

Straßenbauverwaltung
Straßen- und Tiefbauamt Dresden
Straße / Abschnittsnummer / Station:

Bautzner Straße von Prießnitzstraße bis Stolpener Straße
einschließlich Brücke über die Prießnitz
Hochwasserschadensbeseitigung ID-8738

PROJIS-Nr.:

FESTSTELLUNGSENTWURF

- TEKTUR 1 -

UNTERLAGE 17

Immissionstechnische Untersuchungen

aufgestellt:
Straßen- und Tiefbauamt
Dresden, den 01.07.2020


Dr. Robert Franke
komm. Amtsleiter

Bautzner Straße

von Prießnitzstraße bis Stolpener Straße einschließlich Brücke über die Prießnitz

Unterlage 17

Unterlage 17.1	Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung
Unterlage 17.2	Emissionen Emittent: Straßenbahnen
Unterlage 17.3	Berechnung der Beurteilungspegel Prognose Nullfall und Prognose Planfall Emittent: Straßenbahnen
Unterlage 17.4	Fotodokumentation
Unterlage 17.5	Schalltechnische Untersuchung zum Umleitungsverkehr während der Bauzeit
Unterlage 17.6	Einschätzung der lufthygienischen Situation
17.6.1	Schreiben UA 03.08.2018
17.6.2	Schreiben UA 25.05.2020

Hausmitteilung



Dresden.
Dresdener

Frau Ola
86.21

Landeshauptstadt Dresden
Umweltamt
Abteilung Stadtökologie
Sachgebiet Landschafts- u. Umweltplanung

GZ: 86.22-60-0299/14933
55222/18

Bearbeiter: Herr Dietz
Telefon: (03 51) 4 88 62 14
Sitz: Grunaer Str.2
E-Mail: VDietz@dresden.de

Datum: 03.08.2018

Aktualisierung der Einschätzung zur lufthygienischen Situation an der Bautzner Straße – Bauvorhaben Priebnitzstraße bis Stolpener Straße

Die Beurteilung aus dem Jahr 2015 wird wie folgt angepasst. Inzwischen liegen auch Luftschadstoffberechnungen des Sächsischen Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie für das Jahr 2015 (07/2017) vor.

Im Bereich des Bauvorhabens haben die Luftschadstoffberechnungen folgende Maximalwerte ergeben, die jeweils unterhalb gesetzlicher Grenzwerte liegen:

Jahresmittel in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Jahr 2013	Jahr 2015	Grenzwert
NO ₂ -Jahresmittelwert	37	35,7	40
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	27	26,3	40

Auch das Tagesmittelwertkriterium für PM₁₀ (Grenzwert für das Tagesmittel bei PM₁₀ ist $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - 35 Überschreitungen dieses Wertes im Jahr sind zulässig) wird sicher eingehalten. Erst ab einem Jahresmittelwert größer $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist mit mehr als 35 Überschreitungen zu rechnen.

PM_{2,5} hat einen Anteil von 60 bis 70 % am PM₁₀. Das hieße, dass hier maximal $18,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angesetzt werden müssten bei einem Grenzwert von aktuell $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Am Bahnhof Dresden Neustadt wurden 2017 $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen.

Da Verkehrsprognosezahlen 2030 alle unterhalb der DTV-Istzahlen liegen, ist auch mit einem weiteren Absinken der Luftschadstoffwerte zu rechnen. Dieser Trend wird durch die Berechnung 2015 bestätigt. Im Baubereich ist deswegen ein Luftschadstoffgutachten nicht erforderlich.

Dietz

Dietz
Sachbearbeiter

Hausmitteilung



Dresden.
Dresdner

Landeshauptstadt Dresden		Straßen- und Tiefbauamt / 66		Landeshauptstadt Dresden	
		M 704 W		Umweltamt	
		26. MAI 2020		Abteilung Stadtökologie	
66.1		66.1		GZ:	86.22-10-0212/15157
66.2		66.2		Bearbeiter:	126193/20
66.3		66.3		Telefon:	Frau Ola
66.4		66.4		Sitz:	(03 51) 4 88 62 95
66.5		66.5		E-Mail:	Grunaer Str.2
66.6		66.6			HOLA@dresden.de
Termin:		Termin:			

Datum: 25. MAI 2020

**Verkehrsbauvorhaben "Bautzner Straße von der Prießnitzstraße bis Stolpener Straße einschließlich Brücke über die Prießnitz" (im Rahmen der HWSB 2013)
Aktualisierung der Stellungnahmen des Umweltamtes zur 1. Tektur**

Sehr geehrte Frau Nitschke,

die letzten Stellungnahmen des Umweltamtes wurden zum o.g. Verkehrsbauvorhaben 2017 formuliert. Inzwischen erfolgte die Offenlage und die Erörterung. In Folge musste eine 1. Tektur erstellt werden.

Folgende Planänderungen wurden in die 1. Tektur aufgenommen:

Der Leitungsbestand der DREWAG Netz wurde aktualisiert und vorliegende Forderungen in Abstimmung mit dem Versorgungsunternehmen in den koordinierten Leitungsplan (U 16.2) aufgenommen.

Die zwischenzeitlich realisierten Neubauten der „Pfund's Höfe“ sind in die Planung eingeflossen.

Die Entwässerungsplanung und damit die Planung der Gradienten wurden überarbeitet. Es wurde die Entwässerung der Linksabbiegespur neu betrachtet und entsprechend überarbeitet.

Mit der Einführung der neuen Arbeitsstättenrichtlinie ist die gesamte Bautechnologie sowie daraus resultierend die Verkehrsführung während der Bauzeit überarbeitet worden (U 16.7). Die Bauzeit verlängert sich damit um ca. 2 Monate auf aktuell 18 Monate. Der Straßenbahnverkehr kann nicht gewährleistet werden. Der Schienenersatzverkehr verkehrt überwiegend über die Umleitungsstrecken und durch das Baufeld.

Anders verhält es sich mit den vorgezogenen Maßnahmen der SEDD, die inzwischen schon realisiert worden sind und auch in die Tektur einfließen.

Bei Niederschlagsereignissen kann Mischwasser schon heute durch den Düker zum Klärwerk gepumpt werden. Damit verbessert sich die Situation hinsichtlich Verschmutzung der Prießnitz bei Regenfällen wesentlich.

Das Brückenbauwerk ändert sich weder in seinen Abmessungen noch in der Beschaffenheit.

Bei der Baudurchführung ändert sich die Bauabfolge und interne Baufelder, wodurch sich die Bauzeit um 2 Monate verlängert.

Ersatzpflanzungen im Überschwemmungsgebiet der Elbe

Die Maßnahme 3.3E (Anpflanzungen mit Sichtschutz- und Immissionsschutzfunktion) liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet der Elbe vom 01.10.2018, geändert am 21.01.2019 (Ausweisung eines 100jährigen Ereignisses mit 924 cm Wasserstand am Pegel Dresden).

Die Maßnahme könnte unter das Verbot des § 78a Abs. 1 Nr. 6 WHG (das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen im Überschwemmungsgebiet) fallen. Nach Ansicht der unteren Wasserbehörde, stehen die geplanten Pflanzungen hier nicht den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes entgegen. Somit ist das Verbot hier nicht einschlägig. Der Landesdirektion als obere Wasserbehörde obliegt es hier jedoch als zuständige Stelle dazu die abschließende Prüfung (vgl. dazu auch das Schreiben der Landesdirektion, Abt. 4, Ref. 42DD vom 15.12.2017) vorzunehmen.

Weiterhin wird auf die Belange des Gewässerrandstreifens der Prießnitz verwiesen. Der Gewässerrandstreifen bemisst sich innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen ab der Böschungsoberkante (hier ab der Ufermauer) 5 m landwärts (vgl. § 38 Abs. 3 Satz 3 WHG i. V. m. § 24 Abs. 2 SächsWG). Hier ist das Verbot des § 38 Abs. 4 Nr. 2 WHG zu beachten, nämlich das Verbot des Neuanpflanzens von nicht standortgerechten Bäumen und Sträuchern, sofern die Anpflanzungen im Gewässerrandstreifen der Prießnitz erfolgen sollen, vgl. dazu auch die Stellungnahme an das STA vom 05.07.2016 (Pkt. 3 der Vollständigkeitsprüfung, Dok.-Nr.: 39796/16). Zu den standortgerechten Gehölzen wird auf das beigegefügte Merkblatt der DWA verwiesen.

Vereinbarkeit des Straßenbauvorhabens (1. Tektur) mit den Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie

Die o.g. Planänderungen (1. Tektur) haben keine negativen Einflüsse auf den Inhalt des Gutachtens zur Einhaltung der Wasserrahmenrichtlinie.

Das Gutachten besitzt somit weiterhin seine Gültigkeit. Die Situation verbessert sich sogar wesentlich für die Prießnitz, da die Maßnahmen der Stadtentwässerung bereits umgesetzt wurden.

Umleitungsverkehr Holzhofgasse

Verkehr während der Umleitung: DTV_{Mo-Fr} 5130 /8,4% Schwerverkehr (130 Busse enthalten) gemäß Angaben zur Lärmberechnung

Daraus berechnet: **DTV_{Mo-So} 4400, SV_{Mo-So} 320 Fahrzeuge** (notwendige Angabe für Luftschadstoffberechnungen)

In den Luftschadstoffberechnungen 2015 (Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie 07/2017) wurde nun nach ähnlichen Straßenabschnitten gesucht. Die Lockwitzer Straße im Bereich Wasaplatz bis Hugo-Birkner-Straße hat die gleiche Verkehrsbelastung. Die Bebauung reicht dabei von locker bebaut im südlichen Teil der Straße bis dicht bebaut im nördlichen Teil (Mockritzer Straße bis Wasaplatz), so dass die Bebauung der Holzhofgasse mit abgebildet wird.

STRASSE	VON	BIS	LAENGE	DTV_KFZ	NO2_I1_GB	PM10_I1_GB	DTV_LKW
Lockwitzer Straße	Wasaplatz	Heinrich-Zille-Str./	110,54	4387	29,10	25,47	315
Lockwitzer Straße	Heinrich-Zille-St	Kurt-Frölich-Str.	126,33	4387	27,13	24,87	315
Lockwitzer Straße	Kurt-Frölich-Str.	Lenbachstr.	56,76	4387	28,07	24,69	315
Lockwitzer	Kurt-Frölich-Str.	Lenbachstr.	33,44	4387	27,86	24,87	315

STRASSE	VON	BIS	LAENGE	DTV_KFZ	NO2_I1_GB	PM10_I1_GB	DTV_LKW
Straße							
Lockwitzer Straße	Mockritzer Str.	Lenbachstr.	116,56	4387	26,92	24,39	315
Lockwitzer Straße	Rayskistr./Defreg	Mockritzer Str.	155,31	4387	24,91	23,79	315
Lockwitzer Straße	Defreggerstr.	Gotthardt-Kuehl-Str.	85,34	4387	26,20	24,19	315
Lockwitzer Straße	Gotthardt-Kuehl-S	Hugo-Bürkner-Str.	107,27	4387	25,84	24,09	315

Die berechneten Belastungen für die Lockwitzer Straße reichen bei NO₂ von 29 bis 25 µg/m³ und bei PM₁₀ von 24 bis 26 µg/m³ im Jahresmittel.

Betrachtet man nur berechneten Maximalwerte von 29 µg/m³ für NO₂ und von 26 µg/m³ für PM₁₀, dann besteht noch ein sehr großer Abstand zu gesetzlichen Grenzwerten von jeweils 40 µg/m³ für das Jahresmittel.

PM_{2,5} ist eine Teilmenge (60 bis 70%) von PM₁₀ und spielt damit keine Rolle. Im Jahr 2017 wurde an der Bergstraße 14 µg/m³ und in Dresden Nord (Bahnhof Neustadt) 14 µg/m³ (Grenzwert 25 µg/m³) ermittelt. Beide Stationen sind wesentlich stärker von Kfz-Verkehr belastet.

Insgesamt ist die Luftschadstoffbelastung bei NO₂ und PM₁₀ seit 2015 weiter gesunken (siehe: <https://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt/luft/Allgemeine-Luftbelastung.php>.)

Fazit: Die Holzhofgasse bleibt auch im Umleitungsfall eine im Vergleich zu anderen städtischen Hauptverkehrsstraßen gering belastete Straße. Eine Überschreitung von gesetzlichen Grenzwerten ist nicht zu befürchten, selbst wenn man die sinkende Tendenz bei Luftschadstoffen außer Acht lässt.

Mit freundlichen Grüßen



Ola