

Ihr/-e Ansprechpartner/-  
in  
Karin Arnold

Durchwahl  
Telefon +49 351 825-3215  
Telefax +49 351 825-9301

karin.arnold@lds.sachsen.de

Aktenzeichen  
(bitte bei Antwort angeben)  
32-0522/479/15

Dresden,  
13. Oktober 2021

# Planfeststellungsbeschluss

## „Bautzner Straße von Prießnitzstraße bis Stolpener Straße ein- schließlich Brücke über die Prießnitz, HWSB ID- 8738“

Postanschrift:  
Landesdirektion Sachsen  
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:  
Landesdirektion Sachsen  
Stauffenbergallee 2  
01099 Dresden

[www.lds.sachsen.de](http://www.lds.sachsen.de)

Bankverbindungen:  
IBAN  
DE82 8505 0300 3153 0113 70  
BIC OSDDDE81

Kto.-Nr. 3 153 011 370  
BLZ 850 503 00  
Ostsächsische Sparkasse  
Dresden

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

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

\*Bitte nutzen Sie für elektronisch  
signierte und verschlüsselte Dokumente  
ausschließlich die E-Mail-Adresse  
[post@lds.sachsen.de](mailto:post@lds.sachsen.de)



## Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	5
<b>A Tenor.....</b>	<b>10</b>
I Feststellung des Plans.....	10
II Festgestellte Planunterlagen.....	10
III Nebenbestimmungen.....	13
IV Wasserrechtliche Entscheidungen.....	28
V Zusagen.....	30
VI Einwendungen.....	31
VII Sofortvollzug.....	31
VIII Kosten.....	31
<b>B Sachverhalt.....</b>	<b>31</b>
I Beschreibung der Vorhaben.....	31
II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	31
1 Ausgangsplanung.....	31
2 Tekturplanung 1.....	33
<b>C Entscheidungsgründe.....</b>	<b>34</b>
I Verfahren.....	34
1 Notwendigkeit der Planfeststellung; Zuständigkeit.....	34
2 Umfang der Planfeststellung.....	36
3 Verfahrensvorschriften.....	36
II Planrechtfertigung.....	37
III Planungsvarianten.....	40
1 Grundsätzliche Linienführung.....	40
2 Brücke über die Prießnitz.....	40
3 Straße und Straßenbahnanlagen.....	41
IV Ausbaustandard.....	43
1 Brücke.....	43
2 Straße und Straßenbahnanlagen.....	43
3 Gehwege und Radfahrstreifen.....	44
V Wasserrecht.....	47
1 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen.....	47
2 Wasserrechtliche Entscheidungen.....	52
3 Weitere Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft.....	57
VI Immissionsschutz.....	57
1 Lärmschutz.....	57
2 Luftschadstoffe.....	61
VII Altlasten, Bodenschutz und Abfallwirtschaft.....	63
1 Altlasten und schädliche Bodenveränderungen.....	63
2 Bodenschutz.....	63
3 Abfallwirtschaft.....	64
VIII Europäischer Gebietsschutz.....	64



<b>IX Nationaler Gebietsschutz</b> .....	65
<b>X Besonderer Artenschutz</b> .....	65
<b>1 Rechtsgrundlagen</b> .....	65
<b>2 Betroffenheit der Arten</b> .....	66
<b>XI Gesetzlicher Biotopschutz</b> .....	72
<b>XII Geschützte Landschaftsbestandteile</b> .....	72
<b>XIII Eingriffsregelung</b> .....	73
<b>1 Eingriff mit erheblichen Beeinträchtigungen</b> .....	74
<b>2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen</b> .....	74
<b>3 Kompensation</b> .....	74
<b>XIV Raumordnung</b> .....	76
<b>XV Denkmalschutz</b> .....	76
<b>XVI Öffentliche Ver- und Entsorgung</b> .....	77
<b>XVII Sonstige öffentliche Belange</b> .....	77
<b>1 Belange des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr</b> .....	77
<b>2 Belange des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie</b> .....	78
<b>XVIII Umweltverträglichkeitsprüfung</b> .....	79
<b>1 Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung</b> .....	79
<b>2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen</b> .....	79
<b>3 Bewertung der Umweltauswirkungen</b> .....	89
<b>XIX Private Einwendungen</b> .....	89
<b>XX Zusammenfassung/Gesamtabwägung</b> .....	100
<b>XXI Sofortvollzug</b> .....	101
<b>XXII Kostenentscheidung</b> .....	101
<b>D Rechtsbehelfsbelehrung</b> .....	<b>101</b>

## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
Art.	Artikel
Aufl.	Auflage
AVV Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen -
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BAB	Bundesautobahn
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
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)
24. BlmSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmeverordnung)
32. BlmSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
39. BlmSchV	Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BO Strab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BVerwG bzw.	Bundesverwaltungsgericht beziehungsweise
ca.	zirka
CEF-Maßnahmen	Measures that ensure the continued ecological functionality; vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen
cm	Zentimeter
dB	Dezibel, physikalische Einheit des Schalldrucks
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
d. h.	das heißt
DIN 1076	Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen – Überwachung und Prüfung (Brückenprüfung)

## Abkürzungsverzeichnis

DIN 4150	Deutsches Institut für Normung e. V., Erschütterungen im Bauwesen
DIN 18005	Deutsches Institut für Normung e. V., Schallschutz im Städtebau
DIN 18300	Deutsches Institut für Normung e. V., VOB Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen - Teil C: Allgemeine Technische Vertragsbedingungen für Bauleistungen (ATV) - Erdarbeiten
DIN 18915	Deutsches Institut für Normung e. V., Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten
DIN 19731	Deutsches Institut für Normung e. V., Bodenbeschaffenheit - Verwertung von Bodenmaterial
DN	Nennweite (diameter nominal)
DTV <sub>Mo-Sa</sub>	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Montag bis Samstags
DTV <sub>w</sub>	Durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags (Montag bis Freitag)
EigenkontrollVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landesentwicklung über Art und Häufigkeit der Eigenkontrolle von Abwasseranlagen und Abwassereinleitungen (Eigenkontrollverordnung)
EUR	Euro
e. V.	eingetragener Verein
f.	folgender/folgende/folgendes (Singular)
ff.	folgende (Plural)
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-Gebiet	Gebiet von gemeinschaftlicher Bedeutung (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG)
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen
GeolDG	Gesetz zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentliche Bereitstellung geologischer Daten und zur Verfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben - Geologiedatengesetz
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
gon	Gon; vierhundertste Teil des Vollwinkels
GrwV	Verordnung zum Schutz des Grundwassers - Grundwasserverordnung
h	Höhe
ha	Hektar
HS	angebaute Hauptverkehrsstraße

## Abkürzungsverzeichnis

i. S. d.	im Sinne der/des
i. V. m.	in Verbindung mit
juris	Juristisches Informationssystem für die Bundesrepublik Deutschland
K	Kreisstraße
Kfz/24 h	Kraftfahrzeuge in 24 Stunden
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
KrWG	Gesetz zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz)
kV	Kilovolt
LAWA	Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser
lfd.	laufende
l/s	Liter pro Sekunde
l/(s*ha)	Liter pro Sekunde und Hektar
m	Meter
m <sup>2</sup>	Quadratmeter
m <sup>3</sup>	Kubikmeter
mg	Milligramm
µg/m <sup>3</sup>	Mikrogramm pro Kubikmeter
µm	Mikrometer
m <sup>3</sup> /h	Kubikmeter pro Stunde
m <sup>3</sup> /d	Kubikmeter pro Tag
MAQ	Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und zur Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, Ausgabe 2008
NHN	Normalhöhennull
Nr./Nrn.	Nummer/Nummern
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
OGewV	Verordnung zum Schutz der Oberflächengewässer - Oberflächengewässerverordnung
ÖPNG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Freistaat Sachsen
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
r <sub>15,1</sub>	Niederschlagsereignis mit einer Wiederkehrzeit von einem Jahr und einem fünfzehnminütigen Blockregen
RAS-Ew	Richtlinien für die Anlage von Straßen - Teil: Entwässerung; Ausgabe 2005
RAS-LP 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege Abschnitt 1: Landschaftspflegerische Begleitplanung

## Abkürzungsverzeichnis

RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RASt 06	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Ausgabe 2006
Reverenzsystemvorschrift	Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums des Innern über amtliche Referenzsysteme (VwV Referenzsysteme) vom 12. Februar 2014
RIN	Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung
RIZ WAS 7	Richtzeichnung des Bund-Länder-Ausschusses für Brücken- und Ingenieurbauwerke zur Entwässerung erdberührter Flächen und Hinterfüllung von Bauwerken
RLBP	Richtlinien für die landschaftspflegerische Begleitplanung im Straßenbau, Ausgabe 2011
Rn.	Randnummer
ROG	Raumordnungsgesetz
RP	Regionalplan
RQ	Regelquerschnitt
s.	siehe
S	Staatsstraße
S.	Seite
SächsABG	Sächsisches Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen - Sächsisches Denkmalschutzgesetz
SächsEntEG	Sächsisches Enteignungs- und Entschädigungsgesetz
SächsEJustizVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums der Justiz und für Europa über den elektronischen Rechtsverkehr, die elektronische Aktenführung, die elektronischen Register und das maschinelle Grundbuch in Sachsen in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. April 2014 (SächsGVBl. S. 291)
SächsFischG	Sächsisches Fischereigesetz
SächsFischVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft zur Durchführung des Fischereigesetzes für den Freistaat Sachsen (Sächsische Fischereiverordnung)
SächsLPIG	Gesetz zur Raumordnung und Landesplanung des Freistaates Sachsen (Landesplanungsgesetz)
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsStrG	Straßengesetz für den Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßengesetz)
SächsUVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen
SächsVermKatG	Gesetz über das amtliche Vermessungswesen und das Liegenschaftskataster im Freistaat Sachsen (Sächsisches Vermessungs- und Katastergesetz)
SächsVerf	Verfassung des Freistaates Sachsen
SächsVwKG	Verwaltungskostengesetz des Freistaates Sachsen



## Abkürzungsverzeichnis

SächsVwVfZG	Gesetz zur Regelung des Verwaltungsverfahrens- und des Verwaltungszustellungsrechts für den Freistaat Sachsen
SächsWasserZuVO	Gemeinsame Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft und des Sächsischen Staatsministeriums für Soziales und Verbraucherschutz über Zuständigkeiten auf den Gebiet des Wasserrechts und der Wasserwirtschaft (Sächsische Wasserzuständigkeitsverordnung)
SächsWG	Sächsisches Wassergesetz
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
t	Tonne
u. a.	unter anderem
u. ä.	und ähnliches
UTM	Universales Transversales Mercator
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
VGH	Verwaltungsgerichtshof
vgl.	vergleiche
VLärmSchR 97	Richtlinie für den Verkehrslärm an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes 1997
VOB/B	Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen, Teil B: Allgemeine Vertragsbedingungen für die Ausführung von Bauleistungen
VwV ARS	Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zur Einführung Technischer Vorschriften, Richtlinien, Merkblätter und Erlasse für den Straßen- und Brückenbau vom 13. Dezember 2011
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
WEAVO	Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über die Wasserentnahmeabgabe nach § 91 des Sächsischen Wassergesetzes
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz)
WRRL	Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik
z. B.	zum Beispiel
z. T.	zum Teil

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

## Planfeststellungsbeschluss:

### A Tenor

#### I Feststellung des Plans

Auf Antrag der Landeshauptstadt Dresden wird der Plan für das Vorhaben „Bautzner Straße von Prießnitzstraße bis Stolpener Straße einschließlich Brücke über die Prießnitz, HWSB ID-8738“ mit den sich aus der 1. Tektur ergebenden Änderungen sowie mit den Nebenbestimmungen in diesem Beschluss festgestellt.

#### II Festgestellte Planunterlagen

Der festgestellte Plan und die wasserrechtlichen Erlaubnisse umfassen folgende Unterlagen:

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
1	Erläuterungsbericht (Tektur 1)		01.07.2020
2	Übersichtskarte		04.10.2016
5	Lageplan, Blatt 1 (Tektur 1)	1:500	01.07.2020
6	Höhenplan Achse 1 Blatt 1 (Tektur 1) Höhenplan Achse 2 Blatt 2 (Tektur 1)	1:500/50 1:500/50	16.12.2019 16.12.2019
7	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen Emittent: Straßenbahn, Blatt 1 (Tektur 1)	1:500	16.12.2019
8	Lageplan der Entwässerungsmaßnahme, Blatt 1 (Tektur 1)	1:500	01.07.2020
9.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan, Blatt 1	1:500	04.10.2016
	Landschaftspflegerischer Begleitplan Maßnahmenplan Komplexmaßnahme 3.2 E, Blatt 2		04.10.2016
9.2	Maßnahmenblätter		04.10.2016
9.3	Schutzgutbezogene Bilanz		04.10.2016
10.1	Grunderwerbsplan, Blatt 1 (Tektur 1)	1:500	01.07.2020
10.2	Grunderwerbsverzeichnis (Tektur 1)		01.07.2020

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
11.1	Regelungsverzeichnis (Tektur 1)		01.07.2020
11.2	Lageplan zum Regelungsverzeichnis Blatt 1 (Tektur 1)	1:500	01.07.2020
11.3	Koordinierter Leitungsplan zum Bauwerks- verzeichnis, Blatt 1 und 2 (Tektur 1)	1:250	01.07.2020
12	Widmung, Umstufung, Einziehung, Blatt 1 (Tektur 1)	1:500	16.12.2019
14	Regelquerschnitt A-A, Blatt 1 (Tektur 1) Regelquerschnitt B-B, Blatt 2	1:50 1:50	16.12.2019 04.10.2016
15	Bauwerksskizzen (Ingenieurbauwerke)		
15.1	Bauwerksplan, Teil 1 (Tektur 1) Grundriss, Ansicht, Längsschnitt, Blatt 1	1:100/50/ 200	16.12.2019
15.2	Bauwerksplan, Teil 2 (Tektur 1) Querschnitt, Details, Blatt 2	1:50/20	16.12.2019
15.3	Bauwerksplan, Teil 3 (Tektur 1) Stützwand Flurstück 440, Blatt 3	1:100/50	16.12.2019
15.4	Bauwerksplan, Teil 4 (Tektur 1) Verbau – Trägerbohlwand, Blatt 4	1:100	16.12.2019
15.5	Bestandsplan (Tektur 1) Grundriss, Querschnitt, Ansicht, Blatt 5	1:50/100	16.12.2019
15.6	Bauphasenplan (Tektur 1) Querschnitt mit Bauphasen)	1:100	16.12.2019
16.1	Leitungsbestandplan, Blatt 1 (Tektur 1)	1:500	16.12.2019
16.2	Koordinierte Leitungspläne, Blatt 1 und 2 (Tektur 1)	1:250	16.12.2019
16.3	VU-Querschnitte, Schnitt A-A, Blatt 1 (Tektur 1)	1:50	16.12.2019
16.4	Öffentliche Beleuchtung, Elektrotechni- sche Anlage		01.07.2020
	Lageplan ÖB, Blatt 1 (Tektur 1)	1:500	16.12.2019
16.6	Haltestellenunterlagen		04.10.2016

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
16.6.1	Haltestellenlageplan, Blatt 1 (Tektur 1)	1:100	16.12.2019
16.7	Konzepte Verkehrsführung während der Bauzeit BPh. 0.1 bis 0.5, 1.1.1 bis 1.1.3, 1.2.1, 1.2.2, 2.1.1, 2.1.2, 2.2, 3.1 bis 3.5 Blatt 1 bis 18 (Tektur 1)	1:2.000	16.12.2019
16.8	Fahrleitung, Textteil (Tektur 1)		01.07.2020
	Bespannungsplan, Endzustand Fahrleitung Blatt 8 (Tektur 1)	1:500	16.12.2019
17.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung		04.10.2016
17.2	Emissionen Prognose 2030 Emittent: Straßenbahnen		04.10.2016
17.3	Berechnung der Beurteilungspegel Prognose Nullfall und Prognose Planfall Prüfung der wesentlichen Änderung Emittent: Straßenbahnen		04.10.2016
17.4	Fotodokumentation		04.10.2016
17.5	Schalltechnische Untersuchung zum Umleitungsverkehr während der Bauzeit		04.10.2016
17.6	Einschätzung der lufthygienischen Situation (Tektur 1)		01.07.2020
17.6.1	Landeshauptstadt Dresden, Einschätzung der lufthygienischen Situation (Tektur 1)		03.08.2018
17.6.2	Landeshauptstadt Dresden, Aktualisierung Einschätzung zur Lufthygiene (Tektur 1)		25.05.2020
18.1	Antrag wasserrechtliche Genehmigung (Tektur 1)		01.07.2020
	Anlage 1: Hydraulische Berechnungen		04.10.2016
	Anlage 2: Fotodokumentation		04.10.2016
	Anlage 3: Schriftverkehr (Tektur 1)		01.07.2020
	Anlage 4: Antragsformulare wasserrechtliches Verfahren, Teil A		04.10.2016

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	Datum
	Anlage 5: Antragsunterlagen zur bauzeitlichen Grundwasserhaltung		04.10.2016
	Anlage 6: Antragsunterlagen Teil B 12.4 (Tektur 1)		01.07.2020
	Anlage 7: Sonstige Anlagen (Tektur 1)		01.07.2020
18.2	Nachweis Regenwasserableitung (Tektur 1)		01.07.2020
19.1.1	Landschaftspflegerischer Begleitplan, Erläuterungsbericht		04.10.2016
19.1.2	Bestands- und Konfliktplan, Blatt 1		04.10.2016
19.2	Artenschutzfachbeitrag		04.10.2016
	Faunistischer Bestand und abgeleitete artenschutzrechtliche Maßnahmen, Blatt 1	1:500	04.10.2016
19.3	Antrag auf Ausnahme nach § 45 BNatSchG		04.10.2016
19.4	Stellungnahme WRRL (Tektur 1)		18.09.2017
20	Geotechnischer Bericht (Tektur 1)		13.12.2019
22	Verkehrsqualität (Tektur 1)		01.07.2020
22.1	Verkehrsprognose 2030 (Tektur 1)		15.06.2016
22.2	Verkehrstechnische Untersuchung zum Verkehrsmengenvergleich (Tektur 1)		14.05.2020

Die Unterlage 16.5 Blatt 1 (Ausrüstungs-, Markierungs- und Beschilderungsplan) wurde nur nachrichtlich beigelegt.

Hinweis: Aufgrund der im Anhörungsverfahren zur Ausgangsplanung ergangenen Stellungnahmen und Einwendungen wurden einzelne Planunterlagen durch die Tekturplanung vom 1. Juli 2020 ersetzt. Die Änderungen der ursprünglich zur Planfeststellung eingereichten Ausgangsplanung durch die Tekturplanung 1 wurden zur leichteren Nachvollziehbarkeit in der Regel mit roter Schrift bzw. Durchstreichung oder Bezeichnung der jeweiligen Änderungen in den Plänen hervorgehoben.

### III Nebenbestimmungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht mit folgenden Nebenbestimmungen:

## 1 Allgemein

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.

## 2 Gewässerschutz/Wasserwirtschaft

### 2.1 Gewässerbenutzungen

2.1.1. Mindestens einen Monat vor Baubeginn sind der zuständigen unteren Wasserbehörde die Planunterlagen für die Errichtung und den Rückbau der für die bauzeitliche Grundwasserhaltung erforderlichen Gravitationsfilterbrunnen zu übergeben. In den Unterlagen sind auch die konkrete Brunnenanordnung, -tiefe und -kapazität und die voraussichtliche Betriebsdauer jeweils für beide Bauabschnitte auszuweisen.

2.1.2. Der Beginn und die Beendigung der Grundwasserhaltung für den ersten und zweiten Bauabschnitt sind jeweils spätestens zwei Wochen vorher dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden schriftlich anzuzeigen.

2.1.3. Die Mengen des jeweils geförderten Grundwassers sind nachweisbar zu erfassen. Dazu sind geeignete Mengemessgeräte zu verwenden.

2.1.4. Alle Baumaßnahmen und die Herstellung, Einrichtung und Betrieb der Wasserhaltung sind so umzusetzen, dass kein zusätzlicher Sedimenteintrag stattfindet und es zu keinen großflächigen, andauernden Abschwemmungen in das Fließgewässer kommt.

Die Pumpensümpfe sind mit entsprechenden Filtersystemen auszustatten. Die Rückführung von Sickerwasser/Baugrubenwasser hat über eine ausreichend dimensionierte Sedimentations- oder Filtereinheit zu erfolgen.

2.1.5. Während der Bauzeit sind zum einen der Zustand des in den Baugruben gehobenen Grundwassers und zum anderen der Zustand der Prießnitz unterhalb der Einleitstellen regelmäßig zu kontrollieren. Zeichnet sich danach durch die Grundwassereinleitung eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers Prießnitz-2 ab, hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die dies verhindern. Art und Dauer der ggf. zu ergreifenden Maßnahmen sind mit der zuständigen unteren Wasserbehörde abzustimmen.

2.1.6. Für die Untersuchung der Beschaffenheit des bauzeitlich geförderten Grundwassers ist eine Probenahmestelle (PN-Stelle Grundwasser) in der Grundwasserhaltung bzw. an einem geeigneten Grundwasseraufschluss (Pegel etc.) einzurichten.

Vor Beginn der Grundwasserhaltung ist eine einmalige Untersuchung des Grundwassers an der PN-Stelle Grundwasser entsprechend der Anlage „Untersuchungsprogramm für Grundwasseranalysen im wasserrechtlichen Verfahren“ zum Antragsformular „Wasserrechtliches Verfahren Teil B7.1“ der Landeshauptstadt Dresden auf folgende Parameter durchzuführen:

- Vor-Ort-Parameter:  
Färbung, Trübung, Geruch (organoleptisch),  
Wassertemperatur, pH-Wert, Leitfähigkeit, O<sub>2</sub>-Gehalt
- Laborparameter:  
DOC, AOX, Gesamthärte, CSV-KMnO<sub>4</sub>, Natrium, Kalium, Calcium, Magnesium, Eisen (gesamt), Mangan, Ammonium, Sulfat, Hydrogencarbonat, Chlorid, Nitrat, Nitrit, LHKW, MKW, BTEX, PAK, Phenole (wasserdampf-  
flüchtig), Cyanide, Arsen, Blei, Cadmium, Chrom, Kupfer, Nickel, Zink

Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden vor Beginn der Einleitung des gehobenen Grundwassers in die Prießnitz zur Abstimmung zum weiteren Vorgehen und ggf. Anpassung des Untersuchungsprogramms vorzulegen.

Eine bedarfsweise Anpassung des Analysenumfanges und der -häufigkeit auf der Grundlage der dann vorliegenden Untersuchungsergebnisse ist in einvernehmlicher Abstimmung mit dem zuständigen Umweltamt bzw. auf Anforderung des Umweltamtes über die gesamte Dauer der Grundwasserförderung zulässig.

- 2.1.7. Für die Dauer der bauzeitlichen Grundwassereinleitungen in die Prießnitz (1. und 2. BA) ist eine Probenahmestelle unmittelbar vor der jeweiligen Einleitstelle des geförderten Grundwassers in die Prießnitz einzurichten (PN-Stelle Einleitstelle Grundwasser).

Mit Beginn der Grundwassereinleitung ist zunächst jeweils eine wöchentliche Untersuchung des Grundwassers an der PN-Stelle Einleitstelle Grundwasser über einen Zeitraum von insgesamt vier Wochen auf folgende Parameter durchzuführen:

- Vor-Ort-Parameter:  
Färbung, Trübung, Geruch (organoleptisch),  
O<sub>2</sub>-Gehalt, O<sub>2</sub>-Sättigung, pH-Wert, spezif. elektr. Leitfähigkeit [25°C], Wassertemperatur,
- Laborparameter:  
PAK, Kupfer (gelöst), Ammonium-N, Eisen (gelöst), Eisen (gesamt), Sulfat, abfiltrierbare Stoffe

Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind wöchentlich dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden umgehend nach Vorliegen der Laborprüfberichte vorzulegen.

Im Anschluss an die viermalige wöchentliche Untersuchung ist die Untersuchung an der jeweiligen PN-Stelle Einleitstelle Grundwasser bis zum Ende der Grundwassereinleitung unter Analyse der genannten Parameter monatlich vorzunehmen. Die Untersuchungsergebnisse sind jeweils umgehend nach Vorliegen dem Umweltamt der Landeshauptstadt Dresden vorzulegen.

Eine bedarfsweise Anpassung des Analysenumfangs und der -häufigkeit auf der Grundlage der vorliegenden Untersuchungsergebnisse ist in einvernehmlicher Abstimmung mit dem zuständigen Umweltamt bzw. auf Anforderung des Umweltamtes über die gesamte Dauer der Grundwassereinleitung zulässig.

- 2.1.8. Der Rückbau der Horizontalfilterbrunnen für die Bauphasen 1 und 2 ist jeweils mindestens zwei Wochen vor dessen Beginn der zuständigen unteren Wasserbehörde anzuzeigen.
- 2.2 Anlagen in, an und über oberirdischen Gewässern
- 2.2.1 Die unter A.IV.2.2 erteilte wasserrechtliche Genehmigung für die Verrohrung der Prießnitz wird nur für die Dauer der Bauzeit erteilt. Für den Beginn der Befristung ist die Baubeginnanzeige sowie für das Ende der Befristung die Anzeige der Baufertigstellung maßgeblich.
- 2.2.2 Die unter A.IV.2.3 und A.IV.2.4 erteilten wasserrechtlichen Genehmigungen für die beiden Einleitstellen für das gehobene Grundwasser werden befristet für die jeweilige Dauer der bauzeitlichen Grundwasserhaltungen erteilt.
- 2.2.3 Der Vorhabenträger hat die Ausführungsplanung für die zeitweiligen Anlagen zur Ableitung des gehobenen Grundwassers (jeweils zwei Rohrleitungen und Einleitstellen in der Prießnitz) mindestens drei Monate vor Baubeginn der unteren Wasserbehörde vorzulegen und schriftlich bestätigen zu lassen.
- 2.2.4 Die Anlagen sind nach den geltenden Vorschriften und mindestens nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unter Beachtung der einschlägigen Deutschen Industrienormen (DIN) und der sonstigen Technischen Vorschriften in der jeweils geltenden Fassung auszuführen.
- 2.2.5 Die Übergänge des Brückenbauwerkes einschließlich aller damit verbundenen baulichen Anlagen (Uferwände, Treppenanlage etc.) zum Bestand ober- und unterstrom (vorhandene Uferbefestigungen und Böschungen) sind hydraulisch günstig und stabil auszubilden.
- 2.2.6 Bei der Herstellung der Uferwände sind die Anforderungen der RIZ WAS 7 zu beachten, um eine ordnungsgemäße Entwässerung der Hinterfüllung zu gewährleisten.
- 2.2.7 Die Anlagen sind so zu errichten und zu unterhalten, dass deren Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit gewährleistet ist.
- 2.2.8 Bei allen Baumaßnahmen zur Errichtung der Anlagen ist eine Gefährdung der Standsicherheit vorhandener baulicher Anlagen auszuschließen.



2.2.9 Die Errichtung, das Betreiben und der Rückbau der erforderlichen bauzeitlich begrenzten Wasserhaltungen und Baubehelfe haben ohne erhebliche Beeinträchtigungen des schadlosen Abflusses des Gewässers und entsprechend dem Vorhalterfordernis in einer zügigen Bauausführung zu erfolgen.

## 2.3 Überschwemmungsgebiete

2.3.1 Für die Bauzeit ist ein Hochwassermaßnahmeplan zu erarbeiten und der zuständigen unteren Wasserbehörde vor Baubeginn vorzulegen. Darin sind die erforderlichen Maßnahmen darzustellen, welche im Hochwasserfall ein Abschwemmen von beweglichen Gegenständen sowie eine Gefährdung der Prießnitz und der Elbe durch wasserverunreinigende Stoffe verhindern. Des Weiteren sind im Hochwassermaßnahmeplan die geeigneten Ansprechpartner mit Telefonnummern und E-Mail-Adressen (auch außerhalb der Arbeitszeiten) und die Dauer der Bauzeit anzugeben. Bei Hochwassergefahr, die einen Einstau der Baustelle erwarten lässt, sind die Maßnahmen des Plans eigenverantwortlich und rechtzeitig einzuleiten und durchzuführen.

2.3.2 Baustoffe und sonstige Materialien sind außerhalb der Überschwemmungsgebiete zu lagern. Während der Bauarbeiten anfallender Aushub und Bauschutt darf ebenfalls nicht in den Überschwemmungsgebieten gelagert werden.

2.3.3 Durch die Bauausführung entstandene Schäden und Eingriffe im Bereich des Überschwemmungsgebietes sind nach Beendigung der Baumaßnahme ordnungsgemäß und fachgerecht zu beheben.

## 2.4 Wasserschutzgebiet

2.4.1 Die Vorgaben der RiStWag sind zu beachten.

2.4.2 Die bauausführenden Firmen sind nachweislich über die Lage der Baumaßnahme in der Trinkwasserschutzzone IIIA in Kenntnis zu setzen und zu belehren, dass vom Baustellenbetrieb keine Grundwassergefährdung ausgehen darf.

## 2.5 Weitere Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft

2.5.1 Der Beginn und die Fertigstellung des Vorhabens sind der zuständigen unteren Wasserbehörde jeweils mindestens eine Woche vorher schriftlich anzuzeigen. Mit der Anzeige des Baubeginns sind zudem das mit der Bauausführung beauftragte Unternehmen, das mit der Bauoberleitung und der örtlichen Bauüberwachung beauftragte Ingenieurbüro sowie deren Kontaktdaten mitzuteilen.

2.5.2 Die Baustelle ist so einzurichten, dass keine Gefahren oder vermeidbare Beeinträchtigungen für die öffentliche Sicherheit und Ordnung entstehen. Sie ist dabei gegen unbefugtes Betreten zu sichern.

2.5.3 Den Bediensteten und Beauftragten der zuständigen unteren Wasserbehörde ist Zutritt zur Baustelle zu gewähren.

- 2.5.4 Für die Prüfung in Bezug auf die Erfüllung der wasserrechtlichen Nebenbestimmungen für die Maßnahmen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet durch die zuständige Wasserbehörde sind dieser spätestens vier Wochen nach dem Abnahmetermin nach VOB/B vorzulegen:
- Georeferenzierte Bestandspläne (UTM-Koordinatensystem) und Höhenpläne (Deutsches Haupthöhennetz 2016) in Papierform sowie in digitaler Form (Dateiformate Shapefile, .dxf oder .dwg) mit dem Vermerk „Pläne entsprechend Bauausführung“, durch den Vorhabenträger und den Bauleiter mit Unterschrift bestätigt
  - Bestandsvermessung
  - Protokoll der Abnahme gemäß § 12 VOB/B
  - Nachweis über verwendete Materialien (Wasserbausteine GK nach TLW)
  - Erklärung des Bauleiters und des Vorhabenträgers, dass das Bauvorhaben entsprechend den planfestgestellten Unterlagen und den im Planfeststellungsbeschluss festgesetzten wasserrechtlichen Nebenbestimmungen ausgeführt wurde
- 2.5.5 Es ist Vorsorge dafür zu treffen, dass während der Bauzeit keine wassergefährdenden und -verunreinigenden Stoffe in die Prießnitz oder das Grundwasser gelangen. Alle Arbeiten sind ausschließlich mit Geräten auszuführen, die keine Ölverluste aufweisen. Fahrzeuge und Behälter mit wassergefährdenden Stoffen sind ggf. mittels Auffangwannen zu sichern. Werden bei technischen Arbeiten Umstände bekannt, die auf eine Gewässerverunreinigung oder andere gefahrenrelevante Tatsachen hindeuten, ist die zuständige untere Wasserbehörde unverzüglich zu informieren.
- 2.5.6 Bei plötzlich auftretenden Schadensfällen mit wassergefährdenden Stoffen im Bereich der Prießnitz sind sofort geeignete Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Hierzu sind insbesondere Ölauffangwannen, Bindemittel und Ölsperren an der Baustelle bereitzuhalten.
- 2.5.7 Nicht vermeidbare Abwässer im Baustellenbereich (Spülwasser, Wasser aus Pumpensümpfen, in Baugruben angesammeltes Niederschlagswasser etc.) sind zu sammeln und einer sachgerechten Entsorgung mit entsprechenden Nachweisen zuzuführen.
- 2.5.8 Nach Beendigung der Baumaßnahmen ist die Baustelle gründlich zu beräumen, alle temporären Anlagen sind zurückzubauen, benutzte Flächen sind zu rekultivieren. Durch die Baumaßnahme entstandene Schäden an der Prießnitz sind umgehend ordnungsgemäß zu beseitigen.

### 3 Immissionsschutz

- 3.1 Für den gesamten Streckenabschnitt sind während der Bauphase die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm einzuhalten. Deshalb muss die Baustelle so eingerichtet und betrieben werden, dass
- Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (insbesondere durch den Einsatz geräuscharmer Bauverfahren und geräuscharmer Baumaschinen),

- Vorkehrungen getroffen werden, die die Ausbreitung unvermeidbarer Geräusche auf ein Mindestmaß beschränken und
  - lärmintensive Arbeiten nur werktags in der Zeit zwischen 07:00 Uhr und 20:00 Uhr ausgeführt werden.
  - Bauarbeiten an Sonn- und Feiertagen bedürfen einer Befreiung nach § 7 SächsSFG. Diese ist bei der dafür zuständigen Behörde zu beantragen.
- 3.2 Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Baugeräten sind die in § 7 der 32. BImSchV aufgeführten Regelungen zum Betrieb von Geräten unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten.
- 3.3 Staubbelastungen der Nachbarschaft sind durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen, z. B. durch Container- und Fahrzeugabdeckungen, Umhüllung von Übergabe- und Abwurfstellen, geringe Abwurfhöhen, Befeuchten staubender Materialien und - besonders bei anhaltender Trockenheit - Reinigen und Befeuchten der Arbeitsflächen und Fahrwege.
- 3.4 Die Verschmutzung öffentlicher Verkehrswege durch Baufahrzeuge beim Verlassen des Baustellenbereiches ist weitestgehend zu vermeiden. Unvermeidbare Verschmutzungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.
- 3.5 Der Trägerbohlverbau für die Brückenbaugrube ist erschütterungsarm einzubringen. Die Bestimmungen und Anhaltswerte der DIN 4150 sind zu beachten.

#### 4 Altlasten, Bodenschutz und Abfallwirtschaft

- 4.1 Die Baumaßnahmen in unmittelbarer Nähe der Altstandorte „Minol-Tankstelle/Metallveredlung/Pkw-Entsorgung“ (SALKA Nr. 62209007) und „Minol-Tankstelle“ (SALKA Nr. 62209006) sind so durchzuführen, dass keine zusätzliche Mobilisierung von Schadstoffen in Untergrund und Grundwasser erfolgt.
- 4.2 Werden während der Bauausführung Hinweise auf weitere schädliche Bodenveränderungen oder Altlasten bekannt oder werden schädliche Bodenveränderungen verursacht, so sind diese der Landesdirektion Sachsen (obere Abfall- und Bodenschutzbehörde) unverzüglich anzuzeigen. Auf Verlangen sind alle Auskünfte zu erteilen und die Unterlagen vorzulegen, die die obere Abfall- und Bodenschutzbehörde zur Erfüllung ihrer Aufgaben nach dem BBodSchG und dem SächsABG benötigt. Die weiteren Maßnahmen sind mit der oberen Abfall- und Bodenschutzbehörde abzustimmen.
- 4.3 Vor Baubeginn ist der anstehende Oberboden (Mutterboden) und Unterboden - getrennt nach Bodenarten - von den in Anspruch zu nehmenden Bau- und Betriebsflächen sorgsam abzutragen und zwischenzulagern. Kann der Boden nicht sofort wiederverwendet werden, so ist er in trapezförmigen Mieten so bereitzustellen, dass Verdichtung, Erosion und Vernässung vermieden werden. Dabei ist der Oberboden vor An- oder Überschüttungen mit Bodenaushub oder anderen Fremdmaterialien zu schützen, um eine vollständige Wiederverwendung zu gewährleisten.

- 4.4 Die Bauausführung ist bodenkundlich begleiten zu lassen. Im Rahmen dieser Baubegleitung ist sicherzustellen, dass die für den ordnungsgemäßen und schadlosen Umgang mit Bodenaushub erforderlichen Qualitätsanforderungen eingehalten werden.
- 4.5 Baubetriebsbedingte Bodenbelastungen (z. B. Verdichtungen, Vernässung, Erosion, Eintrag von Fremdstoffen im Rahmen der temporären Baustelleneinrichtungen u. a.) und eine Flächeninanspruchnahme für Bau- und Montageplätze sind auf das den Umständen entsprechende notwendige Ausmaß zu beschränken.
- 4.6 Soweit zeitweilige Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- oder Stellflächen u. ä. nicht auf bereits befestigten Flächen oder Bereichen zukünftiger Versiegelung errichtet werden können, ist die Basisfläche mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen und - falls erforderlich - eine Platzbefestigung mit Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien vorzunehmen.
- 4.7 Bei der vorrangig zu wählenden Wiederverwendung von Bodenaushub im Rahmen der Baumaßnahme oder zur Rekultivierung der Baustellenflächen sind die lokalen Bodenverhältnisse zu beachten (Verschlechterungsverbot).
- 4.8 Nach Abschluss der Baumaßnahme ist die Baustelle zu beräumen. Der ursprüngliche Zustand aller bauzeitlich vorübergehend genutzten Flächen ist umgehend wiederherzustellen.
- 4.9 Ist eine Verwertung der angefallenen Abfallstoffe nicht möglich (z. B. wegen Schadstoffbelastung), sind diese dauerhaft von der Kreislaufwirtschaft auszuschließen und ordnungsgemäß zu beseitigen.
- 4.10 Die Entsorgungswege sind spätestens sechs Wochen vor Baubeginn mit dem Amt für Stadtgrün und Abfallwirtschaft abzustimmen.
- 4.11 Der Verbleib der verwerteten und entsorgten Abfallstoffe ist in einem Abschlussbericht zu dokumentieren und nach Beendigung der Baumaßnahme der Landesdirektion Sachsen (obere Abfall- und Bodenschutzbehörde) zu übergeben. Der Bericht soll zugleich alle schadstoffseitigen Untersuchungsergebnisse und die Belege einer ggf. vorgenommenen Beseitigung enthalten.

## 5 Naturschutz und Landschaftspflege

- 5.1 Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen sind, wie textlich beschrieben (Unterlage 19.1) und in den Lageplänen der landschaftspflegerischen Maßnahmen dargestellt (Unterlage 9.1), durchzuführen.
- 5.2 Die Ausführungsplanung ist mit der zuständigen unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.

- 5.3 Für den Zeitraum vom Beginn bis zum Abschluss der Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen ist eine ökologische Baubegleitung zu gewährleisten. Der zuständigen unteren Naturschutzbehörde ist hierzu vor Maßnahmebeginn ein verantwortlicher Ansprechpartner der ökologischen Bauüberwachung mit Kontaktdaten zu benennen.
- 5.4 Nach der Fertigstellung der Kompensationsmaßnahmen ist unter Beteiligung der zuständigen unteren Naturschutzbehörde eine Ortsbegehung durchzuführen. Vorher sind der unteren Naturschutzbehörde die Nachweise zur Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen zu übergeben. Es ist ein Begehungsprotokoll zu erstellen, in dem der Umsetzungsstand der Maßnahmen aufgenommen wird. Das Begehungsprotokoll ist der unteren Naturschutzbehörde unverzüglich im Anschluss an die Ortsbegehung vorzulegen. Im Ergebnis der Ortsbegehung erkannte Mängel sind umgehend zu beseitigen, Die vollständige Umsetzung ist der unteren Naturschutzbehörde anzuzeigen.
- 5.5 Nach Ablauf der Entwicklungspflege ist die Wirksamkeit der Kompensationsmaßnahmen von einem fachkundigen Planungsbüro kontrollieren zu lassen. Der unteren Naturschutzbehörde ist Gelegenheit zu geben, als fachlicher Berater und Beobachter an der Abnahme teilzunehmen. Ihr ist zeitnah ein Protokoll über das Ergebnis der Kontrolle zu übergeben.
- 5.6 Sofern die Entwicklungskontrolle ergibt, dass der mit den landschaftspflegerischen Maßnahmen angestrebte Erfolg nicht eingetreten ist, hat die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde geeignete Maßnahmen zu treffen, um die Mängel zu beseitigen.

## 6 Denkmalschutz

- 6.1 Die Oberflächengestaltung der im Denkmalschutzgebiet „Preußisches Viertel“ gelegenen Gehwege ist mit der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde vor Baubeginn abzustimmen.
- 6.2 Alle Kulturdenkmale sind zu erhalten und während der Bauzeit zu schützen. Die Maßnahmen an der Einfriedung der Diakonissenhauskirche (Unterlage 11 lfd. Nr. 28.2) sind vor deren Umsetzung mit der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde abzustimmen.
- 6.3 Die Anlage von Baustelleneinrichtungsflächen sind mit der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde vor Baubeginn abzustimmen.

## 7 Öffentliche Ver- und Entsorgung

- 7.1 Allgemeines
- 7.1.1 Die Vorhabenträgerin hat sich unmittelbar vor Baubeginn nochmals über die vorhandenen Ver- und Entsorgungsleitungen zu informieren.

- 7.1.2 Die von den Versorgungsunternehmen vorbehaltenen Bedingungen sind – soweit technisch möglich – zu erfüllen. Kostenregelungen über die Verlegung von Versorgungsleitungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Die betroffenen Versorgungsunternehmen sind vom Baubeginn rechtzeitig entsprechend deren Anforderungen zu unterrichten, ebenfalls sind die jeweils erforderlichen Anträge und Pläne einzureichen.
- 7.1.3 Soweit Verlegungen von Versorgungsleitungen erforderlich werden, sind diese nach vorheriger Abstimmung mit den betroffenen Versorgungsunternehmen durchzuführen bzw. durchführen zu lassen. Von den Versorgungsunternehmen geforderten Abstände sind einzuhalten.
- 7.1.4 Sollten während der Baumaßnahme Ver- oder Entsorgungsleitungen beschädigt werden, ist das jeweils zuständige Versorgungsunternehmen umgehend zu unterrichten. Die Bauarbeiten sind einzustellen, bis eine Inaugenscheinnahme des Schadens durch das betroffene Versorgungsunternehmen erfolgt ist. Das weitere Verfahren zur Schadensbeseitigung ist mit dem Versorger abzustimmen.
- 7.1.5 Die Vorhabenträgerin hat einen Bauablaufzeitplan aufzustellen und mindestens vier Monate vor Baubeginn mit den betroffenen Versorgungsunternehmen abzustimmen.
- 7.2 Telekom Deutschland GmbH
- 7.2.1 Die Telekommunikationslinien (Unterlage 11 lfd. Nr. 5, Unterlage 16.1 bis 16.3) dürfen nicht überbaut werden und müssen jederzeit zugänglich bleiben.
- 7.2.2 Bei der Unterbringung anderer Leitungen und Anlagen im öffentlichen Straßenraum ist zu den Telekommunikationslinien der Telekom Deutschland GmbH bei Trinkwasser-, Abwasser- oder Gasleitungen ein Mindestabstand von ca. 50 cm, bei Stromleitungen von ca. 30 cm und bei Kreuzungen ein Mindestabstand von mindestens 20 cm einzuhalten.
- Beschädigungen der Telekommunikationslinien bei der Bauausführung sind zu vermeiden.
- 7.3 DREWAG NETZ GmbH
- 7.3.1. Vor Baubeginn ist der bis dahin erreichte Baustand der erfolgten Umverlegung für Anlagen/Leitungen der Trinkwasser- und Stromversorgung sowie Fernmeldetechnik der DREWAG NETZ GmbH in die Ausführungsplanung zu übernehmen. Die notwendigen Anpassungen der Ausführungsplanung sind vor der Einarbeitung mit der DREWAG NETZ abzustimmen. Dabei sind insbesondere die Auszugsstrecken für die Schutzrohrquerungen des DVB-Gleises zu beachten.
- 7.3.2. Die für Gas geplante Leitungsumverlegung DN 150 PE in die Prießnitzstraße ist bis zum vorhandenen Leitungsende DN 100 PE Höhe Prießnitzstraße 3 zu verlängern.

- 7.3.3. Für die neue Gasleitung DN 300 St ist nach Werksnorm der DREWAG NETZ beidseits ein Mindestabstand von 0,4 m zu benachbarten Medien einzuhalten. Dieser Bauraum ist auch für die Verlegung erforderlich.
- 7.3.4. Zwischen Stat. 0+80 und 0+140 sind infolge des eingeschränkten Bauraums für die Tagwassereinläufe in Bezug auf die vorhandene Gasleitung DN 300 St und die Trinkwasserleitung d 125 PE (< 0,8 m Abstand) in Abstimmung mit der DREWAG NETZ zusätzliche technische Lösungen bzw. Schutzmaßnahmen umzusetzen (z. B. Verlegung von Tagwassereinläufen, verkürzte Tagwassereinläufe, Schutzmaßnahmen für das Trinkwasserrohr).
- 7.3.5. Von Stat. 0+140 bis Stat. 0+280 ist zwischen der Regenwasser-Schleppleitung und der dazu parallel verlaufenden Trinkwasserleitung mindestens ein lichter Abstand von 1 m einzuhalten.

Das Schutzrohr der Trinkwasserquerung bei Stat. 0+175 ist bis 2 m über das südliche Gleis hinaus zu verlängern.

- 7.3.6. Im nördlichen Gehweg der Radeberger Straße sind die zu erneuernden Leitungen (Gas DN 100 PE, TW DN 100 PE) so einzuordnen, das die nach Regelwerk der DREWAG erforderlichen Mindestabstände von 0,3 m (Gas) und 0,4 m (TW) zu anderen Medien (hier Eit/ÖB-Kabel und Telekomkanal) eingehalten werden.
- 7.3.7. Für die Höheneinordnung der neuen Gas- und Trinkwasserleitungen sind im Rahmen der Ausführungsplanung Längsschnitte zu erarbeiten und der DREWAG NETZ zur Verfügung zu stellen, in denen alle Zwangspunkte (Gleisquerungen, kreuzende Kabel und Leitungen) eingetragen sind.
- 7.3.8. Eine bauzeitliche Außerbetriebnahme der Trinkwasserleitung DN 600 ist nur möglich, wenn an den beiden redundanten Hauptversorgungsleitungen in der gesamten Zeit der Leitungsunterbrechung keine Bauarbeiten stattfinden. Ist eine Außerbetriebnahme nicht möglich, ist ein Provisorium in DN 600 umzusetzen.

Für die Planung/Umsetzung der notwendigen Maßnahmen ist die Bauzeit so zeitig wie möglich anzumelden und der Bauablauf mit der DREWAG NETZ abzustimmen.

- 7.3.9. Für den trassengleichen Bau der Gasleitung auf der Südseite sind Provisorien erforderlich. Hierfür ist bei Temperaturen über 10°C DN 100 geeignet. Bei tieferen Temperaturen ist DN 150 einzusetzen.

Besonders im Abrissbereich des Brückenbauwerkes sind geeignete Schutzmaßnahmen für das Provisorium vorzusehen.

#### 7.4 Vodafone Kabel Deutschland GmbH

- 7.4.1 Die Telekommunikationsanlagen sind während der Bauausführung zu schützen. Sie dürfen nicht überbaut werden. Vorhandene Überdeckungen dürfen nicht verringert werden.

- 7.4.2 Wird eine Umverlegung von Telekommunikationslinien erforderlich, ist ein entsprechender Auftrag mindestens drei Monate vor Baubeginn über TDRG-O-Dresden.de@vodafone.com zu veranlassen.

## 8 Sonstige Auflagen im öffentlichen Interesse

### 8.1 Sonstige bauliche Belange

- 8.1.1 Das Brückenbauwerk ist entsprechend der Richtlinien für Infrastrukturanforderungen an Straßen und der Richtlinie für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge im einstreifigen Verkehr für mindestens MLC 100 und im zweistreifigen Verkehr für mindestens MLC 50 zu bemessen.
- 8.1.2 Der Beginn sowie das Ende der Baumaßnahme ist unter Angabe der auftretenden bauzeitlichen Einschränkungen sowie der Einstufung des Brückenbauwerkes dem Logistikzentrum der Bundeswehr, Abteilung Verkehr und Transport, Dezernat Verkehrsführung/Übungen (Inland), Sachgebiet MILGeoU (Anton-Dohm-Weg 59, 26389 Wilhelmshafen) mitzuteilen.
- 8.1.3 Vor baubedingt erforderlichen Straßensperrungen, Verkehrseinschränkungen und Änderungen der Verkehrsführung ist die Integrierte Regionalleitstelle Dresden darüber in Kenntnis zu setzen.

Während der Bauarbeiten ist zu gewährleisten, dass Rettungs- und Einsatzfahrzeuge auch die Grundstücke im Baubereich stets erreichen können.

- 8.1.4 Vor Baubeginn sind der zuständigen unteren Verkehrsbehörde und der DVB AG die Markierungs- und Beschilderungspläne zur Prüfung und Bestätigung einzureichen.
- ### 8.2 Belange der Dresdner Verkehrsbetriebe AG (DVB AG)
- 8.2.1 Im Zuge der Ausführungsplanung sind in Abstimmung mit der DVB AG die geplanten Zeiträume für die Einstellung des Straßenbahnbetriebs (unter Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs) soweit wie möglich zu reduzieren.
- 8.2.2 Die Querneigung des Wartebereiches/Radwegekaps in den Haltestellen ist nach dem Standardhaltstellenprojekt der DVB AG herzustellen. Die Querneigung des Wartebereiches der Haltestellen ist mit 2,0% und die Querneigung des Radkaps mit 2,5% auszubilden.
- 8.2.3 Der Bespannungsplan Fahrleitung ist in Abstimmung mit der DVB AG im Rahmen der Ausführungsplanung zu aktualisieren.
- 8.2.4 Im Zuge der Ausführungsplanung ist die konstruktive Gestaltung der zusätzlichen Entwässerungsrinne im Straßenbereich in Höhe der Haltestelle mit der DVB AG abzustimmen.
- 8.2.5 Das Bahnstromkabel in bzw. unter dem Brückenkap im Bereich der Prießnitzbrücke/südlicher Gehweg ist zu verrohren. Vor und nach der Brücke kann das Bahnstromkabel erdverlegt werden.



- 8.2.6 Für den Rückbau der Fahrleitungsmaste ist im Rahmen der Ausführungsplanung ein gesonderter Plan zu erstellen.
- 8.2.7 Im Zuge der Ausführungsplanung für die Fahrleitungsanlagen sind folgende Änderungen/Ergänzungen vorzunehmen:
- Das Anbringen einer Antigrffitibeschichtung an den Masten von Oberkante Bitumenanstrich bis 3 m über Gelände kann entfallen.
  - Auf den Masttypenschildern ist die Angabe ‚Einspannlänge‘ im Fundament‘ auf ‚Einspannlänge im Fundament [T] und e-Maß‘ zu ergänzen.
  - Bei der Mastherstellung sind die notwendigen Bohrungen und die Gewindebuchsen zu montieren bzw. bei ausreichender Materialfläche die Gewinde zu schneiden.
  - Der Fahrleitungsabschnitt ist mit beweglich nachgespannter Einfach- und Kettenfahrleitung, bestehend aus Fahrdraht Ri100 mit einer Kupfer-Zinn-Legierung, gekennzeichnet mit zwei Kennrillen und Tragseil Cu 95 auszurüsten.
  - Für den Speisekabel OKV – Mastschalter ist die Bezeichnung „1 x 300 mm<sup>2</sup> 1,8/3 kV“ maßgeblich. Dieser kann von der DVB AG beigestellt werden.
- 8.3 Belange des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr (LASuV)
- 8.3.1 Die Ausführungsplanung einschließlich nachgewiesener Prüfung der Brückenstatik ist dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr zur Zustimmung gemäß § 60 BOStrab vorzulegen.
- 8.3.2 Die Inbetriebnahme der straßenbahnrelevanten Teile ist beim LASuV gemäß § 62 BOStrab schriftlich zu beantragen.
- 8.3.3 Für die Schlitzrinne im Fahrbahnbereich und Rissbereich der Haltestellen „Diakonissenweg“ sind im Rahmen der Ausführungsplanung Schutzmaßnahmen gegen Berührungsspannungen zu prüfen.
- 8.3.4 Die Planung für die Knotenpunkt- und Fußgängerlichtsignalanlage im Bereich östlich der Haltestellen „Diakonissenkrankenhaus“ muss die Fahrplanmäßigkeit des Straßenbahnbetriebes sicherstellen sowie ein verzögerungsfreies, fließendes Ein- und Ausfahren der Haltestellenbereiche gewährleisten. Ein möglicher Rückstau des mobilen Individualverkehrs aufgrund der geplanten Pulkwirkung des Straßenbahnbetriebes darf darauffolgende/nachrückende Straßenbahnen in ihrer Fahrplanmäßigkeit nicht behindern.
- 8.3.5 Für den Fall, dass das Konzept der Haltestellenaufbauten (z. B. Fahrgastunterstände) vom abgestimmten Standard in Dresden abweicht, ist dieses dem LASuV zur Zustimmung vorzulegen.

- 8.4 Belange des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
- 8.4.1 Die Bauausführung ist geotechnisch begleiten zu lassen. Im Rahmen dieser geotechnischen Begleitung sollen die Baugrundverhältnisse auf Übereinstimmung mit den Ergebnissen der planungsrelevanten geotechnischen Berichte überprüft und dokumentiert sowie zu ggf. notwendigen bodenverbessernde Maßnahmen beraten werden.
- 8.4.2 Dem Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Abteilung Geologie) sind sämtliche Untersuchungen, Aufschlussergebnisse und Gutachten mit geologischem Belang, die der Vorhabenträgerin bereits vorliegen oder im Rahmen der weiteren Planung ermittelt werden, zur Übernahme der Ergebnisse in die landesweite Geodatenbank zur Verfügung zu stellen.
- 8.4.3 Die Durchführung einer Bohrung ist dem Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (Abteilung Geologie) spätestens zwei Wochen vorher anzuzeigen. Die Bohrergebnisse sind ihm spätestens sechs Monate nach Abteufen der Bohrung mitzuteilen.
- 8.4.4 Die Vorhabenträgerin hat den Beginn der Bauausführung spätestens 21 Tage vorher dem Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie und dem Fischereiausübungsberechtigten anzuzeigen.
- 8.4.5 Bei der Erarbeitung der Ausführungsplanung und der Bauausführung ist zu beachten, dass für den betroffenen Gewässerabschnitt der Prießnitz aufgrund von Vorkommen des Bachneunauges entsprechend der gesetzlichen Vorgaben zum Fischartenschutz eine ganzjährige Schonzeit besteht.

Aufgrund der Zuordnung der Prießnitz zur Forellenregion ist darüber hinaus die zeitliche Bauablaufplanung soweit wie möglich so zu gestalten, dass die Baumaßnahmen an der Prießnitz mit direktem Gewässereingriff außerhalb der Schonzeit für Salmoniden (1. Oktober bis 30. April) durchgeführt werden können.

- 8.4.6 Für die Baumaßnahmen im Bereich der Prießnitz ist von der Vorhabenträgerin mindestens zwei Monate vor Baubeginn ein Antrag auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung zum Bauen während der Schonzeit nach § 14 Abs. 2 Sächs-FischVO beim LfULG, Fischereibehörde, einzureichen.
- 8.4.7 Kurz vor Beginn der Baumaßnahmen ist im Baubereich eine Evakuierung des Fischbestandes in der Prießnitz mittels Elektrobefischung vorzunehmen. Zur Durchführung der Elektrobefischung einschließlich zeitlicher Einordnung hat die Vorhabenträgerin rechtzeitig davor eine Abstimmung mit dem Fischereiausübungsberechtigten vorzunehmen.

Die Erlaubnis zum Abfischen mit elektrischem Strom zum konkret geplanten Termin ist bei der zuständigen Fischereibehörde zu beantragen.

- 8.4.8 Die Gewässersohle und die Uferbereiche sind möglichst strukturreich und naturnah zu gestalten.

Als oberste Deckschicht der Sohle sind hierzu abgerundete, unterschiedlich fragmentierte Flusskiese mit einer Korngröße von 2 bis 63 mm Durchmesser einzubringen. Sohl- und Uferbereich sollen mit einzelnen Groß- und Störsteinen versehen werden, wobei zu beachten ist, dass die Begehbarkeit der Bachsohle (Brückenprüfung/Brückenunterhaltung) gewährleistet bleibt.

- 8.4.9 Die Gewässersohle im Bereich der Brücke ist mit einer hydraulisch rauen Niedrigwasserrinne zu versehen, die unter Beachtung der Zwangspunkte (u. a. Vorgaben i. Z. m. Brückenprüfung, -unterhaltung; Anschluss an die vorhandenen Gewässerabschnitte ober- und unterstrom) soweit wie möglich mit einem mäandrierenden Verlauf auszubilden ist.

Die Sohlriegel sind mit Einkerbungen zu versehen. Im Niedrigwasserbereich sind die Sohlriegel abzusenken.

- 8.4.10 Zur Vermeidung von direkten Schädigungen der aquatischen Fauna ist besondere Sorgfalt beim Umgang mit für Fische schädlichen Bau- und Hilfsstoffen (Chemikalien, Ölen, Zement, Beton u. ä.) erforderlich. Schadstoffeinträge in die Prießnitz sind durch entsprechende Technologien auszuschließen.

Eine Befahrung des Gewässerbettes mit technischem Gerät ist auf das unbedingt erforderliche Maß zu reduzieren.

#### 9 Nebenbestimmungen/Hinweise im privaten Interesse

- 9.1 Der Vorhabenträger hat die Kosten der durch das Baugeschehen hervorgerufenen Veränderungen an Grund und Boden zu tragen. Dies sind insbesondere Kosten für Vermessung, Grenzmarken, Eintragungen im Grundbuch und Einfriedungen einschließlich ihrer Veränderungen.
- 9.2 Die betroffenen Grundstückseigentümer und Pächter sind vor Beginn der Baumaßnahmen über den Baubeginn und den Bauablauf sowie über die Inanspruchnahme von Flächen zu informieren. Den Betroffenen ist ein verantwortlicher Ansprechpartner zu benennen.
- 9.3 Es ist sicherzustellen, dass die vorübergehende Inanspruchnahme von Grundstücken für den Straßenbau auf die ausgewiesenen notwendigen Flächen beschränkt bleibt. Während der Bauphase sind die zur Bautrasse gehörenden Flächen abzugrenzen, um willkürliche Flächeninanspruchnahmen zu vermeiden.
- 9.4 Durch das Straßenbauvorhaben verursachte Schäden sind schnellstmöglich, spätestens jedoch nach Beendigung der Baumaßnahme vollständig zu beseitigen.
- 9.5 Es ist zu gewährleisten, dass alle vom Straßenbau berührten und von ihren bisherigen Zufahrten oder Zuwegungen abgeschnittenen Grundstücke wieder eine ordnungsgemäße und angemessene Anbindung an das öffentliche Wegenetz erhalten. Dies gilt auch während der Bauzeit; notfalls sind vorübergehend provisorische Zufahrten und Zuwegungen einzurichten.

- 9.6 Vor Beginn und nach Beendigung der Baumaßnahmen ist eine Gebäude- und Grundstücksbeweissicherung für Gebäude und Grundstücke im Wirkungsbereich des geplanten Vorhabens durchzuführen.
- 9.7 An den Gehwegüberfahrten sind starke Gehwegabsenkungen zu vermeiden. Die Ausführungsplanung ist bei Notwendigkeit entsprechend anzupassen.
- 9.8 Der Gehweg am Kindergarten Holzhofgasse 17 ist für den Zeitraum der baubedingten Umleitungsführung auf der Südseite zusätzlich mit einem temporären Sicherungsgeländer zu versehen. Die Länge des Sicherungsgeländers ist so zu wählen, dass der Schutzzweck dieser Maßnahme – ein sicherer Zugang für Kinder auch für die Zeit der Umleitungsführung – stets gewährleistet werden kann.

## IV Wasserrechtliche Entscheidungen

Der Landeshauptstadt Dresden werden für den Brückenbau nach Maßgabe der unter Abschnitt A.III.2.1 festgesetzten Nebenbestimmungen wasserrechtliche Erlaubnisse erteilt. Des Weiteren ersetzt dieser Planfeststellungsbeschluss Genehmigungen, eine Zulassung und eine Befreiung; hierfür gelten vor allem die Nebenbestimmungen der Abschnitte A.III.2.2 bis A.III.2.4 des Planfeststellungsbeschlusses.

### 1 Wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 WHG

- 1.1 Wasserrechtliche Erlaubnis für das bauzeitliche Absenken von Grundwasser über Gravitationsfilterbrunnen bis auf 105,30 m über NHN zum Zwecke der Trockenlegung der Baugrube 1 an der Nordseite der Brücke und Zutagefördern von Grundwasser bis zu einer maximalen Fördermenge von 106,2 m<sup>3</sup>/h (vgl. Unterlage 18.1 Anlage 5 Tabellen 3 und 4).
- 1.2 Wasserrechtliche Erlaubnis für das bauzeitliche Absenken von Grundwasser über Gravitationsfilterbrunnen bis auf 105,30 m über NHN zum Zwecke der Trockenlegung der Baugrube 2 an der Südseite der Brücke und Zutagefördern von Grundwasser bis zu einer maximalen Fördermenge von 107,5 m<sup>3</sup>/h (vgl. Unterlage 18.1 Anlage 5 Tabellen 3 und 4).
- 1.3 Wasserrechtliche Erlaubnis zur befristeten Einleitung des während der Bauphase 1 entnommenen Grundwassers in einer Menge von bis zu 106,2 m<sup>3</sup>/h (Trockenlegung der Baugrube 1 an der Nordseite der Brücke) in den zeitweilig verrohrten Gewässerabschnitt der Prießnitz.

Örtliche Lage der Einleitstelle:

Gemeinde Dresden  
Gemarkung Neustadt  
Flurstück 1711 b  
Ostwert: 413257  
Nordwert: 5657672

- 1.4 Wasserrechtliche Erlaubnis zur befristeten Einleitung des während der Bauphase 2 entnommenen Grundwassers in einer Menge von bis zu 107,5 m<sup>3</sup>/h (Trockenlegung der Baugrube 2 an der Südseite der Brücke) in den zeitweilig verrohrten Gewässerabschnitt der Prießnitz.

Örtliche Lage der Einleitstelle:

Gemeinde Dresden  
Gemarkung Neustadt  
Flurstück 1711 c  
Ostwert: 413245  
Nordwert: 5657698

## 2 Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsWG

- 2.1 Wasserrechtliche Genehmigung für den Abriss des Brückenbauwerkes BW 0122 über die Prießnitz und die Errichtung eines Ersatzbrückenbauwerkes mit einer Breite von 22,13 m, einer Stützweite von 10,23 m, einer lichten Weite zwischen den Widerlagern von 9,23 m und einer kleinsten lichten Höhe von 1,12 m (vgl. Unterlage 15 Blatt 1) mit den Flügelwänden, Ufermauern und Baubehelfen.

Örtliche Lage des Brückenbauwerkes:

Gemeinde Dresden  
Gemarkung Neustadt  
Flurstücke 2927, 440, 1711 c, 1711 b, 431 a  
Ostwert: 413249  
Nordwert: 5657681

- 2.2 Wasserrechtliche Genehmigung für die zeitweilige Errichtung von zwei Rohrleitungen DN 1500 in der Prießnitz sowie deren Beseitigung nach Abschluss der Bauarbeiten am neuen Brückenbauwerk (vgl. Unterlage 15 Blatt 1 Schnitt A-A).

Örtliche Lage der Rohrleitungen:

Gemeinde Dresden  
Gemarkung Neustadt  
Flurstücke 2927, 1711 c, 1711 b  
Ostwert: 413249  
Nordwert: 5657681

- 2.3 Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung einer zeitweiligen Einleitstelle im Rahmen des 1. Brückenbauabschnitts und deren Beseitigung nach Abschluss der Bauarbeiten in diesem Bauabschnitt.

Örtliche Lage der Einleitstelle:

Gemeinde Dresden  
Gemarkung Neustadt  
Flurstücke 1711 c  
Ostwert: 413245

Nordwert: 5657698

- 2.4 Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung einer zeitweiligen Einleitstelle im Rahmen des 2. Brückenbauabschnitts und deren Beseitigung nach Abschluss der Bauarbeiten in diesem Bauabschnitt.

Örtliche Lage der Einleitstelle:

Gemeinde Dresden  
Gemarkung Neustadt  
Flurstücke 1711 b  
Ostwert: 413257  
Nordwert: 5657672

- 2.5 Verlegung von Leitungen

Wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung, die Stilllegung und wesentliche Änderung der in Tektur 1, Unterlage 18.1, Anlage 7 Blatt 1 aufgeführten Versorgungsleitungen.

Örtliche Lage der Leitungen:

Gemeinde Dresden  
Gemarkung Neustadt  
Flurstück 292

Im Einzelnen sind die Versorgungsleitungen mit den konkreten Angaben zu deren örtlicher Lage der Tektur 1, Unterlage 18.1, Anlage 7 Blatt 1 zu entnehmen.

### 3 Wasserrechtliche Zulassung gemäß § 78 Abs. 4 WHG

Wasserrechtliche Zulassung für die in den Überschwemmungsgebieten der Elbe und der Prießnitz befindlichen Teile der Bauvorhaben.

### 4 Wasserrechtliche Befreiung gemäß § 38 Abs. 5 WHG

Wasserrechtliche Befreiung für die im Gewässerrandstreifen der Prießnitz geplante Beseitigung von standortgerechten Bäumen und Sträuchern.

## **V Zusagen**

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

## **VI Einwendungen**

Die in den Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen in diesem Beschluss, durch die Tektur und/oder Zusagen des Vorhabenträgers berücksichtigt wurden oder sich auf andere Weise erledigt haben.

## **VII Sofortvollzug**

Dieser Beschluss ist sofort vollziehbar.

## **VIII Kosten**

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

## **B Sachverhalt**

### **I Beschreibung der Vorhaben**

Die Landeshauptstadt Dresden beabsichtigt, das Brückenbauwerk über die Prießnitz abzureißen und neu zu errichten. Um den dafür erforderlichen Sperrschatten auszunutzen, wird gleichzeitig der Achsabstand der Straßenbahngleise zwischen Prießnitzstraße und Stolpener Straße auf 3 m verbreitert, die zwei Haltestellen „Diakonissenkrankenhaus“ behindertengerecht ausgebaut und in diesem Zuge eine dieser Haltestellen auf die Prießnitzbrücke verlegt. Des Weiteren werden das neue Brückenbauwerk verbreitert, die Fahrbahn und Gehwege der Bautzner Straße grundhaft ausgebaut sowie die Einmündungen der Prießnitzstraße und der Radeberger Straße umgebaut.

Die Baulänge beträgt einschließlich der Anpassungsbereiche ca. 320 m. Sie beginnt ca. 50 m westlich der Einmündung Prießnitzstraße und endet etwa 100 m östlich der Radeberger Straße.

Wegen der weiteren Details wird auf die Planunterlagen verwiesen.

### **II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens**

#### **1 Ausgangsplanung**

Mit Schreiben vom 13. August 2015 beantragte die Landeshauptstadt Dresden die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach § 28 Abs. 1 PBefG. Nach Abschluss der Vorprüfung überreichte der Vorhabenträger am 17. August 2017 die vollständigen Planunterlagen.

Die Planunterlagen haben in der Landeshauptstadt Dresden in der Zeit vom 16. Oktober bis 17. November 2017 zur allgemeinen Einsicht ausgelegen. Die Einwendungsfrist endete am 1. Dezember 2017 gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG i. V. m. § 1 SächsVwVfZG, § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG.

Die Landeshauptstadt Dresden hat die Auslegung durch Einrücken in das Dresdner Amtsblatt vom 6. Oktober 2017 (Ausgabe 40/2017) ortsüblich bekannt gemacht.

Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließen, sind von der Auslegung des Plans unterrichtet worden.

Folgende Träger öffentlicher Belange hatten Gelegenheit zur Stellungnahme:

- Landesamt für Straßenbau und Verkehr
- Staatsbetrieb Geobasisinformation und Vermessung
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
- Landesamt für Denkmalpflege Sachsen
- Landesamt für Archäologie
- Staatsbetrieb Zentrales Flächenmanagement Sachsen
- Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- Landestalsperrenverwaltung des Freistaates Sachsen
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Dresden
- Regionaler Planungsverband Oberes Elbtal/Osterzgebirge
- Sächsisches Oberbergamt
- Polizeidirektion Dresden
- Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- DREWAG NETZ GmbH
- Telekom Deutschland GmbH, vertreten durch die Deutsche Telekom Technik GmbH
- Vodafone Kabel Deutschland GmbH
- Vodafone GmbH
- Telecolumbus AG
- Stadtentwässerung Dresden GmbH

Die Landesdirektion Sachsen hat sich als obere Abfall- und Bodenschutzbehörde, obere Raumordnungsbehörde und obere Wasserbehörde im Anhörungsverfahren beteiligt.

Mit Schreiben vom 19. September 2017 wurden die folgenden anerkannten Naturschutzvereinigungen von der öffentlichen Auslegung benachrichtigt:

- Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND)
- Grüne Liga Sachsen e.V.
- Landesjagdverband Sachsen e.V.
- Landesverband Sächsischer Angler e.V.
- Landesverein Sächsischer Heimatschutz e.V.
- Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU)
- Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V.
- Naturschutzverband Sachsen e. V. (NaSa)



Am 13. August 2018 konnten die Einwender, die Behörden, die Träger öffentlicher Belange und die Naturschutzvereinigungen ihre Einwendungen und Stellungnahmen unter Moderation der Planfeststellungsbehörde mit dem Vorhabenträger erörtern.

Der Erörterungstermin wurde zuvor in der Landeshauptstadt Dresden im Dresdner Amtsblatt vom 26. Juli 2018 (Ausgabe 29-30/2018) ortsüblich bekannt gemacht. Die Behörden, die Vorhabenträgerin und diejenigen, die Einwendungen erhoben oder Stellungnahmen abgegeben haben, wurden mit Schreiben vom 3. Juli 2018 von dem Erörterungstermin benachrichtigt.

Im Zuge der Anhörung wiesen verschiedene Versorgungsunternehmen insbesondere darauf hin, dass die eingereichte Planung für die Ver-/Entsorgungsanlagen aufgrund von zwischenzeitlich erfolgten Baumaßnahmen an Ver- und Entsorgungsleitungen und Änderungen bei Bauvorhaben Dritter einer Überarbeitung bedürfen. Änderungsbedarf ergab sich aus diesen Gründen auch bei der Planung für die Fahrleitungsanlagen. Weiterhin wurden im Anhörungsverfahren die Notwendigkeit eines Ersatzneubaus für die Brücke sowie die geplanten verschiedenen Radwegeausführungen und die Anordnung der Überquerungsstelle im Bauabschnitt hinterfragt. Daraus resultierte die Notwendigkeit einer vertiefenden Betrachtung der betreffenden Planungsvarianten. Zudem lag mittlerweile eine neue Verkehrsplanerische Untersuchung vor, die die zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Ausgangsplanung vorliegende Trendprognose 2030 vom 5. Februar 2015 ersetzt. Darüber hinaus wurde während der Erörterung vom Vorhabenträger eine lufthygienische Beurteilung zum Bauvorhaben vorgestellt, die ebenso wie ein Geotechnischer Bericht, eine fachtechnische Beurteilung zur Vereinbarkeit mit der WRRL und ergänzende fachtechnische Aussagen zu den Auswirkungen der Maßnahme auf Hochwassersituationen/den Retentionsraum bei der Planung zu berücksichtigen und durch Auslage der überarbeiteten Planunterlagen bekannt zu geben waren. Darüber hinaus wurde mit Einführung der neuen Arbeitsstättenrichtlinie ASR A5.2 eine Überarbeitung der gesamten Bautechnologie sowie der daraus resultierenden Verkehrsführung während der Bauzeit erforderlich. Der Vorhabenträger erarbeitete daher die Tekturplanung 1.

## **2 Tekturplanung 1**

Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens hat der Vorhabenträger die Planunterlagen mit der Tekturplanung 1, aufgestellt am 1. Juli 2020, überarbeitet.

Die geänderten Planunterlagen haben in der Zeit vom 16. November 2020 bis einschließlich dem 15. November 2020 in der Landeshauptstadt Dresden zur allgemeinen Einsicht ausgelegen. Die Einwendungsfrist endete am 15. Januar 2021.

Die Auslegung in der Landeshauptstadt Dresden wurde durch Einrücken in das Dresdner Amtsblatt vom 5. November 2020 (Ausgabe 45/2020) vorher ortsüblich bekannt gemacht. Die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt waren oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließen, sind von der Auslegung des Plans unterrichtet worden.

Folgende Träger öffentlicher Belange hatten wiederholt Gelegenheit zur Stellungnahme:

- Landesamt für Straßenbau und Verkehr
- Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie
- Landesamt für Denkmalpflege Sachsen

- Polizeidirektion Dresden
- Dresdner Verkehrsbetriebe AG
- Verkehrsverbund Oberelbe GmbH
- Stadtentwässerung Dresden GmbH

Mit Schreiben vom 19. Oktober 2020 wurden auch die schon zur Ausgangsplanung angehört anerkannten Naturschutzvereinigungen von der öffentlichen Auslegung benachrichtigt.

Gemäß § 29 Abs. 1a Nr. 2 PBefG kann im Regelfall von einer förmlichen Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG abgesehen werden, wenn ein ausgelegter Plan geändert werden soll.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich i. S. d. § 29 Abs. 1a Nr. 2 PBefG gegen eine förmliche Erörterung der zur Tekturplanung 1 eingegangenen Stellungnahmen entschieden. In Anbetracht des verhältnismäßig überschaubaren Verfahrensgegenstandes sowie der im Verfahren eingegangenen Stellungnahmen ist die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung gelangt, dass in einem zusätzlichen Erörterungstermin zur Tekturplanung 1 keine weiteren, der Planfeststellungsbehörde nicht bereits bekannten Tatsachen und Auffassungen übermittelt worden wären, die für die Entscheidung hätten relevant sein können. Einwendungen Privater sind im Anhörungsverfahren zur Tektur 1 nicht erhoben worden.

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

## C Entscheidungsgründe

Die Entscheidung beruht auf folgenden rechtlichen Erwägungen:

### I Verfahren

#### 1 Notwendigkeit der Planfeststellung; Zuständigkeit

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

#### 1.1 Zusammentreffen selbständiger und planfeststellungsbedürftiger Vorhaben

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

Zum einen gibt § 17 Satz 1 FStrG vor, dass Bundesfernstraßen nur gebaut oder geändert werden dürfen, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Geplant sind einerseits der Abriss und der Neubau der Brücke im Zuge der B 6 über die Prießnitz, um Hochwasserschäden zu beseitigen. Für diesen Fall ist daher ein fernstraßenrechtliches Planfeststellungsverfahren erforderlich. Die Landeshauptstadt Dresden ist als Gemeinde mit mehr als 80.000 Einwohnern Träger der Straßenbaulast für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen (§ 5 Abs. 2 FStrG).

Zum anderen dürfen Betriebsanlagen für Straßenbahnen nur gebaut werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist (§ 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Zu den Betriebsanlagen der Straßenbahn gehören gemäß § 1 Abs. 7 Nr. 1 und 2 BOStrab die bau-, maschinen- und elektrotechnischen Anlagen für den Fahrbetrieb sowie die für den Aufenthalt der Fahrgäste bestimmten Anlagen. Das geplante Vorhaben beabsichtigt, die Sicherheit und die Qualität des Straßenbahnverkehrs zu optimieren. Dazu werden die Gleise erneuert, die Gleisachsabstände verbreitert, die Haltestellen „Diakonissenkrankenhaus“ einander direkt gegenüber angeordnet sowie beide Haltestellen behindertengerecht ausgebaut. Es ist also auch ein Planfeststellungsverfahren nach PBefG durchzuführen.

Aufgrund des engen Verkehrsraums im Planungsabschnitt kann die beabsichtigte Verbesserung der Sicherheit und Qualität des Straßenbahnverkehrs nur durch die gleichzeitige Verbesserung der Sicherheit und Qualität des Straßenverkehrs erreicht werden. Als notwendige Folgemaßnahmen zum Bau der oben genannten Betriebsanlagen der Straßenbahn i. S. d. § 75 Abs. 1 VwVfG werden die Fahrbahn und Gehwege der B 6 grundhaft ausgebaut. Des Weiteren werden eine Linksabbiegerspur Richtung Radeberger Straße und Radfahrstreifen angelegt, welche – neben der Verlegung der Haltestelle – eine Verbreiterung des neuen Brückenbauwerkes erforderlich machen. Die Einmündungen der Prießnitzstraße, der Radeberger Straße und des Diakonissenweges werden an diese Veränderungen angepasst und verkehrssicher umgestaltet; der Knotenpunkt Bautzner Straße/Radeberger Straße wird vollständig mit Lichtsignalanlagen ausgerüstet. Nicht mehr genutzte Straßenteile der Radeberger Straße werden zusammen mit den angrenzenden Gehwegflächen neu gestaltet (z. B. Anlage eines Wendehammers an der Forststraße).

Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist eine freiwillige Aufgabe der Landeshauptstadt Dresden (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG), welche sie an das öffentliche Unternehmen DVB AG übertragen hat. In einer Planungsvereinbarung zwischen DVB AG und Landeshauptstadt Dresden vom 2. August/21. September 2017 wurde geregelt, dass die Landeshauptstadt Dresden im vorliegenden Planfeststellungsverfahren als Vorhabenträger für die Gesamtmaßnahme auftritt.

## **1.2 Notwendigkeit einheitlicher Entscheidung**

§ 78 Abs. 1 VwVfG verlangt nur dann eine einheitliche Planfeststellung, wenn für die zusammentreffenden Vorhaben ganz oder teilweise eine einheitliche Entscheidung notwendig ist. Hier besteht zwischen den beiden selbständigen Vorhaben ein gesteigerter Koordinierungsbedarf, da gemeinsame Baumaßnahmen erforderlich sind und eine enge räumliche Verflechtung gegeben ist.

### 1.3 Bestimmung des maßgeblichen Verfahrens

Welches von den zwei in Betracht kommenden Planfeststellungsverfahren (FStrG oder PBefG) sich in der Konkurrenz gegen das andere durchsetzt und allein durchgeführt wird, richtet sich gemäß § 78 Abs. 2 VwVfG nach dem Schwerpunktprinzip.

Maßgeblich ist das Verfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die nach Umfang und Auswirkungen einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Dies sind hier die Baumaßnahmen an den Betriebsanlagen der Straßenbahn. Maßgebend für das vorliegende Planfeststellungsverfahren sind daher die Rechtsvorschriften des PBefG.

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

### 2 Umfang der Planfeststellung

Gemäß § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG ersetzt die Planfeststellung alle nach anderen Rechtsvorschriften notwendigen öffentlich-rechtlichen Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen; dabei müssen allerdings die ersetzten wasserrechtlichen Entscheidungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz und dem Sächsischen Wassergesetz ausdrücklich bezeichnet werden (§ 115 Abs. 3 SächsWG). Von der Ersetzungswirkung ausgenommen ist die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8 WHG, da die Planfeststellungsbehörde unabhängig vom sonstigen Inhalt der Planfeststellung „über die Erteilung der Erlaubnis“ entscheidet (§ 19 Abs. 1 WHG); damit ist die wasserrechtliche Erlaubnis ein rechtlich selbständiges Element neben der Planfeststellung (BVerwG, Urteil vom 16. März 2006, 4 A 1075/04, Rn. 450 - juris).

Dieser Planfeststellungsbeschluss stellt somit die Zulässigkeit der Vorhaben einschließlich seiner notwendigen Folgemaßnahmen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange fest und regelt rechtsgestaltend alle öffentlichen Beziehungen zwischen dem Vorhabenträger und den durch den Plan Betroffenen. Wasserrechtliche Erlaubnisse nach § 8 WHG wurden unter Ziffer A.V.1 des Beschlusstextes erteilt. Weitere wasserrechtliche Entscheidungen sind in den Ziffern A.V.2 bis A.V.4 des Beschlusstextes ausdrücklich aufgeführt.

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

### 3 Verfahrensvorschriften

§ 74 UVPG n. F. sieht Übergangsregelungen für Vorprüfungen des Einzelfalles und Umweltverträglichkeitsprüfungen mit Beginn vor dem 16. Mai 2017 vor. Danach gelten für Vorprüfungen des Einzelfalles, die vor diesem Stichtag eingeleitet wurden, die Vorschriften des UVPG a. F. fort. Dasselbe gilt für Umweltverträglichkeitsprüfungen, für die vor dem 16. Mai 2017 bereits ein Verfahren zur Unterrichtung über voraussichtlich beizubringende Unterlagen eingeleitet oder die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen der Vorhaben vorgelegt wurden.

Mit Schreiben vom 13. August 2015 reichte der Vorhabenträger die Planunterlagen zu dem Straßenbauvorhaben ein. Daraufhin leitete die Planfeststellungsbehörde die Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht im Einzelfall ein, indem sie die Unterlagen prüfte und dem Vorhabenträger am 30. Dezember 2015 den Überarbeitungsbedarf mitteilte. Demnach war das Verfahren zur Vorprüfung des Einzelfalls nach dem UVPG a. F. durchzuführen.

Auch die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach dem UVPG a. F. zu beurteilen. Der Vorhabenträger wurde bereits vor dem Stichtag in mehreren Schreiben darüber unterrichtet, welche Unterlagen er vorzulegen hat. Im Übrigen lagen zum Stichtag auch alle erforderlichen Unterlagen vor. Dies gilt insbesondere für die zu erwartenden erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens gemäß § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 UVPG a. F.

Das Anhörungsverfahren wurde gemäß § 9 UVPG a. F., § 73 VwVfG ausgeführt. Die Planfeststellungsbehörde hat nach Ablauf der Einwendungsfrist die rechtzeitig erhobenen Einwendungen gegen den Plan und die Stellungnahmen der Behörden gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 UVPG a. F., § 73 Abs. 6 VwVfG erörtert. Über den Verlauf des Erörterungstermins wurde nach §§ 73 Abs. 6, 68 Abs. 4 VwVfG eine Niederschrift gefertigt.

## II Planrechtfertigung

Wegen ihrer enteignungsrechtlichen Vorwirkung bedarf die Fachplanung einer Rechtfertigung, die den Anforderungen des Art. 14 GG und der Art. 31, 32 SächsVerf entspricht.

Die Planrechtfertigung ist dann gegeben, wenn die Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich sind. Das ist dann der Fall, wenn die Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Bundesfernstraßengesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes entsprechen und die mit den Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, d. h. wenn die Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten sind.

Die Planrechtfertigung für die beantragten Vorhaben ist danach hier gegeben.

Die Bautzner Straße befindet sich im Norden der Landeshauptstadt Dresden am Rande der Stadtteile Innere und Äußere Neustadt sowie im Stadtteil Radeberger Vorstadt. Sie ist gegenwärtig als Bundesstraße B 6 gewidmet. Ausgewiesen ist sie als Schwerlastverkehrsstrecke und Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes. Sie wird im Linienverkehr durch die Straßenbahnlinie 11 und durch Busse des Regionalverkehrs befahren.

Hinsichtlich der Verkehrsbelastung lässt sich die Bautzner Straße im Planfeststellungsgebiet in zwei Abschnitte einteilen (Prognosejahr 2030; vgl. Unterlage 1 Ziffer 2.4.2 und Unterlage 22.1, Anlage 1). Im Abschnitt zwischen Prießnitzstraße und Radeberger Straße beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung  $DTV_w$  prognostisch 17.600 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von ca. 5 %. Im Abschnitt zwischen Radeberger Straße und Stolpener Straße beträgt die Verkehrsbelastung  $DTV_w$  prognostisch 10.500 Kfz/24 h mit einem Schwerlastanteil von etwa 4 %.

Die Brücke über die Prießnitz ist eine einfeldrige, überschüttete Gewölbebrücke im Zuge der Bautzner Straße. Die Prießnitzbrücke wurde durch das Hochwasser im Juni 2013

stark beschädigt. Es wurden folgende Mängel festgestellt (vgl. Unterlage 18.1, Abschnitt 2):

- großflächige Durchfeuchtung, Aussintern mit Schalenbildung und Tropfsteinen an der Bauwerksunterseite
- mehrere Längsrisse und durchgehende Ringrisse im Bogen
- verwitterte und ausgebrochene Stoßfugen im Kämpferbereich
- Ausbrüche am Mauerwerk der Stirnwand, verwitterte Fugenvermörtelung und leichte Verschiebung der Stirnmauer nach außen (> 1 m)
- Längs- und Querrisse der Fahrbahn auf der Bauwerksobenseite
- schadhafter Gehwegbelag
- Schäden an den vorhandenen Straßenabläufen
- Rostschäden am Geländer
- Bordhöhe kleiner als 15 cm
- schadhafte Sohl- und Böschungsbefestigung

Diese Schäden führten zu einer deutlichen Verschlechterung des Bauzustandes und zu einem eingeschränkten Tragverhalten der Brücke.

Die Linie 11 beförderte im Jahr 2012 im Planungsabschnitt ca. 10 700 Fahrgäste pro Werktag. An den Haltestellen „Diakonissenkrankenhaus“ steigen etwa 1 800 Fahrgäste täglich ein und aus. Die landwärtige Haltestelle „Diakonissenkrankenhaus“ befindet sich auf der Prießnitzbrücke vor dem Diakonissenweg und die stadtwärtige Haltestelle östlich der Radeberger Straße. Somit haben sie einen Abstand von ca. 100 m zueinander, was die Orientierung, Auffindbarkeit und Begreifbarkeit für den Fahrgast erschwert. Die meisten Fahrgäste stammen aus den Wohngebieten in der Prießnitzstraße und der Forststraße, welche sich westlich der Einmündung der Radeberger Straße befinden. Daneben nutzen viele Fahrgäste die Haltestellen, um zum Diakonissenkrankenhaus, zu den umliegenden sozialen Einrichtungen, angrenzenden Wohnquartieren oder zum Elberad- und Wanderweg zu gelangen. Diese Ziele befinden sich ebenfalls westlich der Einmündung der Radeberger Straße. Die meisten an der stadtwärtigen Haltestelle abfahrenden und ankommenden Fahrgäste müssen daher derzeit die nur durch einen Fußgängerüberweg gesicherte Radeberger Straße überqueren. Beide Haltestellen sind nicht barrierefrei ausgebildet.

Die Gleisanlagen befinden sich mit größtenteils 2,55 m Gleisachsabstand in Fahrbahnmittellage. Beidseits des Plangebietes wurde in stadt- und landwärtiger Richtung der Gleisachsabstand im Jahr 2013 bereits auf 3 m erweitert. Der Gleisbereich im Bauabschnitt ist stark beschädigt und verformt, wodurch die Betriebs- und Verkehrssicherheit beeinträchtigt wird.

Unfälle konzentrieren sich auf zwei einzelne Punkte im Knotenpunktbereich Diakonissenweg/Bautzner Straße/Radeberger Straße. Der größte Teil sind Auffahrunfälle in der Zufahrt Radeberger Straße und Unfälle beim Linksabbiegen in den Diakonissenweg. Das Problem entsteht durch die unvollständige Signalisierung des Knotenpunktes, die nur aus einer Fußgänger-Lichtsignalanlage in der östlichen Zufahrt der Bautzner Straße besteht. Weitere Ursachen sind schlechte Sichtverhältnisse durch die spitzwinklig einmündende Radeberger Straße und den Rückstau der Linksabbieger in die Radeberger Straße, welche die Sicht der Linksabbieger in den Diakonissenweg behindern. Im Zeitraum vom

1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2016 wurden dort elf Unfälle mit Personenschaden registriert, bei denen drei Personen schwer und neun Personen leicht verletzt wurden.

Verkehrlich von Bedeutung ist auch die Tankstelle an der Bautzner Straße 72. Sie weist drei Ein- und Ausfahrten auf: die Tankwageneinfahrt gegenüber der Radeberger Straße sowie die getrennte Ein- und Ausfahrt direkt an der Tankstelle. Die Verkehrssicherheit ist insbesondere durch an der Ausfahrt links abbiegende Fahrzeuge gefährdet.

Die Straßenanlagen befinden sich in einem schlechten baulichen Zustand und sind sanierungsbedürftig.

Radverkehrsanlagen existieren derzeit nicht. Radfahrer nutzen sowohl die Fahrbahn als auch die Gehwege. Die für die Spitzenstunde ermittelten Radverkehrsbelegungen liegen im Planungsbereich derzeit zwischen rund 65 und 120 Fahrrädern pro Stunde.

Vorrangige Ziele der Baumaßnahmen an der Straße sind die Beseitigung von Hochwasserschäden am Brückenbauwerk, den Bau einer dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Bundesstraße und im Übrigen die das Verfahren prägende Errichtung einer verkehrssicheren, dem Stand der Technik entsprechenden Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr. Der vorhandene Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr sind ebenfalls zu berücksichtigen. Neben der Förderung sowie qualitätsgerechten und komfortablen Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs wird hierbei insbesondere auch eine Erleichterung der Verkehrsteilnahme für behinderte und besonders schutzbedürftige Menschen angestrebt.

Zur Umsetzung dieser Ziele ist für die Brücke über die Prießnitz ein Ersatzneubau vorgesehen. Geplant ist der Bau als überschüttete Stahlbetonbogenbrücke, die an der Südseite konstruktiv mit dem weiterführenden Betongewölbe verbunden und an der Nordseite (oberstrom) um 2,0 m erweitert wird. Hierbei wird das Bauwerk oberstrom an das Erscheinungsbild des vorhandenen Bestandsbauwerkes angepasst. Im Zuge des Ersatzneubaus werden weiterhin Anpassungen an die vorhandenen Ufermauern vorgenommen, eine Treppenanlage hergestellt, eine Stützwand zur Sicherung des Flurstücks 440 errichtet und Bestandsgrundstücksmauern wiederhergestellt.

Die bisher östlich der Radeberger Straße liegende stadtwärtige Haltestelle „Diakonissenkrankenhaus“ wird auf die Brücke, gegenüber der landwärtigen Haltestelle, verschoben. Die gewählte Lage orientiert sich am Aufkommensschwerpunkt und Einzugsbereich der Fahrgäste. Dadurch wird sie für die Mehrzahl der Fahrgäste besser erreichbar. Der Komfort und die Sicherheit steigen, da die Radeberger Straße nicht mehr gequert werden muss. Beide Straßenbahnhaltstellen werden barrierefrei ausgebaut.

Der Gleisachsabstand der Straßenbahnschienen wird wie bei den östlich und westlich angrenzenden Gleisanlagen von 2,55 m auf 3 m vergrößert, um die zukünftige Nutzung von modernen Straßenbahnen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m zu ermöglichen. Der Grund hierfür sind die steigenden Fahrgastzahlen. Da es äußerst schwierig wäre, längere Trams in die Haltestellen zu bekommen und auch der Takt nicht ständig verdichtet werden kann, müssen die Bahnen breiter werden. Das ermöglicht zusätzliche Sitzplätze und mehr Raum für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder. Auf einem Großteil des Dresdner Gleisnetzes liegen die Schienen schon so weit auseinander, dass die brei-

teren Bahnen aneinander vorbeipassen. Im Haltestellenbereich wird der Gleisachsabstand auf 7,95 m verbreitert, um eine Linksabbiegerspur (Richtung Radeberger Straße) einordnen zu können.

Die Einmündung der Prießnitzstraße wird abgekröpft und nach Westen aufgeweitet, so dass die B 6 auch nach der Verlegung der Straßenbahnschienen für den abbiegenden Verkehr gut einsehbar ist. Außerdem wird damit die Schleppkurve für Müll- und Rettungsfahrzeuge sowie Busse ermöglicht bzw. verbessert.

Die spitzwinklige Einmündung der Radeberger Straße in die Bautzner Straße wird an die verbreiterte Fahrbahn und die verlegten Straßenbahnschienen angepasst. Zur Verbesserung der Sichtverhältnisse wird sie abgekröpft und in östliche Richtung verschoben; als Querungshilfe wird eine Fußgängermittelinsel eingeordnet. Es erfolgt eine vollständige Signalisierung des Knotenpunktes mit einer separaten Linksabbiegersignalisierung in die Radeberger Straße.

Linkseinbiegen in den Diakonissenweg ist zukünftig nur noch Rettungsfahrzeugen mit Sondersignal möglich. Die Führung des stadtwärtigen Verkehrs zum Diakonissenkrankenhaus erfolgt als Linksabbieger in Höhe der Lessingstraße über die Holzhofgasse.

Die Verkehrssicherheit an der Ausfahrt der Tankstelle wird mit der Vorschrift zum Rechtsabbiegen verbessert. Auch hier ist ein Linksabbiegen in Zukunft nicht mehr möglich.

Die Verkehrsanlagen der B 6 werden von Grund auf erneuert. Unterirdische Versorgungsleitungen und Entwässerungseinrichtungen werden durch Neu- und Ausbau daran angepasst.

Zwischen Prießnitzstraße und Bauende sind Radfahrstreifen auf der freien Strecke neben den Gleisen vorgesehen. Im Haltestellenbereich werden sie über das Haltestellenkap geführt.

### **III Planungsvarianten**

Bei der Entscheidung, den Plan für die Verkehrsbaumaßnahmen festzustellen, wurde auch geprüft, ob es eine fachlich bessere Lösung für die zu bewältigende Planungsaufgabe gibt oder ob zumindest eine geeignete Variante vorhanden ist, die in erkennbar geringerem Ausmaß entgegenstehende öffentliche und private Belange beeinträchtigen würde.

#### **1 Grundsätzliche Linienführung**

Die Baumaßnahmen erfolgen im Bestand. Aufgrund der Lage der geplanten Vorhaben im engen innerstädtischen Bereich und den hier zu beachtenden Zwangspunkten sowie der notwendigen Anknüpfung an den bestehenden Trassenverlauf, gibt es nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde keine Alternativen zur gewählten Linienführung.

#### **2 Brücke über die Prießnitz**

Für das Brückenbauwerk wurde im Jahr 2008 eine Vorplanung durchgeführt. Diese untersuchte, wie die Gewölbebrücke zunächst instandgesetzt und ggf. zu einem späteren



Zeitpunkt oberstrom zur Aufnahme eines Haltestellenbereiches verbreitert werden könnte. Die Untersuchung erfolgte unter der Maßgabe, dass der Straßenbahnverkehr nur so kurz wie möglich eingeschränkt und die vielen vorhandenen Leitungen gesichert oder verlegt werden mussten. Sie kam zu dem Ergebnis, dass eine Instandsetzung nur mithilfe einer kostenintensiven Behelfsbrücke möglich wäre.

Aufgrund der Hochwasserereignisse in den Jahren 2010 und 2013 hat sich der Zustand des Brückenbauwerkes massiv verschlechtert (vgl. auch oben unter Abschnitt C.II). Insbesondere die im Jahr 2013 mit der Sonderprüfung (nach DIN 1076) festgestellten umfangreichen Schäden am Tragwerk und die massive Bauwerksdurchfeuchtung mit den daraus bei Frosteinwirkung resultierenden Folgeschäden für die Sandsteinsubstanz führen dazu, dass eine bloße Instandsetzung des Bauwerks (inkl. Behelfsbrücke) auch im Hinblick auf die Dauerhaftigkeit nunmehr als unwirtschaftlich einzuschätzen ist. Die Nutzungsdauer des Ersatzbauwerks ist insgesamt wesentlich länger, die Erhaltungskosten hierfür spürbar geringer. Die Instandsetzung der Brücke wäre auch nicht mit wesentlich geringeren Eingriffen in die Umwelt verbunden. Hierbei fielen ebenfalls umfangreiche Bauarbeiten an, welche die dort lebenden Tier- und Pflanzenarten erheblich beeinträchtigen, Lebensstätten zerstören und die Beseitigung der oberstrom gelegene Schwarzpappel erfordern würden (vgl. Unterlage 19.2, Abschnitt 5.3).

Auch auf eine Verbreiterung des Brückenbauwerkes zu verzichten, stellt bereits aufgrund der dargestellten derzeitigen Verkehrsverhältnisse keine realistische Alternative dar. Die Brücke muss verbreitert werden, um eine Linksabbiegerspur Richtung Radeberger Straße und Radfahrstreifen anzulegen sowie die stadtwärtige Haltestelle aufnehmen zu können. Nur so können die unzureichenden Verkehrsverhältnisse beseitigt sowie die Verkehrssicherheit und -qualität insgesamt grundlegend verbessert werden (vgl. oben unter C.II). Ob die gewählte Verbreiterung des neuen Brückenbauwerkes die beste Lösung darstellt, wird im Folgenden unter Abschnitt C.III.3 geprüft.

### **3 Straße und Straßenbahnanlagen**

Der Vorhabenträger hat unterschiedliche Varianten zur Aufteilung des Straßenraums betrachtet, die im Folgenden dargestellt werden.

#### **3.1 Varianten 1, 2 und 3**

In der Planungsphase 1 wurden drei Grundvarianten geprüft (vgl. Unterlage 1 Nr. 3.2).

Die Varianten 1 bis 3 basieren auf Variante C der Vorplanung. Der MIV wird dabei in stadtwärtiger Richtung neben dem Gleis geführt, wodurch ein asymmetrischer Querschnitt entsteht. Alle Varianten wurden mit der Haltestellenform „angehobene Fahrbahn“ für die stadtwärtige Haltestelle entworfen.

Unterschiedlich war zum einen die Haltestellenform der landwärtigen Haltestelle. Für die Variante 2 wurde dafür die „angehobene Fahrbahn“ und für die Varianten 1 und 3 ein „Kap mit angehobener Radfahrbahn“ gewählt.

Zum anderen unterschieden sie sich in der Art der baulichen Veränderung an der Einmündung der Radeberger Straße. Bei den Varianten 1 und 2 sollte diese verschoben werden, bei der Variante 3 als vierarmiger Knotenpunkt ausgestaltet werden.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass der Platzbedarf, der für gegenüberliegende Haltestellen mit angehobenen Fahrbahnen erforderlich ist, im Bereich der Prießnitzstraße nicht zur Verfügung steht; Variante 2 schied daher aus. Des Weiteren scheiterte auch Variante 3, da ein Knotenpunkt mit der in einem spitzen Winkel von 15 Grad einmündenden Radeberger Straße straßentechnisch nicht umsetzbar und mit starken Eingriffen in Schutzgebiete (Denkmalschutzgebiet „Äußere Neustadt - Preußisches Viertel“ sowie Erhaltungssatzung „Preußisches Viertel“) verbunden ist.

### 3.2 VARIANTE A und VARIANTE B

Variante 1 (nunmehr als VARIANTE A bezeichnet) wurde daher in der weiteren Planung vertieft. Zudem hat sich der Vorhabenträger entschieden, eine 4. Variante (nunmehr als VARIANTE B bezeichnet) auf Grundlage der Variante A der Vorplanung zu erarbeiten, welche für stadtwärtige und landwärtige Haltestelle ein Kap mit angehobener Radfahrbahn vorsieht.

Der Vorhabenträger machte VARIANTE B zu Recht zur Vorzugsvariante.

Aus verkehrlicher Sicht ist die VARIANTE B leistungsfähiger als VARIANTE A und weist für den öffentlichen Personennahverkehr eine bessere Verkehrsqualität auf. Aufgrund des separaten stadtwärtigen Fahrstreifens neben dem Gleis erhöhen sich bei VARIANTE A die Konfliktlängen für den Fußgängerverkehr an den Querungsstellen über die Bautzner Straße um rund 3 m, was eine höhere Fußgängerfreigabezeit nach sich zieht. Für VARIANTE B sprechen zudem die bauliche Sicherung der Haltestellen und die durchgängigen beidseitigen Radverkehrsanlagen. VARIANTE B lässt insgesamt einen harmonischeren und sicheren Verkehrsablauf zu.

Die Brücke über die Prießnitz wird bei der VARIANTE A um 5 m (290 m<sup>2</sup>) und bei der VARIANTE B nur um 2 m (95 m<sup>2</sup>) Richtung Norden verbreitert. VARIANTE A ist damit zum ersten mit einem größeren Eingriff in private und öffentliche Grundstücke verbunden. Zum zweiten wirkt sich der größere Unterschied zwischen Brückenquerschnitt und angrenzenden Straßenquerschnitten ungünstig auf die Trassierung aus. Zum dritten dienen Brücke und Fluss besonders geschützten Tierarten, wie Fledermaus, Biber, Fischotter, Eremit und verschiedenen Vögeln als Lebensraum; die Verbreiterung der Brücke sollte daher zu ihrem Schutz so gering wie möglich ausfallen.

Die bauliche Knotenpunktgestaltung der im Baubereich befindlichen Einmündungen Prießnitzstraße, Radeberger Straße und Diakonissenweg ist zwar in beiden Varianten ähnlich. Sicherheitstechnische Vorteile ergeben sich jedoch für VARIANTE B aus der Möglichkeit, den Kraftfahrzeugverkehr getrennt vom Radverkehr, aber gemeinsam mit dem ÖPNV zu signalisieren.

Bei VARIANTE B wird mit der Anordnung von durchgehenden Radverkehrsanlagen ein Grundanliegen des Luftreinhalteplanes (Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel) erfüllt. Zudem tritt durch die gemeinsame Führung von Straßenbahn und MIV automatisch eine gewisse Pfortnerung ein, die zu einer Verstärkung des Kraftfahrzeugverkehrs und damit einer schadstoffärmeren Fahrweise beitragen kann.

Weiterhin kann bei VARIANTE B die zwischen Radeberger Straße und Stolpener Straße befindliche Kastanienallee vollständig erhalten bleiben; für die VARIANTE A müssten hingegen die nördlich der Fahrbahn stehenden Bäume gefällt werden.

Schließlich müssen für die VARIANTE A 21 % höhere Investitionskosten aufgewendet werden; VARIANTE B ist daher auch wirtschaftlicher.

## IV Ausbaustandard

Unter Abschnitt C.II des Planfeststellungsbeschlusses wurden die maßgeblichen Gesichtspunkte für die Erforderlichkeit der geplanten Vorhaben dargelegt. Darüber hinaus entspricht auch der Ausbaustandard im Detail einer sachgerechten Abwägung.

### 1 Brücke

Bei dem abzureißenden Brückenbauwerk handelt es sich um eine Gewölbebrücke aus Sandsteinquadermauerwerk. Geplant ist ein Ersatzneubau als überschüttete Stahlbetonbogenbrücke, der an das Erscheinungsbild des Bestandsbauwerkes oberstrom und konstruktiv an das vorhandene Betongewölbe unterstrom angepasst ist.

Das Bauwerk ist mit 93,778 gon leicht rechtsschief. Die Stützweite beträgt 10,234 m und die lichte Weite 9,234 m. Der Abstand zwischen den Geländern misst 21,880 m. Die kleinste lichte Höhe ist im Kämpferbereich  $\geq 1,12$  m und im Scheitelbereich  $\geq 3,17$  m. Die Brücke nimmt eine Fläche von insgesamt ca. 224 m<sup>2</sup> ein (vgl. Unterlage 18.1 S. 6).

Die vorhandene Flussbefestigung besteht aus Sandsteinquadern als Wasserbaupflaster. Die Befestigung wird abgebrochen. Teile der Sandsteinplatten sind auf die erforderlichen Maße anzupassen und als Kantensteine oder Schwellensteine neu im Bachquerschnitt zu verlegen. Der Abstand der Sohlswellen beträgt 5 bis 6 m. Für das Bachbettprofil wird eine Niedrigwasserrinne hergestellt. Die Sohlbefestigung zwischen den Sohlswellen wird mit einer Wasserbausteinschüttung auf einer 10 cm dicken Schicht Grobkies ausgeführt; zur Erhöhung der Fließdynamik werden zusätzlich Störsteine mit einem Sohlüberstand von 10 cm eingebaut. Beidseitig der Niedrigwasserrinne werden 1,75 m breite Bermen aus Granitwasserbaupflaster angelegt.

Die Ufermauern oberstrom werden mit einer Bauteilstärke von 0,95 m bzw. 1,05 m an den Bestand angepasst und als Stahlbetonmauer mit Natursteinvormauerung auf einer Länge von 2,6 m bzw. 1,85 m ausgebildet. Als oberen Abschluss erhalten sie Abdeckplatten aus Sandstein.

Die Stützwand am Flurstück 440 ist als Winkelstützwand aus Betonstahl mit einer Wandstärke von 0,8 m und einer Länge von 15,38 m auszubilden.

Auf der nordwestlichen Seite der Brücke wird eine Treppe angeordnet, die einerseits den Wartungszugang zur Brücke gewährleistet und andererseits die im Rahmen des Vorhabens „Naturnahe Umgestaltung Prießnitz – Unterlauf zwischen Jägerstraße und Bautzner Straße“ geplante Wegebeziehung ermöglicht. Die 1,5 m breite Treppe wird barrierefrei zugänglich sein.

### 2 Straße und Straßenbahnanlagen

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

Die grundsätzliche Linienführung wird beibehalten. Die Trasse wird weitgehend dem Bestand angepasst. Zwangspunkte für die Linienführung in Grund- und Aufriss sind die vorhandene Straße an den Baugrenzen, die Ausnutzung der vorhandenen Straßenparzelle, die einmündenden Straßen und Zufahrten, die Baumallee, die vorhandene Bebauung mit den zugehörigen Vorgärten und Einfriedungen sowie die geplanten Gleisanlagen.

Im Haltestellenbereich befinden sich jeweils eine 3,5 m breite Fahrspur einschließlich der Gleisanlagen sowie zwischen diesen beiden Fahrspuren eine 3,25 m breite Linksabbiegespur in die Radeberger Straße (vgl. Unterlage 14 Blatt 1). Im Bereich der freien Strecke besteht der Regelquerschnitt aus einer 4,14 m und einer 3,57 m breiten Fahrspur. Zu beiden Seiten der Fahrbahn sind 2,1 m bzw. 1,9 m breite Radfahrstreifen vorgesehen, an welche sich vorhandene bzw. auszubauende Gehwege anschließen (vgl. Unterlage 14 Blatt 2).

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

Zwangspunkte für die Linienführung der Gleisanlagen in Grund- und Aufriss sind die vorhandenen Gleisanlagen an den Baugrenzen sowie die Höhen der angrenzenden Fahrbahnen. Der Achsabstand der Gleistrasse berücksichtigt den künftigen Stadtbahnwagen der DVB AG mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m. Er beträgt auf der freien Strecke durchgängig mindestens 3 m und im Haltestellenbereich 7,95 m, um eine Linksabbiegespur einordnen zu können.

Die Haltestellen „Diakonissenweg“ werden behindertengerecht ausgestaltet und entsprechen damit den allgemeinen Anforderungen des Bau von Betriebsanlagen (§ 3 Abs. 5 BOStrab). Der Querschnitt der Haltestellen besteht aus einem 0,3 m breiten Dresdner Combibord und einem daran anschließenden Blindenleitsystem von 0,5 m Breite. Neben dem Leitsystem wird ein 1,3 m breiter Radstreifen sowie eine 3,5 bzw. 3,83 m breite Geh- und Wartefläche angelegt.

Die Einmündung der Prießnitzstraße in die Bautzner Straße wird von 5 m auf 15 m verbreitert. Die spitzwinklige Einmündung der Radeberger Straße in die Bautzner Straße wird abgekröpft und ca. 30 m in östliche Richtung verschoben; als Querungshilfe wird eine Fußgängermittelinsel eingeordnet.

### **3 Gehwege und Radfahrstreifen**

Ein Gehweg soll in der Regel 2,5 m breit sein, damit zwei Fußgänger (auch unter Beachtung der Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit durch Rad fahrende Kinder) sich gefahrlos begegnen können und ein ausreichender Sicherheitsraum eingehalten wird (vgl. Nr. 5.1.2 und Nr. 6.1.6.1 der RASSt 06). Diesen Anforderungen wird die Planung überwiegend gerecht. Lediglich an einzelnen kurzen Stellen wird diese Gehwegbreite aufgrund der begrenzten räumlichen Verhältnisse unterschritten.

Grundsätzlich soll ein Radfahrstreifen eine nutzbare Breite von 1,6 m haben, so dass das Überholen von Radfahrern untereinander möglich ist (Nr. 6.1.7.4 RASSt 06); Tabelle 5 der ERA 2010 gibt sogar eine Breite von 1,85 m einschließlich Markierung vor. Im Abschnitt zwischen der Brücke und der Stolpener Straße sind die Radfahrstreifen in der Regel auf der nördlichen Fahrbahnseite 1,9 m und auf der südlichen 2,1 m breit (vgl. Unterlage 5.1, Unterlage 14 Blatt 2). In den Haltestellenbereichen wird die Radfahrbahn angehoben; deren Breite beträgt jeweils beidseits der Fahrbahn 1,3 m. Von den Regelmaßen nach

ERA wird hier insofern aufgrund der beengten örtlichen Gegebenheiten auf der Brücke abgewichen, wobei auch in diesem Fall den Mindestanforderungen der ERA entsprochen wird (vgl. auch Nr. 3.11 und Nr. 3.12 der ERA 2010). Dies gilt umso mehr, da es sich um einen relativ kurzen Streckenabschnitt von ca. 75 m handelt und der sich an die Radfahrbahn anschließende 0,5 m breite Blindenleitstreifen weiteren Platz bietet.

Einige Einwender kritisierten, dass die Gestaltung des Planungsabschnittes stark von der davor- und dahinterliegenden Strecke abweiche. Auch innerhalb des Planungsabschnittes seien verschiedene Formen der Radverkehrsführung – Schutzstreifen, Radweg, Radfahrstreifen – vorgesehen; hinzu kämen freigegebene Gehwege. Dies könne nur akzeptiert werden, wenn spätestens bei der Bauausführung zumindest durchgängige Radverkehrsanlagen von der Martin-Luther-Straße bis zum Waldschlösschen angelegt werden. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Mit der Planung setzt der Vorhabenträger die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus und des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden um, welche eine Erhöhung und Verbesserung von öffentlichem Personennahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr vorsehen, um die Umweltqualität im Stadtgebiet zu erhöhen. Die Bautzner Straße ist im Radverkehrskonzept als Hauptroute in der Kategorie Alltagsverbindung ausgewiesen. Mit dem geplanten Vorhaben wird ein erster Abschnitt dieser Alltagsverbindung realisiert, dem weitere folgen sollen. Die Räume im Plangebiet sind sehr unterschiedlich und erfordern daher vielfältige planerische Lösungen. So ist das Erscheinungsbild der östlichen Bautzner Straße durch villenartige Bebauung mit Einfahrten und Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken geprägt. Hier ist nicht damit zu rechnen, dass im öffentlichen Verkehrsraum auf bzw. neben dem Radfahrstreifen gehalten und geparkt wird. Ganz anders verhält es sich westlich des Planungsbereiches. Da hier nicht jedes Haus der linienhaften Randbebauung über eine eigene Grundstückszufahrt verfügt, muss zum Laden und Liefern auf der Fahrbahn gehalten und geparkt werden. Gleichzeitig herrscht aufgrund der zahlreichen Gesundheitseinrichtungen, Geschäfte und Dienstleister ein intensiver Fußgängerverkehr, welcher durch wartende Fahrgäste an der Straßenbahnhaltestelle und Besucher der Touristenattraktion Pfunds Höfe noch verstärkt wird. Der Straßenraum kann aufgrund der angrenzenden Bebauung auch nicht erweitert werden. Im sehr eng bebauten Westen sind daher Schutzstreifen, im Brückenbereich schmalere Radwege und im weitläufigeren Osten Radfahrstreifen mit der empfohlenen Regelbreite vorgesehen. Trotz aller Kompromisse ist die Linienführung für den Radverkehr sicher und gut verständlich. Im Übrigen stehen östlich des Planungsbereiches (Stolpener Straße bis Waldschlösschenbrücke) laut Vorhabenträger spätestens zur Verkehrsfreigabe des planfestgestellten Abschnittes ebenfalls beidseitig markierte Radfahrstreifen zur Verfügung. Westlich des Planungsbereiches (Prießnitzstraße bis Lessingstraße) befinden sich die beidseitigen Radverkehrsanlagen noch in der Planung.

Des Weiteren wurde gefordert, auf jegliche Freigabe der Fußwege für Radfahrer zu verzichten. Laut Radverkehrskonzept handele es sich bei Bautzner Straße, Radeberger Straße und Diakonissenweg um Hauptverkehrsverbindungen des Radverkehrs. Für diese sei eine gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr gemäß Nr. 3.1.2.5 der ERA grundsätzlich ungeeignet. Konflikte mit dem Fußverkehr seien vorprogrammiert, besonders auf der Südseite, wo der Radverkehr auf dem bereits schmalen Gehweg ein Stück entgegen der Fahrtrichtung zurücklegen müsse. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Eine vorzugswürdige Alternative ist nicht gegeben.

Die Vorhabenträgerin prüfte aufgrund des Vortrags von Einwendern im Nachgang zur Erörterung eine zusätzliche Variante der Führung des Radverkehrs aus der Forststraße in den Diakonissenweg (vgl. Tektur 1, Unterlage 1, Abschnitt 4.5). Eine Überquerungsstelle in Höhe des Diakonissenweges würde es erfordern, den Diakonissenweg vollständig in die Lichtsignalisierung des Knotenpunktes einzubinden. Eine komplexe Knotenpunktgestaltung mit zusätzlich zu signalisierender Radquerung und Signalisierung der Zufahrt Diakonissenweg wäre umzusetzen, verbunden mit einem sehr starren Signalisierungskonzept bei erheblich verringerter Verkehrsabhängigkeit. Als Folge würde die barrierefreie Nutzlänge der Haltestellen eingeschränkt werden; Rückstaus vor Erreichen der Haltestellen wären ebenso die Folge, wie auch Überstauungen des motorisierten Individualverkehrs an den Fußgänger- und Radfurten. Der ergänzend vorgenommene Variantenvergleich lässt erkennen, dass in diesem Fall für alle Verkehrsteilnehmer – außer für den Radverkehr – eine Verringerung der Verkehrsqualität um ein bis zwei Stufen eintreten würde; die Verbesserungen für den Radverkehr hingegen aber nur im Sekundenbereich lägen. Diese Variante für die Führung des Radverkehrs von der Forststraße in den Diakonissenweg würde den Planungszielen für das Vorhaben teilweise entgegenstehen. Die Entscheidung des Vorhabenträgers, aufgrund der erheblichen Verschlechterungen der Verkehrsqualität für alle Verkehrsarten - mit Ausnahme des Radverkehrs - diese Variante nicht weiter zu verfolgen, ist daher nicht zu beanstanden.

Die Überquerungsstelle kann auch nicht westlich des Diakonissenweges angelegt werden. Dem steht die dort geplante barrierefreie Haltestelle entgegen. Zwangspunkte für deren Anlage bilden die nicht verschiebbaren Einmündungen von Diakonissenweg und Prießnitzstraße sowie die Zufahrt zum Flurstück 431a. Die Nutzlänge einer barrierefreien Haltestelle beträgt 40 m, da sonst nicht alle Türen der Straßenbahn barrierefrei erreichbar sind. Eine Verkürzung der Haltestelle kommt aufgrund der hohen Zahl an hilfsbedürftigen Menschen aus den umliegenden Gesundheitseinrichtungen nicht in Betracht. Auch kann die gesamte Haltestelle nicht einfach nach Westen verschoben werden. Denn dort ist eine signalisierte Fußgängerquerung geplant, die ebenfalls verschoben werden müsste. Ein Linkseinbiegen aus der Prießnitzstraße in die Bautzner Straße wäre dann nicht mehr möglich, da die Haltelinie der Fußgängerfurt den Knotenpunkt blockieren würde.

Vor diesem Hintergrund stellt die gewählte Lösung einen guten Kompromiss zwischen den verschiedenen Interessen von Fußgängern und Radfahrern dar. Der Konflikt zwischen Radfahrern und Fußgängern wird dadurch entschärft, dass durch die Verlegung der stadtwärtigen Haltestelle auf die Brücke und der westlich daran anschließenden Fußgängerüberquerung auf dem Gehwegabschnitt östlich des Diakonissenweges künftig mit weniger Fußgängern zu rechnen ist. Des Weiteren beschränkt sich der Konfliktbereich auf wenige Meter, da im Bereich des Flurstückes 429/17 zusätzlich zum geplanten befestigten Gehweg auf ausreichend unbefestigte Flächen ausgewichen werden kann. Auch die Freigabe der Gehwegflächen für den Radverkehr auf dem Platz am Ende der Forststraße steht nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde aufgrund des ausreichend zur Verfügung stehenden Platzes nichts entgegen. Im Übrigen sind an den betroffenen Stellen die Zeichen Z 239 und Z 1022-10 vorgesehen (vgl. nachrichtlich beigefügte Unterlage 16.5 Blatt 1), wonach der Radverkehr auf den Fußgängerverkehr Rücksicht nehmen muss. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Radverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Radfahrer sich verkehrsgerecht verhalten.

Nach Ansicht einiger Einwender sei dafür zu sorgen, dass die Mindestgehwegbreite von 2,5 m nicht unterschritten werde. Hierfür könnte die Fahrstreifenbreite auf maximal 3,5 m reduziert werden. Die geplante Fahrstreifenbreite von über 4 m liege deutlich über den Regelwerken der RAS 06 und des laut DVB AG für die breiteren Straßenbahnwagen Erforderlichen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die geplante Fahrbahnbreite orientiert sich an den Erfordernissen einer viel befahrenen Bundesstraße mit einmündenden Nebenstraßen, einer Linksabbiegespur und Straßenbahnverkehr. Sie ist erforderlich, um die Verkehrssicherheit und den reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten. Grundsätzlich soll ein Gehweg zwar 2,5 m breit sein, damit zwei Fußgänger (auch unter Beachtung der Benutzungspflicht bzw. -möglichkeit durch radfahrende Kinder) sich gefahrlos begegnen können und ein ausreichender Sicherheitsraum eingehalten ist (Nr. 5.1.2 und Nr. 6.1.6.1 RAS 06). Die Richtlinie bietet jedoch keine geschlossenen Lösungen für alle Entwurfsaufgaben an. Sie eröffnet dem Planer einen Ermessensspielraum, der bei der notwendigen Abwägung zwischen verschiedenen Nutzungsansprüchen und Zielen genutzt werden soll. Dabei sind Abweichungen von den Regelmaßen möglich. Im Plangebiet wird lediglich an wenigen einzelnen Stellen die Gehwegbreite von 2,5 m unterschritten. Grund hierfür sind die engen räumlichen Verhältnisse. Da es sich um nur kurze Abschnitte handelt, begegnet dies unter Berücksichtigung der auf engstem Raum aufeinandertreffenden und aufeinander abzustimmenden Verkehrsinteressen keinen Bedenken.

Außerdem wurde mehrfach gefordert, die Beläge der Zufahrten nicht in Großpflaster, sondern wie beim restlichen Gehweg mit Betonplatten zu versehen. Eine solche barrierefreie Lösung fördere die Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer sowie die Aufmerksamkeit der Kraftfahrer. Auch seien starke Absenkungen bei den Zufahrten zu vermeiden. Den Einwendungen wird teilweise stattgegeben. Der Vorhabenträger sagte in seiner Gegenstellungnahme zu, dass er auf starke Absenkungen im Bereich der Zufahrten verzichte (siehe oben Nebenbestimmung A.III.9.7). Im Übrigen werden die Einwendungen zurückgewiesen. Betonplatten sind für Zufahrten ungeeignet, da die Druck- und Scherkräfte von Pkw und Lkw die Plattenbeläge zerstören. In Abstimmung mit der Landesarbeitsgemeinschaft Selbsthilfe e. V. werden die Gehwege daher mit geschnittenem und gestocktem Naturstein-Großpflaster befestigt. Dieser Belag bietet bei fachgerechter Verlegung erfahrungsgemäß eine einwandfreie Begeh- und Berollbarkeit. Naturstein-Großpflaster ist witterungsbeständig, hoch belastbar, abriebfest und hält Scherkräften bei Kurvenfahrten stand.

## **V Wasserrecht**

### **1 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen**

Das geplante Vorhaben ist mit den wasserrechtlichen Bewirtschaftungszielen für die betroffenen Oberflächen- und Grundwasserkörper vereinbar. Die Grundlage dieses Prüfungsergebnisses bildet die Unterlage 19.4.

Die wasserwirtschaftlichen Bewirtschaftungsziele als zwingendes Recht für oberirdische Gewässer und das Grundwasser sind in §§ 27, 47 WHG definiert. Maßgeblich dann, wenn bei einem Oberflächen- oder Grundwasserkörper der gute Zustand nicht erreicht wird oder sich der bestehende Zustand verschlechtert, 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); es kann jedoch ausnahmsweise unter den Voraussetzungen des § 31 Abs. 2 und 3 WHG zugelassen werden.

### **1.1 Beschreibung des Vorhabens**

Zur Beschreibung des Straßenbauvorhabens wird auf die Ausführungen in den Abschnitten C.II bis C.IV des Planfeststellungsbeschlusses und der Unterlage 18 S. 3 ff. verwiesen.

### **1.2 Zustand des Oberflächenwasserkörpers**

Der Zustand eines Oberflächengewässers wird gemäß Art. 2 Nr. 17 WRRL als die allgemeine Bezeichnung für den Zustand eines Oberflächenwasserkörpers auf der Grundlage des jeweils schlechteren Wertes für den ökologischen und den chemischen Zustand verstanden.

Die Einstufung des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers in die Klassen sehr gut, gut, mäßig, unbefriedigend oder schlecht richtet sich nach den in Anlage 3 OGeWV aufgeführten Qualitätskomponenten. Maßgebend ist dabei die schlechteste Bewertung einer der biologischen Qualitätskomponenten; die hydromorphologischen und allgemeinen physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten sind unterstützend heranzuziehen (§ 5 Abs. 1 und 4 OGeWV). Wird eine Umweltqualitätsnorm für flussgebietspezifische Schadstoffe nicht eingehalten, ist der ökologische Zustand höchstens als mäßig einzustufen (§ 5 Abs. 5 OGeWV).

Die Einstufung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers richtet sich nach den in Anlage 8 Tabelle 2 OGeWV aufgeführten Umweltqualitätsnormen. Erfüllt der Oberflächenwasserkörper diese Umweltqualitätsnormen, wird der chemische Zustand als gut eingestuft. Andernfalls ist er als nicht gut zu bewerten (§ 6 OGeWV).

Vom geplanten Vorhaben können grundsätzlich der EU-Berichts-Oberflächenwasserkörper Prießnitz-2 (DESN\_537196-2) und der EU-Berichts-Oberflächenwasserkörper Elbe- 1 (DESN\_5-1 der Flussgebietseinheit Elbe, Teilbearbeitungsgebiet „Elbestrom 1“), in den die Prießnitz einmündet, betroffen sein.

Tatsächliche Auswirkungen des Vorhabens auf den Oberflächenwasserkörper Elbe-1 können von vornherein ausgeschlossen werden. Die möglichen stofflichen Auswirkungen auf die Prießnitz haben selbst während der Bauarbeiten (zeitweise erhöhte Schwebstofffracht, Grundwassereinleitung) keinen nachweisbaren Einfluss auf den OWK Elbe-1. Die repräsentativen Messstellen für den OWK Elbe-1 befinden sich weit unterhalb der Einleitungsstellen für das bauzeitlich gehobene Grundwasser. Auf der zwischen der Prießnitzmündung und den Messstellen gelegenen Fließstrecke der Elbe tritt gleichzeitig eine sehr starke Verdünnung auf. So beträgt die Wassermenge der Prießnitz bei Mittelwasser lediglich rund 0,1 % der Wasserführung der Elbe am Pegel Dresden.

Daher beschränken sich die Untersuchungen zu den Auswirkungen der Baumaßnahme und des Betriebs der Verkehrsanlage auf die Wasserbeschaffenheit und die Gewässer-morphologie der Prießnitz. Bei dem als Bach der Ökoregion 9 (Mittelgebirge) eingestuftem Fließgewässer handelt sich um einen natürlichen Wasserkörper, dessen Gewässerstruktur deutlich verändert ist.



Der ökologische Zustand des OWK Prießnitz-2 wird im Gesamtergebnis als mäßig bewertet (Zustandsklasse 3). Dies resultiert vor allem aus der mäßigen Einstufung der biologischen Qualitätskomponenten Makrophyten/Phytobenthos und Fische. Die Teilkomponente Fische indiziert im Falle der Prießnitz vor allem strukturelle Defizite (Strukturgütekategorie für das Gesamtgewässer: 4 – deutlich verändert). Die Teilkomponente Makrophyten/Phytobenthos indiziert vor allem eine hohe Belastung mit Pflanzennährstoffen (u. a. Phosphor). Überschreitungen von Umweltqualitätsnormen von flussspezifischen Schadstoffen nach Anlage 5 der OGewV wurden nicht nachgewiesen.

Der chemische Zustand der Prießnitz wird als schlecht bewertet (Zustandsklasse 3). Diese Einstufung ergibt sich aus der Überschreitung der Umweltqualitätsnormen für Quecksilber/Quecksilberverbindungen, Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK), Fluoranthene und Cadmium/Cadmiumverbindungen. Alle Belastungen des Fließgewässers bestehen bereits im Oberlauf der geplanten Baumaßnahme.

### 1.3 Auswirkungen auf den Oberflächenwasserkörper

Das geplante Vorhaben ist mit den Bewirtschaftungszielen für Oberflächenwasserkörper vereinbar.

Dazu gehört zum einen das Verschlechterungsverbot des § 27 Abs. 1 Nr. 1 WHG. Danach sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird.

Eine Verschlechterung des ökologischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers liegt zum einen vor, wenn sich durch das geplante Vorhaben die Zustandsklasse mindestens einer biologischen Qualitätskomponente verschlechtert. Bei biologischen Qualitätskomponenten, die bereits in der schlechtesten Zustandsklasse sind, ist jede weitere negative Veränderung eine Verschlechterung. Nach dem allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gilt dies jedoch nur, wenn sie auch tatsächliche Auswirkungen auf den Oberflächenwasserkörper haben.

Zum anderen ist eine Verschlechterung des ökologischen Zustands gegeben, wenn durch die Straßenbaumaßnahme die Umweltqualitätsnorm für einen in Anlage 6 OGewV enthaltenen Schadstoff überschritten wird bzw. wenn bei einer bereits überschrittenen Umweltqualitätsnorm unter Beachtung des allgemeinen Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes eine Konzentrationserhöhung eintritt.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands eines Oberflächenwasserkörpers liegt vor, wenn durch das Vorhaben eine Umweltqualitätsnorm (Jahresdurchschnitt oder zulässige Höchstkonzentration) für einen in Anlage 8 OGewV enthaltenen Schadstoff überschritten wird. Bei Schadstoffen, deren Umweltqualitätsnorm bereits überschritten ist, stellt jede weitere messbare Konzentrationserhöhung eine Verschlechterung dar. Auch hier gilt jedoch der allgemeine Verhältnismäßigkeitsgrundsatz.

Ein weiteres Bewirtschaftungsziel ist das Zielerreichungsgebot. Gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG sind oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass ein guter ökologischer und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht wird.

Das Vorhaben ist weder mit einer Verschlechterung des ökologischen noch des chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers Prießnitz-2 verbunden. Auch der Zielerreichung eines guten Zustandes bis zum Jahr 2027 steht es nicht entgegen.

Während der Baumaßnahmen ist die Durchgängigkeit des Brückenbereiches für Wasserorganismen (Makrophyten/Phytobenthos, benthische wirbellose Fauna, Fischfauna) durch die zeitweise Verrohrung der Prießnitz zwar beeinträchtigt, aber die stromauf gerichtete Durchwanderbarkeit wird nur erschwert und nicht vollständig unterbunden. Des Weiteren wird Sohlmaterial des betroffenen Abschnittes der Prießnitz im Zuge der Bauarbeiten umgelagert. Nachhaltige Auswirkungen auf die Gewässerbiozönose hat dies jedoch nicht. Der Zustand ist nämlich nicht dauerhaft; die Verrohrungen werden nach Abschluss der Bauarbeiten vollständig entfernt und die Sohle neu gestaltet. Die Wiederbesiedlung des kurzen, durch die Bauarbeiten beeinträchtigten Abschnittes durch Drift und aktive Einwanderung erfolgt vonseiten der unbeeinträchtigten Abschnitte im Oberlauf. Im Übrigen ist die vorhabenbedingt betroffene Gewässerstrecke mit einer Länge von etwa 35 m im Verhältnis zur Gesamtlänge des Gewässerverlaufs der Prießnitz zu vernachlässigen.

Durch die Bauarbeiten werden Wasserinhaltsstoffe in der Prießnitz aufgewirbelt. Dies erhöht die Fracht an Schwebstoffen im Gewässer jedoch nicht über das bei einem Hochwasser auftretende Maß hinaus. Es handelt sich hierbei um bereits im oder am Gewässer befindliches Sediment und Bodenmaterial, welches auch bei Hochwasserereignissen mobilisiert werden kann. Zudem sind diese erhöhten Schwebstofffrachten auf den Bauzeitraum beschränkt.

Durch die Baumaßnahmen möglicherweise in der Prießnitz abgelagerten Feinsedimente, die zur Kolmatierung der grobmaterialreichen Gewässersohle führen können, werden bei höherer Wasserführung natürlicherweise mobilisiert, mit dem Wasser abgeführt und in strömungsberuhigten Abschnitten abgelagert. Sie führen somit nicht zu dauerhaften Schädigungen der Gewässerbiozönose. Zudem sind auch diese Sedimentablagerungen baubedingt und damit nur vorübergehend.

Während der Bauzeit ist im Baustellenbereich eine Grundwasserabsenkung mit Einleitung des gehobenen Grundwassers in die Prießnitz geplant. In der Vergangenheit untersuchte Grundwasserproben in der Nähe zum Baubereich haben im Jahr 2015 eine sehr geringe Überschreitung des LAWA-Schwellenwertes für den Parameter Kupfer und im Jahr 2017 einen hohen Eisengehalt ergeben. Der Beschluss sieht daher während der Bauzeit Kontrollen des gehobenen Grundwassers an den Einleitstellen vor (vgl. auch Nebenbestimmungen A.III.2.1.2 bis A.III.2.1.5). Zeichnet sich danach durch die Grundwassereinleitung eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers Prießnitz-2 ab, hat der Vorhabenträger in Abstimmung mit der zuständigen unteren Wasserbehörde geeignete Maßnahmen zu ergreifen, die dies verhindern. Beispielhaft zu nennen sind hier die Verringerung der Einleitmengen, Wasseraufbereitungsmaßnahmen, Wiederversickerung oder Überleitung zur Kläranlage Kaditz.

Das maximale Durchflussvolumen des Brückenneubaus verändert sich im Vergleich zum alten Bauwerk nicht. Zudem stellt die neue Brücke bei Realisierung der in Unterlage 18 vorgesehenen Gestaltung kein Wanderungshindernis für Gewässerorganismen dar. Auch Verschlechterungen der Gewässerstruktur können damit ausgeschlossen werden.

Um mögliche Ausspülungen des Gewässerbetts der Prießnitz durch die zeitweilige Einleitung des gehobenen Grundwassers zu vermeiden, wird das Grundwasser direkt in die für den Bauzeitraum erforderliche Bachverrohrung eingeleitet. Im Endzustand wird durch die geplanten seitlichen Bermen und die neue Sohlgestaltung (Steinschüttung mit Störsteinen und Sohlriegeln) der bestehende Zustand (Sandsteinpflaster) des Gewässerbettes sogar verbessert.

Bisher wird das auf der östlichen Brückenverkehrsfläche anfallende Niederschlagswasser über einen Regenwasserkanal direkt in die Prießnitz eingeleitet. Das Niederschlagswasser von der westlichen Seite gelangt in einen Mischwasserkanal, der bei Überlastung durch Starkniederschläge einen Teil des Mischwassers in die Prießnitz abschlägt. Nach Fertigstellung der Brücke erfolgt die Entwässerung von Oberflächenwasser vor und nach dem Bauwerk über Straßenabläufe, die komplett in den bestehenden Mischwasserkanal einbinden und nur bei extremen Niederschlägen eine Teilmenge in die Prießnitz abschlagen. Durch die geplanten Vorhaben werden die aktuellen betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Oberflächenwasserkörpers somit deutlich vermindert.

#### **1.4 Zustand des Grundwasserkörpers**

Desweiteren befindet sich das Bauvorhaben im Bereich des Grundwasserkörpers DESN\_EL 1-1+2 (Elbe). Der Grundwasserkörper gehört zur Flussgebietseinheit Elbe und ist Bestandteil des Koordinierungsraumes „Mulde-Elbe-Schwarze Elster“.

Der Grundwasserkörper Elbe (EL 1-1+2) weist mehrere Belastungen an Schadstoffen auf (Unterlage 21, Abschnitt 5.4.1). Der aktuelle chemische Zustand wird mit schlecht bewertet. Für die Verfehlung eines guten chemischen Zustands sind Schwellenwertüberschreitungen für die Parameter Nitrat, Sulfat, Trichlorethylen und Tetrachlorethylen verantwortlich. Der mengenmäßige Zustand des Grundwasserkörpers ist gut.

#### **1.5 Auswirkungen auf den Grundwasserkörper**

Das geplante Vorhaben ist mit keinen nachteiligen Auswirkungen auf den mengenmäßigen und chemischen Zustand des Grundwasserkörpers verbunden.

Eine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwassers ist gegeben, wenn die prognostizierten nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens einen Schwellenwert nach Anlage 2 GrwV oder einen nach § 5 Abs. 1 Satz 2 oder Abs. 2 GrwV festgelegten Schwellenwert an einer repräsentativen Messstelle überschreiten oder bei bereits überschrittenen Schwellenwerten diese weiter verschlechtern. Von einer Verschlechterung des Zustandes kann ebenfalls ausgegangen werden, wenn die prognostizierten Auswirkungen des Vorhabens die flächenbezogenen Kriterien nach § 7 Abs. 3 GrwV überschreiten oder bereits überschrittene flächenbezogenen Kriterien weiter verschlechtern.

Mit den Vorhaben sind keine nachweisbaren dauerhaften Einflüsse auf den im Planungsgebiet liegenden Grundwasserkörper Elbe DE\_GB\_DESN\_EL 1-1+2 verbunden. Nach Fertigstellung des Brückenbauwerks erfolgt die Entwässerung von Oberflächenwasser vor und nach dem Bauwerk vollständig über Straßenabläufe, die alle in den bestehenden Mischwasserkanal einbinden. Eine Versickerung von Straßenabwässern erfolgt nicht. Mit der geplanten Entwässerungslösung für diesen Ausbauabschnitt der Bautzner Straße ist somit eine Verbesserung für die Beschaffenheit des Grundwasserkörpers gegenüber dem bestehenden Zustand zu erwarten.

Ebenso ist infolge der während der Bauzeit erforderlichen Grundwasserhaltungen keine Verschlechterung des Grundwasserkörpers Elbe zu erwarten.

Die Baugrubenentwässerung erfolgt über jeweils vier Gravitationsfilterbrunnen (geschlossene Wasserhaltung) außerhalb der statisch erforderlichen Baugrubensicherung. Die beiden Baugruben (Bauabschnitte) werden nacheinander zeitlich getrennt durchgeführt, es handelt sich insofern um jeweils räumlich und zeitlich getrennte Einzelmaßnahmen ohne gegenseitige Überlagerung. Die Ableitung des gehobenen Grundwassers erfolgt in die Prießnitz jeweils direkt in die Rohrleitung der bauzeitlichen Gewässerverrohrung unter Überwachung der Wasserbeschaffenheit (siehe auch oben unter Abschnitt C.V.1.3). Die Absenkungsbeträge im Bereich der Baugruben sind relativ gering (max. 2 m unter dem mittleren Grundwasserstand) und wegen der jeweils geringen Baugrubenausdehnung und Absenkungsdauer (ca. 42 Tage) räumlich sowie zeitlich eng begrenzt. Außerhalb der Baugruben verbleibt eine unberührte natürliche Mächtigkeit des Grundwasserleiters von mindestens 6 bis 8 m durchgängig erhalten. Die Grundwasserabsenkungen erfolgt nur bis ca. 0,7 m unter die untere Grenze des Schwankungsbereiches des mittleren Grundwasserspiegels; diese sind gleichzeitig nur auf die unmittelbaren Baugrubengebiete beschränkt. Darüber hinaus wird die Baumaßnahme bei einer Überschreitung des festgelegten Bemessungswasserstandes in der Baugrube von 106,7 m NHN solange unterbrochen, bis das Bemessungsniveau wieder erreicht ist. Auch eine Beeinträchtigung des Grundwassers durch eine mögliche Mobilisierung von Schadstoffen lässt sich mit den vorliegenden aktuellen Untersuchungsergebnissen zur Grundwasserbeschaffenheit nicht ableiten (vgl. im Einzelnen Unterlage 18.1, Anlage 5, Abschnitt 2.3.5). Darüber hinaus erfolgt für jeden Bauabschnitt nach Installation des ersten Brunnens ein entsprechender analytischer Nachweis der Wasserbeschaffenheit (vgl. auch Nebenbestimmungen A.III.2.1.3 bis A.III.2.1.5).

Die Grundwasserabsenkung beeinflusst zudem auch keine bestehenden Grundwassernutzungen. Die Entnahmekunnen des Wasserwerks Saloppe-Albertstadt befinden sich deutlich außerhalb der Reichweite der geplanten Grundwasserhaltungsanlagen. Insgesamt kann eingeschätzt werden, dass unter gleichzeitiger Berücksichtigung der Ausdehnung/Mächtigkeit des GWK Elbe die Auswirkungen der geplanten punktuellen kurzzeitigen Grundwasserabsenkungen auf den mengen- und beschaffenheitsmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers als unwesentlich beurteilt werden können.

Eine Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers durch das geplante Verkehrsbauvorhaben kann damit ausgeschlossen werden.

## **2 Wasserrechtliche Entscheidungen**

Im Planfeststellungsbeschluss sind die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse zu erteilen und die sonstigen ersetzten wasserrechtlichen Entscheidungen ausdrücklich zu bezeichnen (vgl. oben unter Abschnitt C.I.2). § 10 Abs. 2 Satz 2 SächsStrG ist in einem straßenrechtlichen Planfeststellungsverfahren nicht anwendbar (vgl. Erlass des SMUL vom 15. September 2014, Az.: 41-8914.00/4/70).

Die Reverenzsystemvorschrift regelt die Umstellung vom Lagereverenzsystem RD83 (Gauß-Krüger-Koordinatensystem) auf ETRS89\_UTM33 (UTM-Koordinatensystem) ab 1. Juli 2015. Dies betrifft auch das elektronisch geführte Wasserbuch, welches Daten des amtlichen Vermessungswesens enthält. Gemäß § 87 Abs. 2 WHG i. V. m. § 88 Abs. 2

SächsWG sind Entscheidungen über Ausbau, Unterhaltung, Benutzung und Betrieb von Gewässern, Abwasseranlagen und Anlagen i. S. v. § 26 Abs. 1 SächsWG in das Wasserbuch einzutragen. Um eine aufwendige Überarbeitung der zahlreichen nach dem Gauß-Krüger-Koordinatensystem erstellten Pläne zu vermeiden, werden im Tenor sowohl die Hoch- und Rechtswerte (Gauß-Krüger) als auch die Nord- und Ostwerte (UTM) angegeben.

## **2.1 Gewässerbenutzungen**

Gemäß § 8 Abs. 1 WHG bedarf die Benutzung eines Gewässers der Erlaubnis.

### **2.1.1 Baubedingte Gewässerbenutzung**

Benutzungen i. S. d. § 8 Abs. 1 WHG sind u. a. das Zutagefördern von Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG), dessen Absenken (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG) und Einleiten in ein oberirdisches Gewässer (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG). Sie sind daher grundsätzlich erlaubnispflichtig.

Die zwei Baugruben für das Brückenbauwerk reichen in das Grundwasser. Infolgedessen ist hier für die Bauzeit eine geschlossene Bauwasserhaltung erforderlich (vgl. Unterlage 18.1 Anlage 5). Dabei wird der Grundwasserspiegel durch Zutagefördern des Grundwassers mithilfe von Brunnen so weit abgesenkt, dass die Baugruben trockenfallen. Das in den Baugruben zutage geförderte Grundwasser wird in die bauzeitliche Verrohrung der Prießnitz eingeleitet.

Es sind daher Erlaubnisse gemäß § 8 WHG erforderlich. Da Versagungsgründe i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG nicht vorliegen, steht der Erlaubniserteilung nichts entgegen (Ziffern A.V.1 des Beschlusstextes). Mit Schreiben vom 28. Juni 2021 erteilte die untere Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden ihr nach § 19 Abs. 3 WHG notwendiges Einvernehmen.

### **2.1.2 Betriebsbedingte Gewässerbenutzung**

Benutzung in diesem Sinne ist auch das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer und das Grundwasser (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG i. V. m. § 2 Abs. 1 WHG).

Das auf der Straßenoberfläche anfallende Niederschlagswasser wird über Straßenabläufe und das auf den Gleisanlagen anfallende Niederschlagswasser über Schienenentwässerungskästen in Anschlussleitungen und von dort in die neuen Mischwasserkanäle der Stadtentwässerung Dresden GmbH eingeleitet (vgl. Unterlage 1 Abschnitt 4.12, Unterlage 8 Blatt 1), von wo es in eine Kläranlage und schließlich in die Vorflut gelangt. Die Stadtentwässerung Dresden äußerte im Rahmen des Anhörungsverfahrens ebenfalls keine Bedenken hinsichtlich der geplanten Einleitung des Straßenwassers in das städtische Kanalnetz.

## **2.2 Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern**

Die Brücke BW 0122 über die Prießnitz wird abgerissen und durch einen ca. 2 m breiteren Neubau ersetzt. Auch die an das Brückenbauwerk angrenzenden Uferwände werden auf einer Länge von 1,83 m (oberstrom rechts) bzw. 2,6 m (oberstrom links) bis zur Un-

terkante der geplanten Gründung der neuen Brücke abgerissen. Sie werden als Stahlbetonwände mit Sandsteinvormauerung neu errichtet und an den Bestand angeschlossen. Auf der Uferwand oberstrom rechts wird eine Treppe angelegt. Die Bestandswand oberstrom rechts wird hierzu auf einer Länge von 6,62 m entsprechend erhöht (vgl. Unterlage 15 Blatt 1 Schnitt D-D sowie Detailgrundrisse Anschluss Uferwand Achse 10 und 20).

Für die bauzeitliche Wasserführung der Prießnitz ist innerhalb des Baubereiches eine Bachverrohrung unter Anordnung von zwei Rohren mit einem Durchmesser von 2 x 1,5 m vorgesehen (vgl. Unterlage 15.1). Das in den beiden Baugruben im Brückenbereich zutage geförderte Grundwasser wird über je eine Einleitstelle in die bauzeitliche Verrohrung der Prießnitz eingeleitet. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden die Bachverrohrung und die beiden Einleitstellen wieder beseitigt.

Die zurzeit im Bereich des Brückenbauwerkes BW0122 über der Prießnitz verlaufenden Versorgungsleitungen müssen an den Neubau angepasst werden. Sie werden hierfür beseitigt, neu- oder umverlegt (vgl. Unterlage 18.1 Anlage 7).

Gemäß § 26 Abs. 1 SächsWG bedürfen die Errichtung, Beseitigung und wesentliche Änderung von Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern und im Uferbereich der wasserrechtlichen Genehmigung.

Die wasserrechtliche Genehmigung ist zu versagen, wenn von den geplanten Vorhaben eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit oder erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke, Bauten oder sonstige Anlagen zu erwarten sind, die durch Bedingungen oder Auflagen weder verhütet noch ausgeglichen werden können (§ 26 Abs. 4 Satz 1 SächsWG).

Versagensgründe liegen hier jedoch nicht vor. Daher konnte die wasserrechtliche Genehmigung nach § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsWG durch diesen Planfeststellungsbeschluss ersetzt werden (Ziffer A.V.2 des Beschlusstextes).

Die Nebenbestimmungen unter der Ziffer A.III.2.2 stellen sicher, dass Nachteile für die oberirdischen Gewässer, das Allgemeinwohl, den Natur- und Wasserhaushalt sowie Grundstücke und sonstige Anlagen verhütet werden.

### **2.3 Überschwemmungsgebiete**

In Überschwemmungsgebieten sind u. a. untersagt

- die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen quer zur Fließrichtung des Wassers bei Überschwemmungen (§ 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG) und
- das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes gemäß § 6 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG und § 75 Abs. 2 WHG entgegenstehen (§ 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG).

Im Zuge der Vorhaben soll die vorhandene Gewölbebrücke aus Sandsteinquadermauerwerk über die Prießnitz durch einen Neubau ersetzt werden (siehe oben unter Abschnitt C.V.2.2). Für das Vorhaben werden keine der bei einem Hochwasserereignis HQ<sub>100</sub> po-

tenziell überschwemmten Flächen bzw. Flächen des rechtswirksamen Überschwemmungsgebietes der Elbe in Anspruch genommen (vgl. Tektur 1, Unterlage 18.1, Abschnitt 8.5). Teile der geplanten Maßnahmen liegen aber im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Prießnitz (vgl. Unterlage 18.1, Anlage 5, Abschnitt 2.3.2). Der Standort der landschaftspflegerischen Maßnahme 3.3 E befindet sich außerhalb des Überschwemmungsgebietes der Prießnitz (vgl. Tektur 1, Unterlage 18.1, Abschnitt 8.5).

Die Brückenbaumaßnahme kann gemäß § 78a Abs. 2 Satz 1 WHG gleichwohl zugelassen werden, wenn

- Belange des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen,
- der Hochwasserabfluss und die Hochwasserrückhaltung nicht wesentlich beeinträchtigt werden und
- eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder erhebliche Sachschäden nicht zu befürchten sind

oder wenn die nachteiligen Auswirkungen durch Nebenbestimmungen ausgeglichen werden können.

Mit dem Ersatzneubau wird das Brückenbauwerk zwar um ca. 2 m in Richtung oberstrom verbreitert. Die Kubatur des Eingriffes in den Retentionsraum beträgt dabei 48 m<sup>3</sup>. Die Durchflussgeometrie des Gewölbes verändert sich jedoch nicht. Bei einem HQ<sub>100</sub> der Prießnitz kann das Wasser ungehindert ablaufen. Ein HQ<sub>100</sub> der Elbe verursacht schon im Bestand einen bordvollen Einstau des Brückenbauwerkes. Diese Situation bleibt bestehen. Sie wird durch die geplanten Brückenbaumaßnahmen nicht verbessert, aber auch nicht verschlechtert (vgl. auch Tektur 1, Unterlage 18.1, Abschnitt 8.1).

Darüber hinaus werden Maßnahmen für eine hochwasserangepasste Bauausführung für den Ersatzneubau der Brücke über die Prießnitz vorgesehen, die u. a. im aufzustellenden Hochwassermaßnahmeplan aufgenommen werden. Dies umfasst u. a. die Einstellung der bauzeitlichen Grundwasserhaltung bei einem Bemessungsgrundwasserstand von 106,7 mNHN und damit auch der Bauarbeiten im und am Fließgewässer. Im Einzelnen wird auf die Ausführungen des Vorhabenträgers zur hochwasserangepassten Bauweise in der Unterlage 18.1, Abschnitt 8.4 der Tektur 1 verwiesen.

## 2.4 Gewässerrandstreifen

Der Gewässerrandstreifen umfasst das Ufer und den Bereich, der an das Gewässer landseits angrenzt. Er bemisst sich ab der Linie des Mittelwasserstandes, bei Gewässern mit ausgeprägter Böschungsoberkante ab der Böschungsoberkante (§ 38 Abs. 2 WHG). Der Gewässerrandstreifen beträgt 5 m (vgl. § 38 Abs. 3 Satz 3 WHG, § 24 Abs. 2 Satz 1 SächsWG).

Im Gewässerrandstreifen ist u. a. untersagt

- das Entfernen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern sowie das Neuanpflanzen von nicht standortgerechten Bäumen und Sträuchern (§ 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 WHG)

- die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen, soweit sie nicht standortgebunden oder wasserwirtschaftlich erforderlich sind (§ 24 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 SächsWG) und
- die nur zeitweise Ablagerung von Gegenständen, die den Wasserabfluss behindern oder die fortgeschwemmt werden können (§ 24 Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 SächsWG).

Es wird zwar ein neues Brückenbauwerk mitsamt neuen Ufermauern an der Prießnitz und damit im Gewässerrandstreifen dieses oberirdischen Gewässers errichtet. Hierbei handelt es sich jedoch um standortgebundene bauliche Anlagen, die zweckentsprechend innerhalb des Gewässerrandstreifens errichtet werden müssen. Für deren Anlage und die dafür erforderlichen Baustreifen gehen aber eine Schwarzpappel und Gehölzflächen verloren (vgl. Konflikt 2 KB). Im Rahmen der Maßnahmen 3.3 E der landschaftspflegerischen Begleitplanung ist zwar die Pflanzung von Gehölzen vorgesehen (vgl. Unterlage 9.2 S. 19). Hierzu werden jedoch standorttypische Arten genutzt, so dass der Verbotstatbestand nicht erfüllt ist.

Für das Entfernen der Schwarzpappel und der Gehölzflächen kann gemäß § 38 Abs. 5 Satz 1 WHG eine Befreiung erteilt werden, wenn

- überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Maßnahme erfordern oder
- das Verbot im Einzelfall zu einer unbilligen Härte führt.

Diese Voraussetzungen liegen hier vor:

Das geplante Vorhaben ist aus überwiegenden Gründen des Allgemeinwohls erforderlich. Es wurde bereits festgestellt, dass die aktuelle Verkehrssituation den Anforderungen an die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer nicht gerecht wird (vgl. oben unter Abschnitt C.II). Durch das Bauvorhaben sollen vorrangig die bestehenden Verkehrsbedürfnisse befriedigt und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer grundlegend verbessert werden.

Das geplante Vorhaben konnte daher im Gewässerrandstreifen der Prießnitz zugelassen werden (Abschnitt A.IV.4 des Beschlusstextes).

## **2.5 Wasserschutzgebiet**

Der gesamte Baubereich liegt innerhalb der Trinkwasserschutzzone III des Trinkwasserschutzgebietes Saloppe/Albertstadt (Gebietsnummer: 5371321). Dieses wurde durch die Trinkwasserschutzzonennormung für die Wasserschutzgebiete der Wasserwerke Saloppe/Albertstadt/VEB Margon-Stammbetrieb des Rates der Stadt Dresden vom 20. April 1985 (Nr. 52/85) festgesetzt und nach § 123 SächsWG in das geltende Recht übergeleitet.

In der Trinkwasserschutzzone sind alle Maßnahmen, Bauten und Anlagen untersagt, die Verunreinigungen des genutzten Grundwassers durch Mineralöl und Mineralölprodukte, durch radioaktive Substanzen sowie durch andere schwer eliminierbare chemische Stoffe hervorrufen können (vgl. Ziffer 3.1 der Trinkwasserschutzzonennormung).



Die vorgenannten Verbotstatbestände sind nicht einschlägig. Bei Beachtung der Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.2.4 und Umsetzung der Maßnahme 1.7 V der landschaftspflegerischen Begleitplanung sind keine Beeinträchtigungen des Grundwassers zu erwarten. Eine Befreiung gemäß § 52 Abs. 1 Satz 2 WHG ist daher nicht erforderlich.

### **3 Weitere Belange des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft**

Die geplanten Vorhaben ist bei Beachtung der unter Ziffer A.III.2.5 festgelegten Nebenbestimmungen auch mit weiteren Belangen des Gewässerschutzes und der Wasserwirtschaft vereinbar.

Die Nebenbestimmungen unter A.III.2.5 beruhen zum Einen auf den Regelungen zur Gewässeraufsicht und Gewässerunterhaltung (§ 100 WHG). Gemäß § 106 Abs. 2, § 109 Abs. 1 Nr. 3, § 110 Abs. 1 SächsWG obliegen der zuständigen unteren Wasserbehörde Aufgaben der Überwachung der Einhaltung der mit dem Planfeststellungsbeschluss getroffenen wasserrechtlichen Entscheidungen. Zum Anderen dienen die Nebenbestimmungen der Gewässerreinigung (vgl. §§ 32, 48 Abs. 2, 55 Abs. 1 Satz 1 WHG).

## **VI Immissionsschutz**

### **1 Lärmschutz**

Die geplanten Vorhaben sind mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar.

#### **1.1 Rechts- und Beurteilungsgrundlagen**

##### **1.1.1 Rechtsgrundlagen**

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 an den baulichen Anlagen (§ 42 Abs. 1 und Abs. 2 Satz 1 BImSchG - passiver Lärmschutz). Weitergehende Entschädigungen werden durch § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG gewährt (§ 42 Abs. 2 Satz 2 BImSchG).

### 1.1.2 Zumutbarkeitsgrenzen

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 § 39 Abs. 3 SächsStrG 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 und Schienenwegen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen der Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschritten wird:

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

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus den Festsetzungen in den Bebauungsplänen. Für das Planungsgebiet wurden zwar die Bebauungspläne Nr. 059 (Dresden - Antonstadt Nr. 1, Äußere Neustadt) und Nr. 146 (Dresden-Neustadt Nr. 16, Radeberger Vorstadt 1) aufgestellt. Sie wurden jedoch noch nicht beschlossen und sind daher noch nicht in Kraft (§ 10 BauGB). Daher ist das Gebiet entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV). Innerhalb der Ausbaustrecke sind vorwiegend mehrgeschossige Wohnhäuser in offener Bauweise vorhanden. Die Wohn- und Geschäftsgebäude im Untersuchungsbereich erhalten gemäß den Vorgaben des Stadtplanungsamtes der Landeshauptstadt Dresden die Schutzbedürftigkeit von Wohngebieten. Am Bauanfang liegt das Diakonissenkrankenhaus; die Gebäude Bautzner Straße 68 und Holzhofgasse 23 erhalten daher den Schutzanspruch von Krankenhäusern.

### 1.1.3 Bewertungsverfahren

Gemäß §§ 3 und 4 der 16. BImSchV sind die Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Straßen und Schienenwege verbindlich vorgeschrieben. Mit dem Inkrafttreten der 2. VO zur Änderung der 16. BImSchV (BGBl. 2020, I, S. 2334) am 1. März 2021 (n. F.) berechnet sich nach § 6 der 16. BImSchV n. F. der Beurteilungspegel für Straßen bei Antragstellung vor dem Ablauf des 1. März 2021 nach den Vorschriften der 16. BImSchV in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 gültigen Fassung (a. F.). Die Berechnung für Straßen ist danach gemäß Anlage 1 der 16. BImSchV a. F. entsprechend den RLS 90 vorzunehmen. Der Beurteilungspegel für Schienenwege ist nach Anlage 2 der 16. BImSchV a. F. zu berechnen. Die Beurteilungspegel, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, wurden nach diesen Berechnungsmethoden ermittelt.

## 1.2 Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG

Der Planungsleitsatz des § 50 BImSchG wird durch die Trassenwahl hinreichend beachtet. Eine Variante, die dem Planungsziel in gleicher Weise entspricht und noch weniger Lärmbeeinträchtigungen hervorruft, hat sich unter Berücksichtigung aller Belange nicht angeboten.

## 1.3 Lärmschutz

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Straßenbahnen sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgerausche hervorgerufen werden. Lärmvorsorgemaßnahmen sind hier jedoch nicht erforderlich, weil es sich bei den geplanten Vorhaben weder um einen Neubau noch um eine wesentliche Änderung i. S. d. § 41 BImSchG handelt.

Der Begriff der Änderung in § 41 BImSchG setzt stets eine bauliche Veränderung voraus, mit der in die Substanz des Verkehrsweges eingegriffen wird (vgl. Jarass, BImSchG, 10. Aufl. 2013, § 41 Rn. 23). Eine solche bauliche Veränderung liegt hier im Zusammenhang mit der Erneuerung der Gleise unter Verbreiterung der Gleisachsabstände und Umgestaltung/Verlagerung von Haltestellen sowie dem grundhaften Ausbau der B 6 im Bauabschnitt einschließlich Änderung der Fahrbahnaufteilung vor.

Ob eine Änderung wesentlich ist, ergibt sich aus § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV. Diese Vorschrift enthält eine abschließende Konkretisierung des Begriffs der „wesentlichen Änderung“ i. S. d. § 41 BImSchG (SächsOVG, Urteil vom 29. April 2009, 1 B 563/06, Rn. 43 - nach juris).

Eine wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen und Straßenbahnen liegt danach zum einen vor, wenn die Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder ein Schienenweg um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 1 der 16. BImSchV). Eine solche Erweiterung der Bautzener Straße ist hier jedoch nicht geplant.

Zum anderen ist eine wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße dann gegeben, 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 Satz 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 Satz 2 der 16. BImSchV).

Diese beiden letztgenannten Fallgruppen einer wesentlichen Änderung setzen erstens einen erheblichen baulichen Eingriff und zweitens eine dadurch bedingte Erhöhung des von diesem Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms voraus.

Für einen erheblichen baulichen Eingriff kommt es darauf an, ob durch die Baumaßnahmen die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges

erhöht wird (BVerwG, Urteil vom 18. Juli 2013, 7 A 9/12, Rn. 22 – nach juris). Die Verkehrsleistung ist das Maß für die Menge der Güter oder Personen, die im öffentlichen Verkehr bewegt werden, und die dabei zurückgelegten Entfernungen.

Die Baumaßnahmen an der Bautzner Straße und ihrer Einmündungen ermöglichen einen reibungsloseren Verkehrsfluss insbesondere durch Entflechtung der Verkehrsströme und Knotenpunktsignalisierung (vgl. auch Abschnitt C.II. des Beschlusses). Die Kapazität der Straße und damit deren Leistungsfähigkeit werden damit jedoch nicht erhöht. Es ist zwar eine Neuaufteilung der Fahrbahn vorgesehen, mit der eine zusätzliche Linksabbiegespur stadtauswärts vor dem KP Bautzner Straße/Radeberger Straße gewonnen wird. Diese Maßnahme dient aber nur dem Zweck der frühzeitigen Sortierung der Abbieger vor dem Knotenpunkt auf eine eigene Spur. Es handelt sich hier nicht um einen Anbau eines durchgehenden Fahrstreifens i. S. d. § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV. Gleiches gilt für die Anlage von Radfahrstreifen. Bereits jetzt können die Radfahrer vom Fahrzeugverkehr ohne Mitbenutzung der Gegenspur überholt werden, so dass sie sich nicht gegenseitig behindern. Auch diesbezüglich tritt also keine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit ein.

Die Aufweitungen der Gleisachsen und der Bau behindertengerechter Haltestellen bedeuten hingegen eine Steigerung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit. Durch Vergrößerung des Gleisachsabstandes auf 3 m können breitere Wagenkästen eingesetzt werden. Pro Sitzreihe sind dann mehr Sitze möglich; dementsprechend mehr Fahrgäste können transportiert werden. Des Weiteren steht mehr Platz für Kinderwagen, Rollstühle oder Fahrräder zur Verfügung. Ausweislich des durchgeführten Lärmschutzgutachtens führt dieser erhebliche bauliche Eingriff jedoch nicht zu einer Erhöhung der Beurteilungspegel für den Verkehrslärm i. S. d. § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV (vgl. Unterlage 17.3).

#### **1.4 Lärmbeeinträchtigungen durch die Umleitung**

Laut Unterlage 16.7 soll der Verkehr während der Bauzeit durch Wohngebiete südlich und nördlich der Bautzner Straße geführt werden.

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

Der Vorhabenträger konnte gutachterlich nachweisen, dass die von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2011, 7 A 11/10, Rn. 30 – nach juris) im Bereich der Umleitungsstrecken nicht überschritten wird (vgl. Unterlage 17.5).

#### **1.5 Lärm während der Bauzeit**

Während der Bauzeit ist mit baubedingten Lärmbelastungen für Anwohner zu rechnen. Die Nebenbestimmungen A.III.3.1 bis A.III.3.2 gewährleisten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass unzumutbare Belastungen durch Lärm anlässlich der Bauarbeiten vermieden werden.

## 2 Luftschadstoffe

Die geplanten Vorhaben rufen nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe hervor.

### 2.1 Rechtsgrundlagen

Gemäß § 50 Satz 1 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich vermieden werden. Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen gehören nach §§ 3 Abs. 1, 2 und 4 BImSchG auch Luftverunreinigungen.

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

### 2.2 Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG

Die Vorhaben entsprechen 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.

### 2.3 Vorkehrungen zum Schutz vor Schadstoffeinträgen

Es gehen von den Vorhaben keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen durch Luftschadstoffe i. S. d. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG aus.

Diese Vorschrift bestimmt nicht näher, wann eine Schutzauflage erforderlich ist. Insbesondere enthält sie keine Angabe darüber, welche Beeinträchtigung durch Verkehrsabgase als unzumutbar anzusehen ist und deshalb zu entsprechenden Vorkehrungen oder Auflagen verpflichtet. Der Sache nach ist die Zumutbarkeitsgrenze überschritten, wenn die Vorhaben schädliche Umwelteinwirkungen i. S. d. § 3 BImSchG hervorrufen (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 15. Dezember 1995, NVwZ-RR - 1996, S. 559).

Speziell festgelegte Grenzwerte zur Beurteilung der Schädlichkeit verkehrsbedingter 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 die Vorhaben 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 (vgl. BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004, DVBl 2004, S. 1289; die Entscheidung bezieht sich auf die 22. BImSchV, die jedoch durch die 39. BImSchV ersetzt wurde).

Gemäß den Luftschadstoffberechnungen des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie für das Jahr 2015 (erstellt im Juli 2017) beträgt der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid im Baubereich  $35,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ; der Jahresmittelwert für Feinstaub mit Partikeln unter  $10 \mu\text{m}$  ( $\text{PM}_{10}$ ) liegt bei  $26,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Beide Werte liegen unterhalb des gesetzlichen Grenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Feinstaub mit Partikeln unter  $2,5 \mu\text{m}$  ( $\text{PM}_{2,5}$ ) hat einen Anteil von 60 bis 70 % am  $\text{PM}_{10}$ , so dass er hier mit maximal  $18,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  angesetzt werden muss. Der über ein Jahr gemittelte Immissionsgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  wird damit nicht überschritten (vgl. Tektur 1, Unterlage 17.6.1).

Zukünftig ist noch mit einem Absinken der Luftschadstoffwerte zu rechnen. Denn zum einen liegt die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrsbelastung deutlich unterhalb der derzeitigen Verkehrsbelastung. Zum anderen werden mit den geplanten Vorhaben mehrere Maßnahmen des Luftreinhalteplans umgesetzt (vgl. Ziffern 6.2 und 6.4.5 des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Dresden 2017). So wird durch die mit dem grundhaften Ausbau der Bautzner Straße verbundene Verbesserung der Straßenoberfläche die Feinstaub- und Lärmentwicklung gemindert. Die Anlage von Radverkehrsstreifen und Schutzstreifen steigert die Attraktivität des Fahrradverkehrs als Alternative zum MIV. Die Modernisierung des Straßenbahnnetzes trägt schließlich zur Verbesserung der Attraktivität und der Nutzung des ÖPNV durch nutzerfreundliche und sichere Haltestellen sowie leistungsfähige Infrastruktur bei.

## **2.4 Schadstoffbeeinträchtigungen durch die Umleitung**

Die Einhaltung der Grenzwerte der 39. BImSchV ist keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Infrastrukturvorhabens, weil Grenzwertüberschreitungen nach dem System der Luftreinhalteplanung (vgl. § 47 BImSchG, § 27 der 39. BImSchV) unabhängig von den Immissionsquellen zu vermeiden sind. Allerdings ist das Gebot der Konfliktbewältigung als Ausformung des Abwägungsgebots verletzt, wenn die Planfeststellungsbehörde das Vorhaben zulässt, obgleich absehbar ist, dass seine Verwirklichung die Möglichkeit ausschließt, die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung in einer mit der Funktion des Vorhabens zu vereinbarenden Weise zu sichern. Das ist insbesondere der Fall, wenn die von einer planfestgestellten Straße oder einem planfestgestellten Schienenweg herrührenden Immissionen bereits für sich genommen die maßgeblichen Grenzwerte überschreiten. Von diesem Fall abgesehen geht der Gesetzgeber davon aus, dass sich die Einhaltung der Grenzwerte mit den Mitteln der Luftreinhalteplanung sichern lässt. Für die Annahme, dass dies nicht möglich ist, müssen deshalb besondere Umstände vorliegen (vgl. insgesamt BVerwG, Urteil vom 26. Mai 2004, 9 A 6/03, Rn. 21 ff. und BVerwG, Urteil vom 10. Oktober 2012, 9 A 19/11, Rn. 38 ff. – nach juris). Gemessen daran genügt die Planung dem Gebot der Konfliktbewältigung.

Auf der 1,5 Jahre dauernden Umleitungsstrecke durch die Holzhofgasse wird sich voraussichtlich nur ungefähr 40 % des auf der B 6 fahrenden Verkehrs wiederfinden. Etwa 60 % umfahren den Baubereich aufgrund des geringen Querschnittes, der zu erwartenden Behinderungen (Ein- und Ausfahrten, Einmündungen) sowie der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Holzhofgasse weiträumig über das Käthe-Kollwitz-Ufer, die Waldschlösschenbrücke, die Albertbrücke und die Stauffenbergallee. Grundlage für diese Einschätzung ist das integrierte Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Dresden, welches die Erfahrungen aus der Baumaßnahme 2013 mit vergleichbarer Umleitungsführung sowie aus anderen innerstädtischen Baumaßnahmen beinhaltet.

In den Luftschadstoffberechnungen des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie für das Jahr 2015 (erstellt im Juli 2017) wurde nach einem mit der Umleitungsstrecke Holzhofgasse vergleichbaren Straßenabschnitt gesucht. Die Lockwitzer Straße, im Bereich Wasaplatz bis Hugo-Birkenstraße, hat eine ähnliche Verkehrsbelastung und Bebauung. Die berechneten Belastungen für die Lockwitzer Straße reichen im Jahresmittel bei Stickstoffdioxid von 25 bis 29  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und bei  $\text{PM}_{10}$  von 24 bis 26  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , welche weit unterhalb der geltenden Immissionsgrenzwerte von 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen. Auch  $\text{PM}_{2,5}$ , eine Teilmenge von  $\text{PM}_{10}$ , ist unerheblich (vgl. Unterlage 17.6.2).

Durch die mit dem geplanten Vorhaben verbundene Umleitung wird die Luftschadstoffsituation nicht verschärft, sondern nur vorübergehend verlagert. Die Grundlage für den Luftreinhalteplan 2017 ändert sich also nicht. Dieser sieht zahlreiche mittel- und langfristige Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastung an Stickstoffdioxid und Feinstaub vor.

## VII Altlasten, Bodenschutz und Abfallwirtschaft

Die geplanten Vorhaben sind bei Beachtung der in Abschnitt A.III.4 des Planfeststellungsbeschlusses festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Schutzes vor Altlasten, des Bodenschutzes und der Abfallwirtschaft vereinbar.

### 1 Altlasten und schädliche Bodenveränderungen

Bekannte Altlasten werden durch die geplanten Vorhaben nicht berührt.

In unmittelbarer Nähe der geplanten Vorhaben befinden sich jedoch die Altstandorte „Minol-Tankstelle/Metallveredlung/Pkw-Entsorgung“ (SALKA Nr. 62209007) und „Minol-Tankstelle“ (SALKA Nr. 62209006). Die Baumaßnahmen sind daher so durchzuführen, dass keine zusätzliche Mobilisierung von Schadstoffen in Untergrund und Grundwasser erfolgt (vgl. Nebenbestimmung A.III.4.1).

Nebenbestimmung A.III.4.2 beruht auf § 10 Abs. 2 SächsABG i. V. m. § 21 Abs. 2 BBodSchG; zuständig ist die Landesdirektion Sachsen als obere Abfall- und Bodenschutzbehörde (vgl. §§ 13 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und Satz 2, § 13 a SächsABG, § 2 Abs. 1 Nr. 11 ABoZuVO).

### 2 Bodenschutz

Das geplante Vorhaben ist nach den Regelungen des Bodenschutzrechts zu beurteilen, weil im Zuge der Baumaßnahmen auf Boden i. S. d. Bundes-Bodenschutzgesetzes eingewirkt wird. Der Baubetrieb wirkt auf Böden ein, die natürliche Funktionen insbesondere als Lebensraum für Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen haben, so z. B. derzeit noch unbefestigte Böden, die durch die geplanten Vorhaben versiegelt oder durch eine vorübergehende Inanspruchnahme verdichtet werden. Daher muss auf einen sorgsamen und auf die Einhaltung der natürlichen Bodenfunktionen gerichteten Umgang mit den betroffenen Böden hingewirkt werden.

Nebenbestimmung A.III.4.3 dient dabei dem besonderen Schutz des Mutterbodens und entspricht den in DIN 18300, 18915 und 19731 enthaltenen Anforderungen zu Bodenabtrag, -trennung und -lagerung.

Durch die Nebenbestimmungen A.III.4.4, A.III.4.5 und A.III.4.6 sollen baubetriebsbedingte Bodenbelastungen jeglicher Art vermieden bzw. vermindert werden (vgl. § 12 Abs. 9 BBodSchV).

Nebenbestimmung A.III.4.7 stellt sicher, dass die Bodenfruchtbarkeit wiederhergestellt wird. Die Anforderungen richten sich nach § 12 BBodSchV.

Nebenbestimmung A.III.4.8 gewährleistet, dass die für die Durchführung der Baumaßnahmen nur vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen wieder ihre ursprüngliche Funktion erfüllen können.

### **3 Abfallwirtschaft**

Gemäß § 15 Abs. 1 und 2 KrWG sind Abfälle, die nicht verwertet werden, dauerhaft von der Kreislaufwirtschaft auszuschließen. Dies hat so zu geschehen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Bodenaushub und Abbruchmaterial, die nicht nach den vorstehenden Grundsätzen verwertet werden können, sind daher zu beseitigen. Dabei sind die unterschiedlichen Abfallarten fachgerecht vor Ort zu separieren. Nebenbestimmung A.III.4.9 gewährleistet die Einhaltung dieser Beseitigungspflicht.

Die Verwertung und Beseitigung von Abfällen unterliegt gemäß § 47 Abs. 1 KrWG der Überwachung durch die zuständige Behörde. Gemäß § 47 Abs. 3 KrWG haben die Verpflichteten darüber Auskunft zu erteilen. Der Erfüllung dieser Auskunftspflicht dient die Nebenbestimmung A.III.4.11. Zuständig ist die Landesdirektion Sachsen als obere Abfall- und Bodenschutzbehörde (vgl. §§ 19 Abs. 1 Nr. 3, 20 Abs. 1 SächsKrWBodSchG, § 2 Abs. 1 Nr. 11 ABoZuVO).

## **VIII Europäischer Gebietsschutz**

Die geplanten Vorhaben sind 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.

Die geplanten Vorhaben befinden sich in der Nähe des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (landesinterne Nummer 034E, EU-Melde-Nummer 4545-301).

Für dieses Schutzgebiet ist zunächst eine FFH-Vorprüfung durchzuführen, bei der es im Sinne einer Vorabschätzung darauf ankommt, ob die geplanten Vorhaben im konkreten Fall überhaupt geeignet sind, das Natura 2000-Gebiet erheblich zu beeinträchtigen (Möglichkeitsmaßstab, vgl. Leitfaden FFH-VP, S. 18). Die Vorhaben können ohne weitere Prüfschritte zugelassen werden, wenn hinreichend wahrscheinlich feststeht, dass es zu keinen bzw. ausschließlich zu offensichtlich nicht erheblichen Beeinträchtigungen führt.



Maßstab für die Verträglichkeit i. S. d. § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind die Erhaltungsziele, die sich aus der Verordnung der Landesdirektion Sachsen zur Bestimmung von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung vom 26. November 2012 i. V. m. der Gemeinsamen Verordnung der Landesdirektionen Dresden und Leipzig zur Bestimmung des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ vom 1. Februar 2011 ergeben.

Diese fordern u. a. die Wahrung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden natürlichen Lebensräume sowie Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang I und II der FFH-Richtlinie.

Mit baubedingten Beeinträchtigungen durch die geplanten Vorhaben ist nicht zu rechnen. Über den Bestand hinausgehende Schadstoffemissionen sowie akustische und visuelle Störreize treten nur während der Bauzeit und damit nur vorübergehend auf. Auch anlagebedingte Beeinträchtigungen können ausgeschlossen werden, da sich die Vorhaben außerhalb des FFH-Gebietes befinden und es sich um grundhafte Sanierungen im Bestand handelt. Ebenso ist nicht mit betriebsbedingten Beeinträchtigungen zu rechnen. Durch die Realisierung der Vorhaben wird die Verkehrsbelastung nicht erhöht. Zudem erfolgt die Entwässerung der Verkehrsanlagen über die öffentliche Kanalisation. Schließlich werden auf der Brücke über die Prießnitz Fahrgastunterstände errichtet, die den durch den Fahrbetrieb und die Fahrgäste entstehenden Lärm abschirmen (vgl. Einschätzung der unteren Naturschutzbehörde in Unterlage 19.1.1 Anlage 1).

Im Ergebnis kann nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde festgestellt werden, dass die geplanten Vorhaben gemäß § 34 BNatSchG mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebietes „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ verträglich sind. Auf die Durchführung einer FFH-Verträglichkeitsprüfung kann daher verzichtet werden.

## **IX Nationaler Gebietsschutz**

Im Untersuchungsraum befinden sich keine festgesetzten Naturschutzgebiete oder Landschaftsschutzgebiete.

## **X Besonderer Artenschutz**

Die geplanten Vorhaben sind mit den Belangen des besonderen Artenschutzes vereinbar. Die Grundlage dieses Prüfungsergebnisses bilden der Artenschutzfachbeitrag und der Antrag auf Ausnahme nach § 45 BNatSchG (Unterlagen 19.2 und 19.3).

### **1 Rechtsgrundlagen**

Gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten,

- wild lebenden 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),

- wild lebende 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
- wild lebende 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.

## 2 Betroffenheit der Arten

Die Möglichkeit der Erfüllung eines bau-, anlage- oder betriebsbedingten Verbotstatbestandes gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG kann entsprechend einer naturschutzfachlichen ersten Betroffenheitsanalyse für 22 europäische Vogelarten (Rabenkrähe, Nebelkrähe, Buchfink, Eichelhäher, Eisvogel, Elster, Gebirgsstelze, Graureiher, Grünfink, Haussperling, Kernbeißer, Klappergrasmücke, Kleiber, Mandarinente, Mauersegler, Ringeltaube, Seidenschwanz, Singdrossel, Stockente, Turmfalke, Waldkauz, Wasseramsel), 17 Fledermausarten (Kleiner Abendsegler, Große Bartfledermaus, Kleine Bartfledermaus, Braunes Langohr, Graues Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransenfledermaus, Großes Mausohr, Mopsfledermaus, Raauhautfledermaus, Zweifarbfledermaus, Mückenfledermaus, Bechsteinfledermaus, Kleine Hufeisennase, Nordfledermaus, Teichfledermaus, Nymphenfledermaus) ausgeschlossen werden (Unterlage 19.2 Anhang 1.2).

Für zwei bodengebundenen Säugetiere (Fischotter, Biber), drei Fledermausarten (Großer Abendsegler, Wasserfledermaus, Zwergfledermaus), eine Libellenart (Grüne Flussjungfer), eine Käferart (Eremit) und 14 europäische Vogelarten (Amsel, Blaumeise, Buntspecht, Feldsperling, Gartenrotschwanz, Hausrotschwanz, Kohlmeise, Mönchsgrasmücke, Rotkehlchen, Star, Straßentaube, Stieglitz, Zaunkönig, Zilpzalp) ist die mögliche Verwirklichung der Verbotstatbestände in einer weiteren Konfliktanalyse zu untersuchen und zu bewerten.

### 2.1 Fischotter und Biber

Konkrete Nachweise von Fischotter und Biber gelangen im Plangebiet nicht. Laut Mitteilung der unteren Naturschutzbehörde soll der Biber jedoch im Elbtal und nördlich der Bautzner Straße vorkommen; der Fischotter im Oberlauf der Prießnitz in der Dresdner Heide. Da funktionale Beziehungen (Nahrungsgebiet/Migrationskorridor) zum Elbtal und zum weiteren Verlauf des Prießnitzgrundes bestehen, ist mit einem potenziellen sporadischen Auftreten im Plangebiet zu rechnen.

Baubedingte Verletzungen oder Tötungen können durch die Maßnahmen VA 2.2, VA 2.3, VA 2.4 und VA 3.1 vermieden werden. Dazu werden bis zum Boden reichende, mindestens 1,6 m hohe, dichtmaschige Bauzäune aufgestellt. Die Böschungen der Baugruben

werden so gestaltet, dass versehentlich in die Baugruben gefallene Tiere wieder selbständig hinausgelangen können. Es erfolgt zusätzlich eine tägliche Kontrolle der Baugruben. Gewässer und Gehölze als Bestandteile des potenziellen Lebensraumes der Arten werden vor baubedingten Eingriffen geschützt, indem u. a. Schadstoffeinträge, Abschwemmungen und nicht erlaubte Wasserhaltungen vermieden sowie Bautabuzonen ausgewiesen werden. Schließlich sind Lichtquellen geringerer Lichtstärke zielgerichtet einzusetzen. Alle Arbeiten, die eine großflächige intensive Beleuchtung erfordern, werden nicht in der Dämmerung durchgeführt.

Betriebsbedingte Verletzungen oder Tötungen sind nicht zu erwarten, da sich durch die geplanten Vorhaben die Verkehrszahlen nicht erhöhen. Die Maßnahme VA 3.2 stellt sicher, dass auch die dauerhafte Beleuchtung der Bautzner Straße zielgerichtet erfolgt. An dem neuen Brückenbauwerk sind über dem Mittelwasserbereich Bermen vorgesehen, so dass Biber und Fischotter die Bautzner Straße gefahrlos unterqueren können. Zusätzlich wird die Gewässersohle natürlicher gestaltet (Maßnahme VA 4).

Entlang der Prießnitz werden Deckung gebende Gehölze entfernt, so dass die Migrationswege durch Lichtimmissionen des Verkehrs beeinträchtigt werden. Eine erhebliche Störung stellt dies jedoch nicht dar. Das Gleiche gilt für das eventuell vorübergehend verringerte Nahrungsangebot. In den angrenzenden Gewässerabschnitten finden Biber und Fischotter genügend andere Nahrungsquellen. Im Übrigen können erhebliche Störungen durch die Maßnahmen VA 2.2, VA 2.3, VA 2.4, VA 3.1, VA 3.2 und VA 4 vermieden werden.

Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Biber und Fischotter sind nicht betroffen.

## 2.2 Fledermäuse

Der Große Abendsegler besiedelt potenziell die Schwarzpappel nördlich des Brückenbauwerkes. Die Wasserfledermaus nutzt den Bereich unter der Prießnitzbrücke zur Jagd. Im Brückenbauwerk befinden sich Tageseinzel- und Rastquartiere. Auch für diese Fledermausart stellt die Schwarzpappel am Brückenbauwerk einen potenziellen Lebensraum dar. Die Zwergfledermaus nutzt den Bereich unter dem Brückenbauwerk ebenfalls zum Jagen. Die Prießnitz mitsamt den begleitenden Gehölzen stellt für sie einen Flugkorridor und ein Nahrungsgebiet dar. Die Besiedlung von Bäumen durch Männchen und Paarungsgruppen ist nicht ausgeschlossen.

Das Bundesverwaltungsgericht geht in ständiger Rechtsprechung davon aus, dass das Tötungsverbot nicht erfüllt ist, wenn die betriebsbedingte Gefahr von Kollisionen im Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen innerhalb des Risikobereiches verbleibt, der mit einem Verkehrsweg im Naturraum immer verbunden ist, vergleichbar dem Risiko, dem einzelne Exemplare der jeweiligen Art im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens stets ausgesetzt sind. Eine vergleichbare Bagatellgrenze gilt auch bei Maßnahmen zur Errichtung der Vorhaben. Wird das baubedingte Tötungsrisiko durch Vermeidungsmaßnahmen bereits bis zur Schwelle des allgemeinen Lebensrisikos, dem die Individuen der jeweiligen Art ohnehin unterliegen, gesenkt, kann nach dem Maßstab praktischer Vernunft keine weitergehende artenschutzrechtliche Verantwortlichkeit bestehen. Wenn also allenfalls noch ein ganz geringer Teil der Fledermäuse im Baufeld verbleibt, ist mit der Baufeldfreimachung kein höheres Tötungsrisiko verbunden, als es

für einzelne Tiere dieser Art insbesondere mit Blick auf natürliche Feinde auch sonst besteht (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Januar 2014, 9 A 4/13 - juris, Rn. 99).

Baubedingte Tötungen und Verletzungen können durch die nachfolgenden Maßnahmen VA 2.1 und VA 2.2 vermieden werden; es verbleibt keine signifikante Erhöhung des Risikos gegenüber dem allgemeinen Lebensrisiko. Die Baufeldfreimachung und der Brückenabriss erfolgen vorzugsweise in der Zeit vom 1. Oktober bis 28. Februar. Durch das Absuchen der Schwarzpappel vor Beginn der Fällung (vorzugsweise im September oder Oktober) und der Brücke vor und während der Brückenbauarbeiten wird das Risiko minimiert, dass überwinternde Tiere verletzt oder getötet werden. Unbesetzte Quartiere werden verschlossen, um ein späteres Aufsuchen durch Fledermäuse zu verhindern. Es wird darauf geachtet, dass den Fledermäusen auch während der Bauzeit der Raum unter der Brücke soweit wie möglich zugänglich bleibt. Die vorgeschriebene ökologische Baubegleitung stellt sicher, dass artspezifisch erforderliche Maßnahmen ergriffen und fachgerecht umgesetzt werden (Maßnahme VA 1).

Betriebsbedingte Tötungen und Verletzungen können ausgeschlossen werden, da es keinen Nachweis zu kollisionsgefährdenden Flügen über die Bautzner Straße gibt.

Durch die eventuelle Inobhutnahme von Tieren liegt auch kein Verstoß gegen das Fangverbot vor (§ 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG).

Erhebliche Störungen von Quartieren in der Schwarzpappel können durch die vorgenannten Maßnahmen ausgeschlossen werden. Die Maßnahme VA 2.4 (Ausweisung von Bautabuzonen und Schutz vorhandener Gehölzvegetation während der Bauphase) verhindert, dass an das Bauvorhaben angrenzende Gehölzbestände beseitigt werden. Eventuelle Störungen durch Rückschnittmaßnahmen im Rahmen des Gehölzschutzes haben keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population. Im Umfeld stehen Ausweichhabitate in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Die Arten sind nicht lärm- oder lichtempfindlich. Im Übrigen sieht die Maßnahme VA 3.1 vor, Lichtquellen geringerer Lichtstärke zielgerichtet einzusetzen. Des Weiteren sollen alle Arbeiten, die eine großflächige intensive Beleuchtung erfordern, nicht in der Dämmerung durchgeführt werden.

Unabhängig davon kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einem Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im Rahmen der zu fällenden Schwarzpappel und des Abrisses des Brückenbauwerkes kommt. Die festgestellte Planung sieht daher vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vor. Erfassungen im Elbraum belegen zwar, dass Fledermäuse bspw. Kombikästen nicht zeitnah besiedeln, zudem sich zwischen der Schwarzpappel und den Standorten der Kombikästen an der Elbe die viel befahrene B 6 befindet. Im Ergebnis geht die Planfeststellungsbehörde jedoch davon aus, dass es zu keinem Habitatengpass kommen wird, so dass es unter Zugrundelegung der durch die Rechtsprechung entwickelten Kriterien zu keinem Verstoß gegen den Verbotstatbestand des Absatzes 1 kommen wird. Auf die verbindlich angeordnete, ökologische Baubegleitung und die notwendige Einbeziehung der unteren Naturschutzbehörde, die bei Auffinden von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der benannten Arten geeignete Maßnahmen zu deren Schutz veranlassen könnte, wird ergänzend verwiesen.

### 2.3 Grüne Flussjungfer

Im Untersuchungsraum wurde die Grüne Flussjungfer nicht nachgewiesen. Da sich der Planbereich jedoch in der Nähe des Elbtals befindet, welches nachweislich Habitategignung besitzt und die Art mobil ist, kann ein potenzielles Auftreten im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.

Durch den Abbruch der vorhandenen Uferbefestigung, die Abgrabungen zur Herstellung einer Niedrigwasserrinne und die Wasserbausteinschüttung in der Prießnitz werden driftende Eier oder im Ufersediment eingegrabene Larven unter Umständen zerstört. Möglich ist auch das Einfliegen bzw. eine Querung der Baustellenbereiche durch einzelne Imagines. Kollisionen der Imagines mit dem Baustellenverkehr können jedoch als unvermeidbare Einzelfälle betrachtet werden, die zum allgemeinen Lebensrisiko der Art gehören. Auch das Tötungs- und Verletzungsrisiko von Eiern oder Larven wird unter Berücksichtigung von Maßnahme VA 2.3 nicht signifikant erhöht. Diese sieht vor, Arbeiten im Gewässerbett vorzugsweise außerhalb der Kern-Schlupfzeit der Grünen Flussjungfer vorzunehmen, also zwischen Anfang September bis Ende April. Auch soll bei Arbeiten am Gewässerbett die Sohle vor Baubeginn aufgeraut werden, so dass das Abdriften vorkommender Larven ermöglicht wird.

Erhebliche Störungen durch den Abbruch der vorhandenen Uferbefestigung, die Abgrabungen zur Herstellung einer Niedrigwasserrinne und die Wasserbausteinschüttung in der Prießnitz können durch die Maßnahme VA 2.3 ausgeschlossen werden. In den angrenzenden Gewässerabschnitten stehen Ausweichhabitats in ausreichendem Umfang zur Verfügung. Betroffen sind danach nur noch einzelne Individuen einer stabilen Population mit einem günstigen Bestandstrend. Nach Abschluss der Bauarbeiten am Gewässer können die wiederhergestellten und mit einer natürlichen Gewässersohle versehenen Habitats erneut besiedelt werden. Die Bauarbeiten haben damit keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population. Auch durch die Brückenwartung wird der Verbotstatbestand nicht erfüllt.

Eine Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten durch die Bauarbeiten an der Brücke kann allein mit Umsetzung der Maßnahme VA 2.3, die neben der Bauzeitenregelung und dem Aufräumen der Sohle auch den Schutz der Prießnitz vor Schadstoffeinträgen, Abschwemmungen und nicht erlaubten Wasserhaltungen vorsieht, nicht vollständig vermieden werden. Die ökologische Funktion der Lebensstätte bleibt jedoch im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewahrt, da die Larven und Imagines in die angrenzenden Uferbereiche ausweichen können.

### 2.4 Eremit

Der Eremit konnte im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden. Da sich das Gebiet jedoch in der Nähe des Elbtals befindet, welches einen Verbreitungsschwerpunkt der Käferart darstellt und die Art mobil ist, kann ein potenzielles Auftreten im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden. Als potenzielle Brutbäume wurden innerhalb des Baufeldes die Schwarzpappel nördlich der Brücke sowie vier Bäume außerhalb des Baufeldes sowie sämtliche Kopfeiden entlang der Prießnitz eingestuft.

Im Vorfeld der Bauvorhaben wird eine Schwarzpappel gefällt, die dem Eremiten eventuell als Bruthabitats dienen könnte. Die Maßnahme VA 2.1 sieht dazu vor, die Schwarzpappel

vor ihrer Fällung auf Käferbesatz durch fachkundiges Personal zu untersuchen. Bei einem Nachweis von Eremitenlebensstätten sind die besiedelten Stammabschnitte fachgerecht zu sichern und in einem Radius von 500 m an einen hochwassergeschützten Standort gleicher Standortqualität dauerhaft an einem anderen Baum senkrecht zu lagern. Dabei kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass beim Fällen, Transport und Aufstellen der Stämme einzelne Käfer herausfallen und beim anschließenden Aufsammeln übersehen werden. Damit wird das Tötungs- und Verletzungsrisiko der sonst geschützt im Baum lebenden Käfer erhöht, bei Beachtung der zum Artenschutz in der genehmigten Planung und diesem Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Maßnahmen jedoch nicht signifikant. Ein Verstoß gegen das Tötungsverbot ist vorliegend daher unwahrscheinlich.

Das ggf. erforderliche Aufsammeln von aus den zu bergenden Baumabschnitten austretenden Käferlarven würde ebenfalls keinen Verstoß gegen das Fangverbot dar (§ 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 BNatSchG).

Erhebliche Störungen können durch die Maßnahme VA 2.1 ausgeschlossen werden. Schädigungen von Einzelindividuen während des Bergens der besiedelten Brutbäume werden durch die sorgsame Durchführung der Maßnahme durch Fachpersonal auf ein Minimum reduziert. Das Vorhaben hat damit keine negativen Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population.

Der Verlust von Strukturen, die dem Eremiten als Fortpflanzungs- und Ruhestätte dienen könnten, ist nicht auszuschließen. Die ökologische Funktion der Lebensstätte bleibt jedoch durch die Maßnahme VA 2.1 im räumlichen Zusammenhang weiterhin gewahrt.

## **2.5 Europäische Vogelarten**

Das Vorkommen der verschiedenen Vogelarten ergibt sich aus der Unterlage 19.2 Anhang 1.2.

Es gibt zwar viele Arten, die in den zu fällenden Bäumen, in der Brücke und frei zu machenden Bereichen brüten; durch den Bau an der Bautzner Straße sind daher Beeinträchtigungen der Avifauna zu erwarten. Die Maßnahmen VA 2.1 und 2.4 verhindern jedoch weitestgehend Tötungen und Verletzungen durch die Bauarbeiten. Die Bauaufreimung erfolgt außerhalb der Brutzeit, d. h. im Zeitraum vom 1. Oktober bis 28. Februar. Kann dieser Zeitraum nicht eingehalten werden, wird die Trasse vor Baubeginn im Rahmen einer Vorortbegehung auf besetzte Nester und Bruthöhlen abgesucht. Um auch in den Höhlen schlafende Buntspechte nicht zu verletzen, erfolgen alle Fällarbeiten außerhalb der nächtlichen Ruhezeiten. Schließlich werden Bautabuzonen ausgewiesen und die Gehölzvegetation geschützt.

Eine baubedingte Störung potenzieller Nist- und Brutstätten durch akustische Verlärmung und visuelle Störreize kann zwar nicht ausgeschlossen werden. Erheblich sind diese jedoch aufgrund der Vorbelastung und der Maßnahme VA 3.1 (zielgerichteter Einsatz von Lichtquellen geringerer Lichtstärke) nicht. Des Weiteren sollen alle Arbeiten, die eine großflächige intensive Beleuchtung erfordern, außerhalb der Dämmerung durchgeführt werden. Im Übrigen sind die betroffenen Vogelarten flexibel und können daher auf nahegelegene Brutplätze außerhalb des Baufeldes ausweichen. Betriebsbedingte Störungen sind nicht zu erwarten, da sich mit den geplanten Vorhaben die Verkehrszahlen nicht

erhöhen. Die Maßnahme VA 3.2 stellt sicher, dass auch die dauerhafte Beleuchtung der Bautzner Straße zielgerichtet erfolgt.

Für die betroffenen Vogelarten kann der Verlust von Brutstandorten nicht ausgeschlossen werden. Die Verluste können jedoch durch die vorgenannten Maßnahmen so weit wie möglich minimiert werden. Darüber hinaus werden an elbnahen Gehölzen künstliche Nisthilfen für Brutvögel spätestens zu Beginn der nächsten Brutperiode angebracht (Maßnahme CEF 1). Für die Vogelart Hausrotschwanz sind im Rahmen der Maßnahme CEF 2 ein Jahr vor Baubeginn zwei Nistplätze an der Fassade der Schule an der Hohnsteiner Straße vorgesehen. Auch für die übrigen Vogelarten wird die Funktion der Fortpflanzungsstätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt, da im Umfeld der geplanten Vorhaben ausreichend Ausweichflächen vorhanden sind.

## 2.6 Ausnahmen

Im Ergebnis der vorgenannten Prüfung wird bei Umsetzung der vorgezogenen Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen und der festgesetzten ökologischen Baubegleitung der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG für die dargelegten Arten, insbesondere auch den Eremiten und einzelne Fledermausarten betreffend, nicht verwirklicht. Einer Ausnahmegenehmigung bedarf es daher nicht.

Unabhängig davon lägen vorliegend die Voraussetzungen für eine nach § 45 Abs. 7 BNatSchG vor. Danach könnten im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten des § 44 BNatSchG zugelassen werden. Die Ausnahmegründe des § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 4 BNatSchG lägen vor.

Soweit potentielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Fledermäuse durch die Fällung der Schwarzpappel und den Abriss des Brückenbauwerkes verloren gingen oder einzelne Eremiten beim Fällen, Transport und Aufstellen des Stammes herausfallen und beim anschließenden Aufsammeln übersehen werden könnten, sind die Fäll- und Abrissarbeiten doch erforderlich, um eine neue und breitere Brücke über die Prießnitz errichten zu können. Nur so können die Hochwasserschäden an der alten, nur noch eingeschränkt tragfähigen Brücke beseitigt und eine verkehrssichere, dem Stand der Technik entsprechende Anlage für den öffentlichen Personennahverkehr sowie den Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr errichtet werden. Mit den geplanten Vorhaben werden zudem mehrere Maßnahmen des Luftreinhalteplans umgesetzt. Potenzielle Eingriffe im dargelegten Umfang wären also im Interesse der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit gerechtfertigt.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde stünde im Übrigen auch keine für die betroffenen Arten günstigere bedarfsgerechte Planungsalternative zur Verfügung. Auch für eine bloße Instandsetzung der Brücke in der jetzigen Breite wären aufgrund des schlechten Bauwerkszustands umfangreiche Arbeiten am Brückenbauwerk und die Fällung der Schwarzpappel erforderlich, wodurch die dort bestehenden Fortpflanzungs- und Ruhestätten wiederum unvermeidlich verloren gehen würden (vgl. Unterlage 19.2, Abschnitt 5.3).

Der Erhaltungszustand der Populationen der Arten würde sich auch nicht verschlechtern. Die Gesamtheit der Populationen bliebe in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet als lebensfähiges Element erhalten. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen FCS 1 und

FCS 2 für die Fledermäuse (Bereitstellen künstlicher Fledermaus-Quartiere im neuen Brückenbauwerk, an den Ufermauern und im nahen Umfeld) kann dies gewährleistet werden (s.o.). Insbesondere auch für den Eremiten ist unter Berücksichtigung der Maßnahme VA 2.1 mit keiner Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Population zu rechnen.

Art. 16 Abs. 1 der FFH-Richtlinie wäre ebenfalls Genüge getan. Es ist nicht zu besorgen, dass die Eingriffs- und Schutzmaßnahmen zu Verschlechterungen des Bestandes führen würden. Hürden für Bemühungen, den Erhaltungszustand der Tierarten in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet zu verbessern, würden nicht errichtet.

## **XI Gesetzlicher Biotopschutz**

Durch die geplanten Vorhaben wird ein gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG, § 21 Abs. 1 Nr. 2 SächsNatSchG gesetzlich geschütztes Biotop in Form eines höhlenreichen Einzelbaumes zerstört (vgl. Unterlage 19.1 Ziffer 1.4.1). Gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG sind Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung gesetzlich geschützter Biotope führen können, verboten.

Es kann jedoch von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG, § 21 Abs. 1 SächsNatSchG eine Ausnahme zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können (§ 30 Abs. 3 BNatSchG). Als Ausgleich ist dabei die gleichartige Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen i. S. d. § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG (Ausgleichsmaßnahme) im Gegensatz zur Ersatzmaßnahme gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG zu verstehen (Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG 2. Aufl. 2010, § 30 Rn. 42). Die Fällung der Schwarzpappel kann allein mit der Maßnahme 3.1 E (Pflanzung von sechs Einzelbäumen an der Bautzner Straße, der Radeberger Straße und der Forststraße) nicht ausgeglichen werden (vgl. Unterlage 9.3 S. 6).

Neben der Ausnahmeregelung des § 30 Abs. 3 BNatSchG ist jedoch grundsätzlich auch die Befreiungsvorschrift des § 67 BNatSchG anwendbar (Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG 2. Aufl. 2010, § 30 Rn. 48). Gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann eine Befreiung von den Verboten des § 30 Abs. 2 BNatSchG, § 21 Abs. 1 SächsNatSchG gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Vorliegend erfordern überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses, die sich aus der Planrechtfertigung (s. oben unter Abschnitt C.II) ergeben, im Rahmen der Gesamtabwägung eine Befreiung. Der Eingriff in das gesetzlich geschützte Biotop wurde so weit minimiert, wie dies unter Berücksichtigung der Planungsziele möglich war. Die Nebenbestimmungen unter A.III.5 stellen sicher, dass die erforderlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen naturschutzfachlich sachgerecht umgesetzt werden.

Das nach § 39 SächsNatSchG erforderliche Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörden liegt vor. Sie hat diesbezüglich keine Bedenken vorgetragen.

## **XII Geschützte Landschaftsbestandteile**

Gemäß § 29 Abs. 2 BNatSchG sind alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder Veränderung des geschützten Landschaftsbestandteils führen können nach Maßgabe näherer Bestimmungen verboten. Konkretisiert wird diese Regelung durch die



Satzung der Landeshauptstadt Dresden zum Schutz von Bäumen und anderen wertvollen Gehölzen vom 16. Dezember 1999 (Gehölzschutzsatzung).

Gemäß § 4 Nrn. 1 und 2 Gehölzschutzsatzung sind Schädigungen von nach § 2 Gehölzschutzsatzung geschützten Bäumen und Einwirkungen auf deren Wurzel-, Stamm- und Kronenbereich, die zu einer Beeinträchtigung führen können, verboten. Im Rahmen der geplanten Vorhaben wird eine Schwarzpappel mit einem Stammumfang von mehr als 220 cm gefällt.

Von den Verboten der Gehölzschutzsatzung kann jedoch eine Befreiung erteilt werden (§ 7 Gehölzschutzsatzung). Die Gehölzschutzsatzung verweist hierzu noch auf § 53 SächsNatSchG (alte Fassung). Aktuell gelten jedoch § 67 BNatSchG und § 39 SächsNatSchG.

Gemäß § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann eine Befreiung gewährt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist. Vorliegend erfordern überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses, die sich aus der Planrechtfertigung (s. oben unter Abschnitt C.II) ergeben, im Rahmen der Gesamtabwägung eine Befreiung. Der Eingriff in den Gehölzbestand wurde so weit minimiert, wie dies unter Berücksichtigung der Planungsziele möglich war.

Als Ersatzpflanzungen i. S. d. § 10 Abs. 1 Gehölzschutzsatzung ist im Rahmen der Maßnahme 3.1 E die Pflanzung von acht Einzelbäumen mit einem Stammumfang von 18 bis 20 cm an der Bautzner Straße, der Radeberger Straße und der Forststraße vorgesehen. Damit entsprechen Anzahl und Pflanzgrößen zwar nicht der Anlage der Gehölzschutzsatzung, wo die Pflanzung von fünf Bäumen mit einem Stammumfang von 30 bis 50 cm gefordert wird. In begründeten Einzelfällen kann jedoch davon abgewichen werden (§ 10 Abs. 5 Satz 2 Gehölzschutzsatzung) Hier sollen eingriffsnah die vorhandenen stadtbildtypischen Alleen ergänzt werden. Der gewählte Stammumfang von 18 bis 20 cm fügt sich gut in den Bestand ein. Da als Ausgleich für den geringeren Stammumfang die Anzahl der zu pflanzenden Bäume erhöht wurde, erscheint dies als sachgerechte Lösung.

Das nach § 39 SächsNatSchG erforderliche Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörden liegt vor. Sie hat diesbezüglich keine Bedenken vorgetragen.

Die Nebenbestimmungen unter A.III.5 stellen sicher, dass die erforderlichen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen naturschutzfachlich sachgerecht umgesetzt werden.

### **XIII Eingriffsregelung**

Das geplante Vorhaben sind bei Beachtung der in A.III.5 des Beschlusstextes festgelegten Nebenbestimmungen mit den allgemeinen Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes vereinbar (Eingriffsregelung des Bundesnaturschutzgesetzes).

Es stellt rechtlich beachtliche Eingriffe mit erheblichen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft dar, die teilweise nicht zu vermeiden sind. Einige der unvermeidbaren Beeinträchtigungen können ausgeglichen werden, andere müssen durch Ersatzmaßnahmen kompensiert werden.

## 1 Eingriff mit erheblichen Beeinträchtigungen

Ein Eingriff in Natur und Landschaft ist u. a. die Veränderung der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen kann (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Das geplante Vorhaben ist als Eingriff i. S. d. § 14 Abs. 1 BNatSchG zu werten, weil es u. a. mit einem erheblichen Maß an Neuversiegelung und dem Verlust einer gesetzlich besonders geschützten Schwarzpappel verbunden sind.

## 2 Vermeidbarkeit/Unvermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG sind vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn es zumutbare Alternativen gibt, um den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Daraus ergibt sich gleichzeitig auch die Pflicht, unvermeidbare Beeinträchtigungen zu minimieren (Gebot der Verminderung).

Die Planung entspricht diesem strikten naturschutzrechtlichen Gebot. Insoweit wird auf die Erläuterungen zu den vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen im landschaftspflegerischen Begleitplan verwiesen (Unterlage 19.1 S. 43 ff.).

## 3 Kompensation

Der Verursacher ist verpflichtet, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen oder zu ersetzen (§ 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG).

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung erheblicher Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft verbleiben folgende kompensationspflichtige Eingriffe (vgl. Unterlage 9.3 Ziffer 2):

- Anlagebedingter Verlust von Bodenfunktionen durch Neuversiegelung auf 175 m<sup>2</sup> (Konflikt 1 K Bo)
- Anlagebedingter Verlust von Bodenfunktionen durch Neuversiegelung auf 136 m<sup>2</sup> (Konflikt 2 K Bo)
- Anlagebedingter Verlust von Verkehrsbegleitgrün und Landschaftsrasen durch Überbauung auf einer Fläche von 175 m<sup>2</sup> (Konflikt 1 KB)
- Bau- und anlagebedingter Verlust von gehölzbestandenen Vegetationsflächen auf 100 m<sup>2</sup> (Konflikt 2 KB)
- Bau- und anlagebedingter Verlust von mehreren Fledermaus- und Vogelquartieren (Konflikt 2 KB)
- Anlagebedingter Verlust eines potenziellen Spaltenquartiers des Hausrotschwanzes (Konflikt 2 KB)

- Bau- und anlagebedingter Verlust von mehreren potenziellen Quartieren gewässernah brütender Vogelarten (Konflikt 2 KB)
- Anlagebedingte Verstärkung der Barrierewirkung durch Brückenverbreiterung um 2 m (Konflikt 2 KB)
- Baubedingte Inanspruchnahme der Gewässersohle der Prießnitz auf einer Länge von 10 m und einer Breite von 5 m
- Bau- und anlagebedingter Verlust einer markanten Schwarzpappel (Konflikte 2 KB und 2 K L)
- Bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme von Ruderalflächen auf 194 m<sup>2</sup> (Konflikt 2 KB)
- Anlagebedingte Verbreiterung der Brücke um ca. 2 m und Tiefbaumaßnahmen im offenen Bachbett auf einer Länge von 10 m (Konflikt 2 K Ow)
- Bau- und anlagebedingter Verlust von Vegetationsfläche mit Puffer- und Sichtschutzfunktion zum Wohnhaus und Landschaftsraum (Konflikte 2 K K und 2 K L)

### 3.1 Ökokontomaßnahmen

Der Vorhabenträger hat gemäß § 10 Abs. 3 SächsNatSchG nachzuweisen, dass Ökokontomaßnahmen oder durch den Staatsbetrieb Zentrales Flächenmanagement durchgeführte Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die geeignet und wirtschaftlich angemessen sind, für den erforderlichen Ausgleich oder Ersatz nicht verfügbar sind, soweit dies im Rahmen der für den Vorhabenträger geltenden Vorschriften möglich ist.

Laut zuständiger unterer Naturschutzbehörde gibt es im Bezugsraum Dresden weder geeignete Ökokontomaßnahmen noch Maßnahmen des Staatsbetriebes Zentrales Flächenmanagement. Eventuell außerhalb des Stadtgebietes befindlichen Maßnahmen sind schon aufgrund ihrer Entfernung zum Eingriffsort weniger gut geeignet als die geplanten Maßnahmen. Diese haben zum überwiegenden Teil einen engen räumlichen und funktionalen Bezug zum Eingriffsort, was der grundsätzlichen Intention des Gesetzgebers entspricht, Eingriffe möglichst in einer räumlichen Nähebeziehung auszugleichen. Die Maßnahme 3.2 E (Errichtung einer stationären Amphibienschutzanlage an der Ullersdorfer Landstraße) befindet sich zwar 7 km entfernt. Sie liegt aber noch im rechtselbischen Einzugsgebiet und ist mit dem Eingriffsort über das Gewässersystem der Prießnitz verbunden. Die Maßnahme hat außerdem auch einen funktionalen Bezug zum Eingriff, indem sie die mit dem Verkehrsbauvorhaben verbundenen Beeinträchtigungen mit Verbesserungen an einer Verkehrsstrasse kompensiert. Die Maßnahme entfaltet sofortige Wirkung.

### 3.2 Ausgleichsmaßnahmen

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG).

Die unvermeidbaren Eingriffe werden zum Teil durch die Entsiegelung von Teilflächen der Radeberger Straße und der Forststraße auf 125 m<sup>2</sup> (Maßnahme 2.1 A), die Rekultivierung vorübergehend beanspruchter Flächen auf 110 m<sup>2</sup> (Maßnahme 2.2 A) und das Anbringen künstlicher Vogelnistkästen im Umfeld (Maßnahme 2.3 A) ausgeglichen.

### **3.3 Ersatzmaßnahmen**

Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichwertiger Weise in dem betroffenen Naturraum hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu gestaltet ist (vgl. § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG).

Die unvermeidbaren Eingriffe, die nicht ausgeglichen werden können, werden durch die Anpflanzung von acht Einzelbäumen (Maßnahme 3.1 E), die Errichtung einer stationären Amphibienschutzanlage an der Ullersdorfer Landstraße (Maßnahme 3.2 E), die Anpflanzung von dichten Gehölzen auf 45 m<sup>2</sup> (Maßnahme 3.3 E), das Anbringen künstlicher Fledermausquartiere im Brückenbauwerk und natürliche Gestaltung der Gewässersohle (Maßnahme E 3.4 E) sowie das Anbringen künstlicher Fledermausquartiere im Umfeld (Maßnahme 3.5 E) ersetzt.

## **XIV Raumordnung**

Das geplante Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung vereinbar.

## **XV Denkmalschutz**

Das geplante Vorhaben ist bei Beachtung der in Ziffer A.III.6 des Beschlusstextes festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

Gemäß § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SächsDSchG bedarf einer Genehmigung, wer u. a. Erdarbeiten oder Bauarbeiten an einer Stelle ausführen will, von der bekannt oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden.

Das östliche Baufeld (ab Forststraße) befindet sich im Denkmalschutzgebiet D 9 „Preußisches Viertel“. Geschützt sind u. a. das Erscheinungsbild der Straßen, Wege und Plätze einschließlich Ausstattung und Alleebepflanzung. Es schließt folgende einzelne Kulturdenkmale ein: Tankstelle zwischen Diakonissenweg und Bautzner Straße 72, Bautzner Straße 95, Bautzner Straße 70 (Diakonissenhauskirche mit Einfriedung) und Gebäude an der Prießnitzstraße.

Unmittelbar westlich an das Denkmalschutzgebiet grenzt ein Teilbereich der Sachgesamtheit Königsufer, das Kulturdenkmal Diakonissenweg 1 (Unterkunftshaus mit Mauer, Pergola und Treppe) an. Weitere Sachgesamtheiten im Planungsgebiet stellen die Grünanlage entlang des Diakonissenweges mit den vorhandenen Elementen (Pergolen, Bildkunst) sowie der Villengarten der Bautzner Straße 95 dar.

Die Planung des Vorhabens trägt dem Denkmalschutz ausreichend Rechnung. Der Veränderung des Kreuzungsbereiches Radeberger Straße/Bautzner Straße steht grundsätzlich nichts entgegen. Die Bäume und Baumstandorte innerhalb des Satzungsgebietes bleiben erhalten. Auch die Grünfläche am Diakonissenweg wird nicht verändert.

Das Vorhaben konnte daher nach § 14 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 SächsDSchG zugelassen werden.

Mit den Nebenbestimmungen unter A.III.6 wurden die Forderungen des Landesamtes für Denkmalpflege Sachsen umgesetzt. Sie dienen dazu, die Kulturdenkmale gemäß § 1 Abs. 1 SächsDSchG zu schützen.

## **XVI Öffentliche Ver- und Entsorgung**

Im Vorhabengebiet sind Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung betroffen.

Da die Ver- und Entsorgung der Daseinsvorsorge dient und eine Vermeidung von Störungen in diesem Bereich im öffentlichen Interesse liegt, sind dem Vorhabenträger zum Schutz der jeweiligen Unternehmen und der potenziell von einem Ausfall betroffenen Bürger allgemeine Unterrichts- und Sicherstellungspflichten aufzuerlegen (vgl. Nebenbestimmungen unter A.III.7.1).

Den Forderungen der einzelnen Ver- und Entsorgungsunternehmen wurde durch die Nebenbestimmungen A.III.7.2 bis A.III.7.4 entsprochen.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird nicht über die Kostentragung im Hinblick auf die in den Planunterlagen ausgewiesenen Änderungen von öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen (vgl. Unterlage 1 S. 45 f., Unterlage 11) entschieden. Die Kostentragung richtet sich grundsätzlich nach bürgerlichem Recht, also insbesondere nach vorhandenen oder noch abzuschließenden Verträgen (§ 8 Abs. 10 FStrG). Bei Änderungsmaßnahmen an Telekommunikationslinien sind die Vorschriften des Telekommunikationsgesetzes heranzuziehen.

## **XVII Sonstige öffentliche Belange**

### **1 Belange des Landesamtes für Straßenbau und Verkehr**

Mit dem Bau der Betriebsanlagen der Straßenbahn darf gemäß § 60 BOStrab erst begonnen werden, wenn die Prüfung der Bauunterlagen durch die Technische Aufsichtsbehörde ergeben hat, dass die Vorschriften der Verordnung beachtet werden. Das Landesamt für Straßenbau und Verkehr ist zuständig für die Ausübung der technischen Aufsicht über die Straßenbahnen (§ 54 Abs. 1 Satz 3 PBefG, § 2 SächsPBefZuVO). Nebenbestimmung A.III.8.3.1 stellt sicher, dass der Vorhabenträger ihr die Bauunterlagen rechtzeitig und vollständig zur Prüfung vorlegt.

Die Inbetriebnahme der Betriebsanlagen der Straßenbahn bedarf der Genehmigung der Technischen Aufsichtsbehörde. Diese ist gemäß § 62 Abs. 4 BOStrab in schriftlicher Form zu beantragen (Nebenbestimmung A.III.8.3.2).

## **2 Belange des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie**

### **2.1 Geologie**

Nebenbestimmung A.III.8.4.1 setzt die Forderung des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie um, das geplante Vorhaben geotechnisch begleiten zu lassen. Eine geotechnische Begleitung ist aufgrund der komplexen Baugrundverhältnisse notwendig.

Nebenbestimmung A.III.8.4.2 beruht auf § 11 SächsABG. Zuständig ist das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie gemäß § 12 b Abs. 2 Nr. 2 SächsABG.

Nebenbestimmung A.III.8.4.3 beruht auf §§ 8, 9 GeolDG und dem Merkblatt „Hinweise zur Vorbereitung und Durchführung von Bohrarbeiten“ des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie vom 22. Oktober 2001.

Die geforderten Nebenbestimmungen im Hinblick auf die Hydrogeologie werden mit den Nebenbestimmungen A.III.2.5.5 und A.III.4.1 berücksichtigt.

### **2.2 Fischartenschutz und Fischerei**

Nebenbestimmung A.III.8.4.4 beruht auf § 14 Abs. 1 SächsFischVO. Danach sind Bau- oder Unterhaltungsmaßnahmen im oder am Gewässer vom Gewässerunterhaltungspflichtigen spätestens 21 Tage vor Beginn der geplanten Maßnahme gegenüber der Fischereibehörde sowie dem Fischereiausübungsberechtigten anzuzeigen. Im Rahmen der geplanten Vorhaben ist der Abriss und Neubau der Brücke über die Prießnitz geplant. Die Unterhaltungslast für dieses Gewässer zweiter Ordnung obliegt der Gemeinde (§ 32 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 SächsWG). Fischereibehörde ist das Sächsische Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (§ 30 Abs. 1 Nr. 2 SächsFischG); der Fischereiausübungsberechtigte bestimmt sich nach § 4 Nr. 7 SächsFischG.

Die Prießnitz ist ein Salmonidengewässer der Forellenregion. Zudem sind im betroffenen Gewässerabschnitt Nachweise des Bachneunauges erbracht. Bachneunaugen sind ganzjährig geschont. Insofern bedürfen die Baumaßnahmen im oder am Gewässer gemäß § 14 Abs. 1 und 2 SächsFischVO i. V. m. § 2 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 SächsFischVO zwingend einer Ausnahmegenehmigung zum Bauen während der Schonzeit. Dies wird durch die Nebenbestimmungen A.III.8.4.5 und A.III.8.4.6 gewährleistet.

Nebenbestimmung A.III.8.4.7 gewährleistet, dass vor Baubeginn eine Evakuierung des Fischbestandes durchgeführt wird. Damit kommt es zu keinen nachhaltigen Beeinträchtigungen der Fischfauna. Die Nebenbestimmung A.III.8.4.7 zur Erlaubnispflicht der Elektrofischerei beruht auf § 9 Abs. 1 Satz 1 SächsFischVO.

Die Nebenbestimmungen A.III.8.4.8 und A.III.8.4.9 stellt sicher, dass Fische und Fischnährtiere die Prießnitz im Brückenbereich auch bei einem niedrigen Wasserstand als Wanderkorridor ungehindert nutzen können.

Nebenbestimmungen A.III.8.4.10 bis A.III.8.4.11 dienen ganz allgemein der Förderung der nachhaltigen Fischerei sowie dem Schutz, der Erhaltung und der Entwicklung der im Wasser lebenden Tier- und Pflanzenwelt (vgl. § 1 Abs. 1 SächsFischG).

## **XVIII Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

### **1 Erforderlichkeit der Umweltverträglichkeitsprüfung**

Vorliegend handelt es sich um die Änderung bestehender Vorhaben (B 6 und Straßenbahnanlagen). Für diese sind nach § 3 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. Anlage 1 Nrn. 14.6 und 14.11 UVPG a. F. allgemeine Vorprüfungen des Einzelfalls vorgesehen. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aufgrund überschlägiger Prüfung können die bestehenden Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben. Es ist daher davon auszugehen, dass sie selbst UVP-pflichtig sind.

Gemäß § 3e Abs. 1 Nr. 2 UVPG a. F. besteht für die Änderung eines UVP-pflichtigen Vorhabens die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, wenn eine Vorprüfung des Einzelfalls ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aufgrund überschlägiger Prüfung ist dies der Fall.

Damit besteht für die Vorhaben eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

### **2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen**

Gemäß § 4 Abs. 1 SächsUVPG i. V. m. § 11 UVPG a. F. ist eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens zu erarbeiten.

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

Der Untersuchungsraum befindet sich in der Gemarkung Neustadt der Landeshauptstadt Dresden. Für die Umweltverträglichkeitsprüfung wird zum einen der Siedlungsraum im Nahbereich der Bautzner Straße zwischen Prießnitzstraße und Stolpener Straße sowie die Prießnitzbrücke mit dem angrenzenden offenen Prießnitzunterlauf betrachtet.

#### **2.1 Beschreibung des Vorhabens**

Die geplanten Vorhaben umfassen zum Einen den Abriss und die Erneuerung des Brückenbauwerkes über die Prießnitz. Unter Nutzung des dafür erforderlichen Sperrschattens wird darüber hinaus gleichzeitig der Achsabstand der Straßenbahngleise zwischen Prießnitzstraße und Stolpener Straße auf 3 m verbreitert. Die zwei Haltestellen „Diakonissenkrankenhaus“ werden behindertengerecht ausgebaut; eine davon wird auf die Prießnitzbrücke verlegt. Des Weiteren werden das neue Brückenbauwerk verbreitert, die Fahrbahn und Gehwege der Bautzner Straße grundhaft ausgebaut sowie die Einmündungen der Prießnitzstraße, der Radeberger Straße und des Diakonissenweges umgebaut.

Wegen der Einzelheiten des Ausbaustandards wird auf den Erläuterungsbericht (Tektur 1, Unterlage 1 Ziffer 4) und Abschnitt C.IV des Beschlusses verwiesen.

Hinsichtlich der Erforderlichkeit der Vorhaben, der aktuellen verkehrlichen Mängelanalyse und der prognostizierten Verkehrsmengen sowie der Variantenwahl wird auf die Ausführungen in den Abschnitten C.II und C.III des Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

## **2.2 Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile**

Die Planfeststellungsbehörde nimmt zur Beschreibung der Umwelt und ihrer Bestandteile Bezug auf die Allgemeinverständliche Zusammenfassung gemäß § 6 UVP a. F. (Tektur1, Unterlage 1, Abschnitt 5), die Ausführungen des Erläuterungsberichts zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1), den Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2) und den Artenschutzfachbeitrag (Unterlage 19.2).

### **2.2.1 Schutzgut Menschen**

Im Vorhabengebiet hat sich städtebaulich hochwertige Bebauung im Nahbereich des Elbtals und der Dresdner Heide entwickelt. Die Landschaftsräume besitzen regionale bis überregionale Bedeutung für die naturbezogene Erholung. Auch die gute Durchgrünung der Siedlungsbereiche wirkt sich positiv auf die Gesundheit der Menschen aus.

Die Nutzungen entlang der Bautzner Straße werden durch Wohnen, Gewerbe und medizinische Einrichtungen bestimmt. Prägend wirkt die großzügig angelegte Villenbebauung mit den z. T. großflächig angelegten und von Altbäumen geprägten Gärten. Den Verlauf der Bautzner Straße, Radeberger Straße und Forststraße gliedern beidseitig eingeordnete Straßenbäume. Über den Prießnitzgrund besteht eine Verbindung zur Dresdner Heide.

Die Bautzner Straße ist durch den Kraftfahrzeug- und Schwerlastverkehr deutlich belastet. Bei dem Knotenbereich Diakonissenweg/Bautzner Straße/Radeberger Straße handelt es sich um eine Unfallhäufungsstelle. Die nicht barrierefreie Straßenbahnhaltestelle „Diakonissenkrankenhaus“ wird aufgrund der Nähe zum Krankenhaus, zu weiteren medizinischen und gewerblichen Ansiedlungen, touristischen Besonderheiten sowie aufgrund der Lage zum Eingang in die Dresdner Neustadt und zum Dresdner Elbtal stark frequentiert.

### **2.2.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt**

Im Vorhabengebiet kommen aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch Siedlungsnutzung und Verkehr keine streng geschützten europäischen Vogelarten vor. Alle im Baugebiet vorkommenden Arten werden als ubiquitär eingestuft. In dem von Siedlungsnutzung geprägten Raum sind vorhandene Einzelbäume und Gebüsche Lebensstätten für Baum- und Gehölzbrüter. Insbesondere der Altbaumbestand in den Gärten ist für die Avifauna von Bedeutung. Nischen an Gebäuden, Dächern, unter der Brücke und in angrenzenden Mauern können für Gebäude- und Nischenbrüter als Nistplatz fungieren. Folgende Brutvögel wurden in Bäumen und Gebüschern nahe der Prießnitz nachgewiesen: Kohlmeise, Amsel, Blaumeise, Mönchsgrasmücke, Zaunkönig, Rabenkrähe, Nebelkrähe, Ringeltaube und Rotkehlchen. Als Nahrungsgäste kommen Kernbeißer, Bunt-



specht, Mauersegler und Stockente vor. Potenziell können Haussperling, Gartenrotschwanz, Elster, Eichelhäher, Hausrotschwanz, Zilpzalp, Stadttaube, Star, Feldsperling, Stieglitz, Grünfink und Klappergrasmücke aus angrenzenden Räumen einfliegen.

Konkrete Nachweise von Fischotter und Biber gelangen im Plangebiet nicht. Laut Mitteilung der unteren Naturschutzbehörde soll der Biber jedoch im Elbtal und nördlich der Bautzner Straße vorkommen; der Fischotter im Oberlauf der Prießnitz in der Dresdner Heide. Da funktionale Beziehungen (Nahrungsgebiet/Migrationskorridor) zum Elbtal und zum weiteren Verlauf des Prießnitzgrundes bestehen, kann ein potenzielles sporadisches Auftreten im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.

Der Große Abendsegler besiedelt potenziell die Schwarzpappel nördlich des Brückenbauwerkes. Die Wasserfledermaus nutzt den Bereich unter der Prießnitzbrücke zur Jagd. Im Brückenbauwerk befinden sich Tageseinzel- und Rastquartiere. Auch für diese Fledermausart stellt die Schwarzpappel am Brückenbauwerk einen potenziellen Lebensraum dar. Auch die Zwergfledermaus nutzt den Bereich unter dem Brückenbauwerk zum Jagen. Die Prießnitz mitsamt den begleitenden Gehölzen stellt für sie ein Flugkorridor und Nahrungsgebiet dar. Die Besiedlung von Bäumen durch Männchen und Paarungsgruppen ist nicht ausgeschlossen.

Im offenen Prießnitzabschnitt wurden die gebänderte Prachtilbelle und die Zweigestreifte Quelljungfer festgestellt. Die Grüne Flussjungfer konnte nicht nachgewiesen werden. Da sich der Planbereich jedoch in der Nähe des Elbtals befindet, welches nachweislich Habitatsignung für sie besitzt und die Art mobil ist, kann ein potenzielles Auftreten im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden.

Der Eremit konnte im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesen werden. Da sich das Gebiet jedoch in der Nähe des Elbtals befindet, welches einen Verbreitungsschwerpunkt der Käferart darstellt und die Art mobil ist, kann ein potenzielles Auftreten im Plangebiet nicht ausgeschlossen werden. Als potenzielle Brutbäume wurden innerhalb des Baufeldes die Schwarzpappel nördlich der Brücke sowie außerhalb des Baufeldes vier Bäume sowie sämtliche Kopfweiden entlang der Prießnitz eingestuft.

Die Prießnitz wird der Forellenregion zugeordnet. Folgende Fischarten konnten im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden: Bachneunauge, Bachforelle, Flussbarsch, Lachs, Plötze, Regenbogenforelle, Schleie und Schmerle.

An der Brücke befindet sich eine Schwarzpappel als besonders geschütztes Biotop gemäß §§ 30 BNatSchG, 21 SächsNatSchG. In Bezug auf die nicht unter einem besonderen Schutz stehenden Biototypen im Untersuchungsraum vorhandenen Strukturen wird auf den Erläuterungsbericht zur landschaftspflegerischen Begleitplanung (Unterlage 19.1.1 S. 11 f.) und den Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 19.1.2) verwiesen.

### **2.2.3 Schutzgut Boden**

Bei der Bewertung der Ausgangssituation werden im Wesentlichen anthropogene Einflüsse (z. B. Bodenauftrag, Bodenaufschüttungen und Erosion) sowie der Versiegelungsgrad als wertbestimmende Kriterien herangezogen.

Im Siedlungsraum kommen keine natürlichen Böden vor. Die bau- und anlagebedingt zu beanspruchenden Böden im Siedlungsraum sind überwiegend versiegelt oder durch Umlagerung, Verdichtung und Stoffeinträge gestört.

Die Prießnitz ist im unteren Gewässerverlauf stark verbaut. In den Baugrundaufschlüssen zur Brücke wurden bis zu 6,5 m tiefe Auffüllungen nachgewiesen. Bis ca. 3 m Tiefe bestehen diese vorwiegend aus Bauschutt, darunter aus natürlichen Böden. Nur im Bereich der Diakonie sind ausnahmslos Bauschuttalagerungen erkundet worden.

Der Grundwasserstand korrespondiert im gesamten Untersuchungsgebiet mit dem Wasserstand der Elbe, so dass die Böden zeitweise von Grundwasser erfüllt sind. Teilweise können die Böden im Nahbereich der Prießnitz bei einem Hochwasser der Elbe und der Prießnitz überflutet werden.

#### **2.2.4 Schutzgut Wasser**

Die Baumaßnahme findet an/in einem Gewässerabschnitt der Prießnitz kurz vor deren Einmündung in die Elbe statt. Die Prießnitz ist als Gewässer zweiter Ordnung ausgewiesen. Sie fließt vom Norden bis zur Brücke offen. Im Bereich der Prießnitzbrücke liegt die Fließsohle ca. 6 m unter der Fahrbahn der Bautzner Straße. Südlich der Brücke fließt die Prießnitz verrohrt weiter und mündet im Bereich des Elberadwegs nach einem kurzen offenen Teilstück in die Elbe.

Vom geplanten Vorhaben direkt betroffen ist der Oberflächenwasserkörper Prießnitz-2 (DESN\_537196-2) der Flussgebietseinheit Elbe, Teilbearbeitungsgebiet „Elbestrom 1“. Bei dem Bach der Ökoregion 9 (Mittelgebirge) handelt sich um einen natürlichen Wasserkörper, dessen Gewässerstruktur deutlich verändert ist. Der ökologische Zustand der Prießnitz-2 wird im Gesamtergebnis als mäßig bewertet (Zustandsklasse 3). Dies resultiert aus der mäßigen Einstufung der biologischen Qualitätskomponenten Makrophyten/Phytobenthos und Fische. Der chemische Zustand wird als schlecht bewertet (Zustandsklasse 3). Im Einzelnen wird hierzu auf die Ausführungen unter Abschnitt C.V.1 des Beschlusses verwiesen.

Das Vorhabengebiet befindet sich teilweise im Überschwemmungsgebiet der Prießnitz. Im Falle eines  $HQ_{100}$  liegt der Wasserspiegel am Brückenbauwerk bei 108,51 m über NHN, so dass ein ausreichender Abstand von 1,85 m im Scheitel gewährleistet ist.

Für das Vorhabengebiet ist der Grundwasserkörper Elbe (EL 1-1+2) maßgeblich (siehe oben unter Abschnitt C.V.1). Der Grundwasserspiegel am Brückenbauwerk stimmt nicht mit dem Oberflächenwasserspiegel der Prießnitz überein, gegenüber dem Grundwasser ist ein deutlich höheres Prießnitzwasser festzustellen (z. B. freier Wasserspiegel der Prießnitz am Bauwerk im März 2014 = +107,30 m über NHN). Der mittlere Grundwasserstand liegt bei ca. 106 m über NHN. Die hydrologische Situation wird stark durch den Wasserspiegel der Elbe beeinflusst, deren Wasserstand die Gradienten des in Richtung Elbe fließenden Grundwassers verändert. Verbindliche Zahlen zu Grundwasserschwankungen liegen nicht vor.

Das gesamte Bauvorhaben liegt innerhalb der Trinkwasserschutzzone III a „Saloppe/Albertstadt“.

Bisher wird das auf der östlichen Brückenverkehrsfläche anfallende Niederschlagswasser über einen Regenwasserkanal direkt in die Prießnitz eingeleitet. Das Niederschlagswasser von der westlichen Seite gelangt im Bestand in einen Mischwasserkanal, der bei Überlastung durch Starkniederschläge einen Teil des Mischwassers in die Prießnitz abschlägt.

### **2.2.5 Schutzgut Luft und Klima**

Großklimatisch ist der Dresdner Raum dem Klimatyp Cfb (warmgemäßigtes Regenklima, immer feucht, sommerwarm) zuzuordnen.

Die Vorhaben befinden sich in einem Bereich der Stadt Dresden, welcher mäßig thermisch und lufthygienisch belastet ist. Lufthygienische Belastungen bestehen vor allem durch die stark frequentierten Hauptverkehrsstraßen. Die teilweise gut durchgrünzten Gärten mit ihrem Altbaumbestand tragen in begrenztem Umfang zur Luftregeneration bei.

Der elbnahe Planungsraum ist städtisch geprägt. Die mittlere Lufttemperatur ist hier höher und die sommernächtliche Abkühlung geringer als im Umland. Die Prießnitz ist für die Entwicklung klimatisch wirksamer Kaltluftabflüsse aufgrund der Enge, angrenzenden Vegetation und Bebauung nur eingeschränkt geeignet.

Auch das Verdunstungspotenzial ist im Stadtraum geringer als im Umland. Das führt zur Entwässerung der Stadtatmosphäre und zu einem geringeren pflanzenverfügbaren Wasservorrat. Die Prießnitz mit den angrenzenden Vegetationsflächen sowie die gut durchgrünzten Gärten können in begrenztem Umfang Abhilfe schaffen.

### **2.2.6 Schutzgut Landschaft**

Die Vorhaben sind in einem Stadtteil geplant, welcher relativ geschlossen die kulturhistorische Stadtgeschichte dokumentiert. Das Vorhabengebiet wird von dichter Bebauung unterschiedlicher Bauzeit und Nutzungsintensität sowie mehreren Hauptverkehrsstraßen gekennzeichnet.

Das Vorhabengebiet bildet einen Übergang zu den zwei großflächigen Landschaftsräumen Dresdner Heide und Dresdner Elbtal, welche eine überregionale Bedeutung für die Erholung haben.

An der Brücke befindet sich eine markante Schwarzpappel, die das Landschaftsbild prägt. Des Weiteren finden sich hier Einfriedungen und Ufermauern, die als ortsbildtypische Strukturen von Bedeutung sind.

Die Prießnitz ist im Vorhabengebiet stark anthropogen überprägt und zum großen Teil verrohrt. Befestigte Steilufer kennzeichnen den Bachabschnitt.

### **2.2.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Das östliche Baufeld (ab Forststraße) befindet sich im Denkmalschutzgebiet D 9 „Preußisches Viertel“. Geschützt sind u. a. das Erscheinungsbild der Straßen, Wege und Plätze einschließlich Ausstattung und Alleenbepflanzung. Es schließt folgende einzelne

Kulturdenkmale ein: Tankstelle zwischen Diakonissenweg und Bautzner Straße 72, Bautzner Straße 95, Bautzner Straße 70 (Diakonissenhauskirche mit Einfriedung) und Gebäude an der Prießnitzstraße.

Unmittelbar westlich an das Denkmalschutzgebiet grenzt ein Teilbereich der Sachgesamtheit Königsufer, das Kulturdenkmal Diakonissenweg 1 (Unterkunftshaus mit Mauer, Pergola und Treppe) an. Weitere Sachgesamtheiten im Planungsgebiet stellen die Grünanlage entlang des Diakonissenweges mit den vorhandenen Elementen (Pergolen, Bildkunst) sowie der Villengarten der Bautzner Straße 95 dar.

In der Nähe des Vorhabengebietes gibt es ein Krankenhaus und verschiedene medizinische Praxen. Das Vorhabengebiet wird durch die Straßenbahn an den Haltestellen „Diakonissenkrankenhaus“ erschlossen. Die Trafostation der Dresdner Stadtwerke stellt eine bedeutsame Zentrale des Ortsnetzes dar. Es wurde 2007 umfassend baulich erneuert. Es ist architektonisch und bildkünstlerisch besonders gestaltet. Schließlich sind Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung vorhanden.

### **2.2.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern**

Die abiotischen Verhältnisse (Licht, Temperatur, Bodenbeschaffenheit, Schadstoffe etc.) bestimmen die Lebensraumfunktion und Artenausstattung der Flächen im Untersuchungsraum. Die Gehölze und die Prießnitz haben besondere Bedeutung für die Tierwelt, das Landschaftsbild und die Erholungseignung des Menschen.

## **2.3 Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen**

Die Auswirkungen der Vorhaben auf die Umwelt lassen sich insbesondere anhand des Erläuterungsberichtes (Unterlage 1), der schalltechnischen Untersuchungen (Unterlage 17), des Antrages wasserrechtliche Genehmigung (Unterlage 18.1), des Erläuterungsberichtes zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1), des Artenschutzfachbeitrages (Unterlage 19.2) und der Stellungnahme der unteren Wasserbehörde zur Vereinbarkeit der WRRL (Unterlage 19.4) wie nachfolgend dargestellt zusammenfassen.

### **2.3.1 Schutzgut Menschen**

Durch die geplanten Vorhaben wird die Verkehrssicherheit erhöht. Neben der Förderung und qualitätsgerechten Abwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs wird insbesondere eine Erleichterung der Verkehrsteilnahme für behinderte und besonders schutzbedürftige Menschen erreicht.

Durch die geplanten Vorhaben werden keine über das Maß der Vorbelastung hinausgehende schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche und Luftschadstoffe hervorgerufen. Infolge der mit dem grundhaften Ausbau der Bautzner Straße verbundenen Verbesserung der Straßenoberfläche verringert sich die Feinstaub- und Lärmentwicklung. Die Anlage von Radverkehrsstreifen steigert die Attraktivität des Fahrradverkehrs als Alternative zum MIV.

Der auf den Umleitungsstrecken verursachte Lärmzuwachs führt nicht dazu, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Die umleitungsbedingten Verkehrslärmerhöhungen sind darüber hinaus auf die Bauzeit begrenzt und daher zumutbar.

### **2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt**

Mit der Fällung der Schwarzpappel und dem Abriss der Brücke gehen potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen, Vögeln und Eremiten verloren. Durch die Brückenverbreiterung um etwa 2 m verstärkt sich deren Barrierewirkung für Tiere. Erhebliche Beeinträchtigungen von Fischottern, Bibern, Libellen und Fischen sind aufgrund der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nicht zu erwarten.

Im Nahbereich der Bautzner Straße gehen 175 m<sup>2</sup> Verkehrsbegleitgrün und Landschaftsrasen verloren. Im Bereich der Prießnitzbrücke werden 100 m<sup>2</sup> gehölzbestandene Vegetationsfläche, 84 m<sup>2</sup> Ruderalvegetation und eine gesetzlich besonders geschützte Schwarzpappel beseitigt. Des Weiteren werden für den Bau der Brücke vorübergehend 50 m<sup>2</sup> Gewässersohle und 110 m<sup>2</sup> Ruderalfläche in Anspruch genommen.

Während der Baumaßnahmen ist die Durchgängigkeit des Brückenbereiches für Wasserorganismen (Makrophyten/Phytobenthos, benthische wirbellose Fauna, Fischfauna) durch die zeitweise Verrohrung der Prießnitz beeinträchtigt. Des Weiteren wird Sohlmaterial des betroffenen Abschnittes der Prießnitz im Zuge der Bauarbeiten umgelagert. Durch die Bauarbeiten vorübergehend aufgewirbelte Wasserinhaltsstoffe in der Prießnitz erhöhen die Schwebstofffracht jedoch nicht über das bei einem Hochwasser auftretende Maß hinaus. Baubedingt abgelagerte Feinsedimente gelangen bei der nächsten höheren Wasserführung in strömungsberuhigte Abschnitte. Nachhaltige Auswirkungen auf die Gewässerbiozönose hat all dies jedoch nicht, da der Zustand nur vorübergehend ist. Die neue Brücke stellt bei Realisierung der in Unterlage 18 vorgesehenen Gestaltung kein Wanderungshindernis für Gewässerorganismen dar. Durch die geplanten seitlichen Bermen und die neue Sohlgestaltung (Steinschüttung mit Störsteinen und Sohlriegeln) wird der bestehende Zustand (Sandsteinpflaster) sogar verbessert.

### **2.3.3 Schutzgut Boden**

Auf den Baustreifen ist mit einer Beeinträchtigung stark vorbelasteter Böden zu rechnen. Durch die anschließende Rekultivierung ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen nur zeitlich befristet sind und daher nur zu geringen Einschränkungen der Leistungsfähigkeit des Bodenhaushaltes führen.

Die geplanten Vorhaben führen zu einer Versiegelung, die mit einem vollständigen und nachhaltigen Funktionsverlust des Bodens verbunden ist. Der Umfang der Neuversiegelung beträgt 175 m<sup>2</sup> im Nahbereich der Bautzner Straße sowie 136 m<sup>2</sup> in den verrohrten und offenen Abschnitten der Prießnitz.

### **2.3.4 Schutzgut Wasser**

Mit der Verbreiterung des Brückenbauwerkes um ca. 2 m vergrößert sich die Überbauung der Prießnitz. Des Weiteren sind damit Tiefbaumaßnahmen im offenen Bachbett auf einer Länge von max. 10 m verbunden.

Das gegenüber dem Grundwasser deutlich höher liegende Prießnitzwasser wird während der Bauzeit kontrolliert abgeführt. Für die bauzeitliche Wasserführung ist eine Bachverrohrung mit einem gewählten Rohrdurchmesser von 2 x 1,5 m vorgesehen. Während der Bauzeit wird im Bachprofil der Durchfluss eines HQ<sub>5</sub> von 11,48 m<sup>3</sup>/s gewährleistet. Die Fangedämme und Bachverrohrungen werden so gestaltet, dass bei einem Hochwasser größer als ein HQ<sub>5</sub> die Baustelle überflutet werden kann. Insofern hat das Vorhaben auch während der Bauzeit keine erheblichen Beeinträchtigungen des Hochwasserabflusses zur Folge.

Der gemessene Grundwasserspiegel im Bereich der Prießnitz liegt zwar unterhalb der geplanten Gründungssole. Um auf einen möglichen Grundwasseranstieg vorbereitet zu sein, sieht die Planung eine geschlossene bauzeitliche Grundwasserhaltung mit Gravitationsfilterbrunnen vor. Der Bemessungswasserstand in Bezug auf den Grundwasseranstieg wird dabei mit 106,7 m über NHN bestimmt, welcher damit 0,7 m über dem im Baubereich anzunehmenden mittleren Grundwasserstand liegt. Generell ist die Ausführung der Grundwasserhaltung nur bis zum festgelegten Bemessungswasserstand von 106,7 m NHN geplant, d. h. bei Wasserständen über diesem Niveau wird die Wasserhaltung bis auf einen geeigneten Zeitpunkt verschoben bzw. unterbrochen. Die Einleitung des gehobenen Grundwassers erfolgt über die geplante bauzeitliche Verrohrung des Gewässerlaufs in die Prießnitz, so dass die Gewässersohle und die Uferbereiche nicht durch Erosion gefährdet werden. Durch eine Überwachung der Beschaffenheit des gehobenen Grundwassers und der Prießnitz wird eine Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers Prießnitz-2 vermieden. Es können im Bedarfsfall rechtzeitig geeignete Maßnahmen ergriffen werden (z. B. Verringerung der Einleitmengen, Wasseraufbereitungsmaßnahmen, Wiederversickerung oder Überleitung zur Kläranlage Kaditz). Die Absenkungsbeträge im Bereich der Baugruben sind relativ gering (max. 1,7 m unter dem mittleren Grundwasserstand) und wegen der jeweils geringen Baugrubenausdehnung und Absenkungsdauer (ca. 42 Tage) räumlich sowie zeitlich eng begrenzt. Die Grundwasserabsenkung beeinflusst keine bestehenden Grundwassernutzungen (vgl. auch oben Abschnitt C.V.1.4). Auch Auswirkungen auf benachbarte bauliche Anlagen und Vegetation können ausgeschlossen werden. Die bauzeitlichen Absenkungen bis ca. 0,7 m unter die untere Grenze des mittleren Grundwasserspiegels sind auf die unmittelbaren Baugrubenbereiche beschränkt. Unter Berücksichtigung des relativ großen Schwankungsbereiches des örtlichen Grundwasserspiegels sowie der allgemein mindestens mitteldichten Lagerung der wasserführenden Böden sind bei fachgerechter Bauausführung Auswirkungen auf benachbarte bauliche Anlagen nahezu auszuschließen. Negative Auswirkungen auf benachbarte Verkehrswege und die öffentliche Sicherheit als Folge der Grundwasserabsenkung sind bei fachgerechter Bauausführung und Baustellensicherung ebenfalls nicht zu erwarten. Weiterhin sind die Auswirkungen der bauzeitlichen Grundwasserabsenkung auf Natur und Vegetation als vernachlässigbar einzuschätzen, da nur Absenkungen innerhalb des natürlichen Schwankungsbereiches vorgenommen werden, diese nur über einen vergleichsweise kurzen Zeitraum erfolgen und auf den unmittelbaren Baugrubenbereich beschränkt sind.

Teile der geplanten Maßnahmen liegen im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Prießnitz. Mit dem Ersatzneubau wird das Brückenbauwerk zwar um ca. 2 m in Richtung oberstrom verbreitert. Der Eingriff bezieht sich dabei auf einen Raum mit einer Kubatur von ca. 48 m<sup>3</sup>. Die Durchflussgeometrie des Gewölbes verändert sich jedoch nicht. Bis einschließlich einem HQ<sub>100</sub> der Prießnitz kann das Wasser ungehindert ablaufen. Ein

HQ100 der Elbe verursacht schon im Bestand einen bordvollen Einstau des Brückenbauwerkes. Diese Situation wird durch die geplante Brückenbaumaßnahme nicht verschlechtert (vgl. Unterlage 18.1 Ziffer 8).

Der geringe Neuversiegelungsanteil der geplanten Vorhaben (175 m<sup>2</sup> und 136 m<sup>2</sup>) hat nur einen sehr geringen Einfluss auf die Grundwasserneubildungsrate in dem innerstädtischen Gebiet.

Nach Fertigstellung der Brücke erfolgt die Entwässerung von Oberflächenwasser vor und nach dem Bauwerk über Straßenabläufe, die komplett in den bestehenden Mischwasserkanal einbinden und nur bei extremen Niederschlägen eine Teilmenge in die Prießnitz abschlagen. Dadurch werden ebenfalls die betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Oberflächenwasserkörpers deutlich vermindert.

### **2.3.5 Schutzgut Luft und Klima**

Mit den geplanten Vorhaben werden auf der einen Seite vegetationsbestandene Flächen in Anspruch genommen, die eine Pufferfunktion zum Wohnhaus auf dem Flurstück 431 a erfüllen. Auf der anderen Seite werden mehrere Maßnahmen des Luftreinhalteplans umgesetzt. So wird durch die mit dem grundhaften Ausbau der Bautzner Straße verbundene Verbesserung der Straßenoberfläche die Feinstaub- und Lärmentwicklung gemindert. Die Anlage von Radverkehrsstreifen und Schutzstreifen steigert die Attraktivität des Fahrradverkehrs als Alternative zum MIV. Die Modernisierung des Straßenbahnnetzes trägt schließlich zur Verbesserung der Attraktivität und der Nutzung des ÖPNV durch nutzerfreundliche und sichere Haltestellen sowie leistungsfähige Infrastruktur bei.

### **2.3.6 Schutzgut Landschaft**

Der Bereich Radeberger Straße/Bautzner Straße wird städtebaulich neu gestaltet, indem die Verkehrsströme neu geordnet und die alleearartige Bepflanzung erweitert wird.

Im Bereich der Brücke wird eine ortsbildprägende Schwarzpappel gefällt sowie die ortstypischen Einfriedungen abgebrochen. Des Weiteren gehen Gehölze mit Sichtschutzfunktion für die Bebauung auf dem Flurstück 431 a verloren.

Die Erholungsfunktion wird positiv beeinflusst, da die Verkehrssicherheit verbessert und das ÖPNV-Netz leistungsfähiger wird. Die Prießnitzau soll in der Zukunft renaturiert und mit einem Gehweg zugänglich gemacht werden; durch den Bau einer Treppe an der neuen Brücke werden Vorleistungen hierzu erbracht.

### **2.3.7 Schutzgut Kulturgüter und sonstige Sachgüter**

Die Planung der Vorhaben trägt dem Denkmalschutz ausreichend Rechnung. Der Veränderung des Kreuzungsbereiches Radeberger Straße/Bautzner Straße steht grundsätzlich nichts entgegen. Die Bäume und Baumstandorte innerhalb des Satzungsgebietes bleiben erhalten. Auch die Grünfläche am Diakonissenweg wird nicht verändert. Der Abbruch und Neubau der denkmalgeschützten Einfriedung der Diakonissenkirche erfolgt in Abstimmung mit der unteren Denkmalschutzbehörde.

Die bisher östlich der Radeberger Straße liegende stadtwärtige Haltestelle „Diakonissenkrankenhaus“ wird auf die Brücke, gegenüber der landwärtigen Haltestelle, verschoben. Beide Straßenbahnhaltestellen werden barrierefrei ausgebaut.

Anlagen der öffentlichen Ver- und Entsorgung werden geschützt bzw. verlegt.

### **2.3.8 Wechselwirkung zwischen den Schutzgütern**

Die Beeinträchtigung der abiotischen Standortverhältnisse, insbesondere der Bodenbeschaffenheit und des Wasserhaushaltes haben eine Beeinträchtigung der an die Standortverhältnisse gebundenen Pflanzen- und Tierwelt zur Folge. Die Beeinträchtigung der Pflanzen- und Tierwelt wirkt sich wiederum sowohl auf das Klima als auch das Landschaftsbild und damit den Erholungswert der Umgebung für den Menschen aus.

## **2.4 Beschreibung von Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Die Maßnahmen, mit denen erhebliche Beeinträchtigungen vermindert, vermieden, ausgeglichen und ersetzt werden können, ergeben sich aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 19.1.1).

### **2.4.1 Vermeidungsmaßnahmen**

Die erforderlichen Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung negativer vorhabensbedingter Auswirkungen erstrecken sich auf:

- Ökologische Baubegleitung (Maßnahme 1.1 VVA 1)
- Bauzeitlicher Schutz zu erhaltender Vegetationsflächen, Einzelbäume und Böden (Maßnahme 1.2 VVA 2.4)
- Bauzeitenregelung (Maßnahme 1.3 VVA 2.1/VA 2.2)
- Fangen, Bergen und Umsiedeln von Eremiten und Fledermäusen (Maßnahme 1.4 V)
- Maßnahmen zum Gewässerschutz und zur Sicherung der ökologischen Funktionen der Prießnitz während der Bauzeit (Maßnahme 1.5 VVA 2.3)
- Vermeidung von Lichtirritationen zum Schutz des angrenzenden Landschaftsraums der Prießnitz (Maßnahme 1.6 VVA 3.1/VA 3.2)
- Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers im Zuge der Bauwasserhaltung und Errichtung der Brücke (Maßnahme 1.7 V)
- Nebenbestimmungen unter A.III.

### **2.4.2 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen**

Trotz der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen verursachen die Planungen erhebliche Beeinträchtigungen der Umwelt. In einem zweiten Schritt sind daher die folgenden Kompensationsmaßnahmen vorgesehen:



- Entsiegelung von 125 m<sup>2</sup> im Bereich der Bautzner Straße, Radeberger Straße und Forststraße (Maßnahme 2.1 A)
- Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen in der Prießnitz und angrenzenden Bereichen (Maßnahme 2.2 A)
- Anbringen von voraussichtlich zehn Vogelnistkästen an der Schulfassade in der Hohensteiner Straße, an Fahrleitungsmasten der DVB AG und in elbnahen Gehölzbeständen sowie von zwei Halbhöhlen im neuen Brückenbauwerk (Maßnahme 2.3 A/CEF 1/CEF 2)
- Pflanzung von elf Einzelbäumen (Maßnahme 3.1 E)
- Errichtung einer stationären Amphibienanlage an der Ullersdorfer Landstraße (Maßnahme 3.2 E)
- Anpflanzung von dichten Gehölzen nördlich der Prießnitzbrücke (Maßnahme 3.3 E)
- Anbringen von acht Fledermauskästen im neuen Brückenbauwerk, Bereitstellen von sechs Flachsteinen für Fledermäuse in den Ufermauern, Einbau von Nistplätzen für Wasseramsel und Hausrotschwanz im neuen Brückenbauwerk, Erhöhung des Natürlichkeitsgrades der Gewässersohle und Herstellung einer Berme (Maßnahme 3.4 E/FCS 1)
- Anbringen von voraussichtlich zehn Fledermauskästen im elbnahen Bereich (Maßnahme 3.5 E/FCS 2)
- Rekultivierung bauzeitlich beanspruchter Flächen von geringem Wert (Maßnahme 4.1 G)
- Wiederherstellen des ursprünglichen Zustandes der Einfriedung und des Gartens der Diakonie sowie der Grundstückseinfriedung des Flurstückes 431 a (Maßnahme 4.2 G)

### **3 Bewertung der Umweltauswirkungen**

Gemäß § 4 Abs. 1 SächsUVPG i. V. m. § 12 UVPG a. F. sind die Auswirkungen der Vorhaben auf die Umwelt zu bewerten.

Insgesamt ist festzustellen, dass die geplanten Vorhaben negative Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die Biologische Vielfalt, Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Landschaftsbild haben. Diese Umweltauswirkungen können durch die vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen nicht verhindert werden. Es sind zusätzliche Kompensationsmaßnahmen erforderlich, die jedoch die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen vollständig ausgleichen und ersetzen.

## **XIX Private Einwendungen**

### **1 Herr F. D., Dresden**

Mit E-Mail vom 18. Juli 2018 erklärte der Einwender seine Einwände aufgrund der umfangreichen Gegenstellungnahme des Vorhabenträgers für erledigt.

## 2 Eheleute I., Dresden

Die Einwender sind Eigentümer des Flurstücks 431 a der Gemarkung Neustadt. Sie bewohnen das auf dem Grundstück befindliche Haus.

Die Einwender wenden sich insbesondere gegen die Verlegung der Straßenbahnhaltestelle auf die Prießnitzbrücke und deren Verbreiterung. Dies begründen sie wie folgt:

Zum ersten trügen die geplanten Vorhaben nicht zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Es sei bereits zweifelhaft, ob die Verkehrssicherheit im Planbereich überhaupt verbesserungswürdig sei. Im Bereich Radeberger Straße/Bautzner Straße/Diakonissenweg hätten sie selbst noch nie einen Unfall beobachtet. Zudem dürfte die Bewertung als „leichte Massenhäufungsstelle“ für jede in eine größere Hauptstraße einmündende Nebenstraße zutreffen. Und selbst wenn man von einer Verbesserungswürdigkeit ausgehe, so würde die Unfallgefahr angesichts der prognostizierten Verkehrsmenge von künftig 17.600 Kfz/24 h (statt derzeit 26.700 Kfz/24 h) von allein sinken. Keinesfalls trage die Verlegung der Haltestelle auf die Brücke dazu bei, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Ganz im Gegenteil. Der aus der Radeberger Straße in die Bautzner Straße einmündende Verkehr würde beim Halten einer Straßenbahn stadteinwärts an dieser Stelle erneut stocken und dies führe zu einem deutlich gesteigerten Auffahrtsrisiko.

Die Einwendung wird in diesem Punkt zurückgewiesen. Der Vorhabenträger ist gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG verpflichtet, die Bundesfernstraßen nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu erweitern oder sonst zu verbessern. Der Knotenpunkt Bautzner Straße/Radeberger Straße stellt aktuell eine schwere Unfallhäufungsstelle dar. Im Zeitraum vom 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2016 wurden dort elf Unfälle mit Personenschaden registriert, bei denen drei Personen schwer und neun Personen leicht verletzt wurden. Hauptursache für die Unfälle ist dabei nicht das hohe Verkehrsaufkommen, sondern die unvollständige Signalisierung des Knotenpunktes, die schlechten Sichtverhältnisse durch die Spitzwinkligkeit der Radeberger Straße sowie der Rückstau der Linksabbieger in die Radeberger Straße, welche die Sicht der Linksabbieger in den Diakonissenweg behindern. Nur durch die Beseitigung dieser Unfallursachen kann die Verkehrssicherheit für den Straßen- und Personennahverkehr effektiv verbessert werden. Ein erhöhtes Auffahrtsrisiko ist mit der gewählten Lösung nicht verbunden. Sobald die Straßenbahn in die Haltestelle auf der Brücke einfährt, wird der Verkehr aus allen nachfolgenden Richtungen durch die Lichtsignalanlage angehalten und danach wieder gezielt freigegeben.

Zum zweiten werde als Grund für die Verbreiterung der Brücke u. a. die Anlage von Radverkehrsanlagen angegeben. Diese seien angeblich erforderlich, um bestehende Umweltbeeinträchtigungen zu verringern. Hieran bestehen nach Ansicht der Einwender erhebliche Zweifel. Denn die Radverkehrsanlage sei nur 320 m lang und habe daher kaum Auswirkungen auf die Luftschadstoff- und Lärmbelastung auf der Bautzner Straße. Sinnvoller sei es, den gesamten stadtwärtigen Radverkehr über den Diakonissenweg auf den Elberadweg umzuleiten. Zudem tragen die Fällung mehrerer großer Bäume im Zuge der Brückenverbreiterung und die durch die Haltestelle verursachten Beeinträchtigungen von Tieren durch Lärm und Licht wohl kaum zur Verbesserung der Umweltbedingungen bei. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Grund für die Verbreiterung der Brücke ist nicht nur die Anlage von Radfahrstreifen, sondern auch die Anlage einer Linksabbiegespur

und die Verlegung der stadtwärtigen Haltestelle auf die Brücke. Dadurch soll die Verkehrssicherheit für den Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr erhöht und der öffentliche Personennahverkehr optimiert werden (vgl. oben unter Abschnitt C.II). Mit der Planung von Radfahrstreifen setzt der Vorhabenträger die Ziele des Verkehrsentwicklungsplans 2025plus und des Radverkehrskonzeptes der Landeshauptstadt Dresden um, welche eine Erhöhung und Verbesserung von Öffentlichem Personennahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr vorsehen, um die Umweltqualität im Stadtgebiet zu erhöhen. Die Bautzner Straße ist im Radverkehrskonzept als Hauptroute in der Kategorie Alltagsverbindung ausgewiesen. Mit dem geplanten Vorhaben wird ein erster Abschnitt dieser Alltagsverbindung realisiert, dem weitere folgen sollen (Schutzstreifen stadteinwärts, Radfahrstreifen stadtauswärts). Nach vollständiger Umsetzung der Pläne zur Bautzner Straße sollen dem Individualverkehr sehr gute und annehmbare Alternativen zum Kfz-Verkehr zur Verfügung stehen und damit ein wichtiger Beitrag zum Umweltschutz geleistet werden. Mit der Einordnung der Haltestelle auf der Brücke wird sich die Anzahl von sich aufhaltenden Menschen dort zwar etwas erhöhen. Aber es handelt sich hier ohnehin um einen innerstädtischen Siedlungsraum. Mit dem Vorhaben ist zudem keine Steigerung der Kapazität der Straße und damit deren Leistungsfähigkeit verbunden. Die Brücke über die Prießnitz ist auch heute von allen Verkehrsteilnehmern uneingeschränkt nutzbar. Daraus können insofern keine relevanten Beeinträchtigungen der zu betrachtenden Fauna und Flora abgeleitet werden. Weiterhin verbessert die zu erneuernde Beleuchtung die jetzige Situation, indem LED zum Einsatz kommen, die in Richtung Straße strahlen und nach derzeitigem Stand der Technik den größten Schutz für Insekten bieten. Bekannte Fledermausquartiere und neu zu schaffende Strukturen werden durch die öffentliche Beleuchtung nicht direkt angestrahlt. Auch die im Bereich der Brücke zu entfernenden Gehölze würden aufgrund der für die Variante einer ausschließlichen (weil umfangreichen) Brückensanierung ebenfalls erforderlichen Baugrube und Baustreifen auch ohne die geplante Verbreiterung der Brücke verloren gehen. Zum Ausgleich des baubedingten Verlustes an Gehölzen wurde vom Vorhabenträger ein Landschaftspflegerischer Begleitplan erarbeitet, der die vollständige Kompensation dieses Eingriffs sicherstellt.

Schließlich möchten die Einwender auf ihrem Flurstück zur Straße hin ein Wohnhaus mit möglicher Zusatznutzung als Arztpraxis errichten. Diese Pläne würden zu nichte gemacht. Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Bei der angegebenen Bebauung handelt es sich lediglich um einen „Plan“ oder „Wunsch“. Die Einwender haben hierfür keine Baugenehmigung; die vorgesehene Nutzung ist damit nicht von Art. 14 GG geschützt. Zukunftsplanungen eines Grundstückseigentümers müssen jedoch in die planerische Abwägung eingestellt werden, wenn sie sich nach Lage und Beschaffenheit des Grundstückes bei vernünftiger wirtschaftlicher Betrachtungsweise anbieten und nach dem Willen des Eigentümers in absehbarer Zeit verwirklicht werden sollen (vgl. BVerwG, Urteil vom 14. Juli 2011, Az.: 9 A 14/10; Leitsatz Nr. 5 - zitiert nach juris). Dies ist hier der Fall. Es handelt sich um Bauland; ein Hausbau und die Nutzung als ärztliche Praxis sind durchaus zweckmäßig und wirtschaftlich nachvollziehbar.

Die Grundstücksinanspruchnahme ist jedoch unbedingt erforderlich, um die Planungsziele zu erreichen. Im Ergebnis werden die unter Ziffer C.II dargelegten Belange in ihrer Gesamtheit höher bewertet, als die geplante Grundstücksnutzung.

Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass sich die in Anspruch zu nehmende Fläche auf einen 2,0 m breiten Streifen entlang der Straße beschränkt und nach – vom Einwender nicht widerlegter - Ansicht der Planfeststellungsbehörde einem Hausbau auf dem in Rede stehenden Grundstück nicht grundsätzlich entgegensteht.

Die Tatsache, dass die Einwender künftig eine Haltestelle vor den Fenstern haben, müssen sie bei einem Grundstück, welches sich direkt an einer Straße befindet, hinnehmen. Vom Eigentumsschutz nicht umfasst ist nämlich die Tatsache, dass die Einwender bisher von einer bestimmten Lage profitiert haben. Das Vertrauen der Einwender auf den Fortbestand jener von außen herangezogenen, eher zufälligen Vorteile ist im Allgemeinen rechtlich nicht schutzwürdig. Die Einwender dürfen sich also nicht darauf verlassen, dass sie auf Dauer erhalten bleiben. Ein Eigentumsschutz kann nur in Betracht kommen, wenn die Einwender ausnahmsweise darauf vertrauen durften, dass jene Gegebenheiten für eine gewisse Dauer erhalten bleiben und sie aufgrund ihres schutzwürdigen Vertrauens zu bestimmten Investitionen oder sonstigen beträchtlichen Aufwendungen veranlasst worden sind (Maunz-Dürig, GG, Art. 14 Rn. 101). Dies kann hier jedoch ausgeschlossen werden, da es keine diesbezüglichen Vereinbarungen oder Zusagen der Straßenbauverwaltung gab.

Im Übrigen müssen Eigentümer von Straßengrundstücken jederzeit mit solchen baulichen Veränderungen rechnen. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde diese Nachteile in die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange einbezogen. Hierbei wurde auch berücksichtigt, dass es sich bereits beim Erwerb des Flurstückes im Jahre 2012 um eine vielbefahrene Bundesstraße mit Straßenbahnverkehr und einer Haltestelle auf der gegenüberliegenden Seite handelte. Mit baulichen Änderungen zugunsten der betroffenen Verkehrsarten muss gerechnet werden – auch mit einer Umverlegung von ÖPNV-Einrichtungen. Im Ergebnis weist die Planfeststellungsbehörde den vorgetragenen privaten Belangen ein geringeres Gewicht zu als dem öffentlichen Interesse an der Umsetzung der Maßnahme. Unabhängig davon hat der Vorhabenträger dem von den Einwendern vorgetragenen Belang hinsichtlich Schaffung eines Sichtschutzes für ihr Grundstück bereits in besonderem Umfang Rechnung getragen. Mit der Ersatzmaßnahme E 3.3 wird eine Abschirmung von der Verkehrsanlage durch Neuanlage von Pflanzungen mit Sichtschutzfunktion für das betreffende Grundstück erreicht.

### **3 Kinderhaus cocolores e. V.**

Das Kinderhaus c. ist ein Kindergarten in der Holzhofgasse.

Der Einwender kritisierte, dass die Planunterlagen keine Aussagen zu möglichen Verkehrsanstauungen in der Holzhofgasse während der Umleitungsführung enthalten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Durch die Ausweisung als Einbahnstraße und den Wegfall von Parkplätzen kann der Verkehr über die Holzhofgasse und den Diakonissenweg weitgehend ungehindert zur Bautzner Straße abfließen. Lediglich im Bereich der Fußgängerampeln ist mit kurzzeitigen Staus zu rechnen.

Weiterhin wurde vom Einwender dargelegt, dass es nicht ersichtlich sei, warum der Schalltechnischen Untersuchung zum Umleitungsverkehr weniger als die Hälfte des Kfz-Verkehrs auf der Bautzner Straße zugrunde gelegt wurde. Der Themenstadtplan gehe derzeit von 10.300 Kfz/24 h inkl. 412 Lkw auf der Bautzner Straße landwärts aus. Es sei folglich zu überprüfen, ob bei einer möglichen Verdoppelung der Verkehrsmenge (entsprechend der heutigen Verkehrsmenge auf der Bautzner Straße) eine gesundheitsgefährdende Lärmbelastung von 70 dB(A) tags und 60 dB (A) nachts bestehe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Grundlage für die schalltechnische Untersuchung zu Umleitungsverkehr sind die Erfahrungen aus der Baumaßnahme auf der Bautzner Straße im Jahr 2013 mit vergleichbarer Umleitungsführung sowie aus anderen innerstädtischen Baumaßnahmen. Danach ist davon auszugehen, dass in stadtwärtiger und in landwärtiger Richtung nur 40 % der Kfz von der Bautzner Straße die ausgewiesene Umleitungsstrecke nutzen. Die restlichen 60 % werden erfahrungsgemäß die Holzhofgasse aufgrund ihres geringen Querschnittes, der dort zu erwartenden Behinderungen (Ein- und Ausfahrten, Einmündungen) sowie der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h weiträumig meiden und über das Käthe-Kollwitz-Ufer, die Waldschlösschenbrücke, die Albertbrücke und die Stauffenbergallee ausweichen.

Zum Einwand des fehlenden Schadstoffgutachtens s. oben unter Abschnitt C.2.2 und Tektur 1, Unterlage 17.6. Der Einwand ist in diesem Punkt zurückzuweisen.

Des Weiteren fragten die Einwender, welche Verkehrssicherungsmaßnahmen während der Umleitungszeit geplant sind, um 301 Kindern in der Holzhofgasse einen sicheren Weg zu den Kindertageseinrichtungen zu ermöglichen.

Gemäß § 35 Abs. 3 SächsStrG ist festzustellen, welche Maßnahmen notwendig sind, um die Umleitungsstrecke für die Aufnahme des zusätzlichen Verkehrs verkehrssicher zu machen. Welche Maßnahmen zu ergreifen sind, hängt von der Stärke (nach Menge und Gewicht) des umzuleitenden Verkehrs, der Dauer der Umleitung und dem baulichen Zustand der Umleitungsstrecke ab. Dabei werden solche Maßnahmen ausreichen, die es ermöglichen, den Verkehr, wenn auch behelfsmäßig, so doch möglichst gefahrlos umzuleiten. Neben baulichen Maßnahmen kleinerer Art wird es vielfach genügen, durch Warnzeichen, Geschwindigkeitsbegrenzungen, Überholverbote usw. bestehende Gefahren abzuschirmen und dadurch zugleich die Verkehrsteilnehmer darauf aufmerksam zu machen, dass sie sich auf einer provisorischen Umleitung befinden. Keinesfalls – auch vorliegend nicht – wird ein Ausbau der Umleitungsstrecke verlangt werden können. Der Vorhabenträger sieht vor, die Holzhofgasse während der Umleitungszeit als Einbahnstraße auszuweisen. Die Geschwindigkeit bleibt weiterhin auf 30 km/h beschränkt. Des Weiteren ist an der Einmündung der Löwenstraße eine Fußgänger-Lichtsignalanlage vorgesehen. Vor dem Kindergarten befindet sich derzeit nördlich des Gehweges ein Geländer. Um die Sicherheit während der Umleitungszeit zu erhöhen, wird für diesen Zeitraum vom Vorhabenträger zusätzlich südlich des Gehweges eine temporäre Absperrung aufgestellt (siehe Nebenbestimmung A.III.9.8). Der Einwendung wird in diesem Punkt insofern entsprochen. Den vorgetragenen Belangen wird damit im erforderlichen, aber auch ausreichenden Umfang Rechnung getragen.

Viele Kinder würden von ihren Eltern mit dem Pkw zum Kinderhaus gebracht. Zudem werde das Kinderhaus montags und freitags mit Lebensmitteln beliefert; hierzu müsse der Lkw 5 bis 10 Minuten halten. Es solle daher während der Bauphasen sichergestellt werden, dass Eltern und Anlieferfahrzeuge in der Holzhofgasse halten und parken können.

Der Einwendung wird stattgegeben. Es sind Kurzzeitparkplätze vorgesehen, die Eltern und Anlieferfahrzeugen ein maximal 15 Minuten dauerndes Parken ermöglichen. Verbleibende Einschränkungen sind aufgrund der zumutbaren Alternativen im innerstädtischen Ballungsraum (Straßenbahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß) und der Umleitungszeit von etwa 16 Monaten hinzunehmen.

Weiterhin solle sichergestellt werden, dass die Rettungswege für den Kindergarten auch während der Umleitungszeit jederzeit frei sind.

Der Einwendung wird entsprochen. Rettungsfahrzeuge gelangen auch während der Umleitungszeit mit Sondersignal zum Kindergarten (vgl. Nebenbestimmung A.III.8.1.3).

Schließlich seien alternative Umleitungsstrecken, insbesondere für den Schwerlastverkehr, zu prüfen.

Die Prüfung des Vorhabenträgers ergab, dass sich im engeren Umfeld keine sinnvolle Alternative zur gewählten Umleitungsstrecke anbietet. Es ist jedoch entsprechend der Erfahrungen aus den vergangenen Jahre davon auszugehen, dass ca. 60% des Kfz-Verkehrs den Baubereich weiträumig umfahren werden. Um dies zu unterstützen, wird während der Baumaßnahme durch eine frühzeitige Beschilderung auf das Baufeld und weiträumige Alternativrouten hingewiesen. Auf die an anderer Stelle zur Thematik bereits gemachten Ausführungen wird ergänzend verwiesen.

#### **4 Dresden Erben e. V.**

Bei dem Einwender handelt es sich um einen gemeinnützigen Verein, dessen Hauptziel darin besteht, mehr und bessere Bürgerbeteiligung an den Planungsprozessen der Stadt zu erreichen, dazu Initiativen zu vernetzen und Diskussionsforen zu unterstützen bzw. initiieren.

Der Einwender fordert, den Schwerlastverkehr nicht über die Holzhofgasse, sondern großräumig umzuleiten. Der Pkw- und Lieferverkehr solle auf ein Minimum begrenzt werden und sich nahezu auf Quell- und Zielverkehr beschränken. Es sei wünschenswert, dass die Straßenbahn geringere Ausfallzeiten hat, um während der Bauzeit eine Verkehrsalternative zu bieten. Die parallele Führung des Fuß- und Radverkehrs sei jederzeit zu gewährleisten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Prüfung des Vorhabenträgers ergab, dass sich im engeren Umfeld keine sich aufdrängende Alternative zur gewählten Umleitungsstrecke anbietet. Es ist erfahrungsgemäß im Übrigen davon auszugehen, dass ca. 60% des Kfz-Verkehrs den Baubereich weiträumig umfahren werden. Um dies zu unterstützen, wird durch eine frühzeitige Beschilderung auf das

Baufeld und weiträumige Alternativrouten hingewiesen werden. Der Vorhabenträger hat in diesem Zusammenhang zugesagt, dass er als Straßenbaulastträger die Verkehrseinschränkungen während der Bauzeit so gering wie möglich halten wird. Unvermeidbare zeitweise Einschränkungen im Rahmen des Straßenbaus sind den Verkehrsteilnehmern jedoch zumutbar und hinzunehmen.

Schließlich schlug er zur Gestaltung des neuen Platzes am Ende der Forststraße eine öffentliche Beteiligung vor, in der die Anwohner, Restaurantbesitzer und Praxen ihre Vorstellungen dazu äußern können. In den Unterlagen fehle eine Visualisierung des Platzes.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Pflicht zur Einbeziehung der Öffentlichkeit wurde in dem für das Planfeststellungsverfahren vorgegebenen Rahmen Genüge getan. Die Darstellung in den Lageplänen und die verbale Beschreibung im Landschaftspflegerischen Begleitplan genügen den Anforderungen der Öffentlichkeitsbeteiligung in einem Planfeststellungsverfahren. Weitergehend Anforderungen sind nicht vorgeschrieben. Dem Vorhabenträger obliegt im Übrigen die Planungshoheit. Inwiefern er außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bei der Erarbeitung der Planung oder der Bauausführung die Öffentlichkeit einbezieht, obliegt seiner Entscheidung.

## **5 Diakonissen Anstalt Dresden**

Die Einwenderin ist Eigentümerin der Flurstücke 422/9, 422/11, 1711 b, 425/2 und 422/10 der Gemarkung Neustadt. Insgesamt sollen hiervon 409 m<sup>2</sup> vorübergehend für den Straßenbau in Anspruch genommen werden.

Die Einwenderin wies zunächst darauf hin, dass sie auf dem Flurstück 422/5 die Errichtung eines Altenpflegeheims plant. Hierfür sei bereits eine Baugenehmigung erteilt worden. Mit dem Bau sollte Mitte 2018 begonnen werden. Die Gebäudeflächen liegen unmittelbar in dem geplanten Aufstandsbereich für die temporären Masten der Straßenbahnoberleitung.

Die Einwendung hat sich erledigt. Die Einwenderin hat ihre Baupläne eingestellt. Mit Schreiben vom 30. Januar 2019 an den Vorhabenträger stimmte sie der vorübergehenden Nutzung der Flächen für die Masten zu.

Für die Gründung des Altenpflegeheims müssen Bohrpfähle eingebracht werden. Die vorübergehende Inanspruchnahme der östlichen Teilfläche des Flurstückes 422/5 sei daher nicht möglich.

Die Einwendung hat sich erledigt. Mit Schreiben vom 30. Januar 2019 erteilte die Einwenderin ihre Zustimmung zur vorübergehenden Nutzung der Fläche.

Die Prüfung eines von der Einwenderin beauftragten Statikers ergab, dass der Aushub der lediglich durch eine Böschung oder Spundwand gesicherten Baugrube für die Brückenbauarbeiten zu Schäden an der Bohrpfahlwand des Altenpflegeheims führen könne. Daher dürfe der Aushub der Baugrube frühestens dann erfolgen, wenn die Bodenplatte einschließlich der darunter liegenden Pfahlkopfbalken fertiggestellt sind.

Die Einwendung hat sich erledigt. Das Altenpflegeheim soll nicht mehr gebaut werden.

Zudem wies die Einwenderin darauf hin, dass sich auf der vorübergehend in Anspruch zu nehmenden Fläche des Flurstückes 425/2 das Zugangstor zum Campus der Diakonissenanstalt für Besucher der Kirche und die mitunter älteren, gebrechlichen Bewohner des Schmetterlingshauses befinden. Ein gefahrloser und sicherer Zugang von der Bautzner Straße zum Campus sei unbedingt erforderlich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Tor kann während der Bauphase nicht genutzt werden, da sich der südliche Gehweg im unmittelbaren Baubereich befindet. Abseits des Baufeldes gibt es jedoch weitere Zugänge zum Campus der Diakonissenanstalt. Diese kann die Einwenderin für die Besucher und Bewohner ausweisen. Umwege während der Umsetzung der Baumaßnahme sind erforderlich und müssen als allgemeines Lebensrisiko für den Bauzeitraum hingenommen werden.

Des Weiteren könne nicht ausgeschlossen werden, dass die Pfähle für die Gründung der neuen Brücke im Rammverfahren eingebracht werden. Dabei bestehe die Gefahr, dass die angrenzende Bebauung auf dem Campus der Einwenderin beschädigt werde. Die Einwenderin forderte daher die Wahl eines erschütterungsarmen Verfahrens und die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens.

Der Einwendung wird stattgegeben. Zwar ist für die Brücke keine Pfahlgründung vorgesehen, da sie flach gründet. Die Baugrubensicherung wird aber als Trägerbohlverbau hergestellt. Die Nebenbestimmung A.III.3.5 stellt sicher, dass dies erschütterungsarm geschieht. Der Vorhabenträger führt zusätzlich ein Beweissicherungsverfahren durch (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.6).

Ferner machte sie darauf aufmerksam, dass im Zuge der Errichtung des Altenpflegeheims die vorhandenen – der Planung zugrunde gelegten - Zugänge durch einen größeren Zufahrtsbereich ersetzt werden. Die Zufahrtsplanung des Vorhabenträgers müsse entsprechend angepasst werden.

Die Einwendung hat sich erledigt. Das Altenpflegeheim soll nicht mehr gebaut werden. Mit Schreiben vom 30. Januar 2019 teilte die Einwenderin mit, dass der vom Vorhabenträger geplante Zufahrtsbereich nicht geändert werden müsse.

Weiterhin kritisierte die Einwenderin den Standort der geplanten Oberleitungsmasten und Beleuchtungsanlagen, welche sich unmittelbar vor den Fenstern des zukünftigen Altenpflegeheims befinden.

Die Einwendung hat sich erledigt. Mit Schreiben vom 30. Januar 2019 teilte die Einwenderin mit, dass die geplanten Maststandorte nicht verändert werden müssen.

Schließlich wandte sie ein, dass laut Unterlage 16.5 unmittelbar vor ihrem Grundstück ein Busparkplatz angelegt werden solle. Dieser würde Zugang und die Zufahrt zum Campus beeinträchtigen.

Die Einwendung hat sich erledigt. In Unterlage 16.5 Blatt 1 ist lediglich ein Hinweisschild auf den Busparkplatz enthalten, der sich in einer Entfernung von 200 m in der Radeberger Straße befindet.



## 6 Fuss e. V.

Der Einwender setzt sich für die Interessen der Fußgänger in Deutschland ein.

Er schlug vor, den Schwerlastverkehr ganz von der geplanten Umleitung durch die Holzhofgasse auszuschließen und großräumig umzuleiten. Der übliche Durchgangsverkehr sollte auf das Minimum begrenzt werden und die Strecke während der Bauzeit hauptsächlich für die Anwohner und Lieferanten zur Verfügung stehen. Die Einwendung hat sich teilweise erledigt. Lkw über 3,5 t (ausgenommen Dienstleister, Anlieferer und Wohnmobile) ohne Quelle oder Ziel sind bereits jetzt in großen Teilen des Stadtgebietes, also auch im Vorhabenbereich, aufgrund einer verkehrsrechtlichen Anordnung der Straßenverkehrsbehörde verboten. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Im engeren Umfeld bietet sich keine Alternative zur Umleitungsstrecke über die Holzhofgasse an. Es ist jedoch erfahrungsgemäß davon auszugehen, dass ca. 60% des Kfz-Verkehrs den Baubereich aufgrund des geringen Querschnittes, der zu erwartenden Behinderungen (Ein- und Ausfahrten, Einmündungen) sowie der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Holzhofgasse weiträumig über das Käthe-Kollwitz-Ufer, die Waldschlösschenbrücke, die Albertbrücke und die Stauffenbergallee umfahren werden. Um dies zu unterstützen, wird durch eine frühzeitige Beschilderung auf das Baufeld und weiträumige Alternativrouten hingewiesen.

Der Einwender forderte weiterhin, dass aufgrund der sensiblen Umfeldnutzung auch während der Bauzeit die Trennung von Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten sei. Der Einwendung wird stattgegeben. Es ist nicht geplant, für diese Verkehrsarten während der Bauzeit gemeinsam zu nutzende Flächen auszuweisen.

Schließlich wäre zur Gestaltung des neuen Platzes am Ende der Forststraße eine öffentliche Beteiligung wünschenswert. Die wenigen Details, die aus dem Lageplan hervorgingen, seien unzureichend.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der Pflicht zur Einbeziehung der Öffentlichkeit wurde in dem für das Planfeststellungsverfahren erforderlichen Rahmen Genüge getan. Die Darstellung in den Lageplänen und die verbale Beschreibung im Landschaftspflegerischen Begleitplan genügen den Anforderungen der Planfeststellung. Weitergehende Anforderungen sind nicht vorgeschrieben. Dem Vorhabenträger obliegt die Planungshoheit. Inwiefern er außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bei der Erarbeitung der weitergehenden Planung oder der Bauausführung die Öffentlichkeit einbezieht, entscheidet er. Ein Regelungsbedarf für die Planfeststellungsbehörde ergibt sich daraus nicht.

## 7 ADFC Dresden e. V.

Zunächst kritisiert der Einwender, dass in den Planunterlagen nicht erkennbar sei, wie die im Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden getroffenen Festlegungen berücksichtigt wurden und damit in die Abwägung eingehen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Das Konzept enthält Ziele, Maßnahmen, Prioritätensetzungen und Verantwortlichkeiten. Es dient damit als Entscheidungsgrundlage für die Kommunalpolitik und die kommunale Straßenbauverwaltung zur Erstellung von Investitionsprogrammen und für die Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Es hat keine bindende Wirkung für die

Abwägung der Planfeststellungsbehörde. Diese hat die Belange des Radverkehrs unabhängig vom Vorliegen eines Radverkehrskonzeptes in die Abwägung einzustellen. Im Übrigen ergibt sich der genaue Umfang der auszulegenden Planunterlagen aus dem begrenzten Ziel, den von dem geplanten Vorhaben potenziell Betroffenen Anlass zur Prüfung ihrer Betroffenheit zu geben und damit die Möglichkeit zu eröffnen, Einwendungen zu erheben (Anstoßfunktion). Dieses Ziel wurde angesichts des umfassenden Vorbringens des Einwenders erreicht. Er konnte hierzu ohne weiteres das auf der Internetseite der Landeshauptstadt Dresden stehende Radverkehrskonzept einsehen und mit der Planung vergleichen.

Zudem bemängelte der Einwender, dass der Planung eine Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h zugrunde gelegt wurde, obwohl die VwV-StVO vor Krankenhäusern und Altenheimen ein Tempo 30 als Regelfall vorsieht. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ob Tempo 30 angeordnet wird, entscheidet die Straßenverkehrsbehörde. Da es sich bei der Bautzner Straße um eine Bundesstraße für den weiträumigen Verkehr handelt, beträgt die Entwurfsgeschwindigkeit 50 km/h, auch unabhängig von einem ggf. verkehrsrechtlich angeordnetem Tempo 30. Auf die bautechnische Bemessung der Bundesstraße hat die VwV-StVO keine Auswirkungen.

Des Weiteren forderte er, dass die neuen Zugänge zum geplanten Altenpflegeheim und die entsprechenden Wegebeziehungen berücksichtigt werden. Die Einwendung hat sich erledigt. Das Altenpflegeheim soll nicht mehr gebaut werden.

Ferner kritisierte der Einwender, dass der Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplan zum Parkraum- und Bewirtschaftungskonzept Innere Neustadt, Umfeld Diakonissenkrankenhaus entgegen dem Erläuterungsbericht nicht zur Information beilag. Auch das Verkehrssicherheitsaudit und die Stellungnahme dazu wurden weder ausgelegt noch auf Nachfrage zur Verfügung gestellt. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Der genaue Umfang der auszulegenden Planunterlagen ergibt sich aus dem begrenzten Ziel, den von dem geplanten Vorhaben potenziell Betroffenen Anlass zur Prüfung ihrer Betroffenheit zu geben und damit die Möglichkeit zu eröffnen, Einwendungen zu erheben (Anstoßfunktion). Deshalb müssen nicht sämtliche Unterlagen ausgelegt werden, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend beurteilen zu können, sondern nur solche, die erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst zu machen (BVerwG, Urteil vom 18. März 2009, 9 A 39/07, Rn. 30 – zitiert nach juris). Bei dem Hinweis auf den ABM-Plan zum Parkraum- und Bewirtschaftungskonzept Innere Neustadt in Unterlage 1 handelte es sich um einen unerheblichen redaktionellen Fehler, der im Rahmen der 1. Tektur korrigiert wurde (vgl. Tektur 1, Unterlage 1, S. 16). Der Text gibt nämlich den für den Planer maßgeblichen Inhalt des ABM-Plans (halbseitiges Parken in der Holzhofgasse) und die Folgen für die Verkehrsführung im Planbereich (stadtwärtiger Verkehr gelangt als Linksabbieger in Höhe der Lessingstraße über die Holzhofgasse zum Diakonissenkrankenhaus) an. Nähere Informationen sind – neben der Unterlage 16.5 - für die Anstoßfunktion nicht erforderlich. Das Verkehrssicherheitsaudit wurde vom Vorhabenträger ausgewertet und der ausgelegten Planung zugrunde gelegt. Angesichts des umfassenden Vorbringens des Einwenders zu Belangen der Verkehrssicherheit haben die Planunterlagen auch in dieser Hinsicht ihre Anstoßfunktion erfüllt.

Weiterhin stelle das Radverkehrskonzept für die Radeberger Straße den Mangel 514 („DTV für einfache Fahrbahnführung bei Tempo 50 etwas zu hoch“) fest und schlage

streckenhafte verkehrsorganisatorische Maßnahmen vor. Ein Ansatz für die Behebung des Mangels sei in der Planung jedoch nicht zu erkennen. Die Einwendung wird zurückgewiesen. Lediglich die Anpassung der Einmündung der Radeberger Straße wird als Folgemaßnahme von der Konzentrationswirkung des Beschlusses umfasst. Die Planfeststellungsbehörde ist insoweit antragsgebunden und kann die Forderungen mangels Zuständigkeit nicht umsetzen.

Der Einwender schlägt vor, die Einmündung des Diakonissenweges als großzügige Gehwegüberfahrt auszuführen. Die Ein- und Ausfahrt in den Diakonissenweg solle künftig komplett entfallen; die Zufahrt mit Ausnahme von Rettungsfahrzeugen mit Sondersignal nur noch bis zur Tiefgarage möglich sein. Sei dies nicht möglich, sollen die Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten zumindest so gestaltet werden, dass sie nur noch von Anliegerverkehr in Anspruch genommen werden. Die ohnehin ungünstig gelegenen Taxistellplätze sollen in die Nähe des Krankenseingangs verlegt werden.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen. Die Anlage einer gegenüber dem Straßenverkehr bevorrechtigten Gehwegüberfahrt an der Einmündung Diakonissenweg ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des reibungslosen Verkehrsflusses auf der vielbefahrenen Bundesstraße abzulehnen. Das Gleiche gilt für den Entfall von Ein- und Ausfahrt bzw. die Beschränkung auf Anliegerverkehr im Bereich des Diakonissenweges. Neben Rettungsfahrzeugen sollen auch andere Verkehrsteilnehmer, wie z. B. Lieferfahrzeuge, die sozialen Einrichtungen aus beiden Richtungen erreichen können. Für diese Fahrzeuge ist die Einmündung bemessen worden. Da es in dem beengten Bereich Holzhofgasse/Diakonissenweg keine Wendemöglichkeit gibt, können Ein- und Ausfahrt nicht entfallen. Im Übrigen sind Holzhofgasse und Diakonissenweg für den Durchgangsverkehr nicht besonders attraktiv, so dass lediglich mit Anlieger-, Liefer- und Besucherverkehr zu rechnen ist. Des Weiteren musste im Planfeststellungsbeschluss nicht über eine Verlegung der Taxistellplätze entschieden werden. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens können dem Vorhabenträger nur Maßnahmen aufgegeben werden, die zur Problemlösung für die durch das geplante Vorhaben hervorgerufenen Konflikte erforderlich sind. Die lediglich nachrichtliche Darstellung in Unterlage 16.5 entspricht den bestehenden Verhältnissen. Der Standort der Taxistellplätze und dessen Auswirkungen auf andere Verkehrsteilnehmer wird durch das geplante Vorhaben weder verändert werden, noch muss er das als Folgemaßnahme.

Zudem forderte der Einwender für die Einmündung der Prießnitzstraße Tempo 30, beidseitige Radverkehrsanlagen und Fahrstreifen mit richtlinienkonformer Breite. Darüber hinaus solle die Einmündung als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden. Es sei auf deren starke Aufweitung aufgrund mangelnder Netzfunktion zu verzichten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Über eine Geschwindigkeitsbeschränkung muss in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht entschieden werden, da die straßenverkehrsrechtliche Regelung keinen Einfluss auf die Planungsentscheidung hat. Die Regelung des Verkehrs kann einer späteren Anordnung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde überlassen bleiben. Der Vorhabenträger hat sich aufgrund der beengten räumlichen Verhältnisse für die vorgesehene Fahrstreifenbreite und Schutzstreifen anstelle von Radfahrstreifen entschieden. Die Anlage einer gegenüber dem Straßenverkehr bevorrechtigten Gehwegüberfahrt an der

Einmündung Prießnitzstraße ist aus Gründen der Verkehrssicherheit und des reibungslosen Verkehrsflusses auf der vielbefahrenen Bundesstraße abzulehnen. Die Einmündung der Prießnitzstraße muss abgekröpft und nach Westen aufgeweitet werden, so dass die B 6 auch nach der Verlegung der Straßenbahnschienen für den abbiegenden Verkehr gut einsehbar ist. Außerdem wird damit die Schleppkurve für Müll- und Rettungsfahrzeuge sowie Busse ermöglicht bzw. verbessert.

Des Weiteren solle der Übergang aus der Forststraße abgesenkt werden und die Forststraße einen gut befahrbaren, ebenen Belag bekommen.

Der Einwendung wird teilweise stattgegeben. Für Radfahrer ist bereits eine Absenkung der Zufahrt Forststraße vorgesehen. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen. Außer ihrer südlichen Spitze, welcher als Folgemaßnahme zum Bau der Betriebsanlagen der Straßenbahn neu gestaltet wird (s. Beschluss Ziffer C.I.1), ist die Forststraße nicht Teil der zu ändernden Verkehrswege und damit nicht von der Genehmigungs- und Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst. Die Planfeststellungsbehörde ist daher nicht für die Umsetzung der Forderung zuständig.

Schließlich sei der Zugang zur Prießnitz lediglich über eine Treppe unzureichend. Das Gebiet solle barrierefrei mit Kinderwagen, Rollstuhl und Fahrrad erreichbar sein. Der Einwender schlägt daher vor, am südlichen Rand des Flurstückes 440 bzw. an der Flurstücksgrenze 440/440 a einen Weg zu errichten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Treppe ist untrennbarer Teil des Brückenbauwerkes, welches als Hochwasserschadensbeseitigungsmaßnahme abgerissen und neu errichtet wird. Ausweislich der Unterlage 5.1 Blatt 1 und Unterlage 18 S. 7 dient sie der Wartung der Brückenflügel und der Anpassung an die im Rahmen der naturnahen Umgestaltung der Prießnitz durch das Umweltamt geplanten Wege zur Brücke. Sie ist daher von der Genehmigungs- und Konzentrationswirkung des Beschlusses umfasst. Für die Erschließung der Prießnitz und ihres Umfeldes über einen gesonderten Weg gilt dies hingegen nicht. Hierbei handelt es sich weder um einen Bestandteil der zu ändernden Verkehrswege noch um eine notwendige Folgemaßnahme der beiden Vorhaben und ist damit nicht von der Genehmigungs- und Konzentrationswirkung des Planfeststellungsbeschlusses umfasst. Unter Folgemaßnahmen sind alle Regelungen außerhalb der eigentlichen Zulassung zu verstehen, die für eine angemessene Entscheidung über die durch das Vorhaben aufgeworfenen Probleme notwendig sind. Die mangelnde barrierefreie Erschließung der Prießnitz wird jedoch nicht durch das Vorhaben hervorgerufen oder verschlechtert. Die Planfeststellungsbehörde ist daher nicht für die Umsetzung der Forderung zuständig.

## **XX Zusammenfassung/Gesamtabwägung**

Striktes Recht steht der Planfeststellung nicht entgegen. Vor Erlass der Entscheidung hat die Planfeststellungsbehörde die Sachverhalte ermittelt, soweit diese für die Entscheidung über die Vorhaben relevant sein konnten. Die von den Vorhaben betroffenen privaten und öffentlichen Belange sind gegeneinander und untereinander verglichen, bewertet und durch Nebenbestimmungen in Einklang gebracht worden. Unter Berücksichtigung

der Auswirkungen auf die Umwelt, das Eigentum sowie die übrigen öffentlichen und privaten Belange, handelt es sich bei den planfestgestellten Vorhaben um eine Lösung, die nach dem Gebot der gerechten Abwägung und dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit die unterschiedlichen Belange entsprechend ihrem Gewicht berücksichtigt, dem Grundsatz der Konfliktbewältigung Rechnung trägt und insgesamt in einen sachgerechten Ausgleich zueinander bringt, ohne dass vorzugswürdige Alternativen zu den planfestgestellten Maßnahmen ersichtlich wäre.

## **XXI Sofortvollzug**

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

## **XXII Kostenentscheidung**

Die Entscheidung über die Kosten beruht auf § 1 Abs. 1 Satz 1, § 2 Abs. 1 Satz 1, § 4 und § 12 SächsVwKG. Der Vorhabenträger ist gem. § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 SächsVwKG von der Zahlung einer Gebühr befreit. Die Festsetzung von Auslagen bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

## **D Rechtsbehelfsbelehrung**

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

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

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

Die Klage ist schriftlich zu erheben. Die Klage kann elektronisch erhoben werden nach Maßgabe des § 55a VwGO sowie der Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung (ERVV) vom 24. November 2017 (BGBl. I S. 3803) in der jeweils geltenden Fassung.

Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind innerhalb einer Frist von zehn Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt. Dies gilt nicht, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Klägers zu ermitteln.

Die Anfechtungsklage gegen den Planfeststellungsbeschluss hat gemäß § 29 Abs. 6 Satz 2 PBefG keine aufschiebende Wirkung. Ein Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung nach § 80 Abs. 5 Satz 1 VwGO kann innerhalb eines Monats nach Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses beim Sächsischen Obergerverwaltungsgericht ge-

stellt und begründet werden. Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Planfeststellungsbeschluss Beschwerte einen hierauf gestützten Antrag innerhalb einer Frist von einem Monat stellen. Die Frist beginnt in dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerte von den Tatsachen Kenntnis erlangt.



Godehard Kamps  
Abteilungsleiter Infrastruktur