umweltauswirkungen, insgesamt als umweltverträglich anzusehen ist. Die vorstehend geschilderten Auswirkungen (insbesondere auf die Schutzgüter, Mensch, Fläche und Boden) können durch die umfangreichen planfestgestellten Vermeidungs-, Minimierungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der Einhaltung der verfügbaren Nebenbestimmungen im Sinne einer wirksamen Umweltvorsorge soweit reduziert werden, dass im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung des Vorhabens die positiven Auswirkungen des Vorhabens überwiegen und letztendlich zu einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens führen. Aus den Erfahrungen bereits realisierter, vergleichbarer Straßenbauvorhaben ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die durch den Vorhabenträger vorgesehenen Maßnahmen ihre Schutzfunktion vollständig erfüllen werden.

Zusammenfassend geht die Planfeststellungsbehörde daher davon aus, dass bei Umsetzung der festgestellten Planung unter Beachtung der zur Vermeidung, Minimierung und zum Ausgleich von Beeinträchtigungen festgesetzten Nebenbestimmungen keine Umweltbelange existieren, die der Genehmigungsfähigkeit der Planung entgegenstehen. Dieses Zwischenergebnis ist in die abschließende Abwägung einzustellen.

V Öffentliche Belange

Dem Vorhaben stehen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde öffentliche Belange nicht entgegen.

1 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

Bei Beachtung der unter A. III. 2.1 – 2.5 festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen von Abfall, Altlasten und Bodenschutz vereinbar.

Die in der Nebenbestimmung aufgenommene Anzeigepflicht für schädliche Bodenverunreinigungen und/oder Altlasten beruht auf § 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG.

2 Arbeitsschutz

Nach § 3 Abs. 1 ArbSchG ist der Arbeitgeber verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen des Arbeitsschutzes unter Berücksichtigung der Umstände zu treffen, die die Si-

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

3 Archäologie und Denkmalschutz

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

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

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

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

4 Naturschutz und Landschaftspflege

Dem Vorhaben stehen unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen unter A. III. 7 und der vorgelegten naturschutzfachlichen Planunterlagen keine naturschutzrechtlichen Vorschriften entgegen.

Grundlage der Prüfung sind die eingereichte Planunterlagen sowie der dem Plan beiliegenden naturschutzfachlichen Untersuchungen, bestehend aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) und dem UVP-Bericht sowie die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen.

4.1. Naturschutz – Europäischer Gebietsschutz

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

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

Im Untersuchungsraum bestehen keine Schutzgebietsausweisungen von Natura-2000 Gebieten. Auf die Ausführungen unter C. IV. 2.2.8 wird verwiesen.

4.2. Naturschutz – Geschützte Landschaftsbestandteile / Biotopschutz

Im Untersuchungsraum befinden sich weder geschützte Landschaftsbestandteile im Sinne des § 29 BNatSchG i. V. m. § 19 SächsNatSchG noch Biotope nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 SächsNatSchG.

Das Landschaftsschutzgebiet „Dresdner Heide“ [(Verordnung der Landeshauptstadt Dresden zur Festsetzung des Landschaftsschutzgebietes „Dresdner Heide“ vom 19. Februar 2008 (SächsGVBl. S. 229)] befindet sich in ca. 1,9 km Entfernung zum Eingriffsort (nördlich Trachenberger Platz). Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass aufgrund der Entfernung der Baumaßnahme erhebliche bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen ausgeschlossen werden können.

4.3. Naturschutz – Artenschutz

4.3.1. Allgemeiner Artenschutz

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

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

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

4.3.2. Besonderer Artenschutz

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen des besonderen Artenschutzes vereinbar. Die Grundlage dieses Prüfungsergebnisses bilden insbesondere der vorgelegte Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.1) sowie die im Öffentlichkeitsverfahren eingegangenen Hinweise und Stellungnahmen.

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

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

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

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

Ausgehend von diesen Grundsätzen wurde die Möglichkeit der Erfüllung eines bau-, anlage- oder betriebsbedingten Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG im Rahmen einer Vorprüfung sowie einer Abfrage bei der unteren Naturschutzbehörde für eine Vielzahl von potentiellen schutzbedürftigen Arten durch die Vorhabenträgerin geprüft. Bezüglich der Details wird auf die Unterlage 19.1, dort Ziffer 3.1.2, verwiesen.

Für im Rahmen einer Relevanzprüfung als besonders schutzbedürftig festgestellten Arten wurden besondere Konfliktbetrachtungen vorgenommen (vgl. LBP, Unterlage 19.1).

Zu den Ermittlungen der besonders geschützten/streng geschützten Tierarten im Einzelnen:

Fledermausarten

Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermausarten wurden innerhalb des Vorhabensbereichs nicht nachgewiesen. Nachgewiesen sind die Fledermausarten Abendsegler, Graues Langohr, Mückenfledermaus und Zwergfledermaus nur außerhalb des Untersuchungsraumes. Infolgedessen, dass Fledermäuse nachtaktiv sind und die Bauarbeiten nur tagsüber durchgeführt werden, können mit großer Sicherheit vorhabenbedingte Tötungen oder Verletzungen von Fledermäusen ausgeschlossen werden. Der Verhinderung von Verletzungen und Tötungen dienen zudem die Vermeidungsmaßnahmen 4 V_{CEF} und 5 V_{CEF}. Diese umfassen die Baufeldfreimachung/Rodung von Gehölzen außerhalb der Brutzeit sowie eine Begehung zur Nachsuche für Tierarten vor Fällung von Gehölzen vor Baubeginn.

Die durch die Vermeidungsmaßnahme 5 V_{CEF} vorgesehene Kontrolle auf Nist- und Tierbesatz bei Baumfällungen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht ausreichend, um den artenschutzrechtlichen Belangen vollumfänglich Rechnung zu tragen. Es fehlt eine Regelung für den Fall der Entdeckung geschützter Arten. Insbesondere sind keine Ersatz- bzw. Ausweichquartiere geplant. Die Planfeststellungsbehörde hat zum Schutz der betroffenen Arten daher die unter A. III. 7.4 aufgeführte Nebenbestimmung erlassen.

Somit kann ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Sollte es trotz dessen zu Verletzungen oder Tötungen von einzelnen Individuen kommen, gehört dies zum allgemeinen Lebensrisiko der Fledermausarten. Eine signifikante Erhöhung dieses Risikos erfolgt durch das Vorhaben nicht.

Nicht gänzlich ausgeschlossen werden kann eine bau-, anlage- oder betriebsbedingte erhöhte Gefährdung, wenn Tiere Bereiche innerhalb des Untersuchungsraumes als potentielle Nahrungsquelle nutzen. Dies betrifft den Bereich der Grünanlage am Pestalozziplatz. Inwieweit die Betroffenheit Auswirkungen auf die Zulässigkeit des Vorhabens hat, ist an § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu messen. In Betracht kommen potentielle Störungen durch Gehölzfällungen im Rahmen der Baufeldfreimachung. Allerdings stellen diese Störungen, insbesondere unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen 1 V_{CEF}; 2 V, 3 V und 4 V_{CEF}, keine erhebliche Störung i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2

BNatSchG dar. Die Störungen wirken sich, wenn überhaupt, nur auf Einzelindividuen aus. Insbesondere bleiben die vorhandenen Gehölzstrukturen weitestgehend erhalten und es stehen im Umfeld Ausweichhabitate zur Verfügung. Im Ergebnis steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es vorhabenbedingt zu keiner erheblichen Störung i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG kommt und sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen nicht verschlechtern wird.

Weiterhin war zu prüfen, ob durch das Vorhaben gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verstoßen wird. Wie bereits oben festgestellt, konnten im Vorhabenbereich keine Nachweise von Wochenstuben und Quartieren erbracht werden. Allerdings besteht die Möglichkeit, dass verschiedene Bereiche im Vorhabenumfeld als Nahrungshabitat genutzt werden. Unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahme 1 V_{CEF} und den zur Verfügung stehenden Ausweichhabitaten kann ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden.

Vögel

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf verschiedene europäische Vogelarten (Amsel, Elster, Krähe und Sperling).

Es ist nicht zu befürchten, dass im Zuge der Maßnahmenumsetzung europäische Vogelarten getötet oder verletzt werden, § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Erwachsene Tiere können wegfliegen, um sich vor eventuellen Gefahren zu retten. Dass Jungtiere bzw. Eier betroffen werden, die nicht in der Lage wären, vor Gefahren zu fliehen, kann vermieden werden. Durch die Vermeidungsmaßnahme 4 V_{CEF} wird gewährleistet, dass die Baufeldfreimachung ausschließlich außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten betroffener Vogelarten erfolgt. Damit wird sichergestellt, dass keine Jungtiere oder Eier durch die Baumaßnahmen angetroffen werden, womit deren Tötung oder Verletzung ausgeschlossen ist.

Da die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit erfolgt, sind Störungen während der Fortpflanzungs- oder Aufzuchtzeit nicht zu befürchten, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Auch Störungen durch baubedingte Emissionen sind nicht zu erwarten, da sich insbesondere die lärmempfindlichen Arten kaum in der Nähe der Bauarbeiten ansiedeln werden. Hinzu kommt, dass es sich lediglich um temporäre Störungen handelt. Darüber hinaus ist nicht zu befürchten, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen europäischer Vogelarten verschlechtert, da die Arten auf die beanspruchten Bereiche im Vorhabengebiet nicht angewiesen sind. So sind in unmittelbarer Umgebung ausreichend Habitate vorhanden, die ein Ausweichen der Arten ermöglichen.

Durch das Vorhaben wird auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht verwirklicht. Unter Beachtung der Vermeidungsmaßnahmen 1 V_{CEF}, 4 V_{CEF} und 5 V_{CEF} kann ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ausgeschlossen werden. Hinzu kommt, dass die Ansiedlung und ein möglicher Nestbau im Baustellenbereich infolge der Beeinträchtigungen durch Lärm, Erschütterungen etc. sehr unwahrscheinlich sind. Sollte es unabhängig davon zu Verlusten von potenziellen Fortpflanzungsstätten u. a. durch Rodung von Gehölzbeständen kommen, liegt darin noch kein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG begründet. Denn durch die in der unmittelbaren Umgebung ausreichend zur Verfügung stehenden Bruthabitate bleibt die ökologische Funktion betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt, § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG.

Ein Verstoß gegen die Verbote des Besonderen Artenschutzrechts ist damit nicht zu besorgen. Im Detail wird auf die Darstellungen im UVP-Bericht (Unterlage 19.3) verwiesen. Die vorgesehenen Maßnahmen werden insbesondere über die vorgezogene Anla-

ge von alternativen Quartieren, Nisthöhlen und Lebensräumen als geeignet angesehen, um der Verwirklichung von Verbotstatbeständen entgegenzuwirken. Mit der Aufnahme dieser Maßnahmen in den LBP sind diese auch verbindlich und in zeitlicher Hinsicht durch die Vorhabenträgerin umzusetzen.

Das gilt auch für die baubedingten Störungen. Sie sind einerseits bloß vorübergehend. I.Ü. wurden artenschutzrechtliche Nebenbestimmungen erlassen.

4.4. Naturschutz - Eingriffsregelung

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

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde kann der Eingriffstatbestand dabei nicht nur im Außenbereich (§ 35 BauGB), sondern auch innerhalb im Zusammenhang bebauter Ortsteile (§ 34 BauGB) verwirklicht werden (so u.a. Fischer-Hüftle in Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, Kommentar, 3. Aufl. 2021, Rn. 3 zu § 14). Maßgeblich bleibt die Definition des Eingriffs in § 14 Abs. 1 BNatSchG. § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG steht dieser Auffassung nicht entgegen.

Konkret umgesetzt wird das Verbot der Schädigung der Allgemeingüter in Natur und Landschaft u. a. in den Eingriffsregelungen der §§ 13 ff. BNatSchG sowie ergänzend in den Regelungen des SächsNatSchG (§§ 9 ff. SächsNatSchG). Vorhaben, die Eingriffsqualität besitzen, sind besonders zu gewichten. Diese besondere Gewichtung wird deutlich aus der gesetzlichen Systematik der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie der Ausformung, die sie durch die Rechtsprechung erhalten hat und die auch auf die derzeit geltenden Fassungen des Bundesnaturschutzgesetzes sowie des Sächsischen Naturschutzgesetzes übertragbar ist.

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

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

Dieses Vermeidungsgebot ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes striktes Recht (BVerwG, Beschluss vom 30. Oktober 1992 – Az.: 4 A 4/92). Die

Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot zu beachten, da es im Rahmen der Abwägung nicht zur Disposition steht.

Ebenfalls striktes Recht und damit nicht Gegenstand planerischer Abwägung ist das Gebot, im Falle der Unvermeidbarkeit des Eingriffs Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen vorzusehen. Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist.

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

Ausgehend von diesen Vorgaben ergibt sich daraus Folgendes:

4.4.1. Bewertung des Eingriffs

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

Das geplante Vorhaben ist als Eingriff i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten, weil es gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 10 SächsNatSchG mit der Beseitigung von dem Stadtbild prägenden Bäumen sowie der Neuversiegelung von Flächen verbunden ist.

4.4.2. Vermeidbarkeit des Eingriffs

Die Planung entspricht dem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot gemäß §§ 13 Satz 1, 15 Abs. 1 BNatSchG. Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft vom Verursacher vorrangig zu vermeiden.

Zur Vermeidung bzw. Minimierung des Eingriffs sowie zum Schutz vorhandener Strukturen und Funktionen sieht der LBP folgende Vermeidungsmaßnahmen vor (vgl. ausführliche Erläuterung in den Maßnahmeplänen, Unterlage 9.1, sowie im Erläuterungsbericht zum LBP Ziffer 6.1, Seite 27):

1 V_{CEF} Umweltbaubegleitung,

2 V Bauzeitlicher Schutz von Gehölzen,

3 V Minimierung des technischen Bauraums zum Schutz von Gehölzen

4 V_{CEF} Konfliktvermeidende Bauzeitenregelung und Gehölzfällung außerhalb der Brutzeit,

5 V_{CEF} Nachsuche von Tierarten vor Fällung von Gehölzen.

Für den Fall der Entdeckung geschützter Arten im Rahmen der Maßnahme 5 V_{CEF} hat die Planfeststellungsbehörde zum Schutz der betroffenen Arten die unter A. III. 7.4 auf-

geführte Nebenbestimmung erlassen. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht damit fest, dass mit den o. g. umfangreichen Vermeidungsmaßnahmen der Eingriff in Natur und Landschaft, soweit möglich, vermieden bzw. minimiert werden kann. Die Vorhabenträgerin ist damit ihrer Verpflichtung nachgekommen, vermeidbare Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG).

4.4.3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung/Minderung erheblicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben folgende kompensationspflichtige Eingriffe (vgl. Unterlage 19.1 Ziffer 5.7 und Unterlage 19.2):

- Bauzeitlicher Biotopverlust Scher-/Zierrasen, Baumscheiben (Konflikt B 1)
- Verlust von Baumscheiben (Konflikt B 2)
- Biotopverlust von Scher-/Zierrasen (Konflikt B 3)
- Biotopverlust Zierstrauchpflanzung (Konflikt B 4)
- Potentielle Beeinträchtigung Straßenbäume (Konflikt B 5)
- Biotopverlust Straßenbäume (Konflikt B 6)
- Störung/Entwertung von Habitaten durch akustische und optische Reize (Konflikt B 7)
- Potentieller Verlust von Brutplätzen (Konflikt B 8)
- Bauzeitlicher Bodenverlust (Konflikt Bo1)
- Bodenverlust durch Voll- und Teilversiegelung (Konflikt Bo2)
- Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes durch Versiegelung (Konflikt Gw1)
- Beeinträchtigung des straßenbegleitenden Baumbestandes durch Baumfällungen (Konflikt L1)

Die unvermeidbaren Eingriffe, die nicht ausgeglichen werden können, werden u. a. durch Erweiterung von Baumscheiben, Teilentsiegelung von Verkehrsflächen, von Gehölzpflanzungen an der Großenhainer Straße sowie als externe Maßnahme Gehölzpflanzungen an anderen Standorten im Stadtgebiet vollständig kompensiert. Die Vorhabenträgerin hat hierzu ein stimmiges Kompensationskonzept vorgelegt. Auf die entsprechenden detaillierten Ausführungen in der Unterlage 19.1, dort Ziffer 6.2 und 6.3, sowie die Unterlage 9.1, wird insofern vollumfänglich verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde geht von einer ausgeglichenen naturschutzfachlichen Bilanz aus und sieht daher den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff als kompensiert an. Die Bewertungsgrundlage der Bilanzierung erfolgte nach einem numerischen Bewertungsschema für Natur und Landschaft der Landeshauptstadt Dresden, dem sogenannten Dresdner Modell. Die Anwendung dieses standardisierten Modells begegnet keinen Bedenken, da diese Bewertungsverfahren mit rechenhaft handhabbarer Bilanzierung zulässig sind. Zudem ist die Bewertung plausibel erfolgt.

Weder die am Verfahren beteiligte untere Naturschutzbehörde noch die anerkannten Naturschutzvereinigungen haben Einwände gegen den LBP und die darin festgelegten

Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen geäußert. Das erstellte Kompensationsgesamtkonzept begegnet keinen rechtlichen Bedenken.

4.4.4. Unterhaltung und rechtliche Sicherung

Die Anforderungen des § 15 Abs. 4 BNatSchG stehen dem Vorhaben nicht entgegen; ihnen wird mit den festgesetzten Nebenbestimmungen A. III. 7.6 – 7.9 ausreichend Rechnung getragen.

Gemäß § 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen. Verantwortlich für Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger.

Mit dem Begriff der Unterhaltung sind die Herstellungs- und Entwicklungspflege sowie die permanente Unterhaltungspflege gemeint. Welcher Zeitraum hierfür erforderlich ist, hat die Planfeststellungsbehörde unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit nach dem Zweck der Eingriffsregelung, die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes innerhalb eines absehbaren Zeitraums auszugleichen oder landschaftsgerecht wiederherzustellen, zu bestimmen (BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016 – Az.: 4 A 5/14 Rn. 157).

Der Unterhaltungszeitraum für die Kompensations- und Ersatzmaßnahmen wird in dem jeweiligen Maßnahmenblatt im Maßnahmenverzeichnis (vgl. Unterlage 9.2) beschrieben und mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgestellt.

Hinsichtlich der Ersatzmaßnahmen 4 E und 5 E fordert die untere Naturschutzbehörde in ihrer Stellungnahme eine nicht nur dreijährige, sondern dauerhafte Unterhaltungspflege durch die Vorhabenträgerin.

Dem Einwand wird stattgegeben. Aus fachlicher Sicht wird für die Ersatzmaßnahmen 4 E und 5 E eingeschätzt, dass die hierzu im Maßnahmenverzeichnis benannte dreijährige Fertigstellungs- und Entwicklungspflege nicht ausreichend ist, um die Wirkungen des Eingriffs tatsächlich zu kompensieren. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der erforderlichen Kompensation der Beseitigung von Altbäumen. Aus diesem Grund wurde eine dauerhafte Unterhaltungspflege im Rahmen der üblichen Unterhaltung für öffentliches Straßenbegleitgrün und kommunaler Forstflächen angeordnet (vgl. Nebenbestimmung A. III. 7.7). So sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 4 Satz 1 BNatSchG in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Eine Sicherung angelegter Ersatzmaßnahmen erfordert im Regelfall der Durchführung regelmäßiger Unterhaltungsmaßnahmen. Dabei ist grundsätzlich davon auszugehen, dass eine Kompensation für unbestimmte Dauer, also dauerhaft, zur Verfügung stehen muss, zumindest soweit es sich nicht um Eingriffsvorhaben handelt, die nach einer bestimmten Zeit wieder rückzubauen sind.

Die Planfeststellungsbehörde geht allerdings auch davon aus, dass eine Wiederherstellung der betroffenen Werte und Funktionen nach spätestens 25 Jahren erreicht worden ist. So geht etwa die „Handlungsempfehlung zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen im Freistaat Sachsen“, davon aus, dass von einer Ausgleichbarkeit ohnehin nur ausgegangen werden kann, wenn die gleichartige Wiederherstellung der betroffenen Werte und Funktionen in einem Zeitraum von 25 Jahren erreicht werden kann – mit anderen Worten sie unterstellt, dass ein Ausgleich ausgleichbarer Eingriffe nach spätestens 25 Jahren abgeschlos-

sen ist. In diesem Sinne geht auch die Kompensationsverordnung des Bundes (vgl. § 12 Abs. 1 S. 2 Hs. 2 BKompV, vglbar. § 10 Abs. 1 Satz 4 BayKompV) davon aus, dass der Unterhaltungszeitraum in der Regel die Dauer von 25 Jahren nicht überschreitet. Entsprechend hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass dauerhaft im Sinne von 25 Jahren zu verstehen ist, d.h. der Unterhaltungszeitraum nach 25 Jahren endet. Auf die Nebenbestimmungen unter A. III. 7.7 ff wird (im Übrigen) verwiesen.

Verantwortlich für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Maßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger (§ 15 Abs. 4 S. 3 BNatSchG). Die Vorhabenträgerin ist deshalb auch verpflichtet, die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rechtlich zu sichern, wobei als rechtliche Sicherung auch der Abschluss entsprechender Verträge in Betracht kommt, wenn eine vertragliche Vereinbarung ausreichend erscheint, um eine ausreichende Sicherung zu erreichen (Lütkes in: Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2. Auflage, § 15 Rn. 61).

Für die im Eigentum der Vorhabenträgerin stehenden Flächen, auf denen Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden, ist eine dingliche Sicherung durch Eintragung einer Dienstbarkeit nicht zwingend notwendig, da das Eigentum der Vorhabenträgerin eine ausreichend dingliche Sicherung darstellt (vgl. hierzu auch Schrader, BeckOK Umweltrecht, § 15 BNatSchG, Rn. 53).

Damit wird den Anforderungen des § 15 Abs. 4 BNatSchG ausreichend Rechnung getragen

Zusammenfassend lässt sich damit feststellen, dass der Eingriff und die zu erwartenden Auswirkungen nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde bereits durch die Vorhabenträgerin umfassend dargestellt wurde. Dabei wurde die Intensität der Beeinträchtigung der betroffenen Schutzgüter bewertet, um Aufschluss über die Erheblichkeit und Nachhaltigkeit zu gewinnen. Die Intensität wurde anhand der Stärke, Dauer und räumlichen Ausdehnung der voraussichtlichen Beeinträchtigung sowie der Wertigkeit des Schutzgutes bestimmt. Außerdem wurden bestehende Vorbelastungen in die Bewertung einbezogen. Die abgeleiteten Konflikte wurden zusammenfassend im LBP erläutert und im Bestands- und Konfliktplan dargestellt. Detaillierte, durch die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare Ausführungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter sowie die bestehenden Konflikte finden sich in den Unterlagen 9, 9.1, 9.2, 19.1 und 19.2, auf die verwiesen wird.

Das geplante Vorhaben ist nach Maßgabe dieses Planfeststellungsbeschlusses mit der Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes vereinbar. Die mit dem Vorhaben verbundenen erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen zum Teil vermieden, zum Teil vermindert bzw., soweit eine Vermeidung oder Verminderung nicht möglich ist, vollständig ausgeglichen oder ersetzt. Zur Ergänzung der Maßnahme 5 V_{CEF} wird auf die Ausführungen unter C. V. 4.3.2 verwiesen.

5 Immissionsschutz

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

5.1. Lärm

5.1.1. Rechtsgrundlagen

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar. Es gehen von dem Vorhaben keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen i. S. d. § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG aus, die ohne Ausgleich bleiben.

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm vollzieht sich nach den gesetzlichen Bestimmungen auf drei verschiedenen, in nachstehender Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Bereits bei der Planung von Verkehrswegen ist darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden (§ 50 Satz 1 BImSchG - planerischer Lärmschutz).

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

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

Die Bundesregierung hat mit der 16. BImSchV von der Ermächtigung gemäß § 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG Gebrauch gemacht und Grenzwerte für den Schutz der Nachbarschaft festgelegt. Die in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwerte stellen das Zumutbare gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dar.

Gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreitet:

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen, § 2 Abs. 2 der 16. BImSchV.

Bezogen auf die konkrete Maßnahme stellt sich vorliegend die Situation wie folgt dar:

Die Vorhabenträgerin hat in dem als Unterlage 17.1.1 vorliegenden Erläuterungsbericht zu den schalltechnischen Untersuchungen die an die Schienentrasse angrenzenden Gebiete als (faktisches) „Allgemeines Wohngebiet“ und (faktisches) „Mischgebiet“ eingestuft (vgl. Ziffer 4.4.). Aufgrund eines fehlenden rechtsgültigen Bebauungsplans erfolgte die Einstufung durch die Ermittlung der tatsächlichen Nutzung.

Diese Einstufung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde rechtlich nicht zu beanstanden. Entlang des betrachteten Straßenabschnitts befinden sich Wohnbebauung, Einzelhandel, Kultureinrichtungen, Gastronomie, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude. Aus diesem Grund ist die Großenhainer Straße im betrachteten Abschnitt gemäß dem derzeit geltenden Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt Dresden als gemischte Baufläche sowie gewerbliche Baufläche im Sinne des § 1 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BauNVO eingeordnet. Für den Bereich des Einkaufszentrums Großenhainer Straße existiert ein vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß §§ 12, 30 Abs. 2 BauGB.

5.1.2. Bewertungsverfahren

5.1.2.1. Schiene

Die Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Schienenwege sind verbindlich vorgeschrieben. Danach richtet sich die Berechnung des Beurteilungspegels gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 der 16. BImSchV nach Anlage 2 der 16. BImSchV, wobei jeweils die Berechnung getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und für den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen hat.

Die Beurteilungspegel für Schienenwege, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, wurden gemäß den vorgegebenen Berechnungsmethoden ermittelt. Zudem wurde das jeweilige Streckenaufkommen einberechnet. Die Vorhabenträgerin geht für den Prognoseplanfall 2030 von denselben Belegungszahlen wie im Prognosenußfall aus. Auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziffer 4.3 in der Unterlage 17.1.1 wird verwiesen.

Bei der Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege sowie für den Beurteilungspegel Schienenwege durch bauzeitlich bedingte Umleitungen sind nach § 4 Abs. 2 16. BImSchV insbesondere die Schallpegelkennwerte von Fahrzeugen und Fahrwegen, die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg, die Besonderheiten des Schienenverkehrs durch Auf- oder Abschläge für die Lästigkeit von Geräuschen infolge ihres zeitlichen Verlaufs, ihrer Dauer, ihrer Häufigkeit und ihrer Frequenz sowie für die Lästigkeit ton- oder impulshaltiger Geräusche zu beachten.

Für das Vorhaben erfolgte die Berechnung des Beurteilungspegels für die Schienenwege an den schutzbedürftigen Nutzungen nach Anlage 2 der 16. BImSchV unter Nutzung des EDV-Programms SoundPLAN Version 8.2.

Im Ergebnis steht damit fest, dass die durchgeführten Berechnungen für den Beurteilungspegel Schienenwege entsprechend den einschlägigen Berechnungsmethoden erfolgten, so dass die Planfeststellungsbehörde von einer zutreffenden Berechnung der Beurteilungspegel ausgeht.

5.1.2.2. Straße

Inwiefern zusätzlich auf die von der Vorhabenträgerin in der Unterlage 17.1.2.1. durchgeführten Berechnungen für den Beurteilungspegel Straßenwege nach §§ 1, 3 der 16. BImSchV abzustellen ist, kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dahinge-

stellt bleiben. Ausweislich der schalltechnischen Berechnungen wird an keinem Gebäude der Beurteilungspegel überschritten.

5.1.2.3. Summenpegel

Um dem Gebot einer umfassenden Problembewältigung zu genügen, erfolgte zusätzlich eine summative Gesamtlärbetrachtung. Nach der Rechtsprechung des BVerwG besteht im Hinblick auf die verfassungsrechtliche Schutzpflicht für Gesundheit und Eigentum ein Anspruch auf weitergehenden Schallschutz, wenn der Summenpegel sämtlicher Verkehrswege die Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet (BVerwG, Urteil vom 13. Mai 2009 – Az.: BVerwG 9 A 72.07 – juris, Rn. 69)

Bei dieser Summenpegelbetrachtung wurden die Emittenten Kraftfahrzeuge und Schienenfahrzeuge bezüglich ihrer Geräuschimmissionen für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall überlagert und die Summenpegel anschließend miteinander verglichen.

Dies vorangestellt, ergibt sich für die immissionsschutzrechtlichen Betrachtungen Folgendes:

5.1.3. Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG – planerischer Lärmschutz

Das Vorhaben entspricht dem in § 50 BImSchG angelegten Vermeidungsgrundsatz. Mit diesem Planungsgebot ist für die planerische Abwägung eine weitgehende Beachtung der Lärmschutzbelange vorgeschrieben. Soweit möglich sollen alle Planungen für Schienenwege und Straßen dem Immissionsschutz Rechnung tragen. Ihm ist allerdings kein Vorrang vor anderen öffentlichen oder privaten Belangen einzuräumen.

Hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigung führt das Vorhaben bei allen untersuchten Varianten zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte, so dass sich keine Variante aufdrängt, welche dem Planungsziel in gleicher Weise entspricht und noch weniger Lärmbeeinträchtigungen hervorruft.

5.1.4. Vereinbarkeit mit § 41 BImSchG – aktiver Lärmschutz

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sowie von Eisenbahnen, Magnetschwebbahnen und Straßenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Eine Änderung im Sinne des § 41 BImSchG liegt dann vor, wenn die bauliche Maßnahme in die Substanz des Verkehrsweges eingreift, wobei bei Schienenwegen die Substanz aus den Gleisanlagen mit Unter- und Überbau, einschließlich der Oberleitung besteht (Michler in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, § 10 Rn. 24; Jarass, BImSchG, 14. Aufl. 2022, § 41 Rn. 22, 23). Außerdem muss die Funktionsfähigkeit des Verkehrsweges gesteigert werden (BVerwGE 124, 334 = NVwZ 2006, 331). Mit dem Vorhaben ist die Erhöhung des Gleisachsabstandes geplant und damit ein baulicher Eingriff in die Gleisanlagen und die Oberleitung verbunden. Die Änderung steigert auch die Funktionsfähigkeit der Trasse, da durch den Einsatz des neuen Stadtbahnwagens die Leistungsfähigkeit des ÖPNV erhöht werden soll.

Die Änderung eines Schienenweges ist dann wesentlich, wenn die Schiene um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Ziffer 1 der 16. BImSchV). Zum anderen ist eine wesentliche Änderung von Schienenwegen dann ge-

geben, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) erhöht oder aber auf mindestens 70 dB(A) tagsüber oder mindestens 60 dB(A) nachts erhöht wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV). Schließlich liegt eine wesentliche Änderung auch dann vor, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) tagsüber oder 60 dB(A) nachts erhöht wird, soweit es sich nicht um ein Gewerbegebiet handelt (§ 1 Abs. 2 S. 2 der 16. BImSchV).

Mit dem Vorhaben wird durch die Aufweitung des Gleismittenabstandes auf 3,00 m in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Unter- und Oberbau einschließlich der Oberleitung, eingegriffen. Dies führt in der Folge aufgrund des hierdurch bedingten Heranrückens der Gleise an die bestehende Bebauung zu einer Verringerung des Abstandes zwischen Verkehrsweg und zu schützender Bebauung.

Zudem werden vorhabenbedingt an 20 Gebäuden auf der nordöstlichen Straßenseite (gerade Hausnummern) der Großenhainer Straße bereits vorhandene Beurteilungspegel von mindestens 60 dB(A) nachts um 0,1 bis 0,7 dB(A) weiter erhöht. An 14 Gebäuden werden zudem die Immissionsgrenzwerte im Tagzeitraum überschritten. Ausgehend davon ist mit einer vorhabenbedingten Erhöhung der Beurteilungspegel gemäß § 1 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV zu rechnen.

Der Ausbau der Schienenwege auf der Großenhainer Straße selbst stellt damit eine wesentliche Änderung von Schienenwegen im Sinne des § 41 BImSchG dar.

Die Verpflichtung des § 41 Abs. 1 BImSchG zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen setzt weiter voraus, dass von einem Verkehrsweg bzw. von den Verkehrsweg nutzenden Fahrzeugen Verkehrsgeräusche ausgehen. Weiter betrifft dies allein die Verkehrsgeräusche, die durch die Nutzung des Verkehrswegs entstehen, der gebaut oder geändert wird (Jarass, BImSchG § 41 Rn. 33-35).

Unter Berücksichtigung dieses Grundsatzes wurden in den immissionstechnischen Unterlagen (vgl. Unterlage 17) die Lärmberechnung infolge des erheblichen baulichen Eingriffs (Prognose-Planfall) und die Lärmberechnung ohne die geplante Baumaßnahme (Prognose-Nullfall) jeweils zunächst getrennt für den Straßenverkehr und für den Schienenverkehr Straßenbahn ermittelt und berechnet. Ungeachtet dessen, ob hier die Berechnung des Beurteilungspegels Straße ebenfalls maßgeblich ist und die 16. BImSchV nur eine getrennte Betrachtung der Lärmauswirkungen der verschiedenen Baumaßnahmen vorsieht, hat die Vorhabenträgerin auch wegen der hohen (Vor-)Belastung der Großenhainer Straße zusätzlich eine Summenpegelbetrachtung für die Emittenten Kraftfahrzeuge und Schienenfahrzeuge für die davon betroffenen Gebäude durchgeführt.

Es ist dabei folgendes Ergebnis feststellbar:

Im Ergebnis der Untersuchung wurde nachgewiesen, dass ausgehend von den Schallemissionen Schienengeräusche für 20 Gebäude ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach besteht. Hierfür sind in der planfestgestellten Unterlage 17.1.3.1 die schalltechnisch schutzwürdigen Bebauungen zusammen mit dem jeweiligen ermittelten Beurteilungspegel und der Darstellung des Anspruchs auf Lärmvorsorge aufgeführt. Darauf wird Bezug genommen.

Bei der Ermittlung des Summenpegels wurde unter Berücksichtigung der Fassaden und Etagen, welche bereits einen Anspruch dem Grunde nach erworben haben, an 14 Ge-

bäuden Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Hierzu wird auf die Unterlage 17.1.3.3 Bezug genommen, welches das Ergebnis der Gesamtlärbetrachtung enthält.

Zur Vermeidung schädlicher Verkehrsgeräusche sind folglich Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes, insbesondere die Einhaltung des Standes der Technik, vorzusehen.

Die bauliche Umsetzung entsprechend dem Stand der Technik wird mit Nebenbestimmung A. III. 5.2 sichergestellt.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände zwischen Straße und Bebauung bzw. zwischen Straßenbahntrasse und Straße sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Platzverhältnisse, Zuwegungen, Querungen, etc.) nicht realisierbar. Die Gleisanlagen der DVB AG werden nach Aussage der Vorhabenträgerin regelmäßig 2-mal monatlich mit dem Schienenschleifwagen befahren sowie einer visuellen Inspektion unterzogen. Verschleißerscheinungen, die sich auch negativ auf den straßenbahnbedingten Lärm auswirken, können damit frühzeitig erkannt und beseitigt werden. Damit werden zumindest erhöhte Schallbelastungen vermieden bzw. gemindert.

5.1.5. Vereinbarkeit mit § 42 BImSchG – passiver Lärmschutz

Da den vorgenannten Anforderungen nicht in dem erforderlichen Umfang durch eine entsprechende Planung oder durch technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, haben die Betroffenen gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für passive Schallschutzmaßnahmen. Der Anspruch auf passiven Lärmschutz wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt (vgl. Nebenbestimmung A. III. 6.7 und planfestgestellte Unterlagen 17.1.3.1 und 17.1.3.3). Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Auf § 30a PBefG wird verwiesen.

Der Anspruch auf Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen ist der Höhe und der Zweckbestimmung nach begrenzt. Er ist gemäß § 42 Abs. 2 BImSchG nur für die tatsächlich erbrachten Aufwendungen an der betroffenen baulichen Anlage und nur in dem Umfang zu leisten, der zum Schutz im Gebäude notwendig ist. Art und Umfang des Anspruchs regelt die 24. BImSchV. Demnach sind gemäß § 2 Abs. 1 der 24. BImSchV Schallschutzmaßnahmen bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern, wobei zu den Schallschutzmaßnahmen auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle, gehört. Zu den Umfassungsbauteilen zählen bspw. insbesondere Fenster, Türen und Rolladenkästen. Schutzbedürftige Räume sind gemäß der 24. BImSchV insbesondere Wohnräume oder Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden sowie sonstige Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Nach § 42 BImSchG geschützt sind auch bauliche Anlagen im Außenwohnbereich, z. Bsp. Balkone.

5.1.6. Lärmschutz auf den Umleitungsstrecken

Für die Bauphase hat die Vorhabenträgerin ein Verkehrsführungskonzept vorgelegt (vgl. Unterlage 16.5.1). Ob es daneben einer separaten schalltechnischen Berechnung bedarf, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde dahingestellt bleiben.

Die 16. BImSchV findet auf umleitungsbedingte und damit vorübergehende Lärmimmissionen grundsätzlich keine unmittelbare Anwendung, sondern ist die Zumutbarkeitsgrenze für die Betroffenen situationsbedingt nach den jeweiligen Umständen des Ein-

zelfalls zu beurteilen (BVerwG, Beschluss vom 23. Juni 2009 – Az.: 9 VR 1.09 -, juris Rn. 16; SächsOVG, Beschluss vom 20. Dezember 2018 – Az.: 4 B 260/18 Rn. 29).

Vorliegend sehen die Unterlagen 1 (dort Ziffer 9.1) sowie 16.5.1 eine Bauzeit von ca. acht Monaten vor.

Zur Aufnahme des Umleitungsverkehrs erfolgte – auch zu Zwecken der Minderung der zu erwartenden, temporären Erhöhung des Verkehrs – nach Aussage der Vorhabenträgerin bereits eine Ertüchtigung der Riesaer Straße durch den Straßenbaulastträger, so dass diesbezüglich auch von einer Reduzierung des Schallpegels ausgegangen wird. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass das Straßennetz aufnahmefähig ist, wie etwa Riesaer Straße.

5.1.7. Lärm während der Bauzeit

Während der Bauzeit, hierbei wird von ca. acht Monaten ausgegangen, ist ungeachtet dessen mit baubedingten Lärmbelastungen für Anwohner zu rechnen. Die zum Anliegerschutz aufgenommenen Nebenbestimmungen A. III. 5.2 bis 5.4 gewährleisten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass unzumutbare Belastungen durch Lärm auch anlässlich der Bauarbeiten vermieden werden.

5.2. Luftschadstoffe

Das geplante Vorhaben ruft nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe hervor.

Die Baumaßnahme entspricht dem in § 50 BImSchG angelegten Vermeidungsgrundsatz. Eine Variante, die dem Planungsziel in gleicher Weise entspricht und noch weniger Schadstoffbeeinträchtigungen hervorruft, hat sich unter Berücksichtigung aller Belange nicht angeboten. Es gehen von dem Vorhaben keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen durch Luftschadstoffe i. S. d § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG aus.

Speziell festgelegte Grenzwerte zur Beurteilung der Schädlichkeit straßenverkehrsbedingter Schadstoffe ergeben sich aus der 39. BImSchV. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist aber nicht zwingend vorhabenbezogen durch diesen Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, sondern unter Berücksichtigung der Verursacheranteile durch flächenbezogene Luftreinhaltepläne der zuständigen Immissionsschutzbehörden (§ 47 BImSchG, §§ 27 ff. der 39. BImSchV).

Die Grenzwerte sind jedoch im Rahmen der Abwägung und aufgrund des Gebots der Problembewältigung zu berücksichtigen. Es dürfen durch das Straßenbauvorhaben jedenfalls keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen wären und es deswegen ausschließen würden, die vorgegebenen Grenzwerte einhalten zu können.

Das ist vorliegend nicht der Fall. Zunächst sind keine auf den Fahrzeugeigenschaften beruhende negative Veränderungen des Luftschadstoffausstoßverhaltens der Straßenbahnzüge der Vorhabenträgerin zu erwarten. Darüber hinaus ist der Anteil des Straßenbahnverkehrs am verkehrsbedingten Gesamtluftschadstoffausstoß wegen des Fehlens von Verbrennungsmotoren gering. Schließlich hat das Vorhaben auf die vom Straßenverkehr herrührenden Luftschadstoffemissionen keine nennenswerten Auswirkungen.

5.3. Erschütterungen und sonstige Immissionen

Das Vorhaben begegnet keinen Bedenken hinsichtlich etwaiger Beeinträchtigungen durch straßenbahnverkehrliche Erschütterungen (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden; Gebäudeschäden). Die Vorhabenträgerin hat hierzu ein Gutachten zu betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen anfertigen lassen, welches als Unterlage 17.2. vorliegt.

Ansprüche auf Schutzvorkehrungen des aktiven und passiven Erschütterungsschutzes beurteilen sich in Ermangelung spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen u. a. dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte Dritter erforderlich ist. Hierbei ist auf allgemeine Rechtsgrundsätze des Immissionsschutzrechts zurückzugreifen.

Vorliegend kann die DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) zur Beurteilung herangezogen werden (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – Az.: 7 A 14.09).

Um mögliche negative Auswirkungen durch Erschütterungen im Rahmen des Straßenbahnbetriebes auf die umliegenden Gebäude beurteilen zu können, wurde durch die Vorhabenträgerin als Unterlage 17 eine Untersuchung zur betriebsbedingten Erschütterungsimmissionen vorgelegt.

Im Ergebnis konnten im Planzustand Überschreitungen der Anforderungen der maßgeblichen DIN 4150 Teil 2 für alle untersuchten Gebäude mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Erhebliche Beeinträchtigungen durch Erschütterungen durch den Straßenbahnbetrieb sind nicht zu erwarten, so dass keine Ansprüche auf bauliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz bestehen.

Durch das Vorhaben sind auch keine Überschreitungen der sekundären Luftschallpegel zu erwarten, die Richtwerte für den zulässigen Luftschallpegel werden eingehalten.

Der sekundäre Luftschall wird als Folge der Körperschallausbreitung von den in Schwingung versetzten Raumbegrenzungsflächen, insbesondere der Geschossdecken, als relative tieffrequentes Geräusch abgestrahlt. Hierauf bezogene Ansprüche auf Schutzvorkehrungen ergeben sich aus § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Da ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle bislang nicht gegeben ist, kann nach der Rspr. eine Orientierung an den Vorgaben der 24. BImSchV erfolgen (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – Az.: 7 A 14.09).

In dem durch die Vorhabenträgerin als Unterlage 17.2 vorgelegten Erschütterungsgutachten wurde plausibel dargestellt, dass die berechneten sekundären Luftschallpegel die zulässigen Innenpegel für Wohnräume in Anlehnung an die 24. BImSchV einhalten. Ein Anspruch auf bauliche Maßnahmen zum Erschütterungsschutz besteht demnach nicht.

Unter Berücksichtigung der getroffenen Festlegungen stehen der Maßnahme damit keine immissionsschutzrechtlichen Belange entgegen.

6 Kampfmittelbeseitigung

Im Bereich des Vorhabens ist keine Belastung mit Kampfmitteln bekannt. Da das Vorhandensein aber nicht sicher ausgeschlossen werden kann und Kampfmittel eine erhebliche Gefährdung für Leib, Leben und Sachwerte darstellen, hat die Planfeststellungsbehörde die Anzeigepflicht gemäß § 3 KampfmittelVO als Nebenbestimmung unter A. III. 6 aufgenommen, um dem Eintritt von Schäden durch Kampfmittel vorzubeu-

gen. Der Vorhabenträgerin steht es frei, auf eigene Kosten vorsorgliche Bodenuntersuchungen zur Gefahrenvorsorge durch eine Fachfirma durchführen zu lassen.

7 Öffentliche Ver- und Entsorgung, Leitungen

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

In Auswertung der eingeholten Stellungnahmen bestehen keine grundlegenden Konflikte mit Anlagen der Ver- und Entsorgung oder Leitungen.

Da die Ver- und Entsorgung der Daseinsvorsorge dient und eine Vermeidung von Störungen in diesem Bereich im öffentlichen Interesse liegt, wurde dem Vorhabenträger für den Fall, dass er im Rahmen der Bauarbeiten auf bislang nicht bekannte Leitungen und Anlagen trifft, allgemeine Unterrichts- und Abstimmungspflichten auferlegt (vgl. Nebenbestimmungen unter Ziffer A. III. 8.1). Damit wird sichergestellt, dass es vorhabenbedingt zu keinen Schäden an Leitungen oder Kabeln und damit am Eigentum der Leitungs- und Versorgungsträger kommt. Darüber hinaus dienen die Nebenbestimmungen der Gewährleistung der Elektrizitäts- und Gasversorgung der Allgemeinheit. Sie stellen damit die Umsetzbarkeit der Pflicht der Versorger bspw. aus §§ 2 Abs. 1 i. V. m. 1 Abs. 1 EnWG sicher.

Die Forderungen und Hinweise der GDMcom mbH, DeutscheTelekomTechnik GmbH und Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH wurde durch Nebenbestimmungen A. III. 8 entsprochen. Im Übrigen werden die im Zuge der Erwiderung zu den Stellungnahmen der Leitungsträger durch die Vorhabenträgerin abgegebene Zusagen mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich (vgl. Regelung unter A. V.).

Soweit im Zuge dieses Vorhabens Änderungen an bestehenden Versorgungsleitungen vorgenommen werden, insbesondere an Trinkwasser-, Abwasser-, Fernwärme-, Gas-, Strom- und Telekommunikationsleitungen, bleiben diese im Eigentum des jeweiligen Leitungsträgers und sind anschließend durch diesen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften zu betreiben und zu unterhalten.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt daher zu der Überzeugung, dass die Rechte der Leitungsträger dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

8 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Fernverkehr

Bei Beachtung der unter A. III. 9.1 und 9.2 festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen des Öffentlichen Personennahverkehrs vereinbar.

Potenziell betroffene Dienstleister im Öffentlichen Personennah- und -fernverkehr wurden am Verfahren beteiligt bzw. hatten die Möglichkeit, eigene Belange vorzutragen.

Der Verkehrsverbund Oberelbe erklärte in seiner Stellungnahme, dass dessen Belange vor dem Hintergrund des aktuellen Nahverkehrsplans für den Nahverkehrsraum Oberelbe umfassend berücksichtigt wurden. Daher bestehen keine Einwände gegen das Vorhaben.

Des Weiteren sind die Belange der Deutsche Bahn AG als Betreiberin des öffentlichen Personenfernverkehrs von dem Vorhaben berührt. In einer Entfernung von ca. 60 m Entfernung (Knotenpunkt Großenhainer Straße/Riesaer Straße) befindet sich bahnstreckenlinks die Bahnstrecke Leipzig – Dresden. Die DB AG, DB Immobilien, als von der

DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, erklärte in der Stellungnahme, dass gegen das geplante Bauvorhaben bei Beachtung und Einhaltung der aufgeführten Bedingungen/Auflagen und Hinweise keine Bedenken bestehen.

9 Straßenbahnanlagen, Straßenverkehr

9.1. Verkehrsführungskonzept

Mit dem gegenständlichen Vorhaben werden Änderungen und Anpassungen der Verkehrsführung erforderlich, um dem Ziel des Vorhabens zu entsprechen. Nach Auswertung der Planunterlagen sowie nach Abwägung der hierzu vorgetragenen Einwände geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen das vorgesehene Verkehrsführungskonzept sowohl während als auch nach der Bauphase besteht. Im Einzelnen:

9.1.1. Entfall Rechtsabbieger Heidestraße/West für Sattelkraftfahrzeuge

Am Knotenpunkt Heidestraße/West-Großenhainer Straße entfällt künftig aufgrund der angehobenen Fahrbahn der stadtwärtigen Haltestelle der Rechtsabbieger in die Großenhainer Straße für Sattelkraftfahrzeuge.

Im Ergebnis der Prüfung steht fest, dass diese geplante Verkehrsführung nicht gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften verstößt und den einschlägigen Regelwerken entspricht. Zudem gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass die geplante Verkehrsführung keine unzumutbaren Beeinträchtigungen Dritter hervorruft. (siehe unten Ziffer 9.2).

Bereits nach der gegenwärtigen Verkehrssituation ist die Möglichkeit des Rechtsabbiegens von der Heidestraße/West auf die Großenhainer Straße durch Sattelkraftfahrzeuge stark eingeschränkt. Die vorhandene Fahrbahnbreite der westlichen Heidestraße beträgt ca. 7,2 m. Das Parken am Fahrbahnrand ist einseitig erlaubt. Das Verbot des Rechtseinbiegens auf die Großenhainer Straße für Sattelkraftfahrzeuge ist damit aus Verkehrssicherheitsgründen zumutbar.

9.1.2. Verkehrsführung während der Bauphase

Nach Auswertung der eingegangenen Fachstellungnahmen und der privaten Einwendungen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen das in der Unterlage 1 Ziffer 9. geplante bauzeitliche Verkehrsführungskonzept mit drei Verkehrsführungsphasen bestehen. Insbesondere ist nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde die Umleitung des gesamten MIV über die Riesaer Straße rechtlich nicht zu beanstanden. Die Vorhabenträgerin hat hierzu im Erörterungstermin ausgeführt, dass die Riesaer Straße bereits im Jahr 2023 verkehrstechnisch ertüchtigt wurde, um den Umleitungsverkehr aufzunehmen. Sollte während der Bauphase die Einrichtung von Parkverbotszonen auf der Heide- und Riesaer Straße, insbesondere im Knotenpunktbereich Heide- und Riesaer Straße zur Gewährleistung des Lieferverkehrs erforderlich sein, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, dies im Rahmen der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung unter A. III. 10.10 verwiesen.

9.1.3. Aufnahmefähigkeit der Trachenberger Straße / Riesaer Straße und Heidestraße für Sattelkraftfahrzeuge

Die Thematik des Verkehrs mit Sattelkraftfahrzeugen in der Trachenberger Straße/Heidestraße/Riesaer Straße während der Bauphase wurde nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde im erforderlichen Umfang in der Planung berücksichtigt.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu in ihrer Erwiderung im Nachgang zum Erörterungstermin entsprechende Schleppkurvennachweise vorgelegt. Weitergehend hat sie im Nachgang zum Erörterungstermin zugesagt (vgl. A IV), eine zusätzliche Beschilderung der von ruhendem Verkehr freizuhaltenen Flächen am Knotenpunkt Heidestraße/Riesaer Straße im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen. Sollten sich aus dieser Zusage Änderungen ergeben, gilt A III. 1.2.

9.2. Andienung der Grundstücke

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass während der Bauphase die Befahrbarkeit der anliegenden Grundstückszufahrten zum Teil anders sein und sich die An- und Abfahrtssituation für verschiedene Flurstücke nach Umsetzung der Maßnahme verändert darstellen wird. Dies ist mit den öffentlich-rechtlichen Vorschriften und privaten Belangen, insbesondere § 14 Abs. 3 SächsStrG und Art. 14 Abs. 1 GG, jedoch vereinbar.

Der Anliegergebrauch ist in § 14 Abs. 3 SächsStrG geregelt. Danach dürfen unbeschadet sonstiger öffentlich-rechtlicher Vorschriften Eigentümer und Besitzer von Grundstücken, die an einer öffentlichen Straße gelegen sind (Straßenanlieger), die an die Grundstücke angrenzenden Straßenteile über den Gemeingebrauch hinaus benutzen, soweit diese Benutzung zur angemessenen Nutzung des Grundstücks erforderlich ist und den Gemeingebrauch nicht dauernd ausschließt oder erheblich beeinträchtigt und nicht in den Straßenkörper eingreift.

Das Anliegerrecht schützt grundsätzlich nur die Erhaltung der Zufahrtsmöglichkeit, also des „Kontakts nach außen“ (vgl. VGH München, Urteil vom 24. Juni 2003 – Az.: 8 A 02.40090). In diesem Rahmen besteht kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Es gibt auch keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück auf Dauer unverändert angefahren werden kann. Der Anliegergebrauch ist daher nicht berührt, wenn das Grundstück zukünftig nur im Richtungsverkehr angefahren werden kann und der sonstige Zu- und Abgangsverkehr Umwege in Kauf nehmen muss (BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 1999 – Az.: 4 VR 7.99, zitiert nach juris, Rn. 7). Führt eine Maßnahme zu einer Veränderung, ggf. sogar Verschlechterung der für das Grundstück bestehenden Verkehrsverhältnisse, so wird der Anlieger dadurch in der Regel nicht in seinen Rechten verletzt. Aus dem Eigentumsgrundrecht (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 GG, Art. 31 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 SächsVerf) lassen sich weitergehende Rechte nicht herleiten (SächsOVG, Urteil vom 13. Juli 2022 – Az.: 1 A 1231/17, zitiert nach juris).

Gemessen an diesen Maßstäben gilt vorliegend Folgendes:

9.2.1. Andienung während der Bauphase

Es sind für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte dafür ersichtlich, dass die Befahrbarkeit der Grundstückszufahrten während der Bauphase unzumutbar beeinträchtigt ist. Nach den festgestellten Planunterlagen (Unterlage 1, Ziffer 9.1, und Unterlage 16.5.1) wird die Zufahrt zu den Grundstücken, wenn auch mit temporären Einschränkungen, gewährleistet. Der Anliegerverkehr im Baufeld und die Überfahrten der Baustelle an Knotenpunkten wird im Wesentlichen aufrechterhalten. Grundstücke, die über eine rückwärtige Erschließung verfügen, werden während der Bauzeit nicht über die Großenhainer Straße, sondern die Riesaer Straße erschlossen. Dies ist auch zumutbar,

zumal zeitweilige Sperrungen und Einschränkungen der Befahrbarkeit von Grundstückszufahrten nicht automatisch einen Eingriff in den von Art. 14 Abs. 1 GG geschützten Kernbereich des Anliegergebrauchs darstellen.

Für die nachfolgend aufgeführten Flurstücke gilt Folgendes:

Flurstück 434/11

Die Andienung des Grundstücks erfolgt während der Bauphase für aus stadtwärtiger Richtung kommende Fahrzeuge über die Riesaer Straße und Heidestraße, für von aus landwärtiger Richtung kommende Fahrzeuge über die Trachenberger Straße – Riesaer Straße und Heidestraße. Die Vorhabenträgerin hat zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde die Aufnahmefähigkeit der Riesaer Straße und Heidestraße auch für die Dauer der Bauzeit in ihrer Erwiderung durch Vorlage entsprechenden Schleppkurven bestätigt. Zudem hat die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung eine Befahrung des Grundstücks und anschließendem Wenden auch für einen schweren LKW mittels Schleppkurven nachgewiesen.

Die untere Brandschutz-, Rettungsdienst- und Katastrophenschutzbehörde hat weiter mitgeteilt, dass das Grundstück während der Bauphase auch im Fall der Vollsperrung der Großenhainer Straße über die Riesaer Straße und Heidestraße jederzeit durch die Feuerwehr angefahren werden kann.

Die Vorhabenträgerin hat zudem zugesagt, die Zufahrten zum Flurstück an der Großenhainer Straße – soweit möglich – auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Auf die Nebenbestimmung unter A. III. 13.4 sowie auf die Ausführungen unter C. VI. 2.3 wird im Übrigen verwiesen.

Flurstück 422a

Für die Andienung des Flurstücks während der Bauphase geltend die Ausführungen unter C. V. 9.2.1 zum Flurstück 434/11 entsprechend. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung eine Befahrung des Grundstücks für einen schweren LKW mittels Schleppkurven nachgewiesen. Den damit verbundenen bauzeitbedingten Entfall von sieben Stellplätzen schätzt die Planfeststellungsbehörde im Verhältnis zu Gesamtzahl der noch vorhandenen Stellplätze (über 100) als zumutbar ein. Auf die Nebenbestimmung unter A. III. 13.4 sowie die Ausführungen unter C. VI. 2.1 wird im Übrigen Bezug genommen.

9.2.2. Andienung nach der Bauzeit

Mit der geplanten Ausführung des Bauvorhabens wird sich im Bereich der Haltestelle Zeithainer Straße die Befahrbarkeit der anliegenden Grundstückszufahrten ändern. Im Einzelnen:

Flurstück 434/11

Eine Zufahrt aus stadtwärtiger Richtung ist über die Großenhainer Straße aufgrund der barrierefreien Haltestelle „Zeithainer Straße“ (angehobene Kfz-Fahrbahn) künftig für sämtliche Fahrzeugarten nicht mehr möglich. Die Andienung des Grundstücks durch landwärts fahrende Fahrzeuge bleibt jedoch weiterhin in Form einer Blockumfahrung über die Riesaer Straße und die Trachenberger Straße möglich.

Die Planfeststellungsbehörde geht damit davon aus, dass das Grundstück für landwärts fahrende Fahrzeuge zwar in Zukunft nur mit einem Umweg erreichbar sein wird, eine Befahrbarkeit aber im Übrigen uneingeschränkt, also auch für Sattelkraftfahrzeuge,

gegeben ist. Im Übrigen wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C. VI. 2.3 verwiesen.

Flurstück 422a

Die Andienung des Grundstücks wird sich nach Abschluss der Baumaßnahme nicht wesentlich ändern. Für die Nutzung der Heidestraße durch Sattelfahrzeuge gelten die Ausführungen zum Flurstück 434/11 entsprechend.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C. VI. 2.1 Bezug genommen.

Flurstück 434/9 und Flurstück 468/5

Künftig erfolgt die Andienung dieser Grundstücke nach dem Prinzip „rechts rein/rechts raus“. Der Umstand, dass diese nur noch im Richtungsverkehr angefahren und ausgefahren werden können, erschwert nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde den Anliegergebrauch nach den o. g. Maßstäben nicht unzumutbar. Im Anhörungsverfahren wurde hierzu auch nichts Gegenteiliges vorgetragen.

9.3. Verlegung der Feuerwehrezufahrt am Flurstück 469

Die Verlegung der Feuerwehrezufahrt am betreffenden Grundstück zwischen Heidestraße und Haltestelle begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken.

Die untere Brand-, Rettungsdienst und Katastrophenschutzbehörde fordert in diesem Zusammenhang die Einhaltung der Vorgaben (insbesondere hinsichtlich der Schleppkurven von/zum ÖV) der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr.

Die Vorhabenträgerin hat für die neu anzulegende Feuerwehrezufahrt nördlich der Haltestelle „Zeithainer Straße“ die Schleppkurve mit dem Bemessungsfahrzeug „großer LKW“ unter Ausnutzung der gesamten Fahrbahnbreite nachgewiesen. Das Grundstück ist damit für große Feuerwehrfahrzeuge erreichbar.

9.4. Stellungnahme Technische Aufsichtsbehörde

Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) wurde als technische Aufsichtsbehörde im Planfeststellungsverfahren beteiligt und gab mit Schreiben vom 17. Oktober 2022 zum Vorhaben eine Stellungnahme ab. Es erklärte, gegen die Durchführung der Gleisbaumaßnahme bestünden aus Sicht der technischen Aufsichtsbehörde keine grundsätzlichen Einwände. Diese Stellungnahme ersetze nicht das Zustimmungs- und Genehmigungsverfahren gemäß BOStrab. Die bahnaufsichtliche Zustimmung sei mit Vorlage der geprüften Ausführungsplanung nach § 60 BOStrab rechtzeitig zu beantragen. Bezüglich weitergehender Hinweise und Forderungen wird auf die Einwendung verwiesen.

Die bereits ergangenen Hinweise wurden mit Nebenbestimmungen unter A. III. 10.1 – 10.8 umgesetzt. Auf die Ausführungen unter C. I. 2 wird im Übrigen verwiesen.

9.5. Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde

Soweit die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung vom 28.03.2023 zugesagt hat, die Forderungen der Landeshauptstadt Dresden, untere Straßenverkehrsbehörde, in der weiteren Planung zu berücksichtigen, haben sich diese Einwände erledigt bzw. ihnen wird stattgegeben. Die Verbindlichkeit der Zusage ergibt sich aus A. IV.

Im Erläuterungsbericht stehe unter Punkt 4.4.1 im letzten Abschnitt für den Streckenbereich Trachenberger Platz bis Heidestraße, dass Behinderungen für den ÖPNV durch dynamische Straßenraumfreigabe nicht zu erwarten seien. Es sei nicht klar, welche Maßnahmen hierfür ergriffen würden und wie der Nachweis der Funktionalität erfolge. Weiterhin fehlten im Feststellungsentwurf/Erläuterungsbericht Nachweise und Hinweise zum zukünftigen Verkehrsablauf und zur Verkehrssicherheit für den Bereich der Verflechtung Straßenbahn/MIV unmittelbar nach dem Knoten-LSA Trachenberger Platz sowie der Haltestelle Zeithainer Straße in stadtwärtiger Richtung.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben, im Übrigen zurückgewiesen. In Übereinstimmung mit der Vorhabenträgerin ist die Beschilderung sowie Markierung grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Vorliegend sieht die Planfeststellungsbehörde weder einen Anlass noch eine Notwendigkeit, von diesem Grundsatz abzuweichen. Auf die Nebenbestimmungen unter A. III. 10.8 bis 10.10 wird im Übrigen verwiesen.

In der Planung fehle die Betrachtung der F-LSA14007 Pestalozziplatz. Die bestehenden Masten ragten entsprechend der Planung zukünftig in die Fahrleitung hinein. Dies sei unbedingt zu vermeiden. Der Nachweis der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit im Teil D sei zu ergänzen.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben, im Übrigen wird er zurückgewiesen. Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung angekündigt, die Ausleger der vorhandenen F-LSA an das Lichtraumprofil und die geplante Fahrleitungsanlage anzupassen. Auf die Nebenbestimmung unter A. III. 10.6 wird hingewiesen. Im Übrigen steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es sich bei der benannten F-LSA um eine Bedarfsanlage handelt und daher ein ergänzender Nachweis der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des ÖPNV nicht erforderlich ist.

Die Dokumentation/Darstellung der Verkehrsorganisation des Straßenbahnverkehrs während der Bauzeit hinsichtlich der Wartebereiche/Aufstellfläche der Straßenbahn sei zu ergänzen. Wartende Bahnen dürften den fließenden Verkehr nicht behindern oder die Sicherheit einschränken. Ein Rückstau in den Knotenpunkt Trachenberger Platz sei auszuschließen.

Der Hinweis hat sich erledigt. Die Vorhabenträgerin hat hierzu auf Nachfrage der Planfeststellungsbehörde im Nachgang zum Erörterungstermin mitgeteilt, dass eine temporäre Fahrsignalanlage (FSA) bereits im März 2023 errichtet und in Betrieb genommen wurde, um die Befahrbarkeit der Großenhainer Straße im Abschnitt zwischen Riesaer Straße und Trachenberger Platz für den neuen Stadtbahnwagen im Übergangszeitraum zu gewährleisten. Die FSA funktioniert gegenwärtig ohne wesentliche Behinderung des MIV. Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, die FSA während der Bauzeit mit Inbetriebnahme des Baugleises gleichermaßen zu nutzen. Hinsichtlich der Einrichtung und Nutzung eines Baugleises verweist die Planfeststellungsbehörde im Übrigen auf die Stellungnahme des LASuV vom 16. November 2023. Darin bestätigt das LASuV das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Konzept zur bauzwischenzeitlichen Anbindung des Straßenbahnbetriebshofs Trachenberge durch die Einrichtung eines Baugleises.

Im Übrigen ist die Großenhainer Straße während der Bauzeit für den MIV voll gesperrt. Behinderungen des MIV sind daher nicht zu erwarten. Auf die Ausführungen in der Unterlage 1 Ziffer 9 wird verwiesen.

Hinsichtlich der Verkehrsführung während der Bauzeit fehlten die Unterlagen, die insbesondere das Thema Fahren und Bauen thematisieren. Ungeklärt sei weiterhin die Anliegererschließung, insbesondere die Gleisquerung bei Straßenbahnbetrieb sowie der Nachweis, dass die zur Verfügung stehenden Baufelder im Kontext zum Fahren und Bauen und der Anliegererschließung ausreichend seien.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die aufgeworfenen Punkte werden zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde umfassend und nachvollziehbar in der Unterlage 16.5.1 behandelt. Darauf und auf die Ausführungen unter C. V. 9.1 wird insofern verwiesen.

9.6. Stellungnahme der Polizeidirektion Dresden, Sachbereich Verkehr

Die Polizeidirektion Dresden hat der Planung aus verkehrspolizeilicher Sicht zugestimmt.

10 Raumordnung, Landesplanung, Kommunale Belange

Raumordnerische Belange stehen der Maßnahme nicht entgegen.

Gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen von Personen des Privatrechts, die der Planfeststellung bedürfen, Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in Abwägungs- oder Ermessensentscheidungen zu berücksichtigen. Sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG u. a. in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung.

Maßgebend ist der Landesentwicklungsplan des Freistaates Sachsen 12. Juli 2013, ergänzt durch den Regionalplan für die Planungsregion Oberes Elbtal/Osterzgebirge (2. Gesamtfortschreibung vom 24. Juni 2019).

Ausweislich der Stellungnahmen der oberen Raumordnungsbehörde werden durch das Vorhaben die Belange der Raumordnung nicht berührt.

Ebenso steht das Vorhaben den regionalplanerischen Vorgaben der 2. Gesamtfortschreibung des Regionalplans für die Region Oberes Elbtal/Osterzgebirge 2020 nicht entgegen.

Das Vorhaben unterliegt als öffentliche Verkehrsanlage gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 SächsBO nicht dem Regelungsinhalt der SächsBO.

Dem Vorhaben stehen auch keine städtebaulichen Belange im Sinne des § 38 Satz 1 HS. 2 BauGB entgegen. Danach finden die Vorschriften der §§ 29 bis 37 BauGB auf Planfeststellungsverfahren von überörtlicher Bedeutung keine Anwendung, wenn die Gemeinde beteiligt wird, städtebauliche Belange sind zu berücksichtigen.

Die im Verfahren beteiligte Landeshauptstadt Dresden bat um Prüfung der Einordnung von Gehwegvorstreckungen an der nördlichen Straßenseite der Zeithainer Straße sowie der Nutzung der in der Planung vorgesehenen Gehwegvorstreckungen an den Straßeneinmündungen Pestalozziplatz, Weinböhlauer Straße Ost/West und Coswiger Straße für zusätzliche Baumpflanzungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Bei den Gehwegvorstreckungen handelt es sich nicht um notwendige Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1

HS. 1 VwVfG. Auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C. I. 2.1 wird vollumfänglich verwiesen.

Des Weiteren forderte sie, dass im Bereich der gesamten Großenhainer Straße innerhalb der Gehwege und Anpassungsbereiche Fahrradbügel eingeordnet werden sollen.

Dem Einwand wird stattgegeben bzw. hat sich erledigt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, diesen Punkt im Rahmen der Ausführungsplanung zu prüfen.

Sie wies zudem darauf hin, dass die Gehwege östlich der Großenhainer Straße entsprechend des Handbuchs zur Gestaltung des öffentlichen Raumes ausgeführt werden sollten (Granitplatten und Granitpflaster oder Seifenpflaster).

Der Einwand wird zurückgewiesen. Ein grundhafter Ausbau der Gehwege entlang der Großenhainer Straße ist nicht vorgesehen.

Schließlich forderte sie, die auf der Westseite der Großenhainer Straße vor den Gebäuden Nr. 61 bis 75 vorhandenen Granitplatten und Kleinpflasterungen zu erhalten.

Der Einwand hat sich erledigt. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, nach Ausbau der Bushaltestelle „Pestalozziplatz“ den vorhandenen Oberflächenbelag wiederverwenden zu wollen.

11 Rettungswesen

Belange des Rettungswesens sowie des Brand- und Katastrophenschutzes stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Die Nebenbestimmungen unter A. III. 9 dienen der frühzeitigen Information der Träger des Rettungsdienstes über Beeinträchtigungen auf der regional bedeutsamen Verbindungsstrecke. Die Information über den Bauablauf und Nebenbestimmungen gewährleistet einen planbaren ungehinderten Einsatz von Feuerwehr- und Rettungsfahrzeugen.

Soweit die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung vom 28.03.2023 zugesagt hat, die Forderungen der Landeshauptstadt Dresden, untere Brand- und Katastrophenschutzbehörde, in der weiteren Planung zu berücksichtigen, haben sich diese Einwände erledigt bzw. wird ihnen stattgegeben. Die Verbindlichkeit der Zusage ergibt sich aus A. IV..

12 Vermessungswesen

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

13 Wasserwirtschaft

Bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit der Wasserwirtschaft und dem Wasserrecht vereinbar.

13.1. Wasserrahmenrichtlinie

Die in den §§ 27 und 47 WHG niedergelegten Gewässerbewirtschaftungsziele statuierten verbindlichen Vorgaben sind zu beachten. Die Bewirtschaftungsziele des WHG gehen auf die WRRL zurück. Diese ist auf den Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers gerichtet und legt für diese verbindliche Umweltziele fest. Hiernach darf

der Zustand der Gewässer zum einen nicht verschlechtert werden (Verschlechterungsverbot), zum anderen sind Gewässer grundsätzlich so weit zu schützen, zu verbessern und zu sanieren, dass ein guter Gewässerzustand erreicht wird (Verbesserungsgebot). Wird bei einem Oberflächen- oder Grundwasserkörper der gute Zustand nicht erreicht oder verschlechtert sich der bestehende Zustand, liegt ein Verstoß gegen die Bewirtschaftungsziele vor. Dies führt grundsätzlich zur Unzulässigkeit des Vorhabens (EuGH, Urteil vom 1. Juli 2015, Rs.C-461/13 - juris, Rn. 51). Eine Zulassung im Ausnahmefall bleibt jedoch zulässig, § 31 Abs. 2 und 3 WHG.

Im räumlichen Bereich der Straßenbaumaßnahme befinden sich bis auf das Oberflächengewässer Elbe, welche in einem Abstand von ca. 600 m westlich der Großenhainer Straße fließt, keine Oberflächengewässer. Nutzungen des Grundwasserkörpers sind nicht vorgesehen. Die Details sind in den Planunterlagen 8 sowie 18.1. und 18.2 dargestellt. In Auswertung der Unterlagen der Vorhabenträgerin und unter Berücksichtigung der eingegangenen Anmerkungen und Hinweise ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass das Vorhaben bei Umsetzung der festgesetzten Nebenbestimmungen mit keiner betriebsbedingten Verschlechterung der bestehenden Oberflächen- oder Grundwasserkörper verbunden ist. Das geplante Vorhaben ist daher mit den Bewirtschaftungszielen vereinbar.

13.2. Einleittatbestände und Entwässerungsanlagen

Für die Einleitung von Niederschlagswasser von befestigten Flächen in die von der Stadtentwässerung Dresden GmbH betriebenen städtische Kanalisation bedarf es vorliegend keiner wasserrechtlichen Erlaubnis durch die Vorhabenträgerin. Die Stadtentwässerung Dresden erhob im Anhörungsverfahren keine Bedenken gegen die Mitbenutzung der städtischen Kanalisation.

Im Zuge des geplanten Vorhabens werden mehrere Straßenentwässerungsanlagen erneuert. Diese sind gemäß § 2 Abs. 2 Satz 1 WHG i. V. m. § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 SächsWG als Bestandteil der Straße von den Bestimmungen über Gewässer ausgenommen.

14 Klima

Das Vorhaben ist mit den Belangen des globalen Klimaschutzes und der Klimaverträglichkeit vereinbar, Art. 20a GG, § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG.

Danach haben die Träger öffentlicher Aufgaben bei ihren Planungen und Entscheidungen den Zweck dieses Gesetzes und die zu seiner Erfüllung festgelegten Ziele zu berücksichtigen.

Dieses Berücksichtigungsgebot erfordert, dass im Rahmen der Abwägung die Auswirkungen der Planungsentscheidung auf den Klimaschutz – bezogen auf die in §§ 1 und 3 KSG konkretisierten nationalen Klimaschutzziele – zu ermitteln und die Ermittlungsergebnisse in die Entscheidungsfindung einzustellen sind (BVerwG, Urteil vom 4. Mai 2022 – Az.: 9 A 7/21, BVerwGE 175, 312, juris Rn. 71; OVG Hamburg, Beschluss vom 30. April 2024 – Az.: 1 Es 4/24.P Rn. 141; VGH Mannheim Urteil vom 4. Mai 2023 – Az.: 5 S 1941/22, juris Rn. 67). Weitere Anforderungen und Vorgaben zur Art und Weise der Umsetzung dieser Verpflichtung in einem Planfeststellungsverfahren enthält das Gesetz nicht (BVerwG, a.a.O., Rn. 77). Das Berücksichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG verlangt von der Planfeststellungsbehörde, mit einem – bezogen auf die konkrete Planungssituation – vertretbaren Aufwand zu ermitteln, welche CO₂-relevanten Auswirkungen das Vorhaben hat und welche Folgen sich daraus für die Klimaziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes ergeben (BVerwG, a.a.O., Rn. 82). Dies

muss sektorübergreifend im Sinne einer Gesamtbilanz erfolgen. Klimarelevant sind dabei sowohl die in § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 6 KSG potentiell emissionsverursachenden Sektoren als auch alle in Anlage 1 des KSG genannten Sektoren. Dies umfasst auch den positiv für die Gesamtbilanz wirkenden Beitrag des Sektors Landnutzung, Landnutzungsänderung und Forstwirtschaft nach § 3a KSG (Nr. 7 der Anlage 1 zum Gesetz). Dieser ist daher in den Blick zu nehmen, wenn Klimasenken durch das Vorhaben beeinträchtigt oder zerstört werden (zum Vorstehenden BVerwG, a.a.O., Rn. 83 f., 99). Für die Bewertung des Ergebnisses im Rahmen der Abwägungsentscheidung konstituiert § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG lediglich eine Berücksichtigungspflicht, nicht aber eine gesteigerte Beachtungspflicht im Sinne eines Optimierungsgebots; ein Vorrang gegenüber anderen Belangen kommt dem Klimaschutzgebot trotz seiner verfassungsrechtlichen Bedeutung nicht zu (BVerwG, a.a.O., Rn. 85 f.)

Ausgehend von diesen Maßstäben gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass das Vorhaben mit den Belangen des Klimaschutzes vereinbar ist.

Bei der Betrachtung des Sektors Verkehr (§ 4 Abs. 1 Satz 1 KSG, Nr. 4 der Anlage 1 zum KSG) ist zunächst zu berücksichtigen, dass die Erbringung von Verkehrsleistungen mit dem Verkehrsträger Straßenbahn im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern hinsichtlich der Klimawirkung als besonders vorteilhaft einzustufen ist. Auch unter Einbeziehung der Infrastrukturbereitstellung liegt die Klimawirkung des elektrifizierten Schienenverkehrs aufgrund dessen CO₂-freien Antriebs deutlich unter der des Individual- oder Luftverkehrs sowie des Straßengüterverkehrs.

Durch das planfestgestellte Vorhaben wird zudem die Attraktivität des ÖPNV gesteigert, was wiederum zu einer erheblichen Reduktion von CO₂-Emissionen führt (vgl. hierzu VGH Mannheim, Urteil vom 4. Mai 2023 – Az.: 5 S 1941/22 –, juris, Rn 69). Jedenfalls wird durch den Betrieb des Vorhabens kein Mehr an CO₂-Emissionen verursacht. Hinzu kommt, dass die Vorhabenträgerin angekündigt hat, perspektivisch ausschließlich Ökostrom für den Betrieb ihrer Straßenbahnen zu beziehen. Durch diese Umstellung werden die Straßenbahnen zukünftig mit 100 Prozent sauberer Energie angetrieben, was den Fahrgästen ermöglicht, nahezu klimaneutral zu reisen – auf jeden Fall klimaneutraler als mit dem motorisierten Individualverkehr. Damit werden sich perspektivisch infolge des Betriebs der Straßenbahn/Stadtbahnwagen mit klimaneutralen DVB-Strom die betriebsbedingten Treibhausgasemissionen weiter reduzieren.

Eine Quantifizierung sowohl der herstellungs- als auch der baubedingten Treibhausgasemissionen (Produktion von Beton/Zement/Stahl; Baustellentätigkeit und Baustoffeinsatz) ist im vorliegenden Fall unter Zugrundelegung der Rechtsprechung nicht geboten. Aktuell gibt es diesbezüglich weder konkretisierende Vorschriften, Leitfäden oder sonstige Handreichungen für die praktische Umsetzung der behördlichen Ermittlungs- und Bewertungspflichten noch existieren für das Vorhaben sonstigen Zahlen zu CO₂-Emissionen als vergleichbare Beurteilungsgrundlagen.

Eine weitere Quantifizierung der herstellungs- und baubedingten Emissionen ist im vorliegenden Fall auch deshalb nicht geboten, weil die Planfeststellungsbehörde nach dem Personenbeförderungsgesetz als einschlägigem Fachgesetz nicht befugt ist, Erkenntnisse zu Treibhausgasemissionen bei der Beton- und Stahlproduktion sowie dem baustellenbedingten Verkehr anzuführen, um den Antrag auf Planfeststellung im Wege der Abwägung vollständig abzulehnen. Denn nach § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG ist der Bau oder die Änderung der Betriebsanlage für eine Straßenbahn grundsätzlich planfeststellungsfähig. Nach § 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG dient dieses Gesetz u. a. auch der Sicherstellung einer ausreichenden, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr. Diese fachgesetzlichen Wertungen werden durch das Berück-

sichtigungsgebot des § 13 Abs. 1 KSG nicht überspielt (vgl. OVG Hamburg a. a. O). Dem Gesetzgeber war bekannt, dass Bau und Änderung von Betriebsanlagen der Straßenbahn zu nicht unerheblichen Treibhausgasemissionen führen, was er jedoch zur Erreichung der Ziele des § 8 PBefG hinnimmt.

Soweit die Maßnahme mit einer Beseitigung von Bäumen und einer geringfügigen Neuversiegelung einhergeht und damit zu einer Änderung der Landnutzung führt, sieht die Planung hierfür einen vollständigen Ausgleich u. a. auch in der Form von CO₂-bindenden Neuanpflanzungen entlang der Großenhainer Straße vor.

VI Private Einwender

1 Eigentum - allgemein

Durch die Umsetzung des Vorhabens wird fremdes Eigentum (Art. 14 Abs. 1 GG, Art. 31 Abs. 1 SächsVerf.) dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen. Das Maß der Inanspruchnahme, das heißt die vorübergehende oder endgültige Inanspruchnahme und die Größe der benötigten Flächen, ist in den Grunderwerbsunterlagen (Grunderwerbspläne und Grunderwerbsverzeichnis) dargestellt.

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

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

Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des Straßenverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes sowie der privaten Interessen an einem möglichst ungeschmälernten Erhalt des Eigentums und des Umfangs der gegenwärtigen Nutzung, wurde das Interesse an der vorgesehenen Baumaßnahme im Ergebnis höher bewertet. Die sich aus den Flächeninanspruchnahmen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen.

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

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

Nicht vorhersehbar auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende mittelbare Schäden werden durch die Vorhabenträgerin über ein Beweissicherungsverfahren (vgl. Nebenbestimmung A. III. 13.4) erfasst.

Eigentumsrechtliche Belange stehen der Genehmigung des Vorhabens nicht entgegen.

2 Einwender

2.1 Einwendernummer 1

Die anwaltlich vertretene Einwenderin ist Grundstücksbetroffene. In ihrem Eigentum befinden sich fast alle durch den „vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 682 Dresden-Pieschen Einkaufszentrum Großenhainer Straße“ (vb BPlan 682) überplanten Grundstücke, namentlich die Flurstücke Nr. 418, 418/5, 418/6, 418/7, 418/8, 418/9, 418/d, 419, 419/1, 419/2, 422/1, 422/a und 425/4 – mit Ausnahme der beiden Flurstücke 418/d und 419/1 der Gemarkung Pieschen. Die Flurstücke 418/6 und 418/8 befinden sich ebenfalls im Eigentum der Einwenderin.

Bauzeitbedingt fallen auf dem Flurstück 419 der Einwenderin, welches als Parkplatz für die anliegenden Einzelhandelsbetriebe zu dienen bestimmt ist, insgesamt sieben Pkw-Stellplätze weg. Das Flurstück 419 ist über zwei Zufahrten erschlossen: Einmal über die Großenhainer Straße zwischen Bau-km 0+000 und 0+050 (Großenhainer Str. 119) und daneben über die Heidestraße.

Die Einwenderin nimmt als Eigentümerin von durch das Planfeststellungsverfahren betroffenen Flächen und auch im Namen der gewerblichen Mieter (den Einzelhändlern dm-Drogerie Markt GmbH & Co. KG, BabyOne Markt für Baby- und Kinderausstattung in Dresden GmbH, Mäc Geiz Handelsgesellschaft mbH, und Ernsting's family GmbH & Co. KG) Stellung.

Dem bisherigen Stand der Planung könne man nicht in vollem Umfang zustimmen und erhebe folgende Einwände:

1. Sperrung der Ein- und Ausfahrt (Großenhainer Straße 119). Eine vollständige Sperrung für den MIV während der gesamten Bauzeit sei nicht verhältnismäßig. Der Bauabschnitt habe eine Länge von 690 m. Nach den Planfeststellungsunterlagen seien zwei Bauphasen vorgesehen. In der ersten Bauphase solle der Ausbau der stadteinwärtigen Gleise samt Fahrbahn und in der zweiten Bauphase der Ausbau der stadtauswärtigen Gleise samt Fahrbahn erfolgen. Angesichts der Länge des Bauabschnitts läge es nahe, dass die Bauarbeiten in den jeweiligen Bauphasen nicht gleichzeitig auf dem gesamten Bauabschnitt, sondern sukzessive in den jeweiligen Systemschnitten (vgl. Unterlage 16.5.2 Verkehrsführung während der Bauzeit) erfolgten. Die Bauphasen seien so zu gestalten, dass den Inhabern der an der Straße gelegenen und auf ihre Benutzung angewiesenen Gewerbebetriebe die Nutzung der Straße weitestgehend ermöglicht werde. Die Verkehrsbeschränkungen und Behinderungen dürften nicht über das notwendige Maß hinausgehen: insbesondere müssten überflüssige Verzögerungen vermieden werden. Dazu seien die verschiedenen Arbeitsvorgänge sachgemäß zu koordinieren. Außerdem seien im Vorfeld verschiedene Arbeitsweisen mit unterschiedlichen Verkehrsbeschränkungen zu prüfen, wobei die Ausführungsart zu wählen sei, die für den Vorhabenträger noch zumutbar sei und für den Gewerbetreibenden die geringsten Belastungen enthalte (BGH, Urteil vom 7. Juli 1980, Az. III ZR 32/79, Rn. 17; OVG Greifswald, Beschluss vom 22. Juli 2011, Az. 1 M 100/11, Rn. 20, juris).

Dem Einwand wird stattgegeben bzw. er hat sich erledigt. Der Forderung der Einwenderin, die einzelnen Bauphasen in kleinere Bauabschnitte zu untergliedern,

dern und damit zu optimieren, um eine weitest gehende Erreichbarkeit des Einzelhandelsmarktes sowie der anderen Einzelhandelsbetriebe aufrecht erhalten zu können, wurde durch die Vorhabenträgerin zugesagt (A. IV). Ergänzend hat die Planfeststellungsbehörde eine Abstimmungsverpflichtung festgesetzt, siehe A. III. 1.2.

Im Übrigen ist die Andienung der im Eigentum der Einwenderin befindlichen Grundstücke während der Bauzeit, wenn auch mit Einschränkungen, gewährleistet. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C. V. 9.2.1 verwiesen.

Um die durch eine Vollsperrung erheblichen Beeinträchtigungen insbesondere für die ansässigen Einzelhändler auf das notwendige Maß zu reduzieren und darüber hinausgehende ungerechtfertigte Eingriffe in Art. 14 Abs. 1 GG zu vermeiden, schlage man die folgenden Maßnahmen vor:

a) Planung kleinerer Bauabschnitte während der Bauphasen 1 und 2 von Nord nach Süd: Die beiden Bauphasen sollten jeweils noch in Unterabschnitte für die einzelnen Straßenabschnitte von Nord nach Süd unterteilt werden. Angesichts der Länge des Bauabschnitts würden sich die jeweiligen Arbeiten immer nur auf einen Teilbereich erstrecken. Eine Sperrung des Bauabschnitts Baubeginn - Heidestraße (0+000 m bis 0+150 m) sei während der Durchführung der Bauarbeiten in dem Bauabschnitt Heidestraße - Riesaer Straße (0+150 m bis 0+690 m) nicht erforderlich und dürfe deshalb auch nicht erfolgen.

b) Erhalt der Zufahrt Großenhainer Str. 119 während der Bauphase 2: Die beiden Zufahrten in der Großenhainer Str. 119 und 121 grenzten räumlich unmittelbar aneinander an. Trotzdem solle nach dem gegenwärtigen Stand nur die Zufahrt Großenhainer Str. 121 über die fertiggestellte Fahrbahn ermöglicht werden, (vgl. U 15.5.1 Verkehrsführung während der Bauzeit). Es seien keine Gründe ersichtlich, weshalb die Zufahrt 119 im Vergleich zur Zufahrt 121 nicht geöffnet werden solle. Die Öffnung der Zufahrt 119 sei sogar zwingend geboten, da ansonsten die Erschließung des Einkaufszentrums nicht mehr gesichert sei. Deshalb sei mindestens eine Fahrtrichtung vom Trachenberger Platz aus zu erhalten.

Zur Frage der Optimierung der Bauzeit durch die Bildung kleinteiliger Bauabschnitte wird zunächst auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Im Übrigen wird der Einwand, auch die Zufahrt Großenhainer Straße 119 müsse, wie die Zufahrt Großenhainer Straße 121, während der Bauzeit geöffnet bleiben, zurückgewiesen. Es handelt sich hierbei um zwei ungleiche Sachverhalte, deren unterschiedliche Behandlung gerechtfertigt ist. Das Grundstück Großenhainer Straße 121 verfügt nur über die Großenhainer Straße eine Anbindung zum öffentlichen Wegenetz. Eine rückwärtige Erschließung ist nicht vorhanden. Von daher ist diese Zufahrt auch während der Bauphase durch die Vorhabenträgerin in Abhängigkeit von der Bautechnologie offen zu halten.

Die rückwärtige Zufahrt zu dem Einkaufszentrum über die Heidestraße sei allein nicht ausreichend, um die Erschließung des Areals sicherzustellen.

(1) Nach den Festsetzungen des vb BPlans 682 dürfe ausschließlich die Zufahrt 119 als Ausfahrt für LKW genutzt werden.

(2) Die LKW könnten auf dem Gelände des Einkaufszentrums nicht wenden. Im Gespräch am 20. Oktober 2020 sei vereinbart worden, dass die DVB AG den erforderli-

chen Platzbedarf für das Wenden mittels graphischer Schleppkurven ermitteln werde. Das Ergebnis der im Anschluss vorgenommenen Messungen sei nicht bekannt.

(3) Außerdem verfüge die Zufahrt Heidestraße nur über eine Breite von ca. 6,50 m. Gegenwärtig sei bereits das gleichzeitige Auf- und Abfahren von PKW mit Schwierigkeiten verbunden. Die Nutzung der Zufahrt Heidestraße als Ein- und Ausfahrt für LKW sei nach unserem Kenntnisstand technisch nicht möglich. Die Anbindung unserer Grundstücke und der Gewerbebetriebe werde nach den Unterlagen zur Planfeststellung nicht sichergestellt sein, da sie nicht mehr für den bestehenden Liefer- und Kundenverkehr erreichbar sein würden. Damit unsere Mieter - ausschließlich Einzelhändler - während der Bauzeit die jeweiligen Gewerbebetriebe aufrechterhalten können, sei der Erhalt einer Lkw-fähigen Ausfahrt zwingend erforderlich. Die bisher vorgesehene Zufahrt Heidestraße könne die Erschließung des Einkaufszentrums nicht sichern und sei deshalb unzureichend.

Der Einwand zu (1) wird zurückgewiesen. Nach den planerischen Festsetzungen des „Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes Nr. 682 Dresden-Pieschen Einkaufszentrum Großenhainer Straße Dresden“ vom 12. Juli 2012 erfolgt die Zufahrt für den Lieferverkehr über die Heidestraße und die Ausfahrt über die Großenhainer Straße. Dies findet sich auch unter Ziffer 5.1 der Begründung zum Bebauungsplan wieder. Der Lieferverkehr wird somit als Einrichtungsverkehr organisiert.

Ob die Festsetzung zur Erschließung des Flurstücks 419 für den Lieferverkehr drittschützende Wirkung zugunsten der Einwenderin entfaltet, kann nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde vorliegend dahinstehen. Diese im Bebauungsplan festgesetzte Durchfahrtskonzeption stellt keinen für die Fachplanung unüberwindlichen Belang dar. Die Planfeststellungsbehörde erkennt die Belastung der Einwenderin durch die wegfallende Zugangsmöglichkeit während der Bauphase. Diese Beeinträchtigung ist jedoch vorliegend hinzunehmen, weil die Errichtung bzw. Ausbau der Haltestelle „Zeithainer Straße“ und die damit verbundene Anhebung der Kfz-Fahrbahn für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs als unverzichtbar anzusehen ist. Zudem handelt es sich nur um eine temporäre Beschränkung der Ausfahrt Großenhainer Straße für den Lieferverkehr.

Die Einwände zu (2) und (3) haben sich erledigt. Die Vorhabenträgerin hat mittels Schleppkurven nachgewiesen, dass sämtliche Flurstücke der Einwenderin auch während der Bauphase durch große Lkw erreichbar sind (siehe Unterlage 23.1/9). Dies wurde der Einwenderin im Anhörungsverfahren auch zur Kenntnis gegeben. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C. V. 9.2 Bezug genommen.

Als Eigentümerin und Vermieterin sei man auf den Gebrauch einer Zufahrt zur Großenhainer Straße angewiesen. Der nach Art. 14 Abs. 1 GG grundrechtlich geschützte Kernbereich des Anliegergebrauchs umfasse die Zugänglichkeit des Grundstückes von und zur Straße im Sinne einer ausreichenden Verbindung zur Straße (OVG Bautzen, Beschluss vom 10. November 2009, Az. 1 A 764/08, Rn. 9, juris). Die Verbindung sei nur dann ausreichend, wenn sie mit Blick auf die Qualität und die Quantität des Verkehrs, denselben Umfang ermögliche, der über die bisherige Zufahrt abgewickelt wurden sei (Herber, in: Kodal, Handbuch Straßenrecht, 8. Aufl., 2021, S. 1052). Die Zufahrt über die Heidestraße ermögliche nicht denselben Nutzungsumfang, weshalb die Zufahrt über die Großenhainer Straße aufrechtzuerhalten sei. Schließlich müsse die Zufahrt zur Großenhainer Straße auch deshalb aufrechterhalten werden, da allein die Zufahrt über die Heidestraße die Erschließung aufgrund des massiv erhöhten Verkehrsaufkommens

nicht sichern können werde. Die Erschließung sei nur gesichert, wenn die vorhandenen Wege nicht überlastet werden. Dafür müsse die weitere Anbindung für das zu erwartende Verkehrsaufkommen ausreichend dimensioniert und ausgebaut sein (BVerfG, Urteil vom 3. Februar 1984, Az. 4 C 8/80, Rn. 17, zit. nach juris). Den Planfeststellungsunterlagen zufolge solle der gesamte Verkehr von der Großenhainer Straße über die Riesaer Straße und die Heidestraße umgeleitet werden. Dadurch erhöhe sich das Verkehrsaufkommen auf der Heidestraße um ein Vielfaches. Die Heidestraße sei nicht für ein derart erhöhtes Verkehrsaufkommen ausgelegt. Es sei nicht ersichtlich, wie die Heidestraße das bereits erhöhte Verkehrsaufkommen und den gesamten Zu- und Abfahrtsverkehr inkl. der Lieferfahrzeuge zu dem Einkaufszentrum bewältigen solle. Vielmehr würden die Heidestraße und der Kreuzungsbereich Heidestraße / Riesaer Straße derart überlastet sein, dass bereits deshalb die Erschließung des Einkaufszentrums nicht mehr gesichert sei.

Dem Einwand wird stattgegeben bzw. er hat sich erledigt. Zur Reichweite des Anliegergebrauchs wird zunächst vollumfänglich auf die Ausführungen unter C. V. 9.2 verwiesen. Um die Aufnahmefähigkeit des Nebenstraßennetzes, insbesondere der Heidestraße und der Riesaer Straße, sowohl während als auch nach der Bauzeit zu gewährleisten, um eine auskömmliche Andienung der Grundstücke der Einwenderin und auch des gegenüberliegenden Gründer- und Gewerbehofs sicherzustellen, hat die Vorhabenträgerin zugesagt, bauliche Anpassungen sowie die Einrichtung von Parkverbotszonen in den jeweiligen Straßenbereichen (Knotenpunktbereich Riesaer Straße/Heidestraße sowie Heidestraße) zu prüfen und bei Bedarf umzusetzen. Auf die diesbezügliche Nebenbestimmung unter A. III. 10.10 wird Bezug genommen.

Die Zufahrt Großenhainer Str. 121 solle grundsätzlich über das Baufeld in Abhängigkeit der Bautechnologie ermöglicht werden (vgl. Unterlage 15.5.1 Verkehrsführung während der Bauzeit). Ebenso müsse die Zufahrt Großenhainer Str. 119 erhalten werden, da das Einkaufszentrum, insbesondere für den Lieferverkehr (LKW) nicht erschlossen sei. Um Wiederholungen zu vermeiden, verweise man insoweit umfassend auf die obigen Ausführungen. Während der Durchführung der Bauarbeiten im Abschnitt 0+000 m bis 0+050 m in der Bauphase 1 sei eine Schließung der Zufahrt 119 unvermeidbar. Für diesen Zeitraum könne mit einer Behelfszufahrt (insbesondere Ausfahrt für LKW) über die gegenwärtig mit Pollern verschlossene Zufahrt bei Bauabschnitt 0+100 m die Erschließung weiterhin gesichert werden. Die Gestaltung der Behelfsausfahrt sei der folgenden Grafik beispielhaft mit Lila-Markierungen illustriert: (...) Auf diese Weise könne stets die erforderliche Zufahrt zur Großenhainer Straße erhalten bleiben. Die bisherige Planung führe zu unverhältnismäßigen Eingriffen in unsere grundrechtlich geschützten Rechte als Eigentümerin. Die Beeinträchtigungen müssten auf das tatsächlich erforderliche Maß reduziert werden. Das sei durch eine Teilung der Bauphasen in kleinere Bauabschnitte und den Erhalt der Zufahrt der Großenhainer Str. zu dem Einkaufszentrum möglich.

Der Einwand wird insoweit zurückgewiesen, als die Einwenderin eine Ungleichbehandlung im Verhältnis zum Grundstück Großenhainer Straße 121 geltend macht. Dies betrifft auch die von der Einwenderin wiederholt geäußerten Zweifel an der Geeignetheit der Zufahrt Heidestraße für den Zu- und Abfahrtsverkehr für LKW. Insofern wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Im Übrigen wird dem Einwand stattgegeben und mit Blick auf die Forderung nach einer Optimierung der Bauphasen auf die erfolgte Zusage der Vorhabenträgerin, im Rahmen der Ausführungsplanung eine Aufweitung der in der Unterlage 16.5.1 / Blatt vorgesehenen Behelfszufahrt zum Grundstück Großenhainer Straße 121 in Richtung Grundstück Großenhainer Straße 119 zu prüfen, hinge-

wiesen. Die zusätzliche Prüfwusage der Vorhabenträgerin im Erörterungstermin, zur Verbesserung der bauzeitlichen Erschließungssituation zusätzlich zu prüfen, ob die Behelfszufahrt zum Grundstück Großenhainer Straße 121 während der Bauzeit vergrößert werden kann, damit die Einzelhandelseinrichtungen auch während der Bauzeit im Einrichtungsverkehr von der Großenhainer Straße aus erreichbar sind, bleibt unberührt. Selbiges gilt für die Prüfung, ob die gegenwärtig mit Pollern verschlossene Zufahrt zum Grundstück Großenhainer Straße 119 während der Bauzeit für den Einrichtungsverkehr geöffnet werden kann. Sollten sich aus dieser Zusage Änderungen ergeben, gilt A. III. 1.2. Unabhängig davon ist durch die geplanten Maßnahmen der Vorhabenträgerin der Anlieferungsverkehr für das Grundstück der Einwenderin auch über den Bauzeitraum gewährleistet.

Nach dem Erläuterungsbericht werde von einer Bauzeit von acht Monaten ausgegangen. Der Baubeginn solle bereits im I. Quartal 2023 erfolgen; das Bauende solle im IV. Quartal 2023 erreicht werden. Angesichts der geplanten Sperrung der Ein- und Ausfahrt zur Großenhainer Straße (siehe oben) und dem zeitnahen Beginn der Baumaßnahmen sei diese Planung zu grob. Insbesondere sei den Planfeststellungsunterlagen nicht zu entnehmen, von wann bis wann die beiden anvisierten Bauphasen andauern würden. Als Eigentümerin und Vermieterin sei man gegenüber den Mietern, ebenfalls Einzelhändler, verpflichtet, ihnen die Baumaßnahmen sowie die konkreten damit einhergehenden Nutzungseinschränkungen so früh wie möglich mitzuteilen. Um die durch die Bauarbeiten zu erwartenden Gewinneinbußen so gering wie möglich zu halten, benötigten die Mieter einen gewissen zeitlichen Vorlauf für die Abstimmung mit Lieferanten, Anpassung der Werbemaßnahmen sowie der Planung der benötigten Mitarbeiter.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben. Auf die Zusage zur Optimierung der Bauabschnitte sowie auf Nebenbestimmungen unter A. III. 10.10 sowie A. III. 13.1. und 13.4 wird verwiesen.

Zusammenfassend bitte man um ausführliche Prüfung der Vorschläge. Als Vermieterin befürchte man die Geltendmachung von Mietminderungsansprüchen aufgrund der unverhältnismäßigen Beeinträchtigungen der ansässigen Gewerbebetriebe durch die geplanten Bauarbeiten. Die Stadt Dresden habe als Alleingesellschafterin der DVB AG und als Straßen- und Tiefbauamt den Grundrechtsschutz der Anlieger zu gewährleisten. Sie sei verpflichtet, sich im Rahmen der Abwägung für diejenigen Ausführungen zu entscheiden, die unter Berücksichtigung der gesamten Umstände für den Träger des Vorhabens noch zumutbar seien und für die Gewerbetreibenden die geringere Belastung enthielten. Rein vorsorglich möchte man bereits jetzt auf etwaige Entschädigungspflichten hinweisen. Denn entschädigungslos seien nur solche Verkehrsbeschränkungen und Behinderungen durch Straßenbauarbeiten hinzunehmen, die nach Art und Dauer nicht über das hinausgehen, was bei ordnungsgemäßer Durchführung der mit möglichen und zumutbaren Mitteln sachlicher und persönlicher Art notwendig sei (BGH, Urteil v. 30. April 1964, Az. VI ZR 125/63). Man bitte um Berücksichtigung der genannten Einwände und um Information über den weiteren Verlauf der Planung.

Soweit die Einwenderin Mietminderungsansprüche befürchtet, sind diese Gegenstand des Entschädigungsverfahrens.

Der bauzeitbedingte Wegfall von sieben Stellplätzen ist der Einwenderin zumutbar und begründet nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde dem Grunde nach keinen isolierten Entschädigungsanspruch nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG. Ob der vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 682 der Landeshauptstadt insofern eine drittschützende Wirkung entfaltet, kann dahingestellt bleiben. Die Planfeststellungsbehörde vermag im Ergebnis eine unverhältnismäßige Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs sowie des Rechts am einge-

richteten und ausgeübten Gewerbebetrieb nicht zu erkennen. Die Planfeststellungsbehörde vermag eine für die Bejahung eines Anspruchs aus § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG erforderliche Überschreitung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle nicht zu erkennen. Da die Einwenderin hat in diesem Zusammenhang im Übrigen auch weder im Anhörungsverfahren noch im Erörterungstermin konkret vorgetragen, dass mit dem temporären Wegfall der Stellplätze unverhältnismäßige Betriebseinschränkungen einhergehen werden.

Der Anliegergebrauch wird im Übrigen sowohl während als auch nach der Bauzeit gewährleistet, vgl. C. V. 9.2.

2.2 Einwander Nummer 02

Die Einwenderin ist als eingetragene Kauffrau Betreiberin des auf dem Flurstück 422a befindlichen Einzelhandelsmarktes. Die vorgetragenen Einwände sind wortgleich zu den Einwänden unter C. VI. 2.1, so dass auf die diesbezüglichen Ausführungen vollumfänglich verwiesen wird.

2.3 Einwander Nummer 03

Die anwaltlich vertretene Einwenderin ist grundstücksbetroffene. Sie ist Eigentümerin des Flurstücks 434/11 der Gemarkung Pieschen. Ihr wurde im Jahr 2002 eine Baugenehmigung zum Umbau des auf dem Flurstück befindlichen Gebäudes nebst Errichtung von 76 Außenstellplätzen (im Innenhof) sowie einer Tiefgarage erteilt. Zudem wurde ihr mit Bescheid der Landeshauptstadt Dresden vom 16.10.2003 die straßenrechtliche Genehmigung zur Herstellung von zwei Zufahrten erteilt. Die eine Zufahrt (Einfahrt) befindet sich an der Großenhainer Straße Höhe Haus Nr. 101, die andere Zufahrt (Ausfahrt) befindet sich auf der Heidestraße in Höhe der Haus Nr. 101 (Großenhainer Straße). Durch den Umbau der Haltestelle Zeithainer Straße und der Einrichtung einer angehobenen Kfz-Fahrbahn ist künftig die Einfahrt auf das Flurstück von der Großenhainer Straße aus stadtwärtiger Richtung nicht mehr möglich (vgl. Unterlage 5 Blatt 1).

Die Einwenderin trägt vor, der Gründer- und Gewerbehof stelle 32 Mietern auf rund 10.000 m² Mietflächen zur Verfügung, wobei dies unterschiedliche Unternehmen seien (Einzelunternehmer, Hightech-Ingenieurunternehmen und mittelständische Produktionsbetriebe). Aufgrund dieser multifunktionalen Anforderungen sei ein Durchfahrtskonzept für den Schwerlastverkehr, Sattelzüge, Tieflader, Feuerwehrfahrzeuge und Müllfahrzeuge über den Betriebshof mit der Zufahrt von der Großenhainer Straße und der Ausfahrt auf die Heidestraße sowie 135 Parkplätzen für Pkw und Transporter konzipiert und genehmigt worden. Die Außenanlage (Innenhof) des Gründer- und Gewerbehofes lasse es nicht zu, dass schwere Lkw dort wenden, insbesondere gelte dies für Sattelzüge, Tieflader und Feuerwehrfahrzeuge. Diese würden den Gründer- und Gewerbehof allerdings regelmäßig anfahren. An Werktagen komme es zu ca. 350 bis 400 Fahrzeugbewegungen, darunter Sattelzüge und Schwerlasttransporte, wie etwa für den Spezialeinrichtungenbau im Erdgeschoss des Gründer- und Gewerbehofes. Ein Betrieb mit nur einer Zufahrt von der Heidestraße aus sei nahezu ausgeschlossen. Zu den Mietern gehörten auch die "Pieschener Werkstätten", die noch im Objekt eine Werkstatt betreiben, in denen Personen mit körperlichen und geistigen Einschränkungen arbeiten, und die bei der Personenrettung auf die Hilfe der Feuerwehr mehr als alle anderen angewiesen seien. Einschränkungen hinsichtlich der Gefahrenabwehr (Feuerwehrezufahrt, Aufstellflächen für die Feuerwehr etc.) stellten mithin eine Gefahr für Leib und Leben dar.

Der Einwand hat sich insofern erledigt, als dass die untere Brand-, Rettungsdienst- und Katastrophenschutzbehörde die Erreichbarkeit des Grundstücks

auch während der Bauphase gegenüber der Planfeststellungsbehörde bestätigt hat. Dies wurde der Einwenderin im Nachgang zum Erörterungstermin mitgeteilt.

Hinsichtlich der Details der Erreichbarkeit des Grundstücks der Einwenderin während und nach der Bauphase wird im Übrigen auf C. III. 9.2 sowie die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

Die Belange der Einwenderin würden durch das Bauvorhaben sowohl während der Bauphase als auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens erheblich beeinträchtigt, und stellten eine Existenzbedrohung dar: 1. In der Planunterlage Blatt-Nr. 16.5.1/1 "Verkehrsführung während der Bauzeit - Bauphase 1" sei - insoweit identisch mit der Planunterlage Blatt-Nr. 16.5.1/2 "Verkehrsführung während der Bauzeit - Bauphase 2" - ersichtlich, dass die Zufahrt zu dem Gründer- und Gewerbehof der Einwenderin während der Bauzeit nicht nutzbar sein werde. So heiße es dort: „Schließung der Zufahrten während der Bauzeit.“ Für die Einwenderin würde dies zur Folge haben, dass ein An- und Abtransport von Gütern und Waren während der Bauzeit nicht möglich sein werde. Denn konzeptionell sei die Anlieferung und Abholung von Gütern und Waren im Wege der Durchfahrt von der Großenhainer Straße zur Heidestraße angelegt. Diese Konzeption sei zwingend, da eine Wendemöglichkeit für große Fahrzeuge, insbesondere LKW mit Anhänger, Sattelzüge, Tieflader, Feuerwehr und Müllfahrzeuge nicht vorhanden sei.

Soweit die Einwenderin vorträgt, das Bauvorhaben führe sowohl während als auch nach der Bauphase zu einer Existenzbeeinträchtigung, hat sich diese Einwendung erledigt [dazu (1)]. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen [dazu (2)].

- (1) Die Einwenderin hat sowohl im als auch im Nachgang zum Erörterungstermin vorgetragen, dass eine Existenzbedrohung dann nicht in Betracht komme, sofern zum einen in der Ausführungsplanung der Vorhabenträgerin mittels Nebenbestimmung aufgegeben werde, die einzelnen Bauphasen wiederum in kleinteilige Bauabschnitte zu untergliedern, um die Erreichbarkeit des Gründer- und Gewerbehofs während der Bauzeit weitestgehend zu gewährleisten. Der Zeitraum der Nichterreichbarkeit des Gründer- und Gewerbehofs von der Großenhainer Straße aus müsse auf 3 bis 6 Monate begrenzt werden. Zum anderen hänge die Bejahung einer Existenzbeeinträchtigung maßgeblich davon ab, ob die Mieter des Gründer- und Gewerbehofs ihre Bereitschaft erklärten, zeitweilig eine beschränkte Erreichbarkeit des Gründer- und Gewerbehofs hinzunehmen. Der Verfahrensbevollmächtigte der Einwenderin hat hierzu in einem ergänzenden Schreiben vom 12. Februar 2025 gegenüber der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass die Gewerbemietler übereinstimmend erklärt hätten, dass bei einem Wegfall der Parkplätze im Innenhof für den Zeitraum der Nichterreichbarkeit des Gewerbehofs von der Großenhainer Straße aus der Mietzins um 20,00 € / Stellplatz / Monat gemindert würde. Zudem wurde zugunsten einer Bereitschaft, einen Stellplatz für den Zeitraum der Nichterreichbarkeit des Gründer- und Gewerbehofs von der Großenhainer Straße aus freizuhalten, um den Wenderadius für Anlieferungen im Grundstück zu vergrößern, gefordert, dass den Mietern eine anderweitige Parkmöglichkeit außerhalb des Grundstücks zur Verfügung gestellt werde.

Der Forderung der Einwenderin, die einzelnen Bauphasen weiter in kleinere Bauabschnitte zu untergliedern und damit zu optimieren, um eine weitestgehende Erreichbarkeit des Gründer- und Gewerbehofs aufrecht erhalten zu können, wurde durch die Vorhabenträgerin zugesagt. Auf A. III. 1.2 wird verwiesen. Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin zugesagt, dass

eine Aufteilung der Bauphasen in möglichst kleinere Bauabschnitte auch im Rahmen der Ausführungsplanung und der Leistungsvergabe möglich und umsetzbar ist.

Soweit die Mieter des Gründer- und Gewerbehofes im Nachgang zum Erörterungstermin erstmalig fordern, die Vorhabenträgerin habe für die Dauer der Bauzeit auskömmliche Ersatzstellplätze zur Verfügung zu stellen, sind sie mit diesem Vorbringen gemäß § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG präkludiert.

Ausgehend von den Äußerungen der Einwenderin im Erörterungstermin und auch in ihrer Stellungnahme im Nachgang zum Erörterungstermin geht die Planfeststellungsbehörde daher davon aus, dass eine Existenzbedrohung für die Einwenderin nicht gegeben bzw. nicht substantiiert vorgetragen worden ist.

- (2) Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Die eingeschränkte Befahrbarkeit des Grundstücks während als auch die geänderte Befahrbarkeit nach der Bauphase begegnet keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Die Planfeststellungsbehörde erkennt dabei weder den durch § 14 Abs. 3 SächsStrG geschützten Anliegergebrauch, noch das Recht der Einwenderin am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, Art. 14 Abs. 1 GG.

In der Rechtsprechung ist die Frage, ob eine angemessene Nutzung eines Gewerbegrundstücks auch dann noch sichergestellt ist, wenn Sattelzüge auf dem Grundstück nicht gewendet werden können und eine bestehende zweite Ausfahrt, die es ermöglicht, dass eingefahrene Sattelzüge vorwärts wieder ausfahren, durch die Planung beseitigt wird, geklärt. Danach besteht kein Anspruch auf unveränderten Zugang zu einem Grundstück, sondern lediglich auf eine Verbindung mit dem Straßennetz, die eine angemessene Nutzung des Grundeigentums ermöglicht. Nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit wird durch die Straßengesetze (für § 8a Abs. 4 FStrG vgl. etwa BVerwG, Beschluss vom 14. Januar 2019 – Az.: 9 B 13.18 Rn. 3; VGH München, Beschluss vom 10. August 2021 – Az.: 8 CE 21.1989) gewährleistet. Damit sind Inhalt und Schranken des Eigentums gemäß Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG gesetzlich bestimmt (BVerwG, Beschluss vom 11. Mai 1999 – Az.: 4 VR 7. 99). Zur angemessenen Nutzung eines Gewerbegrundstücks gehört die Möglichkeit, mit Lastkraftwagen heraufzufahren (vgl. auch BVerwG, Beschluss vom 9. Januar 2013 – Az.: 9 B 33.12; OVG Lüneburg, Urteil vom 12. Juli 2022 – Az.: 7 KS 104/20). Ein über diese Anforderungen hinausgehendes Interesse eines Grundeigentümers an der Beibehaltung eines bestehenden Lagevorteils ist zwar bei der Planfeststellung in die Abwägung einzustellen. Es kann aber, soweit es nicht als geringfügig von vornherein außer Betracht bleibt, durch überwiegende Gemeinwohlbelange zurückgedrängt werden. Dieser Maßstab gilt auch für die Beantwortung der Frage, welches Gewicht dem Interesse des Eigentümers eines Gewerbegrundstücks an der Beibehaltung einer vorhandenen Zweiterschließung zukommt (BVerwG, Beschluss vom 14. Januar 2019 – Az.: 9 B 13.18 Rn. 4).

Gemessen an diesen Maßstäben überwiegt hier das Gemeinwohlinteresse an der Verwirklichung des Vorhabens das Interesse der Einwenderin an einem ungeschmälernten Erhalt der Zufahrt Großenhainer Straße. Eine Mehrfacherschließung des Grundstücks der Einwenderin gehört gerade nicht zum Kern des Anliegergebrauchs. Das Grundstück verfügt zur Überzeugung der

Planfeststellungsbehörde über eine ausreichende Verbindung zum öffentlichen Straßennetz sowohl vor als auch nach der Bauzeit (siehe C. V. 9.2.).

Zwar entfällt nach der Bauzeit die Möglichkeit der Zufahrt zum Gründer- und Gewerbehof aus stadtwärtiger Richtung über die Großenhainer Straße. Dies ist allerdings, bedingt durch die angehobene Kfz-Fahrbahn, aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs notwendig. Die Blockumfahrung über die Riesaer Straße, Trachenberger Straße sowie Trachenberger Platz und der damit verbundene geringfügige Umweg ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht unverhältnismäßig.

Während der Bauzeit ist für die Dauer der Sperrung der Großenhainer Straße ein zeitweiliges Wenden von Lkw auf dem Grundstück der Einwenderin erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat die Befahrbarkeit des Grundstücks während der Bauzeit durch die in der Unterlage 23.1/ Blatt 11 ersichtliche Schleppkurve auch für große Lkw nachgewiesen. Die Einwenderin hat im Erörterungstermin die Belastbarkeit des Schleppkurvennachweises in Zweifel gezogen, woraufhin die Planfeststellungsbehörde der Einwenderin den Vorschlag unterbreitete, einen Fahrversuch zur Frage der Befahrbarkeit des Innenhofs des Grundstücks der Einwenderin durchzuführen. Im Ergebnis wurde von der Einwenderin nicht auf die Durchführung des Fahrversuches bestanden, zumal die Einwenderin darauf hingewiesen hat, die Mieter des Gründer- und Gewerbehofs entsprechend anzuhalten, das Grundstück während der Bauzeit möglichst mit kleineren Lkw anzufahren. Zu den Details wird auf die Ausführungen im Protokoll zum Erörterungstermin vom 10. Dezember 2024 (Seite 13f.) verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass während der Bauphase eine Wendemöglichkeit im erforderlichen Umfang auch für Lkw auf dem Grundstück der Einwenderin gegeben ist.

Die durch Bescheid der Landeshauptstadt Dresden vom 16. Oktober 2003 erteilte Genehmigung zur Herstellung von zwei Zufahrten wird durch diesen Planfeststellungsbeschluss nicht berührt.

Es ist schon nicht ersichtlich, dass die bisherige Durchfahrtskonzeption der Einwenderin nach Fertigstellung des Bauvorhabens wesentlich beeinträchtigt bzw. geändert wird. Stadtauswärts fahrende Fahrzeuge nutzen künftig nicht mehr den Linksabbieger auf der Großenhainer Straße, sondern fahren über die Riesaer Straße und Trachenberger Straße und biegen dann wieder rechts auf die Großenhainer Straße ab, um auf das Grundstück der Einwenderin zu gelangen. Während der Bauphase ist zwar die Zufahrt Großenhainer Straße gesperrt, dies allerdings nur für einen begrenzten Zeitraum. Diese temporäre Beschränkung des Zugangs ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde zumutbar.

Die Pkw-Stellflächen im Hof entlang des Gebäudes seien Stellplätze, die im Baugenehmigungsverfahren nachgewiesen werden mussten, um die Genehmigungsfähigkeit des Bauvorhabens zu erreichen. Die Aufgabe der Stellplätze sei insoweit nicht genehmigungskonform, so dass die Landeshauptstadt Dresden den Betrieb des Gründer- und Gewerbehofes untersagen könne. Abgesehen davon würde das Freihalten der PKW-Stellplätze nur einigen wenigen kleineren vierachsigen LKW das Wenden ermöglichen, nicht aber den Schwerlasttransportern, Sattelzügen, Tiefladern und Feuerwehr-Löschfahrzeugen.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben, im Übrigen wird er zurückgewiesen.

Für die Zeit während der Bauphase bedarf es einer temporären Inanspruchnahme von vermieteten Stellplätzen auf dem Grundstück der Einwenderin, um auch größeren Lkw das Manövrieren auf dem Grundstück zu ermöglichen. Die mit der baurechtlichen Genehmigung verbundene Bestandskraft bewirkt einen Vertrauensschutz der Einwenderin dahingehend, dass die mit der Baugenehmigung errichteten Gebäude und Stellplätze mit der Rechtsordnung in Einklang stehen.

Die Vorhabenträgerin konnte eine Bereitstellung von Ersatzstellplätzen in unmittelbarer Umgebung des Grundstücks der Einwenderin nicht zusagen. Dass die Einwenderin in diesem Fall zu entschädigen ist, bedarf vorliegend keiner gesonderten Regelung. Es gelten die allgemeinen Grundsätze der einschlägigen Normen des Enteignungs- und Entschädigungsrechts. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zum nachfolgenden Einwand verwiesen.

Für die Zeit nach Verwirklichung des Bauvorhabens werden mit dem Planfeststellungsbeschluss keine Zustände geschaffen, die der Baugenehmigung der Einwenderin widersprechen. Die Stellplätze fallen vorhabenbedingt nicht weg.

Im Übrigen seien sämtliche Stellplätze im Hof des Gründer- und Gewerbehofes an die Mieter vermietet, so dass ein Verbot für die gesamte Bauzeit, die Fahrzeuge auf den gemieteten Stellflächen abzustellen, nicht durchsetzbar sei, und im Übrigen mit Minderungsansprüchen ggf. Kündigungen der Mietverträge über die Gewerberäume einhergehen würde. Dies ist für unsere Mandantin - abgesehen von dem nur begrenzten Nutzen - nicht zumutbar und existenzbedrohend.

Der Einwand wird zurückgewiesen, soweit die Einwenderin eine Existenzbedrohung geltend macht (siehe oben). Im Übrigen sind von den Mietern geltende gemachte Mietminderungsansprüche im nachfolgenden Entschädigungsverfahren geltend zu machen.

Der zeitweilige Wegfall von genehmigten Stellplätzen stellt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde einen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG entschädigungspflichtigen Eingriff in das von Art. 14 Abs. 1 GG, Art. 31 Abs. 1 SächsVerf. geschützte Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb dar.

Danach hat der Betroffene Anspruch auf eine angemessene Entschädigung in Geld, wenn Vorkehrungen oder Anlagen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

Das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb erfasst nicht nur die Betriebsgrundstücke und Betriebsräume, die Einrichtungsgegenstände, Warendorräte und Außenstände, sondern alles, was in seiner Gesamtheit den wirtschaftlichen Wert des Betriebs ausmacht (VGH Mannheim, Urteil vom 26. April 2018 – Az.: 5 S 2027/15 Rn. 41). Dabei erschöpfen sich die wirtschaftlichen Belange von gewerbetreibenden Anliegern nicht nur in der Erreichbarkeit ihrer Betriebsgrundstücke für den motorisierten Individualverkehr. Zu den grundstücksbezogenen und betrieblichen Standortinteressen, die die Abwägung im Einzelfall beeinflussen können, können auch weitere Faktoren gehören, die für die Erhaltung und Entwicklung des Ortszentrums als Einzelhandels- und Dienstleistungszentrums Relevanz entfalten. In diesem Zusammenhang ist von Bedeutung, ob für Kunden oder Mieter, die mit dem eigenen Kraftfahrzeug anfahren, hinreichender Parkraum zur Verfügung steht (OVG Bremen, Urteil vom 18. Februar 2010 – Az.: 1 D 599/08).

Ausgehend von diesen Maßstäben gilt Folgendes:

Während der Bauzeit ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde für größere Lkw eine Wendemöglichkeit auf dem Innenhof des Grundstücks der Einwenderin nur bei Inanspruchnahme von ca. 30 bis 35 genehmigten Stellplätzen gegeben. Die Baumaßnahme greift daher in das durch die Baugenehmigung gewährleistete Recht zur Schaffung von 76 Stellplätzen ein.

Die Voraussetzungen des Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG liegen im Übrigen dem Grunde nach vor.

Die Vorhabenträgerin hat zwar im Erörterungstermin Ihren Willen bekundet und ist nach den bisherigen Erfahrungen auch in der Lage, die Verwirklichung des Vorhabens so zu organisieren, dass die Belastungen auf das Unvermeidbare begrenzt werden. Sie konnte jedoch weder im Anhörungsverfahren noch im Erörterungstermin anderweitige konkrete Stellplatzmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung zum Grundstück bereitstellen.

Die Planfeststellungsbehörde gelangt, auch unter Zugrundelegung der Ergebnisse des Erörterungstermins, zudem zu der Einschätzung, dass bei einem Wegfall der Nutzung von mehr als 30 Stellplätzen gemessen an der Gesamtanzahl der 76 genehmigten Stellplätze im Innenhof und über einen Zeitraum von ggf. drei bis sechs Monaten nicht mehr von einer entschädigungslosen hinzunehmenden geringen Einschränkung des Betriebsablaufs ausgegangen werden kann und daher die fachplanerische Zumutbarkeitsgrenze (dazu BVerwG NVwZ-RR 2001, 653) überschritten ist.

Eine Entscheidung über die Höhe des Anspruchs bleibt dem Entschädigungsverfahren vorbehalten.

Die vollständige Schließung der Zufahrt von der Großenhainer Straße für die gesamte Bauzeit stehe im Übrigen im Widerspruch zu der den Gebäuden Haus Nr. 95 und 97 der Großenhainer Straße ermöglichte Zufahrt auch während der Bauzeit. So ergebe sich aus den vorbezeichneten Planunterlagen: Zufahrt Haus Nr. 95 und 97 grundsätzlich über Baufeld in Abhängigkeit der Bautechnologie. Es finde insoweit eine Ungleichbehandlung der Nachbargrundstücke bei gleichem Sachverhalt statt, und dies offenbar ausschließlich unter Verkennung der Konzeption der Anlieferung und des Abtransportes im Wege der Durchfahrt von der Großenhainer Straße zur Heidestraße bezogen auf den Lieferverkehr für das Objekt der Einwenderin. Die Tatsache, dass dem Grundstückseigentümer des Hauses-Nr. 95 und 97 der Großenhainer Straße gewährt werden solle, die Zufahrt auch während der Bauphase über das Baufeld nutzen zu können, zeige, dass dies möglich sei und mithin auch bezogen auf die Zufahrt zum Grundstück der Einwenderin von der Großenhainer Straße.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es liegt bereits keine rechtlich relevante Ungleichbehandlung des Grundstücks der Einwenderin im Vergleich zu den Gebäuden Großenhainer Straße Nr. 95 und 97 im Sinne des Art. 3 Abs. 1 GG, Art. 18 Abs. 1 SächsVerf. vor. Die Gebäude Großenhainer Straße Nr. 95 und 97 verfügen, anders als andere Grundstücke und auch dem Grundstück der Einwenderin, weder im rückwärtigen Bereich (Riesaer Straße) noch in der Zeithainer Straße als Seitenstraße eine Anbindung an das öffentliche Wegenetz. Sie sind ausschließlich über die Großenhainer Straße erschlossen und deshalb in ihrer planungsrechtlichen Situation nicht mit derjenigen des Grundstücks der Einwenderin zu vergleichen. Es ist daher von Rechts wegen erforderlich, dass die Vorhabenträgerin, wie auch in der Unterlage 16.5.1/ Blatt 1 ersichtlich, die Zufahrt

zu den Gebäuden Großenhainer Straße Nr. 95 und 97 in Abhängigkeit von der Bautechnologie auch während der Bauphase, aufrechterhält.

Aus dem als Anlage 2 zu unserem Schreiben beigefügten und zuletzt am 22. Juli 2021 aktualisierten Feuerwehrplan sei ersichtlich, dass die Feuerwehr im Brand- und Katastrophenfall von der Großenhainer Straße aus einen Angriff zur Löschung von Feuer und Rettung von Personen vorsehe, und zwar als Linksabbieger. Denn die Feuerwehr habe den Anfahrtsweg aus der Innenstadt über die Großenhainer Straße und müsse daher die Grundstückszufahrt Großenhainer Straße nutzen. Auch der Schlüsseltresor der Feuerwehr befinde sich am Tor Großenhainer Straße. Ohne eine gesicherte Feuerwehrezufahrt könne der Gründer- und Gewerbehof nicht sicher betrieben werden, abgesehen davon, dass der Gründer- und Gewerbehof auch ohne eine gesicherte Feuerwehrezufahrt überhaupt nicht betrieben werden dürfe. Das Brandschutzkonzept des Gründer- und Gewerbehofes und der als Anlage 2 beigefügte aktualisierte Feuerwehrplan sei entsprechend der Auflagen Ziff. 3.1 der Baugenehmigung erstellt, und könne nicht, auch nicht für die Bauzeit, ohne entsprechende Genehmigung der Bauaufsichtsbehörde der Landeshauptstadt Dresden und ohne Zustimmung der Feuerwehr geändert werden. Abgesehen davon gelte auch für die Feuerwehr, dass nur eine Durchfahrt von der Zufahrt Großenhainer Straße zur Heidestraße mangels hinreichender Wendemöglichkeit für die Feuerwehr-Löschfahrzeuge möglich sei. Das Schließen der Zufahrt während der gesamten Bauzeit gefährde damit nicht nur das Eigentum der Einwenderin, sondern auch und insbesondere Leib und Leben der dort arbeitenden Personen.

Der Einwand hat sich erledigt. Eine jederzeitige Erreichbarkeit des Flurstücks der Einwenderin durch die Feuerwehr im Brand- oder Katastrophenfall ist nach Auskunft der unteren Brand-, Rettungsdienst- und Katastrophenschutzbehörde auch für den Bauzeitraum gewährleistet. Danach kann der Gewerbepark während der Bauphase bei Vollsperrung der Großenhainer Straße über die Riesaer Straße/Heidestraße durch die Feuerwehr angefahren werden. Dazu sind der Beginn und der Abschluss der Baumaßnahme der unteren Brand-, Rettungsdienst- und Katastrophenschutzbehörde anzuzeigen.

Die Planunterlagen zeigten, dass während der Bauzeit die Zufahrt zum Gründer- und Gewerbehof von der Großenhainer Straße nicht mehr genutzt werden könne, und stattdessen - in Verkennung der Durchfahrtskonzeption - die Zufahrt Heidestraße für die Anlieferung und die Abholung von Gütern und Waren genutzt werden solle. Dazu sehe die Verkehrsführung während der Bauzeit vor, dass die Transportfahrzeuge über die Riesaer Straße und die Heidestraße zur Zufahrt Heidestraße des Gründer- und Gewerbehofes gelangen sollen. Dabei werde aus Sicht der Einwenderin allerdings verkannt, dass diese Anfahrts- und Abfahrtsroute keinesfalls möglich sei. Zum einen parkten sämtliche Anwohner und auch offenbar Kunden des dem Gründer- und Gewerbehofes auf der Heidestraße gegenüberliegenden Einkaufsmarktes am Fahrbahnrand, so dass schwere Fahrzeuge kaum die Möglichkeit der Durchfahrt hätten. Diese Einschätzung bestätige der Erläuterungsbericht unter Ziff. 4.5.2.1. Darin heiße es: In beiden Knotenpunktarmen der Heidestraße ist die Mitbenutzung der Gegenfahrspur infolge der vorhandenen Fahrbahnbreite und der parkenden Fahrzeuge am Fahrbahnrand notwendig. [...] Die vorhandene Fahrbahnbreite der westlichen Heidestraße beträgt ca. 7,2 m. Derzeit ist das Parken am Fahrbahnrand einseitig erlaubt. Damit ist bereits derzeit eine Befahrung der westlichen Heidestraße mit Sattelkraftfahrzeugen und Zügen stark eingeschränkt und kaum möglich. [...] Eine Zu- und Abfahrt für die Anlieferung und Abholung von Waren und Gütern vom Gründer- und Gewerbehof mit schweren Fahrzeugen über die westliche Heidestraße sei damit nahezu unmöglich. Denn es müsste die westliche Heidestraße ab der Ausfahrt bis zur Riesaer Straße in beide Richtungen befahrbar sein, sei doch während der Bauphase die Nutzung der Großenhainer Straße von der

Heidestraße aus kommend unmöglich. Ungeachtet dessen müsse in jedem Fall, selbst wenn – wie zuvor gefordert – auch während der Bauzeit die Zufahrt für schwere Fahrzeuge über die Großenhainer Straße möglich bleiben, eine Halteverbotszone entlang der Riesaer Straße und der Heidestraße erfolgen, damit der Schwerlastverkehr überhaupt diese Straßen ungehindert und ohne Gefährdung nutzen könne. Denn nach dem geplanten Verkehrskonzept müsse der Zulieferverkehr für den Gründer- und Gewerbehof über die Heidestraße und Riesaer Straße zur Großenhainer Straße fahren, um dort nach links auf die Großenhainer Straße abzubiegen, sei ein Linksabbiegen nach dem Verkehrskonzept nach der Fertigstellung des Bauvorhabens von der Heidestraße aus nicht mehr möglich.

Dem Einwand wird stattgegeben und insofern auf die unter A. III. 10.14 festgelegte Nebenbestimmung verwiesen. Danach hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der unteren Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, ob es während und nach der Bauzeit erforderlich ist, eine entsprechende Beschilderung auf der Heidestraße und der Riesaer Straße vorzusehen, um eine Andienung des Grundstücks der Einwenderin zu gewährleisten und das Prüfergebnis der Planfeststellungsbehörde mitzuteilen.

Dies ist nach den Maßstäben der Rechtsprechung auch zulässig. Im Wege der Planfeststellung kann je nach den Umständen des Einzelfalls auch über die Anordnung der zur Ausstattung der straßennotwendigen Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen zu entscheiden sein; denn neben der Planfeststellung entfallen alle nach anderen Vorschriften erforderlichen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder sonstige Hoheitsakte und damit auch die Anordnung der Verkehrsbehörde hinsichtlich der Einrichtung von Parkverbotszonen oder Lichtsignalanlagen. Das gilt insbesondere dann, wenn das Straßenbauvorhaben nur zusammen mit einer entsprechenden Beschilderung oder einer Lichtsignalanlage ihrer baulichen Bestimmung gemäß sicher benutzt werden kann (BVerwG, Beschluss vom 7. Juli 2000 – Az.: 4 B 94.99 Rn. 17).

Im Übrigen wurde durch die Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung die Aufnahmefähigkeit der Riesaer Straße, Heidestraße sowie Trachenberger Straße für den Schwerlastverkehr sowohl während als auch nach der Bauzeit durch Vorlage entsprechender Schleppkurven zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde nachgewiesen.

Abgesehen von dem Vorstehenden gelte gleiches auch für die Zeit nach Fertigstellung des Bauvorhabens. Denn den Planunterlagen lasse sich entnehmen, dass die Zufahrt zum Gründer- und Gewerbehof nach Fertigstellung des Bauvorhabens künftig nur noch aus Richtung "Trachenberger Platz" kommend möglich sein solle. Das aber bedeute, dass sämtlicher Schwerlastverkehr, der aus dieser Richtung den Gründer- und Gewerbehof anfare, auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens über die Riesaer Straße und Heidestraße anfahren müsse, dann allerdings - so die Planung - nach rechts in die Großenhainer Straße abbiegen und die Zufahrt Großenhainer Straße nutzen könne. Eine Halteverbotszone im vorgenannten Sinne müsse daher auch nach Fertigstellung des Bauvorhabens sichergestellt sein, um eine ungehinderte Zufahrt über die Riesaer Straße und Heidestraße sicherstellen zu können. Dies dürfte auch und insbesondere für die Zufahrt von Feuerwehrfahrzeugen gelten, die aus der Innenstadt kommend ebenfalls aufgrund der zukünftigen Unmöglichkeit, von der Großenhainer Straße links in die Zufahrt des Gründer- und Gewerbehofes einzubiegen, über Riesaer Straße, Heidestraße und Großenhainer Straße die Zufahrt Großenhainer Straße anfahren müssten.

Dem Einwand wird stattgegeben und vollumfänglich auf die vorherigen Ausführungen verwiesen.

Ungeachtet dessen sei in jedem Fall die Abwägung der zuvor genannten erheblichen und die Existenz des Gewerbebetriebes gefährdenden Einschränkungen des Gewerbebetriebes der Einwenderin, die dazu führen werden, dass eine Anlieferung und eine Abholung durch Schwerlastverkehr kaum mehr möglich sein werde, zu berücksichtigen. Zwar habe die Rechtsprechung (vgl. OVG des Landes Sachsen-Anhalt, Beschluss vom 03.03.2010 - 3 R 284/09 - juris; Bay. Verwaltungsgerichtshof, Urt. v. 15.03.2006 - 8 B 05.1356, juris) darauf hingewiesen, dass der Anliegergebrauch im Sinne des Gesetzes keinen Rechtsanspruch darauf vermittele, dass eine bestimmte vorteilhafte Verkehrsanbindung unverändert aufrechterhalten bleibe. Ausschlaggebend für die Abwägung zu Lasten des Anliegers sei allerdings, dass das Grundstück auch von Großfahrzeugen gleichwohl erreicht werden könne, also lediglich die Zufahrt erschwert sei. Dies sei vorliegend gerade nicht der Fall, so dass die Abwägung zu Gunsten der Einwenderin ausfallen müsse. Das Interesse der Einwenderin sei gegenüber dem Interesse der DVB AG - und damit dem öffentlichen Interesse, die gesamte Bauzeit ungehindert durch die Zufahrt zum Gründer- und Gewerbehof unserer Mandantin bauen zu können, vorrangig und schutzwürdig.

Soweit die Einwenderin eine Existenzgefährdung durch die Baumaßnahme geltend macht, hat sich dieser Einwand erledigt. Insofern wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Ungeachtet dessen ist, wenn auch mit Einschränkungen, eine jederzeitige Erreichbarkeit des Gründer- und Gewerbehofs sowohl während als auch nach der Bauzeit gewährleistet. Auf die obigen Ausführungen sowie auf die Ausführungen unter C. III. 9.2 wird Bezug genommen.

Auch die grundsätzlich bestehenden Inhalts- und Schrankenbestimmungen des Eigentums könnten daran nichts ändern. Denn letztlich führe die Schließung der Zufahrt von der Großenhainer Straße für die gesamte Bauzeit zu einer Existenzgefährdung und letztlich zu einem enteignungsgleichen Eingriff. Da es durchaus weniger belastende Planungsalternativen gäbe, die bereits vor Beginn des Planfeststellungsverfahrens zwischen der DVB AG und dem Aufsichtsrat der Einwenderin sowie dem Geschäftsführer der Einwenderin im Einzelnen besprochen worden seien, müsse im Rahmen der gebotenen Abwägung das schutzwürdige Interesse der Einwenderin an einer auch während der Bauzeit ungehinderten Nutzung der Zufahrt über die Großenhainer Straße entsprechend dem Durchfahrtskonzept sichergestellt sein. Es gehe nicht um eine optimale Zufahrt, sondern um eine Existenzgefährdung bzw. erhebliche Beeinträchtigung des Gewerbebetriebes durch das Schließen der Zufahrt für die gesamte Bauzeit. Das Recht auf Anliegergebrauch sei als ein dem Grunde nach bestehendes Recht vom Gesetzgeber anerkannt, woraus das Recht resultiere, von einem Grundstück aus Zugang auf die anliegende Straße zu nehmen, und somit auch Zufahrt, erst Recht bei einer zwingend gesicherten Durchfahrt. Die Einwenderin habe danach eine Anspruchsposition, die in die Abwägung einzustellen sei.

Soweit die Einwenderin eine Existenzgefährdung durch die Baumaßnahme geltend macht, hat sich dieser Einwand erledigt. Insofern wird auf die obigen Ausführungen verwiesen. Bedingt durch den zeitweiligen Wegfall von Stellplätzen während der Bauzeit steht der Einwenderin ein Ersatzanspruch gemäß § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG wegen entgangenem Mietzins gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach zu.

Im Übrigen wird der Einwand zurückgewiesen. Im Hinblick auf die mit dem Vorhaben verbundenen Einschränkungen des Anliegergebrauchs nach § 14 Abs. 3 SächsStrG wird auf die obigen Ausführungen Bezug genommen.

Zur Variantenwahl, insbesondere der Verwerfung von Variante 7, wird auf C. III verwiesen.

Bereits am 13. Januar 2017 habe eine Vor-Ort-Begehung stattgefunden, an der der Geschäftsführer der Einwenderin, der für die Einwenderin tätige Bauingenieur und ein Mitarbeiter der DVB AG teilgenommen hätten. Schon zu diesem Zeitpunkt habe der Geschäftsführer der Einwenderin mehr als deutlich gemacht, dass der Schwerlastverkehr die Möglichkeit einer Durchfahrt von der Großenhainer Straße zur Heidestraße über das Grundstück des Gründer- und Gewerbehofes haben müsse, um die zu diesem Zeitpunkt angesiedelten 32 Firmen mit damals 300 Arbeitsplätzen nicht zu gefährden. Es sei auch deutlich gemacht worden, dass die Zufahrt auch als Feuerwehrezufahrt sowie als Aufstell- und Bewegungsfläche für die Feuerwehr und als Zufahrt für Entsorgungsbetriebe diene. Eine erneute Ortsbegehung habe am 25.10.2017 stattgefunden, an der Mitglieder des Aufsichtsrates der Einwenderin und Vertreter der DVB AG teilgenommen hätten. Es sei vereinbart worden, dass die DVB AG einen Vorschlag unterbreite, wie sichergestellt werden könne, dass der Güter- und Schwerlastverkehr auch während der Bauzeit den Gründer- und Gewerbehof ungehindert beliefern könne, dies unter Beibehaltung des Konzepts der Durchfahrt, also der Zufahrt über die Großenhainer Straße und der Ausfahrt über die Heidestraße. Gleichwohl sei einem anschließend an die Einwenderin unserer Mandantin übersandten Schreiben vom 30.10.2020 zu entnehmen gewesen, dass die DVB AG den Ausbau der Großenhainer Straße unter Vollsperrung realisieren wolle. Ein davon abweichender Vorschlag ließe sich dem Schreiben nicht entnehmen. Mit Schreiben vom 26.01.2021 habe die DVB AG zwar darauf hingewiesen, dass die Erschließung der im Baufeld befindlichen Anlieger ein wichtiger Aspekt sei. Doch obwohl nachfolgend der DVB AG noch einmal im Einzelnen deutlich gemacht worden sei, dass es zwingend sei, das Durchfahrtskonzept aufrecht zu erhalten, um den Betrieb des Gründer- und Gewerbehofes nicht zum Erliegen zu bringen, sei dies in das Planfeststellungsverfahren nicht eingeflossen, was die Planunterlagen und der Erläuterungsbericht zeigten. Mehr noch: Am 05.08.2022 habe die Einwenderin ein Schreiben der DVB AG erhalten, in dem es lapidar heiße: „Zwischenzeitlich haben wir als Maßnahmeträger der Gesamtmaßnahme [...] die Planunterlagen bei der Landesdirektion Sachsen eingereicht und die Planfeststellung beantragt. Ca. Ende August 2022 soll die Auslegung der Pläne erfolgen. Es wäre dann angezeigt, die Belange Ihrer Mandantschaft vorzubringen. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens werden bekanntlich alle relevanten Belange abgewogen.“ Statt also die schon im Planungsverfahren besprochenen und mehrfach dargestellten Zwangspunkte unserer Mandantin für den Weiterbetrieb des Gründer- und Gewerbehofes ohne wesentliche Beeinträchtigungen, insbesondere auch ohne Gefahr für Leib und Leben, zu berücksichtigen, werde die Einwenderin stattdessen auf die Möglichkeit des Vorbringens von Einwänden im Planfeststellungsverfahren verwiesen. So könne man es natürlich auch machen. Damit bleibe es letztlich den Gerichten überlassen, Grenzen bei der Planfeststellung aufzuzeigen.

Der Einwand wird zur Kenntnis genommen und im Übrigen hinsichtlich der Erreichbarkeit des Gründer- und Gewerbehofs vollumfänglich auf die Ausführungen unter C. V. 9.2 und die obigen Ausführungen verwiesen.

Nach alledem sei im Planfeststellungsverfahren das schutzwürdige Interesse der Einwenderin nicht in dem gebotenen Umfang in die Abwägung eingeflossen, auch nicht in rechtlich gebotener Weise. Damit bedürfe es einer entsprechenden Änderung der Verkehrsführung während der Bauzeit, wie zuvor im Einzelnen ausgeführt worden sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin die Betroffenheit der Einwenderin gesehen, die sich aus der bauzeitbedingten Verringerung des Stellplatzangebotes auf dem gewerblich genutzten Grundstück und der Verschlechterung der Zugänglichkeit infolge des Entfallens der Möglichkeit, durch Linksabbiegen von der Großenhainer Straße auf den Parkplatz zu gelangen, ergeben. Das Vertrauen in den Fort-

bestand einer bisher gegebenen bestimmten Verkehrslage ist nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde kein für die Fachplanung unüberwindlicher Belang. Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Im Übrigen sollte die DVB AG auch ein Eigeninteresse daran haben, dass der Einwenderin auch während der Bauzeit die Möglichkeit der Durchfahrt über die Zufahrt Großenhainer Straße gewährt werde. Denn das SächsStrG sehe in § 22 Abs. 5 ausdrücklich für den hier vorliegenden Fall einer erheblichen Beeinträchtigung des Gewerbebetriebes vor, dass die Einwenderin eine Entschädigung beanspruchen könne, die erforderlich sei, um das Fortbestehen des Gewerbebetriebes sichern zu können, wenn der Vorhabenträger keine Behelfsmaßnahmen durchführe, die eine wesentliche Entlastung bewirkten - ebendies sei geboten.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Inwieweit die Einwenderin zu entschädigen ist, richtet sich nach den allgemeinen Grundsätzen der einschlägigen Normen des Enteignungs- und Entschädigungsrechts. Darüber hinaus ist von der Einwenderin hier aber weder im Anhörungsverfahren noch im Erörterungstermin oder sonst im Verfahren hinreichend dargetan worden, dass das Fortbestehen des Gewerbehofs infolge des Bauvorhabens gefährdet sei. Diesbezüglich wird auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Im Übrigen wird dem Einwand stattgegeben. Der Einwenderin steht dem Grunde nach u. a. ein Entschädigungsanspruch nach Maßgabe des § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG für den baubedingten Verlust von Stellplätzen gegen die Vorhabenträgerin zu. Auf die obigen Ausführungen wird insofern verwiesen.

VII Zusammenfassung / Gesamtabwägung

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

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

VIII Sofortvollzug

Abweichend vom gesetzlichen Regelfall des § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG, wonach die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss keine aufschiebende Wirkung entfaltet, wird die sofortige Vollziehung gemäß § 80 Abs. 4 Satz 1, Abs. 2 Nr. 3 VwGO ausgesetzt. Die Planfeststellungsbehörde sieht gegenwärtig kein öffentliches Interesse an der sofortigen Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses. Die Vorhabenträgerin hat hierzu im Rahmen des Erörterungstermins am 10. Dezember 2024 mitgeteilt, dass der Beginn des baulichen Vollzugs nicht vor Juni 2027 vorgesehen ist. Angesichts dieses schon bei Erlass des Planfeststellungsbeschlusses absehbaren langen Zeitraums von über zwei Jahren ist die sofortige Vollziehung von Amts wegen auszusetzen.

Gründe, aus denen die Vorhabenträgerin bereits jetzt darauf angewiesen wäre, von der sofortigen Vollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses Gebrauch zu machen, sind weder schlüssig dargelegt noch sonst ersichtlich. Insbesondere ist die Vorhabenträgerin

nicht an verwaltungsinternen Maßnahmen zur Vorbereitung des Planvollzugs gehindert (vgl. hierzu BVerwG, Beschluss vom 31. März 2011 – Az.: 9 VR 2/11).

D Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Abs. 1 Satz 1, § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 1 und § 13 SächsVwKG.

E Rechtsbehelfsbelehrung

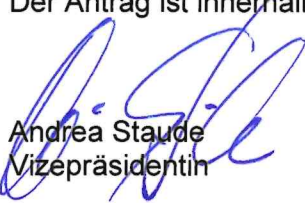
Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung Klage beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht, Ortenburg 9, 02625 Bautzen (Postanschrift: Sächsisches Obergerverwaltungsgericht, Postfach 44 43, 02634 Bautzen) erhoben werden. Die Klage ist beim Gericht schriftlich zu erheben. Sie kann nach Maßgabe der §§ 55a und 55d der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) sowie der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung auch elektronisch erhoben werden.

Hinweis: Seit dem 01.01.2022 muss der in § 55d VwGO genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten (Freistaat Sachsen) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen und soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss soll in Urschrift oder in Abschrift beigelegt werden.

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

Die Anfechtungsklage gegen diesen Planfeststellungsbeschluss hat keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht gestellt werden. Der Antrag ist innerhalb dieser Frist auch zu begründen.



Andrea Staude
Vizepräsidentin

