

Ihr/-e Ansprechpartner/-in
Ulrike Krumbiegel

Durchwahl
Telefon +49 351 825-3210

koenigsbruecker@
lds.sachsen.de*

Geschäftszeichen
(bitte bei Antwort angeben)
32-0522/826/15

Dresden,
16. Mai 2024

Planfeststellungsbeschluss

Verkehrsbauvorhaben “Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee“

MACH
WAS
WICHTIGES
Arbeiten im Öffentlichen Dienst Sachsen

Postanschrift:
Landesdirektion Sachsen
09105 Chemnitz

Besucheranschrift:
Landesdirektion Sachsen
Stauffenbergallee 2
01099 Dresden

www.lds.sachsen.de

Bankverbindung:
Empfänger
Hauptkasse des Freistaates Sachsen

IBAN
DE22 8600 0000 0086 0015 22
BIC MARK DEF1 860
Deutsche Bundesbank

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

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

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

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



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	15
A TENOR	19
I Feststellung des Plans	19
II Planunterlagen	19
1 Festgestellte Planunterlagen	19
2 Regelungen zu den Planunterlagen.....	23
III Nebenbestimmungen.....	24
1 Allgemeine Nebenbestimmungen.....	24
2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz.....	24
3 Arbeitsschutz	27
4 Archäologie und Denkmalschutz.....	28
5 Fischerei, Fischartenschutz	28
6 Geologie	30
7 Immissionsschutz.....	30
8 Kampfmittelbeseitigung	32
9 Naturschutz und Landschaftspflege	32
10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen.....	36
11 Rettungswesen, Öffentlicher Personennahverkehr.....	38
12 Straßenbahnanlagen, Straßenbau/Straßenverkehr und Ingenieurbauten	39
13 Vermessungswesen.....	41
14 Wald	41
15 Wasserhaushalt/Wasserwirtschaft	42
16 Sonstige öffentliche Belange	47
17 Private Belange	47
IV Wasserrechtliche Entscheidungen.....	49
1 Wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 WHG	49
2 Wasserrechtliche Genehmigung gemäß § 26 Abs. 1 Satz 1 SächsWG	50
3 Gewässerausbau	51
V Straßenrechtliche Entscheidungen	51
VI Zusagen	52
VII Einwendungen	52
VIII Sofortvollzug	52
IX Kosten.....	52
B SACHVERHALT	52
I Beschreibung des Vorhabens.....	52
II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	54
C ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE	56

I	Verfahren	56
1	Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens, Zuständigkeit	56
1.1	Durchführung eines einzigen Verfahrens nach § 78 Abs. 1 VwVfG.....	56
1.1.1	Mehrere selbstständige Vorhaben	56
1.1.2	Planfeststellungsbedürftigkeit	57
1.1.3	Bedürfnis einer einheitlichen Entscheidung.....	59
1.2	Schwerpunkt des Verfahrens, § 78 Abs. 2 VwVfG	60
1.3	Zuständigkeit.....	61
2	Umfang der Planfeststellung.....	61
2.1	Genehmigungs- und Gestaltungswirkung	61
2.2	Konzentrationswirkung	61
2.3	Enteignungsrechtliche Vorwirkung	62
3	Verfahrensvorschriften.....	62
II	Erforderlichkeit der Planung	63
1	Darstellung der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse	63
2	Planungsziele	64
3	Erforderlichkeit des Vorhabens	65
4	Ausbaustandard.....	66
4.1	Ausbaustandard Straßenbahnanlagen.....	66
4.2	Ausbaustandard Straße.....	68
III	Planungsvarianten	71
1	Variantenuntersuchung Vorhaben.....	72
2	Variantenuntersuchung bauzeitliche Verkehrsführung	75
IV	Umweltverträglichkeit.....	76
1	UVP-Pflicht des Vorhabens	77
2	Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung.....	77
3	Zusammenfassende Darstellung	78
3.1	Beschreibung des Vorhabens.....	78
3.2	Untersuchungsraum des UVP-Berichts	78
3.3	Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsraum	79
3.3.1	Allgemeine Gebietsbeschreibung und Schutzgebiete	79
3.3.2	Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit	80
3.3.3	Schutzgut Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt	80
3.3.4	Schutzgut Fläche und Boden	81
3.3.5	Schutzgut Wasser	81
3.3.6	Schutzgut Luft und Klima.....	83
3.3.7	Schutzgut Landschaft.....	83
3.3.8	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.....	83
3.3.9	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	84
3.4	Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen	84
3.4.1	Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit	84
3.4.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt	85
3.4.3	Schutzgut Fläche und Boden	85
3.4.4	Schutzgut Wasser	86
3.4.5	Schutzgut Luft und Klima.....	87
3.4.6	Schutzgut Landschaft.....	87
3.4.7	Schutzgut kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter	88
3.4.8	Wechselwirkungen	89
3.5	Auswirkungen von Vorhabenalternativen auf die Umwelt.....	89

3.6	Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	89
4	Zusammenfassende Bewertung	91
4.1	Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit	92
4.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt	93
4.3	Schutzgut Fläche und Boden	94
4.4	Schutzgut Wasser	94
4.5	Schutzgut Luft und Klima	95
4.6	Schutzgut Landschaft	96
4.7	Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	97
4.8	Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern:	97
5	Zusammenfassendes Ergebnis und Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung	97
V	Öffentliche Belange	98
1	Abfall, Altlasten, Bodenschutz	98
1.1	Abfall	98
1.2	Altlasten	98
1.3	Radioaktive Altlasten	99
1.4	Bodenschutz	99
2	Arbeitsschutz	99
3	Archäologie und Denkmalschutz	100
4	Fischerei und Fischartenschutz	102
5	Geologie	104
6	Immissionsschutz	104
6.1	Lärm	104
6.1.1	Rechtsgrundlagen	104
6.1.2	Bewertungsverfahren	106
6.1.3	Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG – planerischer Lärmschutz	108
6.1.4	Vereinbarkeit mit § 41 BImSchG – aktiver Lärmschutz	108
6.1.5	Vereinbarkeit mit § 42 BImSchG – passiver Lärmschutz	111
6.1.6	Lärm aufgrund von Verkehrsverlagerung	111
6.1.7	Lärmschutz auf den Umleitungsstrecken	112
6.1.8	Lärm während der Bauzeit	113
6.2	Luftschadstoffe	113
6.2.1	Rechtsgrundlagen	114
6.2.2	Bewertungsverfahren	114
6.2.3	Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG	114
6.3	Erschütterungen und Sonstige Immissionen	116
6.3.1	Erschütterungen	116
6.3.2	Sonstige Immissionen	117
7	Klimaschutz	118
8	Kommunale Belange	118
9	Naturschutz und Landschaftspflege	120
9.1	Eingriff	120
9.1.1	Grundsatz	120
9.1.2	Bewertung des Eingriffs	120
9.1.3	Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Zulässigkeit	125
9.1.4	Ausgleich und Ersatz von Eingriffen	129
9.1.5	Schonung von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen	131
9.1.6	Unterhaltung und rechtliche Sicherung	132
9.1.7	Kompensationsflächenkataster	134
9.1.8	Überwachungspflichten	134
9.2	Schutzgebietssystem Natura 2000	134

9.2.1	FFH-Gebiet „Prießnitzgrund“	135
9.2.2	FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ und SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“	137
9.2.3	Einschätzung und Relevanz anderer Pläne und Projekte	137
9.2.4	Gesamtzusammenfassung der FFH-Verträglichkeitsvorprüfung	137
9.3	Allgemeiner Artenschutz	138
9.4	Besonderer Artenschutz	138
9.4.1	Grundlage der artenschutzrechtlichen Prüfung	139
9.4.2	Wirkfaktoren	140
9.4.3	Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen	140
9.4.4	Konfliktanalyse	141
9.5	Gesetzlich geschützte Biotope	145
9.5.1	Grundsatz	145
9.5.2	Auswirkungen des Vorhabens auf gesetzliche geschützte Biotope	145
9.6	Sonstiger Gebietsschutz	146
9.6.1	Landschaftsschutzgebiet „Wilschdorf-Rähnitzer-Sandhügelland“	146
9.6.2	Naturdenkmal „Flatter Ulme“	147
9.6.3	Flächennaturdenkmal „Tiefe Börner Mockritz“	148
10	Kampfmittelbeseitigung	149
11	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen	150
12	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Öffentlicher Personenfernverkehr	150
13	Raumordnung, Regional- und Landesplanung, Baurecht	151
14	Rettungswesen	152
15	Straßenbahnanlagen, Straßenbau/Straßenverkehr und Ingenieurbauten	152
15.1	Verkehrsführungskonzept	152
15.1.1	Entfall Linksabbieger Bischofsweg West	152
15.1.2	Trassenverlauf Führung Radverkehr am Knotenpunkt Bischofsweg West	153
15.1.3	Andienung der Grundstücke	154
15.1.4	Verkehrsführungskonzept Umleitungen	155
15.2	Stellungnahme Technische Aufsichtsbehörde, Landesamt für Straßenbau und Verkehr	158
15.3	Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde	159
15.4	Stellungnahme der Polizeidirektion Dresden, Sachbereich Verkehr	159
15.5	Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen	164
15.6	Ingenieurbauwerke	164
16	Vermessungswesen	165
17	Wald	165
18	Wasserhaushalt/Wasserwirtschaft	166
18.1	Gewässerausbau	166
18.1.1	Grundsätze des umweltgerechten Gewässerausbaus § 67 Abs. 1 WHG	167
18.1.2	Wahrung des Wohls der Allgemeinheit § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG	168
18.1.3	Weitere wasserrechtliche Anforderungen	170
18.2	Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen	174
18.2.1	Oberflächenwasserkörper „Kaitzbach“	175
18.2.2	Grundwasserkörper „Elbe“	177
18.2.3	Ergebnis	178
18.3	Wasserrechtliche Erlaubnisse	178
18.3.1	Benutzungen von Grundwasser	178
18.3.2	Benutzungen von Oberflächenwasser	179
18.4	Wasserrechtliche Genehmigungen	180
18.4.1	Errichtung von Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern	180
18.4.2	Abwasseranlagen	181
18.5	Begründung Nebenstimmungen	182

18.6	Stellungnahmen der Wasserbehörden.....	183
19	Stellungnahmen Anerkannte Naturschutzvereinigungen	183
19.1	Landesverein Sächsischer Heimatschutz e. V.....	183
19.2	BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.....	188
VI	Private Einwendungen.....	199
1	Allgemeine Einwendungen.....	199
2	Einzelne Einwendungen	200
2.1	Einwendungen aus der Sammeleinwendung mit ca. 5000 Unterschriften – Einwendernummer 254 und 256.....	201
2.1.1	Einwendernummer 254.....	201
2.1.2	Einwendernummer 256.....	204
2.2	Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“	209
2.2.1	Einwendernummer 255 (Ursprungsplanung und Online-Konsultation).....	209
2.2.2	Einwendernummer 255 (1. Tektur)	247
2.2.3	Einwendernummer 3.....	268
2.2.4	Einwendernummer 4.....	270
2.2.5	Einwendernummer 5.....	270
2.2.6	Einwendernummer 6.....	270
2.2.7	Einwendernummer 7.....	270
2.2.8	Einwendernummer 8.....	270
2.2.9	Einwendernummer 9.....	270
2.2.10	Einwendernummer 10.....	271
2.2.11	Einwendernummer 11.....	271
2.2.12	Einwendernummer 15.....	271
2.2.13	Einwendernummer 18.....	271
2.2.14	Einwendernummer 20.....	272
2.2.15	Einwendernummer 23.....	272
2.2.16	Einwendernummer 26.....	272
2.2.17	Einwendernummer 33 - 39.....	272
2.2.18	Einwendernummer 46.....	273
2.2.19	Einwendernummer 48.....	274
2.2.20	Einwendernummer 50.....	275
2.2.21	Einwendernummer 51 und 52.....	275
2.2.22	Einwendernummer 53.....	276
2.2.23	Einwendernummer 55.....	276
2.2.24	Einwendernummer 59.....	276
2.2.25	Einwendernummer 64.....	276
2.2.26	Einwendernummer 65.....	276
2.2.27	Einwendernummer 73.....	276
2.2.28	Einwendernummer 82.....	276
2.2.29	Einwendernummer 87.....	276
2.2.30	Einwendernummer 88.....	276
2.2.31	Einwendernummer 89.....	277
2.2.32	Einwendernummer 109.....	277
2.2.33	Einwendernummer 111 – 118	277
2.2.34	Einwendernummer 120.....	281
2.2.35	Einwendernummer 122.....	282
2.2.36	Einwendernummer 133.....	282
2.2.37	Einwendernummer 134.....	282
2.2.38	Einwendernummer 135 – 142	282
2.2.39	Einwendernummer 143 – 146	285
2.2.40	Einwendernummer 147.....	287
2.2.41	Einwendernummer 149.....	287

2.2.42	Einwendernummer 158.....	287
2.2.43	Einwendernummer 159.....	287
2.2.44	Einwendernummer 161.....	287
2.2.45	Einwendernummer 164.....	290
2.2.46	Einwendernummer 165.....	290
2.2.47	Einwendernummer 168.....	290
2.2.48	Einwendernummer 177.....	290
2.2.49	Einwendernummer 179.....	291
2.2.50	Einwendernummer 180.....	292
2.2.51	Einwendernummer 181.....	292
2.2.52	Einwendernummer 183.....	292
2.2.53	Einwendernummer 191.....	292
2.2.54	Einwendernummer 192.....	292
2.2.55	Einwendernummer 196.....	292
2.2.56	Einwendernummer 201.....	292
2.2.57	Einwendernummer 217.....	293
2.2.58	Einwendernummer 218.....	293
2.2.59	Einwendernummer 219.....	293
2.2.60	Einwendernummer 224.....	293
2.2.61	Einwendernummer 225.....	293
2.2.62	Einwendernummer 228.....	293
2.2.63	Einwendernummer 241.....	293
2.2.64	Einwendernummer 257 – 259.....	293
2.2.65	Einwendernummer 263.....	294
2.2.66	Einwendernummer 271.....	295
2.2.67	Einwendernummer 277.....	295
2.2.68	Einwendernummer 280.....	295
2.2.69	Einwendernummer 281.....	295
2.2.70	Einwendernummer 282 und 283.....	295
2.2.71	Einwendernummer 299.....	296
2.2.72	Einwendernummer 300.....	296
2.2.73	Einwendernummer 301.....	296
2.2.74	Einwendernummer 302.....	297
2.2.75	Einwendernummer 303.....	297
2.2.76	Einwendernummer 309.....	297
2.2.77	Einwendernummer 310.....	297
2.2.78	Einwendernummer 314.....	299
2.2.79	Einwendernummer 316.....	299
2.2.80	Einwendernummer 319.....	299
2.2.81	Einwendernummer 322.....	299
2.2.82	Einwendernummer 323.....	299
2.2.83	Einwendernummer 324.....	299
2.2.84	Einwendernummer 325.....	299
2.2.85	Einwendernummer 342.....	300
2.2.86	Einwendernummer 343.....	300
2.2.87	Einwendernummer 344.....	301
2.2.88	Einwendernummer 346.....	301
2.2.89	Einwendernummer 347.....	301
2.2.90	Einwendernummer 348.....	301
2.2.91	Einwendernummer 349.....	301
2.2.92	Einwendernummer 350.....	301
2.2.93	Einwendernummer 351.....	302
2.2.94	Einwendernummer 352.....	302
2.2.95	Einwendernummer 353.....	302

2.2.96	Einwendernummer 354.....	302
2.2.97	Einwendernummer 355.....	303
2.2.98	Einwendernummer 356.....	303
2.2.99	Einwendernummer 357.....	303
2.2.100	Einwendernummer 360.....	303
2.2.101	Einwendernummer 361.....	303
2.2.102	Einwendernummer 363.....	303
2.2.103	Einwendernummer 364.....	304
2.2.104	Einwendernummer 365.....	304
2.2.105	Einwendernummer 367.....	304
2.2.106	Einwendernummer 368.....	304
2.2.107	Einwendernummer 369.....	304
2.2.108	Einwendernummer 370.....	305
2.2.109	Einwendernummer 371.....	305
2.2.110	Einwendernummer 372.....	305
2.2.111	Einwendernummer 373.....	305
2.2.112	Einwendernummer 374.....	305
2.2.113	Einwendernummer 375.....	306
2.2.114	Einwendernummer 376.....	306
2.2.115	Einwendernummer 377.....	306
2.2.116	Einwendernummer 378.....	306
2.2.117	Einwendernummer 379.....	306
2.2.118	Einwendernummer 380.....	306
2.2.119	Einwendernummer 384.....	306
2.2.120	Einwendernummer 386.....	308
2.2.121	Einwendernummer 387.....	308
2.2.122	Einwendernummer 388.....	308
2.2.123	Einwendernummer 389.....	308
2.2.124	Einwendernummer 390.....	308
2.2.125	Einwendernummer 391.....	309
2.2.126	Einwendernummer 392.....	309
2.2.127	Einwendernummer 393.....	309
2.2.128	Einwendernummer 394.....	309
2.2.129	Einwendernummer 395.....	310
2.2.130	Einwendernummer 396.....	310
2.2.131	Einwendernummer 398.....	310
2.2.132	Einwendernummer 399.....	310
2.2.133	Einwendernummer 400.....	311
2.2.134	Einwendernummer 401.....	311
2.2.135	Einwendernummer 408.....	311
2.2.136	Einwendernummer 411.....	311
2.2.137	Einwendernummer 412.....	311
2.2.138	Einwendernummer 413.....	311
2.2.139	Einwendernummer 414.....	311
2.3	Musterschreiben mit Anschluss an Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“	311
2.3.1	Einwendernummer 2.....	314
2.3.2	Einwendernummer 13.....	314
2.3.3	Einwendernummer 14.....	314
2.3.4	Einwendernummer 16.....	314
2.3.5	Einwendernummer 17.....	314
2.3.6	Einwendernummer 19.....	314
2.3.7	Einwendernummer 21.....	314
2.3.8	Einwendernummer 22.....	315

2.3.9	Einwendernummer 25.....	315
2.3.10	Einwendernummer 27.....	315
2.3.11	Einwendernummer 28.....	316
2.3.12	Einwendernummer 29.....	316
2.3.13	Einwendernummer 30.....	316
2.3.14	Einwendernummer 31.....	316
2.3.15	Einwendernummer 40.....	316
2.3.16	Einwendernummer 41.....	317
2.3.17	Einwendernummer 42.....	317
2.3.18	Einwendernummer 43.....	317
2.3.19	Einwendernummer 44.....	317
2.3.20	Einwendernummer 45.....	317
2.3.21	Einwendernummer 47.....	317
2.3.22	Einwendernummer 54.....	318
2.3.23	Einwendernummer 58.....	318
2.3.24	Einwendernummer 62.....	318
2.3.25	Einwendernummer 63.....	318
2.3.26	Einwendernummer 66.....	318
2.3.27	Einwendernummer 67 und 68.....	318
2.3.28	Einwendernummer 70.....	319
2.3.29	Einwendernummer 71.....	319
2.3.30	Einwendernummer 72.....	320
2.3.31	Einwendernummer 76.....	320
2.3.32	Einwendernummer 77.....	320
2.3.33	Einwendernummer 78.....	320
2.3.34	Einwendernummer 79.....	321
2.3.35	Einwendernummer 84.....	321
2.3.36	Einwendernummer 85.....	321
2.3.37	Einwendernummer 90.....	323
2.3.38	Einwendernummer 91.....	323
2.3.39	Einwendernummer 92.....	323
2.3.40	Einwendernummer 93.....	323
2.3.41	Einwendernummer 94.....	323
2.3.42	Einwendernummer 95.....	323
2.3.43	Einwendernummer 97.....	323
2.3.44	Einwendernummer 99.....	324
2.3.45	Einwendernummer 102.....	324
2.3.46	Einwendernummer 103.....	324
2.3.47	Einwendernummer 104.....	324
2.3.48	Einwendernummer 105.....	325
2.3.49	Einwendernummer 106.....	325
2.3.50	Einwendernummer 107.....	325
2.3.51	Einwendernummer 108.....	325
2.3.52	Einwendernummer 119.....	325
2.3.53	Einwendernummer 124.....	325
2.3.54	Einwendernummer 126.....	325
2.3.55	Einwendernummer 128.....	325
2.3.56	Einwendernummer 129.....	326
2.3.57	Einwendernummer 131.....	326
2.3.58	Einwendernummer 132.....	328
2.3.59	Einwendernummer 133.....	328
2.3.60	Einwendernummer 148.....	328
2.3.61	Einwendernummer 152.....	328
2.3.62	Einwendernummer 153.....	328

2.3.63	Einwendernummer 155.....	328
2.3.64	Einwendernummer 156.....	328
2.3.65	Einwendernummer 157.....	329
2.3.66	Einwendernummer 160.....	329
2.3.67	Einwendernummer 162.....	329
2.3.68	Einwendernummer 163.....	329
2.3.69	Einwendernummer 166.....	329
2.3.70	Einwendernummer 167.....	329
2.3.71	Einwendernummer 171.....	329
2.3.72	Einwendernummer 174.....	329
2.3.73	Einwendernummer 175.....	329
2.3.74	Einwendernummer 176.....	330
2.3.75	Einwendernummer 178.....	330
2.3.76	Einwendernummer 182.....	331
2.3.77	Einwendernummer 184.....	331
2.3.78	Einwendernummer 185.....	331
2.3.79	Einwendernummer 186.....	331
2.3.80	Einwendernummer 187.....	331
2.3.81	Einwendernummer 188.....	331
2.3.82	Einwendernummer 190.....	331
2.3.83	Einwendernummer 193.....	331
2.3.84	Einwendernummer 194.....	332
2.3.85	Einwendernummer 195.....	332
2.3.86	Einwendernummer 197.....	333
2.3.87	Einwendernummer 198.....	333
2.3.88	Einwendernummer 199.....	333
2.3.89	Einwendernummer 200.....	333
2.3.90	Einwendernummer 202.....	334
2.3.91	Einwendernummer 203.....	334
2.3.92	Einwendernummer 204.....	334
2.3.93	Einwendernummer 205.....	334
2.3.94	Einwendernummer 206.....	334
2.3.95	Einwendernummer 207.....	334
2.3.96	Einwendernummer 208.....	335
2.3.97	Einwendernummer 209.....	335
2.3.98	Einwendernummer 210.....	335
2.3.99	Einwendernummer 211.....	335
2.3.100	Einwendernummer 212.....	335
2.3.101	Einwendernummer 215.....	335
2.3.102	Einwendernummer 216.....	335
2.3.103	Einwendernummer 220.....	336
2.3.104	Einwendernummer 221.....	336
2.3.105	Einwendernummer 222.....	337
2.3.106	Einwendernummer 223.....	338
2.3.107	Einwendernummer 226.....	338
2.3.108	Einwendernummer 227.....	338
2.3.109	Einwendernummer 229.....	338
2.3.110	Einwendernummer 230.....	338
2.3.111	Einwendernummer 232.....	338
2.3.112	Einwendernummer 233.....	339
2.3.113	Einwendernummer 234.....	339
2.3.114	Einwendernummer 235.....	339
2.3.115	Einwendernummer 236.....	339
2.3.116	Einwendernummer 237.....	339

2.3.117	Einwendernummer 238.....	339
2.3.118	Einwendernummer 239.....	339
2.3.119	Einwendernummer 240.....	340
2.3.120	Einwendernummer 242.....	340
2.3.121	Einwendernummer 243.....	340
2.3.122	Einwendernummer 245.....	340
2.3.123	Einwendernummer 246.....	340
2.3.124	Einwendernummer 249.....	340
2.3.125	Einwendernummer 250.....	340
2.3.126	Einwendernummer 251.....	341
2.3.127	Einwendernummer 252.....	341
2.3.128	Einwendernummer 253.....	341
2.3.129	Einwendernummer 261.....	341
2.3.130	Einwendernummer 262.....	341
2.3.131	Einwendernummer 265.....	341
2.3.132	Einwendernummer 266.....	341
2.3.133	Einwendernummer 267.....	342
2.3.134	Einwendernummer 268.....	342
2.3.135	Einwendernummer 272.....	342
2.3.136	Einwendernummer 273.....	342
2.3.137	Einwendernummer 274.....	342
2.3.138	Einwendernummer 275.....	342
2.3.139	Einwendernummer 276.....	342
2.3.140	Einwendernummer 278.....	343
2.3.141	Einwendernummer 279.....	343
2.3.142	Einwendernummer 282 und 283.....	343
2.3.143	Einwendernummer 284.....	343
2.3.144	Einwendernummer 285.....	344
2.3.145	Einwendernummer 296.....	344
2.3.146	Einwendernummer 298.....	344
2.3.147	Einwendernummer 305.....	344
2.3.148	Einwendernummer 306.....	344
2.3.149	Einwendernummer 307.....	344
2.3.150	Einwendernummer 308.....	345
2.3.151	Einwendernummer 311.....	345
2.3.152	Einwendernummer 312.....	345
2.3.153	Einwendernummer 313.....	345
2.3.154	Einwendernummer 315.....	345
2.3.155	Einwendernummer 317.....	345
2.3.156	Einwendernummer 318.....	345
2.3.157	Einwendernummer 320.....	345
2.3.158	Einwendernummer 321.....	345
2.3.159	Einwendernummer 326.....	345
2.3.160	Einwendernummer 331.....	346
2.3.161	Einwendernummer 332.....	346
2.3.162	Einwendernummer 333.....	346
2.3.163	Einwendernummer 334.....	347
2.3.164	Einwendernummer 335.....	347
2.3.165	Einwendernummer 336.....	347
2.3.166	Einwendernummer 337.....	347
2.3.167	Einwendernummer 338.....	348
2.3.168	Einwendernummer 339.....	348
2.3.169	Einwendernummer 340.....	348
2.3.170	Einwendernummer 341.....	348

2.3.171	Einwendernummer 345.....	348
2.3.172	Einwendernummer 358.....	348
2.3.173	Einwendernummer 359.....	349
2.3.174	Einwendernummer 362.....	349
2.3.175	Einwendernummer 366.....	349
2.3.176	Einwendernummer 381.....	349
2.3.177	Einwendernummer 382.....	350
2.3.178	Einwendernummer 383.....	350
2.3.179	Einwendernummer 385.....	350
2.3.180	Einwendernummer 397.....	350
2.3.181	Einwendernummer 402.....	351
2.3.182	Einwendernummer 403.....	351
2.3.183	Einwendernummer 404.....	351
2.3.184	Einwendernummer 405.....	351
2.3.185	Einwendernummer 406.....	351
2.3.186	Einwendernummer 407.....	351
2.3.187	Einwendernummer 409.....	352
2.3.188	Einwendernummer 410.....	352
2.4	Einwendernummer 1.....	352
2.5	Einwendernummer 12.....	366
2.6	Einwendernummer 24.....	370
2.7	Einwendernummer 32.....	381
2.8	Einwendernummer 49.....	381
2.9	Einwendernummer 56 und 57	388
2.10	Einwendernummer 60	389
2.11	Einwendernummer 61	390
2.12	Einwendernummer 69	390
2.13	Einwendernummer 74	392
2.14	Einwendernummer 75	392
2.15	Einwendernummer 80 und 81	396
2.16	Einwendernummer 82	397
2.17	Einwendernummer 83	399
2.18	Einwendernummer 86	400
2.19	Einwendernummer 96	401
2.20	Einwendernummer 98	402
2.21	Einwendernummer 101.....	405
2.22	Einwendernummer 110.....	406
2.23	Einwendernummer 121.....	406
2.24	Einwendernummer 123.....	427
2.25	Einwendernummer 125.....	431
2.26	Einwendernummer 127.....	432
2.27	Einwendernummer 130.....	432
2.28	Einwendernummer 150.....	434
2.29	Einwendernummer 151.....	434
2.30	Einwendernummer 154.....	436
2.31	Einwendernummer 169.....	443
2.32	Einwendernummer 170.....	446
2.33	Einwendernummer 173.....	446
2.34	Einwendernummer 189.....	450
2.35	Einwendernummer 213.....	452
2.36	Einwendernummer 214.....	453
2.37	Einwendernummer 231.....	454
2.38	Einwendernummer 244.....	455
2.39	Einwendernummer 247.....	457

2.40	Einwendernummer 248.....	458
2.41	Einwendernummer 260.....	459
2.42	Einwendernummer 264.....	460
2.43	Einwendernummer 269.....	463
2.44	Einwendernummer 270.....	464
2.45	Einwendernummer 286, 287 und 288	471
2.46	Einwendernummer 289 und 292	478
2.47	Einwendernummer 290 und 293	479
2.48	Einwendernummer 291.....	481
2.49	Einwendernummer 294.....	483
2.50	Einwendernummer 295.....	484
2.51	Einwendernummer 297.....	486
2.52	Einwendernummer 304.....	487
2.53	Einwendernummer 327 und 328	488
2.54	Einwendernummer 329.....	490
2.55	Einwendernummer 330.....	492
2.56	Einwendernummer 415.....	493
VII	Öffentliche Einwendungen	498
VIII	Zusammenfassung/Gesamtabwägung	501
IX	Sofortvollzug	501
X	Kostenentscheidung.....	501
D	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	502
E	HINWEISE	503
F	ANLAGEN	503

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AKZ	Altlastenkennziffer
ASR	Technische Regeln für Arbeitsstätten
Az.	Aktenzeichen
B	Bundesstraße
BA	Bauabschnitt
BAB	Bundesautobahn
BAnz.	Bundesanzeiger
BauGB	Baugesetzbuch
BBodSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (Bundes-Bodenschutzgesetz)
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
16. BImSchV	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	Zweiundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft)
24. BImSchV	Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	Zweiunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmverordnung)
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz)
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung)
BOStrab-Tras- sierungsrichtli- nen	Richtlinien für die Trassierung von Bahnen nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
bspw.	beispielsweise
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
bzw.	beziehungsweise
dB	Dezibel, physikalische Einheit des Schalldrucks
dB(A)	Dezibel (A-bewertet)
d. h.	das heißt
DIN	Deutsches Institut für Normung e. V. , Berlin
DIN 4150	Deutsche Industrienorm Erschütterungen im Bauwesen
DIN 18024	Deutsche Industrienorm barrierefreies Bauen
DIN 18920	Deutsche Industrienorm Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV Mo-Sa	Durchschnittlicher täglicher Verkehr Montag bis Samstag

DVB AG	Dresdner Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft
DVBl.	Deutsches Verwaltungsblatt
DVOSächsBO	Durchführungsverordnung zur SächsBO
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
ErsatzbaustoffV	Ersatzbaustoffverordnung
ESG	Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete
etc.	et cetera
EuGH	Gerichtshof der Europäischen Union
evtl.	eventuell
FEV	Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr des Freistaates Sachsen
f./ff.	folgende/fortfolgende folge
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-Richtlinie	Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FLL	Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V.
FND	Flächennaturdenkmal
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GeolDG	Gesetz zur staatlichen geologischen Landesaufnahme sowie zur Übermittlung, Sicherung und öffentlichen Bereitstellung geologischer Daten und zur Zurverfügungstellung geologischer Daten zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben (Geologiedatengesetz)
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenfalls
GOK	Geländeoberkante
GUW	Gleichrichterunterwerk
ha	Hektar
HBEFA	Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs
HBS	Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen
HQ ₁₀₀	Hochwasserabfluss im Gewässer, der statistisch alle 100 Jahre erreicht oder überschritten wird
inkl.	inklusive
i. V. m.	in Verbindung mit
K	Kreisstraße
Kfz/h	Kraftfahrzeuge pro Stunde
Km	Kilometer
Km/h	Kilometer pro Stunde
LAGA	Länderarbeitsgemeinschaft Abfall
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LED	Leuchtdiode
LEP	Landesentwicklungsplan Sachsen
LfULG	Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie

Lkw	Lastkraftwagen
l/s	Liter pro Sekunde
LSA	Lichtsignalanlage
LSG	Landschaftsschutzgebiet
LSW	Lärmschutzwand
m	Meter
m ²	Quadratmeter
µg/m	Mikrogramm pro Meter
µg/m ³	Mikrogramm pro Kubikmeter
MIKSAM	dreidimensionales, mikroskaligen Stadtklimamodells
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NO ₂	Stickstoffdioxid
Nr.	Nummer
NuR	Natur und Recht
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
o. g.	oben genannt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PM	Feinstaub
QK	Qualitätskomponente
QSV	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs
RAPIS	Raumplanungsinformationssystem Sachsen
RAS	Richtlinien für die Anlage von Straßen
RAS-LP	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege
RASt 06	
RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung
RLS	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RQ	Regelquerschnitt
S	Staatsstraße
SALKA	Sächsisches Altlastenkataster
SächsABG	Sächsisches Abfallwirtschafts- und Bodenschutzgesetz
SächsBO	Sächsische Bauordnung
SächsDSchG	Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Kulturdenkmale im Freistaat Sachsen (Sächsisches Denkmalschutzgesetz)
SächsEntEG	Sächsisches Enteignungs- und Entschädigungsgesetz
SächsNRG	Sächsisches Nachbarrechtsgesetz
SächsNatSchG	Sächsisches Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Sächsisches Naturschutzgesetz)
SächsKMVO	Polizeiverordnung des Sächsischen Staatsministerium des Innern zur Verhütung von Schäden durch Kampfmittel (Sächsische Kampfmittelverordnung)
SächsSFG	Sächsisches Sonn- und Feiertagsgesetz
SächsStrG	Straßengesetz für den Freistaat Sachsen (Sächsisches Straßengesetz)
SächsStrVRG	Sächsisches Straßenverkehrsrechtsgesetz
SächsUVPG	Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Freistaat Sachsen

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

Die Landesdirektion Sachsen erlässt folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A Tenor

I Feststellung des Plans

Die Landesdirektion Sachsen – nachfolgend Planfeststellungsbehörde genannt – stellt den Plan für das Gesamtvorhaben der DVB AG und der Landeshauptstadt Dresden

„Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee“

auf Antrag der Landeshauptstadt Dresden nach Maßgabe der Ziffern A.II bis A.IX fest.

Im Nachfolgenden wird aufgrund der Vereinbarung zwischen der DVB AG und der Landeshauptstadt Dresden, welche das Verfahren betreiben soll, nur noch die Bezeichnung Vorhabenträgerin verwendet.

Im Folgenden wird die Bezeichnung „Vorhaben“ für das Gesamtvorhaben zur Umsetzung des grundhaften Ausbaus der Gleise der DVB AG und des grundhaften Ausbaus der Königsbrücker Straße verwendet.

II Planunterlagen

1 Festgestellte Planunterlagen

Die Planunterlagen enthalten eine Tektur, welche als 1. Tektur von Mai 2022 im Text in Rotschrift sowie durch Streichung überholter Passagen gekennzeichnet ist. Geänderte Pläne sind jeweils im Plankopf (Schriftfeld) in der Rubrik Änderungen in Rotschrift beschrieben.

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

Unterlage	Bezeichnung	Maßstab	planfestgestellt	nachrichtlich
1	Erläuterungsbericht, Stand Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Anlage 1		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Anlage 2		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Anlage 3		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Anlage 4		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Anlage 5		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Anlage 6		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Übersichtskarte, Stand April 2018	1:50.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3	Übersichtslageplan, Stand April 2018	1:25.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Übersichtshöhenplan, Stand 31. Mai 2018	1:5.000/ 500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Lageplan, Blätter 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1: 500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Höhenplan, Blätter 1 bis 5, Stand Mai 2018	1:500/50	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.1	Lageplan Lärmschutz (Kfz), Blatt 1 und 2, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:1.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7.2	Lageplan Lärmschutz (Straßenbahn), Blatt 1 und 2 vom Mai 2022 (1. Tektur)	1:1.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Entwässerungslageplan, Blatt 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	LBP-Maßnahmenplan, Blatt 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	LBP-Maßnahmenplan, Blatt 5 bis 7, Stand Mai 2018 (Ursprungsplanung)	1:500/ 1.000/ 2.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10.1	Grunderwerbsplan, Blatt 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Grunderwerbsplan, Blatt 5 bis 7, Stand Mai 2018	1:500/ 1.000/ 2.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	10.2 Grunderwerbsverzeichnis Seite 1 bis 27, Stand Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.1	Lageplan zum Regelungsverzeichnis, Blatt1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11.2	Regelungsverzeichnis Seite 1 bis 117, Stand Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	Widmung/Umfstufung/Einziehung, Blatt 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14.1	Ermittlung der Bauklasse, Stand Mai 2018		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
14.2	Regelquerschnitte, Blatt 1 bis 10, Stand Mai 2022 (1. Tektur), Blatt 11 bis 13, Stand Mai 2018 (Ursprungsplanung) und Blatt 14, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:50	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.1	Koordinierter Leitungsplan, 10 Blätter (1.1 bis 4.3), Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:250	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.1.1	Querschnitt Unterirdischer Versorgungsraum, Blatt 1 bis 21, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:50	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

16.2	Öffentliche Beleuchtung, Bericht Elektrotechnische, Stand März 2022 (1. Tektur) mit Anlagen	1:500	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Lageplan Öffentliche Beleuchtung, Blatt 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.3	Oberleitungslageplan, Blatt 1 bis 6, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:200	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.4	Haltestellenlageplan, Blatt 1, 2 und 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur), Blatt 3, 5 bis 7 vom Mai 2018	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.5	Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplan, Blatt 1 bis 7, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:150/100/50/25	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16.6.1	Gleichrichterunterwerk – Bauwerksplan, Blatt 1 bis 6, Stand November 2018		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.6.2.1	Baugrund- und Deklarationsuntersuchungen mit Anlagen, Stand Februar 2018		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.6.2.2	Gleichrichterunterwerk – Beurteilung des dauerhaften Eingriffs ins Grundwasser, Stand Dezember 2017		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.6.2.3	Gleichrichterunterwerk – Kühlluftberechnung vom März 2018		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16.6.2.4	Richtzeichnung – Sollrissfuge, Stand Dezember 2013		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16.6.2.5	Gleichrichterunterwerk – Druckentlastungsberechnung, Test Report 1 und 2, Stand Mai 2013		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16.6.3	Gleichrichterunterwerk – Statische Vorbemessung, Stand Dezember 2017		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
16.7	Unterflur-Container-Anlage	1:50	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.8	Konzept Verkehrsführung während der Bauzeit, Tabellarische Übersicht, Stand 1. Tektur	1:10.000/unmaßstäblich	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Konzept Verkehrsführung während der Bauzeit, Blatt 1 bis 15, Stand Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
16.9	Gestaltungsplan, Blatt 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
17.1	<u>Schalltechnische Untersuchung</u>			
17.1.1	Erläuterungsbericht, Stand Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.1.2	Verkehrsmengen und Emissionen Prognose, Stand Mai 2017, November 2018 und Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.1.3	Zusammenstellung der Beurteilungspegel, Stand November 2018 und Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
17.1.4	Fotodokumentation		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
17.2	Lufthygienisches Gutachten		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

18.1	Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbachs im Naturbad Mockritz – Erläuterungsbericht, April 2018		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.2.1	Lageplan, Stand Mai 2018	1:250	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.2.2	Längsschnitt, Stand Mai 2018	1:1.000/ 100	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.2.3	Querprofile, Stand Mai 2018	1:100	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.2.4	Querprofile, Stand Mai 2018	1:100	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.2.5	Auswirkungen Biotopteich Kaitzbach Mockritz, Stand Mai 2018	1:250	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.2.6	Brücken Kaitzbach Mockritz, Stand Mai 2018	1:50/25	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.2.7	Stützmauer Kaitzbach Mockritz, Stand Mai 2018	1:50	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.3.1	Statische Berechnungen der Brücken, Stand April 2018		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.3.2	Hydraulische Modellierung – Offenlegung des Kaitzbachs im Mockritzer Bad, Stand Mai 2018		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.3.3	Fachbeitrag WRRL, Stand Juni 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.3.4	Mitteilung zum Gütezustand OWK Kaitzbach, Stand März 2018		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
18.4	Wassertechnische Untersuchung mit Anlage 1 bis 3, Stand Oktober 2017		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Lageplan Einzugsflächen Entwässerung Blatt 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.5	Gleichrichterunterwerk			
18.5.1	Gleichrichterunterwerk – Bericht zur Beurteilung des dauerhaften Eingriffs ins Grundwasser mit Ergänzung, Stand Dezember 2017/Januar 2018		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.5.2	Gleichrichterunterwerk – Anlagen 1 bis 3.4, Stand Dezember 2017		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.5.3	Grundwasserstände und Grundwasserflurabstände in Dresden, Stand Dezember 2017		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.5.4	Gleichrichterwerk – Verbauplan	1:100	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.6	<u>Entwässerungsanlagen SEDD</u>			
18.6.0	Erläuterungsbericht			
18.6.1	Lageplan Mischwasserkanal, Blatt 1,2 und 4, Stand Mai 2018, Blatt 3, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
18.6.2	Längsschnitt Mischwasserkanal, Blätter 1 bis 5 und 7, Stand Mai 2018, Blatt 6, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	H 1:100/ L 1: 500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.1	Landschaftspflegerischer Fachbeitrag mit Maßnahmenverzeichnis, Stand Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

19.2	Bestands- und Konfliktplan, Blatt 1 bis 4, Stand Mai 2022 (1. Tektur)	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.3	Spezielle artenschutzrechtliche Prüfung, Stand Dezember 2017		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.3.1	Alternativprüfung für die artenschutzrechtliche Ausnahme, Stand Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.4.1	Ökologischer Fachbeitrag zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbachs im Naturbad Mockritz, Stand April 2018		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.4.2	Maßnahmenblätter		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.4.3	Bilanzierung Biotope, Stand Mai 2018	1:500	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.4.4	Bilanzierung Boden, Stand Mai 2018	1:1.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.4.5	Bilanzierung Wasser, Stand Mai 2018	1:1.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.4.6	Mitteilung Biotopfeststellung, Stand Juni 2017		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
19.5	UVP-Bericht, Stand Mai 2022 (1. Tektur)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
19.5.1	UVP-Bericht – Übersichtslageplan, Stand November 2011	1:5.000	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2 Regelungen zu den Planunterlagen

- 2.1 Entgegen der Darstellung in dem Grunderwerbsplan Unterlage U 10.1 Blatt 1, Stand 1. Tektur und dem Grunderwerbsverzeichnis Unterlage U 10.2, Stand 1. Tektur wird für das 1346 m² große Flurstück 787/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt die Fläche links neben der Zufahrt, welche als zu erwerbende Fläche ausgewiesen ist, von der Regelungswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses ausgenommen. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme (Erwerb) wird ausschließlich für die Fläche des Gehweges (vgl. Lageplan Unterlage U 5 Blatt 1, Stand 1. Tektur) planfestgestellt.
- 2.2 Entgegen der Darstellung in dem Grunderwerbsplan Unterlage U 10.1 Blatt 3, Stand 1. Tektur und dem Grunderwerbsverzeichnis Unterlage U 10.2, Stand 1. Tektur wird für das 764 m² große Flurstück 1609/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt die als zu erwerbend ausgewiesene Fläche im Umfang von 55 m² dergestalt geändert, als dass diese Fläche lediglich als dauernd zu belastende Fläche für die Einordnung von Ver- und Entsorgungsleitungen und während der Bauzeit in Anspruch genommen werden darf.
- 2.3 Entgegen der Darstellung in dem Lageplan Unterlage U 5 Blatt 3, Stand 1. Tektur wird der als Gehweg ausgewiesene Bereich des Flurstückes 1609/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt dergestalt geändert, als dass diese Fläche lediglich als Anpassungsbereich ausgewiesen wird.
- 2.4 Entgegen der Darstellung in dem Grunderwerbsplan Unterlage U 10.1 Blatt 2, Stand 1. Tektur und dem Grunderwerbsverzeichnis Unterlage U 10.2, Stand 1. Tektur werden die für das 13.278 m² große Flurstück 725/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt als zu erwerbend ausgewiesene Teilflächen entlang der Königsbrücker Straße dergestalt geändert, als dass diese Teilflächen mit Ausnahme der

dauerhaften Beschränkung aufgrund der Ersatzpflanzung auf dem Flurstück lediglich vorübergehend in Anspruch genommen werden dürfen. Die Inanspruchnahme zum Zwecke der Unterflurcontaineranlage bleibt hiervon unbenommen als zu erwerbende Fläche ausgewiesen.

- 2.5 Entgegen der Darstellung in dem Lageplan Unterlage U 5 Blatt 2, Stand 1. Tektur wird der als Gehweg ausgewiesene Bereich des Flurstückes 725/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt dergestalt geändert, als dass diese Fläche lediglich als Anpassungsbereich ausgewiesen wird.
- 2.6 Entgegen der Darstellungen und Ausführungen in den Planunterlagen zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches Unterlage U 18.1 und Unterlage U 18.2 wird die geplante Beseitigung des Tiefen Börner Überlaufs, die geplante Umverlegung der Tiefen Börner sowie die geplante Wasserableitung aus der Tiefen Börner zwecks Speisung des Biotopeiches von der Regelungswirkung des Planfeststellungsbeschlusses ausgenommen. Der Verlauf der Tiefen Börner bleibt im Bestand erhalten. Die Planfeststellung umfasst lediglich die fachgerechte Anbindung des Tiefen Börner Überlaufs an das neue Gewässerbett des Kaitzbaches.

III Nebenbestimmungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht mit folgenden Nebenbestimmungen:

1 Allgemeine Nebenbestimmungen

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

Mit der Fertigstellungsanzeige ist von der Vorhabenträgerin zu erklären, dass die mit der Planfeststellung zugelassenen Baumaßnahmen ordnungsgemäß durchgeführt und alle auferlegten Nebenbestimmungen erfüllt wurden. Sofern einzelne Nebenbestimmungen noch nicht erfüllt wurden, ist dies anzuzeigen und zu begründen.
- 1.4 Das Vorhaben ist entsprechend der allgemein anerkannten Regeln der Technik, den festgestellten Planunterlagen und den ergangenen Nebenbestimmungen sowie unter Beachtung der einschlägigen technischen Regelwerke auszuführen.

2 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

- 2.1. Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der oberen Abfall- und Bodenschutzbehörde (Landesdirektion Sachsen, Referat 43) und der unteren Abfallbehörde der Landeshauptstadt Dresden anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig

zu erfolgen, dass seitens der genannten Behörden eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und der verantwortlichen Bauleiter benennen.

- 2.2. Für die Entsorgung (Verwertung bzw. Beseitigung) sämtlicher anfallender Aushub- und Abbruchmaterialien hat die Vorhabenträgerin mindestens sechs Wochen vor Baubeginn ein Konzept zu erstellen. Über dessen Inhalt ist mit der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden das Benehmen herzustellen.
- 2.3. Der Verbleib der entsorgten Abfallstoffe ist in einem Abschlussbericht zu dokumentieren und der unteren Abfallbehörde der Landeshauptstadt Dresden sowie der oberen Bodenschutzbehörde (Landesdirektion Sachsen, Referat 43) zu übergeben.
- 2.4. Zur Umsetzung des Vorhabens sind sämtliche Aushubarbeiten im Einwirkungsbereich der betroffenen Altlastenstandorte (AKZ: 62/2.14.116, 62/2.09.263, 62/2.09.131 und 62/2.09.254) und die Entsorgung der in diesem Zusammenhang anfallenden Materialien durch einen Sachverständigen ingenieurtechnisch zu begleiten und zu dokumentieren.

Der Sachverständige soll im Sinne des § 18 BBodSchG i. V. m. Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über Sachverständige nach § 18 BBodSchG die erforderliche Sachkunde und Zuverlässigkeit besitzen sowie über die erforderliche gerätetechnische Ausstattung verfügen.

- 2.5. Zur Erkundung evtl. vorhandener radioaktiver Kontaminationen im Rahmen der Umsetzung der Kompensationsmaßnahme „Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches im Naturbad Dresden Mockritz“ (E 1) sind durch ein auf diesem Gebiet erfahrenes Ingenieurbüro radiologische Prüfungen der ausgehobenen Materialien durchzuführen.

Abhängig vom Ergebnis der durchgeführten Prüfungen sind mit dem LfULG (Referat 54, Strahlenschutz – Altlasten, Radon, Notfallschutz) Maßnahmen abzustimmen. Ggf. ist eine Entlassung aus der strahlenschutzrechtlichen Überwachung zu beantragen, wenn die gesetzlichen Überwachungsgrenzen für den jeweiligen vorgesehenen Verwertungs- oder Beseitigungsweg überschritten werden (vgl. Entlassungen von Rückständen aus der Überwachung unter <https://www.strahlenschutz.sachsen.de/gesetzliche-entlassungen-10487.html>).

Die Regelungen des LfULG unter <https://www.strahlenschutz.sachsen.de/> zu „Baumaßnahmen an Straßen/Flächen/Objekten, bei denen radioaktive Materialien angetroffen werden“ sind zu beachten.

- 2.6. Während der Bauausführung sind Einwirkungen auf den Boden auf das Mindestmaß zu beschränken. Dabei sollen insbesondere Verdichtungen, Vernässungen und sonstige nachteilige Bodenveränderungen vermieden werden.

Hierzu sind die folgenden Regelungen zu beachten:

- Die Flächeninanspruchnahme für Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen etc. ist auf das erforderliche Mindestmaß zu beschränken und vorzugsweise auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückzugreifen. Ist dies technisch nicht möglich oder wirtschaftlich

unzumutbar, sind beabsichtigte Bauunterkünfte, Lager-, Arbeits- und Stellflächen so frühzeitig der unteren Bodenschutzbehörde anzuzeigen, dass diese ggf. bestehenden Einwendungen gegen die vorgesehene Nutzung der Flächen wirksam geltend machen kann. Soweit nicht auf bereits befestigte Flächen oder Bereiche zukünftiger Versiegelung zurückgegriffen wird, hat eine ggf. erforderliche Platzbefestigung mittels Schotter, Kies, Sand oder ähnlichen Materialien zu erfolgen. Die Basisfläche ist mit einer Sauberkeitsschicht oder Vliesauflage zu versehen. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind die Flächen zu beräumen und hinsichtlich aller bauzeitlich genutzter Flächen umgehend der ursprüngliche Zustand wiederherzustellen und ggf. erforderliche Rekultivierungsmaßnahmen durchzuführen.

- Der während der Baumaßnahme anfallende unbelastete Bodenaushub ist durch sorgsamem Abtrag und Zwischenlagerung und Bodenmieten in nutzbarem Zustand zu erhalten, vor Vernichtung zu bewahren und einer möglichst hochwertigen Verwertung zuzuführen. Hierbei ist der Oberboden möglichst im Bereich des Vorhabens wieder einzubauen. Die Einhaltung der Qualitätsanforderungen ist durch Kontrolle des Aushubes abzusichern.
- Das anfallende Bodenmaterial ist getrennt nach Ober- und Unterboden (Substratzusammensetzung) zu erfassen, zwischenzulagern, auf seine Verwertungseignung zu überprüfen und einer Wiederverwendung zuzuführen. Eine Vermischung verschiedener Bodenarten soll unterbleiben. Entsprechend der Eignung ist die jeweils höhere Folgenutzung vorzuziehen.
- Es ist dafür Sorge zu tragen, dass baubetriebsbedingte schädliche Bodenveränderungen (z. B. Verdichtungen, Erosion, Verschlammung, Durchmischung mit Fremdstoffen) vermieden werden. Soweit eine Vermeidung im Einzelfall ausnahmsweise nicht möglich war, ist die schädliche Bodenveränderung nach Beendigung der Baumaßnahme zu beseitigen.

2.7. Ergeben sich im Rahmen der Bauvorbereitung oder während der Bauausführung Hinweise auf schädliche Bodenverunreinigungen (z. B. altlastenrelevante Sachverhalte), ist die untere Abfall- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden unverzüglich darüber zu informieren und die ggf. erforderlichen Maßnahmen abzustimmen. Auf Verlangen sind dieser alle Auskünfte zu erteilen und Unterlagen vorzulegen, die sie zur Erfüllung der Aufgaben nach dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) und dem Sächsischen Kreislaufwirtschafts- und Bodenschutzgesetz (SächKrWBodSchG) benötigt.

2.8. Eine Verwertung der aus dem Bodenaushub angefallenen Abfallstoffe außerhalb des geplanten Vorhabens ist nur zulässig, wenn die Stoffe auf mögliche Schadstoffbelastungen untersucht und als verwertungsfähig eingestuft wurden. Dabei ist Folgendes zu beachten:

- Bei einer Verwertung unterhalb oder außerhalb einer durchwurzelbaren Bodenschicht ist die Anforderung des § 8 BBodSchV zu beachten.
- Bei einer Verwertung im Rahmen des Auf- und Einbringens auf oder in eine durchwurzelbare Bodenschicht sind die Anforderungen der §§ 6 und 7 BBodSchV, im Hinblick auf den Schadstoffgehalt die Vorsorgewerte nach Anlage 1 der BBodSchV zu beachten.

- 2.9. Nicht verwertbarer Bodenaushub und mineralische Materialien sind anderweitig einer stofflichen Verwertung zuzuführen, soweit sie nach § 7 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) zu verwerten sind. Eine Ablagerung auf Deponien zum Zwecke der Beseitigung ist in diesem Fall nicht zulässig.

3 Arbeitsschutz

- 3.1. Die Belange der Arbeitssicherheit sind während der Planungsphase und in der Ausführungsphase zu gewährleisten.
- 3.2. Bei der Planung und Ausführung des Vorhabens sind grundsätzlich
- die Forderungen des Arbeitsschutzgesetzes in Verbindung mit den einschlägigen Verordnungen, insbesondere
 - der Arbeitsstättenverordnung mit den Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR),
 - der Betriebssicherheitsverordnung,
 - der Verordnung über Sicherheit und Gesundheitsschutz auf Baustellen (BaustellV) und
 - der für Bauarbeiten verbindlichen Berufsgenossenschaftlichen Vorschriften (Unfallverhütungsvorschriften) sowie
 - die Regelungen des Arbeitszeitgesetzes
- zu beachten.
- 3.3. Die Baustelle ist durch eine schriftliche Vorankündigung spätestens zwei Wochen vor Errichtung bei der Landesdirektion Sachsen, Abteilung Arbeitsschutz, 09105 Chemnitz, anzuzeigen, wenn die voraussichtliche Dauer der Arbeiten mehr als 30 Arbeitstage beträgt und auf der Baustelle mehr als 20 Beschäftigte gleichzeitig tätig werden oder der Umfang 500 Personentage überschreitet.
- 3.4. Vor Errichtung der Baustelle ist ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan zu erstellen und Maßnahmen für besonders gefährliche Arbeiten nach den Nummern 1, 3 und 5 Anhang 2 BaustellV festzulegen. Dieser Plan hat Aussagen über baustellenspezifische Maßnahmen zu treffen und ist bei wesentlichen Veränderungen während der Ausführungsphase anzupassen.
- 3.5. Vor Beginn der Arbeiten sind die Verantwortlichkeiten der jeweils bei den Bauarbeiten beteiligten Firmen und der jeweiligen Arbeits- und Anlageverantwortlichen eindeutig festzulegen. Es sind Maßnahmen einzuleiten, die eine den Vorschriften gemäße, ausreichende und den hygienischen Standards entsprechende Ausstattung von Sozialräumen auf der Baustelle gewährleisten.
- 3.6. Vor Beginn von Bauarbeiten sind im Bereich von Strom- und Gasleitungen die Art, Lage und der Verlauf der Leitungen genau zu ermitteln. Die Arbeitsverfahren und die damit verbundenen Sicherheits- und Schutzmaßnahmen sind mit den Leitungsbetreibern vor Beginn der Bauarbeiten abzustimmen.

4 Archäologie und Denkmalschutz

- 4.1. Der Baubeginn einschließlich der Beginn der Arbeiten für die Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 ist dem Landesamt für Denkmalpflege Sachsen, Schloßplatz 1, 01067 Dresden, dem Landesamt für Archäologie, Zur Wetterwarte 7, 01109 Dresden sowie der unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden schriftlich anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stellen eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Unternehmen, die verantwortlichen Bauleiter und die jeweiligen Telefonnummern benennen.
- 4.2. Alle mit der Bauausführung betrauten Personen sind nachweislich darauf hinzuweisen, dass der unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden unverzüglich anzuzeigen ist, wenn im Rahmen der Bauausführung Sachen, Sachgegenständen, Teilen oder Spuren von Sachen, von denen anzunehmen ist, dass es sich um Kulturdenkmale handelt, entdeckt werden. Der Fund und die Fundstellen sind bis zum Ablauf des vierten Tages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten und zu sichern, sofern nicht die zuständige Denkmalfachbehörde der Frist zustimmt. Des Weiteren ist darauf hinzuweisen, dass der vorsätzliche oder fahrlässige Verstoß gegen die Anzeigepflicht eine Ordnungswidrigkeit darstellt und mit einer Geldbuße geahndet werden kann.
- 4.3. Details zur konkreten baulichen Umsetzung der geplanten Maßnahmen an der betroffenen Denkmalsubstanz sowie der geplanten Ersatzmaßnahmen E 1 und E 2 sind mit der unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden und dem Landesamt für Denkmalpflege im Rahmen der Ausführungsplanung nachweislich abzustimmen.
- 4.4. Die geplanten Baumpflanzungen vor dem denkmalgeschützten Gebäude der Königsbrücker Straße 78, 01099 Dresden sind so einzuordnen, dass ein ausreichender Abstand zu den auskragenden Balkonen gewährleistet wird.
- 4.5. Die Umsetzung von Lärmvorsorgemaßnahmen an Fassaden von denkmalgeschützten Gebäuden der Königsbrücker Straße im Rahmen dieses Vorhabens dürfen zu keinen denkmalschutzrelevanten Beeinträchtigungen führen und sind ggf. mit dem Landesamt für Denkmalpflege und der unteren Denkmalschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen.
- 4.6. Der geplante Fahrgastunterstand vor dem Gebäude des Wohnhauses Bischofsweg 6, 01099 Dresden, ist in transparenter Ausführung umzusetzen.

5 Fischerei, Fischartenschutz

- 5.1. Der Beginn der fischereirechtlich bedeutsamen Bauarbeiten am Kaitzbach ist der Fischereibehörde des LfULG und sofern in diesem Abschnitt vorhanden gegenüber dem Fischereiausübungsberechtigten spätestens 21 Tage vor Baubeginn schriftlich anzuzeigen. Die Baubeginnanzeige hat die ausführenden Unternehmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter zu benennen.

Darüber hinaus ist die Ausführungsplanung des Abschlagbauwerks zur Durchströmung des Biotopteiches am Kaitzbach der Fischereibehörde vor Baubeginn zur Prüfung vorzulegen.

- 5.2. Die Ersatzmaßnahme E 1 ist unter Begleitung eines Fischereisachverständigen oder Sachverständigen für Gewässerökologie durchzuführen.

- 5.3. Die Wasserhaltungen und evtl. erforderliche Gewässerzufahrten sind so einzurichten, zu betreiben und rückzubauen, dass ein Eintrag von Sedimenten und Schwebstoffen in das Fließgewässer auf ein Minimum reduziert wird.
- 5.4. Die Wasserhaltung ist sohlschonend auszuführen.
- 5.5. Die Fangedämme sind aus nicht abschwemmbaren Material herzustellen.
- 5.6. Pumpensümpfe sind mit entsprechenden Filtersystemen auszustatten.
- 5.7. Die Gewässerdurchgängigkeit ist während der Baumaßnahmen im und am Gewässer sicherzustellen.
- 5.8. Das Befahren des Gewässers soll auf ein unbedingtes Minimum reduziert werden.
- 5.9. Vor Beginn der Maßnahme ist für den jeweiligen Bauabschnitt durch einen öffentlich bestellten Fischereisachverständigen oder durch den Fischereiausübungsberechtigten zu prüfen, ob die Bergung des Fischbestands mittels Elektrobefischung erforderlich ist.
- 5.10. Sofern die Bergung des Fischbestandes mittels Elektrobefischung erfolgen soll, sind der zuständigen Fischereibehörde des LfULG, Referat 76 vor Maßnahmebeginn folgende Informationen mitzuteilen und Unterlagen vorzulegen:

- Stellungnahme zur Erforderlichkeit der Elektrobefischung des Fischereisachverständigen oder Fischereiausübungsberechtigten,
- Zeitraum der Befischung,
- Benennung der zu befischenden Gewässerstrecke (Meter, Geodaten, Gemeinde, Gemarkung),
- Benennung des E-Gerätetyps,
- Benennung der Personen, die die Elektrofischerei durchführen werden,
- die gültigen Fischereischeine und Bedienungsscheine für Elektrofischfanganlagen der benannten Personen.

Mit der Elektrobefischung darf erst nach Zustimmung durch die Fischereibehörde des LfULG, Referat 76 begonnen werden.

- 5.11. Die Bergung des Fischbestandes mit elektrischem Strom darf nur durch die von der Vorhabenträgerin benannten Personen entsprechend der vorstehenden Nebenbestimmung Nr. 5.9 durchgeführt werden.
- 5.12. Die Elektrofischerei darf nur unter Beachtung der Tierschutzvorschriften und nach den anerkannten Regeln der Technik ausgeführt werden. Sie ist nur unter Verwendung von Gleichstrom oder Impulsleichstrom zulässig.
- 5.13. Der Durchführende der Elektrofischerei hat ein bei der Fischereibehörde des LfULG, Referat 76 erhältlich Protokoll zur Erfassung des abgefischten Fischbestandes vollständig ausgefüllt innerhalb eines Monats nach der Bergung des Fischbestandes der Fischereibehörde vorzulegen (Fangstatistik).
- 5.14. Bei der Ausübung der Elektrofischerei ist der Fischereischein, der Bedienungsschein sowie der Zulassungsschein als Nachweis, dass das Elektrofischereigerät

einschließlich seines Zubehörs den anerkannten Regeln der Technik entspricht, mitzuführen und auf Verlangen den Fischereiaufscheidern zur Einsichtnahme vorzuzeigen.

- 5.15. Bei der Entschlammung des Teiches aufgefundene Fische und andere geschützte Tierarten sind sorgsam aufzunehmen und in äquivalente Biotope umzusetzen.

6 Geologie

- 6.1. Für die Umsetzung des Vorhabens ist eine geotechnische Bauüberwachung/Baubegleitung vorzusehen.
- 6.2. Im Rahmen der Bauausführung sind die Baugrundverhältnisse auf die Übereinstimmung mit der zugrundeliegenden planungsrelevanten Geotechnischen Berichte gemäß EC 7 – Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik, Teil 1 zu prüfen und zu dokumentieren.
- 6.3. Weitere geologische Untersuchungen sind zwei Wochen vor Beginn der Arbeiten dem LfULG anzuzeigen. Die dabei gewonnenen Fach- und Bewertungsdaten sind spätestens drei Monate bzw. sechs Monate nach Abschluss des Vorhabens ebenfalls an das LfULG zu übermitteln. Die Anzeige und Übermittlung der Daten erfolgt über das Portal ELBA.Sax.
- 6.4. Sofern im Rahmen der Ausführungsplanung weitere Ergebnisse geologischer Untersuchungen vorliegen, sind diese grundsätzlich an das LfULG (Abteilung 10 – Geologie, Referat 103) zu übergeben.
- 6.5. Bei der Umsetzung des Vorhabens ist zu berücksichtigen, dass Auswirkungen aufgrund von Verkarstungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden können.

7 Immissionsschutz

- 7.1. Der Beginn der Ausführung des Vorhabens ist der unteren Immissionsschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden anzuzeigen. Die Anzeige hat so frühzeitig zu erfolgen, dass seitens der genannten Stelle eine Teilnahme bei Baubeginn erfolgen kann. Die Baubeginnanzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.
- 7.2. Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Geräten sind während der Bauphase die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm (Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen) unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung 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.

Sollten, z. B. infolge betriebsorganisatorischer oder terminlicher Probleme, lärmintensive Arbeiten in der Nachtzeit (20:00 bis 07:00 Uhr) oder Arbeiten an Sonn- und Feiertagen notwendig werden, so sind die Landeshauptstadt Dresden und die betroffenen Anwohner mindestens zwei Wochen vor Beginn lärmintensiver Bautätigkeiten in der Nachtzeit zu informieren und erforderliche Befreiungen einzuholen. Kurzzeitige Geräuschspitzen dürfen den Richtwert nachts um nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten. Bei unbedingt erforderlichen Arbeiten in der Nähe von Wohnhäusern soll innerhalb des Nachtzeitraumes die Betriebszeit der Baustelle eine Dauer von insgesamt zweieinhalb Stunden nicht überschreiten.

- 7.3. Beim Betrieb von Baumaschinen, Baufahrzeugen und Baugeräten sind die in § 7 der 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) aufgeführten Regelungen zum Betrieb von Geräten unter Beachtung der jeweiligen Gebietseinstufung einzuhalten.
- 7.4. Die Bestimmungen und Anhaltswerte der DIN 4150 sind bei der Umsetzung des Vorhabens zu beachten.
- 7.5. Den Eigentümern der Gebäude für die nach der schalltechnischen Untersuchung (Unterlagen U 17.1.3.1, U 17.1.3.2 und U 17.1.3.3) passiver Lärmschutz vorgesehen ist, haben dem Grunde nach Anspruch auf Erstattung der notwendigen Kosten gegen die Vorhabenträgerin, um schutzbedürftige Räume, vor unzumutbaren Lärmeinwirkungen zu schützen. Hierzu gehören auch notwendige Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden, sowie in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle. Der Anspruch beschränkt sich auf die Gebäudeseiten und Stockwerke, für die in Unterlagen U 17.1.3.1, U 17.1.3.2 und U 17.1.3.3 eine Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspiegels der 16. BImSchV ausgewiesen ist.
- 7.6. Bei jedem der Gebäude, welches Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen hat, sind bauphysikalische Prüfungen und Berechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzklassen durch anerkannte Ingenieurbüros nach dem gültigen Regelwerk durchzuführen. Nach Abschluss und Auswertung der Prüfungen hat die Vorhabenträgerin die Betroffenen schriftlich über die Ergebnisse und ihren Anspruch auf Erstattung der Kosten für die Schalldämmmaßnahmen zu informieren.
- 7.7. Die Einzelheiten der entsprechenden Schallschutzmaßnahmen an den betroffenen Gebäudeteilen sind jeweils vor Umsetzung zwischen der Vorhabenträgerin und den Eigentümern der Gebäude außerhalb dieses Planfeststellungsverfahrens zu klären.
- 7.8. Staubbelästigungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens sind, besonders bei anhaltender Trockenheit und Wind, durch geeignete Maßnahmen nach dem Stand der Technik auf ein Minimum zu begrenzen, z. B. durch Container- und Fahrzeugabdeckungen, Reinigen der Arbeitsflächen und –wege sowie Befeuchten staubender Materialien.
- 7.9. Die Verschmutzung öffentlicher Verkehrswege durch Baufahrzeuge beim Verlassen des Baustellenbereiches ist weitestgehend zu vermeiden. Unvermeidbare Verschmutzungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.
- 7.10. Sofern im Rahmen der Bauarbeiten Vibrationsrammen zum Einsatz kommen sollen, ist vor Beginn der Arbeiten zu prüfen, ob Schäden an der benachbarten Be-

bauung und der vorhandenen Medienleitungen durch diese Bauausführung möglich sind. Können Beeinträchtigungen und Schäden nicht sicher ausgeschlossen werden, ist ein anderes geeignetes Verfahren, bspw. das Bohreindrehverfahren anzuwenden.

- 7.11. Das im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses unter A.III.17.1.4 angeordnete Beweissicherungsverfahren hat sich auch die vorzunehmende Feststellung, ob Erschütterungsmessungen während der Bauzeit erforderlich werden, zu erstrecken.
- 7.12. Für das geplante Gleichrichterunterwerk im Bereich der Königsbrücker Straße 43, 01099 Dresden ist im Rahmen der Ausführungsplanung der Nachweis zu erbringen, dass das Gleichrichterunterwerk mit seinen elektromagnetischen Feldern keine negativen Auswirkungen auf den Menschen haben. Der Nachweis ist der unteren Immissionsschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden vor Baubeginn zuzuleiten.

8 Kampfmittelbeseitigung

Sollten bei der Bauausführung Kampfmittel oder andere Gegenstände militärischer Herkunft gefunden werden, sind die Baumaßnahmen sofort einzustellen und die Funde unverzüglich dem Kampfmittelbeseitigungsdienst Sachsen oder der nächstgelegenen Ortspolizeibehörde oder Polizeidienststelle mitzuteilen. Dies gilt auch, wenn nur vermutet wird, dass es sich um ein Kampfmittel handelt.

9 Naturschutz und Landschaftspflege

Ausführungsplanung, Anzeige-, Vorlagepflichten

- 9.1. Die Ausführungsplanung zu den landschaftspflegerischen Maßnahmen ist mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen und dieser nach Abstimmung vorzulegen. In diesem Zusammenhang sind der unteren Naturschutzbehörde der Ansprechpartner und die Kontaktdaten des mit der ökologischen Baubegleitung beauftragten Fachbüros rechtzeitig vor Baubeginn in geeigneter Weise mitzuteilen. Außerdem ist ein Baustelleneinrichtungsplan vorzulegen.
- 9.2. Darüber hinaus ist die Ausführungsplanung der Kompensationsmaßnahme A 2, wenn sie private Flächen betrifft, mit den jeweiligen Eigentümern abzustimmen.
- 9.3. Ebenso ist die Ausführungsplanung der Kompensationsmaßnahme A 3 mit den jeweils betroffenen Grundstückseigentümern der Flurstücke 1608 und 1604/b, jeweils Gemarkung Dresden-Neustadt unter Berücksichtigung des vorhandenen Baumbestandes, der geplanten Straßenbäume sowie des Gestaltungskonzeptes abzustimmen.
- 9.4. Die Vorhabenträgerin hat der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden die für die Erfassung der landschaftspflegerischen Kompensationsmaßnahmen im Kompensationsflächenkataster des Freistaates Sachsen erforderlichen Daten unverzüglich nach dem Eintritt der Bestandskraft dieser Entscheidung in der nach § 9 Abs. 2 SächsÖKoVO vorgesehenen elektronischen Form zu übermitteln.

Ebenso sind die im Rahmen der ökologischen Baubegleitung gesammelten Beobachtungsdaten so aufzubereiten, dass sie in die landesweit genutzte Datenbank (multibase) übernommen werden können. Diese Daten sind nach Abschluss der Baumaßnahmen per CD oder E-Mail an die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden zu übergeben.

- 9.5. Zwei Wochen vor Beginn sind die Arbeiten zur Umsetzung des Vorhabens und der Kompensationsmaßnahmen sowie nach Umsetzung die Fertigstellung der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden anzuzeigen.
- 9.6. Der Planfeststellungsbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 32 sind während der baulichen Umsetzung regelmäßig Protokolle/Niederschriften der ökologischen Baubegleitung zur Überwachung der Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorzulegen.
- 9.7. Mit der Fertigstellungsanzeige gemäß Nebenbestimmung 1.3 ist der Landesdirektion Sachsen, Referat 32, Planfeststellung über den Stand der Durchführung der festgesetzten und angeordneten Kompensationsmaßnahmen in geeigneter Weise zu berichten.
- 9.8. Drei Jahre nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen ist eine Kontrolle der wirksamen Umsetzung durchzuführen. Hierzu hat eine Vor-Ort-Kontrolle unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden stattzufinden. Über diese Vor-Ort-Kontrolle ist ein schriftliches Protokoll anzufertigen und der Planfeststellungsbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 32 vorzulegen.
- 9.9. Zur Überprüfung der Wirksamkeit der Nistkästen für höhlenbrütende Vogelarten (Maßnahme CEF 1) sowie der Fledermauskästen (Maßnahme FCS 2) wird eine dreijährige Kontrolle angeordnet. Für den Fall, dass die betroffenen Arten die neu geschaffenen Habitate nicht annehmen, ist dies der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden und der Planfeststellungsbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 32 anzuzeigen. Gegebenenfalls sind weitere durch die Planfeststellungsbehörde anzuordnende Maßnahmen durchzuführen.

Konkretisierungen der Maßnahmen und Ergänzungen

- 9.10. Die in der landschaftspflegerischen Begleitplanung vorgesehenen Maßnahmen sind wie textlich beschrieben (Unterlage U 19.1 und U 19.3 sowie Unterlage U 19.4.1 und U 19.4.2) und in den Maßnahmenplänen dargestellt (Unterlage U 9.1) umzusetzen, soweit sie keine Konkretisierung oder Änderung durch die nachfolgenden Nebenbestimmungen erfahren haben.
- 9.11. Insbesondere ist zur Überwachung und Einhaltung der zum Schutz von Natur und Landschaft vorgesehenen Maßnahmen eine ökologische Baubegleitung (V 2_{AS}) vorzusehen.
- 9.12. Zusätzlich ist ein Büro mit nachgewiesener fachlicher Eignung für die Artengruppen Vögel und Fledermäuse mit einer artenschutzrechtlichen Fallbegleitung zu beauftragen.
- 9.13. Durch die ökologische Baubegleitung sind bisher nicht vorhersehbare Konflikte mit den Regelungen zu Artenschutz und Biotopschutz bis zum Abschluss aller zur Umsetzung des Vorhabens erforderlichen Arbeiten unverzüglich nach Feststellen

bei der Planfeststellungsbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 32 und der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden anzuzeigen.

- 9.14. Die Beseitigung von Gehölzen oder ihnen gleichgestellte Maßnahmen sind nach § 39 Abs. 5 Nr. 2 BNatSchG grundsätzlich in dem gesetzlich dafür vorgesehenen Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar umzusetzen.

- 9.15. Im Zusammenhang mit den bereits vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen FCS 1 und der Kontrolle der Bäume vor Fällung aus besetzte Baumhöhlen sind die zu beseitigenden Gehölze und deren Schutzbereiche unmittelbar vor Beginn der Fällungen gründlich nach wildlebenden Tieren (bspw. Vögel, Fledermäuse, Hornissen, Wespen, Igel und Eidechsen) abzusuchen.

Bei einem Auffinden entsprechender Arten ist die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden umgehend in Kenntnis zu setzen (Tel. 0351/488 9479 oder 9415) und das weitere Vorgehen (ggf. zeitliche Verschiebung der Arbeiten und/oder Schutzmaßnahmen) abzustimmen.

- 9.16. Zusätzlich zu den festgestellten Vermeidungsmaßnahmen ist dafür Sorge zu tragen, dass Flächen für Baustelleneinrichtungen und Lagerplätze auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt werden und dafür keine Flächen geschützter Biotope in Anspruch genommen werden.

- 9.17. Offene Baugruben sind so zu profilieren, dass hineingefallenen Tieren das Verlassen der Baugrube möglich ist. Dennoch in einer Baugrube gefangene Tiere (z. B. Lurche, Kleinsäuger) sind sorgsam zu bergen und in das geeignete Umfeld umzusetzen.

- 9.18. Zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 sind bei Bautätigkeiten am oder im Gewässer im Zeitraum zwischen Februar und September eines jeden Jahres Amphibienschutzzäune zu errichten.

- 9.19. Für die Ersatzpflanzungen im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 2 sind Baumarten zu wählen, welche typisch für die historische Allee sind und sich in das unter Denkmalschutz stehende Ensemble einfügen.

Die Ersatzpflanzungen im Rahmen der Kompensationsmaßnahme E 2 sind unter Berücksichtigung der Mindestabstände zu unterirdischen Medien und unter Berücksichtigung des Merkblattes Straßenbaumpflanzung der Landeshauptstadt Dresden vorzunehmen.

- 9.20. Die im Rahmen der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF 1 und FCS 2-Maßnahme geplanten Nistkästen für höhlenbrütenden Vogelarten und Fledermäuse sind rechtzeitig vor Beginn der Baumaßnahme in umliegenden Gebieten zur Königsbrücker Straße in größeren Grünbereichen und in der Nähe geeigneter Nahrungshabitate in einer Mindesthöhe von 3 m, freie Anflugmöglichkeit und in westlicher, östlicher oder südlicher Ausrichtung anzubringen. Eine Fledermauskastengruppe ist an Bäumen in der Dresdner Heide anzubringen. Die konkreten Quartiertypen der Nist- und Fledermauskästen sind mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen.

- 9.21. Die Funktionalität der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF 1 und FCS 2 ist vor Baubeginn sicherzustellen.

- 9.22. Für die geplanten Pflanzungen und dem Anlegen von Grünflächen im Rahmen der Ersatzmaßnahmen sind gebietseigene Arten und gebietseigenes Saatgut zu verwenden.
- 9.23. Die Begrünung der Fahrgastunterstände ist in Ergänzung zu den geplanten Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden in der Ausführungsplanung zu berücksichtigen und mit dem Vorhaben umzusetzen.
- 9.24. Zur Vermeidung der Beeinträchtigungen des geschützten Naturdenkmals „Flatterulme Königsbrücker Straße 49“ sind folgende Maßnahmen umzusetzen:
- Der Schutzbereich des Naturdenkmals „Flatterulme Königsbrücker Straße 49“ ist zwingend zu beachten.
 - Alle Baumaßnahmen im Schutzbereich des Naturdenkmals haben zwingend unter Aufsicht der ökologischen Baubegleitung zu erfolgen.
 - Soweit erforderlich, hat das Befahren im Schutzbereich des Naturdenkmals auf bisher unbefestigten Flächen und solchen, auf denen eine vorhandene Befestigung zurückgebaut wurde, nur mit hierfür zugelassenen lastverteilenden Platten zu erfolgen.
 - Das Beparken des Kronentraufbereichs ist grundsätzlich zu unterlassen.
 - Bei Tiefbauarbeiten im Schutzbereich des Naturdenkmals ist an deren geplanten äußeren Abgrabung ein Wurzelsuchgraben im Saug-Spül-Verfahren anzulegen.
 - Wurzeln < 2 cm Durchmesser dürfen mit einem sauberen scharfen Werkzeug (Baumschere, Baumsäge) getrennt werden.
 - Beim Antreffen größerer Wurzeln ist zusätzlich zur ökologischen Baubegleitung die untere Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden, Sachgebiet Gehölzschutz und Bauordnung zu informieren (umwelt.natur@dresden.de, Tel. 0351/488 6071) und zur Entscheidung hinzuziehen.
 - Auf den Rückschnitt des Baumes „Flatterulme“ ist im Rahmen der Umsetzung dieser Maßnahme bis auf eine Kronenpflege zu verzichten.
 - Sofern Bauwasserhaltungen in diesem Bereich erforderlich werden, sind diese zeitlich eng zu begrenzen und auf die vegetationslose Zeit zu beschränken.
 - Es ist eine offene Baumscheibe von ca. 40 m² zu erhalten.
 - Im Schutzbereich des Naturdenkmals sind bei Umsetzung des Vorhabens baumschonende Verdichtungsmethoden gemäß dem Stand der Technik anzuwenden.
 - Bei Umsetzung des Vorhabens ist im Schutzbereich der „Flatterulme“ eine wasserdurchlässige Bauweise des Gehweges einschließlich Bodenaustausch und Einbau einer durchwurzelbaren und tragfähigen Vegetationsschicht unter dem Gehweg, dem Stellplatz, der Haltestelle sowie der nördlich liegenden Zufahrt umzusetzen. Hierzu ist ein FLL-zertifiziertes überbaubares Baumsubstrat mit hohem Lava-Anteil zu verwenden.

Regelungen zur Unterhaltung von Kompensationsmaßnahmen

- 9.25. Die Unterhaltung der Kompensationsmaßnahmen hat entsprechend der im Maßnahmenverzeichnis (vgl. Unterlage U 19.1 Kapitel 7) beschriebenen Art und Weise sowie im dort genannten Zeitraum zu erfolgen.
- 9.26. Darüberhinausgehend sind die Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen von Straßenbäumen im Rahmen der Kompensationsmaßnahmen A 1 und E 2 sowie die Gehölzpflanzungen im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 3 im Rahmen der üblichen Unterhaltungsmaßnahmen für das öffentliche Straßenbegleitgrün und kommunaler Forstflächen dauerhaft zu unterhalten.
- 9.27. Ausfälle während der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege bei Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen von Straßenbäumen und Privatbäumen (Kompensationsmaßnahmen A 1, A 3 und E 2) sowie bei Gehölzen (Ersatzmaßnahme E 3) sind nachzupflanzen.
- 9.28. Die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen CEF 1 und die FCS 2 sind über einen Zeitraum von 25 Jahren zu unterhalten und zu betreuen. Dies beinhaltet im Wesentlichen den Erhalt der Nisthilfen und Fledermauskästen, die regelmäßige Kontrolle außerhalb der Brutzeit sowie die Säuberung und Reparatur nach Bedarf.

Regelungen zur Sicherung von Kompensationsmaßnahmen

- 9.29. Die rechtliche Sicherung des Kompensationszweckes der Maßnahmen A 1, A 2, E 1, E 2 und E 3 sowie der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen CEF 1 und FCS 2 ist, solange sich die jeweiligen Grundstücke im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden befinden, durch geeignete innerorganisatorische Maßnahmen zu gewährleisten, sowie im Falle der Verpachtung durch entsprechende vertragliche Vereinbarungen sicherzustellen. Sollte das jeweilige Grundstück an private Dritte verkauft werden, ist der Kompensationszweck bis zur Erreichung des Kompensationsziels durch Eintrag in das Grundbuch dinglich zu sichern.
- 9.30. Die rechtliche Sicherung des Kompensationszweckes für die Ausgleichsmaßnahme A 3 und sofern es private Flächen betrifft, für die Ausgleichsmaßnahme A 2 ist zwischen der Vorhabenträgerin und den Dritten vertraglich zu regeln und dinglich zu sichern.

10 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen

10.1 Allgemein

- 10.1.1. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist ein Bauablauf- und Leitungssicherungsplan aufzustellen und die erforderlichen Änderungen von Leitungsanlagen mit dem/den betroffenen Ver- und Entsorgungs- bzw. Leitungsunternehmen abzustimmen.
- 10.1.2. Die Hinweise und Schutzanweisungen der betroffenen Versorgungsunternehmen, insbesondere die Vorgaben zu zulässigen Arbeitshöhen, Mindestabständen und erforderlichen Schachterlaubnissen sowie die Vorgaben aus den Kabelschutzanweisungen, sind zu beachten und einzuhalten, soweit sie nicht im Widerspruch zu Festsetzungen dieses Beschlusses stehen.
- 10.1.3. Alle mit der Bauausführung betrauten Personen sind auf die Regelungen und Auflagen dieses Planfeststellungsbeschlusses aktenkundig hinzuweisen.

- 10.1.4. Alle mit der Bauausführung betrauten Personen sind darauf hinzuweisen, dass beim Auffinden von bislang nicht bekannten Leitungen Bauarbeiten, die geeignet sind, die Leitungen zu beeinträchtigen, einzustellen sind, bis der Eigentümer der Leitungen festgestellt und informiert worden ist.
- 10.1.5. Im Falle des Antreffens von bislang nicht bekannten Leitungen ist die weitere Ausführungsplanung sodann mit dem/den betroffenen Ver- und Entsorgungs- bzw. Leitungsunternehmen abzustimmen. Die Vorhabenträgerin hat hierzu einen Bauablauf- und Leitungssicherungsplan aufzustellen und diesen mit dem/den betroffenen Ver- und Entsorgungsunternehmen abzustimmen. Hinweise und Schutzanweisungen der betroffenen Versorgungsunternehmen sind zu beachten, soweit sie nicht im Widerspruch zu Festsetzungen dieses Beschlusses stehen.
- 10.1.6. Bei der Ausführungsplanung ist eine Minimierung der Betroffenheit bzw. der Konfliktpunkte anzustreben. Der störungsfreie Betrieb von im Plangebiet befindlichen Leitungen und Anlagen sowie der jederzeitige Zugang für Wartungs- und Instandsetzungsarbeiten sind für das jeweilige Ver- und Entsorgungsunternehmen auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Etwaige notwendige Einschränkungen sind ihnen rechtzeitig vorher mitzuteilen.

10.2 SachsenNetze GmbH

- 10.2.1. Die Planung der Baufelder im Zusammenhang mit der Verkehrsführung während der Bauzeit ist im Rahmen der Ausführungsplanung detaillierter darzustellen, um die Baubarkeit der Leitungen zu planen und die Versorgungssicherheit zu gewährleisten.
- 10.2.2. In der Ausführungsplanung ist zu beachten, dass Leitungsauswechslungen in abgehenden Seitenstraßen bis hinter die Grenze des grundhaften Ausbaus umzusetzen sind. Die Umbindung auf den vorhandenen Altbestand ist im Anpassungsbereich vorzunehmen.
- 10.2.3. Die technologisch erforderlichen Mindestabstände gemäß der Werknormen der DREWAG Netz sind einzuhalten. Sofern dies in begründeten Ausnahmefällen nicht möglich ist, sind Sonderlösungen mit der SachsenNetze GmbH abzustimmen.
- 10.2.4. Kanäle sind so zu planen, dass diese die Trinkwasserleitungen unterqueren. Sofern dies nicht umsetzbar ist und Kanäle nicht unter der Leitungssohle Trinkwasser liegen, sind entsprechende Schutzmaßnahmen vorzusehen und mit der SachsenNetze GmbH abzustimmen.

10.3 Stadtentwässerung Dresden

- 10.3.1. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist die genaue Lage der Einbindepunkte der Straßen- und Gleisentwässerung mit der Stadtentwässerung Dresden im Detail abzustimmen.
- 10.3.2. Bei der Lage der Baumstandorte und Einordnung der Masten sind die Belange der Stadtentwässerung hinsichtlich bestehender Anschlusskanäle im Umfang der in der Stellungnahme vom 13. März 2019 aufgeführten Konfliktpunkte zu berücksichtigen und im Einzelnen abzustimmen.

10.4 Deutsche Telekom Technik GmbH

- 10.4.1. Die Vorhabenträgerin hat sich mindestens sechs Monate vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom Technik GmbH in Verbindung zu setzen, damit alle erforderlichen Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung etc.) rechtzeitig eingeleitet werden können.
- 10.4.2. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind Fragen zu Ausführungsdetails mit der Deutsche Telekom Technik GmbH zu klären, insbesondere unter der Maßgabe, von Abhängigkeiten für die durchzuführenden Folgemaßnahmen der im Bestand und im Betrieb befindlicher Kabelanlagen der Deutsche Telekom GmbH, konkret bei den herzustellenden Querungen im Verkehrsknotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg.
- 10.4.3. Beschädigungen der Telekommunikationslinien bei der Bauausführung sind zu vermeiden.
- 10.4.4. Bei der Unterbringung anderer Leitungen und Anlagen ist zu den Telekommunikationslinien der Deutsche Telekom Technik 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 30 cm einzuhalten. Erforderliche Unterschreitungen der Mindestabstände sind mit der Deutsche Telekom Technik GmbH abzustimmen.

10.5 Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH

- 10.5.1. Bei erforderlichen Umverlegungen oder Baufeldfreimachungen im Bereich der Telekommunikationsanlagen der Vodafone GmbH/Vodafone Deutschland GmbH, sind diese mindestens drei Monate vor Baubeginn an TDRC-O-.Dresden@.com schriftlich zu beantragen.
- 10.5.2. Betroffene Anlagen dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.

10.6 DB Netz AG

- 10.6.1. Jegliche Baumaßnahmen im Bereich der Bahnanlagen mit einem Abstand kleiner als 5 m der Baugrenze zur Bahnanlage sind der DB Netz AG zur technischen Bewertung und Freigabe vor Bauausführung vorzulegen. Sofern erforderlich sind in diesem Rahmen Gestattungen bzw. Kreuzungsvereinbarungen anzupassen bzw. neu abzuschließen.
- 10.6.2. Es dürfen über und unmittelbar neben der Trasse/erdverlegtem Kabel keine Erdatragungen und/oder –aufschüttungen erfolgen.
- 10.6.3. Zur Sicherung vorhandener Kabel und Anlagen der DB Netz AG ist auf Basis der Ausführungsplanung ein Erlaubnisschein für Erdarbeiten bei der DB Netz AG, Güterbahnhofstraße 6, 08056 Zwickau einzuholen.

11 Rettungswesen, Öffentlicher Personennahverkehr

- 11.1. Über den terminlichen Ablauf der Baumaßnahmen sind die Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden, die Polizeidirektion Dresden, das Brand- und Katastrophenschutzamt der Landeshauptstadt Dresden sowie die Integrierte Regionalleitstelle Dresden frühzeitig vor Baubeginn zu informieren. Die Anzeige soll die ausführenden Firmen, Telefonnummern und die verantwortlichen Bauleiter benennen.

- 11.2. Neben der Anzeige über den zeitlichen Ablauf sollen geplante Vollsperrungen und Umleitungen (inklusive eines Markierungs- und Beschilderungsplans) frühzeitig unter Beteiligung der vorgenannten Stellen festgelegt werden.
- 11.3. Ver- und Entsorgungs- sowie Rettungswege sind während der Bauausführung zu gewährleisten.

12 Straßenbahnanlagen, Straßenbau/Straßenverkehr und Ingenieurbauten

Straßenbahnanlagen

- 12.1. Die Vorhabenträgerin hat mindestens sechs Wochen vor Baubeginn bei der technischen Aufsichtsbehörde über Straßenbahnen, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, die Ausführungsplanung vorzulegen und die Zustimmung der geänderten/neuen Betriebsanlage zu beantragen.

- 12.2. Die Ausführungsplanung hat hierbei alle für das Bauvorhaben relevanten Sachverhalte einer Betriebsanlage gemäß BOStrab zu enthalten.

Insbesondere ist in den Plandarstellungen die Beziehung zwischen Straßenbahnfahrzeug und baulicher Anlage grundsätzlich miteinzubeziehen und in Haltestellenbereichen Querneigungen von über 2 % zur Bahnsteigkante hin ansteigend gesondert zu begründen.

- 12.3. Im Rahmen der Ausführungsplanung hat die bauaufsichtliche Prüfung des Stand sicherheits- und Brandschutznachweise für das geplante Gebäude Gleichrichterunterwerk durch einen in Sachsen anerkannten Prüfenieur zu erfolgen.

Die Prüfberichte sind der unteren Bauaufsichtsbehörde der Landeshauptstadt Dresden zur Kenntnis zu geben. Die Bauausführung hat entsprechend der geprüften Unterlagen zu erfolgen.

- 12.4. LSA-Schaltungen sollen den Straßenbahnverkehr in so weit unterstützen, dass außer zum Fahrgastwechsel möglichst keine Anfahr- und Abbremsvorgänge stattfinden müssen.

- 12.5. Bei der Planung ist zu berücksichtigen, dass Straßenbahnen während des Fahrgastwechsels LSA-Schaltungen für den MIV nicht unverhältnismäßig behindern.

- 12.6. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist zu prüfen, ob der Bahnkörper nördlich des Bischofsweges mit Pflaster statt Asphalt ausgeführt werden kann.

- 12.7. Im Rahmen des Bauablaufplans ist zu prüfen, ob die Bauzeit durch Optimierung von Baufeldern verringert werden kann.

- 12.8. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Vermessungsdaten für den Bauanfang und das Bauende zu aktualisieren.

- 12.9. Das amtliche Lage- und Höhenbezugssystem ist auf den Ausführungsplänen deutlich zu kennzeichnen.

- 12.10. Es sind geeignete Maßnahmen gegen Verschmutzungen der Schienenentwässerung sowie der Weichen EW 45 und W 423 im Bereich zwischen Bischofsweg und Stauffenbergallee zu planen und umzusetzen.

- 12.11. An der Haltestelle Bischofsweg stadtwärts ist der geplante Papierkorb außerhalb des Auffindestreifens zu planen (vgl. Unterlage U 16.4 Blatt Nr. 3 Haltestellenplan Haltestelle Bischofsweg).
- 12.12. An der Haltestelle Tannenstraße stadtwärts ist die Stele FIS 8 zur besseren Sichtbarkeit für den motorisierten Individualverkehr von dem geplanten Baumstandort abzurücken (vgl. Unterlage U 16.4 Blatt Nr. 5 Haltestellenplan Haltestelle Tannenstraße stadtwärts).

Straßenbau/Straßenverkehr

- 12.13. Die konkrete Ausführung des Behindertenparkplatzes mit einer Breite von 3,50 m in der Nähe der Haltestelle „Bischofsweg“ landwärts (Süd) soll unter Berücksichtigung der Beeinträchtigungen für den Gehwegbereich überprüft werden.
- 12.14. Der Bedarf für einen Behindertenstellplatz im nördlichen Bereich der Königsbrücker Straße oberhalb des Bischofsweges ist im Zuge der Ausführungsplanung nochmals zu prüfen.
- 12.15. Im Rahmen der Ausführungsplanung sind die Ausrüstungs-, Markierungs- und Beschilderungspläne mit der unteren Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden und der Polizeidirektion Dresden, Sachbereich Verkehr abschließend abzustimmen.
- 12.16. Die verkehrsrechtliche Anordnung ist rechtzeitig bei der unteren Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden einzuholen.
- 12.17. Im Rahmen der Ausführungsplanung für den Markierungs- und Beschilderungsplan ist zu berücksichtigen, dass die Leitlinie im Verlauf der Königsbrücker Straße aus Richtung Albertplatz kommend in Fahrtrichtung Louisestraße bis zum Ende des rechten Fahrstreifens geführt wird (vgl. Unterlage U 5 Lageplan Blatt-Nr. 1 und Unterlage U 16.9.1 Gestaltungsplan Blatt-Nr. 1). Des Weiteren ist in diesem Bereich ein Fahrbahnverlauf zu prüfen, bei dem der linke Fahrstreifen endet und auf den rechten Fahrstreifen geführt wird.
- 12.18. Im Rahmen der Ausführungsplanung für den Markierungs- und Beschilderungsplan ist für die Fahrstreifen- und Fahrbahnbegrenzung das Linksabbiegen von der Königsbrücker Straße in die Katharinenstraße zu berücksichtigen.
- 12.19. Auf der Scheunenhofstraße in Dresden beginnend von der Eschenstraße aus parallel zur Königsbrücker Straße sind geeignete bauliche Maßnahmen, bspw. Aufpflasterungen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen und diese mit der unteren Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen.
- 12.20. Im Rahmen der Ausführungsplanung für den Markierungs- und Beschilderungsplan ist im Bereich der Haltestelle „Bischofsweg West“ der Schutzstreifen gemäß der Zusicherung der Vorhabenträgerin rot zu markieren.
- 12.21. Im Bereich der Radverkehrsführung vor dem Knoten Königsbrücker Straße/Staufenbergallee sind die geplanten Fahrradrampen mit einer Längsneigung von ca. 3 % auszuführen.
- 12.22. Für die geplanten Geh- und Radwege sowie Fahrbahnen sind sonnenreflektierende und/oder aufgehellte Beschichtungen zu verwenden.

- 12.23. Bei der Ausbildung der Radfahrfurten über die Straßenquerungen der Königsbrücker Straße sind Radien zu berücksichtigen, die ein gefahrloses Befahren mit Lastenrädern und Fahrräder mit Anhängern ermöglicht.
- 12.24. Im Bereich der geplanten Fahrradabstellanlagen vor der Königsbrücker Straße 21, 01099 Dresden (alte Hauptpost) sind die Borde zwischen Radweg und Fahrradabstellfläche abgesenkt auszuführen.

13 Vermessungswesen

- 13.1. Vorhandene Vermessungs- oder Grenzmarken dürfen grundsätzlich nicht verändert, beschädigt, beseitigt oder in der Erkennbarkeit und Verwendbarkeit beeinträchtigt werden. Die bauausführenden Unternehmen sind von der Vorhabenträgerin hierauf aktenkundig hinzuweisen.
- 13.2. Die im Vorhabengebiet vorhandenen Höhenfestpunkte sind grundsätzlich zu erhalten und durch geeignete Maßnahmen so zu schützen, dass sie durch Bauarbeiten, Baustoffablagerungen, Baustellenverkehr oder andere Handlungen nicht beschädigt oder in ihrer Lage verändert werden und dass ihre Erkennbarkeit und Verwendbarkeit gewährleistet bleibt.
- 13.3. Sofern eine Beeinträchtigung der im Vorhabengebiet vorhandenen Höhenfestpunkte unumgänglich ist, ist das Amt für Geodaten und Kataster der Landeshauptstadt Dresden (untere Vermessungsbehörde) und dem Landesamt für Geobasisinformation Sachsen (Referat 32, Olbrichtplatz 3, 01099 Dresden), darüber vorher schriftlich zu informieren, damit ggf. Maßnahmen zur Sicherung veranlasst werden können.

14 Wald

- 14.1. Die geplante Erstaufforstung (Ersatzmaßnahme E 3) ist innerhalb einer Frist von 3 Jahren nach Baubeginn des geplanten Vorhabens umzusetzen.
- 14.2. Bei der geplanten Erstaufforstung (Ersatzmaßnahme E 3) auf den Flurstücken 270 und 271 der Gemarkung Hellerau ist zwischen den äußeren Forstpflanzen und den benachbarten nicht forstlich genutzten Flurstücken 272, 276 und 260 der Gemarkung Hellerau ein Abstand von 6 m einzuhalten.
- 14.3. Die freien Streifen zwischen äußeren Forstpflanzen und der Flurstücksgrenzen ist mit einem Abstand von mindestens 1 m zu den benachbarten Flurstücken mit artenreichen mehrstufigen Sträuchern zu bepflanzen, welche in der Regel nicht höher als 2 m werden. Sofern Sträucher mit einer Höhe von bis zu 3 m gepflanzt werden sollen, ist dies mit der zuständigen Forstbehörde und den davon betroffenen benachbarten Flurstückseigentümern abzustimmen.
- 14.4. Für die geplante Erstaufforstung (Ersatzmaßnahmen E 3) ist zertifiziertes Forstvermehrungsgut gemäß Forstvermehrungsgesetz zu verwenden.
- 14.5. Es sind gebietsheimische Baum- und Straucharten zu verwenden. Unter Beachtung der Herkunftsempfehlungen für Sachsen werden Traubeneiche (*Quercus petraea*, Herkunftsgebiet HKG 818 05), Winterlinde (*Tilia cordata*, HKG 823 03) und Hainbuche (*Carpinus betulus*, HKG 806 02), die möglichst quartierweise gemischt werden, empfohlen.

15 Wasserhaushalt/Wasserwirtschaft

Allgemeine Bestimmungen/Anzeigen/Ausführungsplanung

- 15.1. Die Ausführungsplanung der Ersatzmaßnahme E 1 ist mit der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden und der oberen Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 42 abzustimmen. In die Abstimmung ist die betroffene Dresdner Bäder GmbH einzubeziehen.

- 15.2. Die Ersatzmaßnahme E 1 zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches bedarf der Baufreigabe. Mit der Baumaßnahme am Kaitzbach darf erst begonnen werden, wenn durch die obere Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 42 die Baufreigabe (vgl. nachfolgende Nebenbestimmung) für den Gewässerausbau erteilt wurde.

Die Entnahme- und Einleitbauwerke im Zuge der Ersatzmaßnahme E 1 zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches bedarf der Baufreigabe durch die untere Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden.

- 15.3. Die Baufreigabe für den Gewässerausbau ist spätestens vier Wochen vor dem geplanten Baubeginn unter Vorlage der Ausführungsplanung für die naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches bei der oberen Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 42 zu beantragen.

Die Baufreigabe für das Entnahme- und Einleitbauwerk ist spätestens sechs Wochen vor dem geplanten Baubeginn unter Vorlage der Ausführungsplanung der Bauwerke am Gewässer des Kaitzbaches bei der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden zu beantragen. Die Ausführungsplanung hat nachvollziehbare Ermittlungen der Höhenlage der Rohrsohle der Entnahmeleitung und detaillierte/vermaßte Bauzeichnungen (Lageplan, Ansicht, Querprofil mit Darstellung des Mindestwasserstandes entsprechend MQ) für das Entnahme- und Einleitbauwerk am Kaitzbach zu enthalten.

- 15.4. Der Beginn der Arbeiten am Kaitzbach ist mindestens zwei Wochen vorher schriftlich

- der oberen Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 42 und
- der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden

anzuzeigen.

Die Baubeginnanzeige hat die ausführenden Firmen, die Telefonnummern der verantwortlichen Bauleiter und Bauüberwacher sowie einen Bauzeitenplan zu enthalten.

- 15.5. Der Beginn und die Beendigung von Maßnahmen zur Grund- bzw. Schichtenwasserhaltung ist der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden jeweils rechtzeitig vorher anzuzeigen. Die entnommene Wassermenge ist mittels Wasserzähler zu messen und die insgesamt entnommene Wassermenge nach Beendigung der Wasserhaltungsmaßnahmen der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden mitzuteilen.

- 15.6. Sofern sich die Art, Umfang oder Dauer der erforderlichen Wasserhaltung zu den der Planung zugrundeliegenden Angaben übersteigt, ist die untere Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden darüber zu informieren.
- 15.7. Der Ersatzneubau und Stilllegung der Abwasserkanäle ist spätestens einen Monat vor Beginn der Maßnahmen der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden anzuzeigen.

Bestimmungen zum Gewässerschutz während der Bauausführung

- 15.8. Die Bauarbeiten sind so auszuführen, dass eine Verunreinigung der Gewässer durch Abschwemmungen oder Einbringen von Feststoffen (Kalk, Zement), Ölen, Kraftstoffen und anderen Wasserschadstoffen ausgeschlossen ist.
- 15.9. Die Arbeiten sind so auszuführen, dass Erosionen des Bodens verhindert werden.
- 15.10. Maßnahmen der Wasserhaltung sind zur Vermeidung von Sedimentausträgen aus erosionsstabilen Vorrichtungen abschwemmsicher herzustellen.
- 15.11. Aushubmassen, Bau- und Abbruchmaterialien und dergleichen dürfen nicht in dem Gewässer und Gewässerrandstreifen gelagert werden. Es sind geeignete technische und organisatorische Maßnahmen zu treffen, die eine Beräumung längstens innerhalb einer Tagesschicht sicherstellen, sofern Bau- oder Abbruchmaterialien wider Erwarten in das Gewässer gelangen, sodass eine erhebliche Beeinträchtigung des Abflussgeschehens ausgeschlossen ist.
- 15.12. Werden bei der Durchführung der Baumaßnahmen wassergefährdende Stoffe (Altablagerungen) angetroffen, sind diese schadlos zu beseitigen. Die untere Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden ist hiervon unverzüglich zu unterrichten.
- 15.13. Störungen, Havarien und Schadensfälle sowie diesbezügliche Verdachtsmomente sind unverzüglich der unteren Wasserbehörde und der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden anzuzeigen. In einem solchen Falle sind unverzüglich die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer und des Bodens einzuleiten. Wurden die Baumaßnahmen in Folge des Schadens eingestellt, hat sich die Vorhabenträgerin hinsichtlich der Wiederaufnahme der Bauarbeiten mit der unteren Wasserbehörde und der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen.
- 15.14. Es sind nur solche Baumaschinen und technischen Geräte einzusetzen, die sich in einem wartungstechnisch einwandfreien Zustand befinden und gegen Tropfverluste gesichert sind. Baumaschinen und sonstige Geräte sind so abzustellen, dass es auch bei einer sich ändernden Wasserführung (etwa infolge eines Starkregenereignisses) nicht zu einer Beeinträchtigung des Gewässers kommen kann. Auf der Baustelle sind Havariebekämpfungsmittel, wie z. B. Auffangwannen, Folien und Ölbindemittel, ausreichend vorzuhalten. Sollten trotzdem, beispielsweise infolge eines Maschinenschadens oder durch sonstige Ursachen, wassergefährdende Stoffe in das Erdreich gelangen, sind unverzüglich geeignete Maßnahmen zur Beseitigung der Beeinträchtigung zu treffen. Gegebenenfalls kontaminierter Boden ist zu entfernen. Dieser ist in auslaufsicheren Containern mit Abdeckplatten für eine ordnungsgemäße Entsorgung bereitzustellen.

15.15. Beim Einsatz von Beton und Mörtel sind die nachfolgenden Bestimmungen einzuhalten, wobei der verwendete Begriff „Beton“ sowohl alle Mörtel- als auch alle Betonarten umfasst:

- Der frische Beton darf nicht mit der fließenden Welle in Berührung kommen.
- Die Betontransportfahrzeuge und alle bautechnologisch zum Betonherstellen und dessen Verarbeitung genutzten Geräte, Materialien und Arbeitsmittel dürfen nicht am Gewässer gereinigt werden. Betonhaltiges Abwasser darf nicht ins Gewässer gelangen oder durch evtl. Niederschläge ins Gewässer gespült werden.
- Frischbeton darf das Wasser in einer Baugrube nur verdrängen, wenn es sofort abgepumpt und separat aufgefangen und zwischengespeichert werden kann. Nach Möglichkeit ist die Baugrube vor der Betonage trockenzulegen.
- Wasser, das längere Zeit über abgeundenem Beton gestanden hat, darf nicht in die fließende Welle zurückgeführt werden.
- Kann eine Baugrube während der Abbindezeit des Frischbetons nur mit laufender Wasserhaltung beherrscht werden, darf das anfallende Wasser nicht direkt in die fließende Welle abgeleitet werden. Für die Zwischenspeicherung ist ein ausreichend großes Volumen vorzuhalten.
- Muss stark alkalisches Wasser aus einer Zwischenspeicherung der Wasserhaltung in das Gewässer zurückgeführt werden, so ist dies nur mit ausreichendem Verdünnungsverhältnis möglich. Im Gewässer darf der pH-Wert nicht über 9,0 steigen.
- Durch die Einhaltung ausreichender Abbindezeiten des eingesetzten Betons vor (Wieder-) Beaufschlagung mit dem Gewässer, insbesondere durch Einstellung der Wasserhaltung, Flutung, Rücknahme der Ausleitung, ist zu gewährleisten, dass im Gewässer unterhalb der Baustelle keine pH-Werte größer 9,0 auftreten.

Bestimmungen zum Hochwasserschutz während der Bauausführung

15.16. Der bauzeitliche Hochwasserschutz im Rahmen der Baumaßnahmen am Kaitzbach ist für die An-, Ober- und Unterlieger und das Umgebungsgelände in jeder Bauphase in angemessener Weise zu gewährleisten. Die Baustelle ist so zu sichern, zu beräumen und zu kontrollieren, dass nachteilige Auswirkungen durch Hochwasserereignisse, insbesondere bei Starkniederschlagsereignissen, mit allen zur Verfügung stehenden Vorkehrungen minimiert werden.

15.17. Für die Gewährleistung des bauzeitlichen Hochwasserschutzes ist ein Hochwasserschutzmaßnahmeplan mit den entsprechenden Erreichbarkeiten für den Harvariefall zu erstellen und zusammen mit der Baubeginnanzeige der oberen Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 42 und der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden vorzulegen.

15.18. Der Hochwasserschutzmaßnahmeplan muss mindestens Angaben zu

- den zuständigen Ansprechpartnern,

- den notwendigen Aktivitäten (u. a. Beräumung, Schutz und Sicherung der Baustelle),
 - Beginn der Schutzmaßnahmen und dem erforderlichen zeitlichen Aufwand für die Umsetzung sowie
 - den Standorten für die Maschinen, Geräte und Materialien der beräumten Flächen
- enthalten.

Bestimmungen zur Bauabnahme und Fertigstellung

- 15.19. Über die Fertigstellung der Baumaßnahmen am Gewässer des Kaitzbaches ist die obere Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 42 und die untere Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden schriftlich zu informieren.
- 15.20. Die Baumaßnahmen zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches bedürfen der wasserrechtlichen Abnahme durch die obere Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 42. Die wasserrechtliche Abnahme ist nach Abschluss der Bauausführung mindestens 14 Tage vor dem geplanten Abnahmetermin bei der oberen Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen, Referat 42 schriftlich anzuzeigen und die Abnahme zu beantragen.

Mit dem Antrag sind folgende Unterlagen vorzulegen:

- Bestandspläne,
 - Nachweise über verwendete Materialien,
 - Prüfprotokolle (Verdichtungsnachweise etc.),
 - Kopie des VOB-Abnahmeprotokolls und
 - Die Bauleiterklärung, dass das Vorhaben sach- und fachgerecht entsprechend der Planfeststellung ausgeführt wurde.
- 15.21. Die wasserrechtlichen Anlagen in und am Kaitzbach (Brücken, Stützmauern, Abschlagbauwerk und Einleitbauwerk) bedürfen ebenfalls der wasserrechtlichen Abnahme. Diese ist nach Abschluss der Bauausführung rechtzeitig bei der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden zu beantragen.

Besondere Bestimmungen zur Bauausführung

- 15.22. Die Maßnahmen sind entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie unter Beachtung der einschlägigen technischen Regelwerke auszuführen.
- 15.23. Der Betrag und der Umfang der Grundwasserabsenkungen/-haltungen ist auf das zur Gewährleistung der Baufreiheit erforderliche Maß zu begrenzen.
- 15.24. Durch die Vorhabenträgerin ist sicherzustellen, dass Beeinträchtigungen benachbarter, gefährdeter Gebäude und baulicher Anlagen aufgrund der Absenkung des Grundwasserstandes durch geeignete Maßnahmen entgegengewirkt werden. Dennoch auftretende Schäden sind unverzüglich und vollständig zu beheben.

- 15.25. Bei Arbeiten für den Kanalbau und weitere Tiefbaumaßnahmen im Bauabschnitt zwischen Albertplatz und Bischofsweg sind bei anstehenden Grundwasser die Schachtbauwerke und Wasserhaltungen gegen Auftrieb zu sichern. Ggf. ist ein wasserdichter Baugrubenverbau (Spundwände) einzusetzen.
- 15.26. Bei der Herstellung des Gleichrichterunterwerk sind offene Wasserhaltungsmaßnahmen zu nutzen, die Wasserhaltung gegen Auftrieb zu sichern und das Bauwerk auftriebssicher herzustellen.

Weitere Bestimmungen zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches

- 15.27. Bei der Sohlgestaltung des Kaitzbaches (Ersatzmaßnahme E 1) sind punktuelle Kiesdepots einzubauen.
- 15.28. Die geplante Sohlbefestigung unter den fünf Brückenbauwerken ist mit einer Niedrigwasserrinne auszustatten. Des Weiteren ist als oberste Deckschicht der Bachsohle eine mindestens 10 cm hohe Kiesauflage vorzusehen.
- 15.29. Für die Anforderungen der Korngrößen und der Sohlbefestigung wird auf die Anlage „Fachinformation Fischartenschutz des LfULG“ zu diesem Beschluss verwiesen.
- 15.30. Vor Umsetzung der Brückenbauwerke sind die Angaben zum Baugrund, welche den Statischen Berechnungen (Unterlage U 18.3) zugrunde liegen, mit den tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort abzugleichen.
- 15.31. Sofern sich im Zuge der Bauausführung Änderungen ergeben bzw. Bedingungen einstellen, welche von den Grundlagen der Statischen Berechnungen abweichen, ist ein Qualifizierter Tragwerksplaner zur Prüfung des Erfordernisses einer Neuberechnung hinzuziehen.
- 15.32. Die baulichen Anlagen im Zusammenhang mit der Gewässerausbaumaßnahme am Kaitzbach sind hochwasserangepasst auszuführen.

Gewässerbenutzungen

- 15.33. Die Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse sind befristet bis zum 31. Dezember 2049 erteilt. Die Frist kann auf schriftlichen Antrag verlängert werden. Der Antrag auf Verlängerung ist spätestens einen Monat vor Fristablauf bei der zuständigen unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden zu stellen.
- 15.34. Jede Änderung hinsichtlich Art und Umfang der mit diesem Planfeststellungsbeschluss erlaubten Gewässerbenutzungen ist mit der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden abzustimmen. Bedarf es einer erneuten Erlaubnis, ist diese bei der örtlich zuständigen unteren Wasserbehörde zu beantragen.
- 15.35. Bei der Wasserentnahme aus dem Kaitzbach und der Tiefen Börner zum Zwecke der Durchflutung des Biotopteiches im Naturbad Dresden-Mockritz hat die Vorhabenträgerin bzw. der Betreiber des Abschlagbauwerkes sicher zu stellen, dass die Wasserentnahme nur bei ausreichender Wasserführung der Gewässer erfolgt und die erforderliche Mindestabflussmenge erhalten bleibt. Der erforderliche Mindestwasserabfluss (vgl. Entscheidung unter A.IV.1.2) im Kaitzbach ist durch eine ausreichende Höhenlage der Rohrsohle der Entnahmeleitung sicherzustellen.

- 15.36. Für die unter A.IV.1 erteilten wasserrechtlichen Erlaubnisse sind im Zuge der Ausführungsplanung die nach amtlichen Lage- und Höhenbezugssystem aktualisierten Daten zur Eintragung in das Wasserbuch der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden vorzulegen.
- 15.37. Das Ablassen von Wasser aus dem Biotopeich ist so durchzuführen, dass keine Sedimente in den Kaitzbach gelangen.
- 15.38. Im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 1 ist die bestehende Überleitung von der Tiefen Börner in den Kaitzbach sowie weitere vom Gewässerausbau betroffene Einleitstellen im Zuge der Renaturierung des Kaitzbaches fachgerecht wieder anzubinden.

16 Sonstige öffentliche Belange

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr

Das Logistikzentrum der Bundeswehr (Abteilung Verkehr und Transport, Dezernat Verkehrsführung, Sachgebiet MILGeo, Anton-Dohrn-Weg 59, 26389 Wilhelmshaven) ist über Beginn und Ende der Baumaßnahme, unter Angabe der auftretenden bauzeitlich bedingten Einschränkungen, zu informieren.

17 Private Belange

17.1. Allgemein

- 17.1.1. Die Vorhabenträgerin 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.
- 17.1.2. Die betroffenen Grundstückseigentümer, Pächter und Geschäftsinhaber sind vor Beginn der Baumaßnahmen des Vorhabens und der Kompensationsmaßnahmen über den Baubeginn und den Bauablauf sowie über die Inanspruchnahme von Flächen in geeigneter Weise zu informieren. Den Betroffenen ist gleichzeitig ein verantwortlicher Ansprechpartner in Bezug auf die Baumaßnahmen zu nennen.
- 17.1.3. Während der Umsetzung des Vorhabens verursachte Schäden sind schnellstmöglich und vollständig zu beseitigen.
- 17.1.4. Vor Beginn und nach Abschluss der Bauausführung ist im Umfang der erfolgten Zusagen ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen in dem der Zustand der Gebäude, Einfriedungen, Gehölze und sonstigen betroffenen Bauteile dokumentiert wird.
- 17.1.5. Zuwegungen und Zufahrten zu Grundstücken, betroffenen Geschäften und Betrieben sind auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Sollte es bautechnologisch zu kurzfristigen und unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit kommen, ist dies mit den betroffenen Grundeigentümern und Gewerbetreibenden vorab abzustimmen und Zeiten für Ein- und Ausfahrten zu vereinbaren; ggf. sind provisorische Zufahrten und Zuwegungen einzurichten. Die Nebenbestimmung A.III.1.1.2 gilt entsprechend.

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

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

Öffentliche Einwendungen

17.2. Eigentümer des Flurstückes 2865/17 der Gemarkung Dresden-Neustadt

- 17.2.1. Vor Baubeginn ist eine Beweissicherung für die Einfriedungen sowie für die nördliche, südliche und westliche Fassade des Gebäudes der Königsbrücker Straße 80, 01099 Dresden auf Kosten der Vorhabenträgerin durchzuführen.
- 17.2.2. Die Zugänge und Zufahrten zur Liegenschaft Königsbrücker Straße 80, 01099 Dresden sind während der gesamten Bauzeit entweder über die Königsbrücker Straße oder über die Tannenstraße zu gewährleisten. Eine der Zufahrten ist zur Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes und der Ver-/Entsorgung der Liegenschaft zwingend ständig offen zu halten.
- 17.2.3. Sofern der Ausbau der Tannenstraße zwischen Hans-Oster-Straße und Königsbrücker Straße zeitlich doch nicht wie geplant vor dem gegenständlichen Vorhaben realisiert werden kann, ist die derzeit bestehende beschränkte Funktionsfähigkeit der Entwässerung im Anpassungsbereich Tannenstraße im Rahmen dieses Vorhabens zu berücksichtigen und die Entwässerung funktionsfähig wiederherzustellen.
- 17.2.4. Bei der geplanten Pflanzung auf der Tannenstraße im Bereich der Zufahrt zur Liegenschaft Königsbrücker Straße 80, 01099 Dresden ist der Einbau einer Wurzelschutzfolie vorzunehmen, um ein Wurzelwachstum in Richtung Einfriedung der Liegenschaft zu verhindern.
- 17.2.5. Bei der geplanten Pflanzung auf der Tannenstraße im Bereich der Zufahrt zur Liegenschaft Königsbrücker Straße 80, 01099 Dresden ist bei der Wahl der Baumart zu berücksichtigen, dass von dem Gehölz keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch in das betreffende Flurstück hineinragende Pflanzenteile zu befürchten sind und die Sichtbeziehungen beim Ausfahren der Liegenschaft nicht beeinträchtigt werden.

Private Einwendungen

17.3. Einwendernummer 75 und Eigentümer des Flurstückes 787/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt

- 17.3.1. Die Gestaltung der Gebäudevorfläche des Flurstückes 787/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt im Bereich der bauzeitlich beanspruchten Flächen ist mit der Eigentümerin abzustimmen.
- 17.3.2. Es ist auf Kosten der Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der Eigentümerin eine straßenseitige Abgrenzung zwischen Gehweg und verbleibender Gebäudevorfläche herzustellen. Sofern dies keinen Sichtschutz bietet, sind entsprechende Maß-

nahmen (Pflanzungen, bauliche Sichtschutzelemente) vorzusehen, die vom Gehweg aus einen Sichtschutz für die Fensterflächen im Erdgeschoss des betroffenen Gebäudes bieten.

17.4. Einwander Nummer 82

Die Vorhabenträgerin hat zu prüfen, den geplanten Gehweg auf dem Flurstück 788/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt nicht direkt bis an die Grundstücksgrenze zum Flurstück 788/5 der Gemarkung Dresden-Neustadt und damit an das Wohnhaus der Einwanderin zu führen und stattdessen einen Grünstreifen mit Pflanzen als Sichtschutz und Abstand zum Gebäude anzulegen.

17.5. Einwander Nummer 123 und 131

Die Zufahrt und Erreichbarkeit zum Flurstück 1589/f der Gemarkung Dresden-Neustadt (Königsbrücker Straße 47, 01099 Dresden) ist im Bereich des Kfz-Elektrik-Betriebes und der Autoreparatur während der Bauzeit sicherzustellen. Auf die Nebenbestimmung A.III.17.1.5 wird ergänzend verwiesen.

17.6. Einwander Nummer 189

Im Anpassungsbereich des Vorhabens ist die vorhandene Gehwegüberfahrt zum Gebäude der Königsbrücker Straße 88, 01099 Dresden mit Umsetzung der Maßnahmen wiederherzustellen bzw. in der jetzigen Form zu erhalten.

17.7. Einwander Nummer 415

Zu Andienung des Flurstückes 725/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt ist in Abstimmung mit der Eigentümerin des betroffenen Flurstückes eine Zufahrt von der Königsbrücker Straße aus zum Flurstück wiederherzustellen.

IV Wasserrechtliche Entscheidungen

Der Vorhabenträgerin werden für das gegenständliche Vorhaben nach Maßgabe der unter Ziffer A.III.15 festgesetzten Nebenbestimmungen wasserrechtliche Erlaubnisse und Genehmigungen erteilt sowie der Plan für den Gewässerausbau am Kaitzbach festgestellt.

1 Wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 WHG

- 1.1 Die wasserrechtliche Erlaubnis für das dauerhafte Umleiten von Grundwasser durch Herstellung eines Gleichrichterunterwerks auf dem Flurstück Nr. 2446/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt (Rechtswert: 5412435.0 Hochwert: 5660116.2) und der in diesem Bereich im Boden verbleibender Bauteile wird erteilt.
- 1.2 Die wasserrechtliche Erlaubnis wird für das Ableiten von Wasser aus dem oberirdischen Gewässer Kaitzbach ab einem Mindestwasserabfluss (MQ) > 50 l/s im Umfang von $Q_{\max} = 15,4$ l/s auf dem Flurstück 114/31 (vormals 114/2) der Gemarkung Mockritz in Dresden-Mockritz (Ostwert: 412178 Nordwert: 5652449) zum Zwecke der Speisung des Biotopeiches im Naturbad Dresden-Mockritz erteilt.
- 1.3 Die wasserrechtliche Erlaubnis wird für das (Wieder-)Einleiten von nicht schädlich verunreinigtem Wasser aus dem Biotopeich in das oberirdische Gewässer Kaitzbach im Umfang von $Q_{\max} = 10$ l/s auf dem Flurstück 114/31 (vormals 114/2) der Gemarkung Mockritz in Dresden-Mockritz (Ostwert: 412313.5 Nordwert: 5652511.8)

zur Wiedereinleitung des zuvor für das Durchströmen des Biotopteiches entnommenen Wassers erteilt.

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

- 2.1 Die wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung von fünf Brückenbauwerken (Unterlage U 11.2, lfd. Nr. 7.08, 7.09, 7.10, 7.11 und 7.12, Unterlage 18.2.1 Blatt 1 Lageplan Kaitzbach Mockritz und Unterlage 18.2.6 Blatt 1 Brücken Kaitzbach Mockritz) über den Kaitzbach wird erteilt.

örtliche Lage der Brückenbauwerke Nr. 1 bis 5:

Gemeinde:	Dresden
Gemarkung:	Dresden-Mockritz
Flurstück:	114/31 (vormals 114/2)

Bauwerk 1 Ostwert:	E 412314
Bauwerk 1 Nordwert:	N 5652516

Bauwerk 2 Ostwert:	E 412226
Bauwerk 2 Nordwert:	N 5652470

Bauwerk 3 Ostwert:	E 412164
Bauwerk 3 Nordwert:	N 5652442

Bauwerk 4 Ostwert:	E 412120
Bauwerk 4 Nordwert:	N 5652410

Bauwerk 5 Ostwert:	E 412115
Bauwerk 5 Nordwert:	N 5652359

- 2.2 Die wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung von zwei Stützmauern aus Gabionen (Unterlage U 11.2, lfd. Nr. 7.13 und 7.14, Unterlage 18.2.1 Blatt 1 Lageplan Kaitzbach Mockritz) wird erteilt.

Örtliche Lage der Stützmauern Nr. 1 und 2:

Gemeinde:	Dresden
Gemarkung:	Dresden-Mockritz
Flurstück:	114/31 (vormals 114/2)

Stützwand 1 Ostwert:	E 412118
Stützwand 1 Nordwert:	N 5652387

Stützwand 2 Ostwert:	E 412384
Stützwand 2 Nordwert:	N 5652501

- 2.3 Die wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung eines Abschlagbauwerkes am Kaitzbach zur Entnahme von Wasser aus dem oberirdischen Gewässer Kaitzbach wird erteilt.

Örtliche Lage des Abschlagbauwerkes:

Gemeinde:	Dresden
Gemarkung:	Dresden-Mockritz

Flurstück: 114/31 (vormals 114/2)

Abschlagbauwerk Ostwert: E 412178

Abschlagbauwerk Nordwert: N 5652449

- 2.4 Die wasserrechtliche Genehmigung für die Errichtung eines Einleitbauwerkes am Kaitzbach im Verlauf des Überlaufs des Gewässers Tiefe Börner zur Einleitung von Wasser aus der Tiefen Börner in das oberirdische Gewässer Kaitzbach wird erteilt.

Örtliche Lage des Einleitbauwerks:

Gemeinde: Dresden

Gemarkung: Dresden-Mockritz

Flurstück: 114/31 (vormals 114/2)

Einleitbauwerk Ostwert: E 412314

Einleitbauwerk Nordwert: N 5652512

- 2.5 Die wasserrechtliche Genehmigung für die Herstellung einer Einleitstelle EGW 19D186 aus dem Regenwasserkanal DN 400 (Franz-Bränsch-Straße) in den Kaitzbach (linkes Ufer) wird erteilt.

Örtliche Lage der Einleitstelle:

Gemeinde: Dresden

Gemarkung: Dresden-Mockritz

Flurstück: 114

Einleitbauwerk Ostwert: E 5652438

Einleitbauwerk Nordwert: N 412154

3 Gewässerausbau

Die Vorhabenträgerin erhält nach § 68 Abs. 1 WHG die Zulassung für den mit dem Verkehrsvorhaben einhergehenden Gewässerausbaumaßnahmen, insbesondere für die naturnahe Umgestaltung des Gewässers 2. Ordnung Kaitzbach auf dem Flurstück 114/2 der Gemarkung Mockritz in Dresden Mockritz im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 1.

Lagekoordinaten der Gewässerausbaumaßnahme:

Ostwert: E 412079 – 412387

Nordwert: N 5652344 – 5652532

V Straßenrechtliche Entscheidungen

Soweit nicht § 6 Abs. 5, § 7 Abs. 6, § 8 Abs. 6 SächsStrG und § 2 Abs. 6a FStrG gelten, werden von öffentlichen Straßen

- die nach den Planunterlagen nicht mehr benötigten Teile mit der Maßgabe eingezogen, dass die Einziehung mit der Sperrung für den öffentlichen Verkehr wirksam wird,

- die nach den Planunterlagen zur Umstufung vorgesehenen Teile mit der Maßgabe umgestuft, dass die Umstufung mit der Inanspruchnahme für den neuen Verkehrszweck wirksam wird und
- die nach den Planunterlagen neu zu erstellenden Teile zu den jeweils dort vorgesehenen Straßenklassen mit der Maßgabe gewidmet, dass die Widmung mit der Verkehrsübergabe wirksam wird, sofern die Widmungsvoraussetzungen zum Zeitpunkt der Verkehrsübergabe vorliegen.

Die einzelnen Regelungen ergeben sich aus den planfestgestellten Unterlagen, hier Unterlage Widmung, Umstufung und Einziehung U 12 Blatt 1 bis 4, Stand 1. Tektur und dem Regelungsverzeichnis Unterlage U 11.2, Stand 1. Tektur.

VI Zusagen

Die von den Vertretern der Vorhabenträgerin 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.

Kommt es im Einzelfall zum Streit über die Aufgabe oder den Inhalt einer Zusicherung bzw. Zusage der Vorhabenträgerin, entscheidet die Planfeststellungsbehörde darüber durch gesonderten Verwaltungsakt.

VII Einwendungen

Soweit die vorgebrachten Einwendungen oder die durch Private oder Träger öffentlicher Belange erfolgten Hinweise durch diesen Beschluss oder die planfestgestellten Unterlagen keine Berücksichtigung gefunden haben oder sich auf andere Weise erledigt haben, werden sie zurückgewiesen.

VIII Sofortvollzug

Es wird darauf hingewiesen, dass der Planfeststellungsbeschluss von Gesetzes wegen sofort vollziehbar ist.

IX Kosten

- 1 Die Vorhabenträger – die Landeshauptstadt Dresden und die DVB AG – tragen die Kosten des Verfahrens.
- 2 Die Verwaltungskosten (Gebühren und Auslagen) werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B Sachverhalt

I Beschreibung des Vorhabens

Das beantragte Bauvorhaben liegt innerhalb des Stadtgebietes der Landeshauptstadt Dresden im Stadtteil Dresden Neustadt. Es umfasst den grundhaften Ausbau der Straßenbahn- und Straßenanlagen auf der Königsbrücker Straße im Bereich vom Albertplatz über den Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee auf einer Länge von ca. 1.565 m einschließlich eines etwa 100 m langen Anpassungsbereiches vor der Stauffenbergallee.

Bestandteil des Vorhabens ist ebenfalls ein ca. 300 m langer Anpassungsbereich des Bischofsweges in unmittelbarer Anbindung zur Königsbrücker Straße. Der Anpassungsbereich am Bischofsweg West reicht bis zur Planungsgrenzen des Bauvorhabens „Bischofsplatz“. In östlicher Richtung wird die Baugrenze an der Förstereistraße durch die gleisbautechnische Verziehung auf den Bestand bestimmt, die sich nach dem Haltestellenkap befindet.

Das Vorhaben ist grob in drei Abschnitte eingeteilt. Beginnend am Bauanfang Albertplatz bis in Höhe Katharinenstraße. Von dort aus führt der zweite zentrale Abschnitt bis in Höhe Bischofsweg. Der letzte und dritte Abschnitt betrifft den Bereich der Baustrecke Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee.

Der Straßenzug, als Teil der Bundesstraße B 97, ist im Straßennetz der Landeshauptstadt Dresden als Hauptverkehrsstraße ausgewiesen. Die Straßenbahn verläuft auf der Königsbrücker Straße und auf dem Bischofsweg in Mittellage.

Vorgesehen ist, den Straßenbahnverkehr im südlichen und im nördlichen Abschnitt des Vorhabens zukünftig auf einen eigenständigen vom Individualverkehr unabhängigen Bahnkörper zu führen. Im zentralen Streckenabschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg ist eine gemeinsame Führung des Straßenbahnverkehrs mit dem Mischverkehr vorgesehen. Dabei erfolgt eine Trassierung der Gleise mit einem erweiterten Regelgleisabstand von 3,00 m, um den Einsatz eines breiteren Stadtbahnwagens zu ermöglichen. Zur Verbesserung der Zugänglichkeit zum ÖPNV erfolgt der Neubau von barrierefreien Haltestellen unmittelbar an der Straßenbahntrasse. Mit dem grundhaften Ausbau der Gleise werden auch die technischen Ausrüstungen der Fahrleitungsanlage, der Bahnstromversorgung, der Haltestellenausrüstung und der öffentlichen Beleuchtung sowie die Lichtsignalanlagen angepasst bzw. neugebaut.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Bahntrasse und der damit verbundenen teilweisen Verschiebung der Gleisanlagen ist ein umfangreicher Ausbau des unmittelbar angrenzenden Straßenkörpers sowie der daran anschließenden Bereiche (u. a. Gehwege) unter Berücksichtigung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraumes geplant. Eingeschlossen sind hiervon auch eine Vielzahl von Knotenpunkten mit Nebenstraßen zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee.

Im Zuge des Ausbaus ist geplant, sowohl die Königsbrücker Straße als auch den vom Vorhaben umfassten Teil des Bischofsweges mit Radverkehrsanlagen auszustatten.

Darüber hinaus sieht die Planung den Neubau von separaten Parkflächen und die Gestaltung des Verkehrsraumes bspw. durch die Anlage von Straßenbegleitgrün vor.

Vom Vorhaben umfasst sind zudem der Neubau bzw. die Umverlegung und der Rückbau unterirdischer Versorgungsleitungen sowie der Neubau/Anpassung technischer Ausrüstungen (Fahrleitungsanlage, Gleichrichterunterwerk, Bahnstromversorgung, Haltestellenausrüstung, öffentliche Beleuchtung etc.).

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

Als Ausgleich für Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sieht die Planung verschiedene Kompensationsmaßnahmen vor, u. a. die Ausgleichsmaßnahmen A 1 Baumneupflanzungen von Straßenbäumen und die Ersatzmaßnahme E 1 Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbachs im Naturbad Dresden-Mockritz. Nähere Ausführungen hierzu finden sich unter C V 9.1 in diesen Beschluss.

Bezüglich weiterer Details wird auf die festgestellten und nachrichtlich übernommenen Planunterlagen verwiesen.

II Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Aufgrund einer zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der DVB AG abgestimmten Vereinbarung wurde aufgrund der Komplexität der Vorhaben zum grundhaften Ausbau der Straßenbahnanlagen und der Königsbrücker Straße eine einheitliche Planung erstellt. Zudem wurde vereinbart, dass das Planfeststellungsverfahren durch die Landeshauptstadt Dresden betrieben werden soll.

Mit Schreiben vom 6. Juni 2018 beantragte daher die Landeshauptstadt Dresden, den Plan für den grundhaften Ausbau der Straßenbahnanlagen und für den grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee festzustellen.

Nach Abschluss der Vorprüfung lagen die Unterlagen mit Schreiben vom 23. November 2018 vollständig vor.

In dem sich anschließenden Anhörungsverfahren wurden die Behörden und Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt und erhielten Gelegenheit, sich zu dem Vorhaben zu äußern.

Mit Schreiben vom 12. Dezember 2018 wurden die anerkannten Naturschutzvereinigungen von der öffentlichen Auslegung benachrichtigt.

Die Planunterlagen lagen zudem in der Zeit vom 21. Januar 2019 bis 20. Februar 2019 in der Landeshauptstadt Dresden zur allgemeinen Einsicht aus. Die Einwendungsfrist endete am 20. März 2019.

Die Auslegung ist zuvor ortsüblich durch die Landeshauptstadt Dresden durch Veröffentlichung im Dresdner Amtsblatt (Ausgabe 1-2/2019) vom 10. Januar 2019 bekannt gemacht worden. 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.

Auf die eingegangenen Stellungnahmen und Einwendungen äußerte sich die Vorhabenträgerin mit Schreiben vom 24. Juni 2020 und ergänzend im Dezember 2021.

Online-Konsultation

Vor dem Hintergrund der sich verschlechternden Situation der Coronazahlen im Herbst 2021 und dem damit verbundenen Infektionsrisiko entschied die Planfeststellungsbehörde, anstelle eines Erörterungstermins eine ersatzweise Online-Konsultation durchzuführen.

Die Online-Konsultation fand im Zeitraum vom 17. Dezember 2021 bis zum 28. Januar 2022 statt. Hierzu erhielten die Teilnahmeberechtigten die Gelegenheit, sich bis zum Ablauf der Äußerungsfrist am 28. Januar 2022 zu äußern. Zuvor wurde die Online-Konsultation ortsüblich im Dresdener Amtsblatt (Ausgabe 49/2021) und öffentlich im

Sächsischen Amtsblatt (Ausgabe Nr. 49/2021) sowie in der örtlichen Tagespresse (Sächsischen Zeitung vom 11. Dezember 2021) bekannt gemacht. Außerdem wurden die Teilnehmereberechtigten individuell über die Durchführung der Online-Konsultation benachrichtigt und zusammen mit dieser die Erwiderung der Vorhabenträgerin zur Kenntnis gegeben.

1. Tektur

Im Ergebnis des durchgeführten Anhörungsverfahrens und der Online-Konsultation wurden die Planunterlagen geändert. Mit Schreiben vom 28. Juli 2022 wurden die geänderten und ergänzten Planunterlagen bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht.

Die sogenannte 1. Tektur umfasst im Wesentlichen

- die Änderung der Radverkehrsführung in den Bereichen Bischofsweg Ost und am Bauende Richtung Stauffenbergallee,
- die Planung von Trinkbrunnen,
- den Erhalt der kleinen Flatterulme,
- die Umgestaltung der Seitenbereiche im Bereich der Königsbrücker Straße 47 und 49,
- die Änderung der Gestaltungsplanung am Vorplatz „Schauburg“ und
- weitere baulicher Anpassungsmaßnahmen entlang der Trasse sowie an der Fahrleitung, der Lichtsignalanlagen, der öffentlichen Beleuchtung und der Medienanlagen.

Für die 1. Tektur wurde ein erneutes Anhörungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt.

Den Trägern öffentlicher Belange und den Behörden wurden die geänderten Planunterlagen in der Fassung der 1. Tektur übermittelt und Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Zudem wurden die anerkannten Naturschutzvereinigungen über die öffentliche Auslegung der geänderten Planunterlagen informiert und auf die Frist für die Erhebung von Einwendungen hingewiesen.

Die Betroffenen wurden durch ortsübliche Bekanntmachung im Dresdner Amtsblatt (Ausgabe 34/2022) am 24. August 2022 über die Auslegung der geänderten Planunterlage informiert.

Die Planunterlagen in der Fassung der 1. Tektur haben im Zeitraum vom 1. bis einschließlich zum 30. September 2022 erneut in der Landeshauptstadt Dresden zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Die Einwendungsfrist der Betroffenen, deren Belange durch die Planänderung des Vorhabens erstmalig oder stärker als bisher berührt werden, endete am 1. November 2022. Zudem wurden die nicht ortsansässigen Betroffenen, deren Person und Aufenthalt bekannt war oder sich innerhalb angemessener Frist ermitteln ließ, von der Auslegung des Plans unterrichtet.

Im Übrigen wird auf den Inhalt der Verfahrensakte verwiesen.

C Entscheidungsgründe

I Verfahren

1 Notwendigkeit des Planfeststellungsverfahrens, Zuständigkeit

1.1 Durchführung eines einzigen Verfahrens nach § 78 Abs. 1 VwVfG

Das Planfeststellungsverfahren wurde einheitlich nach den Vorschriften des PBefG geführt, da dieses gemäß § 78 VwVfG das Leitverfahren für das Gesamtvorhaben bildet.

Es findet nach § 78 Abs. 1 VwVfG nur ein einziges Planfeststellungsverfahren statt, wenn mehrere selbstständige Vorhaben, für deren Durchführung Planfeststellungsverfahren vorgeschrieben sind, von denen mindestens eines bundesrechtlich geregelt ist, derart zusammentreffen, dass für diese Vorhaben oder für Teile von ihnen nur eine einheitliche Entscheidung möglich ist.

Zuständigkeiten und Verfahren richten sich dann nach den Rechtsvorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt.

1.1.1 Mehrere selbstständige Vorhaben

Es handelt sich sowohl bei dem grundhaften Ausbau der Betriebsanlagen der Straßenbahn als auch für den grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße um selbstständige Vorhaben.

Selbstständig sind die Vorhaben dann, wenn sich keines der Vorhaben als bloße Folgemaßnahme des anderen Vorhabens im Sinne des § 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG darstellt (Schoch/Schneider, VwVfG Kommentar, 3. EL August 2022, § 78 VwVfG Rn. 19). Das ist der Fall, wenn das jeweilige Vorhaben über eine reine Anschlussmaßnahme hinausgeht und ihnen ein eigenes Planungskonzept und Ziele zugrunde liegen. Denn das Gebot der Problembewältigung rechtfertigt es nicht, andere Planungen mit zu erledigen, obwohl sie ein eigenes umfassendes Planungskonzept erfordern (BVerwG, Beschluss vom 3. Mai 2016 Az: 3 B 5/16 zitiert nach juris). So kommt die Einbeziehung an sich selbst planfeststellungsbedürftiger Vorhaben nur in Betracht, wenn diese nicht ihrerseits einer umfassenden Planung bedürfen und deshalb die Planungskompetenz eines anderen Planungsträgers im Kern beeinträchtigen (BVerwG, Urteil vom 12. Februar 1988 Az: 4 C 54/84; BVerwG, Beschluss vom 3. August 1995 Az: 11 VR 22/95 zitiert nach juris).

Die Realisierung der geplanten Maßnahmen des Straßenausbaus sind keine Folgemaßnahmen des grundhaften Ausbaus der Straßenbahnanlagen. Ebenso würde der Ausbau der Straße nicht den grundhaften Ausbau, insbesondere die Erweiterung des Gleisachsabstandes, nach sich ziehen. Der grundhafte Ausbau der Straßenbahn und der Straße stehen zwar in einem engen räumlichen und zeitlichen Zusammenhang, wären aber bei getrennter Betrachtung auch jedes für sich eine Verkehrsbaumaßnahme mit eigenem Anlass und Nutzen. Unabhängig davon, dass die Vorhaben Anpassungen an der jeweiligen anderen Anlage erforderlich machen würden, könnten sie unabhängig voneinander verwirklicht werden. Für den Ausbau der Straßenbahnanlagen sprechen die Gründe zur Stärkung und Sicherung des ÖPNV, für den Ausbau der Straße liegen entsprechende verkehrliche Gründe vor. Zur Umsetzung dieser Ziele erfordern die Maßnahmen eine umfassende Planung, mit einem eigenen planerischen Gehalt durch den jeweils zuständigen Planungsträger. Keiner der beiden Vorhabenteile ist daher eine Folgemaßnahme oder integraler Bestandteil des anderen. Sie stehen vielmehr gleichberechtigt nebeneinander.

Für die Änderung der Betriebsanlagen für Straßenbahnen ist die DVB AG die Vorhabenträgerin. Die Landeshauptstadt Dresden ist als zuständiger Straßenbaulastträger für die Ortsdurchfahrt nach § 5 Abs. 2 Satz 1 FStrG die Vorhabenträgerin für den Ausbau der B 97.

Unbeachtlich ist auch, dass nach Abstimmung der Vorhabenträgerinnen für beide Vorhaben eine einheitliche Planung eingereicht wurde. Denn zwischenzeitlich ist entschieden, dass § 78 VwVfG auch auf von Anfang an koordiniert geplante Vorhaben Anwendung findet, und selbst dann, wenn es sich um Vorhaben eines Vorhabenträgers handelt (Schoch/Schneider, VwVfG Kommentar, 3. EL August 2022, § 78 VwVfG Rn. 19).

Die weitere Voraussetzung des § 78 VwVfG, eine sog. Verfahrenskonzentration, liegt vor. Das heißt es liegt ein nicht sinnvoll trennbarer Sachzusammenhang zwischen beiden Vorhaben vor. Dieser entfällt nur dann, wenn planerisch erhebliche Belange des einen Verfahrens in dem anderen durch Verfahrensbeteiligung und durch Berücksichtigung im Rahmen planerischer Abwägung angemessen erfasst werden können (BVerwG Urteil vom 9. Februar 2005, Az: 9 A 62/03). Ein starkes Indiz für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung sind Kreuzungen verschiedener Verkehrsinfrastrukturen, wenn es einer Entscheidung über Über- und Unterführungen, über die Lage der sich schneidenden Trassen und über die gemeinsame Nutzung von Bauwerken bedarf (VGH Mannheim Urteil vom 20. November 2018, Az: 5 S 2138/16 Rn. 94). Aber auch ohne Kreuzung kommt bei einer Parallelführung von Trassen die Notwendigkeit einer einheitlichen Planungsentscheidung insbesondere bei geringen Trassenabständen in Betracht, um sachgerechte Lösungen für Probleme wie Kreuzungsbauwerke, Böschungswinkel und Ablauf der Oberflächenwasser finden zu können und auch die naturschutzrechtlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemeinsam planen und durchführen zu können (vgl. BVerwG Urteil vom 27. November 1996, Az: 11 A 99/95, zitiert nach juris Rn. 22; Urteil vom 18. April 1996, Az. 11 A 86/95 - NVwZ 1996, 901). Dem ist hier so. Auf einem weiten Streckenabschnitt überschneiden sich Gleisanlagen und Straße. Zudem sind beide Vorhaben an mehreren Knotenpunkten miteinander verflochten. Wie die Variantenprüfung bzw. Variantendiskussion zeigt, sind von der Variantenwahl 8.7 eine Reihe teils gegenläufiger Belange berührt. Die Ausgestaltung erfordert mithin eine die jeweiligen Vor- und Nachteile berücksichtigende Abwägung, die nur durch eine einheitliche Entscheidung geleistet werden kann.

Da für die selbstständigen Vorhaben zeitgleich ein Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens gestellt wurde, die Vorhaben im selben Zeitraum verwirklicht werden sollen und teilweise dieselben Flächen beanspruchen, besteht ein enger zeitlicher und räumlich-funktionaler Zusammenhang.

1.1.2 Planfeststellungsbedürftigkeit

Für beide dieser Vorhabenteile wären für sich genommen Planfeststellungsverfahren erforderlich, die bundesrechtlich geregelt sind.

Der grundhafte Ausbau der Straßenbahnanlagen auf der Königsbrücker Straße unterliegt dem § 28 PBefG. Während sich die Planfeststellungsbedürftigkeit des grundhaften Ausbaus der Königsbrücker Straße im Abschnitt zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee aus § 17 FStrG ergibt.

Die Voraussetzungen des § 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG liegen für die geplante Änderung der Straßenbetriebsanlagen vor.

Der Planfeststellungsvorbehalt für Betriebsanlagen für Straßenbahnen bezieht sich grundsätzlich auf deren Bau und dessen Änderung (§ 28 Abs. 1 Satz 1 PBefG). Zu den

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

Mit dem Vorhaben ist der grundhafte Ausbau und die Sanierung der Straßenbahnanlagen auf der Königsbrücker Straße vom Albertplatz bis zur Stauffenbergallee geplant sowie notwendige Folgemaßnahmen vorgesehen. Im ersten und dritten Abschnitt der Baumaßnahme ist die Anlage eines separaten Bahnkörpers für die Straßenbahn geplant. Im zweiten Bauabschnitt dagegen erfolgt die Ausbildung eines überfahrbaren Gleiskörpers. Mit dem Ausbau soll zudem der Regelgleisabstand auf 3 m erweitert werden. In diesem Zusammenhang werden außerdem barrierefreie Haltestellen gebaut. Zudem ist der Neubau und die Anpassung der Fahrleitungsanlage der Straßenbahntrasse, die Bahnstromversorgung und der Haltestellenausrüstung vorgesehen. Als Folgemaßnahme umfasst sind bspw. die bestandsnahe Anpassung der einmündenden und kreuzenden Straßen, insbesondere die Anpassung im Bereich des Bischofsweges sowie der Verlegung und Erneuerung von Versorgungsleitungen. Des Weiteren werden Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

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

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

Für die geplante Änderung der Straßenanlage liegen die Voraussetzungen des § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG vor.

Der Planfeststellungsvorbehalt bezieht sich hierbei auf den Bau oder die Änderung von Bundesfernstraßen (§ 17 Abs. 1 FStrG). Eine Änderung liegt gemäß § 17 Abs. 1 Satz 2 FStrG vor, wenn die Bundesfernstraße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr baulich erweitert wird oder in sonstiger Weise erheblich baulich umgestaltet wird.

Mit dem Vorhaben zum Ausbau der Königsbrücker Straße, welche als Bundesstraße B 97 gewidmet ist, ist der umfangreicher Ausbau des Straßenkörpers sowie der daran anschließenden Gehwegbereiche unter Berücksichtigung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des Verkehrsraumes geplant. Eingeschlossen sind hiervon auch eine Vielzahl von Knotenpunkten mit Nebenstraßen zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee. Darüber hinaus ist vorgesehen, sowohl die Königsbrücker Straße als auch den vom Vorhaben umfassten Teil des Bischofsweges mit Radverkehrsanlagen auszustatten. Als Fol-

gemaßnahmen umfasst sind Anpassungen von Zuwegungen und Zufahrten, der Verlegung und Erneuerung von Versorgungsleitungen, der Planung von Lärmschutzmaßnahmen sowie weitere Anpassungen an bestehende Gegebenheiten.

Anhaltspunkte dafür, dass die Bundesstraßenfunktion der Königsbrücker Straße im Bereich des Vorhabens künftig entfallen soll – so im Anhörungsverfahren verschiedentlich vorgetragen – bestehen nicht. Sowohl nach Auskunft der Vorhabenträgerin als auch nach Information der für die Widmung, Umstufung und Einziehung zuständigen Behörde, sind konkrete Pläne für eine Abstufung in absehbarer Zeit nicht vorgesehen. Es liegen hierzu auch weder Anträge vor, noch sind in absehbarer Zeit welche geplant. Daher geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass Umstände die zu einer Abstufung der Bundesstraße führen, gegenwärtig nicht zu berücksichtigen sind.

Mit den dargestellten Maßnahmen ist sowohl im technischen als auch im rechtlichen Sinn eine Änderung der Bundesfernstraße gegeben.

Aufgrund der Umfanges der Beeinträchtigungen Dritter, fehlender Einverständniserklärungen und der Komplexität des Gesamtvorhabens kann auf die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens nicht verzichtet werden (vgl. § 28 Abs. 2 PBefG und § 17b Abs. 2 Satz 1 FStrG).

1.1.3 Bedürfnis einer einheitlichen Entscheidung

Für beide Vorhaben ist nur eine einheitliche Entscheidung möglich.

Auch wenn diese Voraussetzung eng auszulegen ist, weil die davon hervorgerufenen Verschiebungen und Änderungen der gesetzlichen Verfahrenszuständigkeiten die Ausnahme sein müssen (Kopp/Ramsauer, VwVfG Kommentar, 24. Auflage 2023, § 78 Rn. 16), so stehen die beiden Vorhabenteile hier in einem solch engen funktionalen Zusammenhang, dass sich die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung aufdrängt. Eine einheitliche Entscheidung ist dann erforderlich, wenn ein gesteigerter Koordinierungsbedarf vorliegt, der ein einheitliches Planungserfordernis auslöst, welches über eine bloße Zweckmäßigkeit oder ein bloßes Interesse an einer Koordinierung hinausgeht (BVerwG Urteil vom 18. Juli 2013, Az: 7 A 4/12, zitiert nach juris Rn. 21). Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn gemeinsame Baumaßnahmen oder eine starke räumliche Verflechtung vorliegen (BVerwG Urteil vom 18. April 1996, Az: 11 A 86/95 zitiert nach juris Rn. 29). Auch eine Überschneidung der Trassen oder eine so enge Parallelführung, dass die jeweils zu treffenden Regelungen nicht mehr durch eine reine Verfahrensbeteiligung der Vorhabenträger in dem anderen Verfahren und durch eine gegenseitige Rücksichtnahme der verschiedenen Planungen auseinander sichergestellt werden können, sind starke Indizien für die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung (BVerwG aaO, juris Rn. 30, BVerwG Urteil vom 27. November 1996, Az: 11 A 99/95, zitiert nach juris Rn. 22).

Die Notwendigkeit einer einheitlichen Entscheidung im Sinne eines räumlich-funktionalen Zusammenhangs aus Gründen substantiellen Koordinierungsbedarfs ist für das Komplexvorhaben gegeben. Eine getrennte Entscheidung über die Genehmigungsfähigkeit beider Vorhabenteile würde nicht zu sinnvollen oder umsetzbaren Ergebnissen führen. Das Ziel kann nur gemeinsam erreicht werden, d. h. die Vorhaben sind so voneinander abhängig, dass unter Beachtung des Grundsatzes der Problembewältigung eine einheitliche Entscheidung notwendig ist und eine Aufteilung in zeitlich abgestimmte Verfahren mit Zulassung des Baubeginns erst, nachdem alle Entscheidungen rechtsbeständig sind, nicht reicht. So würden sich bei einer angenommenen Genehmigungsfähigkeit nur eines Vorhabenteils die anderen Anlagen ändern. Zudem besteht bei der Königsbrücker Straße eine typische Verflechtungssituation verschiedener Verkehrsträger. Durch eine Häufung

von Verflechtungen zwischen Gleis und Straße auf verhältnismäßig engem Raum wird zwecks Bewältigung der vielfältigen Nutzungskonflikte eine Koordinierung der Vorhaben erforderlich, die nicht mehr nur durch bloße gegenseitige Rücksichtnahme oder bloße Abstimmung zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der DVB AG geleistet werden kann. Dem erhöhten planerischen Koordinierungsbedarf muss durch eine einheitliche Zulassungsentscheidung Rechnung getragen werden.

1.2 Schwerpunkt des Verfahrens, § 78 Abs. 2 VwVfG

Von den beiden zur Entscheidung vorliegenden Planfeststellungsverfahren war hier dasjenige nach PBefG gemäß § 78 Abs. 2 VwVfG das maßgebliche.

Gemäß § 78 Abs. 2 Satz 1 VwVfG bestimmen sich Zuständigkeiten und Verfahren nach den Vorschriften über das Planfeststellungsverfahren, das für diejenige Anlage vorgeschrieben ist, die - nach dem Ergebnis einer Grobanalyse zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens - einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen berührt. Die Bestimmung der Zuständigkeit ist danach an objektive Kriterien gebunden, die nicht allein die Größe der Vorhaben oder ihren Raumbedarf einbeziehen, sondern insbesondere das Ausmaß der von den Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange berücksichtigen. Deshalb sind auch die qualitativen Auswirkungen des jeweiligen Vorhabens mit in den Blick zu nehmen (vgl. BVerwG, Urteile vom 18. April 1996, Az: 11 A 86/95 und vom 27. November 1996, Az: 11 A 99/95).

Von mehreren nach unterschiedlichen Rechtsvorschriften planfeststellungsbedürftigen Anlagen ist für derjenige Anlage der Vorrang einzuräumen, welche das größere Konfliktpotenzial besitzt und damit eine umfassendere Abwägung erfordert (Kopp/Ramsauer, VwVfG Kommentar 24. Auflage 2023, § 78 Rn. 20).

Da die Zuständigkeitsfrage zu Beginn des Planfeststellungsverfahrens abschließend geklärt sein muss, kommt es auf eine Grobanalyse zum Zeitpunkt der Antragstellung an und nicht auf eine ex-post Betrachtung mit dem Kenntnisstand nach durchgeführtem Beteiligungsverfahren (BVerwG Urteil vom 27. November 1996, Az: 11 A 99/95, zitiert nach juris Rn. 23). Zu berücksichtigen sind nicht nur baubedingte Auswirkungen, sondern auch anlagebedingte Auswirkungen, die auf Dauer wirken (BVerwG Urteil vom 18. April 1996, Az: 11 A 86/95, zitiert nach juris Rn. 33). Anhaltspunkte für den Schwerpunkt können die Bedeutung, die Größe und die Kapazität des Vorhabens sowie die Art, Nachhaltigkeit und Gefährlichkeit seiner Auswirkungen, außerdem die Größe des betroffenen Gebiets und die Anzahl der am Verfahren zu Beteiligten bzw. Betroffenen sowie betroffene öffentliche und private Belange sein (Kopp/Ramsauer, VwVfG Kommentar 24. Auflage 2023, § 78 Rn. 20).

Danach ist vorliegend richtigerweise das personenbeförderungsrechtliche Verfahren das gemäß § 78 Abs. 2 VwVfG führende. Die Maßnahmen des grundhaften Ausbaus der Straßenbahn und dadurch ausgelöste Maßnahmen berühren einen größeren Kreis öffentlich-rechtlicher Beziehungen.

Da zum Zeitpunkt der Antragstellung keinem der beiden Vorhaben eindeutig ein größeres Gewicht im Hinblick der Größe und des Flächenbedarfs aufgrund der bestehenden Trassen zugeordnet werden konnte, ist dieser Aspekt nicht geeignet, einem der Verfahren den Vorrang zu gewähren. Dagegen in Rechnung zu stellen sind vor allem die zu beachtenden technischen Vorgaben (u. a. Straßenbahntrassierung mit Gleisachsabstand, Spurweite, Einordnung von barrierefreien Haltestellen, Einhaltung Vorgaben aus Hüllkurvenproblematik) für die personenbeförderungsrechtliche Planung einschließlich der technischen Umsetzung der Gleisanlagen sowie die Herstellung besonderer Ingenieurbauwerke (Gleichrichterunterwerk). Dies erfordert eine umfangreiche Planung, Abstimmung

und Koordinierung. Darüber hinaus führt die Anlage des besonderen Bahnkörpers zu veränderten Andienung der in diesem Bereich liegenden Grundstücke sowie zu veränderten Verkehrsbeziehungen.

Daneben ist die Bedeutung der Vorhaben insbesondere auch das öffentliche Interesse an der Durchführung der Vorhaben zu berücksichtigen. Hiernach ist dem personenbeförderungsrechtlichen Verfahren innerhalb der Komplexmaßnahme der Vorrang einzuräumen. Im Hinblick auf die verkehrspolitische Bedeutung der Vorhaben steht die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV stärker im Fokus als der Ausbau der Straße. Demnach ist u. a. die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV mit Straßenbahn/Stadtbahn Schwerpunkt der Verkehrsentwicklungsplanung der Landeshauptstadt Dresden.

Insgesamt führt die Betrachtung der von den jeweiligen Vorhabensteilen zu berücksichtigenden Bedeutung sowie der ausgelösten Betroffenheiten und Abstimmungsbedarfe daher zu einem Überwiegen des personenbeförderungsrechtlichen Verfahrens. Die zusammentreffenden Verfahren waren daher insgesamt gemeinsam zu prüfen und in einem einheitlichen Planfeststellungsbeschluss auf den verfahrensrechtlichen Regelungen des PBefG zu behandeln.

Aufgrund der Komplexität der ineinandergreifenden Planungen wurde zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der DVB AG vereinbart, dass die verschiedenen Planungen durch die Landeshauptstadt Dresden zu einer einheitlichen Planunterlage zusammengefügt und – abgestimmt mit der Planfeststellungsbehörde – die Landeshauptstadt Dresden für das Vorhaben auch die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens nach § 28 PBefG beantragen soll.

1.3 Zuständigkeit

Für die Durchführung des Anhörungsverfahrens und für die Feststellung des Plans ist gemäß § 29 Abs. 1a und § 29 Abs. 1, § 11 PBefG i. V. m. § 22 Abs. 2 SächsStrVRG sowie § 17b Abs. 1 Nr. 2 FStrG i. V. m. § 39 Abs. 9 SächsStrG die Landesdirektion Sachsen sachlich zuständig. Die örtliche Zuständigkeit folgt aus § 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 3 Abs. 1 Nr. 1 VwVfG.

2 Umfang der Planfeststellung

2.1 Genehmigungs- und Gestaltungswirkung

Dieser Planfeststellungsbeschluss stellt die Zulässigkeit des Vorhabens im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange fest (Genehmigungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1 Halbsatz 1 VwVfG). Er regelt des Weiteren rechtsgestaltend alle öffentlichen Beziehungen zwischen den Vorhabenträgern und den durch den Plan Betroffenen (Gestaltungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 2 VwVfG).

2.2 Konzentrationswirkung

Gemäß § 75 Abs. 1 S. 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, Az: 4 A 1075/04, zitiert nach juris Rn. 450). Die wasserrechtlichen Erlaubnisse dürfen jedoch im selben Beschluss erteilt werden. Daher sind die wasserrechtlichen Erlaubnisse nach § 8 WHG gesondert unter Ziffer A.IV.1 des Beschlusstexts erteilt. Weitere wasserrechtliche Entscheidungen sind unter Ziffer A.IV.2 und 3 des Beschlusstexts ausdrücklich aufgeführt.

2.3 Enteignungsrechtliche Vorwirkung

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

3 Verfahrensvorschriften

Die Landesdirektion Sachsen hat das Planfeststellungsverfahren nach den Bestimmungen des PBefG, des VwVfG und des PlanSiG durchgeführt.

Zur Durchführung des Erörterungstermins hat die Planfeststellungsbehörde ihr Ermessen dahingehend ausgeübt, als dass dieser gem. § 1 Nr. 18, § 5 Abs. 4 PlanSiG ersatzweise als Online-Konsultation durchgeführt wurde.

Dabei war insbesondere zu berücksichtigen, dass die Organisation und Durchführung eines solchen Termins aufgrund der Anzahl der Einwendungen und der Betroffenen unter den coronabedingten Beschränkungen als problematisch angesehen wurde. Zudem war eine Akzeptanzsteigerung für das Vorhaben für einen Großteil der Teilnahmeberechtigten nicht zu erwarten. Darüber hinaus standen zum Zeitpunkt der Beurteilung keine geeigneten Räumlichkeiten in der erforderlichen Größenordnung zur Verfügung. Ausschließlich die Messe Dresden konnte Räumlichkeiten für maximal bis zu 1.000 Personen bei coronakonformer Umsetzung anbieten. Zusätzlich war die nicht unerhebliche Gefahr der Weiterverbreitung des Virus zu berücksichtigen.

Demnach musste unter Berücksichtigung der damaligen Situation das Gebot einer effektiven Beteiligung der Öffentlichkeit am Genehmigungsverfahren hinter dem Gebot einer zügigen Verfahrensdurchführung im konkreten Fall zurücktreten. Der Gesetzgeber hat genau für diese Fälle verfahrenserleichternde und zugleich formwahrende Alternativen für eine rechtssichere Einbeziehung der Öffentlichkeit mit dem PlanSiG geschaffen, welche die Planfeststellungsbehörde umgesetzt hat.

II Erforderlichkeit der Planung

Wegen ihrer enteignungsrechtlichen Vorwirkung (vgl. § 30 PBefG) 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 das Vorhaben aus Gründen des Gemeinwohls objektiv erforderlich ist. Das ist dann der Fall, wenn das Vorhaben den fachplanerischen Zielen des Personenbeförderungsgesetzes und des Fernstraßengesetzes entspricht sowie die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet sind, entgegenstehende Rechte und vergleichbare Interessen zu überwinden, d. h. wenn das Vorhaben „vernünftigerweise“ geboten ist.

Die Planrechtfertigung für das beantragte Vorhaben ist danach hier gegeben. Diese Feststellung beruht auf den folgenden Erwägungen:

1 Darstellung der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse

Die Baumaßnahme liegt im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden im Stadtteil Dresden-Neustadt. Die Äußere Neustadt ist das größte Ortsteilzentrum Dresdens, das durch eine kleinteilige, individuelle Einzelhandelsstruktur gekennzeichnet ist und eine wichtige Versorgungsfunktion für die Äußere Neustadt und die angrenzenden Stadtteile sowie die Ergänzungsfunktion zur Innenstadt übernimmt. Der gegenständliche Planungsabschnitt des Ausbauvorhabens der Königsbrücker Straße erstreckt sich hierbei vom Albertplatz über den Bischofsweg bis an die Stauffenbergallee.

Der Straßenzug der Königsbrücker Straße besitzt als Hauptverkehrsstraße aufgrund seiner Lage sowohl eine wichtige innerstädtische Verbindungsfunktion zwischen dem nordöstlichen Stadtgebiet und dem Stadtzentrum, als auch als Teilzentrum dabei eine wichtige Funktion als Standort mit Einzelhandelsbesatz, insbesondere für Nahrungs- und Genussmittel sowie für den kurz- und mittelfristigen Bedarf.

Auf den betrachteten Straßenzügen Königsbrücker Straße und Bischofsweg verlaufen Straßenbahntrassen der Linien 7, 8 und 13, welche für den ÖPNV eine starke Verkehrsbedeutung besitzen. Die Straßenbahnlinie 7, 8 und 13 wird aktuell mit einer Zugfolge im Tagesverkehr von jeweils 10 min erschlossen. Die Fahrgastzahlen der DVB Linien liegen bei ca. 20.000 Fahrgäste/Tag im Streckenverlauf der Königsbrücker Straße. Auf dem Streckenverlauf des Bischofsweges nutzen ca. 7.000 Fahrgäste/Tag die Straßenbahn. Die Haltestelle Louisestraße nutzen ca. 4.400 Personen/Tag, die Haltestelle Bischofsweg nutzen ca. 8.800 Personen/Tag und ca. 1.900 Personen/Tag nutzen die Haltestelle Tannenstraße.

Die Straßenbahntrassen im Planungsgebiet befinden sich jeweils in Mittellage der bestehenden Straßenzüge. Der Verkehrsraum der Straßenbahn ist baulich und organisatorisch nicht vom übrigen Verkehrsraum abgegrenzt, notwendige Lichtraumbreiten sind deutlich unterschritten. Die Folge sind gegenseitige Behinderungen zwischen der Straßenbahn und den Kraftfahrzeugen. In den Haltestellenbereichen bestehen somit erhebliche Konfliktpunkte beim Fahrgastwechsel durch die Nutzer des ÖPNV mit dem Individualverkehr.

Die vorhandenen Haltestellen entsprechen nicht den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Attraktivität einer modernen Stadtbahn. Die Fahrgäste müssen auf dem Gehweg warten und der Fahrgastwechsel erfolgt nach eingefahrener Straßenbahn über die Fahrbahn. Die Haltestellen sind außerdem nur teilweise mit einem Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten ausgerüstet. Maßnahmen zur Sicherung des Fahrgastwechsels

(Haltlichtanlagen) oder Einstiegshilfen für ältere und körperlich beeinträchtigte Mitmenschen sind nicht vorhanden.

Der Zustand der vorhandenen Gleise ist aufgrund der starken Belastung der Strecke als verschlissen zu bezeichnen. Gleiches trifft in den Knotenpunktbereichen auf die bestehenden Weichen und Gleiskreuzungen zu, welche ebenfalls aufgrund der hohen Verkehrsbelegung erneuerungsbedürftig sind.

Im gesamten Planungsgebiet sind beidseitig der Fahrbahn Gehwege vorhanden, die meist ausreichend breit sind. Die Gehwegbefestigung befindet sich jedoch in einem sehr unterschiedlichen Zustand. Große Bereiche weisen Schäden in der Befestigung auf.

Für den Radverkehr sind derzeit keine Anlagen vorhanden.

Die an den Gleisbereich angrenzende Fahrbahn hat nahezu auf der gesamten Ausbaulänge der Königsbrücker Straße beidseitig keine reguläre Fahrspurbreite, so dass die nach heutigen Regelwerken notwendigen Mindestbreiten und Sicherheitsräume bei der Straßenbahn - auch ohne Stadtbahnwagen - deutlich unterschritten werden.

Aufgrund der geringen Fahrspurbreiten und des schlechten Zustandes des Straßenoberbaus mit erneuerungsbedürftigen Fahrbahnbelägen kommt es zu Störungen im Verkehrsablauf mit einer erhöhten Unfallgefahr, insbesondere bei regennasser Fahrbahn. Die vorhandene Fahrbahnbefestigung, die außerhalb des Gleisbereiches fast ausschließlich aus einer Natursteingroßpflasterbefestigung besteht, führt zu einer erheblichen Verkehrslärmbelastung.

Der ruhende Verkehr nutzt derzeit auf beiden Straßenseiten die Gehwegrandbereiche. Im Bereich zwischen Scheunenhof- und Eschenstraße, in dem der vorhandene Straßenraum aufgrund zurückgesetzter Häuserfluchten stark verbreitert ist, wird der bestehende Seitenstreifen zur Königsbrücker Straße zum Abstellen von Fahrzeugen genutzt. Die Senkrechtparker sind über eine Parallelfahrbahn erreichbar. Darüber hinaus existiert zwischen Bischofsweg und Paulstraße ein baulich nicht von der Fahrbahn abgetrennter Parkstreifen auf der östlichen Straßenseite.

Die unzureichenden Verkehrsverhältnisse und die teilweise sehr schlechten Oberflächenbefestigungen stellen eine erhöhte Gefährdung sämtlicher Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger bzw. ÖPNV-Fahrgäste und der Radfahrer, dar.

2 Planungsziele

Ziel des geplanten Ausbaus der Straßenbahntrasse auf der Königsbrücker Straße ist die Stärkung des ÖPNV, welcher mit einem Maßnahmenpaket leistungsstärker und wettbewerbsfähiger gestaltet werden soll. Künftig soll der neue und breitere Stadtbahnwagen auf dieser Straßenbahntrasse zum Einsatz kommen. Darüber hinaus soll die Zugänglichkeit zum ÖPNV und die Haltestellenaufenthaltsqualität verbessert werden. Daneben ist es Ziel, alle Verkehrsarten zu entflechten und damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer zu erhöhen. Mit der Entflechtung der Verkehre soll außerdem die Durchlassfähigkeit des ÖPNV gewährleistet werden.

Neben den zuvor genannten Planungszielen dient das Vorhaben auch den verkehrlichen Entwicklungszielen, indem attraktive Fuß- und Radwege entstehen sowie die Trennwirkung des Straßenraumes durch ausreichende attraktive Querungsangebote minimiert wird. Dies kann den aus der Verbindungsfunktion der Königsbrücker Straße und ihrer Funktion als innerstädtische Hauptgeschäftsstraße abgeleiteten städtebaulichen Entwicklungszielen zur Stärkung des Einzelhandelsbesatzes und des Branchenprofils sowie

der Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes unterstützen.

3 Erforderlichkeit des Vorhabens

Das Vorhaben entspricht den Zielen, welche das Personenbeförderungsgesetz für das Planfeststellungsverfahren festlegt. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 PBefG bezweckt das Personenbeförderungsgesetz insbesondere die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs in Stadt, Vorort- oder Regionalverkehrsbereich. Zudem sind gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen.

Das Vorhaben entspricht auch den fachplanerischen Zielen des Fernstraßengesetz. Demnach haben gemäß § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG die Straßenbaulastträger nach ihrer Leistungsfähigkeit die Bundesfernstraßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern; dabei sind die sonstigen öffentlichen Belange einschließlich des Umweltschutzes sowie behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung mit dem Ziel, möglichst weitreichende Barrierefreiheit zu erreichen, zu berücksichtigen.

Das Vorhaben entspricht darüber hinaus dem aktuell gültigen Verkehrsentwicklungsplan 2025+ der Landeshauptstadt Dresden, welche Grundlage der Ausbauplanung des ÖPNV und des Straßennetzes ist. Demnach ist u. a. die Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV mit Straßenbahn/Stadtbahn Schwerpunkt der Verkehrsentwicklungsplanung. Die Verbesserung der Reisegeschwindigkeiten der Stadtbahn auf 21 km/h und die Verdichtung des Fahrtenangebots entsprechend der Nachfrage soll einen maßgeblichen Beitrag zur Erreichung der Umweltziele und der Gewinnung von Fahrgästen von anderen Verkehrsmitteln leisten. Ein weiteres Ziel ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Als Unfallschwerpunkt ist hier auch die Königsbrücker Straße im Bereich zwischen Louisenstraße und Albertplatz aufgezeigt. Aber auch die Defizite aufgrund der Behinderungen zwischen MIV und dem ÖPNV sollen ausgeräumt werden. Des Weiteren entspricht das Vorhaben der Radkonzeption der Landeshauptstadt Dresden, indem die Verkehrssicherheit gewährleistet wird und die Radwege richtliniengerecht gestaltet werden. Um die Nutzbarkeit für alle Menschen zu gewährleisten, sollen die Anlagen der Straßenbahn sowie die Gehwegbereiche barrierefrei gestaltet werden. Schließlich ist der Ausbau der Königsbrücker Straße als Maßnahme im Straßennetz im Handlungskonzept des Verkehrsentwicklungsplans 2025+ verankert.

Die Planung entspricht im Übrigen auch dem noch nicht beschlossenen Mobilitätsplan 2035+ der Landeshauptstadt Dresden, den Anteil des ÖPNV zu steigern.

Dass diese Ziele die Erforderlichkeit eines Straßenbahnausbauvorhabens planrechtfertigen, ist durch die Rechtsprechung bestätigt. Demnach kann sich die Planrechtfertigung daraus ergeben, dass mit dem Ausbau der Straßenbahn die Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV gesteigert wird. (vgl. BVerwG, Urteile vom 18. Juni 2020, Az: 3 C 3.19, zitiert nach juris, Rn. 55 und vom 7. November 2019, Az: 3 C 12.18, zitiert nach juris, Rn. 15). Das gilt insbesondere dann, wenn dadurch eine Lenkungswirkung erreicht werden soll. (vgl. BVerwG, Urteil vom 18. Juni 2020, Az: 3 C 3.19, a. a. O., Rn. 55.)

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

Mit der gegenständlichen Planung wird für das prognostizierte Verkehrsaufkommen eine angemessene Verkehrsqualität aller Verkehrsteilnehmer erreicht. So belegen die ermittelten verkehrstechnischen Untersuchungen für den ÖPNV eine gute bis noch gute Leistungsfähigkeit in beiden Fahrtrichtungen. Darüber hinaus wird auch für den MIV die Leistungsfähigkeit der Anlage bestätigt. Die Trennung der verschiedenen Verkehre und der Anlage von Radverkehrsanlagen trägt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer bei. Mit der Herstellung barrierefreier Haltestellen und der Steigerung der Aufenthaltsqualität wird die Nutzung des ÖPNV für potenzielle Nutzer attraktiver. Insgesamt ist damit eine Verlagerung des Verkehrs auf den ÖPNV zu erwarten. Mit den geplanten Maßnahmen ist die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV zu erreichen, welcher damit leistungsfähiger wird. Dies trägt dazu bei, dass der ÖPNV anziehend auf potenzielle Nutzer wirkt.

Im Einzelnen:

Mit der Vergrößerung des Gleisachsabstandes auf 3,00 m zur Verbesserung der Lichtraumverhältnisse zum Gegenverkehr werden die bisherigen gegenseitigen Beeinträchtigungen zwischen Straßenbahn und Kfz-Verkehr minimiert. Die regelkonforme Ausbildung der Fahrspurbreiten neben dem lichten Raum für die Straßenbahn schafft die notwendigen Sicherheits- und Bewegungsspielräume. Zudem können damit Gefährdungen im Längsverkehr deutlich reduziert werden.

Durch das Bauvorhaben wird die Zugänglichkeit zum ÖPNV durch den Ausbau der Haltestellen Louisenstraße, Bischofsweg und Tannenstraße grundsätzlich verbessert und Zugangshemmnisse durch die barrierefreie Gestaltung verringert bzw. beseitigt. Eine vollständig barrierefreie Gestaltung des Verkehrsraumes im betrachteten Baubereich nimmt Rücksicht auf körperlich beeinträchtigte Personen und gewährleistet einen vollumfängliche sowie sichere Nutzung der öffentlichen Verkehrsanlagen.

Die Einrichtung neuer lichtsignalgesicherter Querungsstellen für den Fußgänger- und Radverkehr ergeben deutliche Verbesserungen bezüglich der Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit des gesamten Straßenzuges.

Die Schaffung durchgehender Radverkehrsanlagen verbessert im betrachteten Baubereich die Bedingungen für Radfahrer deutlich und schließt darüber hinaus eine wichtige Lücke im Radwegenetz. Zudem können mit den vorgesehenen Abstellanlagen für Fahrräder die Einsatzbedingungen für den Radverkehr deutlich verbessert werden und die Nutzbarkeit generell positiv beeinflusst werden.

Mit der Berücksichtigung vorgeschriebener Sicherheitsräume für die Abfallentsorgung wird die Einhaltung geltender Arbeitsschutzrichtlinien und somit eine grundlegende Absicherung der Arbeitsabläufe gewährleistet.

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

4 Ausbaustandard

Zuvor wurden die maßgeblichen Gesichtspunkte für die Erforderlichkeit des geplanten Vorhabens dargelegt. Darüber hinaus entspricht auch der Ausbaustandard im Detail einer sachgerechten Abwägung.

4.1 Ausbaustandard Straßenbahnanlagen

Die Linienführung im Lageplan ist gekennzeichnet durch einen relativ geraden Trassenverlauf. Lediglich der Bereich zwischen Katharinen- und Louisenstraße liegt in einer Bogenlage.

Die Trassierung der Gleisanlagen erfolgt unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Straßenbahn und anhand der vorhandenen beidseitigen Bebauung. In Teilbereichen kann ein besonderer Bahnkörper für die Straßenbahn hergestellt werden. In den sonstigen Bereichen liegt eine Mischnutzung von Straßenbahn und MIV vor.

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

Folgende Parameter sind für den Ausbau der Straßenbahn hierbei maßgeblich:

- Entwurfsgeschwindigkeit 50 km/h (außer bei Abzweigen mit 15 km/h und im Bereich besonderer Bahnkörper mit 70 km/h),
- Spurweite 1450 mm,
- Gleisachsabstand mind. 3,00 m,
- Einordnung und Anbindung von barrierefreien Haltestellen (Haltestellenkap mit angehobener Radfahrbahn (Radkap) und Haltestellenkaps mit angehobener Fahrbahn),
- Berücksichtigung des perspektivischen Einsatzes von Fahrzeugen mit einer Wagenkastenbreite von 2,65 m und
- Einhaltung der entsprechenden Vorgaben aus der Hüllkurvenproblematik der DVB AG

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

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

Die Entwurfsgeschwindigkeit entspricht der zulässigen Geschwindigkeiten nach BOStrab und ist als Entwurfsparemeter der Planung zu Grunde zu legen. Gemäß § 50 Abs. 3 BOStrab darf auf straßenbündigen Bahnkörper die für den übrigen Straßenverkehr jeweils geltende Höchstgeschwindigkeit nicht überschritten werden. Mit der Entwurfsgeschwindigkeit der Straßenbahn von 50 km/h wird die für den Straßenverkehr zugelassene Höchstgeschwindigkeit innerhalb geschlossener Ortschaften nicht überschritten (vgl. § 3 Abs. 3 Nr. 1 StVO). Die bei der Trassierung der Straßenbahntrasse berücksichtigte Entwurfsgeschwindigkeit für den besonderen Straßenbahnkörper von 70 km/h ist mit den Streckenverhältnissen vereinbar und kann daher der Planung rechnerisch zu Grunde gelegt werden.

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

Die technische Aufsichtsbehörde für die Betriebsanlagen für Straßenbahnen hat die Planung dahingehend geprüft. Es wurden keine Bedenken vorgetragen.

4.2 Ausbaustandard Straße

Der Ausbaustandard der Königsbrücker Straße erfolgte unter Beachtung und Berücksichtigung von verkehrlichen und städtebaulichen Merkmalen sowie der Verkehrsprognose.

Die Königsbrücker Straße ist als „angebaute Hauptverkehrsstraße“ einzustufen. Für Straßen dieser Kategoriengruppe gelten folgende Anforderungen: „Die Kategoriengruppe HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen) umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der Verbindung dienen bzw. den Verkehr aus Erschließungsstraßen sammeln. Sie übernehmen in der Regel auch die Linien des öffentlichen Personenverkehrs. Sie können auch Bestandteile zwischengemeindlicher Verbindungen sein (Ortsdurchfahrten). Die Straßen sind einbahnig oder zweibahnig ausgebildet. Die Verknüpfung mit Straßen der gleichen Kategoriengruppe erfolgt im Allgemeinen durch plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehren. Da die angrenzenden baulichen Nutzungen unmittelbar von der Straße erschlossen werden, sind die Straßen durch Flächen des ruhenden Verkehrs geprägt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- oder Gemeindestraßen handeln.“ (vgl. Kap. 3.4.1 der RIN).

Im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden wird die Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion in die Straßenkategorie HS III (angebaute Hauptverkehrsstraße) eingestuft.

Um dem Charakter des Ortsteilzentrums der Dresdener Neustadt gerecht zu werden, entsprechen Planungsparameter im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg dem Charakter einer „innerstädtischen Geschäftsstraße“ und wurde entsprechend der Straßenkategorie HS IV zugeordnet.

Diesen Einstufungen begegnen keine Bedenken.

Dieser Einstufung kann die Eignung der Königsbrücker Straße auch als Bundesstraße abgeleitet werden, sowohl im jetzigen als auch im künftigen Ausbauzustand.

Die geplanten Ausbauparameter entsprechen denen einer Straße mit Bundesstraßenfunktion. Zudem erfüllt die Königsbrücker Straße die Anforderungen an eine Bundesstraße. So legt § 1 FStrG fest, dass die Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. Das erfüllt im innerörtlichen Bereich jede Straße, sofern sie für alle im Durchgangsverkehr gebräuchlichen Fahrzeuge durchgängig befahrbar ist und an das Bundesfernstraßennetz anschließt. Das trifft auf die Königsbrücker Straße in Dresden im geplanten Ausbauabschnitt zu.

Weiter stellen die der Planung zugrundeliegenden Berechnungen für die Verkehrsbelastung für das Planungsermessen geeignete Grundlagen dar. Voraussetzung hierfür ist, dass die Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, das heißt methodisch fachgerecht erstellt wird (vgl. Stür, Bau- und Fachplanungsrecht, 5. Auflage 2015, Rn. 836).

Die Verkehrsuntersuchung ist entsprechend einer anerkannten Methode unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Erkenntnismittel erstellt worden. Die Überprüfung der verkehrsplanerischen Untersuchung durch die Planfeststellungsbehörde auf ihre Methodengerechtigkeit und Plausibilität hin hat ergeben, dass diese geeignet ist, die Verkehrswirksamkeit der vorliegenden Maßnahme zu belegen. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt damit die Eignung der Verkehrsuntersuchung, die Erforderlichkeit der Maßnahme prognostisch zu untermauern. Als Grundlage für die verkehrsplanerische Untersuchung ist für das Vorhaben das integrierte Verkehrsmodells 2013/2030 der Landeshauptstadt Dresden verwendet worden. Dieses ist nach geltenden technischen Standards als gemeinsame Bewertungsgrundlage aller Verkehrsbauvorhaben in der Landeshauptstadt Dresden eingeführt worden. Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben. Im Rahmen der Rechtsprechung wurde dem Verkehrsmodell bereits ein methodisch schlüssiges und dem Stand der Technik entsprechendes Vorgehen bescheinigt.

Das integrierte Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Für das Netzmodell wurden alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen berücksichtigt. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. So ist das Stadtgebiet Dresden in etwa 550 Verkehrszellen gegliedert. Zudem beinhaltet das Netzmodell alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2013 bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich verkehrswirksam werden. Wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen sind die Strukturdaten. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2030 prognostiziert. Berücksichtigt wurden insbesondere Strukturdaten zu Einwohnern (in Altersklassen), Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen.

Unter Zugrundlegung dieser Modellrechnung und der Auswertung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Verkehrsprognose sachgerecht mit einer geeigneten fachspezifischen Methode ermittelt wurde.

Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Prognose auf unrealistischen Annahmen beruht. Hierzu wurde die Verkehrsprognoseuntersuchung einer Plausibilisierung für den Prognosehorizont 2035 unterzogen. Grundlagen bilden die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Dresden von Januar 2024, die 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung und der Landesverkehrswegeplan 2030. Zur Plausibilisierung wurden diese Quellen in das Verkehrsmodell Dresden und Region 2035 integriert und die Wirkung auf die Königsbrücker Straße berechnet. Im Ergebnis ist mit einem Rückgang im Kfz-Verkehrsaufkommen der Königsbrücker Straße Süd im Vergleich zu den bisherigen Annahmen von 4 % zu rechnen. Diese Veränderungen liegen jedoch in einem Bereich, der keine grundsätzlichen Änderungen der gewählten verkehrlichen Ausbauparameter und Knotenkonfigurationen erforderlich werden lässt.

Somit ist es sachgerecht, die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2030 für das Vorhaben weiterhin zu Grunde zu legen, da diese immer noch plausibel die zu erwartenden Verkehrsmengen abbildet, vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010, Az: 9 A 20/08, zitiert nach juris Rn. 74. Im Übrigen besteht für die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht die Pflicht, Verkehrsprognosen während des Planfeststellungsverfahrens laufend anpassen zu müssen, BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005, Az: 9 B 43/04, zitiert nach juris Rn. 40, BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2012, Az: 9 A 35/10, zitiert nach juris Rn. 25. Denn normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunktes fehlen.

Für die bestehende Flächenverfügbarkeit wurden die verschiedenen Nutzungsansprüche vollständig ermittelt und unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit die Straßenausbauparameter geplant. Sofern in einzelnen Bereichen die für den Fußgänger als angenehm empfundene Aufteilung von Seitenräumen zur Fahrbahn in einem Verhältnis 30:40:30 mangels verfügbarer Fläche nicht umgesetzt werden kann, ist dies nicht als beeinträchtigend zu bewerten. Denn die hierzu bestehende Regelung in Nr. 3.4 der RAST 06 stellt lediglich eine Empfehlung dar. In die Abwägung ist auch die städtebauliche mögliche und die verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite einzustellen.

In dessen Ergebnis werden die Straßenquerschnitte wie folgt geplant:

Für den Abschnitt der Königsbrücker Straße mit besonderem Bahnkörper wird der separate Gleiskörper mit einer Regelbreite von 6,50 m ausgebildet. Der anzupassende Fahrstreifen erhält gemäß der Straßenkategorie HS III eine Breite von 3,50 m, der Radfahrstreifen wird in einer Breite von 2 m bis 2,50 m und der Gehweg in einer Breite von 2,50 m bis 5,50 m ausgebildet. Zusätzlich ist ein Park- bzw. Ladestreifen von 2,50 m vorgesehen.

Im Abschnitt zwischen Louisenstraße und Bischofsweg bilden auf der freien Strecke mit befahrbarem Bahnkörper die zwei 3,50 m bzw. 3,60 m breiten gemeinsamen Fahrspuren für den ÖPNV und MIV sowie die jeweils angrenzenden Radverkehrsanlagen mit einer Breite von 2,95 m den geplanten Fahrbahnquerschnitt. Die Breite der Fahrspuren ist hier durch die Befahrung mit Schwerlastfahrzeugen vorgegeben. Der Gehweg wird auch hier mit einer Breite von 2,50 m bis 5,50 m ausgebildet. Darüber hinaus ist ein Park- bzw. Ladestreifen von 2,50 m vorgesehen. Zur Gewährleistung der Andienung durch Entsorgungsfahrzeuge ist die gemeinsame Fahrspur in landwärtiger Richtung mit einer Breite von 3,60 m erforderlich. Maßgebender Bemessungsfall ist das Überholen eines ladenden Müllfahrzeuges durch einen weiteren Lkw bei gleichzeitigem Begegnungsfall einer Straßenbahn. In stadtwärtiger Richtung erfolgt die Abfallentsorgung über einmündende Seitenstraßen, somit ist in dieser Richtung eine Fahrbahnverbreiterung nicht erforderlich.

In den Haltestellenbereichen und im Bereich der Königsbrücker Straße 49 (Flutterulme) werden andere als die soeben dargestellten Querschnittsbemessungen erforderlich. Hierzu wird auf die Ausführungen in den Planunterlagen, insbesondere auf den Erläuterungsbericht (Unterlage U 1) verwiesen.

Der Einstufung der Radverkehrsanlagen als IR III-Route gemäß ERA 2010 begegnet keinen Bedenken. Dies entspricht einer innergemeindliche Radhauptverbindung.

Bei der Wahl der Radverkehrsführung erfolgte die Zuordnung unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Stunde richtigerweise in den Belastungsbereich III.

Für diesen Belastungsbereich können Radfahrstreifen vorgesehen werden, welche grundsätzlich in einer Regelbreite von 1,85 m auszuführen sind. Mit einer grundsätzlich vorgesehenen Breite von 2 m und 2,50 - 2,95 m entspricht der geplante Radfahrstreifen den Empfehlungen der ERA 2010 und der Nr. 6.1.7.4 der RAST 06. Mit Ausnahme im Bereich einzelner Haltestellen und im Bereich der Königsbrücker Straße 49 (Erhalt kleine Flutterulme und Naturdenkmal Flutterulme) wird die Regelbreite unterschritten. Von den Regelfmaßen kann jedoch zur Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten abgewichen werden. Unter Berücksichtigung dessen, dass es sich bei diesen Bereichen um lediglich kurze Abschnitte handelt, in denen die Regelbreite nicht eingehalten werden kann und um den Eingriff in die als schützenswert eingestufte kleine Flutterulme zu vermeiden, sind die Unterschreitungen noch vertretbar. Ebenso wird die Regelbreite von 3,25 m für an-

grenzende Fahrstreifen – separat und unter Mitnutzung des Gleisbereiches – eingehalten. Gemäß den Empfehlungen in der Tabelle 5 der ERA 2010 soll für Radfahrstreifen immer ein Sicherheitstrennstreifen zu Längsparkständen in einer Breite von 0,50 m bis 0,75 m angelegt werden (vgl. auch Nr. 6.1.5 der RAST 06). Diese Vorgabe wird ebenfalls mit der Planung berücksichtigt und umgesetzt.

Die geplanten Gehwegbreiten entsprechen der Regelbreite von 2,50 m für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAST 06. Zudem werden die Anforderungen an Barrierefreiheit (vgl. Nr. 6.1.6.2 der RAST 06) umgesetzt und Flächen zum Aufenthalt vorgesehen. Die geplante Breite der Fußgängerfurten entspricht mit mindestens 4 m der Nr. 6.1.8.6 der RAST 06.

Mit einer vorgesehenen Mindestbreite von 2 m, teilweise 2,50 m entsprechen die geplanten Längsparkstände den Abmessungen für das Bemessungsfahrzeug Pkw gemäß Tabelle 22 der Nr. 6.1.5 der RAST 06. Die Ladezonen sind ebenfalls in einer regelgerechten Breite von 3 m für die Benutzung von Lkw geplant (vgl. Nr. 6.1.5 der RAST 06).

III Planungsvarianten

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

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

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

Im Ergebnis der Variantenbetrachtung stellen sich die planfestgestellten Maßnahmen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde als die vorzugswürdige Lösung dar.

1 Variantenuntersuchung Vorhaben

Die Variantenuntersuchung basiert auf der Berücksichtigung des Zieles dieses Vorhabens und der sich daraus ergebenden Folgen für die öffentliche und die privaten Belange sowie deren Umweltverträglichkeit.

Für die Variantenbetrachtung wurden verschiedene Voruntersuchungen durchgeführt und bewertet. Da der gesamte Planungsprozess aus der Prüfung und Bewertung von Planungsalternativen besteht, sind Abstufungen der Prüfung zulässig und auch geboten. Insofern begegnet es keinen Bedenken, dass Varianten bereits in einem früheren Stadium der Prüfung ausgeschieden sind.

Im Ergebnis wurden folgende ernsthaft in Betracht zu ziehenden Varianten untersucht:

Hierbei wurde zunächst der gesamte Untersuchungsbereich der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee in drei Hauptabschnitte eingeteilt:

- Abschnitt 1: Albertplatz bis Katharinenstraße (Länge ca. 320 m)
- Abschnitt 2: Katharinenstraße bis Paulstraße (Länge ca. 680 m)
- Abschnitt 3: Paulstraße bis Stauffenbergallee (Länge ca. 500 m)

Variante 7

- Albertplatz bis Katharinenstraße: abmarkierter straßenbündiger Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: straßenbündiger Bahnkörper (für den MIV nutzbar), daneben je Richtung ein separater Fahrstreifen des MIV und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: straßenbündiger Bahnkörper (teilweise für den MIV nutzbar), daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Variante 8.4

- Sanierung weitestgehend innerhalb der bestehenden Bordlagen
- Albertplatz bis Katharinenstraße: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee, je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen sowie Erhalt des Reitweges

Variante 8.5

- Albertplatz bis Katharinenstraße: besonderer Bahnkörper, daneben je ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

- Katharinenstraße bis Bischofsweg: ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und Straßenbahn und separate Radverkehrsanlagen
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Variante 8.6

- aufbauend aus Variante 8.5
- zwei Geradeausfahrstreifen in der nördlichen Zufahrt des Knotenpunkt Bischofsweg (einen im Bereich des Haltestellenkaps, von dem auch rechts abgebogen werden kann und einen im Bereich des stadtwärtigen Gleises)
- Verflechtung der Geradeausfahrstreifen auf eine Spur nach dem Knotenpunkt Bischofsweg

Variante 8.7 (Vorzugsvariante)

Hinsichtlich der Details der Vorzugsvariante 8.7 wird auf die obigen Ausführungen unter B.I verwiesen und Bezug genommen.

Die Variante 8.3 sah folgende Ausbaumaßnahmen vor:

- Albertplatz bis Katharinenstraße: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen
- Katharinenstraße bis Bischofsweg: je Richtung ein gemeinsamer Fahrstreifen für MIV und ÖPNV und separate Radverkehrsanlagen, Ausbildung eines Mittelstreifens im Abschnitt Louisenstraße bis Bischofsweg als Querungsangebot für Fußgänger
- Bischofsweg bis zur Stauffenbergallee: besonderer Bahnkörper, daneben je Richtung ein Fahrstreifen und separate Radverkehrsanlagen

Diese wurde aber aufgrund der erforderlichen Flächeninanspruchnahmen der Seitenräume, um einen betrachteten Mittelstreifen herstellen zu können, nicht weiterverfolgt.

Die Variante 8.6 entstand aus der Variante 8.5, welche aber die nördliche Knotenpunktzufahrt am Knotenpunkt Bischofsweg hinsichtlich der Verkehrsabwicklung der Straßenbahn und des MIV wie oben dargestellt abwickelt.

Alternativ zur Variante 8.6 sieht die Variante 8.7 eine Entflechtung der Verkehrsströme in der nördlichen Knotenpunktzufahrt im Bereich des Knotenpunktes Bischofsweges vor. Geplant ist eine separate Rechtsabbiegespur, ein Geradeausfahrstreifen im Gleisbereich sowie einen dazwischenliegenden Radfahrstreifen.

Im Rahmen einer verkehrstechnischen Untersuchung wurden für die Varianten 7, 8.4 und 8.5 im Bereich des Knotenpunktes Bischofsweg festgestellt, dass der Linksabbieger von der südlichen Königsbrücker Straße in den westlichen Bischofsweg zu Problemen der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes führen würde. Daher wurde sich dafür entschieden, den Linksabbieger entfallen zu lassen.

Für die Straßenbahn wurde zudem eine umfassende Bahnstrom-Netzanalyse durchgeführt.

Die in der Variantenbetrachtung näher untersuchten Varianten 7, 8.4, 8.5, 8.6 und 8.7 wurden unter den zu berücksichtigten und maßgeblichen Kriterien der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und MIV, der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer, der Straßennetzgestaltung, der Belange des Lärms, der Belange von Boden und Wasser, sowie der Drittbetroffenheit durch Grunderwerb, der Förderfähigkeit und der Kosten sowie des Städtebaus (Erhalt städtebaulicher Charakter, Erhalt der Stadtteolfunktion, Gestaltungsqualität des Straßenraumes, Denkmalschutz), des Verkehrs (ÖPNV, Kraftfahrzeuge, Radverkehr, Fußgänger, Parken, Lieferung, Entsorgung) und der Umwelt (Luftreinhaltung, Bäume, Naturdenkmale) miteinander verglichen. Für die Bewertung der einzelnen miteinander zu vergleichenden Kriterien wird auf die Darstellungen in die Planunterlagen (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht Anlage 2.1, 2.2, 2.3 und 2.4) verwiesen und Bezug genommen.

Aufgrund der großen Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit der Variante 8.4 wurde diese nicht weiterverfolgt. Auf der gesamten Länge des Abschnittes würden sich der Verkehrsräume für die Straßenbahn, des Radverkehrs und von Fahrzeugen überlagern. Außerdem stellen sich die Verflechtungsbereiche nach den Haltestellen als sicherheitsrelevant dar. Mit dieser Variante wäre also dem Ziel des Vorhabens zur Entflechtung der Verkehre und damit der Erhöhung der Verkehrssicherheit nicht Rechnung getragen. Auch sprechen die schlechten Verkehrsabläufe einhergehend mit der Behinderung des ÖPNV sowie die mangelhafte Erschließung und die damit einhergehende Verdrängung von Kfz-Verkehr in angrenzende Gebiete nicht für diese Variante.

Der vorgenommene Variantenvergleich zeigt insgesamt auf, dass sich Vor- und Nachteile zu den Belangen des Städtebaus mit denen des Denkmalschutzes zu den Belangen der Leistungsfähigkeit, Sicherheit des Verkehrs und der Straßennetzgestaltung gegenüberstellen. Das ist besonders bei den Varianten 7 (verkehrliche Vorteile, städtebauliche Nachteile) und 8.4 (städtebauliche Vorteile, verkehrliche Nachteile) deutlich.

Die Auswertung des Variantenvergleichs zeigt für die Variante 7 große Nachteile hinsichtlich den Belangen des Städtebaus, des Denkmalschutzes und der im Vergleich der anderen Varianten die höchsten Kosten, so dass diese Variante sich nicht aufdrängt. Die verkehrlichen Vorteile dieser Variante, wie gute Verkehrsabläufe und geringe Interaktionen zwischen ÖPNV und MIV, führen zu keiner anderen Einschätzung.

Der Vergleich der Varianten 8.4 und 8.7 zeigt geringfügige Nachteile der Variante 8.7 bei städtebaulichen Belangen, Auswirkungen auf die Umwelt und wird hinsichtlich der Belange des Denkmalschutzes ungünstiger bewertet als die Variante 8.4. Dies wird jedoch von den Vorteilen in dem Belang des Verkehrs vollständig aufgewogen. Insbesondere kann die Variante 8.7 dem Ziel des Vorhabens zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch eine Entflechtung aller Verkehrsarten Rechnung tragen.

Auch wenn die Variante 8.4 rechtlich vertretbar wäre, ist in diesem Zusammenhang erkennbar, dass die Variante 8.7 im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten einen sehr guten Kompromiss in städtebaulicher, denkmalschutzrechtlicher, verkehrlicher und umweltrechtlicher Sicht darstellt. Dies gilt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde auch unter Berücksichtigung der mit dem Vorhaben verbundenen Verkehrsverlagerung. Die Variante 8.4 drängt sich demnach nicht als vorzugswürdig auf.

Die im Zusammenhang mit der Vorzugsvariante 8.7 aufgeführten Nachteile des Vorhabens sind im Ergebnis auch nicht von solchem Gewicht, als dass sich eine sogenannte „Null-Variante“, also der Verzicht des Vorhabens, aufdrängt.

Eine mehrfach geforderte Prüfung einer Sanierung im Bestand dahingehend, als dass die Trassierung der Straßenbahngleise im Bestand erhalten bleiben und bspw. lediglich der Straßenbelag ausgetauscht würde, musste nicht weitergehend verfolgt werden, da damit der geplante Einsatz der neuen Stadtbahnwagen nicht realisiert werden kann. Sofern weiter ableitend von der Bezeichnung gefordert wird, Maßnahmen bei Beibehaltung bestehender Trassierung ausschließlich im Wege der Unterhaltung (vgl. § 36 Abs. 1 PBefG und § 3 Abs. 1 FStrG) oder nur einzelne Maßnahmen wie bspw. der Bau barrierefreier Haltestellen umzusetzen und folglich auf das Vorhaben zu verzichten, sind die Nachteile des Vorhabens nicht von solchem Gewicht, als das sich ein Verzicht aufdrängt.

Auch im Hinblick auf die Klimaverträglichkeit ergibt sich keine andere Bewertung der Vorzugsvariante.

2 Variantenuntersuchung bauzeitliche Verkehrsführung

Im Rahmen des Verkehrsführungskonzeptes wurden verschiedenartige Varianten für die Verkehrsführung während der Bauzeit, die einerseits das Bauen unter Verkehr in einer bzw. beider Fahrtrichtungen und andererseits eine Vollsperrung in Teilabschnitten betrachtet. Für die Straßenbahn wurde die Konzeption eines provisorischen Baugleises im Abschnitt zwischen Bischofsweg und Stauffenbergallee untersucht.

Für die Variante mit Vollsperrung der Königsbrücker Straße (Variante 1) wurden Szenarien in nur einem Bauabschnitt als auch in mehreren nacheinander folgenden Bauabschnitten betrachtet. Diese Variante ist allerdings mit zahlreichen Nachteilen verbunden, die durch die geringe Bauzeit nicht aufgewogen werden können. Diese Variante der Vollsperrung, auch nur in einzelnen Abschnitten, tritt bei der Abwägung aufgrund fehlender geeigneter Umleitungsstrecken, der Verdrängung des Verkehrsaufkommens, der schlechten Erreichbarkeit von Geschäfts- und Gewerbebetrieben, der Unterbrechung des Straßenbahnverkehrs, insbesondere auch der zusätzlichen Lärmbetroffenheit und stark erhöhte Verkehrsbelastung auf den Umleitungsstrecken, zum Teil weiträumigen Streckenführung der Umleitungen, dem großen Aufwand für den Schienenersatzverkehr und der damit einhergehenden zu befürchteten Verlagerung auf den MIV hinter der weiteren Variante dem Bauen unter Verkehr zurück.

Die Variante 2 wurde mit dem Ziel, einen weiterhin leistungsfähigen öffentlichen Straßenbahnverkehr anbieten zu können und eine grundsätzliche Verdrängung in das umliegende Straßennetz zu vermeiden, vertiefend betrachtet. Außerdem sollte die Erschließung des Baubereiches sichergestellt sein. Hierbei wurden insbesondere auch Lösungen mit und ohne Baugleis geprüft, um die Beeinträchtigungen des öffentlichen Nahverkehrs zu minimieren und eine gute ÖPNV-Erschließung zu gewährleisten. Allerdings ist ein Baugleis für den bauzeitlichen Straßenbahnverkehr nur im Abschnitt zwischen Bischofsweg und dem Bauende an der Stauffenbergallee wirtschaftlich tragbar.

Bautechnologische Zwangspunkte bei der Bewertung der Verkehrsführungsvarianten sind die komplexen technischen Anlagen insbesondere am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg. Neben dem vollständigen Neubau einer Gleiskreuzung inkl. Abzweiggleise aus der Königsbrücker Straße Nord/ Süd in den Bischofsweg West sind hier Bauwerke der Versorgungsunternehmen von besonderer Bedeutung, insbesondere die großen unterirdischen Schachtbauwerke I, II und III der SEDD sowie das Trinkwasserkreuz (TW-Kreuz) DN800/DN600 der SachsenEnergie.

Dass die Variantenuntersuchung für mögliche Verkehrsführungen auf den Abschnitt zwischen Bischofsweg und Stauffenbergallee beschränkt ist, begegnet aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keinen Bedenken, da hier das geplante Baugleis zu berücksichtigen

ist und den Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg mit den bestehenden komplexen Bauabhängigkeiten und technologische Zwänge für die bauzeitliche Verkehrsführung berücksichtigt. Für die nun maßgebliche Verkehrsvariante wurden fünf Untervarianten bewertet und miteinander verglichen. Die Variantenuntersuchung erfolgte hierbei anhand der vorgesehenen Verkehrsführungsphasen basierend auf dem geplanten Bauablaufkonzept.

Variante 2.1

Das Bauen erfolgt ohne Verlegung eines Baugleises. Der MIV wird zweispurig durch die Baustelle geführt. Das Bauen erfolgt in halbseitiger Bauweise.

Variante 2.2

Das Bauen erfolgt mit einem Baugleis, welches in beide Richtungen befahren wird. Das Baugleis liegt mittig und neben dem Baugleis wird der Verkehr beidseitig vorbeigeführt. Das Bauen erfolgt in halbseitiger Bauweise.

Variante 2.3

Das Bauen erfolgt mit 2 Baugleisen in beide Richtungen. Der MIV fährt in beide Richtungen auf dem jeweiligen Gleis. Das Bauen erfolgt in halbseitiger Bauweise.

Variante 2.4

Das Bauen erfolgt mit einem Baugleis für beide Richtungen auf der Ostseite. Neben Baugleis steht eine Fahrspur für den MIV zur Verfügung, in der Gegenrichtung wird der MIV durch das angrenzende Nebennetz geleitet. Das Bauen erfolgt in halbseitiger Bauweise.

Variante 2.5

Das Bauen erfolgt mit Herstellung eines temporären Baugleises in Tannen- und R.-Leonhard-Straße. Der MIV wird 2-spurig durch die Baustelle auf der Königsbrücker Straße geführt.

Unter Berücksichtigung der Bauzeit, der bauzeitlichen Sperrung der Straßenbahn und der Einhaltung von sicherheits- und bautechnischen Vorgaben stellt sich die gewählte Vorzugsvariante 2.3 als die Variante dar, welche bestmöglich die öffentlichen und privaten Belange berücksichtigt.

Im Ergebnis ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Ausführungsvariante sowie der Verkehrsführungsvariante für den maßgeblichen Bauabschnitt unter Berücksichtigung der genannten öffentlichen und privaten Belange genehmigungsfähig ist. Eine andere Ausführungsvariante, die der Zielsetzung des Vorhabens entsprechen und dabei mit geringeren eigentumsrechtlichen, ökologischen und ökonomischen Beeinträchtigungen einhergehen, drängen sich nicht auf. Soweit sich im Rahmen des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens Optimierungsbedarf hinsichtlich der Details der Ausführungsplanung ergeben hat, wurden entsprechende Nebenbestimmungen unter A.III des Planfeststellungsbeschlusses angeordnet.

IV Umweltverträglichkeit

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

1 UVP-Pflicht des Vorhabens

Das Vorhaben fällt in den Anwendungsbereich des UVPG.

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

Da unter dem Begriff des Vorhabens alle mit ihm vorgesehenen Maßnahmen einschließlich der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen fallen, bedarf es gemäß § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 UVPG auch nach Nr. 14.6 der Anlage 1 UVPG der allgemeinen Vorprüfung, da das Vorhaben die Änderung einer sonstigen Bundesstraße mit umfasst. Zudem ist die Ersatzmaßnahme E 1 der Nr. 13.18.2 der Anlage 1 zum UVPG zuzuordnen, wonach der naturnahe Ausbau von Bächen eine standortbezogene Vorprüfung vorsieht.

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

Gleichzeitig erachtet die Planfeststellungsbehörde das Entfallen der Vorprüfung in diesem Fall als zweckmäßig, da aufgrund der Größe und Art des Vorhabens nicht auszuschließen ist, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen sind. Vielmehr ist von erheblichen Umweltauswirkungen aufgrund von voraussichtlichen artenschutzrechtlichen Konflikte auszugehen, weil für die im Rahmen der artenschutzrechtlichen Ausnahme Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes (FCS-Maßnahmen) erforderlich sind.

2 Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

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

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

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

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist für das verfahrensgegenständliche Vorhaben auf der Grundlage

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

durchgeführt worden.

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

3 Zusammenfassende Darstellung

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

3.1 Beschreibung des Vorhabens

Das geplante Vorhaben umfasst den grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee auf einer Länge von ca. 1.565 m einschließlich des anzubindenden Bereiches des Bischofsweges auf ca. 300 m Länge.

Für die konkrete Beschreibung der geplanten Baumaßnahmen, der notwendigen Folgemaßnahmen und der Kompensationsmaßnahmen sowie zu deren Lage wird auf die Ausführungen unter B.I dieses Beschlusses verwiesen. Zudem kann den festgestellten Planunterlagen der konkrete Gegenstand des Vorhabens entnommen werden.

3.2 Untersuchungsraum des UVP-Berichts

Das Untersuchungsgebiet liegt im innerstädtischen Bereich und erstreckt sich entlang des Straßenkörpers der Königsbrücker Straße, des Bischofsweges und der Tannenstraße zuzüglich eines beidseitigen Bandes von mindestens 20 m. Der Untersuchungsraum besitzt eine Länge von ca. 1.600 m und eine durchschnittliche Breite von 80 m mit

einer Gesamtgröße von 14,9 ha. Die genaue Abgrenzung ist der Unterlage U 19.5.1 zu entnehmen.

3.3 Beschreibung der Umwelt im Untersuchungsraum

Die Vorhabenträgerin hat die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter in ihrem Zustand und der Wechselwirkungen zueinander in dem UVP-Bericht beschrieben und ihre Bedeutung für den Naturhaushalt sowie ihre Empfindlichkeit bewertet.

Die für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrundeliegenden Datenbestände sind zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde hinreichend aktuell und bieten daher für nachfolgende zusammenfassende Darstellung und begründete Bewertung eine tragfähige Entscheidungsgrundlage. Aus der Erfassung der Biotoptypen und des Arteninventars letztmalig im Jahr 2017 und der Plausibilisierung durch die untere Naturschutzbehörde sind keine wesentlichen Veränderungen der Lebensraumausstattung des Untersuchungsgebietes abzuleiten.

Die Planfeststellungsbehörde ist aus diesem Grund und unter Berücksichtigung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen im Anhörungsverfahren davon überzeugt, dass die Umwelt im Untersuchungsgebiet zutreffend dargestellt worden ist.

3.3.1 Allgemeine Gebietsbeschreibung und Schutzgebiete

Innerhalb des Untersuchungsgebietes bestehen keine Schutzgebietsausweisungen von Natura-2000 Gebieten.

Nordöstlich des Untersuchungsgebietes befindet sich in einem Abstand von rund 400 m das FFH-Gebiet „Prießnitzgrund“ (Landesinterne Nummer: 161, EU-Melde-Nummer: DE 4848-304).

Südlich des Untersuchungsgebietes in einer Entfernung von rund 800 m zum Albertplatz grenzt das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (Landesinterne Nummer: 34E, EU-Melde-Nummer: DE 4545-301).

Und westlich der Königsbrücker Straße knapp 1.000 m vom südlichen Ende des Untersuchungsgebietes entfernt liegt das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (Landesinterne Nummer: 26, EU-Melde-Nummer: DE 4545-452).

Im Bereich der Königsbrücker Straße 49 in Dresden befindet sich das Naturdenkmal „Flutterulme“.

Mit der Umsetzung der Kompensationsmaßnahme E 1 „Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches“ wird ein Stillgewässer mit Röhrichtsaum und Schwimmblattvegetation berührt, welches dem Schutz der § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG i. V. m. § 21 SächsNatSchG für besonders geschützte Biotope unterliegt. Westlich angrenzend an den Bereich der Ersatzmaßnahme E 1 befindet sich das Flächennaturdenkmal „Tiefe Börner Mockritz“ mit einer Größe von 1,8 ha.

Die geplante Kompensationsmaßnahme E 1 „Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches“ liegt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet für Gewässer II. Ordnung am Kaitzbach im Mockritzer Bad.

Die Kompensationsmaßnahme E 3 „Anlage von Wald“ auf den Flurstücken 270 und 271 der Gemarkung Dresden-Hellerau liegt vollständig im Landschaftsschutzgebiet „Wilschdorf-Rähnitzer-Sandhügelland“.

3.3.2 Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit

Mit Blick auf das Schutzgut Mensch werden Gebiete betrachtet, die für das Wohnen, Arbeiten, Wirtschaften sowie für die Erholung des Menschen Bedeutung haben.

Das Untersuchungsgebiet liegt im nördlichen Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden im Stadtteil Neustadt und erstreckt sich vom Albertplatz im Süden bis zur Stauffenbergallee im Norden. Im Wesentlichen wird der Untersuchungsbereich genutzt als Wohn- und Arbeitsort und dient dem Quell- und Zielverkehr sowie dem Durchgangsverkehr.

Die Äußere Neustadt ist das größte Ortsteilzentrum Dresdens mit der höchsten Einwohnerdichte und ist durch eine kleinteilige, individuelle Einzelhandelsstruktur gekennzeichnet. Neben Kleingewerbe befinden sich hier auch kulturelle Einrichtungen wie die Schauburg, das Goethe Institut sowie das MDR Landesfunkhaus. Nördlich des Knotenpunktes Stauffenbergallee befindet sich eine Gemeinschaftsschule und im Bereich der Einmündung Jordanstraße eine Oberschule. Im Hinblick auf die Erholungsnutzung bieten die in der Nähe befindlichen Grünflächen des Alaunparks sowie am Olbrichtplatz Möglichkeiten der Erholungs- und Freizeitnutzung.

Die Königsbrücker Straße selbst als Teil der Bundesstraße B 97 ist eine vielbefahrene Straße mit Straßenbahnführungen sowie beidseitigen Gehwegen. Zudem befindet sich in der Nähe des Untersuchungsgebietes der S-Bahn Halt Bischofsplatz.

Bei der Betrachtung der menschlichen Gesundheit stellen die nichtstofflichen Einflüsse (z. Bsp. Lärm) sowie die Luftqualität einen wesentlichen Faktor dar.

Im stark verdichteten Siedlungsgebiet im Bereich der Königsbrücker Straße bestehen hohe lufthygienische Belastungen, wobei die flächenhafte Belastung mit Stickoxiden (NO_2) unter den gesetzlichen Grenzwerten liegt. Zudem tragen der aktuell schlechte Straßenzustand und ungünstige Verkehrsabläufe zu erhöhten Werten der Feinstaubbelastung im Vergleich zu umliegenden Stadtbereichen bei, wobei auch hierbei die gesetzlichen Grenzwerte für die Partikel PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ eingehalten werden.

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

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

3.3.3 Schutzgut Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt

Das Untersuchungsgebiet ist vorrangig durch seinen Bbauungscharakter geprägt, weißt aber auch einige wertvolle Gehölzbestände auf.

Charakteristische Biotopstruktur im Untersuchungsraum sind abschnittsweise ausgeprägter Baumbestand mit Grünflächen in Vorgärten. Daneben finden sich Kleingehölze und Gebüsche.

Hervorzuheben ist der Bestand an Straßenbäumen. Zwischen Albertplatz und Bischofsweg beschränkt sich der Gehölzbestand auf eine Baumreihe Japanischer Schnurrbäume. Ab Höhe Katharinenstraße ist auf der östlichen Straßenseite eine größere Brachfläche mit Götterbaumaufwuchs vorhanden. Im nördlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes ist eine historische vierreihige Lindenallee prägend. Die meisten Bäume haben ein Alter von mehr als 100 Jahren erreicht.

Darüber hinaus befindet sich im südlichen Abschnitt des Untersuchungsgebiet auf Höhe der Königsbrücker Straße 49 eine ca. 160 Jahre alte Flatterulme, welche eine der größten Bäume ihrer Art in und um Dresden ist.

Entlang der Königsbrücker Straße befinden sich mehrere potenzielle Quartiere für Fledermäuse und Höhlenbrüter in Bäumen mit Höhlenstrukturen.

Im Nahbereich der Königsbrücker Straße Süd wurden der Große Abendsegler, die Zwergfledermaus und die Breitflügelmaus nachgewiesen. Sowohl Großer Abendsegler als auch Zwergfledermaus nutzen die Königsbrücker Straße als Jagdhabitat. Zudem gibt es im weiteren Umfeld des Untersuchungsgebietes Nachweise der Wasserfledermaus, der Kleinen und Großen Bartfledermaus.

Im Rahmen der Untersuchungen wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt 14 Vogelarten registriert. Davon wurden Star und Turmfalke ausschließlich als Nahrungsgast nachgewiesen. Die meisten weiterhin im Untersuchungsgebiet nachgewiesenen Vogelarten sind häufig vorkommende und verbreitete Brutvögel, aber auch der gegenüber Umweltveränderungen besonders empfindlichen Zugvogelarten Mönchsgrasmücke und Zilpzalp bietet das Untersuchungsgebiet geeignete Habitatqualitäten.

Der Eremit wurde im Untersuchungsgebiet zwar nicht nachgewiesen, eine Besiedlung ist aufgrund geeigneter Habitatbäume aber nicht auszuschließen.

3.3.4 Schutzgut Fläche und Boden

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im Bereich des Überganges von der Elbtalniederung zur Dresdner-Radebeuler Heidesandterasse. Das Gebiet steigt in Richtung Norden an und zählt zum Gebiet der flachen Hänge. Die natürlichen Deckschichten, zumeist Sande, sind anthropogen verändert. Der Bereich ist größtenteils bebaut und überwiegend stark versiegelt.

Mit dem Bauvorhaben wird eine Fläche von insgesamt ca. 5,7 ha neugestaltet, welche im Bestand bereits auf ca. 5 ha versiegelt sind oder ohnehin als Verkehrsflächen genutzt werden. Von der gesamt in Anspruch zu nehmenden Fläche werden rund 0,4 ha neu versiegelt, dies entspricht einen Flächenanteil von 7 %.

Im weiteren Planungsraum der Königsbrücker Straße sind laut SALKA vier Altlastenstandorte (AKZ 2.14.116 – Autolackiererei/Kfz-Werkstatt, AKZ 2.09.263 – Tankstelle Königsbrücker Straße 39, AKZ 2.09.131 – Tankstelle Frenzel und 2.09.254 – MINOL Tankstelle Königsbrücker Straße) vorhanden. Bei Aushubarbeiten ist mit umweltgefährdenden Stoffen zu rechnen.

3.3.5 Schutzgut Wasser

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

Grundwasser

Der Untersuchungsraum befindet sich im Bereich des oberen Grundwasserleiters und wird durch eine bis zu 15 m mächtige Schicht der quartären Schotter der Elbniederterrasse gebildet. Der mittlere Flurabstand liegt bei 11 m unter GOK, wobei der Flurabstand im südlichen Bereich des Vorhabens 5 – 10 m beträgt und weiter im nördlichen Bereich auf ca. 20 – 30 m sinkt.

Das Retentionsvermögen wird im Untersuchungsgebiet als mittel bewertet und ist dem „Gebietstyp IV des natürlichen Wasserhaushalts“ zuzuordnen, das heißt der Wasserhaushalt ist versickerungsdominant.

Vorbelastungen stellen insbesondere die Versiegelungen und Überbauung des Bodens dar, die eine Grundwasserneubildung verhindern, einen erhöhten Oberflächenwasserabfluss und eine verringerte Verdunstung zur Folge haben.

Oberflächenwasser im Untersuchungsraum Vorhaben

Im Bereich des Straßenbauvorhabens sind bis auf die Elbe, welche in einem Abstand von ca. 850 m südlich der Königsbrücker Straße fließt, keine Oberflächenwasser vorhanden.

Oberflächenwasser im Untersuchungsraum Kompensationsmaßnahme E 1

Mit der geplanten Kompensationsmaßnahme E 1 soll jedoch der Kaitzbach, ein Gewässer II. Ordnung, im Bereich eines Naturbades naturnah umgestaltet werden.

Der Kaitzbach befindet sich im Süden der Landeshauptstadt Dresden, im Stadtteil Mockritz und fließt hier von West nach Ost. Entlang des Kaitzbaches liegt das Naturbad Mockritz. Im Nebenschluss nördlich des Mockritzer Naturbades befindet sich wiederum ein Naturteich. Innerhalb des Badgeländes queren sechs Brücken den Kaitzbach.

Der Kaitzbach wird dem Fließgewässertyp 5, also als grobmaterialreicher, silikatischer Mittelgebirgsbach, zugeordnet. Er besitzt eine hohe potenzielle Bedeutung für die Biotopverbundfunktion, da er großräumig den Dresdner Süden mit dem Stadtzentrum und dem Elbtal verbindet und entlang seines Verlaufs fließgewässertypische Biotope vernetzt.

Der zu betrachtende Untersuchungsbereich erstreckt sich auf dem Gelände des Naturbades Mockritz im Bereich des Bachabschnittes auf eine Länge von ca. 450 m. In diesem Bereich ist der Kaitzbach an Sohle und Ufer naturfern ausgebaut, begradigt und überwiegend mit Mauern eingefasst. Er fließt zudem auf einer Länge von 180 m unterirdisch in einem Kanalbauwerk und wird deswegen als erheblich veränderter Wasserkörper eingestuft. In den Böschungen und anschließenden Geländeflächen stehen vereinzelt Bäume. Ansonsten werden die Uferrandbereiche im Untersuchungsbereich des Kaitzbaches überwiegend als Liegeflächen im Naturbad und als Gärten genutzt. Aufgrund des gegenwärtigen naturfernen Bestandes und ungeeigneter Habitatflächen wird die Biotopverbundfunktion als sehr gering bewertet. Das Naturbad Mockritz ist eine sehr beliebte Erholungsstätte. Das Landschaftsbild ist hingegen durch den fehlenden bzw. standortfremden Bewuchs und dem technisch ausgebauten Charakter des Gewässers beeinträchtigt.

Der nördlich des Naturbades befindliche Naturteich ist nahezu komplett von einem meisten schmalen Röhrichtsaum umgeben. Zudem befinden sich mehrere 30 Jahre alte Silberweiden am nördlichen Ufer des Naturteiches. Im Teich und seiner Umgebung wurden mehrere geschützte Amphibienarten nachgewiesen, darunter ein sehr starker Bestand des Teichmolchs. Das Stillgewässer ist auch Lebensraum für geschützte Wasserkäfer- und Libellenarten. Der Röhrichtsraum bietet dem Teichrohrsänger und Stockenten geeigneten Lebensraum.

3.3.6 Schutzgut Luft und Klima

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

Im Untersuchungsgebiet entlang der Königsbrücker Straße weichen die klimatischen Gegebenheiten bedingt durch die Lage im unmittelbaren Stadtzentrum nochmals von den allgemeinen Parametern des Dresdner Stadtgebietes ab. So überwiegen durch Gelände bedingte Temperaturerhöhung und städtischer Wärmeinseln höhere Maximalwerte im Sommer. Diese Überwärmung sind zudem an geringere Windgeschwindigkeiten geknüpft. Im Winter sind weniger Frosttage zu verzeichnen. Die Königsbrücker Straße liegt laut Planungshinweiskarte Stadtklima in der städtischen Sanierungszone.

3.3.7 Schutzgut Landschaft

Prägendes Stadtbild entlang der Königsbrücker Straße ist die Bebauung. Sie setzt sich aus verschiedenen Strukturen zusammen. Ausgehend vom südlichen Untersuchungsgebiet befindet sich linksseitig ein Hochhaus mit Einzelhandelsgebäuden und auf der gegenüberliegenden Seite kommt die Blockrandbebauung des Albertplatzes mit vorgelagerter Grünfläche vor. Im weiteren Abschnitt wechseln Abschnitte der Villenbebauung mit einer dichteren Blockrandbebauung ab. Als prägende Einzelgebäude sind die ehemalige Hauptpost und die Schauburg zu nennen. Ab Höhe Bischofsweg ist eine deutlich lockere Bebauung mit zunehmender Durchgrünung vorzufinden. Das Landschaftsbild prägend ist die im nördlichen Bereich gelegene vierreihige historische Lindenallee, zudem zahlreiche Altbäume im südlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes. Ebenso gestaltet das Naturdenkmal „Flatterulme“ das erlebbare Landschaftsbild.

3.3.8 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Die Äußere Neustadt ist eines der größten, geschlossen bebauten und überwiegend in seiner Baustruktur erhaltenen gründerzeitlichen Stadtviertel Dresdens. Die Mietshäuser in Blockrandbebauung stammen aus den Jahren der Gründerzeit zwischen 1890 und 1910. Etwas älter und aus der Zeit des Klassizismus stammen die Villen im südlichen Bereich.

Eine Vielzahl dieser Bauten sind als Kulturdenkmäler geschützt. Es handelt sich dabei um Villen, Mietshäuser aus der Gründerzeit sowie Gesellschaftsbauten. Bei den Gebäuden Königsbrücker Straße 11, 18, 19, 45, 78, 80 und 88 sind zusätzlich zu den Gebäuden auch die Einfriedungen denkmalrechtlich geschützt. Zudem befindet sich vor dem Gebäude der ehemaligen Hauptpost ein ebenfalls unter Denkmalschutz stehender Weichbildstein.

Im Untersuchungsgebiet befindet sich auch ein gemäß § 28 BNatSchG gesetzlich geschütztes Naturdenkmal „Flatterulme Königsbrücker Straße 49“.

Im Bereich der geplanten Kompensationsmaßnahme E 1 befinden sich die Kulturdenkmale „Brücke von 1751 an der westlichen Grenze des Naturbades Mockritz“ und die „Jagdsäule“ am linken Ufer des Kaitzbaches innerhalb des Naturbades. Zudem westlich des Untersuchungsgebietes der E 1 befindet sich das 1,8 ha große Flächennaturdenkmal „Tiefe Börner Mockritz“.

Mit den geplanten Ersatzpflanzungen der Kompensationsmaßnahme E 2 werden Bäume an der Lohmener Straße in Dresden Pillnitz gepflanzt, welche als historische Allee in ihrer Sachgesamtheit unter Denkmalschutz gestellt ist.

3.3.9 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

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

Das Untersuchungsgebiet ist stark anthropogen geprägt mit vielfältigen Wechselbeziehungen zwischen seinen biotischen und abiotischen Bestandteilen und Funktionen.

3.4 Beschreibung der zu erwartenden Umweltauswirkungen

Im Folgenden werden die vom Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen schutzgutsbezogen beschrieben. Unterschieden werden dabei bau-, anlage- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen. Die Darstellung erfolgt verbal-argumentativ.

3.4.1 Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit

Baubedingte Auswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt ist mit Beeinträchtigungen der Nutzungsmöglichkeit von Grundstücksflächen aufgrund der dauerhaften Inanspruchnahme von Flächenteilen für Anlagen des Vorhabens zu rechnen. Mit den Anpassungen der Fahrbeziehungen, insbesondere dem Entfall der Linksabbiegemöglichkeit am Bischofsweg, ergeben sich Änderungen an den Wegebeziehungen. Aufgrund der Einrichtung des geplanten besonderen Bahnkörpers kommt es in einzelnen Bereichen zur Einschränkung der Befahrbarkeit der anliegenden Grundstückszufahrten. Die Fällung einer hohen Anzahl an Einzelbäumen, darunter große Altbäume sowie der Lindenallee im nördlichen Bereich und der damit verlorengelassenen Schattenwirkung, Kohlenstoffspeicherung und Staubfilterung, kann zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion führen und sich nachteilig auf die Gesundheit auswirken. Die visuelle Wahrnehmung und Erlebbarkeit der Königsbrücker Straße wird durch die komplette Neugestaltung des Straßenzuges von Albertplatz bis Stauffenbergallee eine Änderung erfahren.

Betriebsbedingte Auswirkungen

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

3.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt

Baubedingte Auswirkungen

Mit der Herstellung von Baugruben und Baunebenflächen ergeben sich temporäre Beeinträchtigungen der Siedlungsflächen. Zudem sind durch den Baumaschineneinsatz Gefährdungen von im Baufeld befindlicher bzw. baufeldnaher Vegetationsbeständen möglich.

Tiere können aufgrund der Bautätigkeiten durch zusätzlichen Lärm gestört werden. Für die Bautätigkeiten zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 wirken sich aufgrund der geringer Vorbelastungen innerhalb eines Naturbades zudem visuelle Störreize aus. Darüber hinaus kann es bei den Fäll- und Rodungsarbeiten zu erheblichen Störungen oder gar zur Tötung von besonders und streng geschützten Vogel- und Fledermausarten sowie des Eremiten kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der Umsetzung des Vorhabens wird die Fällung von insgesamt 110 Bäumen erforderlich. Betroffen sind sowohl Laub- als auch Nadelbäume. Damit verbunden ist der Verlust von Brutplätzen für die Avifauna sowie der Verlust von Habitatflächen für Fledermäuse und den Eremiten. Zusätzlich kommt es zu einem Verlust von Vegetationsflächen. Davon betroffen sind Rasenflächen, gebäudenahe Grünflächen, Sukzessionsflächen, Bodendecker, Hecken und Strauchflächen. Neben dem Totalverlust durch Fällungen kommt es zu dauerhaften Beeinträchtigungen von Bestandsbäumen im bzw. in unmittelbarer Nähe zum Vorhabenbereich. Der Wurzelraum wird durch Leitungsneu- und -umverlegung weiter verkleinert, was eine gestörte Nährstoff- und Wasserversorgung des Gehölzbestandes zur Folge haben kann. Ebenso nachteilig wirken sich die Oberflächenbefestigungen einschließlich darunterliegender Tragschichten auf den Wurzelraum aus. Dies verhindert den Bodenluftaustausch sowie das Wasserdargebot. Mit der Errichtung der Fahrleitungstrasse und der Masten sind Beeinträchtigungen durch erforderliche Kronenrückschnittmaßnahmen sowie möglicher Beschädigungen im Wurzelbereich möglich.

Für die Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 sind Gehölzrodungen erforderlich. Damit einher geht der Verlust und die Beeinträchtigung von Vegetationsflächen. Insbesondere wird der Röhrichtbestand am Biotopeich entfernt. Aufgrund der geplanten Verkleinerung der Wasserfläche des Biotopes gehen Lebensräume für wassergebundene Tierarten verloren. Dies kann nachteilige Auswirkungen auf den Wasserkäfer- und Libellenbestand sowie auf den dortigen Amphibienartenbestand insbesondere des Teichmolches haben.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Zusätzliche Beeinträchtigung von Tieren und Pflanzen aufgrund des Verkehrs sind wegen der bestehenden Vorbelastung fast ausgeschlossen. Für den Bereich der Ersatzmaßnahme E 1 kann es zu Störungen während der Unterhaltungsmaßnahmen kommen.

3.4.3 Schutzgut Fläche und Boden

Baubedingte Auswirkungen

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

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

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden Flächen und Boden in Anspruch genommen, die überwiegend bereits als Verkehrsraum genutzte Flächen betrifft. Somit sind nachteilige Auswirkungen auf diesen Flächen fast ausgeschlossen. Aufgrund der Neuordnung des Verkehrsraumes werden aber auch bisher unversiegelte Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. In der Bilanz werden 3.114 m² an bisher unversiegelter bzw. teilversiegelter Fläche in Anspruch genommen. Die dabei in Anspruch genommenen Böden werden in ihrer Regler- und Speicherfunktion beeinträchtigt, wobei diese Böden aufgrund der Siedlungslage bereits Störungen der natürlichen Bodenfunktionen aufweisen. Zudem kommt es durch die Neuversiegelung zum Verlust versickerungsfähiger Grundflächen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

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

3.4.4 Schutzgut Wasser

Grundwasser

Baubedingte Auswirkungen

Die baubedingten Wasserhaltungen im Bereich der Errichtung des Gleichrichterunterwerks sowie im Bereich der Ersatzmaßnahme E 1 und der damit einhergehenden Grundwasserabsenkungen können zu einer Störung des Gleichgewichts zwischen Grundwasserentnahme und der Grundwasserneubildung während der Bauzeit führen.

Bauzeitlich bedingt besteht die Gefahr des Eintrages von Schadstoffen in das Grundwasser.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit dem Verlust der Bodenfunktion durch Versiegelung von Vegetationsflächen und teilversiegelter Flächen geht die Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung verloren.

Betriebsbedingte Auswirkungen

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

Oberflächenwasser

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

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt ergeben sich bei allen Bauaktivitäten in unmittelbarer Nähe zu einem Gewässer Beeinträchtigungen. So auch hier bei den geplanten Maßnahmen entlang des Kaitzbaches und des Biotopteiches innerhalb des Naturbades Mockritz. Während des Einsatzes von Baumaschinen und Transportfahrzeugen sowie durch unsachgemäße Lagerung besteht die Gefahr des Eintrages von Schadstoffen in das Gewässer. Des Weiteren ist während der Bauphase mit Sedimentverdichtungen, Gewässertrübungen, der Ausbildung von Sedimentfahnen sowie der Störung aquatischer Lebewesen zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit den geplanten Maßnahmen am Kaitzbach wird der bestehende Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt. Die anlagebedingte Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kaitzbaches wird keine negativen Auswirkungen auf das Abflussgeschehen im Kaitzbach flussunterhalb des Maßnahmebereiches haben. Die vorgesehene Verkleinerung des Biotopteiches führt zu einem Verlust von Gewässerlebensräumen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die Maßnahmen führen während einer Hochwassersituation zu einer deutlichen Verbesserung des Hochwasserabflusses.

3.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Baubedingte Auswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der Entfernung von zahlreichen Straßenbäumen und der Neuversiegelung von Grünflächen werden bioklimatische Ausgleichsfunktionen in hohem Maße beeinträchtigt. Insbesondere kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich die städtische Überwärmung im Gebiet nochmals erhöhen wird. Mit dem Verlust der Vegetationsflächen werden lufthygienischen Ausgleichsfunktionen und Treibhausgasspeicherfunktionen beeinträchtigt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

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

3.4.6 Schutzgut Landschaft

Baubedingte Auswirkungen

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

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der hohen Anzahl an Fällungen von Bäumen, welche wichtige optische Elemente im Straßenraum sind, wird in das Landschaftsbild eingegriffen. Insbesondere die Entfernung

des Lindenbestandes als Überreste einer doppelreihigen Allee im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes führt zum Verlust eines der entscheidendsten Gliederungs- und Strukturelemente im Stadtbild entlang der Königsbrücker Straße und stellt damit eine Beeinträchtigung des erlebbaren Landschaftsbildes dar. Daneben wirkt sich auch die Entfernung zahlreicher Altbäume im südlichen Abschnitt des Untersuchungsgebietes nachteilig auf das Landschaftsbild aus, da diese den Eindruck des Straßenzuges wesentlich prägen. Überdies führen Beeinträchtigungen stadtbildprägender Vorgartenbereiche mit den zum Teil noch gut erhaltenen Einfriedungen zu Veränderungen der räumlichen Dimension im Straßenraum. Mit der abschnittsweisen Vergrößerung des Lichtraumprofils gehen Veränderungen der Sichtbeziehungen einher. Der Ausbau des kompletten Straßenzugs der Königsbrücker Straße führt insgesamt zu visuellen Veränderungen des Stadtbildes.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Landschaftsbild können fast gänzlich ausgeschlossen werden.

3.4.7 Schutzgut kulturelle Erbe und sonstige Sachgüter

Baubedingte Auswirkungen

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

Während der Bauarbeiten sind Beeinträchtigungen auf das Naturdenkmal „Flutterulme“ durch Bodenab- und -auftrag, Bodenverdichtungen sowie durch das Befahren oder Beparken möglich. Wurzelbeschädigungen können daher nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt wird der unter Denkmalschutz stehender Vorgarten des Gebäudes Königsbrücker Straße 18 durch Versetzen der Einfriedung beeinträchtigt. Die anlagebedingten Beeinträchtigungen auf stadtbildprägender und unter Schutz stehender Vorgartenbereiche konzentrieren sich auf den östlichen Abschnitt zwischen Albertplatz und Stetzscher Straße und verlagern sich im weiteren Verlauf auf die westliche Seite. Hierbei sind das ehemalige Postgebäude und in Höhe ab Eschenstraße alle Grundstücke mit Ausnahme Haus Nr. 45 bis zur Schauburg betroffen. Damit verbunden sind visuelle Beeinträchtigungen in der Umgebung von Kulturgütern.

Der vor dem ehemaligen Postgebäude befindliche unter Denkmalschutz stehende Weichbildstein wird aufgrund der Neugestaltung in Richtung Fassade versetzt und in den Gehwegbereich integriert.

Der geschützte Baumstandort „Flutterulme Königsbrücker Straße 49“ bleibt erhalten. Ebenso mit Umplanung zur 1. Tektur kann nun auch die daneben befindliche „kleine Flutterulme“ erhalten bleiben.

Auswirkungen auf die im Bereich der Ersatzmaßnahme E 1 befindlichen Kulturdenkmale Brücke von 1751 und Jagdsäule sind auszuschließen, da diese außerhalb des Baubereiches liegen. Da die ersatzweise Wiederherstellung des Laichgewässers im Bereich des Flächennaturdenkmals „Tiefe Börner Mockritz“ entsprechend der Schutzverordnung als

Pflege- und Entwicklungsmaßnahme zu werten ist, sind keine nachteiligen Auswirkungen auf das Flächennaturdenkmal „Tiefe Börner Mockritz“ zu erwarten.

Da im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses die Auflage erteilt wurde, für die Ersatzpflanzung der Ersatzmaßnahme E 2 Baumarten zu wählen, welche typisch für die historische Allee sind und diese sich daher in das unter Denkmalschutz stehende Ensemble einfügen, sind keine anlagenbedingten Auswirkungen zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Aus den geplanten Maßnahmen leiten sich keine diesbezüglichen Konflikte während der Betriebsphase ab.

3.4.8 Wechselwirkungen

Die mit dem Vorhaben erforderliche Versiegelung von Flächen, d. h. die Überdeckung der Bodenfläche mit undurchlässigem Materialien, verhindert natürliche Austauschprozesse zwischen den Schutzgütern Boden, Wasser und Luft. Zudem erhöht es den oberflächennahen Abfluss, was wiederum Auswirkungen auf Bodenlebewesen, den Wasserhaushalt und der Vegetation hat.

3.5 Auswirkungen von Vorhabenalternativen auf die Umwelt

Die seitens der Vorhabenträgerin planerisch seit 1997 untersuchten Varianten wurden durch die Planfeststellungsbehörde überprüft und bewertet. Insoweit wird an dieser Stelle auf die Darstellung und Abwägung der Varianten unter Punkt C.III in diesem Beschluss verwiesen. Wie dort ausgeführt, drängen sich keine Alternativen zu den untersuchten und geplanten Maßnahmen auf.

Berücksichtigung fand auch die Entwicklung bei Nichtdurchführung des Vorhabens. Folge wäre, dass sich die Anbindung des ÖPNV für Anwohner und Bürger nicht verbessern würde. Der Ausbau barrierefreier Haltstellen bliebe ebenfalls zurück. Lärmbelastungen blieben bestehen. Für die Belastung mit Luftschadstoffen würde die Prognose allerdings positiver ausfallen. Sofern auf das Vorhaben verzichtet würde, wären aber dennoch Auswirkungen auf Tiere und Pflanzen zu erwarten. Vitalitätsbedingt und zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit mussten bereits in der Vergangenheit in den Baumbestand eingegriffen werden, was zukünftig auch erforderlich wäre. Sofern davon Habitatbäume betroffen wären, würde dies Auswirkungen auf geschützte Arten haben. Blieben die bestehenden zum Teil sehr alten Abwasserleitungen ohne Erneuerung, würden defekte Abwasserleitungen zu nachteiligen Auswirkungen auf den Boden und das Grundwasser führen.

3.6 Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Umweltauswirkungen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter werden durch eine Vielzahl an vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen in ihrem Wirkungsgefüge begrenzt.

Eine umfassende Darstellung der Maßnahmen findet sich im Landschaftspflegerischen Begleitplan, insbesondere im Maßnahmenverzeichnis (vgl. Kapitel 7 in Unterlage U 19.1) sowie auf den Maßnahmenblättern zum Ökologischen Fachbeitrag zur Naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches im Naturbad Dresden-Mockritz (vgl. Unterlage U 19.4.2).

Darüber hinaus wird auf die Ausführungen zu den einzelnen Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen im UVP-Bericht (Unterlage U 19.5) Bezug genommen.

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

- Temporärer Schutz der Bestandsbäume während der Bautätigkeit (S 1)
- Dauerhafte Schutzmaßnahmen an Bäumen (S 2)
- Bauzeitenregelung für Baumfällarbeiten (V 1_{AS})
- Ökologische Baubegleitung (V 2_{AS})
- Schaffung von Nisthilfen für Höhlenbrüter (CEF 1)
- Absuchen potenzieller Brutbäume des Eremiten auf Vorkommen und bei Bedarf Umsiedelung in Ersatzhabitat (FCS 1)
- Schaffung von Ersatzquartieren für Fledermäuse (FCS 2)
- Vermeidung von Baumfällungen

Weitere Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen

Mit den folgenden durch diesen Beschluss angeordneten Maßnahmen (vgl. Punkt A.III.1 und A.III.7 sowie A.III.9.24) sollen bauzeitliche Emissionen wie Lärm, Staub, Abgase und Schadstoffe vermindert werden:

- Durchführung der Bauarbeiten entsprechend dem Stand der Technik
- Begrenzung der Bauaktivitäten auf bestimmte Tageszeiten bzw. Baulärmmanagement
- Einsatz von emissionsarmen Baugeräten
- Geräuscharme Abwicklung der Baustelle durch lärmarme Baumaschinen und durch Abschalten von Baufahrzeugen und –maschinen im Leerlauf
- Maßnahmen zur Vermeidung bauzeitlicher Beeinträchtigungen auf die „Flatterulme“
- Ingenieurtechnische Sachverständigen Begleitung der Entsorgung von Aushubmaterialien im Bereich der Altlastenstandorte

Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen während der Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1

Mit den folgenden Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können die durch die Ersatzmaßnahme E 1 wiederum ausgelösten Beeinträchtigungen gemindert werden:

- Gehölzschutz während der Bauzeit (1 V) - Schutz der Bestandsbäume gem. DIN 18920, Stammschutz und Verhinderung der Überfahrung von Wurzelbereichen

- Schutz des Bodens während der Bauzeit (2 V)
- Schutz des Oberflächengewässers und des Grundwassers während der Bauzeit (3 V)
- Einsatz einer ökologischen Baubegleitung
- Nutzung von bereits verdichteten Flächen für die Baustelleneinrichtung und Ablagerung von Aushubmassen
- Begehung des Baufeldes und Sicherung von Habitatstrukturen
- Schutz des Gewässers durch geeignete Bauwasserhaltung und Schutz des Fischbestandes
- Umpflanzung von Röhrichtsoden (1 CEF)
- Herstellung einer offenen Wasserfläche im FND „Tiefe Börner“ (2 CEF)

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Trotz Beachtung des Vermeidungs- und Minimierungsgebotes sind durch das Vorhaben erhebliche oder nachträgliche Beeinträchtigungen zu erwarten. Diese sind durch den Verursacher gemäß § 9 Abs. 1 und 2 SächsNatSchG i. V. m. § 15 Abs. 2 BNatSchG zu kompensieren, so dass nach Beendigung des Eingriffs keine erhebliche oder nachträgliche Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes zurückbleibt.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen zur Kompensation geplant:

- Neupflanzungen Straßenbäume entlang Straßenzug Königsbrücker Straße (A 1)
- Wiederherstellung bauzeitlich bedingter Grünflächen (A 2)
- Baumpflanzungen auf privaten Flächen (A 3)
- Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches im Naturbad Dresden Mockritz (E 1)
- Neupflanzungen Straßenbäume in Dresden Pillnitz (E 2)
- Anlage von Wald in Dresden Hellerau (E 3)

4 Zusammenfassende Bewertung

Die Bewertung der Umweltauswirkungen hinsichtlich ihrer Schädlichkeit, Nachteiligkeit oder ob diese gemeinwohlbeeinträchtigend sind, hat im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge nach Maßgabe der geltenden umweltrelevanten Gesetze (vgl. § 25 UVPG) zu erfolgen oder ist im Wege der Auslegung aus den gesetzlichen Zielsetzungen und Belangen zu gewinnen. Um diesen rechtlichen Rahmen zu konkretisieren, können ergänzend fachliche und wissenschaftliche Bewertungen zu Hilfe genommen werden.

Nachfolgend wird für die in der zusammenfassenden Darstellung herausgearbeiteten Auswirkungen des Vorhabens jeweils schutzgutbezogen eine Bewertung vorgenommen, welche die geschilderten Maßstäbe heranzieht und mögliche Wechselwirkungen berücksichtigt.

4.1 Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit

Die Beeinträchtigungen, die von dem Vorhaben für das Schutzgut Mensch ausgehen, werden als nicht erheblich eingeschätzt.

Den baubedingten Beeinträchtigungen durch Lärm, Luftschadstoffen, Erschütterungen und Staub kommt mit Blick auf die in unmittelbarer Nähe vorhandene Wohnfunktion ein besonderes Gewicht zu. Hier ist nach den Maßstäben des Fachrechts eine erhebliche Beeinträchtigung von Menschen an ihrem Wohnort nicht auszuschließen. Diese Auswirkungen können jedoch durch die Einhaltung der Immissionsrichtwerte nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm, der Beachtung des Sächsischen Sonn- und Feiertagsgesetzes, durch die Beachtung der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung und Beachtung der DIN 4150 (vgl. Nebenbestimmung A.III.7.2, 7.3 und 7.4) minimiert werden. Zudem wurden im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses passive Lärmschutzmaßnahmen auch für die auf den Umleitungsstrecken betroffenen Gebäude dem Grunde nach festgestellt. Durch die Bestimmungen der Nebenbestimmung unter A.III.7.8 und 7.9 werden die Beeinträchtigungen durch Staub und Verschmutzungen vermieden.

Im Hinblick auf die Fahrbeziehungen und die Andienung der Grundstücke sind die anlagebedingte Auswirkungen des Vorhabens als nicht erheblich nachteilig zu bewerten. Die Wegebeziehungen werden durch alternative Abbiegemöglichkeiten sichergestellt. Die zu erreichenden Ziele sind auch nach Umsetzung des Vorhabens ohne unverhältnismäßige Umwege zu erreichen. Darüber hinaus ist mit der geänderten Andienung der Grundstücke Zu- und Abfahrt in Fahrtrichtung weiterhin eine angemessene Nutzung der jeweiligen Grundstücke möglich.

Auch wenn durch vorübergehende und dauerhafte Flächenverluste und Nutzungsbeschränkungen nachteilige Auswirkungen für einzelne Betroffene entstehen, sind diese unter Berücksichtigung der Alternativenprüfung sowie der verbindlichen Zusagen der Vorhabenträgerin und den Nebenbestimmungen unter Punkt A.III.17 nicht als erheblich einzuschätzen. Diesen Beeinträchtigungen steht ein Gewinn an Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer sowie der Stärkung des ÖPNV gegenüber. So wird die Zugänglichkeit zum ÖPNV durch den Ausbau von Haltstellen grundsätzlich verbessert und Zugangshemmnisse durch die barrierefreie Gestaltung verringert. Mit den neu gestalteten Radverkehrsanlagen und den vorgesehenen Abstellanlagen werden Einsatzbedingungen für den Radverkehr verbessert. Durch Verbesserung der Lichtraumbreiten für Straßenbahn- und Fahrzeugverkehr werden Beeinträchtigungen zwischen Straßenbahn und Kfz-Verkehr verringert. Zudem ist durch den Austausch des vorhandenen Kopfsteinpflasters durch eine Asphaltdeckschicht mit einer Reduzierung des Straßenverkehrslärms zu rechnen.

Die Beeinträchtigungen, welche im Zusammenhang mit der Fällung der Straßenbäume und der Entfernung der Vegetation stehen, können durch die geplanten Baumpflanzungen entlang der Königsbrücker Straße ausgeglichen werden. Da die Straßenraumgestaltung entsprechend der ortstypischen Gegebenheiten und der Straßencharakteristik erfolgt, werden Auswirkungen auf die visuelle Wahrnehmung und Erlebbarkeit der Königsbrücker Straße als nicht erheblich eingeschätzt. Auch die geplanten Sitzgelegenheiten und Trinkbrunnen tragen zu einer verbesserten Aufenthaltsfunktion bei.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Lärm werden durch die im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens dem Grunde nach festgestellten passiven Lärmschutzmaßnahmen ausgeglichen. Des Weiteren ist festzustellen, dass durch das Vorhaben ausgelöste betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Erschütterungen nicht erheblich sind,

da mit dem Einsatz der modernen Stadtbahnwagen und des Baus der neuen Gleise entsprechend dem aktuellen Stand der Technik geringere Erschütterungen zu erwarten sein werden. Unter Berücksichtigung der vorhabenbedingten Verkehrsdaten werden keine Überschreitungen der derzeit geltenden Grenzwerte der untersuchten Luftschadstoffe erwartet. Da das Vorhaben auch entsprechend der einschlägigen Regelwerke für den Betrieb der Straßenbahnanlagen umgesetzt wird, werden keine nachteiligen Auswirkungen im Hinblick auf die elektromagnetische Verträglichkeit des Vorhabens zu erwarten sein.

4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und der biologischen Vielfalt

Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt ist zwar ein hohes Beeinträchtigungsrisiko zu erwarten. Die Auswirkungen des Vorhabens auf diese Schutzgüter werden allerdings unter Berücksichtigung der umfangreichen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen als nicht erheblich angesehen.

Maßstab bei der Bewertung der Auswirkungen sind die naturschutzfachlichen und –rechtlichen Vorschriften des BNatSchG und SächsNatSchG.

Die temporäre Beeinträchtigung von Biotopstrukturen durch die Herstellung von Baugruben und Baunebenflächen ist als nicht erheblich zu bewerten, da diese zum einen auf das unbedingt erforderliche Mindestmaß beschränkt werden und zum anderen nach Abschluss der Baumaßnahme weitestgehend wiederhergestellt werden (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.10 und 9.16). Darüber hinaus sind im Baubereich der Königsbrücker Straße nur weniger wertvolle Siedlungsbiotope betroffen. Für die geschützte Flatterulme sind besondere Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen während der Umsetzung des Vorhabens vorgesehen, so dass die Auswirkungen als nicht erheblich bewertet werden (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.24). Anlagebedingte Auswirkungen aufgrund der Baumfällungen können unter Berücksichtigung der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als reversibel und damit noch unterhalb der Erheblichkeitsschwelle liegend eingestuft werden. Für die vorhandenen Biotopstrukturen werden bauzeitliche und dauerhaft wirkende Schutzmaßnahmen (Wurzelschutzmaßnahmen, Substrataustausch, wasserdurchlässige Oberflächenbefestigung, Wurzelbrücken, Bodenbelüftung) vorgesehen, so dass die Auswirkungen als nicht erheblich bewertet werden.

Die baubedingten Beeinträchtigungen durch Lärm, Baumaschinenverkehr und Begängnis sowie die anlagebedingten Beeinträchtigungen durch den Verlust der Lebensraumfunktionen der Avifauna, der betroffenen Fledermausarten und des Eremiten wirken sich nachteilig aus. Sie können jedoch unter Berücksichtigung der Bauzeit, der Mobilität der Avifauna, der bereits an den städtischen Bereich angepasster Arten und der vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, der vorgezogenen Ausgleichsmaßnahme CEF 1 sowie der Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes FCS 1 und FCS 2 als reversibel eingeschätzt werden und damit noch unterhalb der Erheblichkeitsschwelle liegend bewertet werden.

Dies gilt auch im Hinblick der Beeinträchtigungen im Rahmen der Ersatzmaßnahmen E 1 unter Berücksichtigung der Maßnahme zur Herstellung einer offenen Wasserfläche im Bereich des Flächennaturdenkmals „Tiefe Börner“ (2 CEF) und der geplanten Umpflanzung von Röhrichsoden innerhalb des gesetzlich geschützten Biotopes (1 CEF). Zudem sind mit der vorgesehenen Entschlammung des Biotopteiches, der geplanten Umsetzung einer Tiefwasserzone und der vorgesehenen Verbesserung der Wasserqualität die Auswirkungen auf wassergebundene Tierarten ebenfalls als reversibel und damit nicht erheblich einzustufen.

Baubedingte Auswirkungen durch Unterhaltungsmaßnahmen am Gewässer des Kaitzbaches und des Biotopteiches sind aufgrund ihrer zeitlichen und räumlichen Begrenzungen als nicht erheblich zu bewerten.

4.3 Schutzgut Fläche und Boden

Die Beeinträchtigungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden und Fläche werden als nicht erheblich bewertet.

Hinsichtlich der baubedingten Inanspruchnahme ist festzustellen, dass vorzugsweise auf bereits versiegelte oder verdichtete Flächen zurückgegriffen werden. Sofern diese nicht zur Verfügung stehen, wirken die Beeinträchtigungen auf den Boden lediglich temporär und werden sich nach ordnungsgemäßer Wiederherstellung der betroffenen Bodenflächen wieder sukzessive regenerieren und ihre ursprüngliche Funktion wieder weitgehend aufnehmen können. Da die Bauarbeiten im Bereich der Altlastenstandorte unter ingenieurtechnischer Begleitung eines Sachverständigen durchgeführt werden und vorgefundene gefährliche Stoffe ordnungsgemäß zu entsorgen sind, ist die Gefahr von schädlichen Bodeneingriffen gering.

Die anlagebedingten Auswirkungen sind aufgrund der anthropogenen Vorbelastung im Siedlungsbereich als untergeordnet einzustufen. Zudem werden die beeinträchtigten Funktionen durch die maßgebliche Flächenneuversiegelung im Zuge der geplanten Kompensationsmaßnahmen durch Entsiegelung und Aufwertung von degenerierten Flächen ersetzt.

4.4 Schutzgut Wasser

Grundwasser

Die baubedingten Wasserhaltungsmaßnahmen sind lokal und temporär begrenzt und führen unter Beachtung einer ökologisch verträglichen Bauausführung, der Maßnahmen zur Vermeidung und Schutz sowie der hierzu erlassenen Nebenbestimmungen zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen.

Hinsichtlich der Gefahr baubedingter Beeinträchtigungen durch mögliche Schadstoffeinträge wird festgestellt, dass diese durch die vorgesehenen Maßnahmen zum Gewässerschutz (vgl. die Nebenbestimmungen zum Gewässerschutz unter A.III.14.7 – 14.14) geringgehalten wird, so dass erhebliche Auswirkungen auf das Grundwasser dahingehend ausgeschlossen werden können.

Da der Verlust von Vegetationsflächen und teilversiegelter Flächen ausschließlich Böden im vorbelasteten Siedlungsbereich mit einer geringen Speicher- und Reglerfunktion betrifft, lassen sich hieraus anlagebedingt keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Grundwasserneubildung ableiten.

Anlagebedingte Auswirkungen auf den Grundwasserleiter durch das geplante unterirdische Bauwerk (Gleichrichterunterwerk) und im Erdreich verbleibende Spundwände werden aufgrund ihrer Kleinräumigkeit als nicht erheblich bewertet.

Oberflächenwasser

Der Ausbau der Königsbrücker Straße hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf das Oberflächengewässer Elbe, auch sind unmittelbare Auswirkungen nicht zu erwarten.

Die zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 bestehende Gefahr von baubedingten Schadstoffeinträgen auf das Oberflächenwasser Kaitzbach wird unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen und der vorgesehenen Bestimmungen zum Schutz des Gewässers während der Bauausführung minimiert und damit als unerheblich bewertet. Die Gefahr von Sedimentverdichtungen, Gewässertrübungen und Sedimentfahnen besteht nur temporär. Zudem sind die Auswirkungen reversibel. Dies und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen werden diese Auswirkungen als nicht erheblich bewertet.

Anlagebedingte Auswirkungen werden ebenfalls als nicht erheblich bewertet. So wird festgestellt, dass die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kaitzbaches keine negativen Auswirkungen auf das Abflussgeschehen im Kaitzbach flussunterhalb des Maßnahmebereiches haben wird. Auch die anlagebedingte Verkleinerung des Biotopteiches am Kaitzbach führt nicht zu erheblichen Beeinträchtigungen, da sich mit Umsetzung der geplanten Ersatzmaßnahme E 1 die Gewässerqualität erhöhen wird und mit der Herstellung einer Tiefwasserzone bessere Habitatstrukturen für aquatische Arten geschaffen werden.

4.5 Schutzgut Luft und Klima

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

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

Die anhand der Bilanz für anlagebedingte Flächenversiegelungen und Baumfällungen erheblich beeinträchtigten bio-klimatischen Ausgleichsfunktionen können durch die vorgesehene Neupflanzung von Straßenbäumen entlang der Königsbrücker Straße gemindert und zum Teil ausgeglichen werden. Um diese Beeinträchtigungen weiter zu mindern, wurden zusätzliche Maßnahmen zur Begrünung geprüft. Da aufgrund des begrenzten Platzangebotes die Erhöhung des Grünflächenanteils schwierig ist, wurde seitens der Vorhabenträgerin die Begrünung von Fahrgastunterständen vorgeschlagen. Die Planfeststellungsbehörde sieht dies als geeignete Maßnahme an, um das damit angestrebte Ziel zu erreichen. Mit der Nebenbestimmung A.III.9.23 wurde festgelegt, dass Art und Umfang der Begrünung in der Ausführungsplanung aufzunehmen sind. Damit können auch die beeinträchtigten Treibhausgasspeicherfunktionen reduziert werden. Ebenso trägt die vorgesehene Begrünung dazu bei, der zu erwartenden weiteren Überwärmung innerhalb des Stadtgebietes entgegen zu treten. Der Einsatz von optimierten Materialien hinsichtlich der Versickerung und Aufheizeffekte, insbesondere die Auflage, sonnenreflektierende und/oder aufgehellte Beschichtungen für die Geh- und Radwege sowie Fahrbahnbeläge einzusetzen, leisten ebenfalls einen Beitrag zur Reduzierung der Überwärmung (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.22).

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die Verwirklichung des Vorhabens keinen negativen Einfluss auf die Treibhausgasemissionen haben wird und die Erreichung der Klimaziele nicht gefährdet werden. Darüber hinaus wird das Vorhaben den Planungszielen des Belanges des Stadtklimas nicht entgegenstehen. Denn mit dem beabsichtigten Ziel, den Öffentlichen Nahverkehr sowie den Rad- und Fußverkehrs durch die geplanten Ausbaumaßnahmen zu stärken, werden die Klimaschutzziele bewusst gefördert, § 1a PBefG. Der Lückenschluss von Fahrradhaupttrouten, die regelgerechte Herstellung der Radverkehrsverbindungen und die damit verbundene Sicherstellung der Verkehrssicherheit wird den Radverkehr stärken. Zudem wird das Vorhaben zur Beschleunigung des ÖPNV beitragen. Die Verbreiterung des Gleisachsabstandes erlaubt den Einsatz von Stadtbahnwagen, mit denen mehr Personen transportiert werden können. Zudem trägt der barrierefreie Ausbau und die Verbesserung der Haltestellenzuwegung zu Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bei. Mit der Entflechtung der Verkehrsarten und der Sanierung der Gehwege sowie der Gestaltung der Seitenräume ergeben sich erhebliche Verbesserungen für den Fußgänger. Dadurch, dass die Belange des motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem Öffentlichen Nahverkehr nicht bevorrechtigt berücksichtigt werden, ist auch nicht mit einem durch die Baumaßnahme induzierten Verkehr zu rechnen, welcher die CO₂-Emissionen erhöhen würde.

Auch ist laut Verkehrsprognose keine Zunahme des motorisierten Verkehrs zu erwarten. Die geänderten Abbiegemöglichkeiten führen zwar zu einer Verkehrsverlagerung und damit zu einer abschnittsweisen Erhöhung der Verkehrsmengen. Jedoch führt das Vorhaben in Summe zu keiner Erhöhung der Verkehrszahlen und damit der betriebsbedingten Emissionen. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass sich der Anteil der im Betrieb befindlichen emissionsärmeren Fahrzeuge erhöhen wird.

Mit der Neuerrichtung der Straßenbeleuchtung und dem Einsatz von LED sinkt der Energieverbrauch und damit die Treibhausgas-Emissionen. Mit der grundhaften Erneuerung mit standardisiertem Oberbau für Fahrbahn, Gleisanlagen, Geh- und Radwege sowie sämtlicher Ver- und Entsorgungsleitungen sinkt auch der Unterhaltungsaufwand und damit ebenfalls die Treibhausgasemissionen im Vergleich mit der Erhaltung des derzeitigen desolaten Zustandes.

Daher sind keine nachteilige Änderung der Treibhausgasemissionsbilanz durch den Betrieb und Unterhaltung zu erwarten.

Sofern unterstellt wird, dass das Vorhaben den Klimaschutzzielen des § 3 KSG entgegenwirkt, hält die Planfeststellungsbehörde das geplante Vorhaben für genehmigungsfähig, weil die verkehrlichen Erfordernisse gegenüber den Klimaschutzbelangen überwiegen. Das Vorhaben ist erforderlich. Insoweit wird auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung dieses Beschlusses Bezug genommen und verwiesen (vgl. C.II).

Alternativen, die dem Ziel des Vorhabens entsprechen und welche mit weniger Treibhausgasemissionen verbunden sind, sind nicht ersichtlich.

4.6 Schutzgut Landschaft

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Landschaft ist nicht erheblich.

Die baubedingten Wirkungen der Baustelle sind zeitlich und räumlich begrenzt und werden im urbanen Gebiet umgesetzt, wodurch die baubedingten visuellen Veränderungen des Landschaftsbildes als unerhebliche Beeinträchtigung qualifiziert werden können.

Die Auswirkungen durch den Ausbau des kompletten Straßenzuges der Königsbrücker Straße und der damit im Zusammenhang stehenden Veränderungen von Sichtbeziehungen sowie der Verlust von Gehölzstrukturen werden nach Maßgabe der Maßnahmen zu Vermeidung, Verminderung und Kompensation ebenfalls als noch unterhalb der Erheblichkeitsschwelle liegende Beeinträchtigungen bewertet.

4.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Kultur- und sonstige Sachgüter ist nicht erheblich.

Da das Vorhaben denkmalschutzgerecht umgesetzt wird, werden die Auswirkungen auf die unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden und Vorgärten als nicht erheblich eingeschätzt. Mit der geplanten Gestaltung des Straßenzuges kann auch eine weitgehende Harmonisierung der geschützten Bereiche und der Anlagen der Straße und Straßenbahn erreicht werden. Zudem stellen die Nebenbestimmungen unter A.III.4 sicher, dass eine denkmalschutzgerechte Bauausführung vorgenommen wird und erhebliche Beeinträchtigungen vermieden werden.

4.8 Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern:

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

5 Zusammenfassendes Ergebnis und Berücksichtigung des Ergebnisses bei der Entscheidung

Unter Berücksichtigung aller möglichen Wirkungsfaktoren und unter Zusammenfassung der einzelnen nachteiligen Umweltauswirkungen ist hinsichtlich der Dauer, Häufigkeit, Schwere, Komplexität und Reversibilität der Auswirkungen auf die Schutzgüter festzustellen, dass die Auswirkungen auch unter Berücksichtigung der vorhandenen Vorbelastungen, der starken räumlichen Begrenzung des Wirkraums des Vorhabens, der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen sowie der in diesem Planfeststellungsbeschluss vorgesehenen Nebenbestimmungen soweit reduziert werden können, dass im Rahmen der vorzunehmenden Gesamtbetrachtung des Vorhabens die positiven Auswirkungen des Vorhabens überwiegen und letztendlich zu einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens führen.

Die umfangreichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen sind geeignet, Konflikte zu vermeiden bzw. zu minimieren. Die verbleibenden unvermeidbaren nachteiligen Umweltauswirkungen des Vorhabens sind durch die vorgesehenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensierbar. Aus den Erfahrungen bereits realisierter, vergleichbarer Straßenbauvorhaben ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die durch die Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen ihre Schutzfunktion vollständig erfüllen werden.

Im Ergebnis lässt sich aufgrund der vorgelegten Unterlagen, der im Anhörungsverfahren gewonnenen Erkenntnisse und der eigenen Ermittlungen feststellen, dass die Planung des Vorhabens, einschließlich der sich im Planfeststellungsverfahren ergebenden Änderungen, dem Prinzip der Umweltvorsorge ausreichend Rechnung trägt.

Zusammenfassend geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass keine Umweltbelange existieren, die der Genehmigungsfähigkeit der Planung entgegenstehen und bewertet das Vorhaben „Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee“ als umweltverträglich im Sinne des UVPG.

Das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung wird im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge bei der Entscheidung über die Zulassung des Vorhabens im Rahmen der nachfolgenden materiell-rechtlichen Würdigung berücksichtigt.

V Öffentliche Belange

1 Abfall, Altlasten, Bodenschutz

Bei Beachtung der unter A.III.2 festgelegten Nebenbestimmungen ist das Vorhaben mit den Belangen von Abfall, Altlasten und Bodenschutz vereinbar. Insbesondere auch die frühzeitige Information der zuständigen Behörden (vgl. Nebenbestimmung A.III.2.1) stellt sicher, dass die Belange von Abfall, Altlasten und Bodenschutz bei der Umsetzung des Vorhabens gewahrt bleiben.

1.1 Abfall

Gemäß §§ 6 Abs. 1, 7 Abs. 2 KrWG sind Abfälle, soweit sie nicht vermieden werden können, zu verwerten. Eine den Schutz von Mensch und Umwelt am besten gewährleistende, hochwertige Verwertung ist anzustreben (§ 8 Abs. 1 KrWG).

Soweit Abfälle nicht verwertet werden können, sind diese gemäß § 15 Abs. 1 und 2 KrWG dauerhaft von der Kreislaufwirtschaft auszuschließen. Dies hat so zu geschehen, dass das Wohl der Allgemeinheit nicht beeinträchtigt wird. Bodenaushub und Abbruchmaterial, die nicht verwertet werden können, sind daher ordnungsgemäß zu beseitigen.

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. Durch die Erstellung eines entsprechenden Verwertungs- und Entsorgungskonzepts mit dem Erfordernis, dies mit der unteren Abfall- und Bodenschutzbehörde nach Maßgabe der Nebenbestimmung A.III.2.2 abzustimmen sowie die Dokumentation der entsorgten Abfälle in einem Abschlussbericht (vgl. Nebenbestimmung A.III.2.3), soll die Umsetzung der vorstehenden abfallrechtlichen Grundsätze sichergestellt werden.

Es gelten die Anforderungen an den Einbau von mineralischen Ersatzbaustoffen in technische Bauwerke (Ersatzbaustoffverordnung).

1.2 Altlasten

Laut SALKA befinden sich vier Altlastenstandorte (AKZ 62/2.14.116, AKZ 62/2.09.263, AKZ 62/2.09.131 und AKZ 62/2.09.254) im Bereich des Verkehrsvorhabens. Bei dem Altlastenstandorten 263, 131 und 254 handelt es sich um ehemalige Tankstellen und bei dem Altlastenstandort im südlichen Bauabschnitt mit der Nr. 116 handelt es sich um eine ehemalige Autolackiererei und Kfz-Werkstatt. Die Altlastenstandorte wurden in der Planung berücksichtigt. Da bei Aushubarbeiten an Altlastenstandorten mit umweltgefährdeten Stoffen gerechnet werden muss, erfordern diese und die Entsorgung der Materialien eine ingenieurtechnische Baubegleitung und Dokumentation durch einen Sachverständigen, welcher gem. § 18 BBodSchG i. V. m. Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Umwelt und Landwirtschaft über Sachverständige nach § 18 BBodSchG die

erforderliche Sachkunde und Zuverlässigkeit besitzen sowie über die erforderliche geräte-technische Ausstattung verfügen muss. Die vorgesehene Nebenbestimmung unter A.III.2.4 stellt daher einen sachgerechten Umgang mit dem betroffenen Boden in diesem Bereich sicher.

1.3 Radioaktive Altlasten

Laut Information des LfULG befindet sich das obere Einzugsgebiet des Gewässers Kaitzbach in der radioaktiven Verdachtsfläche Nr. 21 (Freital). Infolge von Verfrachtungen besteht die Möglichkeit, dass im Rahmen der Umsetzung der geplanten Kompensationsmaßnahme „Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches im Naturbad Dresden Mockritz“ (E 1) radioaktiv kontaminiertes Material im Gewässerlauf angetroffen wird. Aus diesem Grund wurde in Umsetzung von § 138 Abs. 3 StrlSchG die Nebenbestimmung A.III.2.5 in den Beschluss aufgenommen.

1.4 Bodenschutz

Das geplante Vorhaben ist nach den Regelungen des Bodenschutzes zu beurteilen, weil im Zuge der Baumaßnahmen auf Boden i. S. d. Bundes-Bodenschutzgesetzes eingewirkt wird. Gemäß § 2 Abs. 1 BBodSchG ist Boden die obere Erdkruste, soweit sie Träger von natürlichen Funktionen, Archiv- oder Nutzungsfunktionen ist (§ 2 Abs. 2 BBodSchG). Bei Einwirkungen auf den Boden sollen gemäß § 1 S. 3 BBodSchG Beeinträchtigungen seiner natürlichen Funktionen sowie seiner Funktion als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte so weit wie möglich vermieden werden. Daneben hat sich derjenige, der auf den Boden einwirkt, so zu verhalten, dass schädliche Bodenveränderungen im Sinne des § 2 Abs. 3 BBodSchG nicht hervorgerufen werden. Schädliche Bodenveränderungen im Sinne dieses Gesetzes sind Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen, die geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für den einzelnen oder die Allgemeinheit herbeizuführen.

Da der Baubetrieb auf Böden einwirkt, die natürliche Funktionen insbesondere als Lebensraum für Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen haben, so z. B. derzeit noch unbefestigte Böden, die durch das geplante Vorhaben versiegelt oder durch eine vorübergehende Inanspruchnahme verdichtet werden, muss daher auf einen sorgsamen und auf die Einhaltung der natürlichen Bodenfunktionen gerichteten Umgang mit den betroffenen Böden hingewirkt werden.

Die Nebenbestimmung A.III.2.6 dient hierbei dem besonderen Schutz des Bodens. Damit wird sichergestellt, dass baubetriebsbedingte Bodenbelastungen jeglicher Art möglichst vermieden bzw. vermindert werden (vgl. § 12 Abs. 9 BBodSchV), die Bodenfruchtbarkeit wiederhergestellt wird – die Anforderungen richten sich hierbei nach § 12 BBodSchV – und die für die in Anspruch genommenen Flächen wieder ihre ursprüngliche Funktion erfüllen können. Zudem dient sie dem besonderen Schutz des Mutterbodens und entspricht den in DIN 18300, 18915 und 19731 enthaltenen Anforderungen zu Bodenabtrag, -trennung und -lagerung.

Die in Nebenbestimmung A.III.2.7 aufgenommene Anzeigepflicht für schädliche Bodenverunreinigungen beruht auf § 13 Abs. 3 SächsKrWBodSchG.

2 Arbeitsschutz

Arbeitsschutzrechtliche Vorschriften stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

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

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

3 Archäologie und Denkmalschutz

Nach § 1 Abs. 3 SächsDSchG sind die Belange des Denkmalschutzes bei allen öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen. Durch das Vorhaben werden Belange des Denkmalschutzes berührt. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben die Landesämter für Denkmalschutz und Archäologie sowie die untere Denkmalschutzbehörde Stellungnahmen abgegeben, die inhaltlich berücksichtigt wurden. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben bei Beachtung der unter A.III.4 festgelegten Nebenbestimmungen mit den Belangen der Archäologie und dem Denkmalschutz vereinbar. Damit stehen sie der Planfeststellung nicht entgegen. Im Einzelnen:

Von den geplanten Baumaßnahmen sind ausweislich der Planunterlagen und der Stellungnahme des Landesamtes für Denkmalpflege zahlreiche Kulturdenkmale u. a. die ehemalige Hauptpost mit Schalterhalle mit Außenbereich und dem Weichbildstein sowie das Filmtheater Schauburg betroffen. Mit Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen E 1 und E 2 sind die denkmalrechtlich belangenden Sachgesamtheit der Allee Lohmener Straße in Pillnitz sowie die Jagdsäule und Brücke von 1751 an der westlichen Grenze des Naturbades Mockritz berührt.

In Folge des Vorhabens kommt es sowohl zu Eingriffen in die unmittelbare Denkmalsubstanz als auch zu Eingriffen in unmittelbarer Nähe von Kulturdenkmälern.

Soweit durch das Vorhaben einschließlich der Kompensationsmaßnahmen Kulturdenkmale in ihrem Erscheinungsbild oder seiner Substanz verändert oder beeinträchtigt werden oder Teile von Kulturdenkmälern beseitigt werden, wird im Rahmen dieses Beschlusses die denkmalrechtlichen Genehmigungen gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 und Nr. 5 SächsDSchG miterteilt. Denkmalschutzrechtliche Gesichtspunkte, die gegen die Erteilung der Genehmigung sprechen könnten, sind der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der getroffenen Nebenbestimmungen und der Erforderlichkeit des Vorhabens nicht ersichtlich.

Die Voraussetzungen für die Erteilung der vorgenannten Genehmigung liegen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vor. Bei dieser Einschätzung verkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass die öffentliche Hand zunächst eine gesteigerte denkmalrechtlich Schutz- und Erhaltungspflicht trifft, die über Art. 11 Abs. 3 der Verfassung des Freistaats Sachsen als Staatszielbestimmung auch verfassungsrechtliches Gewicht erlangt.

Zum anderen ist zu berücksichtigen, dass das Vorhaben nach Maßgabe der dargestellten fachplanungsrechtlichen Zielsetzungen vernünftigerweise geboten und mithin erforderlich. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.II verwiesen und Bezug genommen.

Auch wurde diesbezüglich von der unteren Denkmalschutzbehörde keine Bedenken vorgebracht. Die seitens des Landesamtes für Denkmalpflege vorgetragene Forderung zur Abstimmung für die betroffenen denkmalgeschützten Einfriedungen und der Verlegung

des Weichbildsteines wurde zugesagt. Im Übrigen wurde eine allgemeine Abstimmungspflicht für betroffene Denkmalsubstanz als Auflage zu diesem Beschluss umgesetzt (vgl. Nebenbestimmung A.III.4.3).

Da von dem Vorhaben neben unmittelbaren Eingriffen in Kulturdenkmalen auch im Umfeld der in den Planunterlagen dargestellten Kulturdenkmäler Anlagen errichtet, verändert oder beseitigt werden, ist auch eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 12 Abs. 2 Satz 1 SächsDSchG erforderlich. Diese Genehmigung ist gemäß § 12 Abs. 2 Satz 3 SächsDSchG zu erteilen, wenn das Vorhaben das Erscheinungsbild des Kulturdenkmals nur unerheblich oder nur vorübergehend beeinträchtigen würde oder wenn überwiegende Gründe des Gemeinwohls Berücksichtigung verlangen. Diese Voraussetzungen liegen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde vor. Aufgrund des Planungsziels des Vorhabens, nämlich der Stärkung des ÖPNV und die Erhöhung der Verkehrssicherheit liegen überwiegende Gründe des Gemeinwohls vor.

Hierbei wird auch berücksichtigt, dass sich das Planungsgebiet in der Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“, die den Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebietes sicherstellt, befindet und mit den Erhaltungszielen vereinbar ist.

Bei der Einschätzung hat sich die Planfeststellungsbehörde insbesondere auch davon leiten lassen, dass die Planung nach Auskunft der unteren Denkmalschutzbehörde unter Einbeziehung dieser erarbeitet wurde. Die Varianten wurden auch hinsichtlich ihres Einflusses auf Eingriffe in die unmittelbare Denkmalsubstanz wie auch hinsichtlich des Umgebungsschutzes untersucht. Letztlich stimmte die untere Denkmalschutzbehörde der Vorzugsvariante 8.7 zu.

Das ebenfalls beteiligte Landesamt für Archäologie hat ebenso keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Darüber hinaus wurden die seitens des Landesamtes für Denkmalpflege vorgetragenen Bedenken berücksichtigt und von der Vorhabenträgerin im Rahmen der 1. Tektur umgesetzt. So werden die Granitkrustenplatten und das Seifenpflaster im Bereich der Dr.-Becker-Häuser erhalten. Darüber hinaus wurde der geplante Wertstoffcontainer an der Lößnitzstraße in westlicher Richtung verlegt, so dass eine Beeinträchtigung der Inszenierung der repräsentativen Fassade der Kantine der ehemaligen Hauptpost nicht zu erwarten ist. Darüber hinaus sagte die Vorhabenträgerin zu, sich zu den denkmalschutzrechtlichen Details in der Ausführungsplanung abzustimmen.

Soweit die Forderungen des Landesamtes für Denkmalpflege sich nicht durch Überplanung im Rahmen der 1. Tektur und Ergänzung des Gestaltungsplanes erledigt haben, wird die Forderung, den Fahrgastunterstand der Straßenbahnhaltestelle vor dem denkmalgeschützten Wohnhaus Bischofsweg 6 nach Westen zu verschieben, um die repräsentative symmetrische Fassade des Kulturdenkmals nicht zu beeinträchtigen, abgelehnt.

Alternative Flächen wurden geprüft, können aber nicht umgesetzt werden. Der Verbleib des Fahrgastunterstandes am bisherigen Standort ist aufgrund der geplanten Veränderung der Verkehrsanlage mit einer kleineren Vorfläche zur Schauburg nicht möglich. Ein Versetzen des Fahrgastunterstandes westlich des Bischofsweges 6 ist auf Grund der vorhandenen Bebauung direkt bis an den Gehweg ebenfalls nicht möglich. Ein Erwerb des benachbarten Grundstückes einschließlich Abriss des Gebäudes ist unverhältnismäßig zur Einordnung eines Fahrgastunterstandes. Alternativ wurde auch die Einordnung eines Vordaches, befestigt an der Schauburg, betrachtet. Dieser Lösungsansatz wurde jedoch auf Grund der eingeschränkten Wirkung verworfen. Auf einen Fahrgastunterstand

kann auch nicht komplett verzichtet werden. Da die Haltestelle eine hohe verkehrliche Bedeutung hat, gehört ein Fahrgastunterstand entsprechend den definierten Qualitätsstandards der DVB AG und der Landeshauptstadt Dresden zur Grundausstattung. Ein Verzicht würde auch aufgrund des fehlenden Wetterschutzes zu einschneidenden Verschlechterung für die Fahrgäste führen. Als Kompromisslösung wurde statt eines doppelten Fahrgastunterstandes mit einer 8 m-Einheit nur noch ein einfacher Fahrgastunterstand mit einer 4 m-Einheit gewählt. Um die Sicht auf das denkmalgeschützte Gebäude so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, soll außerdem ein transparenter Fahrgastunterstand eingeordnet werden (vgl. Nebenbestimmung A.III.4.6). Daher ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die denkmalschutzrechtlichen Belange ausreichend berücksichtigt wurden und die gewählte Lösung mit dem Denkmalschutz vereinbar ist.

Der Hinweis zur Einordnung der geplanten Baumpflanzungen vor dem denkmalgeschützten Gebäude der Königsbrücker Straße 78 wurde mit Nebenbestimmung A.III.4.4 umgesetzt. Dem Hinweis zur Berücksichtigung des Denkmalschutzes bei Umsetzung von Lärmvorsorgemaßnahmen an Fassaden von Kulturdenkmälern wurde mit Nebenbestimmung A.III.4.5 Rechnung getragen.

Die Nebenbestimmung A.III.4.1 zur frühzeitigen Benachrichtigung der Denkmalschutz- und -fachbehörden über den Baubeginn und die verantwortlichen Ansprechpartner vor Ort stellt sicher, dass das Vorhaben in denkmalverträglicher Art umgesetzt wird und erforderliche Abstimmungen durchgeführt werden oder etwa bei im Zuge der Bauarbeiten auftretenden Bodenfunden die notwendigen archäologischen Untersuchungen veranlasst und etwaige Kulturdenkmale geborgen, erfasst und wissenschaftlich erforscht werden. Die Anzeigepflicht mit Nebenbestimmung A.III.4.2 bezüglich des Fundes von Kulturdenkmälern beruht auf § 20 Abs. 1 und 2 SächsDSchG, die Ordnungswidrigkeitenregelung auf § 36 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 SächsDSchG.

Die zuvor genannten Nebenbestimmungen stellen daher sicher, dass den Belangen des Denkmalschutzes und der Archäologie im erforderlichen Umfang Rechnung getragen wird.

4 Fischerei und Fischartenschutz

Die Belange der Fischerei und des Fischartenschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Fischereirechtliche Anforderungen

Die Vorschrift des § 1 Abs. 1 Nr. 2 SächsFischG normiert zur Fischerei den besonderen Schutz, die Erhaltung und die Entwicklung der im Wasser, einschließlich der Uferzonen, lebenden Tier- und Pflanzenwelt. Das Gewässer als Lebensraum und die in ihm beheimateten Tiere und Pflanzen sind Bestandteil des Naturhaushalts und damit Lebensgrundlage des Menschen. Wasserqualität und Vielfalt der Gewässer sind unentbehrliche Voraussetzungen zur Entwicklung der Fische und der Erhaltung ihrer Artenvielfalt.

Fischereirechtliche Belange werden im Rahmen der Umsetzung der Kompensationsmaßnahme E 1 zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches berührt.

Die Bedeutung der Gewässer und ihrer Uferbereiche als Lebensstätte für Pflanzen und Tiere werden in der Planung berücksichtigt. Um baubedingte Beeinträchtigungen der Gewässerfauna und -flora so gering wie möglich zu halten, sind Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen z. B. sohlschonende Wasserhaltungsmaßnahmen, Gewährleistung der Gewässerdurchgängigkeit, Vermeidung von Schad- und Laststoffeinträgen sowie –

sofern erforderlich – eine zeitlich gestaffelte Elektrobefischung zur Bergung des Fischbestandes vorgesehen und planfestgestellt (vgl. Nebenbestimmung unter A.III.5 und Unterlage U 19.4.1). Zum Schutz der vorhandenen Pflanzen- und Tierwelt im und am Gewässer tragen auch die vorgesehene und mit diesem Beschluss angeordnete ökologische Baubegleitung bei (vgl. Nebenbestimmungen A.III.9.11).

Evtl. auftretende Beeinträchtigungen auf die Fischfauna werden von der Planfeststellungsbehörde unter Beachtung der plausiblen Darstellungen der Auswirkungen auf fischereiliche Belange in der Planunterlage und unter Berücksichtigung der Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sowie der hierzu aufgenommenen Nebenbestimmungen als nicht dauerhaft erheblich und von vorübergehender Dauer bewertet.

Die Anzeigeverpflichtung aus § 14 Abs. 1 SächsFischVO wird in der Nebenbestimmung A.III.5.1 umgesetzt.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Belange der Fischerei und des Fischartenschutzes umfassend gewürdigt und berücksichtigt wurden und dem Vorhaben nicht entgegenstehen.

Ausnahmegenehmigung

Der Kaitzbach ist im betroffenen Bereich der Forellenregion zuzuordnen und unterliegt damit gemäß § 33 Nr. 1 SächsFischG i. V. m. 2 Abs. 1 Nr. 6 SächsFischVO in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 30. April der Schonzeit der Bachforelle.

Innerhalb dieser Schonzeit sind nach § 33 Nr. 8 SächsFischG i. V. m. § 14 Abs. 2 Satz 1 SächsFischVO Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen im oder am Gewässer grundsätzlich verboten. Zudem darf gemäß § 14 Abs. 2 Satz 2 und 3 SächsFischVO der Fischwechsel nicht auf Dauer behindert werden und bestehende Fischlaichplätze sollen erhalten werden. Ist eine Erhaltung nicht möglich, so hat der Gewässerunterhaltungspflichtige in Abstimmung mit der Fischereibehörde und dem Fischereiausübungsberechtigten hierfür Ersatz in dem Gewässer zu schaffen (vgl. § 14 Abs. 2 Satz 4 SächsFischVO).

Von den genannten Regelungen des § 14 Abs. 2 SächsFischVO kann vorliegend eine Ausnahme gemäß § 14 Abs. 3 SächsFischVO zugelassen werden.

Gemäß der Stellungnahme der Fischereibehörde des LfULG weisen die Ergebnisse der Elektrobefischung seit 2010 ab Höhe des Schwimmbades stromaufwärts keinerlei Besiedlung durch die Fischfauna auf. Unter Berücksichtigung dieses Sachverhaltes und der geplanten und festgelegten Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen (vgl. Nebenbestimmung A.III.5.2 – 5.8 und Unterlage U 19.4.1) können baulich bedingte Beeinträchtigungen der Fischfauna ausgeschlossen werden.

Die Fischereibehörde des LfULG teilte hierzu mit, dass von der Einhaltung der Bauabschlusszeit abgesehen werden kann.

Nach fachlicher sowie rechtlicher Prüfung stellt die Planfeststellungsbehörde daher im Ergebnis fest, dass der Ausnahmeverbehalt nach § 33 Nr. 8 SächsFischG i. V. m. § 14 Abs. 3 SächsFischVO für Arbeiten im und am Gewässer während der Schonzeit der Bachforelle der Planfeststellung nicht im Wege steht.

Widerrufliche Erlaubnis zum Fischen mit elektrischen Strom (Elektrofischerei)

Mit der Planfeststellung des Vorhabens kann auch die Erlaubnis gemäß § 33 Nr. 1 SächsFischG i. V. m. § 9 Abs. 1 SächsFischVO miterteilt werden. § 33 Nr. 1 SächsFischG i. V. m. § 9 Abs. 1 SächsFischVO steht dem Vorhaben nicht entgegen.

Die Vorhabenträgerin sieht zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 die Abfischung des Bachabschnittes des Kaitzbaches zur Umsetzung der Baumaßnahmen im und am Gewässer vor. Sofern das Abfischen mittels Elektrofischung umgesetzt werden soll, bedarf dies als verbotene Fangmethode gemäß § 33 Nr. 1 SächsFischG i. V. m. § 9 Abs. 1 SächsFischVO der schriftlichen Erlaubnis. Unter Einhaltung der hierzu ergangenen Nebenbestimmungen (vgl. A.III.5.9 – 5.14) bestehen seitens der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken gegen die Durchführung der Elektrofischerei aus besonderen fischereilichen Gründen.

Des Weiteren ist die Erlaubnis der Elektrofischerei gemäß § 9 Abs. 1 Satz 3 SächsFischVO widerruflich sowie zeitlich auf den Bauzeitraum und räumlich auf den Vorhabensbereich am Kaitzbach im Naturbad Dresden-Mockritz beschränkt erteilt.

5 Geologie

Belange der Geologie stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Die Nebenbestimmungen A.III.6.1 und 6.2 beruhen auf Forderungen des Landesamtes für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie und stellen sicher, dass das Vorhaben mit geologischen Belangen vereinbar ist. Die Nebenbestimmung A.III.6.3 beruht auf der Bohranzeige- und Bohrergebnismittelungspflicht gemäß §§ 8 – 10 GeolDG. Die Pflicht zur Übergabe im Fall, dass weitere Ergebnisse geologischer Untersuchungen gewonnen werden beruht auf einer Forderung des LfULG und entspricht den Regelungen in § 15 SächsKrWBodSchG.

Nach Auskunft des LfULG befindet sich der Planungsbereich des Vorhabens vollständig in einem Gebiet mit dem Potential zur Verkarstung. Bislang ist eine Verkarstung nicht nachgewiesen und Subrosionserscheinungen an der Geländeoberfläche nicht bekannt. Aufgrund der mächtigen pleistozänen Überdeckung sind Auswirkungen bis an die Geländeoberfläche eher nicht zu erwarten, können aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund sind bei der Umsetzung des Vorhabens potenzielle Verkarstungen zu berücksichtigen (vgl. Nebenbestimmung A.III.6.4).

6 Immissionsschutz

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

6.1 Lärm

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

6.1.1 Rechtsgrundlagen

6.1.1.1 *Rechtsgrundlagen*

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

planerischer Lärmschutz

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).

aktiver 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). Dies gilt gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

passiver Lärmschutz

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

6.1.1.2 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 § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG dar.

Die 16. BImSchV ist in diesem Planfeststellungsverfahren gemäß der Übergangsregelung des § 6 Satz 1 Nr. 1 der 16. BImSchV in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung anzuwenden, da der Antrag auf Durchführung des Planfeststellungsverfahrens für das gegenständliche Vorhaben vor dem 1. März 2021 gestellt worden ist. Die Vorschriften der Verordnung in der bis zum Ablauf des 28. Februar 2021 geltenden Fassung werden im Nachfolgenden als 16. BImSchV a. F. (alte Fassung) bezeichnet.

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

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

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

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

Entlang des betrachteten Straßenabschnitts befinden sich Wohnbebauung mit Vorgärten, kleinteiliger individueller Einzelhandel, Kultureinrichtungen, Gastronomie, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude. Aus diesem Grund ist die Königsbrücker Straße im betrachteten Abschnitt und der Ausbaubereich des Bischofsweges gemäß dem derzeit aktuellen Flächennutzungsplan des Landeshauptstadt Dresden und der Baunutzungsverordnung als Mischgebiet (MI) eingeordnet. Für die rückwärtige Lage der Gebäude östlich der Königsbrücker Straße wird die Gebietsnutzung als Allgemeines Wohngebiet (WA) angewendet. Für das Gebäude der Seniorenresidenz auf der Königsbrücker Straße 86 wurde der Immissionsgrenzwert Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A) zu Grunde gelegt.

6.1.2 Bewertungsverfahren

Die Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Straßen und Schienenwegen sind verbindlich vorgeschrieben.

Danach richtet sich die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen gemäß § 3 Satz 1 der 16. BImSchV a. F. (vgl. Übergangsregelung für die Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen § 6 Nr. 1 16. BImSchV) nach Anlage 1 der 16. BImSchV a. F. Für Schienenwege ist gemäß § 4 Abs. 1 Satz 1 der 16. BImSchV a. F. die Berechnung des Beurteilungspegels nach Anlage 2 der 16. BImSchV a. F. vorzunehmen. Wobei jeweils die Berechnung getrennt für den Beurteilungszeitraum Tag (6 Uhr bis 22 Uhr) und für den Beurteilungszeitraum Nacht (22 Uhr bis 6 Uhr) zu erfolgen hat.

Die Beurteilungspegel für Straßen und Schienenwege, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, wurden gemäß den vorgegebenen Berechnungsmethoden ermittelt.

6.1.2.1 Beurteilungspegel Straße

Bei der Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen sind insbesondere die Geräuschemissionen von den Kraftfahrzeugen, die akustischen Eigenschaften der Straßen-deckschicht und die Einflüsse auf dem Ausbreitungsweg zu beachten.

Grundlage für die Ermittlung der Geräuschemissionen im Rahmen dieses Vorhabens sind die Verkehrsbelastungen der Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2030. Die der Planung zugrundeliegenden Berechnungen für die Verkehrsbelastung stellen für das Planungsermessens geeignete Grundlagen dar.

Voraussetzung hierfür ist, dass die Verkehrsprognose mit den zu ihrer Zeit verfügbaren Erkenntnismitteln unter Beachtung der dafür erheblichen Umstände sachgerecht, das heißt methodisch fachgerecht erstellt wird (vgl. Stüer, Bau- und Fachplanungsrecht, 5. Auflage 2015, Rn. 836).

Die Verkehrsuntersuchung ist entsprechend einer anerkannten Methode unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Erkenntnismittel erstellt worden. Als Grundlage für die verkehrsplanerische Untersuchung ist für das Vorhaben das integrierte Verkehrsmodell 2013/2030 der Landeshauptstadt Dresden verwendet worden. Dieses ist nach

geltenden technischen Standards als gemeinsame Bewertungsgrundlage aller Verkehrsbauvorhaben in der Landeshauptstadt Dresden eingeführt. Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben. Im Rahmen der Rechtsprechung wurde dem Verkehrsmodell bereits ein methodisch schlüssiges und dem Stand der Technik entsprechendes Vorgehen bescheinigt.

Das integrierte Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Für das Netzmodell wurden alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen berücksichtigt. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. So ist das Stadtgebiet Dresden in etwa 550 Verkehrszellen gegliedert. Zudem beinhaltet das Netzmodell alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2013 bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich verkehrswirksam werden. Wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen sind die Strukturdaten. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2030 prognostiziert. Berücksichtigt wurden insbesondere Strukturdaten zu Einwohnern (in Altersklassen), Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen.

Unter Zugrundlegung dieser Modellrechnung und der Auswertung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die der Lärmberechnung zugrundeliegenden Verkehrsprognose sachgerecht mit einer geeigneten fachspezifischen Methode ermittelt wurde. Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Prognose auf unrealistischen Annahmen beruht. Die vorgelegten Berechnungen wurden zudem einer Plausibilisierung unterzogen. Demnach ist für den Prognosehorizont 2035 mit einem sinkenden Verkehrsaufkommen zu rechnen und damit auch zu einer geringeren Lärmbelastung durch den Kfz-Verkehr. Somit ist es sachgerecht, die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2030 für das Vorhaben weiterhin zu Grunde zu legen, da diese immer noch plausibel die zu erwartenden Verkehrsmengen abbildet, vgl. BVerwG Urteil vom 9. Juni 2010, Az: 9 A 20/08, zitiert nach juris Rn. 74. Im Übrigen besteht für die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht die Pflicht, Verkehrsprognosen während des Planfeststellungsverfahrens laufend anpassen zu müssen, BVerwG Beschluss vom 25. Mai 2005, Az. 9 B 43/04, zitiert nach juris Rn. 40, BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2012, Az: 9 A 35/10, zitiert nach juris Rn. 25., da normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunktes fehlen.

Die Berechnung des Beurteilungspegels Straße sowie für den Beurteilungspegel Straße durch bauzeitlich bedingte Umleitungen erfolgte für das Vorhaben unter Berücksichtigung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärke, den Lkw-Anteil, der Geschwindigkeit und der Straßenoberfläche. Zudem wurden weitere Elemente wie die erhöhte Störwirkung von lichtzeichengeregelten Kreuzungen in die Berechnung einbezogen. Des Weiteren wurden für die einschlägigen Straßendeckschichten Korrektursummanden bei der Berechnung angesetzt. Entsprechend der jeweiligen Straßenlängsneigung wurde ein Zuschlag für den Emissionspegel zum Ansatz gebracht.

6.1.2.2 *Beurteilungspegel Schienenwege*

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

Für das Vorhaben erfolgte die Berechnung des Beurteilungspegels für die Schienenwege unter Berücksichtigung der Zugarten, der Zugzusammensetzung, der Fahrbahnart und der Geschwindigkeiten. Zudem wurde das jeweilige Streckenaufkommen einberechnet. Unbeachtlich ist, dass den schalltechnischen Untersuchungen für den Schienenverkehr der DB der Prognosehorizont 2025 zu Grunde gelegt wurde. Die nachgereichten Unterlagen für den Prognosehorizont 2030 der DB führen im Ergebnis zu keinen höheren Emissionen durch den Schienenverkehr der DB. Daraus ist abzuleiten, dass die Änderungen im Streckenaufkommen der DB für den Prognosehorizont 2030 zu keinen Erhöhungen der Summenpegel führen. Der Schienenbonus wurde nicht zum Ansatz gebracht.

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

6.1.2.3 *Summenpegel*

Um dem Gebot einer umfassenden Problembewältigung zu genügen, erfolgte zusätzlich eine summative Gesamtlärmbetrachtung.

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

Dies vorangestellt, ergibt sich für die immissionsschutzrechtlichen Betrachtungen Folgendes:

6.1.3 Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG – planerischer Lärmschutz

Die Vorschrift des § 50 BImSchG ist vorliegend anwendbar, da das planfeststellungsbedürftige Vorhaben zur Änderung von Betriebsanlagen von Straßenbahnen und dem Straßenausbau als (sonstige) raumbedeutsame Maßnahmen gemäß § 50 BImSchG erfasst wird.

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

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

6.1.4 Vereinbarkeit mit § 41 BImSchG – aktiver Lärmschutz

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

Der Anwendungsbereich des § 41 BImSchG ist für dieses Vorhaben eröffnet.

Wesentliche Änderung einer Straßenbahn und öffentlicher Straßen

Mit der gegenständlichen Maßnahme ist zwar weder der Bau von Straßen noch von Straßenbahnen vorgesehen, jedoch der Ausbau einer Bestandstrasse geplant und damit eine wesentliche Änderung von Straßenbahnen und öffentlicher Straßen im Sinne der vorgenannten Vorschrift.

Eine Änderung im Sinne des § 41 BImSchG liegt dann vor, wenn die bauliche Maßnahme in die Substanz des Verkehrsweges eingreift, wobei bei Schienenwegen die Substanz aus den Gleisanlagen mit Unter- und Überbau, einschließlich der Oberleitung besteht (Jarass, BImSchG, 14. Aufl. 2022, § 41 Rn. 22, 23). Da mit dem Vorhaben die Erhöhung des Gleisachsabstandes geplant und damit der bauliche Eingriff in die Gleisanlagen und die Oberleitung verbunden ist, liegt eine Änderung im Sinne des § 41 BImSchG vor. Darüber hinaus ist mit dem Vorhaben der grundsätzliche Ausbau der Straße mit grundlegender Neuordnung der Verkehrswege vorgesehen, so dass auch aus diesem Grund eine Änderung im Sinne des § 41 BImSchG gegeben ist.

Die Änderung eines Schienenweges oder öffentlicher Straßen ist dann wesentlich, wenn eine Straße um einen oder mehrere durchgehende Fahrstreifen für den Kraftfahrzeugverkehr oder die Schiene um ein oder mehrere durchgehende Gleise baulich erweitert wird (§ 1 Abs. 2 S. 1 Ziffer 1 der 16. BImSchV a. F.). Eine solche Erweiterung ist weder für die Gleise noch für die Straße vorgesehen.

Zum anderen ist eine wesentliche Änderung von Schienenwegen oder öffentlicher Straßen 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 S. 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV a. F.).

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

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.

Ein baulicher Eingriff ist wiederum dann erheblich, wenn die Baumaßnahme die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs erhöht (Jarass, BImSchG, 14. Aufl. 2022, § 41 Rn. 24).

Mit dem Vorhaben wird in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Unter- und Oberbau einschließlich der Oberleitung eingegriffen, wodurch die Leistungsfähigkeit des Schienenweges verbessert wird. Darüber hinaus wird dem grundsätzlichen Ausbau der Straße die Straßengeometrie inklusive Abbiegebeziehungen verändert sowie die Straßenachse in einigen Abschnitten verschoben. Mit der damit erreichten Entflechtung aller Verkehrswege verbessert sich die Leistungsfähigkeit für den MIV und die Angebote für den Rad- und Fußgängerverkehr. Damit liegt ein erheblicher baulicher Eingriff vor.

Zudem kommt es vorhabenbedingt zu einer Erhöhung des Beurteilungspegels für den Schienenverkehr nachts auf mindestens 60 dB(A). Darüber hinaus wurde eine Erhöhung um mindestens 3 dB(A) berechnet. Hierbei sind auch Lärmerhöhungen aufgrund der

Maßnahmen an der Straße zu berücksichtigen. Ausgehend davon ist mit einer vorhabenbedingten Erhöhung der Beurteilungspegel gemäß § 1 Abs. 2 Satz 1 Ziffer 2 der 16. BImSchV a. F. zu rechnen.

Der Ausbau der Schienenwege auf der Königsbrücker Straße sowie die Ausbaumaßnahmen an der Straße selbst stellen damit eine wesentliche Änderung von Schienenwegen und öffentlicher Straßen im Sinne des § 41 BImSchG dar.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche

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

Unter Berücksichtigung dieses Grundsatzes wurden in den immissionstechnischen Unterlagen (vgl. Unterlage U 17) die Lärmberechnung infolge des erheblichen baulichen Eingriffs (Prognose-Planfall) und die Lärmberechnung ohne die geplante Baumaßnahme (Prognose-Nullfall) jeweils zunächst getrennt für den Straßenverkehr und für den Schienenverkehr Straßenbahn und Eisenbahn ermittelt und berechnet. Ungeachtet dessen, dass die 16. BImSchV nur eine getrennte Betrachtung der Lärmauswirkungen der verschiedenen Baumaßnahmen vorsieht, hat die Vorhabenträgerin zusätzlich eine Summenpegelbetrachtung für die Emittenten Kraftfahrzeuge und Schienenfahrzeuge für die davon betroffenen Gebäude durchgeführt.

Es ist dabei folgendes Ergebnis feststellbar:

Im Ergebnis der Untersuchung wurde nachgewiesen, dass ausgehend von den Schallemissionen Straße für 40 Gebäude ein Anspruch auf Lärmvorsorge dem Grunde nach besteht. Hierfür sind in Unterlage U 17.1.3.1 die schalltechnisch schutzwürdigen Bebauungen zusammen mit dem jeweiligen ermittelten Beurteilungspegel und der Darstellung des Anspruchs auf Lärmvorsorge aufgeführt.

Für die Schallemissionen Schienengeräusche wurde ein grundsätzlicher Anspruch auf Lärmvorsorge bei 80 Gebäuden ermittelt. Hierfür gibt die Unterlage U 17.1.3.2 Auskunft, welche schutzwürdige Bebauung aufgrund der wesentlichen Änderung einen Anspruch auf Lärmvorsorge erhält.

Bei der Ermittlung des Summenpegels wurde unter Berücksichtigung der Fassaden und Etagen, welche bereits einen Anspruch dem Grunde nach erworben haben, an neun Gebäuden Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Hierzu wird auf die Unterlage 17.1.3.3 Bezug genommen, welches das Ergebnis der Gesamtlärmbetrachtung enthält.

Gebotene Maßnahmen

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

Die bauliche Umsetzung entsprechend dem Stand der Technik wird mit Nebenbestimmung A.III.1.4 sichergestellt.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Lärmschutzwälle, Lärmschutzwände, Einschnitts- und Troglagen, Hochlagen, Teil- und Vollabdeckungen zwischen Straße und Bebauung

bzw. zwischen Straßenbahntrasse und Straße sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Platzverhältnisse, Zuwegungen, Querungen, etc.) nicht realisierbar. Zudem würden sich diese Maßnahmen nicht unauffällig in das Ortsbild einfügen. Weitere aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Reduzierung der Immissionen aufgrund des Schienenverkehrs wurden geprüft, sind jedoch aus den folgenden Gründen nicht umsetzbar. Der Gleisbereich soll künftig auch für Einsatzfahrzeuge genutzt werden, so dass dieser Bereich nicht als Rasengleich ausgebildet werden wird. Der Einbau von Gleisschmieranlagen an den beiden Knotenpunkten Bischofsweg und Albertplatz wurde aus Gründen der Verhältnismäßigkeit verworfen, da die Bögen nicht im Linienbetrieb betrieben werden. Aus diesem Grund ist hier nicht mit einer erhöhten Schallbelastung zu rechnen. Schließlich entspricht der Oberbau mit dem System „Feste Fahrbahn – Rheda City“ dem Optimum einer Oberbauform, da diese laufend entsprechend den neuesten technischen Erkenntnissen angepasst wird. Darüber hinaus werden die Gleisanlagen der DVB AG regelmäßig 2-mal monatlich mit dem Schienenschleifwagen befahren sowie einer visuellen Inspektion unterzogen. Verschleißerscheinungen, die sich auch negativ auf den straßenbahnbedingten Lärm auswirken, können damit frühzeitig erkannt und beseitigt werden. Damit werden erhöhte Schallbelastungen vermieden bzw. gemindert.

6.1.5 Vereinbarkeit mit § 42 BImSchG – passiver Lärmschutz

Da den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder durch technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, haben die Betroffenen gegen die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld für passive Schallschutzmaßnahmen. Der Anspruch auf passiven Lärmschutz wird mit dem Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach festgestellt (vgl. Nebenbestimmung A.III.7.5 und planfestgestellte Unterlagen 17.1.3.1, 17.1.3.2 und 17.1.3.3). Die betragsmäßige Festlegung erfolgt außerhalb des Planfeststellungsverfahrens. Auf § 30a Abs. 4 PBefG wird verwiesen.

Der Anspruch auf Entschädigung für passive Lärmschutzmaßnahmen ist der Höhe und der Zweckbestimmung nach begrenzt. Er ist gemäß § 42 Abs. 2 BImSchG nur für die tatsächlich erbrachten Aufwendungen an der betroffenen baulichen Anlage und nur in dem Umfang zu leisten, der zum Schutz im Gebäude notwendig ist. Art und Umfang des Anspruchs regelt die 24. BImSchV i. V. m. VLärmSchR 97. Demnach sind gemäß § 2 Abs. 1 der 24. BImSchV Schallschutzmaßnahmen bauliche Verbesserungen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume, die die Einwirkungen durch Verkehrslärm mindern. Wobei zu den Schallschutzmaßnahmen auch der Einbau von Lüftungseinrichtungen in Räumen, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden, und in schutzbedürftigen Räumen mit sauerstoffverbrauchender Energiequelle gehört. Zu den Umfassungsbauteilen zählen bspw. insbesondere Fenster, Türen und Rolladenkästen. Schutzbedürftige Räume sind gemäß der 24. BImSchV insbesondere Wohnräume oder Räume, die überwiegend zum Schlafen genutzt werden sowie sonstige Räume, die nicht nur zum vorübergehenden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Nach § 42 BImSchG geschützt sind auch bauliche Anlagen im Außenwohnbereich, z. Bsp. Balkone.

6.1.6 Lärm aufgrund von Verkehrsverlagerung

Lärmvorsorge für den Verkehrslärm betrifft nicht nur den unmittelbaren Ausbaubereich. Mittelbare Lärmsteigerungen sind ebenfalls zu berücksichtigen, wenn sie bei realistischer Betrachtung absehbar sind und ein adäquater Ursachenzusammenhang zwischen dem baulichen Eingriff und der Lärmsteigerung besteht. Einzubeziehen ist daher auch der außerhalb des Ausbauabschnittes anschließende Bereich, sofern in diesem durch den erheblichen baulichen Eingriff ausgelöste und ihm zurechenbare Lärmsteigerungen zu verzeichnen sind.

Die Fahrbeziehungen ändern sich im Rahmen des Vorhabens derart, dass das Linksabbiegen von der Königsbrücker Straße in den Bischofsweg West gegenüber dem Ist-Zustand entfällt. Stattdessen werden an den Knotenpunkten Louisestraße/Lößnitzstraße und Tannenstraße West neue Linksabbiegemöglichkeiten eingerichtet.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die anhand der als geeignet angesehenen Verkehrsprognoseuntersuchung für das Prognosejahr 2030 durchgeführten Berechnungen die von der Verkehrsverlagerung betroffenen Straßen keine unzumutbaren Lärmsteigerungen aufweisen.

Infolge des Entfalls der Linksabbiegemöglichkeit aus der Königsbrücker Straße in den Bischofsweg West prognostizieren die vorgelegten Unterlagen (vgl. Unterlage U 1 Anlage 3) eine Zunahme der Verkehrsstärke in der Lößnitzstraße, der Tannenstraße sowie des Dammweges. Entsprechend der Verkehrsprognoseuntersuchung für das Prognosejahr 2030 steigt die Verkehrsstärke an Werktagen auf der Lößnitzstraße von 4.750 Kfz/24 h auf 6.350 Kfz/24 h, auf der Tannenstraße West von 1.600 Kfz/24 h auf 2.000 Kfz/24 h und auf dem Dammweg von 2.000 Kfz/24 h auf 2.550 Kfz/24 h. Unter Berücksichtigung weiterer Straßen- und Verkehrsparameter erhöht sich ausweislich der Lärmberechnungen die Lärmbelastung an der Straßenrandbebauung entlang der Lößnitzstraße tags um 0,8 dB auf 62 dB und nachts um 1 dB auf 54 dB sowie entlang der Tannenstraße West tags um 1,3 dB auf 58 dB und nachts um bis zu 1,2 dB auf 50 dB. Auf dem Dammweg erhöht sich die berechnete Lärmbelastung tags um 1 dB auf 59,6 dB und nachts um 1 dB auf 51,7 dB.

Damit liegen die Erhöhungen der Lärmbelastung unterhalb der Schwelle von 3 dB sowie unterhalb von 70 dB am Tag und 60 dB in der Nacht.

6.1.7 Lärmschutz auf den Umleitungsstrecken

Für das komplexe Vorhaben wurde ein Verkehrsführungskonzept für die knapp dreijährige Bauzeit erstellt (vgl. Unterlage U1, Abschnitt 9.2 und Unterlage U16.8.0). Für die maßgeblichen Verkehrsführungsphasen 2 und 3 erfolgten schalltechnische Berechnungen.

Für auf Umleitungsstrecken entstehenden Verkehrslärm kann jedoch kein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen nach den §§ 41, 42 BImSchG abgeleitet werden. Dafür kommt es, wie sich aus § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV ergibt, allein auf den Verkehrslärm an, der von den zu bauenden oder zu ändernden Verkehrswegen ausgeht. Lärm, der nicht gerade auf den zu bauenden oder zu ändernden Straße entsteht, wird von der Verkehrslärmschutzverordnung nicht berücksichtigt (BVerwG Urteil vom 17. März 2005, Az: 4 A 18/04, zitiert nach juris, Rn. 15).

Die nicht nur unwesentlichen Lärmbelastungen sind jedoch in der Abwägung gemäß § 28 Abs. 1 Satz 2 PBefG zu berücksichtigen. Es entspricht nämlich dem Zweck des Abwägungsgebotes, dass der Kreis der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange nicht eng gezogen wird. Er umfasst daher auch solche Belange, auf die sich das Vorhaben als in hohem Maße raumbedeutsame Maßnahme auch nur mittelbar auswirkt. Das ist u. a. dann der Fall, wenn ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem Bauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf einer anderen Straße besteht (BVerwG Urteil vom 17. März 2005, Az: 4 A 18/04, zitiert nach juris, Rn. 18).

Die Vorhabenträgerin muss also sicherzustellen, dass ein durch das Vorhaben verursachter vorübergehender Lärmzuwachs nicht dazu führt, dass die Schwelle gesundheitsgefährdender Lärmbelastung überschritten oder eine solche Belastung verstärkt wird. Es

gilt die von der höchstrichterlichen Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (BVerwG Urteil vom 15. Dezember 2011, Az. 7 A 11/10, zitiert nach juris Rn. 30).

Ausweislich der durchgeführten schalltechnischen Berechnungen für den Umleitungsverkehr wurde während der bauzeitlich bedingten Umleitung des MIV und ÖPNV (einschließlich des Schienenersatzverkehrs) bei einer Erhöhung der Summenpegel (vom Verkehr Ist-Zustand zum Umleitungsverkehr) für die Verkehrsführungsphase 2 an einem Gebäude und für die Verkehrsführungsphase 3 an 40 Gebäuden gleichzeitig eine Überschreitung der Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts festgestellt.

Unter Berücksichtigung der dargestellten Lärmzunahme und insbesondere der Bauzeit von knapp drei Jahren ist für diese Gebäude die Schwelle der gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung während der Bauzeit erreicht und damit nicht mehr zumutbar.

Zu prüfen ist nunmehr, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um diesen temporären Lärmzuwachs zu vermeiden und zu mindern.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen sind aus den unter Punkt 6.1.4 genannten Gründen auch auf den durch den Umleitungsverkehr betroffenen Bereichen nicht umsetzbar.

Für die vorhabenbedingt erforderlichen passiven Lärmschutzmaßnahmen kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese geeignet sind und auch auf den betroffenen Umleitungsstrecken wirksam zu werden, da die Gebäude mit grundsätzlichem Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der baulichen Maßnahmen nicht mit den betroffenen Gebäuden auf der Umleitungsstrecke übereinstimmen.

Die Beauftragung dieses Planfeststellungsbeschlusses mit einer Verkehrsregelung, wie einer Geschwindigkeitsreduzierung, ist für das gegenständliche Vorhaben ebenfalls nicht geeignet, den Lärm zu reduzieren, da für die betroffenen Umleitungsstrecken bereits die reduzierte Geschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen ist.

Aus diesem Grund werden im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses für die gemäß der Unterlage 17.1.3.4 und 17.1.3.5 ausgewiesenen Gebäude gemäß der Zusage der Vorhabenträgerin, für die eine umleitungsbedingte Überschreitung der Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts festgestellt wurde, ein grundsätzlicher Anspruch für passive Lärmschutzmaßnahmen festgestellt.

6.1.8 Lärm während der Bauzeit

Während der Bauzeit ist mit baubedingten Lärmbelastungen für Anwohner zu rechnen. Die zum Anliegerschutz aufgenommenen Nebenbestimmungen A.III.7.2 und 7.3 gewährleisten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde, dass unzumutbare Belastungen durch Lärm auch anlässlich der Bauarbeiten vermieden werden.

6.2 Luftschadstoffe

Das geplante Vorhaben ruft nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde auch keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe hervor. Die Vorhabenträgerin hat hierzu ein Luftschadstoffgutachten erstellen lassen, welches in Unterlage 17.2 enthalten ist.

6.2.1 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 die Vorhabenträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG).

6.2.2 Bewertungsverfahren

Die Planfeststellungsbehörde betrachtet das durchgeführte Bewertungsverfahren zur Bestimmung der planungsrelevanten Luftschadstoffe als geeignet, wobei die Berechnung der Immissionskonzentration wie folgt durchgeführt wurde. Das Untersuchungsgebiet wurde hierbei auf drei Teilgebiet aufgeteilt. Das Teilgebiet 1 umfasst den Bereich zwischen Albertplatz und Lößnitzstraße/Louisenstraße, Teilgebiet 2 erstreckt sich anschließend bis zum Bischofsweg und daran anschließend folgt das Teilgebiet 3 bis zur Staufenbergallee.

Die Emissionsbestimmung erfolgte für die maßgeblichen verkehrsrelevanten Luftschadstoffe NO_x, PM 10 und PM 2.5 für das Prognosejahr 2030 auf Basis der Verkehrszahlen und unter Berücksichtigung der verkehrlichen Zusammensetzung, der Verkehrssituation sowie realistischer Ansätze für den Kaltstart nach der HBEFA-Methodik.

Die flächendeckende Immissionsprognose für die zuvor genannten verkehrsrelevanten Luftschadstoffe erfolgte unter Berücksichtigung der verkehrsbedingten und sonstigen Hintergrundbelastung auf Grundlage des nichthydrostatischen, prognostischen Strömungsmodell MIKSAM.

Aus den berechneten Zusatzbelastungen infolge der Emissionen in dem Untersuchungsgebiet wurden unter Zugrundelegung der für das Untersuchungsgebiet charakteristischen Windstatistik und der abgeschätzten gebietstypischen Hintergrundbelastung die Jahresmittelwerte für die Gesamtbelastung für die einschlägigen Luftschadstoffe bestimmt. Im Anschluss erfolgte eine Bewertung der Ergebnisse unter Berücksichtigung der einschlägigen Grenzwerte.

6.2.3 Vereinbarkeit mit § 50 BImSchG

Das Vorhaben entspricht dem in § 50 BImSchG angelegten Vermeidungsgrundsatz. Eine Variante, die dem Planungsziel in gleicher Weise entspricht und noch weniger Schadstoffbeeinträchtigungen hervorruft, hat sich unter Berücksichtigung aller Belange nicht angeboten. Alle untersuchten Varianten bis auf die Variante 8.4 bieten für den Belang der Luftreinhaltung gute Bedingungen für die Nutzung des ÖPNV und für Radverkehrsanlagen um ein Anwachsen des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren. Darüber hinaus bieten die untersuchten Varianten mit Ausnahme der Variante 8.4 und 8.5 einen guten Verkehrsablauf, so dass der motorisierte Verkehr nahezu frei und stabil abfließen werden kann.

Von dem Vorhaben gehen im Ergebnis keine unzumutbaren Gefahren, Nachteile oder Belästigungen durch Luftschadstoffe i. S. d. § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG aus.

Speziell festgelegte Grenzwerte zur Beurteilung der Schädlichkeit straßenverkehrsbedingter Schadstoffe ergeben sich aus der 39. BImSchV. Die Einhaltung dieser Grenzwerte ist aber nicht zwingend vorhabenbezogen durch diesen Planfeststellungsbeschluss sicherzustellen, sondern unter Berücksichtigung der Verursacheranteile durch flächenbezogene Luftreinhaltepläne der zuständigen Immissionsschutzbehörden (§ 47 BImSchG, §§ 27 ff. der 39. BImSchV). Die Grenzwerte sind jedoch im Rahmen der Abwägung und aufgrund des Gebots der Problembewältigung zu berücksichtigen. Es dürfen durch das Straßenbauvorhaben jedenfalls keine vollendeten Tatsachen geschaffen werden, die durch das Instrumentarium der Luftreinhaltung nicht wieder zu beseitigen wären und es deswegen ausschließen würden, die vorgegebenen Grenzwerte einhalten zu können (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).

Das ist vorliegend nicht der Fall.

Gemäß der 39. BImSchV gelten teilweise Jahresmittel- und Kurzzeitwerte für die straßenbedingten Schadstoffe. Die Jahresmittelwerte sind nur eingeschränkt aussagefähig, da diese den zeitlichen Verlauf der Luftschadstoffkonzentration nicht berücksichtigen. Der Ordnungsgeber hat deshalb in § 3 Abs. 1 der 39. BImSchV zusätzlich zum Jahresmittelwert als Kurzzeitwert für Stickstoffdioxid (NO_2) einen Stundenmittelwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgelegt, der nicht öfter als 18-mal im Kalenderjahr überschritten werden darf. Für Feinstaub (PM_{10}) gilt gemäß § 4 Abs. 1 der 39. BImSchV ein Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Kurzzeitwert, der nicht öfter als 35-mal im Kalenderjahr überschritten werden darf.

Stickstoffdioxid NO_2

Der einzuhaltende Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO_2) für die Gesundheit des Menschen beträgt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$; der Kurzzeitwert (Stundenmittelwert) beträgt $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei 18 zulässigen Überschreitungen im Kalenderjahr (§ 3 Abs. 1 und 2 der 39. BImSchV).

Der berechnete Jahresmittelwert im Teilgebiet 1 des untersuchten Bereiches liegt für Stickstoffdioxid (NO_2) bei maximal $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Maximalwert wird hauptsächlich östlich der Königsbrücker Straße im Bereich der Gebäude Nr. 12 bis 18 erreicht. In diesem Bereich kann der besondere Bahnkörper nicht befahren werden. Außerdem rückt die Fahrbahn näher an die Gebäude heran. An der Einmündung Königsbrücker Straße/Antonstraße werden ebenfalls Belastungen mit dem Maximalwert für diesen Teilbereich von $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erreicht. Ansonsten liegt der Jahresmittelwert bei $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Im Teilgebiet 2 liegt der höchste berechnete Jahresmittelwert ebenfalls bei $22 \mu\text{g}/\text{m}^3$ östlich der Königsbrücker Straße. Auf der Westseite liegen die Werte für Stickstoffdioxid etwas niedriger bei $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Der höchste Wert für Stickstoffdioxid liegt im Teilgebiet 3 ebenso östlich der Königsbrücker Straße bei $21 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Westlich der Königsbrücker Straße liegen die berechneten Werte für NO_2 nahezu durchgängig bei $19 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Eine Überschreitung des Kurzzeitwertes für NO_2 ist in allen Teilgebieten nicht zu erwarten.

Feinstaub PM_{10}

Der Jahresmittelwert für Feinstaub mit Partikeln unter $10 \mu\text{m}$ (PM_{10}) liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und der Kurzzeitwert beträgt als Tagesmittelwert $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr (§ 4 der 39. BImSchV).

Im Teilgebiet 1 des Untersuchungsbereichs werden die höchsten Jahresmittelwerte von 26 bis 27 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im Bereich der Einmündung Königsbrücker Straße/Antonstraße erreicht.

Bei den Feinstaubpartikeln PM_{10} treten im Teilgebiet 2 maximale Immissionen mit Werten zwischen 27 bis 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ an ähnlichen Bereichen wie der Werte bei NO_2 . Westlich der Königsbrücker Straße erreichen die Jahresmittelwerte 24 bis 26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Der berechnete Jahresmittelwert von PM_{10} reicht im Teilgebiet 3 von 22 bis maximal 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Eine Überschreitung des Kurzzeitimmissionswertes in mehr als 35 Fällen pro Jahr ist laut Gutachten nicht zu erwarten.

Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$

Des Weiteren gilt für Feinstaub mit Partikeln unter 2,5 μm ($\text{PM}_{2,5}$) zum Schutz der menschlichen Gesundheit gemäß § 5 Abs. 2 der 39. BImSchV ein Jahresmittelwert von 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die $\text{PM}_{2,5}$ Immissionsbelastungen für das Teilgebiet 1 liegen im Fahrbahnbereich oberhalb von 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, welche zum Straßenrand abnehmen und im Bereich der Fassaden bei 16 bis 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen.

Im Teilgebiet 2 treten die höchsten Belastungen mit Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$ im Bereich des Gebäudekomplexes Königsbrücker Straße 54-56 mit 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auf.

Auch für das Teilgebiet 3 liegen die maximalen $\text{PM}_{2,5}$ Werte bei 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die lokal maximal zu erwartenden Gesamtimmissionskonzentrationen in allen Teilgebieten unterhalb der jeweils maßgeblichen Grenzwerte liegen.

Da gemäß der 39. BImSchV die Immissionskonzentrationen auf dem Gehweg bzw. im Nahbereich der Gebäude und nicht im Fahrbahnbereich maßgeblich sind, wird der Immissionsgrenzwert für Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$ von 25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ auch im Teilgebiet 1 eingehalten.

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

Darauf hat auch die Änderung der Bewertungsmethodik (HBEFA Version 4.2) keine Auswirkungen. Die Planfeststellungsbehörde hat eine Plausibilisierung der Schadstoffbelastung entsprechend der aktuellen Version HBEFA Version 4.2 durchgeführt. Im Ergebnis deren ist festzustellen, dass auch unter Zugrundelegung der geänderten Bewertungsmethodik kein Regelungsbedarf besteht.

6.3 Erschütterungen und Sonstige Immissionen

6.3.1 Erschütterungen

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

Erschütterungen, d. h. stoßhafte, niederfrequente, mechanische Schwingungen fester Körper, unterliegen grundsätzlich dem Anwendungsbereich des BImSchG (vgl. § 1 i. V. m. § 3 Abs. 3 BImSchG).

Zur Beurteilung von schädlichen Auswirkungen, die durch Erschütterungen hervorgerufen werden, ist mangels gesetzlicher Vorgaben zu Grenzwerten und deren Ermittlung die DIN 4150 Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ als sogenanntes antizipiertes Sachverständigengutachten heranzuziehen (BVerwG Urteil vom 21. Dezember 2010, Az: 7 A 14.09, Rn. 28). Anerkannt ist dies für Neubauvorhaben. Da das gegenständliche Vorhaben lediglich den Ausbau der bereits bestehenden Straßenbahn- und Straßentrasse auf der Königsbrücker Straße zum Gegenstand hat, ist diese Norm nicht unmittelbar anwendbar. Denn bei einem Ausbau von bestehenden Trassen ist die immissionsschutzrechtliche Situation entscheidend durch den vorhandenen Bestand geprägt. Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, so dass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, deswegen - jedenfalls in aller Regel - zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen. Ein Anspruch auf eine Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht folglich nicht. Ein Erschütterungsschutz kann vielmehr nur dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt (vgl. BVerwG Urteil vom 21. Dezember 2010, Az: 7 A 14.09).

Im Rahmen des Vorhabens ist mit Belästigungen durch baubedingte Erschütterungen in den Wohngebäuden zu rechnen. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die hierzu festgestellten Auflagen unter A.III.7.1 – 7.4, insbesondere, dass die Bestimmungen und Anhaltswerte der DIN 4150 zu beachten sind, geeignet und ausreichend sind, um baubedingte Beeinträchtigungen durch Erschütterungen auf ein erträgliches Maß zu reduzieren.

Für betriebsbedingte Beeinträchtigungen durch Erschütterungen bestehen bereits Vorbelastungen durch die im Bestand vorhandenen Straßenbahntrassen in der Königsbrücker Straße und dem Bischofsweg des gleichen Verursachers. Da sich mit Umsetzung des Vorhabens keine Änderungen an den Straßenbahnlinien und der Taktung ergeben, wird eingeschätzt, dass die Belastungen durch Erschütterungen in Bezug auf die Häufigkeit sich nicht nachteilig verändert. Darüber hinaus kann in Bezug auf die Höhe der zu erwartenden Erschütterungen von einer Verminderung der diesbezüglichen Belastung ausgegangen werden. Denn das zur Anwendung kommende Oberbausystem „Feste Fahrbahn“ verursacht weniger Erschütterungen im Fahrbetrieb als die Bestandstrasse, da die Gleise auf einem starren stahlbewehrten betonierte Gleisauflager verlegt werden (vgl. Unterlage U 14.2 Regelquerschnitte). In vergleichbaren Vorhaben wurden durch die DVB AG Erschütterungswerte für dieses Oberbausystem prognostiziert, bei welchen die Richtwerte, die zur Vermeidung von Bauschäden oder Belästigungen dienen, eingehalten werden. Im Ergebnis wird demnach festgestellt, dass durch den Einsatz der modernen Stadtbahnwagen und des Baus der neuen Gleise nach dem aktuellen Stand der Technik geringere Erschütterungen zu erwarten sein werden.

6.3.2 Sonstige Immissionen

Da das Vorhaben entsprechend der einschlägigen Regelwerke für den Betrieb der Straßenbahnanlagen umgesetzt wird, bestehen keine Bedenken hinsichtlich der elektromagnetischen Verträglichkeit. Zudem wird die Ausführungsplanung durch die technische Aufsichtsbehörde für Straßenbahnen geprüft, welche die Einhaltung der einschlägigen Regelwerke und weiterer Richtlinien und Vorschriften kontrolliert (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.1).

Da die Bahnstromanlagen mit einer Spannung von 750 V betrieben werden, gilt die 26. BImSchV gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 3 für diese Anlagen nicht. Für das Gleichrichterunterwerk hingegen wird der Nachweis entsprechend den Anforderungen der 26. BImSchV im Rahmen der Ausführungsplanung zu erbringen sein (vgl. Nebenbestimmung A.III.7.12)

Weitere durch die Bauarbeiten hervorgerufene Immissionen, wie Staub, werden durch die Nebenbestimmungen A.III.7.8 und 7.9 auf ein zumutbares Maß herabgesetzt.

7 Klimaschutz

Belange des Klimaschutzes stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Der globale Klimaschutz und die Klimaschutzziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes sind in die Abwägung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens als öffentlicher Belang einzustellen. Die Norm des § 13 KSG besagt, dass die Träger öffentlicher Aufgaben Zweck und Ziele dieses Gesetzes bei ihren Planungen und Entscheidungen zu berücksichtigen haben. Zweck und Ziel des KSG ist es, durch die schrittweise Verringerung von Treibhausemissionen zum Schutz vor den Auswirkungen des weltweiten Klimawandels beizutragen. Dem trägt die Planung im erforderlichen Umfang Rechnung.

Unter Berücksichtigung der einzustellenden Belange ist festzustellen, dass der Ausbau der Königsbrücker Straße mit der damit verbundenen Teil- und Vollversiegelung zu einer Änderung der Landnutzung führt. Damit einher geht der Verlust von Grünflächen und Einzelbäumen, welcher wiederum die Speichermöglichkeit von Kohlenstoffdioxid im Boden, in Pflanzen und Bäumen beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen werden aber durch die geplanten Ausgleichspflanzungen von Einzelbäumen entlang der Königsbrücker Straße, der Begrünung von Fahrgastunterständen, durch die geplanten Ersatzpflanzungen in Dresden-Pillnitz und der Anlage von Wald in Dresden-Hellerau, welche in der Lage sind das Treibhausgas Kohlenstoffdioxid zu binden, kompensiert.

Darüber hinaus stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass betriebsbedingte Emissionen von Fahrzeugen bezüglich des Vorhabens keine zusätzlichen nachteiligen Auswirkungen haben werden, da der Ausbau der Königsbrücker Straße mit dem Ziel der Steigerung des ÖPNV (Einsatz Stadtbahnwagen) und der Sicherung attraktiver Geh- und Radwege prognostisch nicht zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens führen wird. Die gemäß der Verkehrsprognose 2030 abgeleiteten erhöhten Verkehrsmengen auf einzelnen Streckenabschnitten zwischen Prognosenullfall und Planfall resultiert aus der unterschiedlichen Verkehrsorganisation bei den zugelassenen Abbiegemöglichkeiten im Null- und im Planfall. Zudem wird sich unter der Berücksichtigung, dass die Straßenbahn/Stadtbahnwagen künftig mit klimaneutralen DVB-Strom betrieben werden, die betriebsbedingten Treibhausgasemissionen reduzieren.

8 Kommunale Belange

Kommunale Planungshoheit und Bauleitplanung

Das Planungsgebiet befindet sich teilweise im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung H-04.1, 'Äußere Neustadt', die den Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebietes sicherstellt. Der Geltungsbereich erstreckt sich vom Albertplatz bis zur Königsbrücker Straße 76 auf der östlichen Seite bzw. bis zur Königsbrücker Straße 65 auf der westlichen Straßenseite.

Gemäß den hierzu eingegangenen Stellungnahmen und der Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde ist das Vorhaben mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der Erhaltungssatzung H-04.1 vereinbar.

In der Neufassung der Erhaltungssatzung H-04.1 werden die prägenden städtebaulichen Gestaltungsmerkmale der Äußeren Neustadt beschrieben und die städtebauliche Eigenart des Gebietes durch die Satzung nachhaltig geschützt.

Die Erscheinungsbilder der Straßen und Plätze sowie der Vorgärten und Einfriedungen sind als prägende Merkmale der städtebaulichen Eigenart des Satzungsgebietes zu erhalten.

Erhaltungswürdig sind insbesondere das klassische Straßenraumprofil, das sich in Fahrbahn, Bordstein und Gehweg gliedert sowie die historisch überlieferten Natursteinbeläge bestehend aus Granitkrustenplatten, Granitklein- oder Mosaikpflasterstreifen, Grundstückszufahrten mit Granitgroßpflaster sowie Granitbreitborde. Die prägende Gliederung der Straßenräume sowie die Natursteinoberflächen sind gestaltprägende Merkmale des Gebietes und bei Erneuerungen bzw. Neugliederung der Straßen und Gehwege zu berücksichtigen. Straßenraumprägende Bäume im öffentlichen Straßenraum und auf Privatgrundstücken sind zu erhalten.

Im Bereich der Grundstücke mit zurückgesetzter Bauflucht der Gebäude befinden sich in der Regel die für die offene Bebauung typischen, begrünten und gärtnerisch gestalteten Vorgärten, die frei von baulichen Anlagen sind. Der Erhalt der begrünten Vorgärten und eines angemessenen Anteils unversiegelter, begrünter Grundstücksfläche ist ein Baustein der städtebaulichen Eigenart.

Die Vorgärten sind durch ortstypische Einfriedungen vom öffentlichen Straßenraum abgegrenzt. Die Einfriedungen sind offen, als Einsicht gewährende Umzäunungen gestaltet und bestehen in der Regel aus Metallgittern mit senkrechten Stäben, die teilweise gründerzeitlich typisch, ornamental verziert sind, sowie Sockel und Säulen aus Sandstein oder Werkstein. Einfriedungen bestimmen das Ortsbild maßgeblich und sind zu erhalten bzw. im Rahmen von Bauvorhaben wiederherzustellen.

Die Umsetzung des Vorhabens erfolgt unter Berücksichtigung der vorgenannten Erhaltungsziele.

Straßenraumprofile bestehend aus Fahrbahn, Gehwegen und Borden werden wiederhergestellt. Vorhandene, historische Materialien werden wiederverwendet und im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung durch ortstypische Natursteinmaterialien ergänzt. Die den Straßenraum prägenden Bäume auf privaten Grundstücksflächen (Flutterulmen) werden erhalten, in die Gestaltung des Straßenraumes integriert und durch Neupflanzungen ergänzt. Der Baumbestand des sogenannten „Reitweges“ nördlich der Paulstraße, der durch die Maßnahme entfallen wird, befindet sich außerhalb des Geltungsbereiches der Erhaltungssatzung. Weiterhin werden prägende Vorgartenbereiche und ortstypische Einfriedungen erhalten bzw. nach Abschluss der Baumaßnahme wiederhergestellt (Königsbrücker Straße 5 bis 11, Königsbrücker Straße 45). Die Vorgartenbereiche der Gebäude 12 bis 18, die im Bestand keine erhaltungswürdigen Gestaltungsmerkmale aufweisen, werden in Abwägung der Erhaltungswürdigkeit vorhandener Strukturen überformt, wobei im Bereich des Gebäudes der Königsbrücker Straße 18 die vorhandene geschützte Grundstückseinfriedung wiederverwendet wird. Bereits im Bestand überformte, ehemalige Vorgärten (Königsbrücker Straße 47, 51 und 53) werden als öffentliche Bereiche neugestaltet und begrünt.

9 Naturschutz und Landschaftspflege

Dem Vorhaben stehen unter Berücksichtigung der Inhalts- und Nebenbestimmungen unter A.III.9 und der vorgelegten naturschutzfachlichen Planunterlagen keine naturschutzrechtlichen Vorschriften entgegen.

Grundlage der Prüfung sind die eingereichte Planunterlage sowie der dem Plan beiliegenden naturschutzfachlichen Untersuchungen, bestehend aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP), dem Speziellen Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag mit Alternativenprüfung, dem Ökologischen Fachbeitrag zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches (Kompensationsmaßnahme E 1), dem Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie und dem UVP-Bericht sowie die im Rahmen des Anhörungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen.

9.1 Eingriff

9.1.1 Grundsatz

Es ist grundsätzlich verboten, die Allgemeingüter Natur und Landschaft zu schädigen. Dieses Verbot wird gesetzlich in den Eingriffsregelungen der §§ 13 ff. BNatSchG umgesetzt.

Im Rahmen der Zulässigkeitsprüfung des Eingriffs ist zunächst zu untersuchen, ob der Verursacher des Eingriffs der Verpflichtung nachgekommen ist, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen (§ 15 Abs. 1 BNatSchG).

Sind die Beeinträchtigungen unvermeidbar, müssen diese vom Verursacher vorrangig durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen oder ersetzt werden (§ 15 Abs. 2 BNatSchG).

Sofern die Zulässigkeitsprüfung des Eingriffs zu dem Ergebnis kommt, dass für das Vorhaben ein Kompensationsdefizit in der Weise besteht, dass die Beeinträchtigungen nicht vermeidbar sind oder nicht in angemessener Zeit auszugleichen oder zu ersetzen sind, erfolgt eine naturschutzrechtliche Abwägung gemäß § 15 Abs. 5 BNatSchG.

9.1.2 Bewertung des Eingriffs

Es kommt bedingt durch das Vorhaben zu Eingriffen in Natur und Landschaft, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, § 14 Abs. 1 BNatSchG.

Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG sind Veränderungen der Gestalt oder der Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können. Schutzgüter dieser potenziellen Beeinträchtigung im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG sind die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes und/oder das Landschaftsbild. Eine erhebliche Beeinträchtigung wird immer dann angenommen, wenn sich diese deutlich spürbar negativ auf die einzelnen Faktoren des Naturhaushaltes, des Landschaftsbildes bzw. des Erholungswertes der Landschaft sowie deren Wechselbeziehungen auswirken und deren Funktionsfähigkeit wesentlich stören. Der Begriff des Naturhaushaltes umfasst alle Bestandteile von Boden, Wasser, Luft, Klima, Tiere und Pflanzen sowie das Wirkungsgefüge zwischen ihnen (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG).

Zur Darstellung der Veränderung im Sinne von § 14 Abs. 1 BNatSchG findet im Landschaftspflegerischen Begleitplan unter Festlegung des Untersuchungsraumes zunächst eine auf die einzelnen Schutzgüter Biototypen, Pflanzen, Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft sowie Landschafts- bzw. Siedlungsbild und Erholungswert der Natur für den Menschen bezogene Bestandsbeschreibung und –bewertung im Untersuchungsgebiet statt. Zudem trifft der Landschaftspflegerische Begleitplan Aussagen zu Schutzgebieten. Im Weiteren wird das geplante Bauvorhaben beschrieben.

Daraus schlussfolgernd gehen mit der Durchführung des Vorhabens Veränderungen unterschiedlicher Intensität sowohl von der Gestalt als auch von der Nutzung der Grundflächen einher.

Im Rahmen der Konfliktanalyse wurde im Landschaftspflegerischen Begleitplan bei der Bewertung der Beeinträchtigung unterschieden zwischen baubedingten Wirkungen, das heißt zeitlich begrenzte für die Dauer der Bauarbeiten, anlagenbedingte, also dauerhafte, in das örtliche Wirkgefüge eingreifende Veränderungen und betriebsbedingte Wirkprozesse, welche durch die Nutzung und Unterhaltungsarbeiten der Straßenbahntrasse und der Straße auftreten, wobei die Intensität der Beeinträchtigungen Aufschluss über die Erheblichkeit und Nachhaltigkeit gibt. Die Intensität wurde anhand der Art, Dauer, Schwere und räumlichen Reichweite der voraussichtlichen Beeinträchtigungen sowie der Wertigkeit des Schutzgutes bestimmt. Außerdem wurden bestehende Vorbelastungen in die Bewertung einbezogen. Die daraus abzuleitenden erheblichen Wirkungen des Vorhabens wurde in Bestands- und Konfliktplänen dargestellt (vgl. Unterlage U 19.2, Blatt 1 – Blatt 4).

Die Wirkungen des Vorhabens werden wie folgt zusammengefasst:

Schutzziel: Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts

- Naturgüter Pflanzen und Tiere:

Baubedingte Wirkungen

Es sind temporäre Beeinträchtigungen von im Baufeld befindlichen bzw. baufeldnahen Vegetationsbeständen zu erwarten.

Tiere können aufgrund der Bautätigkeiten durch zusätzlichen Lärm und Erschütterungen gestört werden. Für die Bautätigkeiten zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 wirken sich aufgrund der geringen Vorbelastungen innerhalb eines Naturbades zudem visuelle Störreize aus. Darüber hinaus kann es bei den Fäll- und Rodungsarbeiten zu erheblichen Störungen oder gar zur Tötung von besonders und streng geschützten Vogel- und Fledermausarten sowie des Eremiten kommen.

Anlagebedingte Wirkungen

Mit der Umsetzung des Vorhabens wird die Fällung von insgesamt 110 Bäumen erforderlich. Betroffen sind sowohl Laub- als auch Nadelbäume. Damit verbunden ist der Verlust von Brutplätzen für die Avifauna sowie der Verlust von Habitatflächen für Fledermäuse und den Eremiten. Zusätzlich kommt es zu einem Verlust von Vegetationsflächen. Davon betroffen sind Rasenflächen, gebäudenahen Grünflächen, Sukzessionsflächen, Bodendecker, Hecken und Strauchflächen. Neben dem Totalverlust durch Fällungen kommt es zu dauerhaften Beeinträchtigungen von Bestandsbäumen im bzw. in unmittelbarer Nähe zum Vorhabensbereich. Der Wurzelraum wird durch Leitungsneu- und –umverlegung weiter verkleinert, was eine gestörte Nährstoff- und Wasserversorgung des

Gehölzbestandes zur Folge haben kann. Ebenso nachteilig wirken sich die Oberflächenbefestigungen einschließlich darunterliegender Tragschichten auf den Wurzelraum aus. Dies verhindert den Bodenluftaustausch sowie das Wasserdargebot. Mit der Errichtung der Fahrleitungsstrasse und der Masten sind Beeinträchtigungen durch erforderliche Kronenrückschnittmaßnahmen sowie möglicher Beschädigungen im Wurzelbereich möglich.

Für die Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 sind Gehölzrodungen erforderlich. Damit einher geht der Verlust und die Beeinträchtigung von Vegetationsflächen. Insbesondere wird der Röhrichtbestand am Biotopeich entfernt. Aufgrund der geplanten Verkleinerung der Wasserfläche des Biotopes gehen Lebensräume für wassergebundene Tierarten verloren. Dies kann nachteilige Auswirkungen auf den Wasserkäfer- und Libellenbestand sowie auf den dortigen Amphibienartenbestand insbesondere des Teichmolches haben.

Betriebsbedingte Wirkungen

Zusätzliche Beeinträchtigung für Tiere und Pflanzen durch Lärm und Schadstoffemissionen aufgrund des Verkehrs sind wegen der bestehenden Vorbelastung fast ausgeschlossen. Für den Bereich der Ersatzmaßnahme E 1 am Kaitzbach kann es während der regelmäßigen Gewässerunterhaltungsmaßnahmen zu Störungen der dort lebenden Tiere kommen.

- Naturgut Boden:

Baubedingte Wirkungen

Baubedingt werden Flächen für den Bau sowie für die Baustelleneinrichtung beansprucht. Durch den Einsatz schwerer Bodengeräte wird der Boden verdichtet. Zudem kann es dadurch zu einer Zerstörung des Bodenlebens in den oberflächennahen Bodenschichten kommen.

Anlagebedingte Wirkungen

Anlagebedingt werden Flächen und Boden in Anspruch genommen, die überwiegend bereits als Verkehrsraum genutzte Flächen betrifft. Aufgrund der Neuordnung des Verkehrsraumes werden aber auch bisher unversiegelte Flächen in Verkehrsflächen umgewandelt. In der Bilanz werden 3.114 m² an bisher unversiegelter bzw. teilversiegelter Fläche in Anspruch genommen. Die dabei in Anspruch genommenen Böden werden in ihrer Regler- und Speicherfunktion beeinträchtigt, wobei diese Böden aufgrund der Siedlungslage bereits Störungen der natürlichen Bodenfunktionen aufweisen. Zudem kommt es durch die Neuversiegelung zum Verlust versickerungsfähiger Grundflächen.

Betriebsbedingte Wirkungen

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

- Naturgut Wasser:

Grundwasser und Oberflächenwasser

Baubedingte Wirkungen

Bauzeitlich bedingt besteht die Gefahr des Eintrages von Schadstoffen in das Grundwasser. Die bauzeitlich bedingten Wasserhaltungen im Bereich der Errichtung des Gleichrichterunterwerks sowie im Bereich der Ersatzmaßnahme E 1 und der damit einhergehenden Grundwasserabsenkungen können zu einer Störung des Gleichgewichts zwischen Grundwasserentnahme und der Grundwasserneubildung während der Bauzeit führen.

Durch den Einsatz von Baumaschinen und Transportfahrzeugen sowie durch unsachgemäße Lagerung besteht die Gefahr des Eintrages von Schadstoffen in das Gewässer des Kaitzbaches und des Biotopteiches innerhalb des Naturbades Mockritz. Des Weiteren ist während der Bauphase mit Sedimentverdichtungen, Gewässertrübungen, der Ausbildung von Sedimentfahnen sowie der Störung aquatischer Lebewesen zu rechnen.

Anlagebedingte Wirkungen

Mit dem Verlust der Bodenfunktion durch Versiegelung von Vegetationsflächen und teilversiegelter Flächen geht die Infiltrationsfläche für die Grundwasserneubildung verloren.

Der bestehende Hochwasserschutz wird mit den geplanten Maßnahmen am Kaitzbach nicht beeinträchtigt. Die anlagebedingte Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kaitzbaches wird keine negativen Auswirkungen auf das Abflussgeschehen im Kaitzbach flussunterhalb des Maßnahmebereiches haben. Die vorgesehene Verkleinerung des Biotopteiches führt zu einem Verlust von Gewässerlebensräumen.

Betriebsbedingte Wirkungen

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

Die Maßnahmen am Kaitzbach führen während einer Hochwassersituation zu einer deutlichen Verbesserung des Hochwasserabflusses.

- Naturgut Klima und Luft:

Baubedingte Wirkungen

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

Anlagebedingte Wirkungen

Mit der Entfernung von zahlreichen Straßenbäumen und der Neuversiegelung von Grünflächen werden bioklimatische Ausgleichsfunktionen in hohem Maße beeinträchtigt. Insbesondere ist zu erwarten, dass sich die städtische Überwärmung im Gebiet nochmals erhöhen wird. Mit dem Verlust der Vegetationsflächen werden lufthygienischen Ausgleichsfunktionen und Treibhausgasspeicherfunktionen beeinträchtigt.

Betriebsbedingte Wirkungen

Da mit dem Ausbau des Straßenzuges der Königsbrücker Straße sich der motorisierte Individualverkehr perspektivisch nicht erhöhen wird, werden betriebsbedingte nachteilige Auswirkungen nicht zu erwarten sein.

Schutzziel: Landschaftsbild

Baubedingte Wirkungen

Während der Bauphase der Straßenbau- und Straßenbahnmaßnahmen ist durch den Einsatz von Baumaschinen sowie dem Anlegen von Baustellen und Baulagerflächen bauzeitlich mit Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie durch bauzeitlich bedingte Lärm- und Staubentwicklung mit einer Beeinträchtigung der Wohnfunktion zu rechnen.

Neben ihrer Lebensraumfunktion besitzen Bäume auch einen Wert in Bezug auf ihre stadtbildprägende Funktion. Nahezu alle Bäume im Untersuchungsgebiet sind wichtige optische Elemente im Straßenraum. Mit dem anlagebedingten Verlust dieser stadtbildprägenden Straßenbäume im Umfang von 110 Bäumen erfährt das erlebbare Landschaftsbild starke negative Veränderungen. Schwerwiegend wirkt sich die Fällung der 59 Allee-bäume nördlich des Bischofsweges aus. Die dort stehenden Linden wurden im Jahr 1915 gepflanzt und sind somit älter als 100 Jahre. Sie prägen damit entscheidend das Landschaftsbild. Darüber hinaus kommt es anlagebedingt zu Beeinträchtigungen stadtbildprägender Vorgartenbereiche mit den zum Teil noch gut erhaltenen Einfriedungen, welche oftmals gemeinsam mit den Gebäuden unter Denkmalschutz stehen. Schließlich wird mit der Verbreiterung des Straßenkörpers die räumliche Dimension des Straßenraums verändert, welche für einen aufgeschlossenen Durchschnittsbetrachter als störend empfunden werden kann.

Betriebsbedingte Auswirkungen infolge des Betriebes der Straße und der Straßenbahn sowie von Unterhaltungsmaßnahmen (Tausalzeinsatz) gehen mit Lärm-, Schadstoffbelastungen einher.

Erhebliche und nachteilige Auswirkungen auf Natur und Landschaft

Bezogen auf die eben dargestellten Schutzgüter lassen sich unterschieden nach Art und Wirkungs-dauer folgende erhebliche oder nachhaltige Wirkungen auf Natur und Landschaft zusammenfassen:

- K 1 – Flächenversiegelung
- K 2 – Verlust/Funktionsverlust von Vegetationsstrukturen
 - K 2.1 – Verlust von Bäumen Gehölzen
 - K 2.2 – Verlust bestehender Vegetationsbestände durch Versiegelung
 - K 2.3 – Beeinträchtigung von Einzelbäumen durch Schnittmaßnahmen
- K 3 – Beeinträchtigung des Stadt- bzw. Landschaftsbildes und der Erholungsfunktion
 - K 3.1 – Verlust von stadtbildprägenden (Straßen-) Bäumen
 - K 3.2 – Verlust stadtbildprägender Vorgartenbereiche
 - K 3.3 – Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Verbreiterung des Straßenkörpers
- K 4 – Beeinträchtigung des Stadtklimas bzw. der Luftqualität
 - K 4.1 – Rodung innerstädtischen Grüns

K 4.2 – Fällung von Straßenbäumen

- K 5 – Gefährdung und Beeinträchtigung im Baubetrieb

K 5.1 – Gefährdung baufeldnaher Vegetation

K 5.2 – Beeinträchtigung empfindlicher Nutzungsstrukturen durch Baulärm und Abgase

- K 6 – Konflikte mit dem Artenschutz

K 6.1 – potenzieller Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten

K 6.2 – potenzieller Verlust und Störung von Individuen durch Fällarbeiten, Baustelleneinrichtungen sowie Baufeldfreimachung

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass der mit dem Vorhaben verbundene Eingriff im Landschaftspflegerischen Begleitplan umfassend dargestellt und bewertet wurde.

9.1.3 Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen, Zulässigkeit

Dem Vermeidungs- und Minderungsgebot wird in ausreichendem Maße Rechnung getragen.

Der zutreffend ermittelte und dargestellte Eingriff in Natur und Landschaft ist dahingehend zu prüfen, ob dieser vermeidbar ist. Dies folgt aus § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG, wonach der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen.

Dieses naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot ist nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts striktes Recht von dem nicht abgewichen werden darf (BVerwG Beschluss vom 30. Oktober 1992, Az: 4 A 4/92, zitiert nach juris, Rn. 46). Jedoch bedeutet dies nicht, dass die Vorhabenträgerin die Vermeidung von Beeinträchtigungen durch den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff um jeden Preis betreiben muss. Auch das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot unterliegt, wie jedes staatliche Gebot, dem Übermaßverbot. Es genügt daher, dass der Eingriffsverursacher in allen Planungs- und Realisierungsphasen dafür Sorge trägt, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich geplant und umgesetzt wird (Lütkes/Ewer, BNatSchG, 2. Auflage 2018, § 15 Rn. 5).

Maßstab für diese Eingrenzung sind die Zielsetzungen des Naturschutzes. Vermeidbar sind Beeinträchtigungen dann, wenn durch zumutbare Alternativen der mit dem Eingriff verfolgte Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft erreicht werden kann, d. h., wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Vermeidbarkeit bedeutet daher in diesem Zusammenhang weder einen Verzicht auf die geplante Maßnahme noch die Prüfung alternativer Trassen an anderen Standorten.

Dies zugrunde gelegt steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass der mit der Umsetzung des Vorhabens verbundene Eingriff als unvermeidbar zu qualifizieren ist.

Der mit dem Eingriff in Natur und Landschaft verbundene Zweck des Vorhabens ist der grundhafte Ausbau der Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs mit Maßnahmen an den Anlagen der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee in dem unter B.I dieses Planfeststellungsbeschlusses dargestellten Umfang. Ergänzend wird auf die Beschreibung im Erläuterungsbericht (Unterlage U 1) und die umweltfachlichen Untersuchungen und Planungen (Unterlagen U 19) verwiesen.

Derzeit ist der Verkehrsraum der Straßenbahn baulich und organisatorisch nicht vom übrigen Verkehrsraum abgegrenzt, notwendige Lichtraumbreiten sind deutlich unterschritten. Die Folge sind gegenseitige Behinderungen zwischen der Straßenbahn und den Kraftfahrzeugen. In den Haltestellenbereichen bestehen somit erhebliche Konfliktpunkte beim Fahrgastwechsel durch die Nutzer des ÖPNV mit dem Individualverkehr.

Die vorhandenen Haltestellen entsprechen nicht den Anforderungen an die Verkehrssicherheit und Attraktivität einer modernen Stadtbahn. Maßnahmen zur Sicherung des Fahrgastwechsels (Haltlichtanlagen) oder Einstiegshilfen für ältere und körperlich beeinträchtigte Mitmenschen sind nicht vorhanden.

Der Zustand der vorhandenen Gleise, bestehenden Weichen und Gleiskreuzungen ist aufgrund der starken Belastung der Strecke erneuerungsbedürftig.

Die beidseitig der Königsbrücker Straße befindlichen Gehwege befinden sich in einem sehr unterschiedlichen Zustand. Große Bereiche weisen Schäden in der Befestigung auf.

Für den Radverkehr sind derzeit keine Anlagen vorhanden.

Die an den Gleisbereich angrenzende Fahrbahn hat nahezu auf der gesamten Ausbaulänge der Königsbrücker Straße beidseitig keine reguläre Fahrspurbreite, so dass die nach heutigen Regelwerken notwendigen Mindestbreiten und Sicherheitsräume bei der Straßenbahn - auch ohne Stadtbahnwagen - deutlich unterschritten werden.

Aufgrund der geringen Fahrspurbreiten und des schlechten Zustandes des Straßenoberbaus mit erneuerungsbedürftigen Fahrbahnbelägen kommt es zu Störungen im Verkehrsablauf mit einer erhöhten Unfallgefahr. Die vorhandene Fahrbahnbefestigung, die außerhalb des Gleisbereiches fast ausschließlich aus einer Natursteingroßpflasterbefestigung besteht, führt zu einer erheblichen Verkehrslärmbelastung.

Der ruhende Verkehr nutzt derzeit auf beiden Straßenseiten die Gehwegrandbereiche.

Die Folge der unzureichenden Verkehrsverhältnisse und der teilweise sehr schlechten Oberflächenbefestigungen ist eine erhöhte Gefährdung sämtlicher Verkehrsteilnehmer, insbesondere der Fußgänger bzw. ÖPNV-Fahrgäste und der Radfahrer gegeben.

Die zur Planfeststellung beantragten Maßnahmen tragen zur Entflechtung der unterschiedlichen Verkehrsarten und damit zur Erhöhung der Sicherheit insbesondere für den Fußgänger- und Radverkehr bei. Mit dem Bau barrierefreier Haltestellen erfolgt bei dem Einsatz von niederflurigen Straßenbahnfahrzeugen eine deutliche Verbesserung des ÖPNV Angebotes, eine verbesserte Erreichbarkeit der Straßenbahn sowie Erleichterungen der Verkehrsteilnahme für körperlich beeinträchtigte Personen durch barrierefreie Aus- und Einsteigevorgänge aller Fahrgäste. Zudem ist die überörtliche Verbindungsfunktion zwischen dem Stadtzentrum und den nördlich angrenzenden Stadtteilen und Gemeinden sichergestellt.

In der Planung wurden zudem alternative Varianten, um den Zweck des Vorhabens ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, untersucht. Ausführungen hierzu finden sich Abschnitt C.III dieses Planfeststellungsbeschlusses, auf den an dieser Stelle verwiesen wird. Mit keiner der darin geprüften Varianten ist das verfolgte Ziel des grundhaften Ausbaus auf deutlich naturschonendere Weise erreichbar.

Auch im Rahmen der Tektur wurde geprüft, ob der Eingriff weiter minimiert werden kann. So konnte der Konflikt im Bereich der stadtbildprägenden Vorgärten minimiert werden. Darüber hinaus wurde die Planung zugunsten des Erhalts der kleinen Flatterulme im Zuge der 1. Tektur geändert.

Zudem wurde der Erhalt der vierreihigen Baumallee im nördlichen Ausbauabschnitt gesondert geprüft. Die äußere westliche Bestandsbaumreihe kann aufgrund der Vielzahl der Leitungsanlagen und der beengten Platzverhältnisse zwischen Leitungsanlagen und dem Wurzelbereich nicht erhalten werden. Die Bäume sind zum Teil älter als 100 Jahre und haben ihr Herzwurzelsystem aufgrund fehlender Wurzelsperren hauptsächlich im Gehwegbereich ausgebildet. In der sich anschließenden westlichen 2. Bestandsbaumreihe stellt sich die Situation identisch dar. Aufgrund der Neueinordnung des Mischwasserkanals und zweier Fernwärmeleitungen sowie dem Ausbau der Altleitungen können die Bestandsbäume mit ihrem verzweigten Wurzelsystem nicht erhalten werden. Die geplante Anlage von separaten Radverkehrsanlagen sowie die Anlage des besonderen Bahnkörpers erfordert mehr Raumanspruch für das Vorhaben, so dass dies im räumlichen Konflikt zum Baumerhalt steht. Aber nur mit den geplanten Maßnahmen kann dem Ziel des Vorhabens umfänglich entsprochen werden. Ebenso verhält es sich bei der mittleren östlichen 3. Baumreihe, welche im Konflikt zu der Neuordnung der Gleisanlage und zu den baulichen Maßnahmen des Leitungsbestandes steht. Ebenso ist ein Erhalt der östlichen 4. Baumreihe nicht möglich. Auch hier bestehen aufgrund der beengten Platzverhältnisse zwischen Baumbestand und der Anlage von separaten Radverkehrsanlagen sowie dem Leitungsbestand erhebliche Konflikte.

Im Ergebnis der zusätzlich durchgeführten Prüfung sind die vorgesehenen Baumfällungen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde unvermeidbar.

Selbst bei einem bestandsnahen Ausbau, mit dem aber das Ziel des Vorhabens nicht gänzlich zu erreichen wäre, wäre der Baumerhalt aufgrund der Leitungsanlagen und deren Dimensionierung durch Abgrabungen im Wurzelbereich nicht möglich.

Zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen, welche durch den Eingriff verursacht werden, hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Aufstellung der Planung folgende Maßnahmen vorgesehen:

- S 1 – temporärer Schutz der Bestandsbäume während der Bautätigkeit
- S 2 – dauerhafter Schutz der Bestandsbäume
- V 1_{AS} – Bauzeitenregelung für Baumfällarbeiten
- V 2_{AS} – Ökologische Baubegleitung
- FCS 1 – Absuchen potenzieller Brutbäume des Eremiten auf Vorkommen von Individuen

Zur Vermeidung insbesondere von Baumfällungen wurde festgelegt, dass folgende Bäume innerhalb der Baugrenze zu erhalten und zu schützen sind: Die Nummerierung

bezieht sich auf die Baumlisten der Anlage 8 des LBP (vgl. Unterlage U 19.1, Kapitel 8 Anlagen).

- Schnurbäume Straßenbaum-Nr. 241-249 am Bauanfang Albertplatz
- Privatbaum-Nr. 125 vor der Post
- geschützte Flatterulme Privatbaum- Nr. 39 auf der Königsbrücker Straße 49
- kleine Flatterulme Privatbaum-Nr. 37
- Privatbäume Nr. 44, 45, 52, 53, 57
- Tannenstraße Straßenbäume Nr. 3, 8, 53a

Die Vorhabenträgerin sieht zudem weitere speziell dem Artenschutz dienende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vor.

- Prüfung der betroffenen Bäume auf besetzte Baumhöhlen vor Beginn der Baumfällarbeiten durch ökologische Baubegleitung
- Baufeldberäumung außerhalb der Brutzeit im Zeitraum zwischen September bis Anfang März
- Baumfällung nur im Zeitraum vom September/Oktober bis Anfang/Mitte November

Zusätzlich sind für der Ersatzmaßnahme E 1 „naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches“ folgende Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung vorgesehen:

- 1 V – Gehölzschutz während der Bauzeit
- 2 V – Schutz des Bodens während der Bauzeit
- 3 V – Schutz des Oberflächengewässers und des Grundwassers während der Bauzeit
- Einsatz einer ökologischen Baubegleitung
- Nutzung von bereits verdichteten Flächen für die Baustelleneinrichtung und Ablagerung von Aushubmassen
- Begehung des Baufeldes und Sicherung von Habitatstrukturen
- Schutz des Gewässers durch geeignete Bauwasserhaltung und Schutz des Fischbestandes

Zudem wurden zur Vermeidung der Beeinträchtigungen des geschützten Naturdenkmals „Flatterulme“ unter A.III.9.24 weitere konkrete Vermeidungsmaßnahmen festgelegt.

Eine detailliertere Beschreibung der zuvor genannten Maßnahmen erfolgt im LBP (Unterlage U 19.1, Blatt 29 f.), im Maßnahmenverzeichnis (Unterlage U 19.1, Blatt 56 f.) und im Artenschutzfachbeitrag (Unterlage U 19.3, Seite 23 f.) sowie im Erläuterungsbericht zur Naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches (Unterlage U 19.4.1, Seite 16 f.) und den

dazugehörigen Maßnahmenblättern (Unterlage U 19.4.2), welche planfestgestellt werden, soweit sie nicht durch Nebenbestimmungen Änderungen erfahren.

9.1.4 Ausgleich und Ersatz von Eingriffen

Ebenfalls nicht disponibel ist das Gebot nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG, wonach der Verursacher verpflichtet ist, unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist, § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG. Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neu hergestellt ist, § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG.

Unter Berücksichtigung aller Möglichkeiten zur Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen sind erhebliche, nicht vermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft mit dem Vorhaben verbunden. Nicht vermeidbar und erheblich in ihrer Beeinträchtigung sind durch Versiegelung der Eingriff in die Schutzgüter Pflanzen und Tiere, Boden, Wasser sowie Klima und Luft. Des Weiteren wird der Verlust von insgesamt 110 Einzelbäumen, darunter eine große Anzahl an wertvollen Laubbäumen sowie die Eingriffe in die stadt-bildprägenden Vorgartenbereiche als unvermeidbarer und erheblicher Eingriff für die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Klima und Luft sowie das Landschaftsbild bewertet. Außerdem ist im Zusammenhang mit der Ersatzmaßnahme E 1 der baubedingte Eingriff in die Gewässersohle und die baubedingten Störungen der Gewässerflora und –fauna des Kaitzbaches und Biotopteiches als unvermeidbar und erheblich zu qualifizieren.

Ausgehend von dem ermittelten Eingriff und den Konflikten hat nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Vorhabenträgerin die Eingriffsschwere zutreffend bewertet, daraus den notwendigen Kompensationsbedarf abgeleitet und folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorgesehen.

Kompensationsmaßnahmen

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen zur Kompensation geplant:

- Ausgleichsmaßnahme A 1 – Neupflanzungen Straßenbäume entlang Straßenzug Königsbrücker Straße

Für den Verlust von Straßenbäumen und Bäumen auf Privatgrund ist die Neupflanzung von 134 Laubbäumen im unmittelbaren Verkehrsraum entlang der Königsbrücker Straße vorgesehen. Im Abschnitt zwischen Albertplatz und Bischofsweg werden Ulmen verschiedener Sorten gepflanzt, im Abschnitt nördlich des Bischofsweges Silber-Linden. Spezielle Baumarten kommen auf besonders gestalteten Platzbereichen vor der ehemaligen Hauptpost, an der Eschenstraße und am Filmtheater Schauburg zum Einsatz. Der funktionale Ausgleich der beeinträchtigten Funktionen des abiotischen Ressourcen Boden, Wasser, Luft und Klima kann mit den geplanten Ersatzpflanzungen unter Berücksichtigung der Entwicklungszeit der Bäume gelingen. Mit dieser Ausgleichsmaßnahme gelingt auch eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes am selben Ort.

- Ausgleichsmaßnahme A 2 – Wiederherstellung bauzeitlich bedingter Grünflächen

Um den Verlust und die Beeinträchtigung von Vegetationsflächen mit stadtbildprägender Wirkung auszugleichen, werden die beanspruchten Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme wieder begrünt. Damit können die zerstörten und beeinträchtigten ökologischen Funktionen der betroffenen Flächen (vgl. Unterlage U 9.1 – U 9.4 Lageplan LBP-Maßnahmen) wiederhergestellt werden. Ebenso verhält es sich mit den landschaftsästhetischen Funktionen.

- Ausgleichsmaßnahme A 3 – Baumpflanzungen auf privaten Flächen

Für den Verlust von Bäumen auf privaten Flächen ist die Neupflanzung von drei Bäumen auf Grundstücksflächen Privater vorgesehen. Diese gleichen den unmittelbaren Verlust des betroffenen Baumbestandes auf dem jeweiligen Privatgrundstück aus.

- Ersatzmaßnahme E 1 – Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches im Naturbad Dresden Mockritz

Im Bereich des Naturbades Dresden-Mockritz (Flurstücke 176/1, 114/2 und 246/1 der Gemarkung Dresden-Mockritz) soll der Kaitzbach auf einer Länge von ca. 450 m naturnah umgestaltet werden. Die vorhabenbedingten Beeinträchtigungen des Bodens und des Wasserhaushalts durch Versiegelung, der Verlust von Vegetationsstrukturen sowie Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion können mit der geplanten naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches insgesamt in gleichwertiger Weise wiederhergestellt werden. Mit der Renaturierungsmaßnahme werden durch Beseitigung der Sohl- und Uferbefestigung sowie dem Rückbau der Verrohrung, der anschließenden naturnahen Modellierung in ingenieurbilogischer Bauweise und der standortgerechten gewässerökologischen Bepflanzung das Bodengefüge sowie der Wasserhaushalt verbessert. Darüber hinaus wird dadurch die Biotopverbundfunktion entlang des Gewässers verbessert. Ebenso können damit den biotischen Ressourcen des Naturhaushaltes wie Vögeln, Insekten und Kleinsäugern Lebens- und Nahrungsraum zur Verfügung gestellt werden. Die für den Gewässerausbau erforderlich werdende Fällung von zehn Bäumen werden entsprechend der Gehölzschutzsatzung der Landeshauptstadt Dresden vom 16. Juni 1995 vor Ort durch die Pflanzung Hochstämmen (vgl. Unterlage U 18.2.1 Blatt-Nr. 1 Lageplan Entwurf Kaitzbach Mockritz) ausgeglichen.

Im Ergebnis kann mit der Maßnahme E 1 festgestellt werden, dass diese Ersatzmaßnahme die Gesamtbilanz des Naturhaushaltes aufbessert.

- Ersatzmaßnahme E 2 – Neupflanzungen Straßenbäume in Dresden - Pillnitz

Für den Verlust von Straßenbäumen und Bäumen auf privaten Flächen werden in Dresden-Pillnitz entlang der Lohmener Straße 90 Bäume gepflanzt. Damit gelingt funktionsbezogener Ersatz für die Beeinträchtigung des Klimas und der Luft sowie der betroffenen Arten und Biotoptypen im selben Naturraum. Darüber hinaus wird mit der Pflanzung neuer Straßenbäume im selben Naturraum eine landschaftsgerechte Neugestaltung des Landschaftsbildes erreicht.

- Ersatzmaßnahme E 3 – Anlage von Wald in Dresden Hellerau (Flurstück 270 und 271, Gemarkung Dresden-Hellerau)

Die Fläche der Flurstücke 270 und 271 der Gemarkung Dresden-Hellerau soll aufgeforstet werden. So ist die Anlage von Gehölzen und einer Strauchschicht zur Bildung eines Hochkollinen Eichen-Buchenwaldes auf einer Fläche von ca. 10.400 m² in Dresden-Hellerau vorgesehen. Damit können die beeinträchtigten Funktionen des Bodens und des Wasserhaushaltes durch Versiegelung sowie der Verlust von Vegetationsstrukturen in

gleichwertiger Weise im selben Naturraum wiederhergestellt werden. Des Weiteren werden für betroffene Arten und Biotope ein funktionsbezogener Ersatz geschaffen. Mit der Anlage der Waldfläche wird auch Ersatz für den beeinträchtigten Erholungswert geschaffen.

- Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme CEF 1 – Schaffung von Nisthilfen für Höhlenbrüter

Für die zu fällenden 15 Bäume mit Höhlen und Spalten werden für Baumhöhlenbrüter Ersatzbrutmöglichkeiten im Umfang von 30 Nisthilfen und damit ein Ausgleich der Beeinträchtigungen des Lebensraumes für höhlenbrütenden Vogelarten geschaffen. Die Ersatznistkästen sind vor Beginn der Maßnahme in vorhandenen Grünbereichen bzw. in der Nähe geeigneter Nahrungshabitate in umliegenden Gebieten anzubringen. Die Anbringung erfolgt in einer Höhe unzugänglich für tierische Prädatoren und den Menschen mit freien Anflugmöglichkeiten und einer Ausrichtung in westlicher, östlicher oder südlicher Richtung. Mit dem Anbringen der Nistkästen erfolgt daher die räumlich-funktionale Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen für baumhöhlenbrütenden Arten der Avifauna.

- Vorgezogene Ausgleichsmaßnahme FCS 2 – Schaffung von Ersatzquartieren für Fledermäuse

Mit der Fällung von 15 Bäumen mit Spalten und Höhlen gehen potenzielle Quartierbäume für Fledermäuse verloren. Als Ersatz werden vor Baubeginn 30 Fledermauskästen in umliegenden Gebieten mit vorhandenen Grünbereichen bzw. in der Nähe geeigneter Nahrungshabitate angebracht. Unter anderem wird eine Fledermauskastengruppe an Bäumen in der Dresdner Heide befestigt. Die Anbringung erfolgt in einer Mindesthöhe von 3 m, mit freien Anflugmöglichkeiten und einer Ausrichtung in westlicher, östlicher oder südlicher Richtung. Damit kann die räumlich-funktionale Wiederherstellung der beeinträchtigten Funktionen für betroffene Fledermausarten gelingen sowie eine quantitative Verschlechterung des Angebotes an Fortpflanzungs- und Ruhestätten für Fledermäuse vermieden werden.

Ökokontomaßnahmen

Ökokontomaßnahmen oder durch den Staatsbetrieb Zentrales Flächenmanagement durchgeführte Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege, die geeignet und wirtschaftlich angemessen sind, standen für den erforderlichen Ausgleich oder Ersatz nicht zur Verfügung.

Bilanzierung

Die Planfeststellungsbehörde geht von einer ausgeglichenen naturschutzfachlichen Bilanz aus und sieht daher den mit dem Vorhaben verbundenen Eingriff als kompensiert an. Die Bewertungsgrundlage der Bilanzierung erfolgte nach einem numerischen Bewertungsschema für Natur und Landschaft der Landeshauptstadt Dresden, dem sogenannten Dresdner Modell. Die Anwendung dieses standardisierten Modells begegnet keinen Bedenken, da diese Bewertungsverfahren mit rechenhaft handhabbarer Bilanzierung zulässig sind. Zudem ist die Bewertung plausibel erfolgt. Auch wurden hierzu keine Bedenken von der zuständigen unteren Naturschutzbehörde vorgetragen.

9.1.5 Schonung von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen

Agrarstrukturelle Belange stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Nach § 15 Abs. 3 Satz 1 BNatSchG ist bei der Inanspruchnahme von land- oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf agrarstrukturelle Belange Rücksicht zu nehmen, insbesondere sind für die landwirtschaftliche Nutzung besonders geeignete Böden nur im notwendigen Umfang zu beanspruchen. Im Übrigen ist vorrangig zu prüfen, ob der Ausgleich oder Ersatz auch durch Maßnahmen zur Entsiegelung, durch Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen oder durch Bewirtschaftungs- oder Pflegemaßnahmen, die der dauerhaften Aufwertung des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes dienen, erbracht werden kann, um möglichst zu vermeiden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden, vgl. § 15 Abs. 3 Satz 2 BNatSchG. § 15 Abs. 3 BNatSchG bezweckt damit die Schonung von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen.

Dadurch soll zwar vermieden werden, dass Flächen aus der Nutzung genommen werden. Maßgebend bleiben jedoch die Erfüllung der Verursacherpflichten und ihre dauerhafte Absicherung; die in § 15 Abs. 3 S. 2 BNatSchG genannten Belange dürfen diesbezüglich kein Hindernis darstellen. Dies ergibt sich aus dem Gesetzeswortlaut, in dem lediglich von Rücksichtnahme und Prüfung die Rede ist. Wie die Gesetzesbegründung zutreffend ausführt, bleibt es dem fachlichen Beurteilungsspielraum bei der Planung von Kompensationsmaßnahmen überlassen, inwieweit dem Anliegen des Abs. 3 entsprochen werden kann (Schumacher/Fischer-Hüftle, BNatSchG, 2. Aufl. 2010, § 15 Rn. 109).

Mit Ausnahme der Ersatzmaßnahme E 3 werden keine landwirtschaftlich oder forstwirtschaftlich genutzten Flächen beansprucht. Bei der Wahl dieser Ersatzmaßnahme wurden zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde agrarstrukturelle Belange berücksichtigt. So werden keine besonders für die Landwirtschaft geeignete Böden in Anspruch genommen, da die Bodenfruchtbarkeit der beanspruchten Böden in diesem Bereich zu einem überwiegenden Teil mit sehr gering, teilweise als gering und mittel ausgewiesen werden. (RAPIS Landes- und Regionalplanung, Land- und Forstwirtschaft). Des Weiteren liegt die Ackerfläche brach. Zudem entspricht die Ersatzmaßnahme E 3 dem Landschaftsplan Dresden. Demnach rechtfertigen zusätzliche Belange eine Herausnahme der Fläche aus der landwirtschaftlichen Nutzung. So dienen Erstaufforstungen einerseits der Erhöhung des Waldanteils in der Region gemäß den Vorgaben des Regionalplans sowie andererseits der Waldmehrungsplanung des Staatsbetriebs Sachsenforst.

Zur Wiedervernetzung von Lebensräumen ist bereits die Ersatzmaßnahme E 1 „Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches“ geplant.

Nach alledem geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass dem Gebot zur Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange des § 15 Abs. 3 BNatSchG hier ausreichend Rechnung getragen wird.

9.1.6 Unterhaltung und rechtliche Sicherung

Die Anforderungen des § 15 Abs. 4 BNatSchG stehen dem Vorhaben nicht entgegen; ihnen wird mit den festgesetzten Nebenbestimmungen A.III.9.25 – 9.30 ausreichend Rechnung getragen.

Gemäß § 15 Abs. 4 Sätze 1 und 2 BNatSchG sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Der Unterhaltungszeitraum ist durch die zuständige Behörde im Zulassungsbescheid festzusetzen.

Mit der Unterhaltung ist die Herstellungs- und Entwicklungspflege, aber auch die permanente Unterhaltungspflege, soweit diese selbst Gegenstand der Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahme ist, gemeint. Die Herstellungspflege umfasst alle Leistungen, die zur Errei-

chung des Kompensationszustandes erforderlich sind, so dass „Sicherheit“ über den Anwuchserfolg besteht. Die Entwicklungspflege beinhaltet Pflegemaßnahmen zur Erzielung eines funktionsfähigen Zustandes der Vegetation im Zusammenhang mit den Kompensationsmaßnahmen.

Die maßnahmenpezifischen Unterhaltungszeiträume variieren dabei entsprechend der biotopspezifischen Entwicklungsdauer bis zur Erreichung des jeweiligen Zielzustandes. Die Funktionalität einer Kompensationsmaßnahme muss so lange gewährleistet werden, wie die Beeinträchtigung, die sie ausgleichen oder ersetzen soll, besteht.

Der Unterhaltungszeitraum für die Kompensationsmaßnahmen wird in dem jeweiligen Maßnahmenblatt im Maßnahmenverzeichnis (vgl. Unterlage U 19.1, Kapitel 7) beschrieben und mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich festgestellt.

Aus fachlicher Sicht wird für die Kompensationsmaßnahmen A 1 und E 2 sowie für die Ersatzmaßnahme E 3 eingeschätzt, dass die im Maßnahmenverzeichnis benannte einjährige Fertigstellungs- und 2-jährige Entwicklungspflege nicht ausreichend ist, um die Wirkungen des Eingriffs tatsächlich zu kompensieren. Dies insbesondere vor dem Hintergrund der erforderlichen Kompensation der Beseitigung von Altbäumen. Aus diesem Grund wurde eine dauerhafte Unterhaltungspflege im Rahmen der üblichen Unterhaltung für öffentliches Straßenbegleitgrün und kommunaler Forstflächen angeordnet (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.26). Zudem wurde festgelegt, dass Ausfälle nach zu pflanzen sind (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.27).

Da die Planung keine Unterhaltungsmaßnahmen für die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen CEF 1 und die FCS 2 enthält, wurden solche für einen Zeitraum von 25 Jahren als Auflage festgelegt (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.28). Dies umfasst im Wesentlichen den Erhalt der Nisthilfen und Fledermauskästen, die regelmäßige Kontrolle außerhalb der Brutzeit sowie die Säuberung und Reparatur nach Bedarf. Nur mit der Unterhaltung über einen Zeitraum von 25 Jahren kann sichergestellt werden, dass die Nisthilfen und Ersatzhabitate über diesen Zeitraum wirken. Im Anschluss daran kann davon ausgegangen werden, dass im Rahmen der Ausgleichspflanzungen geeignete Habitate für Höhlenbrüter und Fledermäuse entstanden sind.

Verantwortlich für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Maßnahmen ist der Verursacher oder dessen Rechtsnachfolger (§ 15 Abs. 4 S. 3 BNatSchG). Die Vorhabenträgerin ist deshalb auch verpflichtet, die festgestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen rechtlich zu sichern, wobei die vorgesehene rechtliche Sicherung durch unterschiedliche Sicherungsinstrumente erfolgen kann. So kann beispielsweise eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit gemäß § 1090 BGB im Grundbuch eingetragen werden, soweit es sich um Unterlassungspflichten handelt. Für nicht lediglich einmalige Handlungspflichten ist die Eintragung einer Reallast gemäß § 1105 BGB möglich. Darüber hinaus kommt als rechtliche Sicherung auch der Abschluss entsprechender Verträge in Betracht, wenn eine vertragliche Vereinbarung ausreichend erscheint, um eine ausreichende Sicherung zu erreichen.

Für die im Eigentum der Vorhabenträgerin stehenden Flächen, auf denen Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden, wird die rechtliche Sicherung durch eine entsprechende Regelung in Nebenbestimmung A.III.9.29 sichergestellt. Eine darüber hinausgehende dingliche Sicherung durch Eintragung einer Dienstbarkeit ist nicht zwingend notwendig, da das Eigentum der Vorhabenträgerin eine ausreichend dingliche Sicherung darstellt (vgl. hierzu auch Schrader, BeckOK Umweltrecht, § 15 BNatSchG, Rn. 53). Sofern das jeweilige Grundstück an private Dritte verkauft wird, ist der Kompensationszweck bis zur Erreichung des Kompensationsziels durch Eintrag in das Grundbuch dinglich zu sichern. Für die Ausgleichsmaßnahme A 3 und sofern es private Flächen betrifft, für die

Ausgleichsmaßnahme A 2 ist der Kompensationszweck mit den betroffenen Dritten vertraglich zu regeln und dinglich zu sichern.

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

9.1.7 Kompensationsflächenkataster

Gemäß § 17 Abs. 6 Satz 1 BNatSchG sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in ein Kompensationsverzeichnis aufzunehmen. Hierzu übermitteln die zuständigen Behörden der für die Führung des Kompensationsverzeichnisses zuständigen Stelle die erforderlichen Angaben, § 17 Abs. 6 Satz 2 BNatSchG. Näheres kann nach § 17 Abs. 11 BNatSchG durch Rechtsverordnung geregelt werden. Von dieser Möglichkeit hat der Freistaat Sachsen Gebrauch gemacht und regelt in § 9 Abs. 2 SächsÖkoVO die Übergabe der Daten zum Eintrag in das Kompensationsflächenkataster. Dies und die Regelung des § 10 Abs. 1 SächsÖkoVO, wonach in der Zulassungsentscheidung Fristen und Inhalte für die Erfüllung von Nachweispflichten über den Erfolg der Kompensationsmaßnahmen festzulegen sind, wurden in den Regelungen der Nebenbestimmung A.III.9.4 umgesetzt.

9.1.8 Überwachungspflichten

Die zuständige Behörde hat zudem gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen zu prüfen. Hierzu kann sie vom Verursacher des Eingriffs die Vorlage von Berichten verlangen.

Die Umsetzung dieser Regelung erfolgt mit den Nebenbestimmungen A.III.9.5 bis 9.9, wonach fortlaufend während der Umsetzung des Vorhabens der Planfeststellungsbehörde Protokolle/Niederschriften der ökologischen Baubegleitung zur Überwachung der Einhaltung der Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen vorzulegen sind. Zudem ist mit der Fertigstellungsanzeige die Planfeststellungsbehörde über den Stand der Durchführung der festgesetzten und angeordneten Kompensationsmaßnahmen zu unterrichten. Darüber wurde eine Wirksamkeitskontrolle der landschaftspflegerischen Maßnahmen unter Beteiligung der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden festgelegt. Hierzu ist ein Protokoll anzufertigen und der Planfeststellungsbehörde vorzulegen.

9.2 Schutzgebietssystem Natura 2000

Die Vorschriften zum gebietsbezogenen Schutz von Natura 2000 stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Gemäß § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte 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 oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen und nicht unmittelbar der Verwaltung des Gebietes dienen. Ergibt die Prüfung, dass das Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen führen kann, darf das Projekt gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind. Andernfalls ist das Projekt gemäß § 34 Abs. 2 BNatSchG unzulässig. Dabei handelt es sich um

zwingende Planungsleitsätze, die nicht im Wege der Abwägung überwunden werden können.

Das Vorhaben ist unstrittig ein Projekt im Sinne dieser Norm und fällt daher unter den Anwendungsbereich des § 34 BNatSchG.

Natura-2000-Gebiete sind gemäß der Legaldefinition des § 7 Abs. 1 Nr. 8 BNatSchG Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung sowie europäischer Vogelschutzgebiete.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes bestehen keine Schutzgebietsausweisungen von Natura-2000 Gebieten.

Nordöstlich des Untersuchungsgebietes befindet sich in einem Abstand von rund 400 m das FFH-Gebiet „Prießnitzgrund“ (Landesinterne Nummer: 161, EU-Melde-Nummer: DE 4848-304).

Südlich des Untersuchungsgebietes in einer Entfernung von rund 800 m zum Albertplatz grenzt das FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (Landesinterne Nummer: 34E, EU-Melde-Nummer: DE 4545-301).

Und westlich der Königsbrücker Straße knapp 1.000 m vom südlichen Ende des Untersuchungsgebietes entfernt liegt das SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ (Landesinterne Nummer: 26, EU-Melde-Nummer: DE 4545-452).

9.2.1 FFH-Gebiet „Prießnitzgrund“

Aufgrund einer überschlägigen Prüfung lässt sich ausschließen bzw. ist nicht ernstlich zu besorgen, dass erhebliche Beeinträchtigungen von dem Vorhaben einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten auf das FFH-Gebiet „Prießnitzgrund“ einwirken.

9.2.1.1 Gebietsbeschreibung

Das Schutzgebiet umfasst den Mittel- und Unterlauf der Prießnitz durch das Waldgebiet der Dresdner Heide auf einer Länge von ca. 14,3 km und einer überwiegenden Breite von ca. 100 m – 200 m. Die Südgrenze des ca. 224 ha großen Gebietes liegt unmittelbar nördlich der Stauffenbergallee.

9.2.1.2 Erhaltungsziele

Die Erhaltungsziele des FFH-Gebietes ergeben sich aus der Anlage zu § 3 Abs. 1 der Verordnung der Landesdirektion Dresden zur Bestimmung des Gebietes von gemeinschaftlicher Bedeutung "Prießnitzgrund" vom 14. Januar 2011, inhaltlich fortgeltend nach VO der Landesdirektion Sachsen vom 26. November 2012.

1. Erhaltung des teilweise sehr flachen, teilweise stärker eingeschnittenen Kerbsohlentales der Prießnitz im Waldgebiet der Dresdner Heide mit naturnahen Fließgewässerabschnitten, bachbegleitenden Erlen-Eschenwäldern, Altwässern, Nieder- und Zwischenmoorstandorten und naturnahen Buchenwaldbereichen sowie kleinflächigen Grünlandbeständen im südöstlichen Randbereich.
2. Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden natürlichen Lebensräume von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang I der FFH-RL, einschließlich der für einen günstigen Erhaltungszustand charakteristischen Artenausstattung sowie der mit ihnen räumlich

und funktional verknüpften, regionaltypischen Lebensräume, die für die Erhaltung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Lebensräume des Anhanges I der FFH-RL von Bedeutung sind (z. B. LRT 9160 Sternmieren-Eichen-Hainbuchen, LRT 9110 Hainsimsen Buchenwälder).

3. Bewahrung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der im Gebiet vorkommenden Populationen der Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang II der FFH-RL sowie ihrer Habitate im Sinne von Artikel 1 Buchstabe f der FFH-RL (z. B. Fischotter, Grüne Keiljungfer).
4. Besondere Bedeutung kommt der Erhaltung bzw. der Förderung der Unzerschnittenheit und funktionalen Zusammengehörigkeit der Lebensraumtyp- und Habitatflächen des Gebietes, der Vermeidung von inneren und äußeren Störeinflüssen auf das Gebiet sowie der Gewährleistung funktionaler Kohärenz innerhalb des Gebietssystems NATURA 2000 zu, womit entscheidenden Aspekten der Kohärenzforderung der FFH-RL entsprochen wird.

9.2.1.3 Prognose möglicher Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele

Zur Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen sind zunächst die von dem Vorhaben ausgehenden Wirkungen festzustellen. In einem nächsten Schritt ist zu prüfen, ob durch diese Wirkfaktoren erhebliche Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele bzw. erhebliche Beeinträchtigungen des Erhaltungszustandes der vorkommenden geschützten Tierarten eintreten. Unter einer Beeinträchtigung ist hierbei eine Einwirkung auf ein Natura 2000-Gebiet zu verstehen, die sich unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele und des Schutzzwecks nachteilig auf den geschützten Lebensraum oder die geschützten Arten auswirkt (Lütke/Ewer, BNatSchG, 2. Auflage, § 34 Rn. 7). Maßstab für die Erheblichkeitsschwelle sind die für das jeweilige Gebiet maßgeblichen Erhaltungsziele. Gleichwohl sind Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele irrelevant und damit unerheblich, die sich naturschutzfachlich im Bagatellbereich bewegen (BVerwG Beschluss vom 10. November 2009, Az: 9 B 28/09, zitiert nach juris, Rn. 8).

Wirkungen des Vorhabens

Aufgrund der Lage ca. 400 m außerhalb des Vorhabenbereichs und dem Umstand, dass es zu keiner vorhabenbedingten relevanten Erhöhung der Verkehrsbelegung der unmittelbar an das Schutzgebiet angrenzenden Stauffenbergallee kommt, können anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen ausgeschlossen werden.

Nicht ausgeschlossen sind baubedingte Wirkfaktoren. Das sind solche, die unmittelbar mit der Bautätigkeit in Zusammenhang stehen. In Betracht kommen vorliegend während der Bauzeit auftretende Schadstoff - und Lärmemissionen.

Erhaltungsziel 1

Da es durch das Vorhaben zu keiner direkten Betroffenheit des Schutzgebietes kommt, können vorhabenbedingte Auswirkungen auf das Erhaltungsziel ausgeschlossen werden.

Erhaltungsziel 2

Im Wirkungsbereich befindet sich der LRT 9160 Sternmieren-Eichen-Hainbuchenwälder. Vorhabenbedingt können deshalb bauzeitliche Störungen von charakteristischen Brutvogelarten (u. a. Buntspecht) durch Lärm nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden.

Unter Berücksichtigung der in diesen Beschluss unter A.III aufgenommen Nebenbestimmungen sowie dem Umstand, dass die Beeinträchtigungen nur von temporärer Natur sind und sich mögliche Wirkungen auf einen bereits durch Straßenlärm erheblich vorbelasteten Bereich des Schutzgebietes erstrecken (Stauffenbergallee), können baubedingte Beeinträchtigungen charakteristischer Arten des LRT, welche über die Bagatellgrenze hinausgehen, ausgeschlossen werden.

Erhaltungsziel 3

Hinsichtlich einer möglichen Betroffenheit von vorkommenden Populationen der Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse gemäß Anhang II der FFH-RL sowie ihrer Habitate gelten die zu Erhaltungsziel 2 gemachten Ausführungen entsprechend. Da lediglich bauzeitliche Wirkungen in Betracht kommen, sind mögliche Auswirkungen lediglich temporärer Natur und auf einen bereits deutlich vorbelasteten Bereich des Schutzgebietes beschränkt.

Beeinträchtigungen, die die Erheblichkeitsschwelle überschreiten und damit eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der Arten, können deshalb mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden.

Erhaltungsziel 4

Im Ergebnis der Ausführungen zu den Erhaltungszielen 1 bis 3 steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es zu keinen Beeinträchtigungen des Erhaltungsziels 4, welche über die Bagatellgrenze hinausgehen, kommen wird. Insbesondere kommt es zu keiner Trennung von Lebensraum- und Habitatflächen.

9.2.2 FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ und SPA-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“

Aufgrund der Entfernung und der Art des Vorhabens (Ausbau einer Bestandstrasse) sowie dessen Lage innerhalb eines von anthropogenen Belastungen geprägten innerstädtischen Gebietes können mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit relevante Auswirkungen auf die genannten Schutzgebiete ausgeschlossen werden.

9.2.3 Einschätzung und Relevanz anderer Pläne und Projekte

Gemäß § 34 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist auch das Zusammenwirken des Vorhabens mit anderen Plänen und Projekten zu berücksichtigen. Dadurch sollen Beeinträchtigungen, die erst durch kumulative Effekte mit anderen Projekten oder Plänen erheblich sein können, in die Prüfung mit einbezogen werden.

Andere Projekte, die Auswirkungen auf das FFH-Gebiet haben können, sind der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt und wurden auch im Rahmen des Anhörungsverfahrens nicht mitgeteilt.

9.2.4 Gesamtzusammenfassung der FFH-Verträglichkeitsvorprüfung

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht im Ergebnis der durchgeführten Betrachtungen fest, dass bei Beachtung der mit diesem Beschluss festgestellten Vermeidungsmaßnahmen die Umsetzung des Vorhabens weder für sich allein noch durch das Zusammenwirken mit anderen Projekten zu Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele Europäischer Schutzgebiete, über die Bagatellgrenze hinaus, führen wird.

Das Vorhaben ist somit verträglich mit den Erhaltungszielen des Natura-2000-Gebiets und zulässig im Sinne von § 34 BNatSchG.

9.3 Allgemeiner Artenschutz

Dem Vorhaben stehen Belange des allgemeinen Artenschutzes nicht entgegen.

Bezüglich weiterer zu berücksichtigender Belange von Natur und Landschaft sehen die allgemeinen Artenschutzregelungen bestimmte Verbote zum Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen vor.

So ist es gemäß § 39 Abs. 1 BNatSchG verboten, wild lebende Tiere mutwillig zu beunruhigen oder ohne vernünftigen Grund zu fangen, zu verletzen oder zu töten (Nr. 1), wild lebende Pflanzen ohne vernünftigen Grund von ihrem Standort zu entnehmen oder zu nutzen oder ihre Bestände niederzuschlagen oder auf sonstige Weise zu verwüsten (Nr. 2) und Lebensstätten wild lebender Tiere und Pflanzen ohne vernünftigen Grund zu beeinträchtigen oder zu zerstören (Nr. 3).

Mit dem gegenständlichen Vorhaben wird ein legitimer Zweck verfolgt. Mutwillige Handlungen ohne vernünftigen Grund im Sinne der Norm sind darin nicht zu sehen.

Weitere Verbote sind unter § 39 Abs. 5 BNatSchG geregelt, wonach gemäß § 39 Abs. 5 S. 1 Nr. 2 BNatSchG es zum allgemeinen Schutz wild lebender Tiere und Pflanzen unter anderem verboten ist, Bäume, die außerhalb des Waldes, von Kurzumtriebsplantagen oder gärtnerisch genutzten Grundflächen stehen, Hecken, lebende Zäune, Gebüsche und andere Gehölze in der Zeit vom 1. März bis zum 30. September abzuschneiden, auf den Stock zu setzen oder zu beseitigen. Zulässig sind schonende Form- und Pflegeschnitte zur Beseitigung des Zuwachses der Pflanzen oder zur Gesunderhaltung von Bäumen.

Mit dieser Vorschrift soll der Mindestschutz aller wild lebenden Tiere sichergestellt werden. Dies wird im Rahmen des Vorhabens umgesetzt, wonach mit der Vermeidungsmaßnahme V 1_{AS} vorgesehen ist, dass die Baufeldfreimachung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten erfolgt. Dies wurde nochmals mit der Nebenbestimmung A.III.9.14 präzisiert, wonach die Beseitigung von Gehölzen oder ihnen gleichgestellte Maßnahmen grundsätzlich in dem gesetzlich dafür vorgesehenen Zeitraum vom 1. Oktober bis 28./29. Februar umzusetzen sind.

Auch dem allgemeinen Artenschutz nach § 40 BNatSchG wird mit der vorliegenden Planung Rechnung getragen. Zum Schutz der biologischen Vielfalt vor Gefährdungen, die von einem unkontrollierten Ausbringen von Tieren und Pflanzen nichtheimischer oder invasiver Arten ausgehen kann, enthält der § 40 Abs. 1 BNatSchG einen Genehmigungsvorbehalt für das Ausbringen von Pflanzen gebietsfremder Arten in der freien Natur. Soweit ersichtlich wird die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen heimische Arten verwenden, so dass eine Genehmigung nicht erforderlich ist. Da jedoch die landschaftspflegerische Ausführungsplanung noch konkret mit der unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden, im Rahmen der Ausgleichsmaßnahme A 3 zusätzlich mit den privat Betroffenen abzustimmen ist, wurde eine Auflage zur Verwendung gebietseigener Arten und Saaten in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.22) und hiermit zusätzlich auf den Genehmigungsvorbehalt des § 40 Abs. 1 BNatSchG hingewiesen.

9.4 Besonderer Artenschutz

Das geplante Vorhaben ist mit den Belangen des besonderen Artenschutzes vereinbar. Die Grundlage dieses Prüfungsergebnisses bildet der Artenschutzfachbeitrag (Unterlage U 19.3) sowie die Alternativenprüfung für die artenschutzrechtliche Ausnahme (vgl. Unterlage U 19.3.1).

4.5.1 Rechtsgrundlagen

Die für die Zulassung dieses Vorhabens relevanten Vorschriften des besonderen Artenschutzes sind die in § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 BNatSchG geregelten Zugriffsverbote. Die in § 44 Abs. 2 und Abs. 3 BNatSchG geregelten Besitz- und Vermarktungsverbote sind für das gegenständliche Vorhaben nicht von Relevanz.

Für die Prüfung, ob das Vorhaben mit dem Artenschutz vereinbar ist, sind die Zugriffsverbote nach § 44 Abs. 1 BNatSchG auf

- wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten, ihre Entwicklungsformen und auf ihre Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (Abs. 1 Nr. 1 und 3),
- wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und die europäischen Vogelarten (Abs. 1 Nr. 2) und auf
- wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten und ihre Entwicklungsformen (Abs. 1 Nr. 4)

relevant.

Aufgrund der Privilegierungsregelung des § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten die Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft nach Maßgabe der Regelungen des § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG. Daher beziehen sich die relevanten Zugriffsverbote in diesen Fällen ausschließlich auf Arten des Anhangs IV der FFH-RL sowie auf europäische Vogelarten oder solcher Arten, die in einer – noch nicht existierenden – Rechtsverordnung gemäß § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind.

Mit dem Vorhaben liegt ein nach § 15 BNatSchG zulässiger Eingriff vor, der nach § 17 Abs. 1 BNatSchG durch diesen Beschluss zugelassen wird (vgl. Ausführungen zur Eingriffsregelung oben unter C.V.9.1). Damit greift für dieses Vorhaben die Privilegierung des § 44 Abs. 5 BNatSchG.

9.4.1 Grundlage der artenschutzrechtlichen Prüfung

Zur Prüfung, ob und inwieweit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände durch das Vorhaben verwirklicht werden, hat die Vorhabenträgerin einen Artenschutzfachbeitrag (vgl. Unterlage U 19.3) vorgelegt.

Der Artenschutzfachbeitrag enthält eine Darstellung der relevanten Merkmale des Vorhabens und des Untersuchungsgebietes sowie die Ermittlung des relevanten Artenspektrums, die Prüfung der Betroffenheit dieser Arten (Relevanzprüfung), eine Konfliktanalyse einschließlich einer Darstellung der erforderlichen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen.

Grundlage für die Ermittlung des Artenspektrums sind Datenbankauswertungen der Zentralen Multibase-Artdatenbank des Freistaates Sachsen sowie die Erfassung von Fleder-

mausarten (Begehungen, tiefergehende Untersuchung potenzieller Habitats, Detektorbegehungen), die Erfassung des Eremiten (visuelle Kontrollen und intensive Begutachtung potenzieller Habitats) und die Kartierung der Avifauna (Begehungen).

Da letztmalig Begehungen im Jahr 2017 erfolgten und die Daten damit älter als 5 Jahre sind, wurde der Artenschutzfachbeitrag einer Plausibilisierung unterzogen. Mit Überprüfung und Bestätigung der vorhandenen Biotoptypen im Untersuchungsgebiet sind keine wesentlichen Veränderungen des Artenspektrums und Bestandes zu erwarten. Die untere Naturschutzbehörde schätzt hierzu ein, dass aufgrund der Fortdauer und Kontinuität der Baumstrukturen eine Plausibilität und Aktualität der Artdaten gegeben ist.

Daher ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die Ergebnisse der ursprünglichen Erfassungen und Kartierungen den aktuellen Artbestand immer noch adäquat abbilden und damit geeignete Grundlage im Rahmen der artenschutzrechtlichen Prüfung sind. Ebenso bestehen hinsichtlich der verwendeten Erfassungsmethoden keine Bedenken.

9.4.2 Wirkfaktoren

Mit dem geplanten Vorhaben lassen sich folgende Wirkfaktoren ableiten:

Baubedingte Wirkfaktoren:

- akustische und optische Störungen durch das Baugeschehen,
- Bewegung durch Menschen und Maschinen,
- Erschütterungen, sowie andere mechanische Einwirkungen im Baustellenbereich und des Umfeldes, außerdem
- Abgas- und Staubemissionen

Anlagebedingte Wirkfaktoren:

- dauerhafter Flächenentzug, Habitatverlust und
- zusätzliche Barrierewirkung durch die verbreiterte Straße

Betriebsbedingte Wirkfaktoren:

- betriebsbedingte Schadstoffeinträge, akustische Störungen und
- Kollisionsgefahr.

9.4.3 Artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen und CEF-Maßnahmen

Auf die im landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen, welche auch den artenschutzrechtlich relevanten Arten zugutekommen, wird hiermit ausdrücklich Bezug genommen (vgl. Unterlage U 19.1). In diesem Zusammenhang ist die ökologische Baubegleitung und die artenschutzrechtliche Fallbegleitung durch ein Büro mit nachgewiesener fachlicher Eignung für die Artengruppen Vögel und Fledermäuse hervorzuheben. Damit kann sichergestellt werden, dass bauwerks- und baudurchführungsbezogene Vorkehrungen adäquat zur Anwendung kommen, um artenschutzrechtliche Verbotstatbestände möglichst zu vermeiden. Insbesondere kann hiermit auf unvorhergesehene und besondere Situationen vor Ort reagiert werden.

Zur Sicherung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang können sogenannte CEF-Maßnahmen (measure to ensure the continuous ecological functionality) vorgesehen und festgesetzt werden.

Die Vorhabenträgerin führt folgende funktionserhaltende Maßnahmen durch, welche mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgesetzt werden.

- CEF 1 Schaffung von Nisthilfen für Höhlenbrüter

Des Weiteren sind folgende Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustandes vorgesehen, die auch als sogenannten FCS-Maßnahmen (Favourable Conservation Status) bezeichnet werden, da sie dazu dienen, einen günstigen Erhaltungszustand zu bewahren.

- FCS 1 – Absuchen der potenziellen Brutbäume des Eremiten auf Vorkommen von Individuen, im Bedarfsfall Umsiedlung in Ersatzhabitat
- FCS 2 – Schaffung von Ersatzquartieren für Fledermäuse

9.4.4 Konfliktanalyse

Pflanzenarten nach Anhang IV der FFH-RL

Unter Zugrundelegung der artenschutzrechtlichen Fachprüfung geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass im Vorhabengebiet keine Hinweise auf Vorkommen von Pflanzenarten des Anhangs IV b der FFH-Richtlinie existieren. Besonders geschützte/streng geschützte Pflanzenarten werden von dem Vorhaben daher nicht betroffen.

Tierarten nach Anhang IV der FFH-RL

Anders fielen die Ermittlungen der besonders geschützten/streng geschützten Tierarten aus. Im Vorhabengebiet bzw. im Umkreis konnten nach Anhang IV a der FFH-Richtlinie besonders geschützte Säugetierarten (Fledermäuse), eine besonders geschützte Käferart und europäische Vogelarten (u. a. Blaumeise) ermittelt werden.

Zu Vorkommen von besonders geschützten bzw. streng geschützten Fischarten, Reptilienarten, Falterarten, Libellenarten, Amphibienarten sowie Weichtierarten bestehen keine Anhaltspunkte.

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

Säugetierarten

Fledermäuse - Zwergfledermaus, Großer Abendsegler

Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es verboten, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten. Der Verhinderung von Verletzungen und Tötungen dienen die Vermeidungsmaßnahmen V_{1AS} und V_{2AS} sowie die hierzu ergänzenden Nebenbestimmungen A.III.9.12, 9.13 und 9.15. Diese umfassen u. a. die Kontrolle der zu fallenden Gehölze auf Besatz sowie die Bau- und Feldfreimachung/Rodung von Gehölzen außerhalb der Wochenstubezeit der Fledermausarten. Somit kann ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Sollte es trotz dessen zu Verletzungen oder Tötungen von einzelnen Individuen

kommen, gehört dies zum allgemeinen Lebensrisiko der Fledermausarten. Eine signifikante Erhöhung dieses Risikos erfolgt durch das Vorhaben nicht (§ 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. BNatSchG).

Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermausarten wurden innerhalb des Vorhabensbereichs nicht nachgewiesen, können aufgrund der existierenden Gehölzstrukturen allerdings nicht grundsätzlich ausgeschlossen werden. Inwieweit die Betroffenheit Auswirkungen auf die Zulässigkeit des Vorhabens hat, ist an § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG zu messen. Danach dürfen wild lebende Tiere der streng geschützten Arten u. a. während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten nicht erheblich gestört werden. Unter einer Störung ist dabei jede unmittelbare Einwirkung auf ein Tier zu verstehen, die eine Verhaltensänderung desselben bewirkt. In Betracht kommen beispielsweise Lärm, Licht oder Wärme, aber auch vorhabenbedingte Zerschneidungs- und Trennwirkungen (Lau, in: Frenz/Müggenborg, BNatSchG, § 44 Rn. 29). Erheblich ist eine Störung, wenn sich dadurch der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Eine lokale Population lässt sich dabei als Gruppe von Individuen einer Art definieren, die eine Fortpflanzungs- oder Überdauerungsgemeinschaft bilden und einen zusammenhängenden Lebensraum gemeinsam bewohnen.

In Betracht kommen potenzielle Störungen durch den Baustellenbetrieb und den Gehölzfällungen im Rahmen der Baufeldfreimachung. Allerdings stellen diese Störungen insbesondere unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen V 1_{AS} und V 2_{AS} sowie der Auflagen unter A.III.9.12, 9.13 und 9.15 keine erhebliche Störung i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG dar. Die Störungen wirken sich, wenn überhaupt, nur auf Einzelindividuen aus und führen nicht zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung der gesamten Fortpflanzungs- oder Überdauerungsgemeinschaft der betroffenen Fledermausarten im lokalen Lebensraum. Ferner ist zu berücksichtigen, dass auch heute schon Vorbelastungen durch die bestehende Königsbrücker Straße und ihre Nebenstraßen existieren, so dass Beeinträchtigungen, sollten sie eintreten, als nicht erheblich störend einzuschätzen sind.

Weiterhin war zu prüfen, ob durch das Vorhaben gegen § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG verstoßen wird. Danach ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Wie bereits oben festgestellt, konnten im Vorhabensbereich keine Nachweise von Wochenstuben und Quartieren erbracht werden. Allerdings besteht die Möglichkeit, dass vorhandene Gehölzstrukturen im Vorhabenumfeld als Fortpflanzungs- oder Ruhestätten genutzt werden, die bei Vorhabenumsetzung zerstört werden. Da im unmittelbaren Umfeld keine geeigneten Habitate existieren bzw. hergestellt werden können (z. B. durch Anbringen von Fledermauskästen), besteht vorliegend keine Möglichkeit die Sicherung der ökologischen Funktion von Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang durch Umsetzung sogenannter CEF-Maßnahmen sicherzustellen (§ 44 Abs. 5 Satz 1 Nr. 3 BNatSchG).

Im Ergebnis verstößt das Vorhaben im Hinblick auf die artenschutzrechtliche Betroffenheit von Fledermausarten gegen § 44 Abs. 1 Nr. BNatSchG. Es bedarf somit einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG, die nachfolgend geprüft wird:

Gemäß § 45 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG darf eine Ausnahme nur zugelassen werden, wenn ein Ausnahmegrund vorliegt, zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Vorliegend kommen als Ausnahmegrund zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art in Betracht (§ 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG). Wie bereits im Rahmen der Erforderlichkeit des

Vorhabens dargelegt (vgl. C.II), ist die Umsetzung der Maßnahme zwingend notwendig, um die bestehenden unzureichenden Verkehrsverhältnisse insbesondere im Hinblick auf den im Vorhabensbereich stark frequentierten ÖPNV zu verbessern. Für diesen bestehen erhebliche Gefährdungen gerade beim Fahrgastwechsel, da hierfür die Kreuzung der vom Individualverkehr genutzten Fahrbahn erforderlich ist. Auf die weitergehenden Ausführungen unter C.II wird verwiesen. Im Ergebnis dessen steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass damit der Ausnahmegrund der zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses i. S. d. § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG gegeben ist.

Vorliegend gibt es auch keine zumutbare Alternative. Dies wurde bereits im Zuge der Variantenprüfung (vgl. C.III) mit dem Ergebnis festgestellt, dass eine Vermeidung von Gehölzfällungen mit Lebensstätten geschützter Arten zur Folge hätte, dass nördlich des Bischofsweges der Straßenausbau zwischen den vorhandenen Borden erfolgen müsste. Damit würde die zur Verfügung stehende Straßenbreite nicht ausreichen, um einen separaten Gleiskörper für die Straßenbahn zu schaffen. Auch die einzig in Frage kommende Alternative 8.4 stellt keine solche Alternative dar. Zwar könnten bei dieser Variante im Vergleich zur Vorzugsvariante 8.7 drei Bäume weniger gefällt und damit ggf. weniger Lebensstätten beseitigt werden, allerdings lässt sich der dauerhafte Erhalt dieser drei Gehölze nicht sicher prognostizieren. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass auch bei Umsetzung der Variante 8.4 umfangreiche Tiefbauarbeiten für die Medienneuerverlegung im unmittelbaren Bereich der drei Gehölze erforderlich würden, in deren Folge massive Schädigungen am Wurzelsystem und damit im Hinblick auf die Standfestigkeit der Bäume nicht ausgeschlossen werden können.

Durch das Vorhaben wird auch der Erhaltungszustand der vorkommenden Fledermausarten nicht verschlechtert. Diesbezüglich ist festzustellen, dass sich dieser im Großraum Dresden bei Beachtung der Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes FCS 2, die die Schaffung von 30 Ersatzquartieren vorsieht, mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindern wird.

Im Ergebnis kann somit eine Ausnahmegenehmigung von den Verboten des § 44 Abs. 1 BNatSchG für die vorkommenden Fledermausarten gemäß § 45 Abs. 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG im Rahmen dieses Beschlusses erteilt werden. Die untere Naturschutzbehörde, als für die Genehmigung grundsätzlich zuständige Behörde i. S. d. § 45 Abs. 7 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG hat zu dem Antrag auf Ausnahme Stellung genommen und gegen die Planung keine Bedenken vorgetragen.

Käfer

Eremit

Hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Betroffenheit des Eremiten wird auf die zu den Fledermausarten gemachten Ausführungen verwiesen.

Unter Berücksichtigung der Vermeidungsmaßnahmen V 1_{AS} und V 2_{AS} kann ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden. Im Hinblick auf die Beschädigung bzw. Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG) ist festzustellen, dass es durch die vorhabenbedingten Gehölzfällungen zu einem Verstoß kommt und eine Aufnahmeprüfung gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG notwendig wird.

Da die Voraussetzungen einer Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG denen der Ausnahmeregelung bei den Fledermausarten entsprechen, wird auf die dort

gemachten Ausführungen verwiesen. Dabei sorgt die Maßnahme zur Sicherung des Erhaltungszustandes FCS 1 (Absuchen und ggf. Umsiedlung in Ersatzhabitat) dafür, dass sich mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit der Erhaltungszustand des Eremiten nicht verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes nicht behindert wird.

Im Ergebnis dessen kann im Rahmen dieses Beschlusses ebenfalls eine Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG in Bezug auf den Eremiten erteilt werden.

Weitere geschützte Tierarten

Weitere geschützte Arten wie die nach Anhang IV geschützten Amphibien, Reptilien, Libellen, Schmetterlinge, Fischarten und Rundmäuler sowie Weichtiere wurden im Einwirkungsbereich des Vorhabens zum Ausbau der Königsbrücker Straße nicht vorgefunden und es bestehen zudem keine Anhaltspunkte für das Vorkommen dieser Arten.

Europäische Vogelarten

Das Vorhaben hat Auswirkungen auf verschiedene europäische Vogelarten (u. a. Blaumeise, Elster).

Es ist nicht zu befürchten, dass im Zuge der Maßnahmenumsetzung europäische Vogelarten getötet oder verletzt werden, § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG. Adulte Tiere können wegfliegen, um sich vor eventuellen Gefahren zu retten. Dass Jungtiere bzw. Eier betroffen werden, die nicht in der Lage wären, vor Gefahren zu fliehen, kann vermieden werden. Durch die Vermeidungsmaßnahmen V 1_{AS} und V 2_{AS} wird gewährleistet, dass die Baufeldfreimachung ausschließlich außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten betroffener Vogelarten und nach einer Besatzkontrolle erfolgt. Damit wird sichergestellt, dass keine Jungtiere oder Eier durch die Baumaßnahmen angetroffen werden, womit deren Tötung oder Verletzung ausgeschlossen ist.

Da die Baufeldfreimachung außerhalb der Brutzeit erfolgt (V 1_{AS}) sind Störungen während der Fortpflanzungs- oder Aufzuchtzeit nicht zu befürchten, § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG. Auch Störungen durch baubedingte Emissionen sind nicht zu erwarten, da sich insbesondere die lärmempfindlichen Arten kaum in der Nähe der Bauarbeiten ansiedeln werden. Hinzu kommt, dass es sich lediglich um temporäre Störungen handelt und die Baumaßnahmen in Bereichen stattfinden, die Lärmvorbelastungen aufweisen (u. a. Königsbrücker Straße). Unter Berücksichtigung der CEF 1 - Maßnahme (Anbringung von 30 Nisthilfen im bzw. im Umfeld des Vorhabenbereichs) wird sichergestellt, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Populationen europäischer Vogelarten nicht verschlechtert. Im Ergebnis dessen kann ein Verstoß gegen § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ausgeschlossen werden.

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

Ersatzmaßnahme E 1

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die Ersatzmaßnahme E 1 keine artenschutzrechtlichen Verbote auslöst. Hierfür spricht zum einen die Art der Maßnahme, die eine Gewässerrenaturierung und damit eine Verbesserung des naturschutzfachlichen und gewässerökologischen Zustandes des Maßnahmebereichs und seines Umfeldes vorsieht und zum anderen die umfangreichen Nebenbestimmungen (vgl. A.III.9.10 – 9.18). Diese stellen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde sicher, dass es durch die vorhabenbedingte Umsetzung der Ersatzmaßnahme zu keinen relevanten artenschutzfachlichen Auswirkungen kommen wird. Exemplarisch sind dabei die Notwendigkeit einer artenschutzfachlichen Baubegleitung und deren enges Abstimmungserfordernis mit der unteren Naturschutzbehörde als Fachbehörde zu nennen.

9.5 Gesetzlich geschützte Biotope

Das Vorhaben berührt gesetzlich geschützte Biotope. Die Vorschriften des Biotopschutzes stehen dem Vorhaben aber nicht entgegen.

9.5.1 Grundsatz

Nach § 30 Abs. 1 BNatSchG werden bestimmte Teile von Natur und Landschaft, die eine besondere Bedeutung als Biotope haben, gesetzlich geschützt. Handlungen, die zu einer Zerstörung oder einer sonstigen erheblichen Beeinträchtigung der im BNatSchG genannten Biotope führen können, sind gemäß § 30 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verboten. Die Verbote des Satzes 1 gelten auch für weitere von den Ländern gesetzlich geschützte Biotope, § 30 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG i. V. m. § 21 Abs. 1 Nr. 1 bis 4 SächsNatSchG.

9.5.2 Auswirkungen des Vorhabens auf gesetzliche geschützte Biotope

Im Untersuchungsraum der Ersatzmaßnahme E 1 befindet sich ein Naturteich im Freibad Dresden-Mockritz. Dieser Naturteich ist der Kategorie „natürliche oder naturnahe Bereiche stehender Binnengewässer mit Ufer- und Verlandungsbereichen“ zuzuordnen und unterliegt daher dem besonderen gesetzlichen Schutz des § 30 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 BNatSchG und § 21 SächsNatSchG.

Der Naturteich ist nahezu komplett von einem, meist schmalen, Röhrichtsaum umgeben. Am nördlichen Ufer des Stillgewässers befinden sich mehrere Silberweiden, welche vor längere Zeit als Kopfbäume beschnitten wurden. Darüber hinaus sind Schwimmblattpflanzen auf dem Teich vorhanden.

Die bau- und anlagebedingte Inanspruchnahme eines Teils des gesetzlich geschützten Biotopteiches ist mit einer Zerstörung des Röhrichtbestandes und der Verkleinerung des Teiches verbunden. Dies führt zu einer teilweisen Zerstörung oder sonstigen erheblichen Beeinträchtigung des geschützten Biotopes, welche gemäß § 30 Abs. 2 BNatSchG eine verbotene Handlung darstellt.

Ausnahmen von den Verboten können gemäß § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden, wenn die Beeinträchtigungen ausgeglichen werden können.

Wie der einschlägigen Kommentierung zu § 30 BNatSchG entnommen werden kann, ist der Begriff des Ausgleichs in § 30 BNatSchG wie im Rahmen der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung der § 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG zu verstehen. Voraussetzung ist also, dass das beeinträchtigte oder zerstörte Biotop in gleichartiger Weise wiederhergestellt wird. Es ist demnach ein Biotop desselben Typs zu schaffen, der in den standörtlichen Gegebenheiten und der Flächenausdehnung mit dem beeinträchtigten Biotop im

Wesentlichen übereinstimmt (VGH München, Beschluss vom 9. August 2012 – 14 C 12.308 –, juris Rn. 21).

Für den teilweisen Verlust des geschützten Naturteiches samt seines Röhrichtbestandes sieht die Vorhabenträgerin die Herstellung einer offenen Wasserfläche im Bereich des Flächennaturdenkmals „Tiefe Börner“ (2 CEF) und die Umpflanzung von Röhrichtsoden innerhalb des gesetzlich geschützten Biotopes (1 CEF) vor. Mit der Entlandung eines Teiches im Flächennaturdenkmal wird eine offene Wasserfläche geschaffen. Zudem werden vor Beginn der Bauarbeiten die Röhrichtsoden aus den betroffenen Flächen entnommen, artgerecht gelagert und im Anschluss wieder eingepflanzt. Damit können dieselben biologischen Funktionen, die mit Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 verloren gehen wiederhergestellt werden. Zudem erfolgt die Herstellung der auszugleichenden Wasserfläche in räumlicher Nähe zum beeinträchtigten und teilweise zerstörten Biotopteiches. Die dargestellten Ausgleichsmaßnahmen sind daher nach ihrer Art und des Umfanges geeignet, dem Erfordernis der der gleichartigen Wiederherstellung gerecht zu werden.

Die zuständige untere Naturschutzbehörde stimmt dem zu und erachtet die Renaturierung des mittlerweile verlandeten Kleingewässer im Bereich des Flächennaturdenkmals „Tiefe Börner“ als geeignet, den Verlust an Wasser- und Uferfläche im unmittelbaren Umfeld zu kompensieren und damit insgesamt eine vielfältige Biotopstruktur im Flächennaturdenkmal zu stärken. Insbesondere wird damit die Funktion eines Laichgewässers im Flächennaturdenkmal wiederhergestellt, welche verloren gegangen ist.

Demnach konnte eine Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden.

9.6 Sonstiger Gebietsschutz

Das Vorhaben ist auch mit dem sonstigen Gebietsschutz vereinbar.

Zu der Schutzkategorie des Gebietsschutzes zählen die in §§ 23 bis 29 BNatSchG und §§ 14 bis 19 SächsNatSchG genannten naturschutzrechtlich ausgewiesenen gesetzlich geschützten Gebieten. Für das Vorhaben sind die Vorschriften des § 26 BNatSchG zu den Landschaftsschutzgebieten und § 28 BNatSchG i. V. m. § 18 SächsNatSchG zu den Naturdenkmälern relevant.

9.6.1 Landschaftsschutzgebiet „Wilschdorf-Rähnitzer-Sandhügelland“

Das Vorhaben ist mit dem Charakter des Landschaftsschutzgebietes „Wilschdorf-Rähnitzer-Sandhügelland“ und dem besonderen Schutzzweck der Schutzgebietsverordnung vereinbar.

Die Kompensationsmaßnahme E 3 „Anlage von Wald“ auf den Flurstücken 270 und 271 der Gemarkung Dresden-Hellerau liegt vollständig im Landschaftsschutzgebiet „Wilschdorf-Rähnitzer-Sandhügelland“.

Damit unterliegt das Vorhaben den in § 4 der Verordnung der Landeshauptstadt Dresden zur Festsetzung des Landschaftsschutzgebietes „Wilschdorf-Rähnitzer-Sandhügelland“ vom 4. Dezember 1997 genannten Verboten und dem in § 5 der VO des LSG geregelten Erlaubnisvorbehalt.

Für die Kompensationsmaßnahme E 3 „Anlage von Wald“ wird eine Erlaubnis nach § 5 der VO des Landschaftsschutzgebietes „Wilschdorf-Rähnitzer-Sandhügelland“ im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses erteilt. Das hierfür erforderliche Einvernehmen der unteren Naturschutzbehörde wurde mit Schreiben vom 30. Januar 2024 erteilt.

So enthält die Verordnung in § 5 Abs. 2 eine Aufzählung für bestimmte Handlungen, welche einer Erlaubnis bedürfen. Unter § 5 Abs. 2 Nr. 9 der VO bedürfen Erstaufforstungen der Erlaubnis. Ziel der Ersatzmaßnahme E 3 ist die Begrünung einer bisher landwirtschaftlich genutzten Fläche von ca. 10.400 m² mit Gehölzen entsprechend der potenziell natürlichen Vegetation eines Hochkollinen Eichen-Buchenwaldes. Mit der Anpflanzung von Rot-Buchen, Stiel-Eichen und Hainbuchen auf bisher nicht forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken ist unzweifelhaft das Ziel einer Bewaldung verbunden und stellt damit eine nach der VO des LSG „Wilschdorf-Rähnitzer-Sandhügelland“ erlaubnispflichtige Erstaufforstung dar.

Hierbei ist nach § 5 Abs. 3 der VO die Erlaubnis zu erteilen, wenn die Handlung Wirkungen der in § 4 genannten Art nicht zur Folge hat oder solche Wirkungen durch Auflagen, oder Bedingungen abgewendet werden können. Gemäß § 4 Abs. 1 der VO sind alle Handlungen verboten, die den Charakter des Gebietes verändern oder dem besonderen Schutzzweck zuwiderlaufen. Die vorgesehene Anpflanzung von standortgerechten Gehölzen verändern weder den Charakter des Gebietes noch laufen sie dem Schutzzweck zuwider. Die geplante Erstaufforstung stellt keine nach § 4 Abs. 1 und 2 der VO verbotene Handlung dar. Die Umwandlung von Acker zu Wald stärkt vielmehr das Zusammenspiel von Gehölz- und Wiesenflächen, die für diesen Kulturräum prägend sind. Des Weiteren werden mit der Anlage der Gehölzfläche Lebens- und Nahrungsräume für die Avifauna, für Insekten und Kleinsäuger geschaffen. Zudem wird die Biotopverbundfunktion und Biotopvernetzung gefördert. Dies entspricht dem Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes nach § 3 Nr. 3 und 4 der VO, wonach Lebens- und Vermehrungsstätten gefährdeter Tier- und Pflanzenarten zu sichern sind bzw. wiederhergestellt werden sollen, sowie u. a. die Entwicklung des wertvollen Kulturräum, insbesondere die Gehölzflächen wegen ihrer hohen Bedeutung für die Naherholung und Naturbeobachtung erhalten, gesichert und entwickelt werden soll.

9.6.2 Naturdenkmal „Flatter Ulme“

Die Vorschriften der Schutzverordnung für das Naturdenkmal „Flatterulme Königsbrücker Straße 49“ stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Im Untersuchungsbereich des Vorhabens liegt im Bereich der Königsbrücker Straße 49 das Naturdenkmal „Flatterulme“.

Gemäß §§ 18, 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 SächsNatSchG wurde mit Verordnung vom 15. Januar 2015 der Baum „Flatterulme Königsbrücker Straße 49“ unter Schutz gestellt. Nach § 1 Abs. 2 der VO gilt die gesamte Fläche unter der Baumkrone zuzüglich 5 m im Umkreis als Naturdenkmal. Mindestens jedoch 15 m im Umkreis der Stammmitte. Der Baum mit seinen 3,57 m Stammumfang, seiner Höhe von 30 m und seiner Kronenbreite von circa 20 m prägt gemäß § 2 Abs. 1 der VO wesentlich das Straßenbild. Ulmen als einheimische Baumart werden durch das Ulmensterben immer seltener. Dieser Ausnahm Baum ist noch gesund. Der Schutzzweck der Verordnung ist gemäß § 2 Abs. 2 die Sicherung und Erhaltung des Baumes und dessen Schutzbereichs wegen seiner besonderen individuellen Ausprägung und Eigenart, seiner Schönheit sowie aus dendrologischen Gründen.

Da das Vorhaben in unmittelbarer Nähe zum Naturdenkmal „Flatterulme“ und dessen ausgewiesenen Schutzbereich umgesetzt werden soll, unterliegt das Vorhaben den Verboten nach § 4 der Schutzverordnung. Demnach sind die Beseitigung des Naturdenkmals sowie alle Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung oder nachteiligen Veränderung führen oder führen können, verboten. Mit der Umsetzung des Vorhabens treten folgende Verbotstatbestände ein:

- Abtrag oder Aufnehmen der Bodenoberfläche oder der Oberflächenbefestigung (§ 4 Abs. 2 Nr. 1 der Schutzverordnung),
- Grabungen (§ 4 Abs. 2 Nr. 3 der Schutzverordnung),
- Bodenverfestigungen (§ 4 Abs. 2 Nr. 4 der Schutzverordnung) und
- Errichtung von baulichen Anlagen oder Verlegung von Leitungen (§ 4 Abs. 2 Nr. 6 der Schutzverordnung).

Nicht gänzlich ausgeschlossen werden können:

- Wurzelbeschädigungen (§ 4 Abs. 2 Nr. 5 der Schutzverordnung) sowie
- das Befahren oder Beparken (§ 4 Abs. 2 Nr. 7 der Schutzverordnung).

Von den Verboten dieser Verordnung können gemäß § 7 der VO jedoch Befreiungen nach dem Sächsischen Naturschutzgesetz erteilt werden. Gemäß § 39 SächsNatSchG i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann von den Geboten und Verboten nach dem Naturschutzrecht der Länder eine Befreiung erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Die Voraussetzung des § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt vor, so dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde eine Befreiung erteilt werden kann, denn ein überwiegendes öffentliches Interesse für die Befreiung ist gegeben. Mit dem Vorhaben sollen verkehrssichere Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr und den Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Belange des Geh- und Radverkehrs errichtet werden. Die neue Aufteilung des Verkehrsraumes dient der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und entspricht damit dem öffentlichen Interesse. Darüber hinaus soll die Zugänglichkeit zum ÖPNV und die Haltestellenaufenthaltsqualität verbessert werden, was ebenfalls Gemeinwohlbelangen dient. Das Vorhaben ist auch geeignet und erforderlich, um die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele umzusetzen (vgl. unter Punkt C.II). Alternative Lösungen zur Umsetzung des Vorhabens außerhalb des Schutzbereiches der Flatterulme stehen aufgrund der räumlichen Nähe nicht zur Verfügung.

Um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten, wurden zum Schutze des Naturdenkmals „Flatterulme“ während der Baudurchführung unter A.III.9.24 Auflagen erteilt.

Für das Vorhaben wird daher eine Befreiung gemäß § 7 der Schutzverordnung erteilt. Das hierfür erforderliche Einvernehmen wurde von der zuständigen unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden mit Schreiben vom 30. Januar 2024 erklärt.

9.6.3 Flächennaturdenkmal „Tiefe Börner Mockritz“

Das Vorhaben ist auch mit den Bestimmungen zum Schutz des Flächennaturdenkmals „Tiefe Börner Mockritz“ vereinbar. Westlich angrenzend an den Bereich der Ersatzmaßnahme E 1 zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches befindet sich auf den Flurstücken 123, 125, 246/1, 246/2 und 246/3 der Gemarkung Dresden-Mockritz das Flächennaturdenkmal „Tiefe Börner Mockritz“ mit einer Größe von 1,8 ha. Da im Rahmen der Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 Teile des gesetzlich geschützten Biotopes Naturteich mit Röhrichtflächen (vgl. Ausführungen unter C.V.9.5) teilweise zerstört und erheblich beeinträchtigt werden, ist zum Ausgleich die Schaffung einer offenen Wasserfläche

auf einer Teilfläche (Flurstück 246/1, Gemarkung Dresden-Mockritz) des Flächennaturdenkmals vorgesehen.

Aufgrund §§ 18, 48 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 SächsNatSchG besteht die Verordnung der Landeshauptstadt Dresden über das Flächennaturdenkmal „Tiefe Börner Mockritz“ vom 9. Mai 1996. Als Schutzzweck wird die Sicherung von Lebensräumen bedrohter Tier- und Pflanzenarten, insbesondere die Erhaltung von Quellbereichen und Nasswiesen sowie der Erhalt des reizvollen Landschaftsbildes zwischen Mockritzer Bad und der Ortslage Altmockritz“ formuliert (vgl. § 3 der Verordnung). Mit der Herstellung einer offenen Wasserfläche sind Maßnahmen verbunden, welche verbotene Handlungen nach § 4 Abs. 2 der VO darstellen. So werden mit der Schaffung einer Zufahrt vom Mittelsteg mittels Holzbohlen und der Abgrabung der verlandeten Flächen einschließlich des Bewuchses des ehemaligen Stillgewässers die Verbotstatbestände nach § 4 Abs. 2 Nr. 1, Nr. 3 und Nr. 7 der Schutzverordnung erfüllt.

Von den Verboten dieser Verordnung können gemäß § 7 der VO jedoch Befreiungen nach dem Sächsischen Naturschutzgesetz erteilt werden. Gemäß § 39 SächsNatSchG i. V. m. § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG kann von den Geboten und Verboten nach dem Naturschutzrecht der Länder eine Befreiung erteilt werden, wenn dies aus Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art, notwendig ist.

Die Voraussetzung des § 67 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG liegt vor, so dass von Seiten der Planfeststellungsbehörde eine Befreiung erteilt werden kann, denn ein überwiegendes öffentliches Interesse für die Befreiung ist gegeben. Mit dem Vorhaben sollen verkehrssichere Anlagen für den öffentlichen Personennahverkehr und den Straßenverkehr unter Berücksichtigung der Belange des Geh- und Radverkehrs errichtet werden. Die neue Aufteilung des Verkehrsraumes dient der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und entspricht damit dem öffentlichen Interesse. Darüber hinaus soll die Zugänglichkeit zum ÖPNV und die Haltestellenaufenthaltsqualität verbessert werden, was ebenfalls Gemeinwohlbelangen dient. Das Vorhaben ist auch geeignet und erforderlich, um die mit dem Vorhaben verfolgten Ziele umzusetzen (vgl. unter Punkt C.II). Die Befreiung ist auch geboten, da die Schaffung einer offenen Wasserfläche zum Ausgleich der Beeinträchtigung des gesetzlich geschützten Naturteiches am gleichen Ort erforderlich ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass mit der Maßnahme zur Anlegung eines Stillgewässers das Flächennaturdenkmal nur punktuell beansprucht wird und die verlandeten Flächen ehemals als Stillgewässer angelegt worden sind.

Das für die Erteilung der Befreiung erforderliche Einvernehmen der zuständigen unteren Naturschutzbehörde der Landeshauptstadt Dresden liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die untere Naturschutzbehörde teilt hierzu mit, dass das Flächennaturdenkmal mit der Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 naturschutzfachlich aufgewertet und eine Verbesserung für die Schutzgüter Biotopverbund, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, Bodenfunktion, Wasserhaushalt und Menschen erreicht wird.

10 Kampfmittelbeseitigung

Belange der Kampfmittelbeseitigung stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Ausweislich der Stellungnahme des Polizeiverwaltungsamtes Sachsen, Kampfmittelbeseitigung sind für das betreffende Gebiet des Vorhabens zwar keine konkreten Anhaltspunkte für Lagerorte von Kampfmitteln bekannt. Da das Vorhandensein jedoch nicht sicher ausgeschlossen werden kann, wird beim Auffinden von Kampfmitteln oder anderen Gegenständen militärischer Herkunft eine umgehende Beräumung erforderlich. Um dies

sicherzustellen, wurde die auf der Kampfmittelverordnung beruhende Anzeigepflicht gemäß § 3 SächsKMVO als Nebenbestimmung A.III.6 aufgenommen. Der Vorhabenträgerin steht es frei, auf eigene Kosten vorsorgliche Bodenuntersuchungen zur Gefahrenvorsorge durch eine Fachfirma durchführen zu lassen.

11 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen, Leitungen

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

In Auswertung der eingeholten Stellungnahmen bestehen keine grundlegenden Konflikte mit Anlagen der Ver- und Entsorgung oder Leitungen. Die zuständigen Träger der vom Vorhaben potenziell betroffene Ver- und Entsorgungsanlagen und Leitungsunternehmen wurden am Verfahren beteiligt und hatten die Möglichkeit, eigene Belange vorzutragen.

Da die Ver- und Entsorgung der Daseinsvorsorge dient und eine Vermeidung von Störungen in diesem Bereich im öffentlichen Interesse liegt, wurden der Vorhabenträgerin allgemeine Unterrichts- und Abstimmungspflichten auferlegt (vgl. Nebenbestimmungen unter Ziffer A.III.10.1). Damit wird sichergestellt, dass es vorhabenbedingt zu keinen Schäden an Leitungen oder Kabeln und damit am Eigentum der Leitungs- und Versorgungsträger kommt. Darüber hinaus dienen die Nebenbestimmungen der Gewährleistung der Elektrizitäts- und Gasversorgung der Allgemeinheit. Sie stellen damit die Umsetzbarkeit der Pflicht der Versorger bspw. aus §§ 2 Abs. 1 i. V. m. 1 Abs. 1 EnWG sicher.

Die Forderungen und Hinweise der einzelnen Ver- und Entsorgungsunternehmen wurde durch Nebenbestimmungen A.III.10.2 – 10.6 entsprochen.

Die Forderungen der SachsenNetze GmbH, welcher als Pächter bzw. Betriebsführer der Verteilnetze und –anlagen der DREWAG Stadtwerke Dresden GmbH die zu vertretenden Belange wahrnimmt, teilte mit, dass sich bis auf die Forderungen, die erst im Zuge der Ausführungsplanung bearbeitet werden können, die Einwände erledigt haben. Die Forderungen, welche im Rahmen der Ausführungsplanung zu beachten sind, wurden als Nebenbestimmungen unter A.III.10.2 umgesetzt.

Im Übrigen werden die im Zuge der Erwiderung zu den Stellungnahmen der Leitungsträger durch die Vorhabenträgerin abgegebene Zusagen mit diesem Planfeststellungsbeschluss verbindlich (vgl. Regelung unter A.VI).

Soweit im Zuge dieses Vorhabens Änderungen an bestehenden Versorgungsleitungen vorgenommen werden, insbesondere an Trinkwasser-, Abwasser-, Fernwärme-, Gas-, Strom- und Telekommunikationsleitungen, bleiben diese im Eigentum des jeweiligen Leitungsträgers und sind anschließend durch diesen nach den bestehenden gesetzlichen Vorschriften zu betreiben und zu unterhalten. Dies entspricht den vorgesehenen Regelungen im Regelungsverzeichnis (vgl. Unterlage U 11.2).

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

12 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Öffentlicher Personenfernverkehr

Das Vorhaben ist mit den Belangen des ÖPNV und des öffentlichen Personenfernverkehrs vereinbar.

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

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

Von den weiter am Verfahren potenziell betroffener Betreiber des ÖVPN gingen keine Stellungnahmen ein.

Des Weiteren sind die Belange der Deutsche Bahn AG als Betreiberin des öffentlichen Personenfernverkehrs von dem Vorhaben berührt. In einer Entfernung von ca. 100 – 150 m Entfernung zum räumlichen Geltungsbereich des Vorhabens befindet sich bahnstreckenlinks die Bahnstrecke Görlitz – Dresden (Neustadt). Die DB AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG und der DB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, erklärte in der Stellungnahme im Rahmen der 1. Tektur, dass gegen das geplante Bauvorhaben bei Beachtung und Einhaltung der aufgeführten Bedingungen/Auflagen und Hinweise keine Bedenken bestehen. Die die DB Netz AG betreffenden Auflagen wurden unter A.III.10.6 vollumfänglich geregelt.

13 Raumordnung, Regional- und Landesplanung, Baurecht

Das geplante Vorhaben ist mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung, Regional- und Landesplanung sowie mit dem Baurecht vereinbar.

Gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 ROG sind bei Entscheidungen öffentlicher Stellen über die Zulässigkeit raumbedeutsamer Planungen und Maßnahmen, die der Planfeststellung bedürfen, Ziele der Raumordnung zu beachten sowie Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung in der Abwägungsentscheidung zu berücksichtigen.

Ziele der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 2 ROG verbindliche Vorgaben in Form von räumlich und sachlich bestimmten oder bestimmbaren, von den Trägern der Landes- oder Regionalplanung abschließend abgewogenen, textlichen oder zeichnerischen Festlegungen in Raumordnungsplänen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes. Sie können nicht im Rahmen der Abwägung überwunden werden.

Grundsätze der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 3 ROG Aussagen zur Entwicklung, Ordnung und Sicherung des Raumes als Vorgaben für nachfolgende Abwägungs- und Ermessensentscheidungen. Sie sind daher in die Abwägung einzustellen, können aber im Ergebnis der Abwägung überwunden werden.

Sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind gemäß § 3 Abs. 1 Nr. 4 ROG u. a. in Aufstellung befindliche Ziele der Raumordnung.

Ausweislich der Stellungnahmen der oberen Raumordnungsbehörde der Landesdirektion Sachsen werden durch das Vorhaben die Belange der Raumordnung nicht berührt. Daher bestehen aus Sicht der Raumordnung keine Bedenken gegen das Vorhaben.

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

Dem Vorhaben stehen überdies weder bauplanungsrechtliche noch bauordnungsrechtliche Vorschriften entgegen. Im Rahmen des Anhörungsverfahrens haben sich keine gegenteiligen Hinweise ergeben. Zudem unterliegt das Vorhaben als im Sinne von

§ 1 Abs. 2 Nr. 1 SächsBO öffentliche Verkehrsanlage nicht dem Regelungsinhalt der SächsBO.

14 Rettungswesen

Die Information über den zeitlichen Bauablauf mit Nebenbestimmung A.III.11.1 gewährleistet einen planbaren ungehinderten Einsatz von Polizei-, Brandschutz- und Rettungsdienstes sowie des Katastrophenschutzes.

Eine sichere Verkehrsführung während der Baumaßnahmen auf der regional bedeutsamen Verbindungsstrecke wird durch die Nebenbestimmung A.III.11.2 gewährleistet.

15 Straßenbahnanlagen, Straßenbau/Straßenverkehr und Ingenieurbauten

15.1 Verkehrsführungskonzept

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

15.1.1 Entfall Linksabbieger Bischofsweg West

Aus Gründen der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und auch des MIV wird der bisher bestehende Linksabbieger am Knotenpunkt Bischofsweg entfallen. Geplant sind dafür zwei neue Linksabbiegemöglichkeiten in stadtauswärtiger Richtung an der Lößnitzstraße und an der Tannenstraße. Hierfür ist die Anlegung separater Linksabbiegestreifen vorgesehen. Weiter nördlich am Knotenpunkt Stauffenbergallee bleibt mit dem geplanten Ausbau der Straßenbahnanlagen die bestehende Linksabbiegemöglichkeit erhalten. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist ein separater Linksabbiegestreifen neben dem besonderen Gleiskörper der Straßenbahn vorgesehen.

Im Ergebnis der Prüfung steht fest, dass die geplante Verkehrsführung zum Entfall der Linksabbiegemöglichkeit am Bischofsweg West nicht gegen öffentlich-rechtliche Vorschriften verstößt und den einschlägigen Regelwerken entspricht. Zudem gelangt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass die geplante Verkehrsführung keine unzumutbaren Beeinträchtigungen Dritter hervorruft.

Die Berechnung mit dem integrierten Verkehrsmodell der Landeshauptstadt Dresden gibt an, dass im Prognosenullfall 2030 ca. 1.100 Kfz den Linksabbieger von der Königsbrücker Straße in den Bischofsweg West nutzen. Hierbei wird aufgezeigt, dass davon ca. 90%, die den Linksabbieger am Knotenpunkt Bischofsweg West auf der Königsbrücker Straße nutzen, ihre Quelle bzw. ihr Ziel im Umfeld der Königsbrücker Straße haben. Für den Prognoseplanfall 2030 ohne Linksabbieger in den Bischofsweg West nutzen die Fahrzeuge die hierfür geplanten neuen Linksabbiegemöglichkeiten an den Knotenpunkten Lößnitzstraße und Tannenstraße. In Folge des Wegfalles der Linksabbiegemöglichkeit wird eine Zunahme der Verkehrsstärke in der Lößnitzstraße und in der Tannenstraße sowie auf dem Dammweg prognostiziert. Gemäß der Verkehrsprognoseuntersuchung 2030 steigt die Verkehrsstärke auf der Lößnitzstraße an Werktagen von 4.750 Kfz/24 h auf 6.350 Kfz/24 h, was einer Verkehrszunahme von ca. 34 % entspricht. Auf der Tannenstraße West erhöht sich die Verkehrsstärke laut Prognose um 400 Kfz auf 2.000 Kfz/24 h werktags, was einem Anteil von 25 % entspricht. Die Verkehrsstärke auf dem Dammweg steigt an Werktagen von 2.000 Kfz/24 h auf 2.550 Kfz/24 h.

Die Straßen sind trotz der zu erwartenden Verkehrszunahme in ihrer baulichen und verkehrsrechtlichen Ausführung geeignet, die prognostizierten Verkehrszahlen aufzunehmen.

Die neue geplante Streckenführung für den Entfall des Linksabbiegers am Knotenpunkt Bischofsweg West führt nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auch nicht zu unzumutbaren Umwegen, da dies fast ausschließlich den Ziel- und Quellverkehr betrifft. So sind alternative Linksabbiegemöglichkeiten ca. 430 m vor dem Knotenpunkt Bischofsweg West und ca. 320 m nach dem Bischofsweg vorgesehen. Im Weiteren wird sich der Ziel- und Quellverkehr im anschließenden Straßennetz verteilen.

Der Durchgangsverkehr mit Ziel Richtung HansasträÙe, der gemäß den als plausibel eingeschätzten Berechnungen lediglich ca. 10 % des Verkehrsaufkommens am Linksabbieger ausmacht, soll dazu angehalten werden, bereits am Knotenpunkt Albertplatz in Richtung HansasträÙe zu fahren. Alternativ kann auch die Lößnitzstraße genutzt werden. Zudem steht eine weiter entfernt liegende Linksabbiegemöglichkeit am Knotenpunkt Staufenbergallee zur Verfügung. Daher wurde auch die Thematik des Durchgangsverkehrs an der Einmündung Bischofsweg West in der Planung umfassend berücksichtigt.

15.1.2 Trassenverlauf Führung Radverkehr am Knotenpunkt Bischofsweg West

Für die Radverkehrsführung in stadtwärtiger Richtung am Knotenpunkt Königsbrücker Straße Bischofsweg West wurden vier Varianten untersucht.

Variante 1 (Vorzugsvariante)

Im Rahmen der Vorzugsvariante wird der geradesausfahrende Radverkehr zwischen der Rechtsabbiegespur und der Geradeausspur des MIV geführt. Der rechtsabbiegende Radverkehr wird über die Rechtsabbiegespur des MIV geleitet.

Dieser Variante ist zutreffend der Vorzug zu geben, da diese keine Einschränkungen für den Fußgänger und Radverkehr nach sich zieht. Diese Variante fordert durch die signalisierte Verflechtung des Fahrzeugverkehrs und der Straßenbahn am Ende des besonderen Bahnkörpers die besondere Aufmerksamkeit der Straßenverkehrsteilnehmer. Des Weiteren trägt diese Variante auf der Gefällestrecke der Königsbrücker Straße mit der Verschwenkung der Fahrbahn zu einer Geschwindigkeitsreduzierung bei, was sich wiederum positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken wird. Die Geschwindigkeitsreduzierung ist erforderlich, um einerseits für rechtsabbiegende Fahrzeuge die Geschwindigkeit zu drosseln und ein eindeutiges Rechtsabbiegen hervorzurufen, indem eine Ausfädelung in den Rechtsabbiegestreifen durch ein aktives Fahrmanöver für den Spurwechsel unter Beachtung der Vorrangregelung des Radverkehrs erfolgt. Andererseits ist eine Überleitung der Geradeausspur in den Gleisbereich infolge der einspurigen Verkehrsführung erforderlich.

Schließlich ist ein geringerer Eingriff in Grundstücke Dritter erforderlich.

Variante 2

Die Variante 2 sieht die Einordnung des rechtsabbiegenden und geradeausfahrenden Radverkehrs zwischen dem Rechtsabbieger und dem Gehweg vor.

Variante 2 ist abzulehnen, da diese ein erhebliches Gefahrenpotential für den geradeausfahrenden Radverkehr bei rechtsabbiegenden Fahrzeugverkehr innehat. Des Weiteren würde diese Führung aufgrund der Verkehrsbelegung eine Beeinträchtigung des Verkehrsablaufs von rechtsabbiegenden Fahrzeugen nach sich ziehen. Abschließend ist

diese Variante aufgrund der geradlinigen Führung des Radverkehrs auszuschließen, da diese zu nicht angepassten Geschwindigkeiten verleitet und dies wiederum die Verkehrssicherheit beeinträchtigt.

Variante 3

Hier wird wie in Variante 1 der gradeausfahrende Radverkehr zwischen der Rechtsabbiegspur und der Geradeausspur des MIV geführt. Im Unterschied zur Variante 1 wird hierbei allerdings der Radverkehr geradlinig geführt und nicht leicht verschwenkt.

Diese Variante muss hinter der Vorzugsvariante zurücktreten, da diese aufgrund der geradlinigen Führung des Radverkehrs zu hohen Geschwindigkeiten verleiten kann, welche sich nachteilig auf die Verkehrssicherheit auswirkt. Schließlich ist dieser Variante nicht der Vorzug zu geben, da mit dieser eine größere Flächeninanspruchnahme Dritter verbunden ist.

Variante 4

Bei Variante 4 wird der Radverkehr in den Gehweg eingeordnet.

Variante 4 ist abzulehnen, da diese erhebliches Konfliktpotential zwischen Fußgänger und dem Radverkehr birgt. Als Ausschlusskriterien für eine gemeinsame Führung sind die in diesem Bereich vorhandenen Grundstückszufahrten, die hohe Anzahl von Geschäften und die Nutzung des Gehweges von besonders schutzbedürftigen Fußgängern, wie Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Kinder zu nennen. Dies führt zwangsläufig zu Konflikten aufgrund der eingeschränkten Gehwegbreite. Zudem ist diese Variante abzulehnen, weil keine ausreichende Flächenverfügbarkeit gegeben ist. So wäre zusätzlicher Grunderwerb von privat Betroffenen erforderlich. Schließlich würde diese Variante eine unstetige Radwegführung herbeiführen.

Die Planfeststellungsbehörde ist daher davon überzeugt, dass die Radverkehrsführung am Bischofsweg West entsprechend der Vorzugsvariante 1 unter Berücksichtigung der genannten öffentlichen und privaten Belange genehmigungsfähig ist.

15.1.3 Andienung der Grundstücke

Mit der geplanten Ausführung des besonderen Bahnkörpers im ersten und dritten Abschnitt des Vorhabens wird sich in diesen Bereichen die Befahrbarkeit der anliegenden Grundstückszufahrten nach dem Prinzip „rechts rein/rechts raus“ beschränken. Dies ist mit den öffentlich-rechtlichen Vorschriften und privaten Belangen vereinbar.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt hierbei nicht, dass dadurch die Erreichbarkeit des jeweiligen Grundstückes für den Einzelnen Grundstücksbetroffenen erschwert wird. Eine angemessene Nutzung der jeweiligen Grundstücke ist jedoch möglich, so dass ein aus dem Anliegerrecht resultierendes Abwehrrecht hier nicht zum Tragen kommt (vgl. § 8a FstrG). Das Anliegerrecht schützt nur die Erhaltung der Zufahrtsmöglichkeit, also des „Kontakts nach außen“ (vgl. VGH München Urteil vom 24. Juni 2003, Az: 8 A 02.40090). In diesem Rahmen besteht kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. Es gibt auch keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück ohne jegliche Einschränkungen angefahren werden kann. Der Anliegergebrauch ist daher nicht berührt, wenn das Grundstück nur im Richtungsverkehr angefahren werden kann und der sonstige Zu- und Abgangsverkehr Umwege in Kauf nehmen muss (BVerwG Beschluss vom 11. Mai 1999, Az: 4 VR 7.99 zitiert nach juris Rn. 7). Führt eine Maßnahme zu einer Verschlechterung der für das Grundstück bestehenden Verkehrsverhältnisse, so wird der Anlieger dadurch

in der Regel nicht in seinen Rechten verletzt. Aus dem Eigentumsgrundrecht (Art. 14 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 GG, Art. 31 Abs. 1 Satz 1 Alt. 1 SächsVerf) lassen sich weitergehende Rechte nicht herleiten (SächsOVG Urteil vom 13. Juli 2022, Az: 1 A 1231/17, zitiert nach juris).

15.1.4 Verkehrsführungskonzept Umleitungen

Nach Auswertung der eingegangenen Fachstellungnahmen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen das geplante bauzeitliche Verkehrsführungskonzept besteht.

Das Verkehrsführungskonzept beinhaltet sechs Verkehrsführungsphasen mit entsprechenden Unterphasen.

Verkehrsführungsphase 0

Phase 0 umfasst die bauvorbereitenden Arbeiten zur Herstellung der Umleitungsstrecken (u. a. Straßenverbindung der Eschenstraße zwischen Königsbrücker Straße und Bischofsplatz). Einschränkungen des Straßenbahnverkehrs sind damit nicht verbunden.

Die Bauzeit beträgt ca. 6 Wochen.

Verkehrsführungsphase 1

In der Phase 1, die sich entsprechend des Baufortschrittes in kleinere Unterphasen unterteilt, erfolgen zwischen Albertplatz und Paulstraße u. a. Kanalbauarbeiten, die Herstellung des GUV sowie umfangreiche Leitungsverlegungen. So wird zwischen Albertplatz und Bischofsweg (Schauburg) das Trinkwassernetz ersetzt und erweitert sowie nördlich des Bischofsweges mit der Ersatzverlegung der Trinkwasserleitung begonnen, während die Altleitung in Betrieb bleibt.

Der Straßenbahnverkehr erfolgt auf den Bestandsgleisen entlang der Königsbrücker Straße Nord und dem Bischofsweg West zur Großenhainer Straße/Hansastraße/Antonstraße zum Albertplatz und weiter über Albertstraße in und aus Richtung Carolabrücke.

Für die Verkehrsführung erfolgt die Herstellung von Fahrbahnprovisorien. Der MIV wird mit Ausnahme des Bereiches zwischen Eschenstraße und Bischofsweg (stadtwärtige Verkehr erfolgt über die Schönbrunnstraße) auf der Königsbrücker Straße in beiden Richtungen durch die Baustelle geführt.

Die Bauzeit beträgt ca. 66 Wochen.

Verkehrsführungsphase 2

Innerhalb der Phase 2 gibt es vier Unterphasen, die sich hauptsächlich durch Änderungen/Anpassungen der Verkehrsführung infolge sich ändernder Baufelder im Kreuzungsbereich Königsbrücker Straße/Bischofsweg bis Paulstraße sowie entlang der Königsbrücker Straße Nord und Süd unterscheiden.

Verkehrsführungsphase 2.1

Auf der gesamten Baulänge erfolgen Bautätigkeiten für den grundhaften Ausbau der Verkehrsanlage. Der Schwerpunkt liegt dabei u. a. auf dem Kanalbau und der Errichtung der unterirdischen Bauwerke der SEDD im Knotenbereich Bischofsweg/Königsbrücker Straße sowie Paulstraße. Daneben erfolgt der Bau der Baugleisanlage.

Der Straßenbahnverkehr ist während dieser Bauphase unterbrochen. Er wird vom Albertplatz über die Antonstraße zum Bahnhof Neustadt umgeleitet (Linien 7 und 8) bzw. ab Liststraße über die Großenhainer Straße/Hansastraße/Antonstraße zum Albertplatz und weiter über die Bautzner Straße in und aus Richtung Hoyerswerdaer Straße. Auf der Königsbrücker Straße wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet, der wie der MIV in beide Richtungen durch die Baustelle geführt wird.

Der MIV auf dem Bischofsweg wird von Ost nach West über die Kamenzer Straße/Tannenstraße zur Königsbrücker Straße in die Eschenstraße zur Schönbrunnstraße bis Bischofsweg West umgeleitet. Der MIV von West nach Ost wird vom Bischofsplatz über die Eschenstraße und die Königsbrücker Straße zum Bischofsweg Ost geführt.

Die Bauzeit beträgt ca. 10 Wochen.

Verkehrsführungsphase 2.2

Die Bautätigkeiten erfolgen wie in Phase 2.1. sowie weiterführende Kanal- und Leitungsverlegungen bis zur Paulstraße.

Die Führung des Straßenbahnverkehrs und des MIV erfolgt wie in Phase 2.1. Die Ost-West-Verbindung erfolgt in beide Richtungen über Bischofsweg – Königsbrücker Straße – Eschenstraße – Schönbrunnstraße.

Die Bauzeit beträgt ca. 10 Wochen.

Verkehrsführungsphase 2.3

In dieser Phase kommt es zu weiterführenden Bauaktivitäten ab Paulstraße entsprechend der Phase 2.1. Zudem erfolgt der Kabelzug für die Straßenbahn von der Schauburg bis ins GUW sowie die Anbindung des Baugleises im Kreuzungsbereich Königsbrücker Straße/Bischofsweg.

Straßenbahnverkehr und Schienenersatzverkehr erfolgen wie in Phase 2.2, ebenso der Ost-West Verkehr. In stadtwärtiger Richtung erfolgt die Verkehrsführung MIV entlang der Königsbrücker Straße Nord über den Bischofsweg West in die Schönbrunnstraße/Eschenstraße und zurück zur Königsbrücker Straße.

Die Bauzeit beträgt ca. 4 Wochen.

Verkehrsführungsphase 2.4

Die Bautätigkeiten erfolgen wie in Phase 2.3 mit Änderungen der Baufelder im Bereich Knoten Bischofsweg/Königsbrücker Straße und Kanalbau Richtung Nord-Westseite. Die Führung des Straßenbahnverkehrs und des MIV entspricht der Phase 2.3.

Die Bauzeit beträgt ca. 4 Wochen.

Verkehrsführungsphase 3

Innerhalb der Phase 3 gibt es zwei Unterphasen, die sich hauptsächlich durch Änderungen/Anpassungen der MIV Führung südlich der Kreuzung Königsbrücker Straße/Bischofsweg unterscheiden.

Verkehrsführungsphase 3.1

Es erfolgen Bautätigkeiten für Kanalbau/Kanalbauwerke im Knotenbereich der Königsbrücker Straße/Bischofsweg und Richtung Norden entlang der Königsbrücker Straße Westseite sowie für den grundhaften Ausbau der Verkehrsanlage auf der Westseite der Königsbrücker Straße.

Der Straßenbahnverkehr wird umgeleitet. Die Linien 7 und 8 werden ab Albertplatz über die Antonstraße und die Großenhainer Straße zum Bischofsweg und von dort über die Baugleise bis zum Bauende südlich der Stauffenbergallee geführt. Die Straßenbahnlinie 13 bleibt unterbrochen. Sie wird ab Liststraße über die Großenhainer Straße/Hansastrasse/Antonstraße zum Albertplatz und weiter über die Bautzner Straße in und aus Richtung Hoyerswerdaer Straße umgeleitet. Schienenersatzverkehr wird eingerichtet.

Der MIV wird auf der Königsbrücker Straße in beiden Richtungen durch die Baustelle geführt. In stadtwärtiger Richtung erfolgt die Verkehrsführung aus der Königsbrücker Straße Nord über den Bischofsweg West in die Schönbrunnstraße zur Eschenstraße und wieder zurück zur Königsbrücker Straße. Auf dem Bischofsweg wird der MIV von Ost nach West über die Kamenzer Straße/Tannenstraße zur Königsbrücker Straße umgeleitet, von West nach Ost bleibt die Nutzung des Bischofswegs gewährleistet.

Die Bauzeit beträgt ca. 12 Wochen.

Verkehrsführungsphase 3.2

Im Vergleich zur Phase 3.1 erfolgt in Phase 3.2 lediglich der Wechsel der Baumaßnahmen von der Ost- auf die Westseite südlich des Bischofswegs. Die Führung des Straßenbahnverkehrs, des Schienenersatzverkehrs und des MIV entsprechen der Phase 3.1.

Die Bauzeit beträgt ca. 11 Wochen.

Verkehrsführungsphase 4

Innerhalb der Phase 4 gibt es 3 Unterphasen, die sich hauptsächlich durch Änderungen/Anpassungen der MIV Fahrspuren im Kreuzungsbereich Königsbrücker Straße/Bischofsweg unterscheiden.

Verkehrsführungsphase 4.1

In dieser Phase erfolgen Bautätigkeiten im Bereich der Königsbrücker Straße Nord und dem Bischofsweg West (u. a. Fertigstellung Verkehrsanlagen Königsbrücker Straße Ostseite, Einbau Gleiskreuz, Rückbau Baugleise). Im Rahmen der Arbeiten an der Gleiskreuzanlage sind kurzzeitigen Vollsperrungen erforderlich (Wochenende, Nachtstunden).

Der Straßenbahnbetrieb ist unterbrochen. Die Linien 7 und 8 werden, wie in Phase 3, vom Albertplatz über die Antonstraße zum Bahnhof Neustadt umgeleitet. Schienenersatzverkehr, der wie der MIV in beide Richtungen durch die Baustelle geführt wird, wird eingerichtet.

In stadtwärtiger Richtung erfolgt die Verkehrsführung des MIV aus der Königsbrücker Straße Nord über den Bischofsweg West in die Eschenstraße und wieder zurück zur Königsbrücker Straße. Der stadtwärtige und landwärtige MIV über den Bischofsweg entspricht dem der Phase 3.

Die Bauzeit beträgt ca. 5 Wochen.

Verkehrsführungsphase 4.2

Diese Phase umfasst den Umbau der Baufelder im Knotenbereich Königsbrücker Straße/Bischofsweg in Königsbrücker Nord und Bischofsweg Süd. Der Straßenbahnbetrieb, die Führung des MIV über den Bischofsweg und der Schienenersatzverkehr entsprechen der Phase 4.1. Der MIV auf der Königsbrücker Straße wird in beide Richtungen an der Baustelle vorbeigeführt.

Die Bauzeit beträgt ca. 5 Wochen.

Verkehrsführungsphase 4.3

Nach Fertigstellung des Gleiskreuzes mit den Weichenanbindungen werden die Verkehrsanlagen Königsbrücker Straße Nord-Ostseite und Fahrleitungsarbeiten abgeschlossen.

Der Straßenbahnbetrieb, die Führung des MIV über die Königsbrücker Straße sowie dem Bischofsweg und der Schienenersatzverkehr entsprechen der Phase 4.2.

Die Bauzeit beträgt ca. 3 Wochen.

Verkehrsführungsphase 5

In dieser Phase erfolgen die Bautätigkeiten für den grundhaften südlichen Ausbau des Bischofswegs Ost und West im Zuge einer halbseitigen Baudurchführung.

Der Straßenbahnbetrieb der Linien 7 und 8 auf der Königsbrücker Straße erfolgt ohne Einschränkungen über die neue Gleisanlage. Gleiches gilt für den MIV, der über die fertiggestellte Königsbrücker Straße geführt wird. Die Linie 13 bleibt infolge der Bautätigkeiten unterbrochen. Hierfür wird Schienenersatzverkehr eingerichtet.

Der MIV auf dem Bischofsweg wird von West nach Ost vom Bischofsplatz über die Eschenstraße/Königsbrücker Straße/Tannenstraße/Kamenzer Straße zum Bischofsweg umgeleitet, von Ost nach West wird er entlang der Baustelle geführt.

Die Bauzeit beträgt ca. 11 Wochen.

Verkehrsführungsphase 6

In dieser Phase erfolgen die Bautätigkeiten für den grundhaften nördlichen Ausbau des Bischofswegs Ost und West im Zuge einer halbseitigen Baudurchführung.

Der Straßenbahnbetrieb, die Führung des MIV und der Schienenersatzverkehr entsprechen der Phase 6.

Die Bauzeit beträgt ca. 14 Wochen.

Nähere Ausführungen zur bauzeitlichen Verkehrsführung finden sich in der Unterlage 1 unter Pkt. 9.2 in der Planunterlage.

15.2 Stellungnahme Technische Aufsichtsbehörde, Landesamt für Straßenbau und Verkehr

Die Unterlagen wurden auf der Grundlage der BOStrab seitens der technischen Aufsichtsbehörde, dem Landesamt für Straßenbau und Verkehr, geprüft. Aus dessen Sicht bestehen keine Einwände gegen die Planung. Die hierzu ergangenen Hinweise wurden mit Nebenbestimmungen unter A.III.12.1 – 12.6 umgesetzt.

15.3 Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde

Mit der Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden bestätigt diese, dass die Planung zum gegenständlichen Vorhaben mit der Vorhabenträgerin abgestimmt ist. Die Forderungen wurden mit Nebenbestimmungen unter A.III.12 umgesetzt.

15.4 Stellungnahme der Polizeidirektion Dresden, Sachbereich Verkehr

Die Polizeidirektion Dresden hat zur Ausgangsplanung, im Rahmen der Online-Konsultation und zur 1. Tektur Stellungnahmen abgegeben und wie folgt ausgeführt.

Der geplante besondere Bahnkörper werde als bedenklich gehalten, da bei jeder Störung (z. B. Lieferungen, Müllentsorgung, Verkehrsunfall, Fahrzeugpanne) der Fahrverkehr gezwungen sei, auf den besonderen Bahnkörper auszuweichen. Durch das feste Einplanen des Einfahrens des Fahrverkehres in den besonderen Bahnkörper verliere der besondere Bahnkörper bereits dadurch seine Eigenschaft. Auch könne die Benutzung durch andere Verkehrsarten (z. B. Fußgängerverkehr) nicht ausgeschlossen werden. Damit träfe die Begriffsbestimmung „besonderer Bahnkörper“ nicht zu. Im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur wurde dieser Einwand erneut vorgetragen und darauf hingewiesen, dass ein Umfahren/Ausweichen des MIV unter Nutzung des besonderen Bahnkörpers nicht zulässig sei.

In Bereichen, in denen die Fahrbahn neben dem Bahnkörper nur 3,50 m aufweist, sei im Fall von Arbeitsstellen zwangsläufig eine Vollsperrung erforderlich. Hierzu wird auf die einschlägigen Vorschriften (u. a. RAS 95 und ASR 5.2) hingewiesen, wonach bspw. eine Arbeitsstelle mit einer Breite von einem LKW (ca. 2,5 m) und einer Absicherung von ca. 0,40 m eine Restfahrbahnbreite von 2,60 m ergebe und diese damit der Mindestbreite nach RAS 95 mit 2,75 m nicht einhalte. Dies hätte notwendige Umleitungsführungen selbst bei Einschränkungen von kürzerer Dauer zur Folge.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Die seitens der Polizeidirektion Dresden aufgeführten Verkehrssituationen sind bei der Planung berücksichtigt. Es werden entsprechend der Gegebenheiten eine angemessene Anzahl an Ladezonen und Parkstreifen geplant. Ebenfalls wurde bei der Planung des Straßenquerschnittes des Bemessungsfalls das Überholen von ladenden Müllfahrzeugen berücksichtigt. Für den nicht regulären Fall eines Verkehrsunfalles oder einer Fahrzeugpanne kann der betreffende Bereich vorsichtig umfahren werden bzw. ist ein Abwarten der Verkehrsteilnehmer in diesem Fall angemessen. Von einer regulären Mitbenutzung des besonderen Bahnkörpers ist daher nicht auszugehen. Zudem ist nicht grundsätzlich damit zu rechnen oder davon auszugehen, dass sich Verkehrsteilnehmer verkehrswidrig verhalten werden. Es werden ausreichende Querungsstellen vorgesehen, so dass insbesondere Fußgänger nicht dazu verleitet werden, den besonderen Bahnkörper zu queren. Es wird eingeschätzt, dass die Planung des Vorhabens kein verkehrswidriges Verhalten von Verkehrsnutzern indiziert.

Die Begriffsbestimmung des besonderen Bahnkörpers neben dem straßenbündigen und unabhängigen Bahnkörper leitet sich allein aus der baulichen Ausbildung und Lage zum übrigen Straßenraum ab. Gemäß § 16 Abs. 4 BOStrab liegt der besondere Bahnkörper im Verkehrsraum öffentlicher Straßen, ist jedoch vom übrigen Verkehrsraum mindestens durch Bordsteine oder Hecken oder Baumreihen oder andere ortsfeste körperliche Hindernisse getrennt. Hierzu wird auf die Unterlagen U 14-2 Regelquerschnitte verwiesen und Bezug genommen. Zum einen

liegt der besondere Bahnkörper auf der Königsbrücker Straße im Straßenraum und zum anderen ist dieser mit einem Bordstein von der übrigen Fahrbahn getrennt. Daher entspricht die geplante Ausbildung die eines besonderen Bahnkörpers entsprechend der BOStrab.

Die dargestellten Annahmen zur notwendigen Sperrung der Richtungsfahrbahn bei der Einrichtung von Arbeitsstellen entsprechen dem geltenden Regelwerken der verkehrsrechtlichen Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen und bedarf der Umleitung. Dies ist allerdings hinzunehmen und rechtfertigt keine andere Variante, wie dem Verzicht auf einen besonderen Bahnkörper. Damit wäre das Planungsziel nicht umsetzbar.

Des Weiteren wird vorgetragen, dass es bei einer Fahrbahnbreite von 3,5 m neben dem besonderen Bahnkörper bei den o. g. Störungen bereits bei geringfügigen Stauerscheinungen keine Möglichkeit eines Durchkommens für Einsatz- und Rettungsfahrzeuge gäbe.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Es ist vorgesehen, dass Einsatz- und Rettungsfahrzeuge den besonderen Bahnkörper mitnutzen, um im Einsatzfall an sonstigen Fahrzeugen vorbei fahren zu können. Die bauliche Ausführung des besonderen Bahnkörpers ist für diesen Fall bemessen.

Im Bereich zwischen Eschenstraße und Scheunenhofstraße sind verkehrsberuhigte Bereiche vorgesehen. Verkehrsberuhigte Bereiche sollten nicht als Einbahnstraßen ausgeführt werden, da dann zu hohe Geschwindigkeiten zu erwarten wären. Des Weiteren werde eine andere bauliche Gestaltung dieses Bereichs notwendig, damit der Eindruck entstehe, dass der Fahrzeugverkehr hier eine untergeordnete Bedeutung besitze (vgl. § 45 StVO). Eine Unterteilung der Fahrbahn und Gehbahn widerspreche dieser Regelung. Weiterhin müsse für den ruhenden Verkehr Sorge getragen werden.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben, im Übrigen zurückgewiesen.

Der Bereich der Scheunenhofstraße im Abschnitt zwischen Eschenstraße und Schweppnitzer Straße, welcher parallel zur Königsbrücker Straße verläuft, wird ebenfalls baulich angepasst. Vorgesehen ist, diese als Einbahnstraße von Richtung Eschenstraße aus zu führen, da der verbleibende Platzbereich für einen Zweirichtungsverkehr mit entsprechend erforderlichen Ausweichstellen zu schmal ist. Da mit diesen Maßnahmen eine recht lange gerade Einbahnstraßenführung entsteht, soll für eine gute Verkehrssicherheits- und Aufenthaltsqualität die Strecke als verkehrsberuhigter Bereich angeordnet werden. Zudem wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, für diesen Bereich geeignete bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorzusehen und diese mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.19). Die Planfeststellungsbehörde schätzt ein, dass mit geeigneten baulichen Maßnahmen, wie bspw. der Aufpflasterung, zur Verkehrsberuhigung in angemessener Weise entsprochen wird.

Im Rahmen der Online-Konsultation erwiderte die Polizeidirektion Dresden, dass derartige Planungen nicht den Vorgaben der StVO und VwV zur StVO entsprechen und deshalb nicht zulässig seien.

Aus Sicht der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde der Landeshauptstadt Dresden steht die bauliche Gestaltung der Parallelfahrbahn zur Königsbrücker Straße zwischen Eschenstraße und Scheunenhofstraße der Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches nicht entgegen. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Durch die geplante besondere Gestaltung dieses Bereiches wird vermittelt, dass die Aufenthaltsfunktion überwiegt und der Fahrzeugverkehr eine untergeordnete Rolle spielt. Die vorgesehenen Elemente, wie zum Beispiel Sitzelemente, Bänke, Trinkbrunnen, Pflanzelemente, sind Ausdruck der verkehrsberuhigten Mischverkehrsfläche und sollen das Einhalten der Schrittgeschwindigkeit im gesamten Bereich fördern. Hierzu wird auf die Gestaltungsplanung verwiesen (vgl. Unterlage U 16.9), die nachrichtlich in den Planunterlagen enthalten ist. Die endgültige Markierung und Beschilderung ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens und wird im Rahmen der Ausführungsplanung noch abschließend mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Außerdem sei das Linksabbiegen im gesamten Ausbaubereich stark eingeschränkt. Diese Situation führe zu langen unnötigen Fahrwegen durch Wohngebiete. Weiterhin seien riskante Wendemanöver zu erwarten.

Beispielhaft werde dadurch ein weiterer kritischer Bereich am Ende des Ausbaubereiches vor der Kreuzung Stauffenbergallee gesehen. Aufgrund der im Vorfeld mangelnden Möglichkeit zum Linksabbiegen (vor allem am Bischofsweg) sei hier mit wesentlich mehr Fahrzeugen als bisher zu rechnen. Dadurch werde der ÖPNV und der übrige Fahrverkehr zwangsläufig gestört.

Zudem werde dieser Bereich als sehr konflikträchtig angesehen, weil zu Beginn des Aufstellbereichs des Linksabbiegers gleichzeitig der Radverkehr auf dem Geradeausstreifen überführt werde. Und dieser Geradeausverkehr werde möglichst weit rechts ausweichen, um die angestauten Linksabbieger passieren zu können.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Für den Entfall der Linksabbiegemöglichkeit am Knotenpunkt Bischofsweg West werden als Ersatz zwei zusätzliche Abbiegemöglichkeiten an der Lößnitzstraße und der Tannenstraße geschaffen. Hierfür ist die Anlegung separater Linksabbiegestreifen geplant. In diese beiden Straßen ist derzeit ein Linksabbiegen in stadtauswärtiger Richtung nicht erlaubt. Wie bereits zuvor unter dem Punkt 15.1.1 aufgezeigt, wird dies nicht zu langen und unnötigen Fahrwege führen. Des Weiteren ist nicht mit verkehrswidrigen Verhalten grundsätzlich zu rechnen und riskante Wendemanöver nicht durch den Wegfall des Linksabbiegers indiziert.

Mit dem Vorhaben bleibt die bestehende Linksabbiegemöglichkeit an der Stauffenbergallee erhalten. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ist ein separater Linksabbiegestreifen neben dem Gleiskörper der Straßenbahn vorgesehen. Wie bereits dargelegt, zeigen die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde methodisch vertretbaren Verkehrsberechnungen der Vorhabenträgerin auf, dass zu 90 % der Verkehrsteilnehmer den Linksabbieger am Bischofsweg als Quell- und Zielverkehr nutzen. Der Durchgangsverkehr Richtung Hansastraße soll bereits am Albertplatz die Verkehrsführung Richtung Hansastraße nutzen. Der sonstige Durchgangsverkehr Richtung Hansastraße wird wegen des längeren Umweges die Linksabbiegemöglichkeit am Knotenpunkt Stauffenbergallee nicht nutzen. Auch aufgrund der sehr eingeschränkten Freigabezeit für diesen Linksabbieger (analog des derzeitigen Zustandes) ist eine verstärkte „Nutzung“ dieser Linksabbiegemöglichkeit nicht zu erwarten.

In stadteinwärtiger Richtung ist für den Entfall der Linksabbiegemöglichkeit in die Paulstraße vorgesehen, am Knotenpunkt Katharinenstraße eine neue Linksabbiegemöglichkeit in die Neustadt zu schaffen. Der Entfall ist erforderlich, da in diesem Bereich der besondere Bahnkörper für die Straßenbahn vorgesehen ist. Für die wegfallende Fahrbeziehung kommt zusätzlich zum Linksabbieger in die Katharinenstraße die Blockumfahrung über die Tannenstraße/Dammweg oder über die Eschenstraße/Schönbrunnstraße zum Bischofsweg West in Betracht.

Zur Absicherung des Radverkehrs am Ende der stadtauswärtigen Radverkehrsanlage vor dem Knotenpunkt Stauffenbergallee wird der Radverkehr mittels Fahrradrampe auf den Bestandsgehweg geführt bzw. läuft im Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus. Da der Linksabbiegestreifen auf die Stauffenbergallee auch ausreichend Aufstellfläche für PKW bietet, ist nicht damit zu rechnen, dass es zu Konflikten mit dem Geradeausverkehr, der den Linksabbieger möglichst weit rechts ausweichen möchte, und dem Radverkehr, welcher trotz der Führung mittels Rampe auf den Gehweg auf der Fahrbahn verbleibt, kommen wird.

Ergänzend zu diesem Einwand wird zur Online-Konsultation ausgeführt, dass die Ableitung des Linksabbiegeverkehres über die nachfolgenden Straßen für weltfremd gehalten werde. Die Lößnitzstraße und die Tannenstraße mit dem anschließenden Straßennetz (z. B. Leonhardtstraße) seien nach Einschätzung der Polizeidirektion Dresden für die Aufnahme dieser Verkehrsströme überhaupt nicht ausgelegt und somit ungeeignet. Dies habe eine noch höhere Belastung des jetzt schon teilweise überlasteten Linksabbiegestreifens (im Bestand verbleibend!) zur Folge. Des Weiteren wird zur Anhörung der 1. Tektur zu diesem Punkt ergänzend ausgeführt, dass die Nebenstraßen Lößnitzstraße und Tannenstraße grundsätzlich zu ertüchtigen sind, sofern die Verkehrsführung in Richtung Hansastraße über diese Nebenstraßen erfolgen soll.

Auch dieser Punkt wird zurückgewiesen.

Hierzu wird auf die Ausführungen zum Entfall der Linksabbiegemöglichkeit am Bischofsweg West unter Punkt 15.1.1 verwiesen und Bezug genommen.

Auch die Radverkehrsführung auf dem jetzigen Gehweg könne nur als offizieller Radweg erfolgen, um hier eine sichere Lösung zu finden. Die alleinige Freigabe des Gehwegs für den Radverkehr ohne Benutzungspflicht wäre hier nach Auffassung der Polizeidirektion Dresden nicht zielführend bzw. ungeeignet. Deren Auffassung dahingehend sollte bekannt sein (Thema entsprechend vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit und daraus resultierender Fußgängersicherheit).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zum einen sind verkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand dieser Planfeststellung. Zum anderen würde die Anordnung einer benutzungspflichtigen Radverkehrsanlage in der südlichen Zufahrt der Königsbrücker Straße den grundlegenden Ausbau des Knotenpunktes Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee erfordern. Dies ist jedoch ebenfalls nicht Gegenstand der Planfeststellung. Für die Anordnung einer Benutzungspflicht muss u. a. die Radwegeführung an Kreuzungen auch für Ortsfremde eindeutig erkennbar, im Verlauf stetig und sicher gestaltet sein. Dies ist bei der Bestandssituation am in Rede stehenden Knotenpunkt nicht gegeben. Dem Radverkehr wird somit freigestellt, im Mischverkehr entlang der Königsbrücker Straße den Knotenpunkt zu passieren oder den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zu befahren. Die Verflechtung des Kfz-Verkehrs mit dem Radverkehr soll durch geeignete Markierungen unterstützt werden.

Zur Anhörung der 1. Tektur hat sich die Polizeidirektion Dresden wie folgt geäußert.

Im Bereich des Knotenpunktes Königsbrücker Straße Albertplatz werde die Erforderlichkeit von zwei Querungsstellen, welche für den Radverkehr aus Richtung Bautzener Straße in Richtung Antonstraße vorgesehen sind, nicht gesehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Ausführung der Querungsstellen am Albertplatz erfolgen wie im Bestand. Es ist wieder eine knotenpunktsnahe Querung für den Radverkehr von der Bautzener Straße in Richtung Antonstraße vorgesehen und eine direkte Querung zwischen den Einkaufsstätten.

Die Polizeidirektion forderte, dass die Leitlinie im Verlauf der Königsbrücker Straße aus Richtung Albertplatz kommend in Fahrtrichtung Louisenstraße bis zum Ende des rechten Fahrstreifens geführt werde. Weiterhin sollte ein Fahrbahnverlauf angestrebt werden, bei dem der linke Fahrstreifen ende und auf den rechten Fahrstreifen geführt werde.

Der Forderung wird stattgegeben.

Die Planfeststellungsbehörde hat hierzu eine entsprechende Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss aufgenommen (vgl. unter A.III.12.17).

Außerdem sei die Radverkehrsführung für rechtsabbiegende Radfahrer auf der Königsbrücker Straße in Richtung Bischofsweg unklar/fehlerhaft/ungenügend und biete erhebliches Konfliktpotenzial besonders im Hinblick zwischen rechtsabbiegenden Kraftfahrzeugen und rechtsabbiegenden Radfahrern.

Dieser Einwand wird zurückgewiesen.

Die Radverkehrsführung für rechtsabbiegende Radfahrer von Süden kommend auf der Königsbrücker Straße in Richtung Bischofsweg bietet kein Konfliktpotenzial. Für die Radverkehrsführung von Norden kommend ist eine Fahrradweiche vorgesehen. Der rechtsabbiegende Radfahrer fährt in der Rechtsabbiegespur. Im Rahmen der Ausführungsplanung der verkehrsrechtlichen Anordnung wird ein Geradeausfeil auf dem Radweg ergänzt werden. Zur weiteren Begründung wird auf die obigen Ausführungen zum Verkehrsführungskonzept verwiesen und Bezug genommen.

Für die vorgesehene Fahrbahnmarkierung (Zeichen 295) beim Linksabbiegen in die Katharinenstraße über den separaten Linksabbiegestreifen ergebe sich für die Verkehrsteilnehmer ein ordnungswidriges Verhalten.

Dem Einwand wird insoweit stattgegeben, als dass dies in der Ausführungsplanung des Markierungs- und Beschilderungsplans zu berücksichtigen ist (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.18). Im Übrigen sind verkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Abschließend sollte aus polizeilicher Sicht die Fußgänger-LSA im Bereich Königsbrücker Straße Eschenstraße in Fahrtrichtung Albertplatz vor der Einmündung zur Eschenstraße (in Höhe Königsbrücker Straße 45) platziert werden, um Konflikte zwischen querenden Fußgängern und rechtsabbiegenden Fahrzeugen aus der Eschenstraße vermeiden zu können. Besonders kritisch sei hierbei die Sichtbeziehung des Rechtsabbiegers aus der Eschenstraße auf die Fußgänger-LSA auf der Königsbrücker Straße zu bewerten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Grundsätzlich führt die bauliche Gestaltung des Knotenpunktes zu einer erhöhten Aufmerksamkeit von Rechtsabbiegenden aus der Eschenstraße und somit zu Gewährleistung der Bevorrechtigung der Fußgänger. Wird die Fußgänger-LSA jedoch nördlich der Eschenstraße eingeordnet, besteht die Gefahr, dass nach rechts abbiegende Fahrzeuge durch einen im Zuge der Königsbrücker Straße entstehenden Rotschatten - ggfs. mit höherer Geschwindigkeit - nach rechts abbiegen und dabei bevorrechtigte Fußgänger missachten könnten. Darüber hinaus werden Konflikte zwischen querenden Fußgängern und rechtsabbiegenden Fahrzeugen durch das zusätzliche Anbringen von Signalgebern auf der östlichen Fahrbahnseite der Königsbrücker Straße und das gleichzeitige Eindrehen in Richtung Eschenstraße zusätzlich zur geringen Geschwindigkeit aufgrund der Baulichkeit minimiert.

15.5 Begründung der straßenrechtlichen Verfügungen

Widmung, Umstufung und Einziehung folgen aus § 6 Abs. 4, § 7 Abs. 5, § 8 Abs. 3a SächsStrG und § 2 Abs. 6a FStrG, soweit nicht lediglich unerhebliche Änderungen vorgenommen werden (vgl. unter A.V).

Im Rahmen dieses Vorhabens werden Widmungen, Umwidmungen und Teileinziehungen von Straßen (Gehwegen, Zufahrten, Parkflächen, Fahrbahn, besonderer Bahnkörper) erforderlich. Die konkreten Flächen und Festlegungen der Benutzungsart und des Benutzungszwecks ergeben sich aus der Unterlage U 12, Blatt 1 bis 4 Widmung, Umstufung, Einziehung, auf diese hiermit verwiesen und Bezug genommen wird.

15.6 Ingenieurbauwerke

Im Rahmen des grundhaften Ausbaus der Straßenbahnanlagen und der Straße ist die Herstellung eines Gleichrichterunterwerkes zur Bereitstellung des Stroms für die Straßenbahn vorgesehen. Es wird in den Seitenbereich der Königsbrücker Straße zwischen den Einmündungen Eschenstraße und Schweppnitzer Straße auf dem Flurstück 2446/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt eingeordnet. Das Bauwerk wird als unterirdisches Gebäude mit je einem Transformator der DVB AG und der Sachsen Energie hergestellt.

Da es sich bei diesem Bauwerk um eine Betriebsanlage der Straßenbahn handelt, unterliegt dieses wegen § 60 Abs. 2 Nr. 1 SächsBO nicht dem Anwendungsbereich der Teile 1 bis 5 und 7 der Sächsischen Bauordnung, sondern dem Fachplanungsgesetz.

Unabhängig davon wurde seitens der unteren Bauaufsichtsbehörde das Bauwerk der Gebäudeklasse 5 gemäß § 2 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 SächsBO als unterirdisches Gebäude mit einer Nutzungseinheit von ca. 116 m² eingeordnet. Aus dieser Einordnung ergeben sich Anforderungen an die bautechnischen Nachweise. So muss für Bauwerke der Gebäudeklasse 5 der Standsicherheits- und der Brandschutznachweis erbracht werden (§ 66 Abs. 3 SächsBO).

Mit der Unterlage U 16.6.3 Statische Vorbemessung Gleichrichterunterwerk und der Vorlage des Brandschutznachweises vom 25. Juli 2023 (Stand Tektur 1.0) sind die Nachweise erbracht. Diese Nachweise sind sodann bautechnisch durch einen anerkannten Prüfenieur zu prüfen (§ 66 SächsBO i. V. m. § 15 Abs. 2 und § 14 Abs. 2 DVO-SächsBO). Die Bauausführung hat entsprechend der geprüften Nachweise zu erfolgen. Dies wurde mit Nebenbestimmung unter A.III.12.3 umgesetzt. Da dies den Ausführungen der Stellungnahme der unteren Bauaufsichtsbehörde entspricht, ist eine Prüfung der Prüfberichte durch diese entbehrlich und sind nur zur Kenntnis zu geben.

16 Vermessungswesen

Vermessungsrechtliche Vorschriften und Belange stehen dem Vorhaben ebenfalls nicht entgegen.

Das Landesamt für Geobasisinformation und Vermessung Sachsen wies in seinen Stellungnahmen darauf hin, dass sich im Bereich des Bauvorhabens die Höhenfestpunkte (HP) 4948 9 02320, 4948 9 02331, 4948 9 02340 und 4948 902351 befinden.

Da bei Baumaßnahmen grundsätzlich die Gefahr einer Veränderung oder Beschädigung von Vermessungs- und Grenzmarken besteht, wurden zum Schutz der genannten Höhenfestpunkte die Nebenbestimmung A.III.13.1 bis A.III.13.3 in diese Entscheidung aufgenommen. Sie beruhen auf § 6 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 SächsVermKatG. Nach § 6 Abs. 2 Satz 2 SächsVermKatG hat derjenige, der Arbeiten vornehmen will, durch die die Gefahr einer Veränderung, Beschädigung oder Entfernung von Vermessungsmarken besteht, deren Sicherung oder Versetzung bei der oberen Vermessungsbehörde zu veranlassen. Im Plangebiet befinden sich die oben genannten Höhenfestpunkte. Die Lage der Punkte ergibt sich aus den o. g. Stellungnahmen des Landesamtes für Geobasisinformation und Vermessung Sachsen. Dabei handelt es sich um Höhenfestpunkte im Sinne des Sächsischen Vermessungs- und Katastergesetzes.

Für die Sicherung oder Versetzung von Vermessungs- und Grenzmarken gemäß § 6 Abs. 2 Satz 2 SächsVermKatG zuständige obere Vermessungsbehörde ist gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 2 SächsVermKatG das Landesamt für Geobasisinformation und Vermessung Sachsen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Katastervermessungen und Abmarkungen nur durchführen darf, wer hierzu nach dem Sächsischen Vermessungs- und Katastergesetz befugt ist. Wer vorsätzlich oder fahrlässig unbefugt Katastervermessungen oder Abmarkungen vornimmt oder vorgibt, hierzu berechtigt zu sein, handelt ordnungswidrig, ebenso, wer vorsätzlich oder fahrlässig unbefugt Vermessungs- oder Grenzmarken einbringt, verändert, entfernt oder ihre Verwendbarkeit beeinträchtigt (§ 27 SächsVermKatG).

17 Wald

Vorschriften des Sächsischen Waldgesetzes und Belange dessen stehen dem Vorhaben nicht entgegen.

Gemäß der Ersatzmaßnahme E 3 soll mit der Anlage von Gehölzen und einer Strauchschicht ein Hochkolliner Eichen-Buchenwalde auf einer Fläche von ca. 10.400 m² in Dresden-Hellerau neu begründet werden (Erstaufforstung).

Die Aufforstung nicht forstlich genutzter Grundstücke bedarf im Interesse einer ökologisch ausgewogenen Landschaftsgestaltung der Genehmigung, vgl. § 10 Abs. 1 SächsWaldG. Der Planfeststellungsbeschluss umfasst aufgrund seiner Konzentrationswirkung auch waldrechtliche Entscheidungen, so dass hier über die Genehmigung der mit dem Vorhaben verbundenen Erstaufforstung zu entscheiden ist.

Gemäß § 10 Abs. 2 SächsWaldG darf diese Genehmigung nur versagt oder durch Auflagen eingeschränkt werden, wenn die Aufforstung den Zielen der Raumordnung oder der Verbesserung der Agrarstruktur widerspricht, wenn ihr zwingende Vorschriften des Naturschutzrechts entgegenstehen oder die Ertragsfähigkeit benachbarter Grundstücke erheblich beeinträchtigt würde.

Weder die Stellungnahmen der Raumordnungsbehörde, der unteren Landwirtschafts-, Forst- und Naturschutzbehörde noch die Lage der Erstaufforstungsfläche lassen Gründe im Sinne der genannten Vorschrift erkennen, die zu einer Versagung der Genehmigung führen müssten. Ausweislich der Stellungnahme der unteren Landwirtschaftsbehörde steht die geplante Erstaufforstung den Belangen der Agrarstruktur nicht entgegen. Auch Vorschriften des Naturschutzes stehen der Aufforstung nicht entgegen (vgl. unter Punkt C.V.9).

Die zur Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 3 erforderliche Erstaufforstungsgenehmigung wurde daher im Rahmen dieses Planfeststellungsbeschlusses mit erteilt. Das gemäß erforderliche Benehmen mit den beteiligten Behörden zur Erstaufforstung wurde hergestellt. Die zuständige untere Forst- und die untere Landwirtschaftsbehörde wurden am Verfahren beteiligt und stimmten der Aufforstung im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 3 unter Aufnahme der in diesem Beschluss angeordneten Nebenbestimmungen zu. Die Auflage, die Erstaufforstung innerhalb einer Frist von 3 Jahren nach Baubeginn des geplanten Vorhabens durchzuführen, wurde mit der Nebenbestimmung unter A.III.14.1 umgesetzt. Die Nebenbestimmung zu den einzuhaltenden Abständen begründet sich mit Gebot der nachbarschaftlichen Rücksichtnahme und ist in § 25 Abs. 2 Satz 1 und 4 SächsWaldG geregelt (vgl. Nebenbestimmung A.III.14.2 und 14.3). Die Forderung zur Verwendung gebietsheimischer Baumarten und die Empfehlung die Arten Traubeneiche, Winterlinde und Hainbuche zu verwenden, wurden in den Nebenbestimmungen A.III.14.4 und 14.5 umgesetzt.

18 Wasserhaushalt/Wasserwirtschaft

Wasserrechtliche Normen stehen dem Vorhaben bei Beachtung der festgelegten Nebenbestimmungen unter A.III.15 nicht entgegen.

Im Ergebnis der Prüfung der wasserrechtlichen Anforderungen kommt die Planfeststellungsbehörde zu der Überzeugung, dass das Vorhaben einschließlich der festgestellten Kompensationsmaßnahmen den gesetzlichen Zielen des WHG und des SächsWG entspricht und mit den zu beachtenden wasserrechtlichen Belangen in Einklang steht. Dem Vorhaben stehen mithin keine wasserrechtlichen Zulassungshindernisse entgegen.

18.1 Gewässerausbau

Im Rahmen der Kompensationsmaßnahme E 1 ist die naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches vorgesehen. Mit dieser Maßnahme werden Sohl- und Uferbefestigungen abgebrochen, der Bach wird verschwenkt, das Gewässerprofil vergrößert sowie die Ufer- und Sohlsicherung mittels ingenieurbilogischer Bauweisen hergestellt. Damit vergrößert sich der Abflussquerschnitt, was wiederum die hydraulische Leistungsfähigkeit des Kaitzbaches verbessert. Dies stellt eine wesentliche Umgestaltung eines Gewässers und damit einen Gewässerausbau gemäß § 67 Abs. 2 WHG dar.

Die Zulassung des Gewässerausbaus nach § 68 Abs. 1 WHG, d. h. die Feststellung des Plans, wird durch diesen Beschluss erteilt.

Zu betrachten sind insbesondere die Anforderungen an einen umweltgerechten Ausbau (§ 67 Abs. 1 WHG) und die Wahrung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere im Hinblick auf eine Erhöhung von Hochwasserrisiken und die Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen (§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG), sowie die einschlägigen anderen Anforderungen des WHG (§ 68 Abs. 3 Nr. 2 WHG), wobei die Ausrichtung an den Bewirtschaftungszielen gemäß §§ 27 bis 31 WHG für oberirdische Gewässer und § 47 WHG für das Grundwasser besonders hervorzuheben ist. Die in diesem Zusammenhang geprüften einzelnen

wasserrechtlichen Vorgaben sind unter den nachfolgenden Gliederungspunkten näher dargelegt und begründet.

Bei der Prüfung wurden Ersatzneubauten von fünf Brückenbauwerken, die Errichtung von zwei Stützmauern sowie die Errichtung eines Abschlag- und Einleitbauwerkes und einer Einleitstelle, die für sich genommen Anlagen in, unter, an und über dem Gewässer sind, und ihre Zulässigkeit bzw. die Zulässigkeit ihrer Errichtung, Beseitigung oder Änderung nach Wasserrecht daher für sich gesehen allein nach den hierfür geltenden Regelungen (§ 36 Satz 1 Nr. 1 WHG i. V. m. § 26 Abs. 1, 2 und Abs. 4 SächsWG) zu beurteilen wären, nach den für den Gewässerausbau geltenden Anforderungen beurteilt. Die Prüfung der Zulässigkeit einer Maßnahme des Gewässerausbaus umfasst sämtliche Anforderungen, die § 36 WHG i. V. m. § 26 SächsWG an die Zulässigkeit einer Anlage am Gewässer stellt.

Die Zulassung der wasserrechtlichen Genehmigungen zur Errichtung, Änderung oder Beseitigung von Anlagen in, unter, an und über Gewässern gemäß § 36 WHG i. V. m. § 26 SächsWG wird daher durch diesen Beschluss miterteilt.

18.1.1 Grundsätze des umweltgerechten Gewässerausbaus § 67 Abs. 1 WHG

Das Vorhaben entspricht den Grundsätzen des umweltgerechten Gewässerausbaus.

Gemäß § 67 Abs. 1 WHG sind Gewässer so auszubauen, dass natürliche Rückhalteflächen erhalten bleiben, das natürliche Abflussverhalten nicht wesentlich verändert wird, naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt und sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden oder zumindest ausgeglichen werden.

18.1.1.1 Natürliche Rückhalteflächen

Unter Rückhalteflächen sind solche Areale, die dem Hochwasser durch ihre zumeist seitliche Ausdehnung über das Ufer hinaus Ausbreitungsmöglichkeiten geben und so dem ungehinderten Abfluss des Hochwassers entgegenwirken. Diese sind natürlich, soweit sie noch nicht durch menschliche Nutzungen und Gestaltungen in ihrer Hochwasserrückhaltefunktion beeinträchtigt wurden (Maus in Berendes/Frenz/Müggenborg, WHG, § 67 WHG, Rn. 18). Ziel ist der Schutz naturnaher, nicht verbauter Flächen außerhalb bebauter Siedlungsgebiete, was der Bezug auf den Auwald in der Vorschrift ausdrücklich klarstellt.

Die Gewässerausbaumaßnahme befindet sich innerhalb des Naturbades Mockritz. Dieser Bereich ist anthropogen überformt, so dass keine natürlichen Überschwemmungsflächen oder Auen von dem Vorhaben betroffen sind.

18.1.1.2 Erhalt des natürlichen Abflussverhaltens

Diese ebenfalls dem Schutz vor Hochwasser dienende Anforderung setzt ausweislich des klaren Wortlauts voraus, dass das auszubauende Gewässer noch natürliches Abflussverhalten hat. Ein solches natürliches Abflussverhalten liegt nur dann vor, wenn insbesondere die hydromorphologischen Komponenten vom Menschen weitgehend unbeeinflusst geblieben oder dem ursprünglichen Zustand wieder angepasst sind (Maus in Berendes/Frenz/Müggenborg, WHG, § 67 WHG, Rn. 20).

Der Kaitzbach ist als erheblich veränderter Oberflächenwasserkörper eingestuft. Im aktuellen Zustand weist dieser im betrachteten Bereich keine natürlichen Gewässerstrukturen auf. Auch die Gewässerdurchgängigkeit ist insbesondere aufgrund der Brückenbau-

werke und überbauter Bereiche beeinträchtigt. Daher besitzt der Kaitzbach kein natürliches Abflussverhalten. Zudem sind mit den Ausbaumaßnahmen keine nachteiligen Veränderungen des Abflussverhaltens zu erwarten, weil sich vielmehr natürliche Abflussverhältnisse einstellen sollen.

18.1.1.3 Bewahrung naturraumtypischer Lebensgemeinschaften

Bei einem Gewässerausbau ist gemäß § 67 Abs. 1 WHG darauf zu achten, dass naturraumtypische Lebensgemeinschaften bewahrt werden. Damit werden die Bestimmungen über Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, die ohnehin zu beachten sind, in das WHG ausdrücklich eingeführt.

Es wird an dieser Stelle Bezug auf die Erläuterungen zu den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege genommen (vgl. Punkt C.V.9 dieses Beschlusses). Die im Rahmen dessen durchgeführte Prüfung hat ergeben, dass das Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar ist. Naturraumtypische Lebensgemeinschaften werden durch die mit diesem Beschluss festgestellte Variante der Maßnahme weitest möglich von Eingriffen verschont und im Übrigen durch Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen geschützt. Unvermeidbare naturschutzrechtliche Eingriffe werden kompensiert. Artenschutzrechtliche Verbotstatbestände werden durch die Gewässerausbaumaßnahme nicht ausgelöst.

Daher ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass das Vorhaben einschließlich der hier betroffenen Ersatzmaßnahme E 1 die naturraumtypischen Lebensgemeinschaften nicht in unzulässiger Weise beeinträchtigt.

18.1.1.4 Vermeidung sonstiger nachteiliger Veränderungen des Gewässerzustandes

Schließlich sind Gewässer nach § 67 Abs. 1 WHG so auszubauen, dass sonstige nachteilige Veränderungen des Gewässerzustands vermieden werden.

Zu dieser Frage der nachteiligen Veränderungen des Zustands des Gewässers des Kaitzbaches wird auf die nachfolgende Prüfung der Bewirtschaftungsziele unter C.V.18.2 verwiesen.

Nach alldem sind die Grundsätze des umweltgerechten Gewässerausbaus eingehalten.

18.1.2 Wahrung des Wohls der Allgemeinheit § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG

Von dem Vorhaben sind keine Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit im Sinne des § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG zu erwarten.

Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG darf der Plan für einen Gewässerausbau oder ein dem Gewässerausbau gleichgestelltes Vorhaben nur planfestgestellt werden, wenn eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere eine erhebliche und dauerhafte, nicht ausgleichbare Erhöhung der Hochwasserrisiken oder eine Zerstörung natürlicher Rückhalteflächen, nicht zu erwarten ist.

18.1.2.1 Keine Erhöhung der Hochwasserrisiken

§ 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG benennt unter dem Versagungsgrund der Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit beispielhaft Gründe des Hochwasserschutzes. Die Ersatzmaßnahme E 1 führt nicht zu einer erheblichen und dauerhaften, nicht ausgleichbaren Erhöhung der Hochwasserrisiken.

Mit der geplanten Maßnahme E 1 wird die Leistungsfähigkeit des gesamten Gewässerabschnittes gegenüber dem Ist-Zustand vielmehr erhöht. Ausweislich der Stellungnahme der oberen Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen bewirkt die Maßnahme eine deutliche Verbesserung der Hochwassersituation im Gelände des Naturbades. Hierzu wird ebenfalls auf die angefertigte Wasserspiegellagenberechnung (vgl. Unterlage U 18.3.2) verwiesen und Bezug genommen. Da der Kaitzbach auch gewässerunterhalb des Naturbades in der Lage ist, ein Hochwasser eines HQ_{100} schadlos abzuführen, ist auch für die Gewässerunterlieger nicht zu erwarten, dass sich das Hochwasserrisiko nachteilig ändert.

18.1.2.2 *Natürliche Rückhalteflächen*

Die Vorgaben des § 67 Abs. 1 Alt. 1 WHG, § 68 Abs. 3 Nr. 1 WHG und § 70 SächsWG stehen dem Vorhaben nicht entgegen. Wie bereits schon unter 17.1.1.1 erläutert, werden durch das Vorhaben keine natürlichen Rückhalteflächen zerstört.

18.1.2.3 *Keine Auswirkungen auf das Grundwasser*

Relevante nachteilige Auswirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit sind nicht zu erwarten. Dies wurde fachlich durch die untere Wasserbehörde geprüft.

Von dem Vorhaben ist der Grundwasserkörper der Elbe (Kennung DE_GB_DESN_EL 1-1+2) betroffen. Der Untersuchungsraum für das Verkehrsvorhaben ist durch einen vom Bauanfang zum Bauende abnehmenden Grundwasserstand geprägt. Der Flurabstand beträgt vom Albertplatz bis zur Tannenstraße ca. 5-10 m unter Gelände, von dort aus sinkt der Grundwasserflurabstand bis zur Stauffenbergallee auf ca. 20-30 m. Der Untersuchungsraum entlang der Königsbrücker Straße befindet sich im Bereich des oberen Grundwasserleiters. Der mittlere Grundwasserflurabstand liegt bei ca. 11 m unter Geländeoberkante.

Mit der Realisierung des Verkehrsbauvorhabens ist eine Versiegelung von ca. 3.972 m² Vegetationsflächen und teilversiegelter Flächen in einem Grundwasserneubildungsgebiet mit mittlerer Bedeutung verbunden. Dies führt zu einer Erhöhung des Oberflächenabflusses und somit zur Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate von Böden hoher Durchlässigkeit (Verlust von Infiltrationsfläche). Da dies ausschließlich Böden im vorbelasteten Siedlungsbereich mit einer geringen Speicher- und Reglerfunktion betrifft und der verlorengehende Flächenanteil in Bezug auf die Gesamtgröße des betroffenen Grundwasserkörpers so gering ist, dass er mengenmäßig nicht ins Gewicht fällt, sind relevante Beeinträchtigungen der Grundwasserneubildung ausgeschlossen. Eine Verschlechterung ist nicht gegeben.

Bei der Herstellung des Gleichrichterunterwerks im Bereich Eschenstraße ist bei einer Gründungstiefe von ca. 7 m unter Geländeoberkante (ca. 105,00 m ü.NHN) mit Grundwasser zu rechnen. Demnach wird eine bauzeitliche Wasserhaltung erforderlich. Hierzu wird Grundwasser abgepumpt und in vorhandene Kanäle geleitet. Da die Bauwasserhaltung lediglich temporär auf das Grundwasser wirkt, wird eingeschätzt, dass keine langfristigen negativen Auswirkungen auf den guten mengenmäßigen Zustand zu erwarten sind.

§ 39 Abs. 1 und 2 SächsWG steht dem Vorhaben daher ebenfalls nicht entgegen.

Zum Schutz des Grundwassers wurden unter A.III.15.8 – 15.15 sowie 15.22 und 15.23 Nebenbestimmungen aufgenommen, die nachteilige Wirkungen verhindern sollen.

Abschließend wird auf die Bewertung der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Schutzgut Grundwasser unter C.IV.3.4.4 sowie auf die nachfolgende Prüfung des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots unter C.V.17.2 verwiesen. Auch in Verbindung mit den Regelungen zur Lagerung von Abfällen und zum Umgang mit schädlichen Bodenveränderungen wird sichergestellt (vgl. Nebenbestimmungen A.III.2), dass gemäß § 48 Abs. 2 Satz 1 WHG Stoffe nur so gelagert oder abgelagert werden, dass nachteilige Veränderungen der Grundwasserbeschaffenheit nicht zu besorgen sind.

18.1.3 Weitere wasserrechtliche Anforderungen

Gemäß § 68 Abs. 3 Nr. 2 Alt. 1 WHG darf der Gewässerausbau über die bereits geprüften Anforderungen hinaus nur planfestgestellt werden, wenn andere Anforderungen nach dem Wasserhaushaltsgesetz erfüllt werden. Die weiteren zu beachtenden Anforderungen des Wasserhaushaltsgesetzes sind erfüllt. Im Einzelnen:

18.1.3.1 allgemeine Sorgfaltspflichten und Gewässerbewirtschaftungsgrundsätze

Die Planung entspricht den allgemeinen Sorgfaltspflichten und Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung gemäß §§ 5, 6 WHG und § 61 SächsWG.

Bei Maßnahmen, mit denen Einwirkungen auf ein Gewässer verbunden sein können, ist die erforderliche Sorgfalt anzuwenden, um nachteilige Veränderungen der Gewässereigenschaften gemäß § 5 Abs. 1 Nr. 1 WHG zu vermeiden, die Leistungsfähigkeit des Wasserhaushalts nach § 5 Abs. 1 Nr. 3 WHG zu erhalten und eine Vergrößerung und Beschleunigung des Wasserabflusses nach § 5 Abs. 1 Nr. 4 WHG zu vermeiden.

Insbesondere die Nebenbestimmungen zum Gewässerschutz während der Baumaßnahme unter A.III.15.8 – 15.15, zum Hochwasserschutz während der Bauzeit unter A.III.15.16 – 15.18, zur Einhaltung der geltenden technischen Bestimmungen und allgemein anerkannten Regeln der Technik unter A.III.15.22, zum Schutz des Grundwassers A.III.15.23 sowie die gemäß den vorgelegten Planunterlagen konkret geplante Ausführung der Gewässerausbaumaßnahmen tragen den allgemeinen Sorgfaltspflichten Rechnung.

Nach den allgemeinen Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung des § 6 Abs. 1 WHG sind Gewässer nachhaltig zu bewirtschaften, insbesondere mit dem Ziel, ihre Funktions- und Leistungsfähigkeit als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu erhalten und zu verbessern, soweit als möglich natürliche und schadlose Abflussverhältnisse zu gewährleisten und der Entstehung von nachteiligen Hochwasserfolgen vorzubeugen. Zusätzlich statuiert der Abs. 2 des § 6 WHG den Grundsatz zur Erhaltung des natürlichen oder naturnahen Zustandes von Gewässern. Demnach sollen Gewässer, die sich in einem natürlichen oder naturnahen Zustand befinden, in diesem Zustand erhalten bleiben. Nicht naturnah ausgebaute Gewässer sollen soweit wie möglich wieder in einen naturnahen Zustand zurückgeführt werden, wenn überwiegende Gründe des Wohls der Allgemeinheit dem nicht entgegenstehen.

Vorliegend kann mit den geplanten Maßnahmen der erheblich veränderte Zustand des Kaitzbaches im betrachteten Abschnitt in einen naturnahen Zustand zurückgeführt werden. Insbesondere durch die Aufweitung, die Anhebung der Sohle, den Einbau von Sohlgleiten und Totholzstubben kann sich der Kaitzbach zu einem strukturreichen Fließgewässer entwickeln. Die standortgerechte Vegetation und die Totholzelemente bieten die Voraussetzung für die Besiedlung mit den typischen aquatischen und semiaquatischen Organismen. Der Bereich der Gewässeraufweitung dient als Trittstein für die Besiedlung und der Reproduktion von Fischen. Mit der Schaffung neuer Lebensräume für mobile und

wenig mobile Tierarten wird die Biotopverbundfunktion in diesem Bereich erheblich verbessert.

Die für die Herstellung der Bauwasserhaltung erforderliche bauzeitliche Verrohrung ist mit dem Verrohungsverbot des § 61 Abs. 3 SächsWG vereinbar. Zum einen wird gerade mit der Maßnahme der naturferne Zustand in einen naturnahen Zustand zurückgeführt und damit auch bestehende Verrohrungen entfernt. Zum anderen ist die vorgesehene Verrohrung nur vorübergehender Natur und steht damit dem Grundsatz der Erhaltung und Verbesserung der ökologischen Gewässerfunktionen nicht entgegen.

Die Maßnahmen am Kaitzbach entsprechen daher den Grundsätzen der Gewässerbewirtschaftung gemäß §§ 5, 6 WHG und § 61 SächsWG.

18.1.3.2 *Trinkwasserversorgung/Heilquellen*

Das Vorhaben einschließlich der Kompensationsmaßnahmen wird sich nicht nachteilig auf die Trinkwasserversorgung auswirken.

Mit einem minimalen Abstand von 100 m grenzt östlich des Untersuchungsgebietes die Trinkwasserschutzzone III A und nordöstlich die Trinkwasserschutzzone III B der Fassung Saloppe-Albertstadt. Da keine Maßnahmen im direkten Bereich der ausgewiesenen Trinkwasserschutzzone erforderlich werden und zum Schutzes des Grundwassers Schutzmaßnahmen vorgesehen sind (vgl. Nebenbestimmungen A.III.15.8 – 15.15 und 15.22 – 15.23), werden keine nachteiligen Beeinträchtigungen der Trinkwasserschutzzone zu befürchten sein. Mangels anderweitiger Äußerungen der zuständigen unteren Wasserbehörde geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Vorhaben mit den weiteren Belangen des Wasserrechts, hier der Trinkwasserversorgung, im Einklang steht.

Im Vorhabenbereich verlaufen verschiedene Anlagen des Trinkwassernetzes. Im Bereich der landwärtigen Fahrbahn erfolgt die Versorgung mit Trinkwasser über eine Trinkwasserleitung DN 200. Darüber hinaus verläuft im Vorhabenbereich eine Hauptversorgungs-trinkwasserleitung. Am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischhofsweg befindet sich ein Trinkwasserkreuz DN 800/DN 600 der SachsenEnergie. Um die Erneuerung der vielen Leitungsquerungen, die den Bauablauf stark beeinflussen, zu vermeiden, werden zwei neue Trinkwasserversorgungsleitungen DN 100, DN 150 bzw. DN 200 beidseitig der Königsbrücker Straße in den Geh- bzw. Radstreifen verlegt. Die Haupttrinkwasserleitung wird im Zuge des Verkehrsvorhabens erneuert. Da diese Hauptleitung die Versorgung ganzer Stadtteile sicherstellt, wurden die Bauabschnitte und -zeiten auf bestimmte Trinkwassernetzabschnitte abgestimmt. Zudem werden Hausanschlüsse und die Trinkwasserleitungen in den Seitenstraßen bis zur Baugrenze angepasst bzw. erneuert. Ausweislich der vorliegenden Stellungnahmen der angehörten Träger öffentlicher Belange und der hierzu festgelegten Auflagen (vgl. Nebenbestimmungen A.III.10.1) geht die Planfeststellungsbehörde nicht davon aus, dass sich das Vorhaben nachteilig auf die Trinkwasserversorgung auswirken wird.

Heilquellenschutzgebiete sind von dem Vorhaben nicht betroffen.

18.1.3.3 *Überschwemmungsgebiet (§ 72 SächsWG, §§ 78, 78a WHG)*

Das Vorhaben verstößt nicht gegen die besonderen Schutzvorschriften des § 78 und des § 78a WHG für festgesetzte Überschwemmungsgebiete.

In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist u. a. untersagt:

- die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen (§ 78 Abs. 4 WHG) sowie
- die Errichtung von Mauern, Wällen oder ähnlichen Anlagen, die den Wasserabfluss behindern können (§ 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG).

Das Verkehrsbauvorhaben selbst liegt nicht in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet, so dass die Pflicht zur hochwasserangepassten Ausführung des Verkehrsinfrastrukturvorhabens (§ 78 Abs. 7 WHG) nicht zum Tragen kommt.

Die geplanten Maßnahmen zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches (Ersatzmaßnahme E 1) liegen jedoch im festgesetzten Überschwemmungsgebiet für den Kaitzbach. Die Bauverbote des § 78 Abs. 4 WHG kommen indes nicht zum Tragen, da diese für Maßnahmen des Gewässerausbaus wie vorliegend nicht gelten (§ 78 Abs. 4 Satz 2 WHG). Der naturnahe Ausbau des Kaitzbaches ist aus den denselben Grund ebenfalls von den Verboten des § 78a Abs. 1 Satz 1 WHG suspendiert.

Für die Errichtung der baulichen Anlagen im Zuge der Gewässerausbaumaßnahme am Kaitzbach hingegen gelten die Verbote des § 78 Abs. 4 WHG und des § 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WHG, wobei die Einschränkungen für Anlagen der Verkehrsinfrastruktur nach § 78 Abs. 7 WHG nicht einschlägig sind. § 78 Abs. 7 WHG betrifft nur diejenigen baulichen Verkehrseinrichtungen, deren Zulassung nicht dem allgemeinen Baurecht unterfällt. Da die geplanten Brückenbauwerke der Erschließung innerhalb des Freibades dienen und daher keine Anlagen des öffentlichen Verkehrs sind, unterliegen diese dem allgemeinen Baurecht. Dem steht auch nicht entgegen, dass die §§ 29 - 37 BauGB nicht in Planfeststellungsverfahren anzuwenden sind.

Gemäß § 78 Abs. 5 und § 78a Abs. 2 Satz 1 WHG kann die zuständige Behörde abweichend von Absatz 4 Satz 1 die Errichtung oder Erweiterung einer baulichen Anlage im Einzelfall genehmigen.

Die Zulassungsvoraussetzungen des § 78 Abs. 5 und die des § 78a Abs. 2 Satz 1 WHG sind für die geplanten baulichen Anlagen im Überschwemmungsgebiet des Kaitzbaches gegeben. Dies hat die Prüfung der oberen Wasserbehörde, welchem Ergebnis sich die Planfeststellungsbehörde anschließt, ergeben.

Mit der geplanten Aufweitung des Kaitzbaches ergibt sich ein vergrößerter Rückhalteraum, so dass durch die Errichtung der baulichen Anlagen die Hochwasserrückhaltung nicht beeinträchtigt wird und Rückhalteraum im Ergebnis nicht verloren geht. Zudem befinden sich die neuen Brückenwiderlager fast ausschließlich im Erdreich, wodurch kein Rückhalteraum verloren geht. Des Weiteren wird eingeschätzt, dass der Wasserstand und der Abfluss bei Hochwasser sich durch die baulichen Anlagen nicht nachteilig verändert. Dies insbesondere unter Berücksichtigung, dass sich mit dem Gewässerausbau die Leistungsfähigkeit des gesamten Gewässerabschnitts gegenüber dem Ist-Zustand erhöht. Außerdem ist der Abflussquerschnitt unter den Brücken für den Hochwasserabfluss ausreichend bemessen. Der bestehende Hochwasserschutz wird durch die baulichen Anlagen nicht beeinträchtigt. Gegenüber dem Ist-Zustand wird sich kein größeres Überschwemmungsgebiet ergeben. Vielmehr wird durch die Maßnahmen am Kaitzbach eine deutliche Verbesserung der Hochwassersituation im Gelände des Naturbades Mockritz erreicht. Darüber hinaus kann von einer hochwasserangepassten Bauweise, insbesondere der Brückenwiderlager und den Stützmauern, ausgegangen werden (vgl. Nebenbestimmung A.III.15.32).

Darüber hinaus sind mit der geplanten Ersatzmaßnahme E 2 Baumneupflanzungen entlang der Lohmener Straße in Dresden-Pillnitz vorgesehen. Einzelne Baumneupflanzungen liegen gemäß Recherche über RAPIS Umwelt im festgesetzten Überschwemmungsgebiet des Graupaer Bachs, einem Gewässer 2. Ordnung.

In festgesetzten Überschwemmungsgebieten ist u. a. das Anlegen von Baum- und Strauchpflanzungen, soweit diese den Zielen des vorsorgenden Hochwasserschutzes entgegenstehen, untersagt (§ 78a Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WHG).

Im Einzelfall kann von diesem Verbot gemäß § 78a Abs. 2 WHG auch eine Ausnahme zugelassen werden. Die Voraussetzungen für die Erteilung einer Ausnahme liegen für die geplanten Ersatzpflanzungen entlang der Lohmener Straße in Dresden-Pillnitz vor.

Die Planfeststellungsbehörde schätzt ein, dass die Baumpflanzungen mit den wasserhaushaltsrechtlichen Anforderungen vereinbar sind und somit den Belangen des Wohls der Allgemeinheit nicht entgegenstehen. Da entlang der Straße nur einzelne Bäume neu gepflanzt werden sollen und diese sich am Rande und auch noch in Dammlage des festgesetzten Überschwemmungsgebiets befinden, werden keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Wasserabflusses im Hochwasserfall auch in Bezug auf die Nachbarschaft zu erwarten sein. Ebenso wird eingeschätzt, dass die Baumpflanzungen aufgrund ihrer Lage im Überschwemmungsgebiet keinen Einfluss auf die Hochwasserrückhaltung haben werden. Gleichfalls ist die Voraussetzung des § 78a Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 WHG, dass eine Gefährdung von Leben oder Gesundheit oder erhebliche Sachschäden nicht zu befürchten sind, gegeben.

18.1.3.3 Hochwasserentstehungsgebiet (§ 76 SächsWG)

Weder das Vorhaben selbst noch die Kompensationsmaßnahme E 1 zur naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches befinden sich in einem nach § 76 SächsWG festgesetzten Hochwasserentstehungsgebiet.

18.1.3.4 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 landwärts 10 m und innerhalb von im Zusammenhang bebauten Ortsteilen 5 m (vgl. § 38 Abs. 3 Satz 3 WHG, § 24 Abs. 2 SächsWG).

Im Gewässerrandstreifen ist u. a. untersagt das Entfernen von standortgerechten Bäumen und Sträuchern (§ 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 WHG) sowie die Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen, soweit sie nicht standortgebunden oder wasserwirtschaftlich erforderlich sind (§ 24 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 SächsWG)

Soweit im Zuge dieses Vorhabens zur Umsetzung des naturnahen Ausbaus des Kaitzbaches standortgerechte Bäume und Sträucher innerhalb des Gewässerrandstreifens entfernt werden, fällt dies nicht unter den Tatbestand des § 38 Abs. 4 Satz 2 Nr. 2 WHG, da es sich hierbei um Maßnahmen im Zusammenhang mit einem Gewässerausbau im Sinne des § 38 Abs. 4 Satz 4 WHG handelt.

Im Zuge der geplanten Gewässerausbaumaßnahmen werden zwar fünf Brückenbauwerke über den Kaitzbach und zwei Stützmauern innerhalb des Gewässerrandstreifens errichtet (vgl. Verbot gemäß § 24 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 SächsWG). Hierbei handelt es sich jedoch um standortgebundene bauliche Anlagen, die zweckentsprechend innerhalb des Gewässerrandstreifens errichtet werden müssen.

18.1.3.5 Bautechnische Prüfung

Für die mit der Ersatzmaßnahme E 1 einhergehenden Baumaßnahmen bedarf es keiner zusätzlichen bauordnungsrechtlichen Entscheidung, vgl. § 60 Satz 1 Nr. 1 SächsBO. Unabhängig von dieser Genehmigungsfreistellung nach Landesbauordnungsrecht sind für diese Bauwerke die materiellen Anforderungen des Baurechts gleichwohl zu beachten und von der für die Fachzulassung zuständigen Stelle durchzusetzen. Dementsprechend normiert § 120 Satz 2 SächsWG, dass die baurechtlichen Vorschriften von der zuständigen Wasserbehörde zu prüfen sind.

Die bautechnische Prüfung richtet sich noch nach den bereits außer Kraft getretenen Bestimmungen der Verordnung über bautechnische Prüfungen von wasserwirtschaftlichen Anlagen (BauTechPrüfVO) und nach der VwV Planvorlagen. Die Regelungen der BauTechPrüfVO sowie der VwV Planvorlagen gelten trotz des Inkrafttretens der neuen Wasserrechtsverfahrens- und Wasserbauprüfverordnung (WrWBauPrüfVO) zum 6. April 2019 gemäß der Übergangsregelung in § 5 WrWBauPrüfVO für das vorliegende Planfeststellungsverfahren fort, da der Antrag auf Planfeststellung vor dem 6. April 2019 durch die Vorhabenträgerin gestellt wurde.

Die bautechnische Prüfung ist nach § 6 Abs. 1 BauTechPrüfVO Teil des wasserrechtlichen Verfahrens und damit Teil dieses Planfeststellungsverfahrens. Das Vorhaben wurde sowohl durch die obere Wasserbehörde als auch durch die untere Wasserbehörde fachlich geprüft. Mangels anderslautender Äußerungen geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass die Maßnahmen am Kaitzbach im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 1 den bautechnischen Anforderungen an Anlagen des allgemeinen Wasserbaus entspricht.

Für die Standsicherheitsberechnungen der fünf Brückenbauwerke liegt ein Bericht vom 13. April 2018 eines in Sachsen anerkannten qualifizierten Tragwerksplaner vor. Unter Berücksichtigung der Prüfbemerkungen werden die Unterlagen, welche den allgemeinen Regeln der Technik entsprechen, akzeptiert.

Zur Umsetzung der Prüfbemerkungen wurden entsprechende Nebenbestimmungen unter A.III.15.30 und 15.31 aufgenommen.

Nebenbestimmung A.III.15.22 beruht auf § 3 Abs. 1 Satz 3 BauTechPrüfVO und stellt sicher, dass das Vorhaben entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik umgesetzt wird. Sie dient der Gewährleistung fachlicher Standards im Rahmen der Ausführungsplanung. Auch dienen die Nebenbestimmungen unter A.III.15.2 und 15.3 zur Baufreigabe und unter A.III.15.4 – 15.7 zur Anzeige des Baubeginns dazu, dass die Ausführung der Wasserbaumaßnahmen im Zuge der Ersatzmaßnahme E 1 entsprechend den allgemein anerkannten Regeln der Technik erfolgt und gemäß § 7 BauTechPrüfVO erst nach der Prüfung und Baufreigabe durch die obere und untere Wasserbehörde damit begonnen werden kann.

18.2 Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen

Das Vorhaben ist mit den wasserrechtlichen Bewirtschaftungszielen der §§ 27 Abs. 1, Abs. 2 und 47 Abs. 1 WHG vereinbar.

Die Bewirtschaftungsziele des WHG gehen auf die Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) zurück, die am 22. Dezember 2000 in Kraft trat. Die WRRL ist auf

den Schutz der Oberflächengewässer und des Grundwassers gerichtet und legt verbindliche Umweltziele fest. Hiernach darf der Zustand der Gewässer zum einen nicht verschlechtert werden (Verschlechterungsverbot). Zum anderen sind sie grundsätzlich so weit zu schützen, zu verbessern und zu sanieren, dass ein guter Gewässerzustand erreicht wird (Verbesserungsgebot).

Die in den §§ 27 und 47 WHG niedergelegten Gewässerbewirtschaftungsziele haben nicht nur programmatischen Charakter für die Bewirtschaftungsplanung, sondern statuieren zwingende Vorgaben, die auch bei der Zulassung gewässerrelevanter Vorhaben strikt zu beachten sind.

Im Rahmen der vorliegenden Planung ist daher sicherzustellen, dass das Vorhaben – vorbehaltlich einer möglichen Ausnahme – weder zu einer Verschlechterung des Zustands der betroffenen Oberflächen- oder Grundwasserkörper führen kann (Verschlechterungsverbot), noch die fristgerechte Erreichung des guten Zustands dieser Wasserkörper gefährdet (Verbesserungsgebot); vgl. hierzu EuGH Urteil vom 1. Juli 2015, Az: C-461/13, zitiert nach juris, Rn. 43, 51 und 71, BVerwG Urteil vom 11. August 2016, Az: 7 A 1.15 (7 A 20.11), BVerwG Urteil vom 9. Februar 2017, Az: 7 A 2/15 (7 A 14/12), zitiert nach juris, Rn. 582, 584.

Das Vorhaben verstößt nicht gegen das wasserrechtliche Verschlechterungsverbot gemäß § 27 Abs. 1 Nr. 1, Abs. 2 Nr. 1 und § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG und beeinträchtigt auch nicht die fristgerechte Erreichung der Bewirtschaftungsziele. Dies folgt aus nachfolgenden Erwägungen:

Der Ausbau des ÖPNV und der straßenrechtliche Ausbau führen zu keinen relevanten Beeinträchtigungen eines Oberflächenwasserkörpers. Gleiches gilt für die Betroffenheit des Grundwasserkörpers „Elbe“. Auf die Ausführungen hierzu unter 18.1.2.2 wird verwiesen.

Im Hinblick auf Vereinbarkeit mit den Bewirtschaftungszielen zu prüfen ist aber die als Ersatzmaßnahme E 1 vorgesehene Umgestaltung des Kaitzbaches.

18.2.1 Oberflächenwasserkörper „Kaitzbach“

Für den OWK „Kaitzbach“ ist als Bewirtschaftungsziel ein gutes ökologisches Potenzial und guter chemischer Zustand anvisiert. Gegenwärtig ist das ökologische Potenzial – u. a. aufgrund der sehr stark veränderten Gewässerstruktur – als schlecht (Klasse 5) und der chemische Zustand als nicht gut eingestuft.

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt besteht die Gefahr der Freisetzung von Sedimenten/Trübungsfahnen sowie von Schadstoffen durch die Arbeiten im und am Gewässer. Darüber hinaus wird durch die bauzeitliche Verrohrung die Durchgängigkeit eingeschränkt. Damit sind folgende Qualitätskomponenten/-parameter betroffen:

- hydromorphologische Qualitätskomponente Morphologie (Tiefen- und Breitenvariation, Struktur und Substrat des Bodens),
- biologische Qualitätskomponenten (Makrophyten/Phytobenthos, benthische wirbellose Fauna, Fische).

Anlagenbedingte Auswirkungen

Anlagenbedingt kann es zu Beeinträchtigungen der Gewässerstruktur/-morphologie durch neue Brücken, die Errichtung von zwei Stützmauern sowie die Errichtung eines Abschlagbauwerkes kommen. Damit sind folgende Qualitätskomponenten/-parameter betroffen:

- hydromorphologische Qualitätskomponenten (Tiefen- und Breitenvariation, Struktur und Substrat des Bodens),
- biologische Qualitätskomponenten (Makrophyten/Phytobenthos, benthische wirbellose Fauna, Fische).

Betriebsbedingte Auswirkungen

Da die stoffliche Belastung des Fließgewässers der Bestandssituation entspricht, können diesbezügliche Auswirkungen ausgeschlossen werden.

Biologische Qualitätskomponente

Unter den Bewertungsparametern der Artenzusammensetzung, Abundanz und Altersstruktur stellt sich der gegenwärtige Zustand der biologischen QK wie folgt dar:

- Gewässerflora: Phytoplankton
 (nicht relevant)

 Makrophyten/Phytobenthos
 (ökologische Zustandsklasse 3 – mäßig),
- Gewässerfauna: Benthische wirbellose Fauna
 (ökologische Zustandsklasse 3 – mäßig),

 Fischfauna
 (ökologische Zustandsklasse 5 – schlecht).

Nach Anhang V WRRL/Anlage 3 der OGewV werden zur Einstufung des ökologischen Zustands/des Potenzials der biologischen QK unterstützend hydromorphologische QK berücksichtigt. Für Fließgewässer sind gemäß Anlage 3 Nr. 2 OGewV die QK Wasserhaushalt, Durchgängigkeit und Morphologie relevant. Im Ergebnis wurde der vom Vorhaben betroffene Gewässerabschnitt hinsichtlich der Gewässerstruktur als sehr stark verändert eingestuft.

Darüber hinaus werden zur Einstufung des ökologischen Zustands unterstützend die QK flussgebietsspezifische Schadstoffe gemäß Anlage 6 OGewV und die physikalisch-chemischen QK gemäß Anlage 7 OGewV berücksichtigt. Wird eine Umweltqualitätsnorm (UQN) oder werden mehrere UQN überschritten, dann kann der ökologische Zustand oder das ökologische Potenzial eines OWK höchstens als „mäßig“ eingestuft werden (§ 5 Abs. 5 OGewV). Gemessen daran wurden Überschreitungen von Gesamtphosphor festgestellt.

Bewertung der Auswirkungen auf die biologischen Qualitätskomponenten

Im Rahmen der Auswirkungen des Vorhabens ist eine Verschlechterung jedenfalls dann gegeben, wenn sich die biologischen QK eines Wasserkörpers im Sinne der Rechtsprechung des EuGH verschlechtern. Gemessen daran verursacht die Ersatzmaßnahme E 1 keine Auswirkungen, die zu einem negativen Abweichen vom Ist-Zustand oder zu einer veränderten Einstufung der Zustandsbewertung im Sinne der o. g. Verschlechterung führen können. Die zu erwartenden Auswirkungen sind überwiegend baubedingt und somit

nur temporär und reversibel. Mögliche Beeinträchtigungen können u. a. durch die Maßnahmen 2 V und 3 V sowie den unter A.III.15 in diesen Beschluss aufgenommene Nebenbestimmungen so minimiert werden, dass es zu keinen negativen messbaren Veränderungen der Qualitätskomponenten kommt. Vielmehr dienen die Maßnahmen gerade der Verbesserung der biologischen QK des Kaitzbaches, da sie diesen wieder in einen naturnahen und damit natürlicheren Zustand versetzen. Die dafür erforderliche Errichtung von u. a. neuen Brücken und Stützmauern vermag gerade vor dem Hintergrund des Abbruchs der bestehenden umfangreichen Sohl- und Uferbefestigung und dem Rückbau bisher bestehender Verrohrungen keine relevanten negativen Veränderungen der biologischen QK hervorrufen.

Chemischer Zustand

Zur Einstufung des chemischen Zustandes werden Fließgewässer nach flussgebietsspezifischen Schadstoffen (synthetische und nichtsynthetische Schadstoffe in Wasser, Sedimenten oder Schwebstoffen) gemäß Anlage 8 der OGewV beurteilt. Ein guter chemischer Zustand ist gegeben, wenn alle UQN der in Anlage 8 OGewV aufgeführten Stoffe sowie des Nitrats eingehalten werden. Dies ist vorliegend nicht der Fall. Es liegen Überschreitungen von ubiquitären prioritären Stoffen bei Quecksilber und Quecksilberverbindungen sowie bei Bromierten Diphenylether vor.

Bewertung der Auswirkungen auf den chemischen Zustand

Bezüglich des chemischen Zustandes sind keine nachteiligen Veränderungen zu erwarten. Bauzeitliche Beeinträchtigungen, insbesondere Wassertrübungen durch mineralische Trübstoffe sowie Gewässerverunreinigungen durch Schadstoffe von Baumaschinen und Fahrzeugen (Kraft- und Schmierstoffe, Hydrauliköle und dergleichen) sowie von schädlichen Baustoffen bei Wasserbauarbeiten, sind durch entsprechende Sorgfalt vermeidbar. Zur Gewährleistung dessen wurden neben der planerisch festgeschriebenen Vermeidungsmaßnahme 3 V zusätzlich Nebenbestimmungen unter A III 15 zu diesem Beschluss aufgenommen.

Bewertung der Auswirkungen auf die fristgerechte Erreichung der Bewirtschaftungsziele

Nach dem aktuellen Bewirtschaftungsplan für den deutschen Teil der Flussgebietsgemeinschaft Elbe ist für den OWK „Kaitzbach“ als Bewirtschaftungsziel bis 2027 ein gutes ökologisches Potenzial und bis 2045 ein guter chemischer Zustand zu erreichen. Für die Zielerreichung sind gemäß des aktuellen Maßnahmenprogramms für den deutschen Teil der Flussgebietseinheit Elbe eine Reihe von Verbesserungsmaßnahmen vorgesehen.

Die zur Verbesserung des ökologischen Zustandes sowie des chemischen Zustandes geplanten Maßnahmen werden aufgrund des Charakters der Maßnahme, die selbst zur Verbesserung des ökologischen Potenzials beiträgt, nicht behindert.

18.2.2 Grundwasserkörper „Elbe“

Der Grundwasserkörper (GWK) „Elbe“ befindet sich in einem guten chemischen und aufgrund von hohen Wasserentnahmen in einem schlechten mengenmäßigen Zustand.

Auswirkungen

Auswirkungen durch Schadstoffeinträge in das Grundwasser während der Bautätigkeit am Kaitzbach sind nicht gänzlich auszuschließen.

Bewertung der Auswirkungen

Auswirkungen auf den betroffenen Grundwasserkörper mit Umsetzung des gesamten Vorhabens an der Königsbrücker Straße und Bau des Gleichrichterunterwerks sind als sehr gering einzuschätzen. Eine Verschlechterung des chemischen und mengenmäßigen Zustands ist nicht zu erwarten.

Mit Umsetzung der Ersatzmaßnahme E 1 am Kaitzbach ergibt sich keine Verschlechterung des chemischen Zustands des betroffenen Grundwasserkörpers. Dies wird durch die Vermeidungsmaßnahme 3 V und den zu diesem Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen (vgl. A.III.15) sichergestellt.

Vielmehr führt zukünftig die deutliche Reduktion der Fließgeschwindigkeit im Bachbett des Kaitzbaches zu einem längeren Verbleib von Wasser in der Fläche. Dadurch wird die Grundwasseranreicherung am Kaitzbach im Vergleich zum Bestand verbessert, so dass die Ersatzmaßnahme E 1 zumindest im kleinräumigen Umfang zur Verbesserung des mengenmäßigen Zustandes des GWK beiträgt.

18.2.3 Ergebnis

Die Planfeststellungsbehörde ist im Ergebnis der Auswertung der behördlichen Stellungnahmen, des vorgelegten Fachbeitrags und dessen Aktualisierung zu der Überzeugung gelangt, dass durch das Vorhaben bei Umsetzung der festgesetzten Nebenbestimmungen im aktuellen Bewirtschaftungszeitraum keine Verstöße gegen das Verschlechterungsverbot sowie das Verbesserungsgebot gegeben sind.

Gleiches gilt im Hinblick auf den OWK „Elbe-1“. Die in Betracht kommenden möglichen bauzeitlichen stofflichen Auswirkungen (zeitweise erhöhte Schwebstofffracht) auf den Kaitzbach haben keine relevanten Auswirkungen auf den OWK „Elbe-1“. Zum einen erfolgt bis zum Zufluss des Kaitzbaches in die Elbe eine stetige Verdünnung möglicher Schweb- und Schadstoffe und zum anderen ist die Wassermenge des Kaitzbaches mit 0,045 % der mittleren Niedrigwasserführung der Elbe am Pegel Dresden viel zu gering, um messbare Auswirkungen auf den OWK „Elbe-1“ zu haben.

18.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse

Im Planfeststellungsbeschluss sind die erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse zu erteilen und die sonstigen ersetzten wasserrechtlichen Entscheidungen ausdrücklich zu bezeichnen (vgl. oben unter Ziffer A.IV.1).

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

18.3.1 Benutzungen von Grundwasser

Benutzungen nach § 8 WHG sind u. a. gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 5 WHG das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser, außerdem gemäß § 9 Abs. 2 Nr. 1 WHG das Aufstauen, Absenken und Umleitung von Grundwasser durch Anlagen, die hierfür bestimmt oder geeignet sind.

Vorliegend werden für die Baumaßnahmen zum Kanalbau und der Herstellung eines Gleichrichterunterwerks Wasserhaltungsmaßnahmen eingesetzt, da in diesen Bereichen mit anstehenden Grundwasser zu rechnen ist. Das anstehende Grundwasser wird aus der Baugrube abgepumpt und in vorhandene Kanäle eingeleitet. Demnach sind bauzeitlich bedingte und dauerhafte durch Errichtung des Gleichrichterunterwerks und dem Verbleib von Spundwänden im Boden Benutzungstatbestände für das Grundwasser verwirklicht.

Für die bauzeitlich bedingten Grundwasserbenutzungen ist festzustellen, dass diese gemäß § 46 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1, 2 Alt. WHG erlaubnisfrei sind. Demnach bedarf das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten oder Ableiten von Grundwasser in geringen Mengen zu einem vorübergehenden Zweck, soweit keine signifikanten nachteiligen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu besorgen sind, keiner Erlaubnis. Die Voraussetzungen der geringen Menge und zu einem vorübergehenden, d. h. zeitlich begrenzten nicht langandauernden Zweck liegen kumulativ vor. Die Wasserhaltungsmaßnahmen werden nur vorübergehend, während der Bauzeit der einzelnen Maßnahmen im betreffenden Bereich erforderlich. Ebenso verhält es sich mit dem Abpumpen der Baugrube zur Herstellung des Gleichrichterunterwerks. Nach Einschätzung der unteren Wasserbehörde handelt es sich auch um eine geringe Grundwassermenge, welche mittels Pumpen zu tagegeleitet und mittels Wasserhaltungen umgeleitet wird. Dieser Einschätzung schließt sich die Planfeststellungsbehörde an. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass für den Kanalbau nur bei Hochwasser und damit höheren Grundwasserständen wasserdichte Baugrubenverbaue erforderlich werden und sich die Wasserhaltungsmaßnahmen am Gleichrichterunterwerks nur auf diesen Bereich beschränken und sich nicht auf den gesamten Baubereich erstrecken. Damit sind auch keine signifikanten nachteiligen Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu besorgen. In den Untersuchungen zur WRRL wurde festgestellt, dass die temporären Auswirkungen keine langfristigen negativen Auswirkungen auf den guten mengenmäßigen Zustand haben werden. Nachteilige Auswirkungen auf den chemischen Zustand können ebenso ausgeschlossen werden.

Die dauerhaft bedingten Grundwasserbenutzungen durch Herstellung des Gleichrichterunterwerks und dem Verbleib von Spundwänden bedürfen hingegen einer wasserrechtlichen Erlaubnis.

Das Erteilen der Erlaubnis steht im pflichtgemäßen Ermessen. Die Erlaubnis ist jedoch zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden (§ 12 WHG).

Versagungsgründe i. S. d. § 12 Abs. 1 WHG liegen nicht vor. Die verbleibenden Spundwände und das Gleichrichterunterwerk stellen ein kleinräumiges Strömungshindernis dar, welche keinen erheblichen Einfluss auf den mengenmäßigen Zustand des Grundwasserkörpers haben werden.

18.3.2 Benutzungen von Oberflächenwasser

Benutzungen sind auch gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 4 WHG das Entnehmen und Ableiten von Wasser aus oberirdischen Gewässern sowie das Einbringen und Einleiten von Stoffen in Gewässer.

Mit der Maßnahme am Kaitzbach wird vorliegend bei ausreichend Wasserstand des Kaitzbaches gedrosselt Wasser aus diesen entnommen und in den Biotopteich geleitet. Der Abfluss aus dem Biotopteich erfolgt ebenfalls gedrosselt über einen weiteren Schacht in den Kaitzbach.

Die zudem vorgesehene weitere Zuflussmöglichkeit aus der Tiefen Börner wird von der Regelungswirkung dieses Planfeststellungsbeschlusses ausgenommen (vgl. A.II.2.6). Hierzu war geplant, eine Bestandsleitung über einen neuen Schacht umzubinden und weiter bis zum Zulauf in den Teich zu leiten. Im Rahmen der Prüfung der Genehmigungsplanung wurde festgestellt, dass die geplante Umverlegung der Tiefen Börner und der Beseitigung des Tiefen Börner Überlaufs in bestehende Wasserrechte der Dresdner Bäder GmbH eingreifen würde. Es bestünde die Gefahr, dass bei der geplanten Lösung der Biotopteich zwar mit Wasser gespeist werden würde, bei wenig Wasserdargebot, das

Naturbad aber wahrscheinlich wenig bis gar kein Wasser zur Verfügung stehen würde. Daher wurde entschieden, dass der Verlauf der Tiefen Börner und des Tiefen Börner Überlaufs im Bestand erhalten bleibt. Somit können nachteilige Auswirkungen auf Wasserrechte Dritter vermieden werden. Unabhängig davon, kann der geplante naturnahe Gewässerausbau des Kaitzbaches im Rahmen der Ersatzmaßnahme E 1 umgesetzt werden.

Die zuvor beschriebenen Tatbestände des Ableitens von Wasser aus oberirdischen Gewässern und des Einleitens des zuvor entnommenen Wassers in ein Gewässer sind ebenfalls erlaubnispflichtig.

Schädliche Gewässerveränderungen sind in diesem Zusammenhang nicht zu erwarten. Darüber hinaus stehen andere öffentlich-rechtliche Vorschriften der Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis nicht entgegen. Die gemäß § 33 WHG erforderliche Mindestwasserführung beim Entnehmen oder Ableiten von Wasser aus einem oberirdischen Gewässer wird mit Nebenbestimmung A.III.15.35 sichergestellt. Dies ist so zu verstehen, dass nur gelegentlich und kurzzeitige Unterschreitungen der Mindestabflussmenge nicht zur Versagung der wasserrechtlichen Erlaubnis führt, solange sie keine oder lediglich geringfügige Auswirkungen auf das Gewässersystem haben werden. Zudem wird eingeschätzt, dass aufgrund der Geringfügigkeit der Wasserentnahmen keine nachteiligen Auswirkungen auf den mit dem Kaitzbach verbundenen Oberflächenwasserkörper „Elbe-1“ zu erwarten sind.

Vorliegend konnten daher die wasserrechtlichen Erlaubnisse erteilt werden. Mit fachlicher Stellungnahme vom 18. April 2024 erteilte die untere Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden ihr nach § 19 Abs. 3 WHG notwendiges Einvernehmen.

Die in diesen Beschluss aufgenommenen Nebenbestimmungen A.III.15.34 stellen im Übrigen sicher, dass die örtliche Lage, die Art und der Umfang der Erlaubnisse eingehalten werden. Die wasserrechtlichen Erlaubnisse wurden befristet (vgl. Nebenbestimmung A.III.15.33). Die Befristung erfolgte aus wasserwirtschaftlichen Gründen. Insbesondere unter Gewässerbewirtschaftungsgesichtspunkten sind überschaubare Zeiträume wichtig, da innerhalb des gewählten Zeitraumes gegebenenfalls mit Veränderungen im Bewirtschaftungsregime oder der Wasserqualität oder anderen örtlichen Bedingungen zu rechnen ist. Daran ist die wasserrechtliche Erlaubnis anzupassen. Die hierzu seitens der unteren Wasserbehörde unter Berücksichtigung der gegebenen Bedingungen und der betroffenen Interessen vorgeschlagene Frist von 25 Jahren erachtet die Planfeststellungsbehörde als nachvollziehbar und hat die wasserrechtlichen Erlaubnisse bis zum 31. Dezember 2049 befristet erteilt. Eine Verlängerung kann nach Antragstellung durch die zuständige untere Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden erteilt werden.

18.4 Wasserrechtliche Genehmigungen

18.4.1 Errichtung von Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern

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

Die Planung enthält fünf neu bzw. ersatzweise herzustellende Brücken über den Kaitzbach, die Errichtung von zwei Stützmauern aus Gabionen und die Errichtung eines Abschlagbauwerkes, eines Einleitbauwerks und einer Einleitstelle am Kaitzbach.

Hinsichtlich sämtlicher dieser Anlagen liegen die Voraussetzungen nach § 26 Abs. 2, 4 und 8 SächsWG für die Erteilung einer wasserrechtlichen Genehmigung vor. Im Ergebnis des Anhörungsverfahrens sind Beeinträchtigungen des Wohls der Allgemeinheit oder erhebliche Nachteile, Gefahren oder Belästigungen für andere Grundstücke, Bauten oder sonstige Anlagen von diesen – dem Wasserrecht unterliegenden – Anlagen nicht zu erwarten. Hierzu wird auf Punkt C.V.18.1 und 18.2 dieses Planfeststellungsbeschlusses verwiesen und Bezug genommen. Die wasserrechtlichen Genehmigungen für die vorgenannten Bauwerke werden von diesem Beschluss mit umfasst (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG).

Gemäß § 27 Abs. 1 SächsWG obliegen der Betrieb, die Unterhaltung und Sicherung der sonstigen Anlagen in, an, unter und über oberirdischen Gewässern den Eigentümern und Betreibern der Anlagen. Eigentümerin der Anlagen ist die Landeshauptstadt Dresden selbst. Unabhängig davon trifft das Regelungsverzeichnis Festlegungen zur Unterhaltungslast für die fünf Brückenbauwerke und den Stützmauern, welche wie im Bestand der Betreiberin obliegt. Die Unterhaltungslast für das Abschlagbauwerk und des Einleitbauwerks obliegt der Landeshauptstadt Dresden als Eigentümerin und Unterhaltungslastpflichtige für den Kaitsbach, einem Gewässer 2. Ordnung.

18.4.2 Abwasseranlagen

Gemäß § 55 Abs. 2 SächsWG bedürfen Errichtung und Betrieb von Abwasseranlagen und überörtlich bedeutsamen Wasserversorgungsanlagen einschließlich der überörtlichen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie die wesentliche Veränderung oder Beseitigung derselben oder ihres Betriebes der wasserrechtlichen Genehmigung.

Abwasseranlagen sind alle Einrichtungen zur Abwasserbeseitigung, insbesondere zum Sammeln, Fortleiten, Behandeln, Einleiten, Versickern, Verregnen und Verrieseln von Abwasser sowie zum Entwässern von Klärschlamm (Dallhammer/Dammert/Faßbender, Sächsisches Wassergesetz, § 55 Rn. 10).

Die Planung der Abwasserbeseitigung sieht vor, das auf der Schiene und der Straße anfallende Oberflächenwasser über Schienenentwässerungskästen sowie Bordrinnen und Straßenabläufe in die vorhandenen bzw. ersatzweise herzustellenden Mischwasser- oder Regenwasserkanäle einzuleiten. Dadurch bedingt und aufgrund verschiedener Anpassungsmaßnahmen werden Mischwasserkanäle, Regenwasserkanäle, Straßenabläufe, Schienenentwässerungs-, Weichenentwässerungsanlagen, Rohrleitungen, Entwässerungsrinnen, und Schächte beseitigt, neu errichtet und/oder ersetzt (vgl. Unterlage U 11.2). Für die Errichtung und der Stilllegung der genannten Abwasseranlagen entfällt die wasserrechtliche Genehmigungspflicht nach § 55 Abs. 3 S. 1 Nr. 12 SächsWG. Die Anzeigepflicht nach § 56 Abs. 5 SächsWG wird mit der Nebenbestimmung unter A.III.15.7 umgesetzt. Die Planfeststellungsbehörde geht im Übrigen davon aus, dass diese Anlagen und Anlagenteile den geltenden Normen entsprechen (vgl. § 55 Abs. 3 Satz 1 Nrn. 8, 9 und 10 SächsWG). Daher bedarf es für diese Anlagen keine gesonderten wasserrechtlichen Genehmigungen.

Zudem erfolgte die Beteiligung des zuständigen Abwasseranlagenbetreibers, der Stadtentwässerung Dresden GmbH, insbesondere im Hinblick auf die technische Planung der Abwasseranlagen und den Berechnungen der Einleitmengen. Nach erfolgter Überplanung im Rahmen der 1. Tektur wurden die Forderungen bis auf einen Punkt für erledigt erklärt. Der nicht erledigte Punkt betrifft den Konflikt zwischen bestehenden Anschlusskanälen und der geplanten Baumpflanzungen sowie der Einordnung von Masten. Die in den Entwässerungslageplänen dargestellten Einbindepunkte für die Straßen- und Gleisentwässerung wurden daher seitens der Stadtentwässerung Dresden noch nicht bestätigt und entsprechende Detailabstimmungen gefordert. Dieser Konflikt kann im Rahmen

der Ausführungsplanung zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadtentwässerung Dresden GmbH geklärt werden. Daher erfolgte die Aufnahme der Nebenbestimmungen A.III.10.4.1 und 10.4.2. Sofern bei der Detailabstimmung kein Einvernehmen erzielt werden kann, entscheidet die Planfeststellungsbehörde auf Antrag eines der Beteiligten (vgl. Nebenbestimmung A.III.1.2).

18.5 Begründung Nebenstimmungen

Sofern sich die Erforderlichkeit der wasserwirtschaftlichen und –rechtlichen Nebenbestimmungen nicht aus den vorgenannten Ausführungen ergeben, beruhen die Nebenbestimmungen auf folgenden Erwägungen.

Ergänzt werden die wasserwirtschaftlichen Nebenbestimmungen durch die allgemeine Nebenbestimmung A.III.1.1 und 1.4, dass das Vorhaben wie planfestgestellt umzusetzen ist. Jede Abweichung von den planfestgestellten Planunterlagen bedarf der vorherigen Zulassung durch die Planfeststellungsbehörde. Auch diese Vorgaben stellen letztlich sicher, dass bei Änderungen und Abweichungen eine Überprüfungsmöglichkeit der zuständigen Wasserbehörde besteht. Soweit im Zuge der Ausführung des Vorhabens Abstimmungen mit Fachbehörden und anderen Trägern öffentlicher Belange vorgesehen sind, stellt die Nebenbestimmungen A.III.1.2, insbesondere A.III.15.1 überdies sicher, dass die durch das Vorhaben aufgeworfenen Konflikte durch die Planfeststellungsbehörde abschließend bewältigt werden, sofern keine Einigung erzielt werden kann.

Die Nebenbestimmungen unter A.III.15.8 – 15.15 zum Schutz des Gewässers während der Bauausführung stellen sicher, dass nachteilige Auswirkungen auf die Gewässer und auf Dritte gemäß §§ 5 Abs. 1, 6 WHG, § 32 und § 38 Abs. 4 WHG sowie § 24 Abs. 3 Nr. 3 SächsWG verhindert werden. Die Nebenbestimmungen A.III.15.12 und 15.13 beruhen überdies auf § 106 Abs. 2 SächsWG und dienen der Information der zuständigen unteren Wasserbehörde sowie der gleichzeitig in ihrem Aufgabenbereich berührten Abfall- und Bodenschutzbehörde und soll diesen ermöglichen, rechtzeitig die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz der Gewässer einzuleiten.

Die zum Hochwasserschutz während der Bauausführung aufgenommenen Nebenbestimmungen unter A.III.15.16 – 15.18 beruhen auf § 3 Abs. 1 BauTechPrüfVO und stellen sicher, dass die Gewässerausbaumaßnahmen so umgesetzt werden, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, hier insbesondere der Hochwasserschutz während der Baumaßnahme, nicht gefährdet werden. Die Regelungen stellen damit sicher, dass während der Realisierung der Maßnahme baubedingte Auswirkungen bei Hochwasser gemäß § 5 Abs. 2 WHG so weit wie möglich minimiert werden. Durch den zu erstellenden Hochwassermaßnahmeplan wird auch gewährleistet, dass die bauausführenden Firmen auf Hochwasserereignisse während der Bauausführung vorbereitet sind.

Die Verpflichtungen der Vorhabenträgerin zur Anzeige der Fertigstellung der Baumaßnahmen am Gewässer des Kaitzbaches und zur Beantragung der Abnahme gegenüber den zuständigen Wasserbehörden in den Nebenbestimmungen unter A.III.15.19 bis A.III.15.21 beruhen auf § 106 Abs. 2 SächsWG.

Die besonderen Bestimmungen zur Bauausführung mit Nebenbestimmungen A.III.15.23 und 15.24 beruhen auf Forderungen der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden. Gleichwohl stützt sich die Nebenbestimmungen A.III.15.24 auf § 3 Abs. 1 BauTechPrüfVO, wonach Anlagen so zu errichten sind, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, hier insbesondere die Standsicherheit von Gebäuden, die dem Aufenthalt von Menschen dienen, nicht gefährdet wird. Ebenfalls auf § 3 Abs. 1 BauTechPrüfVO beru-

hen die Nebenbestimmungen A.III.15.25 und 15.26. Demnach sind Anlagen entsprechend dem allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten. Dazu gehört es auch, die Tiefbauanlagen während der Bauzeit und auf Dauer vor Auftrieb zu sichern.

Die Nebenbestimmungen zur Ausführung der Sohlgestaltung des Kaitzbaches unter A.III.15.27 bis 15.29 entsprechen Forderungen der Fischereibehörde des LfULG.

Die Nebenbestimmung unter Ziffer A.III.15.36 ist erforderlich, da aufgrund der langjährigen Planung des Vorhabens nicht alle Plandaten aktualisiert wurden und erst im Zuge der Ausführungsplanung in das aktuelle Lage- und Höhenbezugssystem transformiert werden. In diesem Zuge sind dann die aktualisierten Daten an die untere Wasserbehörde zur Eintragungen in das Wasserbuch zuzuleiten.

18.6 Stellungnahmen der Wasserbehörden

Die für den Gewässerausbau zuständige obere Wasserbehörde der Landesdirektion Sachsen (vgl. §§ 109 Abs. 1 Nr. 2, 110 Abs. 1 und Abs. 2 SächsWG i. V. m § 2 Satz 1 Nr. 7a SächsWasserZuVO) äußerte sich wie folgt zu der naturnahen Umgestaltung des Kaitzbaches: Aus wasserfachlicher Sicht wird eingeschätzt, dass sowohl die allgemeinen Anforderungen des § 67 Abs. 1 WHG an einen Gewässerausbau als auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 68 Abs. 3 WHG erfüllt werden, weshalb die naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches im Naturbad Dresden-Mockritz unter Beachtung der empfohlenen Nebenbestimmungen als genehmigungsfähig eingeschätzt wird. Die im weiteren der Stellungnahme empfohlenen Nebenbestimmungen wurden in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Des Weiteren teilte die obere Wasserbehörde mit, dass den Ausführungen im Fachbeitrag WRRL aus wasserfachlicher Sicht gefolgt werden kann. Das Vorhaben wird dahingehend eingeschätzt, dass es mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL gemäß § 27 WHG vereinbar ist, da durch die geplanten Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf den Zustand des Oberflächenwasserkörpers Kaitzbach zu erwarten sind. Zur Lage im Überschwemmungsgebiet der geplanten Maßnahmen führt die obere Wasserbehörde aus, dass die Schutzvorschriften für festgesetzte Überschwemmungsgebiete nach §§ 78 und 78a WHG hier nicht zum Tragen kommen, soweit es die Maßnahmen des Gewässerausbaus betreffen. Für die übrigen baulichen Anlagen im Überschwemmungsgebiet wird in Umsetzung der Prüfung der oberen Wasserbehörde abweichend vom Bauverbot eine Zulassung erteilt.

Den empfohlenen Nebenbestimmungen der unteren Wasserbehörde der Landeshauptstadt Dresden wird mit den hierzu aufgenommenen Nebenbestimmungen in diesem Planfeststellungsbeschluss ausreichend Rechnung getragen. Die untere Wasserbehörde weist zudem darauf hin, dass die Unterhaltungszuständigkeiten für das Anlagensystem (Wasserentnahme, Überleitung und den Biotopteich und Einleitung) nach der wasserrechtlichen Abnahme zeitnah zwischen der Landeshauptstadt Dresden und der Dresdner Bäder GmbH geregelt werden sollte. Da die Unterhaltung für den Tiefen Börner Überlauf der Dresdner Bäder GmbH obliegt, sollte die neue bzw. anzupassende Einleitstelle des künstlichen Gewässers daher durch die Vorhabenträgerin unverzüglich nach der wasserrechtlichen Abnahme in die Unterhaltungszuständigkeit der Dresdner Bäder GmbH übergeben werden. Es wird durch die untere Wasserbehörde weiterhin angeregt, die Übergabe/Übernahme zu protokollieren und ihr zur Kenntnis zu geben.

19 Stellungnahmen Anerkannte Naturschutzvereinigungen

19.1 Landesverein Sächsischer Heimatschutz e. V.

Stellungnahme vom 20. März 2019

Der Landesverein Sächsischer Heimatschutz hat im Rahmen des Anhörungsverfahrens zur Ausgangsplanung, der Online-Konsultation und zur Anhörung der 1. Tektur lediglich eine Stellungnahme zur Ursprungsplanung abgegeben.

Zusammenfassend entspräche das Planvorhaben aus verkehrsplanerischer Sicht unter Bezugnahme der Verkehrsprognose in seiner Dimensionierung nicht den Vorgaben der RAST 06 für den zu erwartenden Verkehr und hinsichtlich seiner Gestaltung gemessen an der beabsichtigten Anpassung an die zeitgemäße stadträumliche Flächennutzung nicht den damit verbundenen Erfordernissen. Infolgedessen werde dem Planentwurf in der Fassung der Ausgangsplanung nicht zugestimmt.

Einwand 1 – planerische Beschreibung

Die in den Planunterlagen genannten Entwicklungsziele würden durch die Planungslösung nicht erreicht, vielmehr werde diesen zum Teil entgegengewirkt. Die Seitenräume würden durch die Verbreiterung der Fahrbahn für Kraftfahrzeuge und separaten Gleiskörper sowie Parkstellplätze zu Lasten von Aufenthalt, Fußgängerverkehr und Straßengrün (Alleeebäume) reduziert, so dass die als Ziel gestellte Aufwertung des öffentlichen Raumes nicht stattfinden könne. Ebenso erhöhe sich dabei die Trennwirkung des Straßenraumes einschließlich verringerter Attraktivität infolge längerer Querungswege für direktes Queren der Fahrbahn. Zudem erhöhe sich durch das Ausschließen des direkten Querens im heutigen Zustand oder des geplanten Zwangsquerens mit Hilfe der Signalanlagen der Gesamtfußweglängen (Umwege!) ganz erheblich. Die als Ziel genannte Stärkung des Handelsbesatzes setze das möglichst überall mögliche direkt oder kreuzweise Queren voraus, dass der heutige Querschnitt ermöglicht und zukünftig dann nur noch im Abschnitt ohne separates Gleis, also hier auch nur abschnittsweise möglich werde. Selbst das sei zwischen Scheunenhof- und Eschenstraße auch nicht möglich, da hier auf einen fahrbahnanliegenden Fußweg verzichtet werde. Es sei hinsichtlich der Trennwirkung festzustellen, dass sich die Bedingungen für den Fußgängerverkehr bezogen auf Flächenangebot und freizügiger Wegewahl verschlechtern und damit das genannte Ziel nicht erreicht werde. Weiterhin sei nicht erkennbar, wie Aufenthaltsqualität, gestalterische Aufwertung sowie Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs konkret erreicht werden können, indem das dafür vorgesehene Raumangebot signifikant eingeschränkt und ein minimaler Einsatz gestalterischer Elemente vorgesehen sei. Zusammenfassend müsse konstatiert werden, dass die Planung der Zielsetzung kategorisch zuwiderläuft.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Gesamtvorhaben entspricht den fachplanerischen Zielsetzungen. Insofern wird auf die Ausführungen, insbesondere zur Erforderlichkeit und dem Ausbaustandard Straße unter C.II dieses Beschlusses verwiesen und Bezug genommen. Der dargestellte Verzicht auf einen fahrbahnanliegenden Fußweg impliziert, dass die Radverkehrsanlage entfallen müsste oder durch Freigabe auf dem Gehweg umgesetzt werden müsste. Die Einordnung des Radverkehrs auf dem Gehweg entspricht nicht dem Regelwerk für den gegebenen Belastungsbereich. Ebenfalls entfallen würden die Stellplätze für Pkw. Dies wäre für eine Stärkung des Handels wenig förderlich.

Einwand 2 – straßenbauliche Gestaltung

Hier sei einzuwenden, dass die „Verbesserung des Kfz-Verkehr“ ein Relikt aus Zeiten des autogerechten Planens sei. Dieser Ansatz widerspreche den städtebaulichen Entwicklungszielen und dem zum Teil angestrebten Charakter einer innerstädtischen Geschäftsstraße. Die Formulierung der „Einordnung von durchgängigen Straßenbegleitgrün“ erwecke den Eindruck, dass eine zukünftig verbesserte Ausstattung erreicht werde.

Dabei werde nicht erwähnt, dass ein historisch vorhandener, authentischer durchgehender Alleecharakter gegeben sei oder war, welcher mit der Planung gerade dort am stärksten vernichtet werde, wo er noch am meisten vorhanden sei, nämlich zwischen Paul- und Tannenstraße.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellung des Gesamtvorhabens bemisst sich nach den fachplanerischen Vorgaben. Insofern wird ebenfalls wie zuvor auf die Ausführungen unter C.II verwiesen. Dass das Gesamtvorhaben auch mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der Erhaltungssatzung H-04.1, 'Äußere Neustadt' vereinbar ist, wurde bereits unter C.V.8 ausgeführt. Insofern wird hierauf verwiesen. Darüberhinausgehende Konflikte zum Bauplanungsrecht sind nicht ersichtlich.

Die o. g. Formulierung „Einordnung von durchgängigen Straßenbegleitgrün“ enthält keine Wertung, sondern beschreibt die Planung hinsichtlich der Anlage von Straßenbäumen entlang der Königsbrücker Straße. Hinsichtlich der Unvermeidbarkeit des vorhabenbedingten Eingriffs in Natur und Landschaft, insbesondere der Baumfällungen und dessen Zulässigkeit wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen.

Einwand 3 – Streckengestaltung

Gemäß der RAST 06 gehe es hier um die Frage, inwieweit ein „geführter“ oder ein „individueller“ Entwurf oder eine städtebauliche Bemessung erfolgte. Der fehlende Bezug zur Empfehlung zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete (ESG) drücke sich darin aus, dass der unbedingt erforderliche, konkret „stadtgestalterische Beitrag“ fehle. Damit werde auch das Ziel der Einordnung von durchgängigen Straßenbegleitgrün nicht erreicht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung erfolgt nach dem aktuellen Stand der Technik unter Beachtung und Abwägung der Richtlinien und Empfehlungen. Dabei zu berücksichtigen sind die Flächenverfügbarkeit, weitere Randbedingungen und Zwangspunkte. Nähere Ausführungen hierzu finden sich unter C.II.4. Die Königsbrücker Straße wird zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion in die Straßenkategorie HS III (angebaute Hauptverkehrsstraße) eingestuft. Um dem Charakter des Ortsteilzentrums der Dresdener Neustadt gerecht zu werden, entsprechen Planungsparameter im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg dem Charakter einer „innerstädtischen Geschäftsstraße“ und wurde entsprechend der Straßenkategorie HS IV zugeordnet. Diesen Einstufungen begegnet keinen Bedenken.

Die an der Proportion des gründerzeitlichen Straßenraums orientierten Breiten der Seitenräume werden im zentralen Bereich der gründerzeitlichen Blockrandbebauung zwischen Louisenstraße und Bischofsweg, die eine hohe Nutzungsdichte aufweist, berücksichtigt.

Einwand 4

Zur Argumentation „die Neugestaltung der von der Baumaßnahme betroffenen Straßenzüge erfolgt weitgehend bestandsnah in den bestehenden Straßenräumen“ werde eingewendet, dass dies keinesfalls das Planziel erfülle, da doch die Seitenräume nicht nur

stark reduziert, sondern auch charakterlich verändert würden. Das betreffe typische Hausvorflächen, Vorgärten usw.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird auf die Ausführungen unter C.II verwiesen.

Einwand 5

Zur Argumentation der „Maßstab der Neugestaltung der Königsbrücker Straße ist der in der Gründerzeit geschaffene Standard zur einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raums, der die Äußere Neustadt bis heute präge und auch bei bisherigen Straßensanierungen im Stadtteil (Bischofsweg Ost, Sebnitzer Straße, Rudolf-Leonhard-Straße) zur Anwendung kam“, sei einzuwenden, dass die Planung der Neugestaltung der Königsbrücker Straße sich keinesfalls an dem in der Gründerzeit geschaffene Standard zur einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raums orientiere. Das zeige sich allein schon deutlich am Verhältnis der Seitenräume (vorher breiter, jetzt schmaler) zur Fahrbahn (vorher schmaler, jetzt breiter), aber auch an den außeracht gelassenen, zuvor fahrbahnnah und raumproportionierend angeordneten Baumachsen. Wenn schon Bezug auf die Gründerzeit genommen werde, dann hätten diese Aspekte im „Stadtgestalterischen Beitrag“ sowie in einem speziellen denkmalpflegerischen Beitrag abgehandelt werden müssen. Diese würde aber fehlen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist mit den denkmalpflegerischen Belangen und den Anforderungen an das Ortsbild vereinbar (vgl. Ausführungen unter C.V.3 und 8).

Die an der Proportion des gründerzeitlichen Straßenraums orientierten Breiten der Seitenräume werden im zentralen Bereich der gründerzeitlichen Blockrandbebauung zwischen Louisestraße und Bischofsweg, die eine hohe Nutzungsdichte aufweist, berücksichtigt. Die gestalterischen Merkmale des gründerzeitlichen Straßenraumes werden des Weiteren bei der Oberflächen- und Materialgestaltung (Wiederverwendung Granitkrustenplatten, Natursteinpflaster, Seifenpflaster, Verwendung von Granitbreitborden) berücksichtigt. Die straßennahe Einordnung der Bäume zur räumlichen Fassung des Straßenraumes ist zulasten der Stellplatzanzahl im Abschnitt zwischen Albertplatz und Paulstraße geplant und wird nur im Bereich der „Platzbereiche“ unterbrochen. Nördlich der Paulstraße werden die Bäume im Gehweg hinter den Stellplätzen zugunsten einer höheren Stellplatzanzahl eingeordnet.

Zudem wird der Einwand von fehlenden Planunterlagen zurückgewiesen. Ein eigener stadtgestalterischer oder denkmalpflegerischer Beitrag bzw. Gutachten ist nicht erforderlich. Diese Belange sind fachlich berücksichtigt und formell in den Planunterlagen enthalten. Der Gestaltungsplan wurde im Rahmen der 1. Tektur in den Planunterlagen ergänzt. Im Übrigen hat die untere Denkmalschutzbehörde der Planung zugestimmt.

Einwand 6

Zur Argumentation zur „Hauptverkehrsstraße“ als Teil der „B 97“ mit wichtiger regionaler und überregionaler Funktion der Straßenverbindung der Landeshauptstadt Dresden in Richtung Hoyerswerda und Cottbus und gemäß des Verkehrsentwicklungsplans soll die Bundesstraßenfunktion erreicht werden“ sei hier einzuwenden, dass unabhängig ihrer heutigen Klassifizierung die genannte „wichtige regionale und überregionale Funktion“

mit der Straßenverbindung von Dresden „in Richtung Hoyerswerda und Cottbus“ nicht mehr aktuell und nicht zutreffend sei. Der Verkehr werde infolge des tangentialen Straßennetzausbaus inzwischen über die Hansastraße, die Autobahn A 4 und so weiter abgewickelt. Auch die früher starke Nutzung der Königsbrücker Straße zum Flughafen sei fast vollständig von der Verbindung über die Hansastraße und A 4 zur Anschlussstelle Flughafen abgelöst worden. Weiter verwundert es, dass hier diese überholte Verbindung bemüht werde, wenn ohnehin der Verkehrsentwicklungsplan diese zukünftig ausschließe.

Gleiches treffe auf die beabsichtigte Führung des Schwerlastverkehrs über diese Trasse zu, der nicht nur aus verkehrsplanerischer Sicht und den Aspekten der Verkehrssicherheit, sondern auch wegen der bereits angesprochenen Aufwertung der Attraktivität des Straßenzuges nicht notwendigerweise über die Königsbrücker Straße geleitet werden dürfe. Nichtzutreffend sei die Beschränkung der Kategorie „innerstädtische Geschäftsstraße“ auf den Straßenabschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg. Zumindest wären die Bereiche bis Tannenstraße und Stetzscher Straße dem zuzurechnen, wobei gemäß der o. g. städtebaulichen Entwicklungsziele, wie Stärkung des Ortsteilzentrums, weitere Schärfung des Einzelhandelsbesatzes und des Branchenprofils sowie Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums, vor allem auch der Abschnitt bis zum Albertplatz planerisch so behandelt werden solle. Daraus leite sich gerade auch eine Hinterfragung des Planansatzes für ein separates Gleis in straßenraumplanerischer Hinsicht ab.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Ausbau der Königsbrücker Straße erfolgte unter Beachtung und Berücksichtigung von verkehrlichen und städtebaulichen Merkmalen sowie der Verkehrsprognose.

Daher ist die Königsbrücker Straße richtigerweise als „angebaute Hauptverkehrsstraße“ einzustufen. Für Straßen dieser Kategoriengruppe gelten folgende Anforderungen: „Die Kategoriengruppe HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen) umfasst angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der Verbindung dienen bzw. den Verkehr aus Erschließungsstraßen sammeln. Sie übernehmen in der Regel auch die Linien des öffentlichen Personenverkehrs. Sie können auch Bestandteile zwischengemeindlicher Verbindungen sein (Ortsdurchfahrten). Die Straßen sind einbahnig oder zweibahnig ausgebildet. Die Verknüpfung mit Straßen der gleichen Kategoriengruppe erfolgt im Allgemeinen durch plangleiche Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage oder Kreisverkehren. Da die angrenzenden baulichen Nutzungen unmittelbar von der Straße erschlossen werden, sind die Straßen durch Flächen des ruhenden Verkehrs geprägt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50 km/h. Hinsichtlich der straßenrechtlichen Widmung kann es sich um Bundes-, Landes- bzw. Staats-, Kreis- oder Gemeindestraßen handeln.“ (vgl. Kap. 3.4.1 der RIN).

Im Stadtgebiet von Dresden wird die Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion in die Straßenkategorie HS III (angebaute Hauptverkehrsstraße) eingestuft.

Um dem Charakter des Ortsteilzentrums der Dresdener Neustadt gerecht zu werden, entsprechen die Planungsparameter im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg dem Charakter einer „innerstädtischen Geschäftsstraße“ und wurde entsprechend der Straßenkategorie HS IV zugeordnet.

Diesen Einstufungen begegnet keinen Bedenken.

Abschließend wird zur Erforderlichkeit des Vorhabens umfassend auf die Ausführungen unter C.II.3 Bezug genommen.

Einwand 7

Zur Argumentation der geplanten Entfernung von 122 Bestandsbäume werden folgende naturschutzfachliche Bewertung entgegengehalten. Neben dem gestalterischen Element des bestehenden Großgrüns fänden die naturschutzfachlichen Gegebenheiten wie auch die stadtökologischen Erfordernisse des Bestandes nicht die nach moderner städtebaulicher Grünordnungsplanung angemessene Beachtung. Dabei gehe es nicht nur um die inzwischen unbestreitbar wichtigen Funktionen städtischen Großgrüns auf stadtklimatische Faktoren zur Bereitstellung von Lebensraum für Flora und Fauna und für die Regulation des Wasserhaushalts, sondern auch um die Aspekte menschlicher Gesundheit einschließlich psychologischen Wirkung grüner Infrastruktur. Durch die nationale Strategie der biologischen Vielfalt wurde die Vision der urbanen Landschaft formuliert. Bis zum Jahr 2020 solle eine Durchgrünung der Städte vorangetrieben werden, der die Verbesserung der Lebensqualität zum Ziel habe. Das Konzept der Grünen Stadt bestimme zunehmend den Städtebau weltweit und solle gerade in Anbetracht der historisch begründeten Anlage der Allee an der Königsbrücker Straße besondere Beachtung bei der Planung finden. Die Freiflächen- und Grünordnungsplanung und damit der Erhalt bzw. die Einplanung eines an die Gegebenheiten angepassten Grünbestandes biete sich bei der Planung der Königsbrücker Straße besonders an, um diesem Anspruch der Entwicklung einer Grünen Stadt nach modernen stadtökologischen Erfordernissen gerecht zu werden.

Der Stadtteil Dresden Neustadt setze sich in seiner Bevölkerungsstruktur zum großen Teil aus jungen Erwachsenen und Familien zusammen, welche Wert legen auf die Beachtung ökologisch nachhaltiger Lebensweisen. Eine verstärkte Einbeziehung von natürlichen Elementen, die bspw. der Luftreinhaltung, einem ausgeglichenen Wärmehaushalt, der Bereitstellung von Lebensraum stadtbewohnender Tierarten und weiteren ökologisch begründeten Ansprüchen der lokalen Bevölkerung gerecht werden, könne zudem die Akzeptanz eines städtebaulichen Planentwurfs befördern und damit zu dessen Umsetzbarkeit beitragen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird hierzu vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.IV und C.V.7 und 9.1 verwiesen.

19.2 BUND für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.

BUND Landesverband Sachsen e. V. Regionalgruppe Dresden

Äußerung vom 28. Januar 2022 und Stellungnahme vom 27. Oktober 2022

Äußerung 1 - Bedarf und Zielstellung der Planung

Die zitierte Verkehrsprognose für 2030 scheine weder aktuell noch mit Zielsetzungen zur Verkehrsentwicklung zusammenzupassen. Sie ginge von einem leicht steigenden Verkehr, ausgehend von einem aktuellen (2016) Wert von 14.500 Kfz/Tag (Schauburg) aus. Mittlerweile sei die Verkehrsbelegung aber deutlich gesunken. Messungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker-muss-leben“ hätten in etwa 12.000 (vor Corona) und aktuell ca. 10.000 Kfz/Tag ergeben. Es sei anzunehmen, dass Effekte wie Homeoffice, Verschie-

bung des Modal-Split (auch entsprechend der kommunalen Zielstellungen) sowie Onlinemeetings zumindest in Teilen weiterbestehen und somit der Kfz-Verkehr nicht mehr auf die Werte von 2016 oder gar darüber hinaus steigen werde. Ein Ausbau sei daher weder geboten, noch werde er von der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen vorgesehen.

Darüber hinaus würden sich in den Plandokumenten widersprüchliche Argumente zum Charakter der Straße finden lassen: Einerseits heiße es, dass 70% des Kfz-Verkehrs lokaler Quell- und Zielverkehr ist, andererseits wird die Bedeutung der Königsbrücker Straße als Hauptverkehrsstraße mit überregionaler Verbindungsfunktion betont, Selbst nach den der Planung zugrunde liegenden ca. 15.000 Kfz/Tag (Schauburg) wäre der Durchgangsverkehr diesen Zahlen zufolge nur 4.500 Kfz/Tag. Für eine solch geringe Anzahl an Kfz scheine ein breiter, geschwindigkeitsoptimierter Ausbau unangemessen.

Auch gäbe es zahlreiche Planungen und Zielstellungen, wie beispielsweise die Verschiebung des Modal Splits zugunsten des Umweltverbunds (im Plangebiet wird dazu beigetragen durch bessere Radwegesituation, Beschleunigung ÖPNV, eventuelle zukünftige Verlängerung der S-Bahn oder der Tramlinie 8), die einer Steigerung der Kapazität im MIV entgegenstünden. Die jetzige Planung stelle durch die Verbesserung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr einen Pull-Faktor für mehr MIV dar. Dies sei angesichts der kommunalen Zielstellung zur Verkehrsentwicklung (VEP2025+), zum Klimaschutz (siehe Verfehlung der Klimaziele, insbesondere im Verkehrsbereich: [https://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt\(klima-undenergie\(klimaschutz/treibhausgasbilanz.php\)\)](https://www.dresden.de/de/stadtraum/umwelt/umwelt(klima-undenergie(klimaschutz/treibhausgasbilanz.php))) und zum Luftreinhalteplan 2017 (Maßnahme 19) kontraproduktiv und falsch. Auch bei der Umstellung des MIV auf E-Mobilität, wie es derzeit in der Konzeption der Mobilitätsstrategie diskutiert werde, blieben bei steigenden MW-Zahlen nachteilige Umweltauswirkungen bestehen, wie erhöhter Reifenabrieb, erhöhter Energiebedarf und Lärmemissionen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erfolgt grundsätzlich nicht auf Basis von Verkehrszählungen im Istzustand, sondern auf prognostizierte Verkehrsbelastungen für den Zeitraum nach der baulichen Umsetzung.

Hierzu wird festgestellt, dass die für die Planung – hier Berechnungen der Verkehrsqualitäten – des Vorhabens zugrundeliegende Verkehrsprognoseuntersuchung für das Planungsermessen geeignete Grundlage darstellt.

Die Verkehrsuntersuchung ist entsprechend einer anerkannten Methode unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Erkenntnismittel erstellt worden. Als Grundlage für die verkehrsplanerische Untersuchung ist für das Vorhaben das integrierte Verkehrsmodells 2013/2030 der Landeshauptstadt Dresden verwendet worden. Dieses ist nach geltenden technischen Standards als gemeinsame Bewertungsgrundlage aller Verkehrsbauvorhaben in der Landeshauptstadt Dresden eingeführt. Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben. Im Rahmen der Rechtsprechung wurde dem Verkehrsmodell bereits ein methodisch schlüssiges und dem Stand der Technik entsprechendes Vorgehen bescheinigt.

Das integrierte Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Für das Netzmodell wurden alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen berücksichtigt. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden

Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. So ist das Stadtgebiet Dresden in etwa 550 Verkehrszellen gegliedert. Zudem beinhaltet das Netzmodell alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2013 bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich verkehrswirksam werden. Wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen sind die Strukturdaten. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2030 prognostiziert. Berücksichtigt wurden insbesondere Strukturdaten zu Einwohnern (in Altersklassen), Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen.

Unter Zugrundlegung dieser Modellrechnung und der Auswertung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Verkehrsprognose sachgerecht mit einer geeigneten fachspezifischen Methode ermittelt wurde.

Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Prognose auf unrealistischen Annahmen beruht. Hierzu wurde die Verkehrsprognoseuntersuchung einer Plausibilisierung für den Prognosehorizont 2035 unterzogen. Grundlagen bilden die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Dresden von Januar 2024, die 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung und der Landesverkehrswegeplan 2030. Zur Plausibilisierung wurden diese Quellen in das Verkehrsmodell Dresden und Region 2035 integriert und die Wirkung auf die Königsbrücker Straße berechnet. Im Ergebnis ist mit einem Rückgang im Kfz-Verkehrsaufkommen der Königsbrücker Straße Süd im Vergleich zu den bisherigen Annahmen von 4 % zu rechnen. Diese Veränderungen liegen in einem Bereich, der keine grundsätzlichen Änderungen der gewählten verkehrlichen Ausbauparameter und Knotenkonfigurationen erforderlich werden lässt.

Somit ist es sachgerecht, die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2030 für das Vorhaben weiterhin zu Grunde zu legen, da diese immer noch plausibel die zu erwartenden Verkehrsmengen abbildet, vgl. BVerwG Urteil vom 9. Juni 2010, Az: 9 A 20/08, zitiert nach juris Rn. 74. Im Übrigen besteht für die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht die Pflicht, Verkehrsprognosen während des Planfeststellungsverfahrens laufend anpassen zu müssen, BVerwG Beschluss vom 25. Mai 2005, Az: 9 B 43/04, zitiert nach juris Rn. 40, BVerwG Urteil vom 30. Mai 2012, Az: 9 A 35/10, zitiert nach juris Rn. 25.

Im Übrigen wird zum Bedarf und Zielstellung des Vorhabens auf C.II verwiesen und Bezug genommen.

Äußerung 2 - Herabsetzung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 30 km/h

Aus Gründen der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes sei vor einigen Jahren für Teile der Königsbrücker Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h herabgesetzt worden. Dieser Bedarf bleibe auch nach Sanierung der Königsbrücker Straße teilweise erhalten.

Darüber hinaus befänden sich im Bereich zwischen Louisenstraße und Bischofsweg überdurchschnittlich viele Zufahrten mit hohem Verkehrsaufkommen. Dies werde dadurch verstärkt, dass sich viele öffentlich zugängliche Parkplätze von Gewerbetreibenden in den Hinterhöfen befänden (z. B. Jaques Weindapot). Weiterhin würden inzwischen in den Höfen viele Parkplätze für Mitarbeiter:innen der dort ansässigen Büros errichtet. Auch seien in der Planung zahlreiche fahrbahnbegleitende Stellplätze ausgewiesen. Dort

sei mit zahlreichen Ein- und Ausparkvorgängen zu rechnen, die den Verkehrsfluss beeinträchtigen. Dies stehe dem Ziel der Verflüssigung des Verkehrs, wie im Luftreinhalteplan 2017 festgehalten, entgegen.

Weiterhin sei dieser Bereich eine der Haupteinkaufsstraßen des Stadtteils sowie Standort zahlreicher gastronomischer und kultureller Einrichtungen mit entsprechendem Fußgängerverkehr. Man werde in der Praxis, auch bei vorbildlicher Ausweisung von Fußgängerampeln, mit überdurchschnittlich häufigen Fahrbahnquerungen durch Fußgänger:innen außerhalb der Kreuzungsbereiche rechnen müssen. Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit sollt von der geplanten Erhöhung der Entwurfsgeschwindigkeit von jetzt - teilweise festgesetzt, teilweise aufgrund der verkehrlichen Situation - real 30 km/h auf 50 km/h abgesehen werden.

Die Autofahrer seien bereits jetzt schon an die Geschwindigkeit von 30 km/h gewöhnt. Aufgrund der Kürze der Strecke sei - wenn überhaupt - nur mit sehr geringen Verzögerungen im Verkehrsfluss zu rechnen. Die Herabsetzung der Geschwindigkeit würde zu einer Verflüssigung des Verkehrs beitragen.

Unserer Einschätzung nach wäre eine Reduzierung der Entwurfsgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Gründen der Luftreinhaltung, des Lärmschutzes und vor allem der Verkehrssicherheit fachlich vertretbar und durchsetzbar. Sie wirke sich auch auf die Konflikte zwischen Rad- und ruhendem Verkehr und der Querbarkeit der Straße positiv aus.

Falls aktuell noch nicht die rechtlichen Grundlagen für diesen Schritt vorliegen sollten, werde darum gebeten, bei der Planung keinen „Schnellschuss“ zu machen und auf anstehende Gesetzesänderungen des Bundes zu warten. Mit diesen sei im Laufe der aktuellen Legislatur zu rechnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die gegenwärtige Herabsetzung der Geschwindigkeit ist derzeit zur Einhaltung der Lufthygiene gemäß Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Dresden erforderlich. Nach Umsetzung der geplanten Ausbaumaßnahme ist die Notwendigkeit einer solchen straßenverkehrsrechtlichen Anordnung nicht mehr gegeben. Daher sind entsprechenden Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich. Unter Berücksichtigung der Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h ist das Vorhaben mit den Belangen des Immissionsschutzes, insbesondere Lärm und Luft, vereinbar (vgl. hierzu unter C.V.6.1 und 6.2). Ebenso ergeben sich aus Verkehrssicherheitsaspekten keine Gründe für eine geschwindigkeitsreduzierende Anordnung. Unter Berücksichtigung der Anzahl der Parkstellflächen und hierfür benötigten Zeiten, ist mit keinen nennenswerten Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu rechnen.

Äußerung 3 – Führung des Radverkehrs:

Man begrüße es, dass die Radverkehrsanlagen gegenüber dem Bestandszustand nun durchgehend geplant seien. Leider müsse man feststellen, dass keine bauliche Trennung des Radwegs von den Fahrstreifen des MIV geplant sei. Es sei dem MIV im gesamten Plangebiet möglich, den Radweg ebenerdig zu befahren. Dies schaffe vermeidbare Gefahrensituationen. Auf dem Niveau des Gehwegs geführte Radwege könnten dem entgegenwirken.

Besonders eklatant sei die Gefahrensituation stadteinwärts zwischen Königsbrücker 61b und Bischofsweg. Hier schwenke die Kfz-Spur in die Spur der Straßenbahn und die Radspur in die Kfz-Spur. Eine hohe Geschwindigkeit der Radfahrenden (bergabwärts) ver-

schärfe die Situation. Dass die rechts in den Bischofsweg abbiegenden Kfz dann unmittelbar nach dieser Engstelle die Radspur kreuzen müssten, füge hier noch einen Gefahrenpunkt hinzu.

Ein weiteres Gefahrenpotential bestehe im Bereich der straßenbegleitenden Parkplätze. Hier sei es für den MIV beim Parken unabdingbar, den Radweg zu kreuzen. Dies werde, wie andernorts im Stadtgebiet, zwangsläufig zu Konflikten und Gefahrensituationen führen (Ausbremsen der Radfahrenden, Ausweichen der Radfahrenden in den Straßenraum, öffnende Türen beim Aussteigen am Parkplatz etc.). Bei Rangiervorgängen von PKWs und LKWs würden die Radwege blockiert und Radfahrer:innen müssten auf die Fahrbahn ausweichen. Auch hier entstehe eine Gefahrensituation. Derartige Radwege seien für Familien mit Kindern auf Grund der Gefährlichkeit völlig inakzeptabel.

Diese Missstände (1. Im Straßenkörper geführte Radwege, 2. Konflikte bei Parkvorgängen) könnten durch eine Verlegung der Radwege hinter die Parkplätze oder durch Wegfall der Parkplätze behoben werden. Man bitte dies zu prüfen. Jeder straßenparallele Parkplatz weniger bedeute eine Gefahrenstelle weniger.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Kritik, dass die Radverkehrsanlagen baulich nicht getrennt geführt werden, ist nachvollziehbar, die Ausbildung als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau ohne bauliche Trennung begegnet aber keinen rechtlichen Bedenken. Die Planung der Führungsform des Radverkehrs hängt wesentlich von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Hierbei ist der Anforderung an die objektive Verkehrssicherheit zu entsprechen. Die maßgeblichen Kriterien sind ein geringes Unfallrisiko, eine hohe Akzeptanz, eine gute Begreifbarkeit sowie eine bauliche Ausführung zur Vermeidung zusätzlicher Hindernisse. Im Ergebnis dessen sind für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar Radfahrstreifen zur Führung des Radverkehrs vorgesehen. Zudem wurden die Entwurfskriterien Flächenverfügbarkeit, Parken und Grundstückszufahrten gemäß der ERA berücksichtigt. Eine Verlegung der Radfahrstreifen hinter die Parkplätze ist aus Verkehrssicherheitsgründen abzulehnen, vgl. Nr. 3.3 der ERA. Das Risiko eines Unfalles mit Radfahrern durch Türöffnung ein Kfz ist in diesem Fall erhöht, da der Beifahrer es nicht gewohnt ist, vor dem Aussteigen in den Spiegel zu schauen.

Hinsichtlich der Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Bischofsweg West wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1.2 verwiesen.

In Bereichen mit längs zur Fahrbahn befindlichen Parkstreifen sind bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände berücksichtigt worden, um Unfälle aufgrund plötzlicher Türöffnungen am Fahrzeug zu verhindern.

Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Parkstellflächen ist ein Queren der Radverkehrsanlage im Zuge des Ein-/Ausparkens erlaubt. Dies stellt eine Sondersituation im Verkehrsablauf dar. Das unvermeidbare Ausweichen bzw. Halten von Verkehrsteilnehmern (z. B. Radfahrer) in derartigen Situationen ist im städtischen Straßennetz eine übliche Notwendigkeit und gängige Praxis. Hierbei ist von allen Verkehrsteilnehmern gegenseitige Rücksichtnahme gefordert.

Darüber hinaus ist eine Befahrung der Radfahrstreifen für den Kfz-Verkehr unzulässig. Dies gilt auch für Haltevorgänge (liefern) und Parken, was mit der Novellierung der StVO im Jahr 2021 noch einmal eindeutig geregelt wurde.

Es bestehen somit nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden.

Äußerung 4 – Stellplätze, Parksituation, Be- und Entladezonen

Es seien bereits Konflikte zwischen Radverkehr und ruhenden Kfz erläutert worden. Eine weitere potenzielle Schwierigkeit, die man in den Planungen bisher unzureichend beachtet sehe, sei nicht reguläres Halten. Im Plangebiet bestehe eine sehr hohe Auslastung der Parkplätze. Die vorgesehenen Stellplätze sowie die Ladezonen würden daher nahezu dauerhaft zugeparkt sein. Das Be- und Entladen „in zweiter Reihe“ stelle daher eine naheliegende weitere Gefahrensituation dar.

Dasselbe gelte für Lieferverkehr. Diese müssten dann umfahren werden, was zu gefährlichen Situationen führen werde. Um dem Parken in zweiter Reihe vorzubeugen, schlage man vermehrt Be- und Entladezonen anstatt der Parkplätze bzw. Kurzzeitparken von maximal 30 min/1h vor.

Zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg seien stadtauswärts straßenbegleitend 24 Stellplätze zwischen den Alleepflanzungen angedacht. Diese Parkplätze stellten, wie oben bereits ausgeführt, eine Gefahrenstelle für den Radverkehr dar. Da es sich um eine vergleichsweise kleine Zahl an Parkplätzen handle, sich aus der stadtklimatischen Situation ein Mehrbedarf für Grünanlagen im Plangebiet ergebe und im Zusammenhang mit einer langfristig anderen Planung für den ruhenden Verkehr in der Louisenstraße ohnehin ein Bedarf an Ausweichflächen bestehe, schlage man vor, diese Parkflächen wegfällen zu lassen oder stark zu reduzieren und andernorts zu zentralisieren.

Vor dem stark frequentierten Bereich des Fußwegs Königsbrücker Straße 62 sei eine Be- und Entladezone angedacht. Man schlage vor, diese Ladezone weiter südlich in den Bereich Königsbrücker Straße 58 zu verlegen. So könne die Stellfläche für mobilitätseingeschränkte Menschen im südlichen Bereich der Ladezonen angesiedelt werden und der Fußweg werde an dieser Stelle nicht übermäßig eingengt. Die 20 m zwischen REWE und Ladezone seien mit Hubwagen auf dem dann neu angelegten Fußweg gut zu überwinden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben berücksichtigt ebenfalls Nutzungsansprüche nach Halteflächen. Parkflächen sind ebenso vorgesehen. Sofern Bedarf besteht können im Nachgang Kurzzeitstellplätze für kurze Haltevorgänge durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Überdies werden Nutzungsansprüche nach Ladezonen mit dem Vorhaben umgesetzt. Im Bestand sind keine Ladezonen vorhanden. Mit dem geplanten Ausbau werden erstmals separate Abstellflächen neu geschaffen. Hierbei ist eine Abwägung zwischen den verschiedenen verkehrlichen Anforderungen erfolgt, der separate Ladezonen in Bereichen mit größeren Einzelhandelsflächen vorsieht. Darüber hinaus sind die Parkstreifen mit einer Breite von 2,50 m geplant und ermöglichen somit auch Liefervorgänge mit Lieferwagen, die eine Vielzahl der derzeitigen Anlieferungen abdeckt.

Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Park- und Lieferstellflächen ist ein Queren der Radverkehrsanlagen im Zuge des Ein-/Ausparkens vorgesehen. Auf § 1 StVO, wonach von allen Verkehrsteilnehmern gegenseitige Rücksichtnahme gefordert wird, wird hingewiesen.

Dem Vorschlag, die zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg in stadtauswärtiger Richtung geplanten Parkflächen entfallen zu lassen, wird nicht nachgekommen, da die Planung den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen gerecht werden muss und eine dahingehend Abwägung der einzelnen Belange erfolgt.

Ebenfalls wird der Vorschlag zum Verlegen der Ladezone von Höhe Königsbrücker Straße 62 weiter südlich in den Bereich Königsbrücker Straße 58 nicht umgesetzt. Mit der Neuplanung werden die Gehwege von Fremdnutzungen befreit, die die bestehenden Anlagen derzeit stark negativ beeinträchtigen. Somit stehen die Gehwege zukünftig der alleinigen Nutzung des Fußgängerverkehrs zur Verfügung. Demnach sind diese Flächen auch von Liefervorgängen frei zu halten. Dies kann nur durch entsprechende Be- und Entladezonen direkt am Ziel erreicht werden. Die geplante Parkfläche für mobilitätseingeschränkte Menschen reduziert überdies die Gehwegbreite nur auf kurzer Strecke von der im Regelfall vorgesehen Breite von 2,50 m auf ca. 2 m. Unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit und der Nutzungsansprüche ist diese punktuelle Einengung verhältnismäßig.

Ausbildung Kreuzung Tannenstraße/Königsbrücker Straße

Die benannte Kreuzung sei derzeit für Schwerlast und Großraumtransporte geplant. Dies lasse sich aus den Planungen nicht nachvollziehen. Für den wahrscheinlich recht selten vorkommenden Fall, dass ein Schwerlast- oder Großraumtransport vom MDR zum Hammerweg fahren müsse, sei diesem auch der Umweg über Bahnhof Neustadt-Hansastrasse bzw. Klotzsche-A4-Hansastrasse zuzumuten. Für diese wenigen Fahrten müssten nicht die Schleppkurven an der Kreuzung Tannenstraße/Königsbrücker Straße massiv vergrößert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Bemessung der Knotenpunktausrundungen sind entsprechend der Schleppkurve für das jeweils maßgebende Bemessungsfahrzeug erfolgt. Sie gewährleisten eine sichere Befahrung der Verkehrsanlage, sodass ein Überfahren des Gehweges und eine damit einhergehende Gefährdung für den Fußgängerverkehr ausgeschlossen wird. Die Aufweitung im Bereich des Knotenpunktes Tannenstraße ist aus fahrgeometrischen Gründen erforderlich, da sich die Tannenstraße zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Königsbrücker Straße im Vorrangnetz der Landeshauptstadt Dresden für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte befindet. Nach dem geplanten Ausbau der Stauffenbergallee unter den DB-Brücken wird die Anzahl der Schwerlast- und Großraumtransporte zwar wahrscheinlich geringer. Jedoch werden weiterhin Fahrten über die Tannenstraße erforderlich sein, da deren Durchfahrtshöhe weiterhin größer ist als die in der Stauffenbergallee. Andere Alternativstrecken zur Tannenstraße sind nicht geeignet, da diese teilweise in der Höhe bzw. Tonnage begrenzt sind. So zum Beispiel im Zuge der Stauffenbergallee, besitzt die Brücke eine Tonnagebegrenzung von 75 t, die Brücke über die Eisenbahn auf der Königsbrücker Straße ist auf 125 t begrenzt und die Hansastrasse ist eingeschränkt auf eine Höhe von 4 m bedingt durch das Brückenbauwerk. Die große lichte Durchfahrtshöhe der Brücke Tannenstraße ermöglicht hingegen Transporte bis zu einer Höhe von 4,65 m.

Barrierefreies Queren der Straße für Fußgänger:innen

Die Königsbrücker Straße habe gegenwärtig eine Nutzung als Einkaufsstraße, Ort für Kultur und der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig bilde sie eine zerschneidende Achse zwischen Dresdner Neustadt und Hechtviertel, zwei Stadtviertel mit sehr

hoher Bevölkerungsdichte und großem Anteil an Rad- und Fußverkehr. Es sei daher begrüßenswert, dass der Gleiskörper im besonders frequentierten Bereich zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg auf dem Niveau der Fahrbahn geführt werde. Man habe in den Planungen keine Erfassungen zu Querungen der Königsbrücker Straße gefunden, gehe aber aufgrund der Lage und dem Charakter der umliegenden Gebiete von einem eher hohen Bedarf aus. Dies passiere auch nicht nur im Bereich offiziellen Querungen, insbesondere zu den verkehrsberuhigteren Nachtzeiten. Aus den Planungen sei die Notwendigkeit eines baulich getrennten Gleiskörpers im Nord- und Südteil des Plangebiets nicht erkennbar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die im Zuge der Variantenbetrachtung erfolgte verkehrstechnische Untersuchung hat bestätigt, dass bei einer durchweg gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen sich die Verkehrsqualitäten im ÖPNV von LOS B/C bei der Variante 8.7 auf LOS C/D signifikant verschlechtern (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Daher ist der besondere Bahnkörper für akzeptable Verkehrsqualitäten bei der Straßenbahn in den geplanten Abschnitten unverzichtbar. Dies ist auch begründet durch die erheblichen Abhängigkeiten von den an beiden Planungsenden angrenzenden Knotenpunkte Albertplatz im Süden und Stauffenbergallee im Norden mit ihren sehr komplexen Verkehrsabläufen.

Das Gesamtvorhaben entspricht damit den fachplanerischen Zielsetzungen. Insofern wird auf die Ausführungen, insbesondere zur Erforderlichkeit und dem Ausbaustandard unter C.II verwiesen und Bezug genommen.

Äußerung 5 – Stadtklima

Das Plangebiet befinde sich nach dem Fachleitbild Stadtklima vollständig in einer „Sanierungszone“. Für diese Zonen seien u. a. folgende Maßnahmen vorzusehen:

- Nach M 2.1: Erhalt und Sicherung der bestehenden Grün- und Erholungsflächen
- Nach M 2.2: Neuanlage bzw. Wiederherstellung von Grün- und Erholungsflächen
- Nach M 2.3: „Schaffung von begrünten Flächen in geringen Abständen“ sowie „Baum-/ Alleepflanzungen als grüne Verbindungselemente“

Des Weiteren verweise man auf Beachtung des Maßnahmenkomplexes M 2.5 und M 2.6 bei der Auswahl der Pflanzungen. Man bitte, die bereits jetzt stark überwärmten Bedingungen zu beachten und eine Erwärmung um mindestens weitere 1-2 Grad in der Lebenszeit der Bäume einzuplanen.

Man könne weder im Erläuterungsbericht, noch im Umweltbericht eine Berücksichtigung dieses Fachleitbilds finden. Auch auf Maßnahme 19 des Luftreinhalteplans 2017 fand man keine Verweise (auch wenn hier die digitale Durchsuchbarkeit der Dokumente sehr geholfen hätte). Gerade ersteres halte man für ein großes Versäumnis der Planungen. Schließlich wirke sich die Neuversiegelung von 0,3 ha im Plangebiet deutlich nachteilig auf das Stadtklima aus. Es sei mit einer Zunahme von Herz-Kreislauf-Erkrankungen aufgrund sommerlicher Hitze und Krebserkrankungen aufgrund von Ozonbildung zu rechnen. Diese nachteiligen Auswirkungen der Planungen sehe man nicht ausreichend berücksichtigt. Man fordere einen ortsnahen Ausgleich der Grünflächen, die Anlage von Brunnen oder Wasserspielen im Plangebiet sowie weitere Begrünungsmaßnahmen (Fassadenbegrünungen, Dachbegrünungen) in Absprache mit den Eigentümern. Auch unter

diesem Aspekt müsse eine Reduzierung des MIV im Plangebiet Planungsziel sein. Der Ausbau der Straße mit Blick auf steigende Zahlen im MIV, stelle eine Fehlorientierung der Planungen dar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach Auskunft der Vorhabenträgerin berücksichtigt diese die Auswirkungen auf das Klima bei jeglichen Entscheidungen und bevorzugt Lösungen, die sich positiv auf den Klima-, Umwelt- und Artenschutz auswirken. Die Vorhabenträgerin hat das Ziel die Treibhausgasemissionen drastisch zu senken auf dem Weg hin zur Klimaneutralität. Dem entspricht das Vorhaben, indem es die Förderung des Radverkehrsnetzes und des ÖPNV zum Ziel hat.

Der Belang des Stadtklimas wurde sowohl im UVP-Bericht (Unterlage U 23) als auch im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage U 19) behandelt.

Die anhand der Bilanz für anlagebedingte Flächenversiegelungen und Baumfällungen erheblich beeinträchtigten bio-klimatischen Ausgleichsfunktionen können durch die vorgesehene Neupflanzung von Straßenbäumen entlang der Königsbrücker Straße gemindert und zum Teil ausgeglichen werden. Hierbei ist die maximale Anzahl an Baumstandorten für Neupflanzungen entlang der Königsbrücker Straße ausgeschöpft.

So ist im stark überwärmten Bereich zwischen Louisenstraße und Bischofsweg eine zweireihige Baumallee und weitere Baumgruppen in Rücklage vorgesehen. Im Bestand befinden sich hier nur zwei Straßenbäume und wenige private Bäume. Im Abschnitt nördlich des Bischofsweges, der wegen seiner offenen Bebauungsstruktur eine geringere Überwärmung aufweist, können nicht alle Baumfällungen ausgeglichen werden. Jedoch sind die Bestandsbäume bereits heute stark geschädigt. Die neu zu pflanzenden Bäume sind dagegen bessere CO₂ Speicher, da mit dem Alter des Baumes auch die CO₂ Aufnahme sinkt. Bei der Artenwahl der geplanten Baumpflanzungen werden die zukünftigen Klimabedingungen berücksichtigt.

Eine begrenzte Verbreiterung des Straßenzuges hat durchaus auch positive Effekte auf die Durchlüftungssituation, da es die Durchmischung schadstoffangereicherter Luft und den Luftaustausch erwärmter Luftmassen befördert.

Um die Beeinträchtigungen weiter zu mindern, sind zusätzliche Maßnahmen zur Begrünung vorzusehen. So sind die geplanten Fahrgastunterstände zu begrünen (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.23). Damit können auch die beeinträchtigten Treibhausgasspeicherfunktionen reduziert werden. Der Einsatz von optimierten Materialien hinsichtlich der Versickerung und Aufheizeffekte insbesondere, die Auflage, sonnenreflektierende und/oder aufgehellte Beschichtungen für die Geh- und Radwege sowie Fahrbahnbeläge einzusetzen, leisten ebenfalls einen Beitrag zur Reduzierung der lokalen Überwärmung (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.22). Zudem wurden Trinkbrunnen in die Planung integriert.

Abschließend wird auf die Ausführungen unter C.IV, C.V.6.2, 7, und 9.1 dieses Beschlusses verwiesen.

Äußerung 6 – weitere ökologische Belange

Der Erhalt der „kleinen Schwester“ der Flatterulme scheine in den Planungen nicht vorgesehen zu sein. Das irritiere gegenüber früheren Planungen. Man bitte dies zu prüfen.

Die geplanten Pflanzungen im Plangebiet dienen lediglich dem Erhalt des Alleecharakters. Durch die hohe Neuversiegelung würden für den Gebietswasserhaushalt wichtige Flächen verloren gehen.

Soweit sich der Einwand nicht erledigt hat, wird dieser zurückgewiesen.

Mit der Planänderung zur 1. Tektur kann nun auch die „Kleine Flatterulme“ erhalten werden.

Für die Beurteilung der Auswirkungen auf den Gebietswasserhaushalt wird auf die Ausführungen unter C.IV.4.4 und C.V.9.1 sowie C.V.18.2 verwiesen und Bezug genommen.

Die zur Verfügungstellung wesentlicher Unterlagen als gescannte Dokumente habe den Bearbeitungsaufwand unnötig erhöht. Man bitte darum, diese Arbeiterschwernis zukünftig auszuräumen.

Im weiteren Verfahren wünsche man als BUND Regionalgruppe Dresden für den BUND Landesverband Sachsen e.V. weiter einbezogen zu werden.

Der Bitte wurde nachgekommen.

Im Rahmen der 1. Tektur wurden die digitalen Planunterlagen dergestalt aufbereitet, so dass diese durchsuchbar sind und der Bearbeitungsaufwand geringer ist. Der BUND Regionalgruppe Dresden wurde am weiteren Verfahren beteiligt.

Im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur nahm die Regionalgruppe des BUND erneut Stellung. Der BUND Dresden stehe dem Vorhaben grundsätzlich positiv gegenüber, ob alle Ziele der Stadtentwicklung mit den aktuellen Planungen erreicht werden können, werde allerdings für fraglich gehalten. Es sei nicht ersichtlich, wie die Planung zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs beitragen könne, wie eine Überwärmung des Gebiets begrenzt werden solle und auch den Altbaumbestand sehe man in den Planungen leider nicht hinreichend wertgeschätzt.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen und auf die Ausführungen unter C.II, C.IV.4, C.V.7 und C.V.9.1 verwiesen.

Zu den vorgenommenen Änderungen werden folgende Punkte angemerkt:

Der Wegfall der Baumpflanzung vor Haus Nr. 16 sei aus den Planunterlagen nicht vollständig plausibel geworden. Es werde daher um weitere Erläuterung gebeten.

- Warum sei eine Einrichtung der LSA an genau dieser Stelle notwendig?
- Warum müsse diese genau orthogonal zur Königsbrücker Straße queren?
- Warum werde diese nicht zwischen den beiden Baumstandorten auf der Ostseite eingegliedert?
- Und warum könne die Querung nicht etwas weiter südlich erfolgen?

Es scheine außerdem für den Wegfall bisher keine Ersatzpflanzung vorgesehen. Damit verschlechtere sich die ohnehin schon schlechte klimatische Bilanz des Vorhabens. Eine möglichst standortnahe Ersatzlösung sollte festgesetzt werden. Um die Grünfläche, auf

der der Baumstandort entfalle, dennoch zu sichern, werde hier eine niedrige Heckenpflanzung mit einer niedrigen Abzäunung vorgeschlagen.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der Neueinordnung der LSA kann der angesprochene Baum nicht an diesem Standort gepflanzt werden, da die Sicht auf die LSA durch den Baum verdeckt wäre. Die LSA dient der gesicherten Querung der Fußgänger sowie der linksabbiegenden Radfahrer aus der Stetzscher Straße über den besonderen Bahnkörper auf die Königsbrücker Straße. Der ursprünglich geplante Zweirichtungsverkehr als Geh-/Radweg wurde aus Gründen der Flächeninanspruchnahme von Privatland im Zuge der ersten Anhörung nicht weiterverfolgt. Eine orthogonale Querung stellt den kürzesten Weg und damit die schnellste Querung dar. Auch eine Einordnung der LSA zwischen den beiden auf der Ostseite stehenden Bäume ist nicht möglich. An dieser Stelle könnten die Fußgänger nicht queren. Zudem wäre auch an dieser Stelle die Sicht auf die LSA durch den südlicher stehenden Baum gefährdet. Eine Querung weiter südlich würde die Radfahrer nicht berücksichtigen. Das Linksabbiegen müsste dann ungesichert erfolgen. Der Knotenpunkt, der signaltechnisch auch die Katharinenstraße umfasst, würde dadurch stark aufgeweitet.

Die Planfeststellungsbehörde schätzt hierzu ein, dass die genannten Gründe den Entfall des ursprünglich geplanten Baumstandortes rechtfertigen.

In der Planung wurden nachvollziehbar bereits alle möglichen Baumstandorte im Straßenraum untersucht und dort, wo es möglich ist, neue Bäume eingeordnet. An dem Standort vor der neuen LSA muss der Baum aus Gründen der Verkehrssicherheit entfallen, eine Verschiebung an einen anderen ortsnahen Standort war leider nicht möglich. Allerdings enthält die 1. Tektur auch den Erhalt der "Kleinen Flatterulme". In diesem Bereich konnten zusätzlich durch die erforderliche Umgestaltung zwei weitere Bäume eingeplant werden.

Der Vorschlag zur Pflanzung einer niedrigen Hecke wurde seitens der Vorhabenträgerin geprüft. Dieser kann jedoch nicht umgesetzt werden, da die in Frage kommende Fläche zu klein ist und eine Abzäunung in den Sicherheitsraum der Straße hineinreichen würde.

Im Übrigen wird der vorhabenbedingte Eingriff mit den vorgesehenen Ausgleichspflanzungen und Ersatzmaßnahmen als kompensiert bewertet.

Es werde begrüßt, dass die Anregung zur Eingliederung von Brunnen entlang der Königsbrücker Straße aufgenommen wurden. An welchen Standorten genau die Brunnen umgesetzt werden, konnte in den Planungen nicht gefunden werden. Es werde begrüßt, wenn neben den Brunnen auch Wasserspiele eingeplant werden, welche mit zirkulären Brauchwassersystemen über eine erhöhte Verdunstung zur Kühlung der überwärmten Straße beitragen.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

Die Standorte der geplanten Trinkbrunnen sind in der Unterlage U 5 Lagepläne sowie in Unterlage U 16.9 Gestaltungsplanung enthalten. Sie sollen an der ehemaligen Hauptpost im Aufenthaltsbereich zwischen Scheunenhofstraße und Eschenstraße sowie vor der Schauburg errichtet werden.

Auch der Vorschlag zur Einordnung von Wasserspielen wurde geprüft. Aus Gründen der Flächenverfügbarkeit kann dies jedoch nicht umgesetzt werden. Insbesondere im zentralen Abschnitt des Ortsteilzentrums, wo eine Einordnung am sinnvollsten wäre, konkurrieren jedoch die verschiedenen Nutzungen um das knappe Flächenangebot in den Seitenbereichen. Daher ist die Entscheidung der Vorhabenträgerin, Trinkbrunnen einzuordnen und auf offene Wasserspiele zu verzichten, seitens der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Die weiteren Hinweise wurden seitens der Vorhabenträgerin und der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Handlungs- und Entscheidungsbedarf ergibt sich hieraus nicht.

Des Weiteren werde die Beleuchtung der Tannenstraße begrüßt. Bei den neueingeplanten Beleuchtungen werde davon ausgegangen, dass diese ebenfalls in LED in der Lichtfarbe warmweiß mit Konstantstromregelung, mit Straßenoptik und mit Leistungsreduzierungsbaustein für Nachtabsenkung umgesetzt werden.

Dies ist zutreffend.

Für die weitere Planung werde darum gebeten zu prüfen, inwiefern Haltelinien für den Radverkehr an Lichtsignalanlagen im Sichtfeld des MIV angeordnet werden können. Bevorzugt sollten dafür aufgeweitete Radaufstellstreifen verwendet werden. Dies erhöhe die Verkehrssicherheit für Radfahrer und ermögliche ein gefahrloses sich Ordnen des Radverkehrs nach Geschwindigkeit ohne Überholvorgänge, die auf die Kfz-Spuren ausweichen.

Der Bitte wird nachgekommen.

Die Vorhabenträgerin sicherte eine Prüfung in der folgenden Planungsphase zu.

VI Private Einwendungen

1 Allgemeine Einwendungen

Durch die Umsetzung des Vorhabens wird fremdes Eigentum dauerhaft und vorübergehend in Anspruch genommen. Das Maß der Inanspruchnahme, das heißt die vorübergehende oder endgültige Inanspruchnahme und die Größe der benötigten Flächen, ist in den Grunderwerbsunterlagen (vgl. Unterlagen U 10.1 Grunderwerbspläne und U 10.2 Grunderwerbsverzeichnis) dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Überzeugung, dass bei Umsetzung der genehmigten Planung unter Berücksichtigung der Regelungen zu den Planunterlagen (vgl. A.II.2) und der zusätzlich ergangenen Nebenbestimmungen (A.III.17) der notwendige Grunderwerb auf das erforderliche Minimum beschränkt wird. Die in den Grunderwerbsplänen ausgewiesene Inanspruchnahme von Grundstücken ist unter Berücksichtigung der hierzu abweichenden Regelungen unter A.II.2 für die Umsetzung der Baumaßnahme in diesem Umfang notwendig.

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

Unter Abwägung aller Belange, insbesondere der öffentlichen Belange des öffentlichen Personennahverkehrs, des Straßenverkehrs, des Natur- und Landschaftsschutzes sowie

der privaten Interessen an einem möglichst ungeschmälerten Erhalt des Eigentums und Art und Umfang der gegenwärtigen Nutzung, wurde das Interesse an der vorgesehenen Baumaßnahme im Ergebnis höher bewertet. Die sich aus den Flächeninanspruchnahmen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen. Das gilt auch mit Blick auf die zum Teil vorgetragenen Beeinträchtigungen eingerichteter und ausgeübter Gewerbebetriebe.

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

Entsprechend verhält es sich, wenn Grundstücke für die planfestgestellte Maßnahme nur vorübergehend in Anspruch genommen werden. Der mögliche Ausgleich der zeitweisen Beschränkung der Eigentümerbefugnisse einschließlich des Ausgleichs etwaiger Folgeschäden ist ebenfalls Gegenstand der Grunderwerbsverhandlungen. Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden sollen, sind nach Beendigung der Maßnahme im ursprünglichen Zustand wiederherzustellen. Unmittelbar durch die Umsetzung des Vorhabens verursachte Schäden sind schnellstmöglich und vollständig zu beseitigen (vgl. Nebenbestimmung A.III.17.1.3).

Nicht vorhersehbar auftretende und auf das Bauvorhaben zurückzuführende mittelbare Schäden werden durch die Vorhabenträgerin über ein Beweissicherungsverfahren (vgl. Nebenbestimmung A.III.17.1.4 und 7.11) erfasst.

Die Nebenbestimmung A.III.17.1.2 zur Information der betroffenen Grundstückseigentümer und Pächter vom Beginn der Baumaßnahmen und den Bauablauf sowie über die Inanspruchnahme von Flächen begründet sich aus dem Anliegerrecht.

Eigentumsrechtliche Belange stehen der Genehmigung des Vorhabens demnach nicht entgegen.

2 Einzelne Einwendungen

Mit Ablauf der Einwendungsfristen sind alle Einwendungen ausgeschlossen (§ 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 VwVfG). Trotzdem hat sich die Planfeststellungsbehörde im Folgenden höchst vorsorglich auch mit verspäteten Einwendungen und auch mit Einwendungen von weder unmittelbar noch mittelbar Betroffenen auseinandergesetzt.

Soweit betroffen, wurden sowohl gegen die Ausgangsplanung und der in diesem Rahmen stattgefundenen Online-Konsultation sowie gegen die Tektur Einwendungen in Form von folgenden Sammel- und Mustereinwendungen erhoben.

Zum einen handelt es sich um eine Sammeleinwendung, deren Einwendungspunkte sich fast 5000 Menschen durch Unterzeichnung angeschlossen haben. Die Sammeleinwendung wird unter der Einwendernummer 254 und 256 in diesem Planfeststellungsbeschluss geführt. Es erfolgte gemäß § 17 Abs. 1 VwVfG eine ordnungsgemäße Vertreterbestellung für die Sammeleinwendung. Es gilt derjenige Unterzeichner als Vertreter der

übrigen Unterzeichnenden, der mit seinem Namen, seinem Beruf und seiner Anschrift als Vertreter auf der Sammeleinwendung bezeichnet wurde. Darüber hinaus wurde ein zusätzlicher Vertreter für die Vertretung im Erörterungstermin bevollmächtigt. Diejenigen, welche diese Sammeleinwendung unterzeichnet haben, werden in diesem Verfahren soweit sie nicht noch eine individuelle Einwendung erhoben haben, nicht gesondert als Einwender aufgeführt. Die Einwendungspunkte werden unter der Sammeleinwendung mit der Nr. 254 und 256 gewertet.

Zum anderen handelt es sich um Einwendungen, welche im Namen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben“ erhoben wurden, welche unter der Einwendernummer 255 geführt wird.

Darüber hinaus wurde in Form von Musterschreiben Einwendungen erhoben. Im Rahmen dessen wurde sich den Einwendungen aus der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ angeschlossen und weitere einzelne gleichlautende Einwendungspunkte aufgeführt, welche nach der Tektur geringfügig im Wortlaut geändert wurden. Einige Einwender haben hierzu noch, zum Teil handschriftlich, weitere Einwände ergänzend vorgetragen. Dies wird im Folgenden unter C.VI.2.3 aufgeführt.

2.1 Einwendungen aus der Sammeleinwendung mit ca. 5000 Unterschriften – Einwendernummer 254 und 256

2.1.1 Einwendernummer 254

Im Rahmen dieser Einwendung wurde ein von fast 5.000 Menschen mitgezeichnete Eingabe zum Planfeststellungsverfahren „Königsbrücker Straße (Süd)“ eingereicht.

Alle Mitzeichnenden hätten ein berechtigtes Interesse an der Zukunft der Königsbrücker Straße – sei es als Eigentümer, Gewerbetreibender, Anwohner oder Nutzer der Straße und des Straßenraums. Ihnen sei das Flair des Straßenzuges wichtig, das heißt der Baumbestand, das Einkaufen, die Gastronomie, das Gewerbe, der Platz im Seitenraum, die Vorgärten, das Überqueren der Straße, das Fahrradfahren – die Königsbrücker Straße sei ein Gesamtensemble, welches es zu sanieren – aber nicht zu zerstören gelte.

Bei allen Mitzeichnenden lägen Betroffenheiten durch den Wegfall der Bäume, den Verlust an nutzbarem Stadtraum und die Verbreiterung des Straßenzuges vor.

Es werde gefordert, den Wunsch dieser Menschen zu berücksichtigen und die Königsbrücker Straße an keiner Stelle vierspurig (= vier individuelle Spuren) auszubauen. Dies bedeute, dass die Variante 8.7 im Planfeststellungsverfahren abzulehnen sei. Auch diese Variante folge, wie alle Varianten zuvor auch, allein die Priorisierung maximaler Durchfahrtsgeschwindigkeiten.

Die Forderung sei, die Königsbrücker Straße müsse im Bestand saniert werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die nicht näher konkretisierte Forderung nach einer Sanierung im Bestand wird abgelehnt. Zum einen ist die Planrechtfertigung für das beantragte Vorhaben gegeben. Zum anderen ist festzustellen, dass die mit diesem Planfeststellungsbeschluss festgestellte Ausführungsvariante 8.7 unter Berücksichtigung aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange genehmigungsfähig ist. Eine andere Ausführungsvariante, die der Zielsetzung des Vorhabens entsprechen und dabei mit ge-

ringeren eigentumsrechtlichen, ökologischen und ökonomischen Beeinträchtigungen einhergehen, drängen sich nicht auf. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C.II und C.III verwiesen und Bezug genommen.

Des Weiteren ist das Vorhaben mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der Erhaltungssatzung H-04.1 Äußere Neustadt, die den Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebietes sicherstellt, vereinbar. Es wird auf die hierzu erfolgten Ausführungen unter C.V.8 verwiesen und Bezug genommen.

Auch der Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere die erforderliche Fällung der Straßenbäume und der Eingriff in die Vorgärten, ist zulässig. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 und C.V.3 verwiesen.

Darüber hinaus wurden die jeweiligen relevanten Nutzungsansprüche an den Straßenzug in der Planung berücksichtigt. So werden durchgängige Radverkehrsanlagen geschaffen, eine alleeartige Straßenbepflanzung angelegt, Seitenräume für den Fußgängerverkehr erhalten und gesichert sowie separate Ladezonen für den Lieferverkehr der Gewerbebetriebe hergestellt. Darüber hinaus werden im mittleren Abschnitt der Planung die Gehweganlagen breiter gestaltet, um die Aufenthaltsqualität zu bewahren und zu steigern sowie um Geschäftsauslagen und Außen gastronomie zu gewährleisten. Zudem stehen mit der Planung ausreichend sichere Querungsangebote für den Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung (vgl. Unterlage U 5 Blatt 1 bis 4 Lageplan).

Im Rahmen der Online – Konsultation wurde den Vertretern der Sammeleinwendung die Erwidern der Vorhabenträgerin auf die vorgebrachten Einwände zur Verfügung gestellt. Hierauf wurde wie folgt ergänzend vorgetragen:

So sei es z. B. richtig, dass die Gehwegbreite an wenigen Stellen vergrößert werde. Sie werde aber ca. 80% des Straßenzugs geringer. So sei der östliche Gehweg zwischen Katharinenstraße und Albertplatz in Bereichen der Baumscheiben weniger als 2 m breit. Die Relation Katharinenstraße-Albertplatz werde häufig von Radfahrenden auf dem Gehweg genutzt, denn das zweimalige Queren der Königsbrücker Straße werde als zu anstrengend für den relativ kurzen Weg angesehen. Es mag ja richtig sein, dass Radverkehr auf Gehwegen verboten sei, es werde aber tägliche Praxis sein. Hierbei würden Gehwegbreiten von unter 2 m unausweichlich zu Konflikten und Gefahren führen.

Die ausgeführte Argumentation werde von den Worten der Stadt selbst bestätigt: „Zur Gewährleistung breiter Seitenräume wurde im zentralen Streckenabschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg kein eigener Gleiskörper geplant, sodass in diesem Bereich das Queren der Verkehrsanlage ohne weiteres möglich ist.“ Diese Aussage impliziere, dass in den anderen Streckenabschnitten (2/3 der Gesamtlänge!) das Queren der Verkehrsanlage eben nicht ohne weiteres möglich sei. Ebenfalls impliziere es, dass der Straßenzug breiter und die Randzonen schmaler würden. Genau hiergegen wende sich der Einwand und man erhalte ihn aufrecht. Was die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer anbelange, so argumentiere die Stadt, dass durch die Trennung der Verkehrsteilnehmer eine erhöhte Sicherheit vorläge. Auch dies sei aber, insbesondere für den Radverkehr, nicht korrekt. Zwar seien die Radverkehrsanlagen durchgehend, aber mitnichten (baulich) getrennt. Es sei den Kfz an allen Stellen möglich, auf dem Radweg zu fahren und zu halten (Lieferverkehr!). Im Bereich der Parkplätze sei es sogar unabdingbar, dass Kfz den Radweg kreuzten. Dies werde zwangsläufig zu Konflikten und Gefahren (Ausbremsen der Radfahrenden, Ausweichen der Radfahrenden in den Straßenraum, Dooring) führen. Besonders eklatant sei die Gefahrensituation im Bereich zwischen Bischofsweg und Königsbrücker 61b. Hier verschwenke die Kfz-Spur unvermittelt in die Bahnspur und

die Radspur in die Kfz-Spur. Bedenke man die relativ hohen Geschwindigkeiten der Radfahrenden (bergabwärts!), sei dies eine Todesfalle mit Ansage. Dass die rechts in den Bischofsweg abbiegenden Kfz dann unmittelbar nach dieser Engstelle die Radspur kreuzen müssten, füge hier noch einen Gefahrenpunkt hinzu. Vollkommen unverständlich sei die Aussage der Stadt zu der Unmöglichkeit des Erhalts des Baumbestands („...können in keiner Variante die Bestandsbäume erhalten werden.“). Diese Aussage sei falsch bzw. ungeprüft, eine Bestandssanierung sei noch nie untersucht worden! Abgesehen davon, dass die Möglichkeit des Baumerhalts bei Bestandssanierungen selbsterklärend sein sollte, fänden sich in Dresden mannigfaltige Beispiele, bei denen eine (Komplex-)sanierung im Bestand durchgeführt wurde und (alle) Straßenbäume erhalten werden konnten (z.B. Bautzner Straße zwischen Martin-Luther-Straße und Waldschlößchenbrücke, Fritz-Reuter-Straße, Naturdenkmal Liststraße). In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass auch die Behauptungen im letzten Abschnitt nicht der Wahrheit entsprächen und leicht durch Beispiele in Dresden widerlegt werden können. So seien sowohl auf der Bautzner Straße als auch auf der Fritz-Reuter-Straße der Gleismittenabstand vergrößert worden. Auf der Fritz-Reuter-Straße sei ebenfalls ein Radschutzstreifen angebracht worden. Und im Stadtgebiet fänden sich mehrere Beispiele von barrierefreien Haltestellen mit angehobenem Radweg. Das neueste Dresdner Beispiel einer Straßenbahn-Haltestelle sei die Haltestelle "Krankenhaus St.-Joseph-Stift" auf der Canalettostraße, fertiggestellt im Oktober 2019. Barrierefreiheit und Bestandssanierung schlossen sich also nicht prinzipiell aus.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Dem Einwand der ungenügenden Gehwegbreite wird nicht gefolgt. Die Planung der Gehwege entsprechen grundsätzlich den sich aus der RAST 06 und EFA 2002 ergebenden Empfehlungen. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen und Bezug genommen. Im erwähnten Bereich zwischen Katharinenstraße und Albertplatz ist der östliche Gehweg in einer Breite von 3,50 m geplant. Die Einordnung der Straßenbäume in dem dortigen Gehweg stellen ausschließlich punktuelle Einengungen dar. Zudem ist nicht vorgesehen, dass der Radverkehr Gehwege nutzt. Mit Umsetzung des Vorhabens werden neben den Gehwegen Radfahrstreifen angelegt, welche zu benutzen sind. Es ist auch nicht erkennbar, dass die Gestaltung der Anlage, Radfahrer dazu veranlasst, verkehrswidrig den Gehweg zu benutzen.

Darüber hinaus sind die Gehwege in der gesamten Planung grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAST 06. Im Bereich einzelner Haltestellen wird die Regelbreite aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse geringfügig unterschritten. Dies führt nicht zu unzulässigen Ausbauparametern und ist hinnehmbar. Zudem werden in beengten Gehwegbereichen geschlossene Baumscheiben vorgesehen, um die geringe Gehwegbreite zu erweitern und dem Fußgänger eine breitere Lauffläche zu bieten.

Zutreffend ist, dass das Queren des besonderen Bahnkörpers nicht an jeder beliebigen Stelle möglich ist. Mit der Planung werden allerdings sichere Querungsangebote geschaffen, die sich in einem angemessenen Abstand zueinander befinden (vgl. Unterlage U 5 Lagepläne).

Im Rahmen des Vorhabens sind die Parkstreifen mit einer Regelbreite von 2 m und 2,50 m geplant. Dies entspricht dem aktuell gültigen Regelwerk. Insofern wird auf

die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen. In Bereichen mit längs zur Fahrbahn befindlichen Parkstreifen, sind bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände berücksichtigt worden, um Unfälle aufgrund plötzlicher Türöffnungen am Fahrzeug zu verhindern. Dem Radverkehr steht somit eine ausreichend breite Verkehrsfläche zur Verfügung. Ein Ausweichen in andere Verkehrsräume ist unter Berücksichtigung eines regelkonformen und rücksichtsvollen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer daher nicht nachvollziehbar und nicht erforderlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden.

Die Kritik, dass die Radverkehrsanlagen baulich nicht getrennt geführt werden, ist nachvollziehbar, die geplante Ausbildung als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau ohne bauliche Trennung begegnet aber keinen rechtlichen Bedenken. Die Planung der Führungsform des Radverkehrs hängt wesentlich von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Die vorgenommene Zuordnung ist unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Stunde richtigerweise in den Belastungsbereich III erfolgt. Dieser sieht u. a. Radfahrstreifen zur Führung des Radverkehrs vor. Zudem wurden die Entwurfskriterien Flächenverfügbarkeit, Parken und Grundstückszufahrten gemäß der ERA berücksichtigt.

Hinsichtlich der Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Bischofsweg West wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1.2 verwiesen.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird als unvermeidbar angesehen. Darüber hinaus können nach keiner der untersuchten Varianten die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bau- raum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Auf die Ausführungen unter C.V.9.1 wird ebenfalls verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass allein mit einer Bestandssanierung nicht die unter C.II.2 beschriebenen Planungsziele verwirklicht werden können und das Vorhaben mithin erforderlich ist (vgl. auch unter C.II.3). Hingegen trägt die gewählte Ausbauvariante 8.7 verschiedenen Nutzungsinteressen an den Verkehrsraum Rechnung. Der gegenwärtige Ausbaustandard sieht keine Trennung der jeweiligen Verkehrsnutzungen vor. Dieser, ausführlich unter C.II.1 beschriebene Zustand, stellt eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs dar. Mit der durch die Planung vorgesehenen Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr wird die aktuell unverträgliche Mischnutzung entschärft und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen sowie eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht.

2.1.2 Einwendernummer 256

Einwand 1

Der geplante überbreite Ausbau zerstöre die historische Qualität als Stadtteilzentrum und die Funktionalität als Geschäftsstraße. Bäume, Plätze und Vorgärten würden entfernt sowie die Zahl der PKW-Parkflächen halbiert.

Im Rahmen der Online-Konsultation wurde weiterhin vorgetragen, dass der historische Zustand des Straßenzugs mit über 40 Einzeldenkmälern und dem Geburtshaus Erich Kästners unweigerlich in seinem Zusammenhang zerstört werde. Durch den besonderen Gleiskörper (Asphaltdecke!) entstehe optisch und gefühlt eine trennende Asphaltwüste. Hier seien z. B. die historischen Villen am Beginn der Königsbrücker Straße oder das Haus des Goetheinstituts nicht mehr im historischen Kontext wahrnehmbar. Wo keine Aufenthaltsqualität vorliege, möchten sich Menschen nicht gerne aufhalten. Und wo sie sich nicht aufhalten, werde die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit geschmälert. Dieser Effekt wäre auf der ganzen Königsbrücker Straße vorhanden, Besonders hart treffe es aber die mit vielen Büros, Kanzleien und Agenturen belegten Abschnitte im vorderen und hinteren Teil der Königsbrücker Straße

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der Erhaltungssatzung H-04.1 Äußere Neustadt, die den Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebietes sicherstellt, und dem Denkmalschutz vereinbar. Es wird auf die hierzu erfolgten Ausführungen unter C.V.8 und C.V.3 verwiesen und Bezug genommen. Zudem hat die Vorhabenträgerin ausweislich der Stellungnahmen vom 27. Juli 2021 und 31. August 2022 die Planung mit der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Diese stimmt der Planung zu. Die vorgebrachten Bedenken und Forderungen des Landesamtes für Denkmalschutz wurden umfassend beachtet und umgesetzt.

Im Rahmen des Vorhabens sind auch die Nutzungsansprüche nach Stellplätzen im öffentlichen Raum berücksichtigt. Einen Anspruch auf eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen lässt sich weder aus dem Anliegergebrauch noch aus anderen betroffenen Rechten herleiten.

Mit der Neuplanung wird sich die Aufenthaltsqualität, welche im Übrigen auch einer subjektiv unterschiedlichen Wahrnehmung unterliegt, objektiv verbessern. Mit der geplanten Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr wird die aktuell Mischnutzung entschärft. Dies trägt wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage bei. Des Weiteren wird mit der vorgesehenen Gestaltung der Anlagen, den Ersatzpflanzungen, der geplanten Trinkbrunnen, der Sitzgelegenheiten und der Lichtgestaltung eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht. So werden auch die Gehwegenanlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt breiter gestaltet, um Geschäftsauslagen und Außen gastronomie als Sondernutzungen zu gewährleisten.

Einwand 2

Mehr Kfz-Verkehr werde angezogen und die Straße werde vermehrt als Stauraum genutzt werden. Dies widerspreche den Zielsetzungen des Luftreinhalteplans.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zu den Zielen des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter C.II.2 verwiesen. Es wird in Abrede gestellt, dass mit dem Vorhaben mehr Kfz-Verkehr angezogen werde. Die Gründe, warum Menschen das Kfz statt anderer Verkehrsmittel nutzen sind vielfältig. Allein durch den geplanten regelkonformen Ausbau wird nicht mehr Kfz-Verkehr angezogen. Mit der Umsetzung des Vorhabens und der damit verbundenen Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV ist vielmehr zu erwarten, dass dieser vermehrt genutzt wird. Zudem werden erstmals Radverkehrsanlagen angelegt. Dies trägt ebenso zu einer Nutzung alternativer Fortbewegungsmittel bei.

Das Vorhaben widerspricht nicht den Zielsetzungen des Luftreinhalteplans. Darüber hinaus wird hinsichtlich der Berücksichtigung und Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft auf die Ausführungen unter C.IV sowie C.V.6.2 und C.V.7 verwiesen.

Zur Online-Konsultation wurde vorgetragen, dass die zitierte Verkehrsprognose 2030 mittlerweile veraltet sei. Sie sei von einem leicht steigenden Verkehr, ausgehend von einem ‚aktuellen‘ (2016) Wert von 14.500 Kfz/Tag (Schauburg), ausgegangen. Mittlerweile sei die Verkehrsbelegung aber deutlich gesunken. Messungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“ (koenigsbruecker-muss-leben.de) hätten in etwa 12.000 (vor Corona) und aktuell ca. 10.000 Kfz/Tag ergeben. Es sei anzunehmen, dass Effekte wie Homeoffice, Verschiebung Modal-Split, Onlinemeetings zumindest in Teilen weiterbestehen, mithin der Kfz-Verkehr nicht mehr auf die Werte von 2016 oder gar darüber hinaus steigen werde. Ungeachtet dessen stelle die Optimierung auf das Kriterium „verkehrliche Leistungsfähigkeit für den motorisierten Individualverkehr“ einen Pull-Faktor für mehr Kfz-Verkehr dar. Dies sei mittlerweile angesichts der Bestrebungen zu CO²-Neutralität kontraproduktiv und falsch.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erfolgt grundsätzlich nicht auf Basis von Verkehrszählungen im Istzustand, sondern auf prognostizierte Verkehrsbelastungen für den Zeitraum nach der baulichen Umsetzung.

Hierzu wird festgestellt, dass die für die Planung – hier Berechnungen der Verkehrsqualitäten – des Vorhabens zugrundeliegende Verkehrsprognoseuntersuchung für das Planungsermessen geeignete Grundlage darstellt.

Die Verkehrsuntersuchung ist entsprechend einer anerkannten Methode unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Erkenntnismittel erstellt worden. Als Grundlage für die verkehrsplanerische Untersuchung ist für das Vorhaben das integrierte Verkehrsmodells 2013/2030 der Landeshauptstadt Dresden verwendet worden. Dieses ist nach geltenden technischen Standards als gemeinsame Bewertungsgrundlage aller Verkehrsbauvorhaben in der Landeshauptstadt Dresden eingeführt. Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben. Im Rahmen der Rechtsprechung wurde dem Verkehrsmodell bereits ein methodisch schlüssiges und dem Stand der Technik entsprechendes Vorgehen bescheinigt.

Das integrierte Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Für das Netzmodell wurden alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen berücksichtigt. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. So ist das Stadtgebiet Dresden in etwa 550 Verkehrszellen gegliedert. Zudem beinhaltet das Netzmodell alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2013 bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich verkehrswirksam werden. Wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen sind die Strukturdaten. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2030 prognostiziert. Berücksichtigt wurden insbesondere Strukturdaten zu Einwohnern (in Altersklassen), Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen.

Unter Zugrundlegung dieser Modellrechnung und der Auswertung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Verkehrsprognose sachgerecht mit einer geeigneten fachspezifischen Methode ermittelt wurde.

Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Prognose auf unrealistischen Annahmen beruht. Hierzu wurde die Verkehrsprognoseuntersuchung einer Plausibilisierung für den Prognosehorizont 2035 unterzogen. Grundlagen bilden die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Dresden von Januar 2024, die 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung und der Landesverkehrswegeplan 2030. Zur Plausibilisierung wurden diese Quellen in das Verkehrsmodell Dresden und Region 2035 integriert und die Wirkung auf die Königsbrücker Straße berechnet. Im Ergebnis ist mit einem Rückgang im Kfz-Verkehrsaufkommen der Königsbrücker Straße Süd im Vergleich zu den bisherigen Annahmen von 4 % zu rechnen. Diese Veränderungen liegen in einem Bereich, der keine grundsätzlichen Änderungen der gewählten verkehrlichen Ausbauparameter und Knotenkonfigurationen erforderlich werden lässt.

Somit ist es sachgerecht, die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2030 für das Vorhaben weiterhin zu Grunde zu legen, da diese immer noch plausibel die zu erwartenden Verkehrsmengen abbildet, vgl. BVerwG Urteil vom 9. Juni 2010, Az: 9 A 20/08, zitiert nach juris Rn. 74. Im Übrigen besteht für die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht die Pflicht, Verkehrsprognosen während des Planfeststellungsverfahrens laufend anpassen zu müssen, BVerwG Beschluss vom 25. Mai 2005, Az: 9 B 43/04, zitiert juris nach Rn. 40, BVerwG Urteil vom 30. Mai 2012, Az: 9 A 35/10, zitiert nach juris Rn. 25. Denn normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunktes fehlen.

Einwand 3

Durch die entlastende Wirkung der Waldschlößchenbrücke (Verkehrsprognose 2020/2025) sei ein überbreiter Straßenausbau nicht von Nöten. Des Weiteren sei die entlastende Wirkung der Waldschlößchenbrücke unübersehbar, sowohl gefühlt vor Ort als auch quantitativ in den Messungen der Stadt und der Bürgerinitiative. Momentan (2022) werde die Königsbrücker Straße von ca. 10.000 Kfz/Tag befahren. Vor Corona (2019) seien es ca. 12.000 Kfz/Tag gewesen. Ein Ausbau sei daher weder geboten noch werde er von der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen vorgesehen. Die überragende Bedeutung für den ÖPNV sei offensichtlich. Ein Ausbau sei aber für die von der Stadt angegebenen, selten auftretenden Gründe („Baustellen und Havariefall“) weder notwendig noch gerechtfertigt. In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass die Augustusbrücke dezidiert für den Baustellen- und Havariefall vollwertig saniert, aber im Normalfall sogar autofrei sein solle.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zur Erforderlichkeit der Planung und dem Ausbaustandard unter C.II wird verwiesen.

Einwand 4

Die veralteten Planungen (2003/2006) würden nicht die Belange der gestiegenen Zahl von Anwohner der Königsbrücker Straße berücksichtigen. Diese Menschen benötigten angemessene Gehwege und eine übersichtliche Straßenführung mit reduzierter Kfz- und Bahngeschwindigkeit, um Aufenthaltskomfort und Sicherheit gewährleisten zu können.

Zur Online-Konsultation wird weiter vorgetragen, dass sich die Einwohnerzahl in der Neustadt und im Hechtviertel in den letzten Jahren unbestritten deutlich erhöht habe. Dies führe zu mehr Rad- und Fußverkehr entlang des Straßenzugs und zwischen den Ortsteilen. Auf dem unteren und oberen Drittel der Königsbrücker Straße verschlechtere sich die Situation für Radfahrende und Fußgänger durch die Trennwirkung des Straßenzugs und die sehr schmalen Gehwege deutlich. Insbesondere die Ost-West-Querung auf Höhe Tannenstraße sei hiervon betroffen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der der Planung zugrundeliegenden Verkehrsprognose wird auf die Ausführungen unter Einwand 2 verwiesen. Die Bevölkerungszahlen sind bei der Verkehrsprognose berücksichtigt.

Erstmals sind mit der gegenständlichen Planung separate Radverkehrsanlagen vorgesehen, was eine Verbesserung der gegenwärtigen Verhältnisse darstellt. Richtig ist, dass durch die Herstellung des besonderen Bahnkörpers die Straße in diesen beiden Streckenabschnitten nicht mehr an jeder beliebigen Stelle gequert werden kann. Es ist jedoch eine Vielzahl von gesicherten Querungsstellen vorgesehen (vgl. Unterlage U 5 Lagepläne Blatt Nr. 1, 3 und 4). Hierbei wird ein Sicherheitsrisiko für die Fußgänger durch die Berücksichtigung der notwendigen Querungszeit bei der Signalisierung ausgeschlossen. Darüber hinaus verbessert sich die Begehrbarkeit der Straßenquerungen durch den Ausbau des Pflasters und den Einbau einer Fahrbahnbefestigung aus Asphalt. Im Bereich der Ost-West-Querung auf Höhe der Tannenstraße sind beidseitig des Knotenpunktes gesicherte Querungsstellen geplant.

Hinsichtlich der geplanten Gehwegbreiten wird auf die Ausführungen zum Ausbaustandard unter C.II.4.2 Bezug genommen. Außerhalb des zentralen Geschäftsbereiches sind beidseitig der Königsbrücker Straße Gehwege grundsätzlich mit einer regelkonformen Breite geplant.

Einwand 5

Das wenige Grün (Vorgärten und Bäume) werde so gut wie gänzlich verschwinden. Die geplanten Neupflanzungen würden diesen Verlust auch in 20 Jahren nicht kompensieren.

Mit Erschüttern habe man gesehen, dass auch in den aktuellen Plänen der Erhalt der kleinen Schwester der Flatterulme nicht vorgesehen sei. Ulmen seien sehr seltene Bäume und die beiden Flatterulmen bildeten ein stadtbildprägendes Ensemble. Die Flatterulme habe sogar ihre eigene Homepage: <http://www.ulme-k49.de/>. Alle von der Stadt vorgebrachten Argumente bzgl. Zustand der Bestandsbäume und der Möglichkeit der Nachpflanzung bestünden auch bei einer Bestandssanierung und seien nicht als Argument für die Variante 8.7 zu sehen. Es bleibe der Fakt, dass der geplante Ausbau die historische vierreihige Baumallee für immer vernichte. Neu gepflanzt werden solle lediglich eine zweireihige Allee, wobei man stark bezweifle, dass wirklich großkronige Baumarten Verwendung finden. Im Übrigen verweise man darauf, dass der Stadtrat am 1. Juli 2021 mit A 06 11/19 grundsätzlich die Vorgärten der drei „Putzi-Villen“ in ein B-Plan-Verfahren integriert habe. Dem Vernehmen nach gehe auch der Inhaber der Immobilien von einer Integration der Vorgärten in sein geplantes Bauprojekt aus.

Der Einwand wird zurückgewiesen und soweit es den Einwand der kleinen Flatterulme betrifft, hat sich dieser mit Überplanung durch die 1. Tektur erledigt.

Für die Bewertung des vorhabenbedingten Eingriffs in Natur und Landschaft wird insbesondere auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen sowie ergänzt auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C.IV Bezug genommen.

Überdies steht das Vorhaben mit der Wiederherstellung und Nutzung der drei „Putzi Villen“ nicht im Widerspruch.

2.2 Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“

2.2.1 Einwendernummer 255 (Ursprungsplanung und Online-Konsultation)

Einwand 1

Das bisherige und das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen gepaart mit dem zur Verfügung stehenden Stadtraum rechtfertige nicht eine Verbreiterung der Straße zu Lasten der Aufenthaltsqualität, des Baumbestands und der Vorgärten in den heutigen Seitenräumen. Die vorliegende Planung widerspreche den deutschen Baurichtlinien.

Laut der Verkehrsprognose 2030 würden auf der Königsbrücker Straße in den verschiedenen Abschnitten zwischen 13.450 und 18.050 Kfz pro Tag im Jahr 2030 erwartet. Würde man den zum Straßenbau zur Verfügung stehenden Stadtraum durch die Standorte der historischen und stadtbildprägenden Bestandsbäume definieren, so stünden für die eigentliche Straße als Maximalbreite die heutigen 10 m zur Verfügung. Nehme man als „zu verteilenden Stadtraum“ den Platz zwischen den Bestandsgrundstücken mit ihren historischen und stadtbildprägenden Vorgärten, so läge die Breite des verfügbaren Querschnitts bei 15-20 m. Selbst bei Betrachtung des gesamten Stadtraums (von Hauswand zu Hauswand) weise die Königsbrücker auf den allermeisten Abschnitten lediglich eine Breite von ca. 25 m auf. Die „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen“ (RASt06) sehe eine vierstreifige Verkehrsführung erst ab einer Kombination von Verkehrsstärken von über 22.500 Kfz/Tag ($DTV = v_{\max}/8\%$) und einem verfügbaren Stadtraum von über 32,50 m (5.2.8, „Hauptgeschäftsstraße“) vor. Gruppiere man die Königsbrücker Straße in die Kategorie „Örtliche Geschäftsstraße“ (5.2.7), so sei ein eigenes Gleisbett erst ab einem Stadtraum von größer 29,70 m vorgesehen. Es gäbe innerhalb der Richtlinie keinen Anhaltspunkt, der eine Planung nach der Variante 8.7 rechtfertige oder begründbar machen würde — im Gegenteil, der Richtlinie nach müsse die Königsbrücker Straße durchgehend zweispurig verlaufen, da weder der Stadtraum noch die Verkehrsstärke für eine Vierspurigkeit ausreiche.

Im Rahmen der Online-Konsultation wird vorgetragen, dass die Stadt nicht im Geringsten auf die vorgetragenen Argumente eingehe. Die Variante 8.7 lasse sich nicht aus der RAST 06 ableiten und somit entspreche die Variante 8.7 nicht dem 'Stand der Technik'. Man widerspreche daher ausdrücklich der Erwiderung und halte den Einwand aufrecht.

Der Einwand wird zurückwiesen.

Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung und dem Ausbaustandart Straße wird vollumfänglich unter Punkt C.II verwiesen.

Insoweit sich die Einwenderin auf die RAST 06 bezieht, ändert dies nichts an der Erforderlichkeit des Vorhabens. Die in der Richtlinie dargestellten Querschnitte werden lediglich empfohlen und stellen typischen Entwurfsituationen dar. Dies beinhaltet gleichwohl, dass es hiervon Abweichungen geben kann. Der planerische Ansatz ist immer abhängig von den jeweiligen Gegebenheiten vor Ort und erfolgt unter Berücksichtigung der jeweiligen Planungsziele.

Das Vorhaben ist zudem entsprechend der allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie unter Beachtung der einschlägigen technischen Regelwerke umzusetzen, vgl. hierzu Nebenbestimmung A.III.1.4.

Einwand 2

Die generelle Zielsetzung des Bauvorhabens entspreche nicht der geplanten Ausführung.

Die tatsächlichen Planungen widersprächen der von den Vorhabenträgern selbst gestellten "Allgemeines Vorhabenbeschreibung" (Einleitung Erläuterungsbericht): *"Die Landeshauptstadt Dresden beabsichtigt den grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee. Die Baumaßnahme liegt im Stadtgebiet der LH Dresden Neustadt. Die Äußere Neustadt ist das größte Ortsteilzentrum Dresdens, das durch eine kleinteilige, individuelle Einzelhandelsstruktur gekennzeichnet ist und eine wichtige Versorgungsfunktion für die Äußere Neustadt und die angrenzenden Stadtteile sowie die Ergänzungsfunktion zur Innenstadt übernimmt. Der Königsbrücker Straße kommt als Teilzentrum dabei eine wichtige Funktion als Standort mit Einzelhandelsbesatz, insbesondere für Nahrungs- und Genussmittel sowie für den kurz- und mittelfristigen Bedarf zu. Die aus dieser Funktion abgeleiteten städtebaulichen Entwicklungsziele für das Teilzentrum Königsbrücker Straße zur Stärkung des Ortsteilzentrums Äußere Neustadt sind die weitere Schärfung des Einzelhandelsbesatzes und des Branchenprofils sowie die Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes. Das soll durch die verkehrlichen Entwicklungsziele Bereitstellung attraktiver Fuß- und Radwege, die Minimierung der Trennwirkung des Straßenraumes [...] unterstützt werden."*

Hierzu müsse die Straßenplanung die in der RAST 06 aufgeführten Kriterien erfüllen. Dies sei aber allein schon durch die Breite der Straße nicht gegeben. An keiner Stelle des Erläuterungsberichts werde auf diese Sachverhalte eingegangen. Es werde lediglich angemerkt, dass der Gehwegbelag eben und Ampelanlagen vorhanden seien.

"Attraktive Fuß- und Radwege": Hierauf gehe der Bericht nur unzulänglich ein. Es werde für den Fußverkehr lediglich konstatiert, dass "Barrierefreiheit" und für den Radverkehr "durchgängige Radverkehrsanlagen" geplant seien. Fuß- und Radverkehr seien aber in der modernen Stadtplanung mehr als das. Der Radverkehr müsse auch die Möglichkeit haben (lokaler Quell- und Zielverkehr, Kinder), auf dem Fußweg fahren zu können (entgegen der Fahrtrichtung). Fußverkehr gehe einher mit Aufenthaltsqualität, Aufenthalt, Verweilen, Einkaufen und aktiver Teilnahme am Freizeit- und Geschäftsleben. Dies verlange nach Platz.

Im Rahmen der durchgeführten Online-Konsultation wurde zudem vorgetragen, dass lediglich 1/3 des Straßenzugs an die Richtlinien nach RAST 06 angelehnt seien. Auf welcher Basis die Planungen für die restlichen 2/3 der Strecke beruhten, bleibe weiterhin unklar. Die Entwurfsgeschwindigkeit von 70 km/h sei nur solange eine rein planerische Größe, solange nicht ein Sicherheitsgitter entlang des besonderen Gleiskörpers angebracht werde. Nach Bauausführung könne dies jederzeit z. B. durch den Willen der DVB AG, der Stadtverwaltung oder eines Antrags an den Stadtrat installiert werden. Was die Separierung der Verkehrsteilnehmer in Bezug zur Sicherheit anbelange, so argumentiere die Stadt, dass durch die Trennung der Verkehrsteilnehmer eine erhöhte Sicherheit vorliegen würde. Auch dies sei aber, insbesondere für den Radverkehr, nicht korrekt. Zwar seien die Radverkehrsanlagen durchgehend, aber mitnichten (baulich) getrennt. Es sei den Kfz an allen Stellen möglich, auf dem Radweg zu fahren und zu halten (Lieferverkehr!). Im Bereich der Parkplätze sei es sogar unabdingbar, dass Kfz den Radweg kreuz-

ten. Dies werde zwangsläufig zu Konflikten und Gefahren (Ausbremsen der Radfahrenden, Ausweichen der Radfahrenden in den Straßenraum, Dooring) führen. Besonders eklatant sei die Gefahrensituation im Bereich zwischen Bischofsweg und Königsbrücker Straße. Hier schwenke die Kfz-Spur unvermittelt in die Bahnspur und die Radspur in die Kfz-Spur. Bedenke man die relativ hohen Geschwindigkeiten der Radfahrenden (bergabwärts!), sei dies eine Todesfalle mit Ansage. Dass die rechts in den Bischofsweg abbiegenden Kfz dann unmittelbar nach dieser Engstelle die Radspur kreuzen müssten, füge hier noch einen Gefahrenpunkt hinzu.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auch hierzu wird vollumfänglich Bezug genommen auf die Ausführungen unter C.II, insbesondere C.II.4.1 und 4.2.

Die Kritik, dass die Radverkehrsanlagen baulich nicht getrennt geführt werden, ist nachvollziehbar, die geplante Ausbildung als Radfahrstreifen auf Fahrbahnniveau ohne bauliche Trennung begegnet aber keinen rechtlichen Bedenken. Die Planung der Führungsform des Radverkehrs hängt wesentlich von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kraftfahrzeugverkehrs ab. Die vorgenommene Zuordnung ist unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Anzahl der Kraftfahrzeuge pro Stunde richtigerweise in den Belastungsbereich III erfolgt. Dieser sieht u. a. Radfahrstreifen zur Führung des Radverkehrs vor. Zudem wurden die Entwurfskriterien Flächenverfügbarkeit, Parken und Grundstückszufahrten gemäß der ERA berücksichtigt.

Im Rahmen des Vorhabens sind die Parkstreifen mit einer Regelbreite von 2 m und 2,50 m geplant. Dies entspricht dem aktuell gültigen Regelwerk. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen. In Bereichen mit längs zur Fahrbahn befindlichen Parkstreifen, sind bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände berücksichtigt worden, um Unfälle aufgrund plötzlicher Türöffnungen am Fahrzeug zu verhindern. Dem Radverkehr steht somit eine angemessene breite Verkehrsfläche zur Verfügung. Ein Ausweichen in andere Verkehrsräume ist unter Berücksichtigung eines regelkonformen und rücksichtsvollen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer daher nicht nachvollziehbar und nicht erforderlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden.

Hinsichtlich der Führung des Radverkehrs am Knotenpunkt Bischofsweg West wird abschließend vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1.2 verwiesen.

Einwand 3

Stadtmöblierung, Auslagen und großkroniges Stadtgrün:

Hier bedürfe es eines mehr an Stadtraum. Die Planungen vergrößerten die Trennwirkung entlang der gesamten Strecke massiv. Zwischen Louisestraße und Bischofsweg werde der Straßenraum um ca. 3 m breiter und die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h werde auf 50 km/h erhöht. Noch fataler sei die Situation auf den restlichen Abschnitten. Hier behindere ein eigenes Gleisbett der DVB mit Straßenbahnen mit bis zu 70 km/h eine sichere Überquerung der Straße außerhalb der Ampeln. "Lineare Überquerbarkeit" des Straßenzugs an allen Stellen sei aber eine zentrale Planungsgrundlage für Stadtstraßen (RASt 06).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, stellt die bereits bestehende Trennwirkung der Königsbrücker Straße nach Umsetzung des Vorhabens mit dem besonderen Bahnkörper keine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung dar. Um das Queren sicher zu ermöglichen, werden mit der Planung eine angemessene Anzahl an lichtsignalgesteuerten Fußgängerfurten vorgesehen.

Im Hinblick auf die bemängelte eingeschränkte Quermöglichkeit der Königsbrücker Straße für Fußgänger wird zusätzlich klargestellt, dass im Kernbereich des Ortsteilzentrums, also im Bereich mit dem höchsten Fußgängeraufkommen zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg kein besonderer Bahnkörper vorgesehen und damit das Queren der Straße - wie bisher auch - möglich bleibt. Unabhängig davon sieht das Vorhaben eine Vielzahl signalisierter Querungsstellen vor, die eine gesicherte Querung der Verkehrsanlage durch Fußgänger gewährleisten.

Hinsichtlich der Entwurfsgeschwindigkeiten der Straßenbahn wird auf die Ausführungen unter C.II.4.1 verwiesen. Zudem wird klargestellt, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen kein notwendiger Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses sind.

Einwand 4

Die Kategorisierung der Königsbrücker Straße sei falsch. Sie sei nicht (mehr) eine Straße der Kategorie HS III, sondern sei vielmehr in der Kategorie HS IV einzuordnen. Die Königsbrücker Straße sei vor über 200 Jahren die Verlängerung der Hauptstraße und als solche das Ein- und Ausfallstor des Sächsischen Königs auf dem Weg nach Norden gewesen. Bis vor wenigen Jahren sei sie in der Tat eine wichtige Verbindung zu den nördlich gelegenen Mittelzentren gewesen. Auch könnte die Königsbrücker Straße in der Vergangenheit als (inoffizieller) Teil der internationalen Verbindung Berlin-Prag angesehen worden sein. Diese Tatsache lasse sich auch daran erkennen, dass auf der Königsbrücker Straße in den 1990er Jahren über 30.000 Kfz/Tag fuhren. Durch den Bau der Autobahn nach Prag, das LKW-Durchfahrverbot im Zuge der Umsetzung des Luftreinhalteplans, den Bau der Hansastrasse und der Waldschlößchenbrücke und die Einrichtung des Haltepunkts Bischofsweg habe sich die Situation grundlegend und nachhaltig verändert. Heute werde die Königsbrücker Straße täglich nur noch von ca. 14.400 Kfz genutzt (24h-Verkehrszählung der Stadt vom Oktober 2016, VPU zu diesem PFV). Da mit der Sanierung der Stauffenbergallee West auch offiziell die Bundesstraßenwidmung der Königsbrücker Straße, wahrscheinlich noch vor geplanter Fertigstellung der Königsbrücker Straße entfallen werde, sei eine Kategorisierung der Königsbrücker Straße als Straße mit „Wichtiger überregionaler Funktion“ schlicht falsch. Die Kategorie „HS III“ bedeute nach RAST 06 „Örtliche Einfahrtsstraße“. Diese werde charakterisiert durch „kaum Geschäftsbesatz“, „großes Spektrum an Straßenraumbreiten“ und „in der Regel Linienbusverkehr“. Dies entspreche auf der ganzen Länge zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee nicht der heutigen Wirklichkeit. Gefordert werde daher, die Königsbrücker Straße in die richtige Kategorie „HS IV“ einzuordnen und anhand der in der RAST 06 für diese Kategorie vorgesehenen Kriterien eine Planung auf Grundlage der „städtebaulichen Bemessung“ zu veranlassen.

Die Einwander vertieften im Rahmen der Online-Konsultation ihr Vorbringen. Aus der Antwort der Stadt lasse sich schließen, dass die Einordnung HS III in der Tat falsch sei. Die Planungen würden demnach von Anfang an auf den falschen Planungsprämissen fußen! Die Planungen müssten demnach fußend auf der Einordnung nach HS IV (Örtliche Geschäftsstraße) neu erfolgen. Des Weiteren lasse die Wortwahl der Stadt tief blicken: „Der Verzicht auf den besonderen Gleiskörper [sorgt] für adäquate Seitenraumflächen und eine freizügige Überquerbarkeit“. Niemand verzichte im mittleren Abschnitt auf einen besonderen Gleiskörper - dieser stehe seit spätestens 2003 nicht mehr zur Debatte

und sei seitdem in allen Planungsvarianten (4, 5, 6, 7 und 8.x) nicht mehr enthalten gewesen. Im Gegenzug gebe die Stadt aber zu, dass auf den übrigen 2/3 des Straßenzugs „adäquate Seitenraumflächen und eine freizügige Überquerbarkeit“ nicht gegeben sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

An den Einstufungen zur Straßenkategorie bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Insofern wird hierzu auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen. Ergänzend erfolgt der Verweis auf die Variantenprüfung unter C.III.

Einwand 5

Eine durchgängige Befahrbarkeit der Königsbrücker Straße durch den Schwerlastverkehr sei nicht notwendig. Der Schwerlastverkehr solle nicht durch das Hechtviertel (Tannenstraße, Rudolf-Leonhard-Straße) geführt werden. Mit Hansastrasse und Waldschlößchenbrücke und den Autobahnen stünden dem Schwerlastverkehr hervorragend ausgebaute Strecken in Richtung Norden zur Verfügung. Es sei nicht einzusehen, warum auch noch die Königsbrücker Straße als Verbindung bereitgehalten werden müsse. Absurd münde der Plan an, gerade den Schwerlastverkehr durch die Tannenstraße und Rudolf-Leonhard-Straße führen zu wollen.

Im Rahmen der durchgeführten Online-Konsultation wird vorgetragen, dass die angegebenen 43 Bescheide für 1554 Schwerlast- und Großraumtransporte wahrscheinlich Angaben für das gesamte Gebiet Dresdens seien. Zumindest habe man noch nicht wahrgenommen, dass 1554 Schwerlast- und Großraumtransporte pro Jahr durch die Tannenstraße geführt worden seien. Für den wahrscheinlich recht selten vorkommenden Fall, dass ein Schwerlast- oder Großraumtransporte vom MDR zum Hammerweg fahren müsse, sei diesem auch der Umweg über Bahnhof Neustadt-Hansastrasse bzw. Klotzsche-A4-Hansastrasse zuzumuten. Für diese wenigen Fahrten müssten nicht die Schleppkurven an der Kreuzung Tannenstraße/Königsbrücker Straße massiv vergrößert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Aufweitung im Bereich des Knotenpunktes Königsbrücker Straße/Tannenstraße ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde aus fahrgeometrischen Gründen erforderlich, da sich die Tannenstraße zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Königsbrücker Straße im Vorrangnetz der Landeshauptstadt Dresden für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte befindet. Die Bemessung der Knotenpunktausrundungen sind daher entsprechend der Schleppkurve für das jeweils maßgebende Bemessungsfahrzeug erfolgt. Nur somit kann eine sichere Befahrung der Verkehrsanlage gewährleistet werden, um ein Überfahren des Gehweges und eine damit einhergehende Gefährdung für den Fußgängerverkehr auszuschließen. Nach dem geplanten Ausbau der Stauffenbergallee unter den DB-Brücken wird die Anzahl der Schwerlast- und Großraumtransporte zwar wahrscheinlich geringer. Jedoch werden weiterhin Fahrten über die Tannenstraße erforderlich sein, da deren Durchfahrtshöhe weiterhin größer ist als die in der Stauffenbergallee. Andere Alternativstrecken zur Tannenstraße sind nicht geeignet, da diese teilweise in der Höhe bzw. Tonnage begrenzt sind. So zum Beispiel im Zuge der Stauffenbergallee, besitzt die Brücke eine Tonnagebegrenzung von 75 t, die Brücke über die Eisenbahn auf der Königsbrücker Straße ist auf 125 t begrenzt und die Hansastrasse ist eingeschränkt auf eine Höhe von 4 m bedingt durch das Brückenbauwerk. Die große lichte Durchfahrtshöhe der Brücke Tannenstraße ermöglicht hingegen Transporte bis zu einer Höhe von 4,65 m.

Einwand 6

Die im Erläuterungsbericht angegebenen „Grundsätze der Planung“ widersprüchen der geplanten Bauausführung. In Abschnitt 1.2 des Erläuterungsberichts würden die gewählten Planungsgrundsätze benannt (S.10). Die tatsächlichen Planungen würden aber diesen Grundsätzen nicht gerecht bzw. widersprüchen ihnen.

a) „Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer“:

Im heutigen Bestand könne der Fußverkehr relativ sicher an jeder Stelle der Königsbrücker Straße die Straße überqueren. Oft würden dabei auch Kinderwagen oder Fahrräder mit sich geführt. Dies würde ermöglicht, da der Straßenraum gut einsehbar sei, die Geschwindigkeit von Bahn/Kfz meist 30 km/h und die zu überwindende Strecke meist lediglich 10 m betrage. Nach dem Ausbau werde die Breite des Straßenzug 12,50 m bis über 19 m betragen. Es seien für die Straßenbahn 70 km/h vorgesehen (Entwurfsgeschwindigkeit). Für die Kfz ergäbe sich eine schnurgerade und glatte Fahrspur, auf der bei realistischer Betrachtung auch Kfz mit 70 km/h (oder mehr) fahren werden können. Es sei weltfremd und unrealistisch zu glauben, der gesamte Fußverkehr würde über die Ampelanlagen laufen. Es würde immer „Querungsversuche“ außerhalb der Ampelanlagen geben. Es sei daher geradezu fahrlässig, in einem Ortsteilzentrum solch breite Straßenzüge bei solch hohen Geschwindigkeiten zu planen.

b) „Verbesserung der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“:

Die „Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“ bemesse sich nicht an der Geschwindigkeit, die ein Kfz auf einer Strecke erreichen könne. Entscheidend sei vielmehr die Abwesenheit von als unnötig empfundenen Anfahren und Bremsen (Stop and Go). Die Errichtung von drei neuen Fußgängerampeln und die „Schutzampeln“ vor den Haltestellen würden eher zu mehr als zu weniger Abbrems- und Beschleunigungsvorgängen führen. Aus diesem Grund weise ein Belassen im Bestand laut den Untersuchungen während der Variantevaluation die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit (stadtauswärts) für Kfz auf.

c) „Durchgehend barrierefreie Gestaltung des gesamten Straßenraums“:

„Barrierefreie Gestaltung des Straßenraumes“ bedeute nicht, dass „im Prinzip“ jeder Weg barrierefrei gestaltet werden könne. Vielmehr bedeute dies, dass man die lebenspraktische Wegeplanung von Menschen barrierefrei denke, plane und umsetze.

Nach der Online-Konsultation wird ergänzt, dass die Antwort der Stadt nicht oder nur ungenügend auf die vorgebrachten Einwände eingehe. Bestenfalls bestätige sie die vorgebrachten Einwände, dass die Planung 8.7 nicht Barrierefreiheit, Stadtteilverträglichkeit, Leichtigkeit des Verkehrs, Sicherheit ganzheitlich denke und plane, sondern sie einzig und allein aus Sicht des Durchgangsverkehrs betrachte. Es sei schlicht falsch, dass auf 10 m Straßenquerschnitt kein Radweg /Schutzstreifen gelegt werden könne (z.B. Fritz-Reuter-Straße). Die beabsichtigte Optimierung des Verkehrsablaufs durch die 'Straßenbahn als Pulkführerin' rufe ja förmlich danach, die Kfz hinter der Bahn und die Radfahrenden daneben zu führen. Vollkommen unverständlich und sinnfrei sei der Satz "Bei der Planung wurden daher neben den erforderlichen verkehrlichen Randbedingungen auch die Anforderungen an die Seitenräume berücksichtigt, um außer der Funktion einer Hauptverkehrsstraße auch die Aufgaben einer Verkehrserschließung zu erfüllen.". Sollte die Verkehrserschließung der Autos in den Seitenräumen durchgeführt werden?

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Ausbau der Königsbrücker Straße entspricht den fachplanungsrechtlichen Vorgaben. Diese Ziele sowie die gegebenen Nutzungsansprüche des Straßenzuges unter Berücksichtigung der Flächenverfügbarkeit wurden hierbei bei der Querschnittsplanung in die Abwägung eingestellt. Die daraus resultierende Querschnittsplanung und Trassierung begegnet keinen Bedenken. Insoweit wird hierzu auf die Ausführungen unter C.II.4.1 und 4.2 verwiesen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich.

Zudem ist ausweislich der Unterlage U 5 Lagepläne eine angemessene Anzahl an sicheren Querungsstellen mit der Planung vorgesehen. Es wird hierzu eingeschätzt, dass die Planung des Vorhabens kein verkehrswidriges Verhalten von Verkehrsnutzern indiziert. Die Querung der Straße wird infolge des Ausbaus der Pflaster- und dem Einbau einer Asphaltfahrbahnbefestigung verbessert, da eine Überrollbarkeit z. Bsp. mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator deutlich vereinfacht wird. Des Weiteren wird im Hinblick auf die kritisierten Quermöglichkeiten der Königsbrücker Straße für Fußgänger nochmals klargestellt, dass im Kernbereich des Ortsteilzentrums, also im Bereich mit dem höchsten Fußgängeraufkommen zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg kein besonderer Bahnkörper vorgesehen ist und damit das Queren der Straße - wie bisher auch - möglich bleibt.

Die aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbare verkehrstechnische Untersuchung hat die Leistungsfähigkeit der geplanten Verkehrsanlage auch unter Berücksichtigung der Lichtsignalanlagen für Fußgängerquerungen nachgewiesen, so dass von keinen stauartigen Verkehrsabläufen auszugehen ist. Der genaue Verkehrsablauf wird nach tatsächlicher Verkehrslage angesteuert, hierbei wird ein reibungsloser Verkehrsfluss angestrebt.

Die weiteren Ausführungen der Einwanderin werden zur Kenntnis genommen und auf Punkt C.II und C.III verwiesen.

Einwand 7

Die vorliegende Planung verletze „Barrierefreiheit“ an vielen Stellen. So seien die Gehwege an vielen Stellen schmaler als 2 m (z. B. Baumscheiben, Tannenstraße). Dies sei bei zusätzlichen Hindernissen oder einem Aufeinandertreffen von Rollstuhl und Kinderwagen ein Problem. Des Weiteren zwingt die vorliegende Planung den Fußverkehr zu vielen Umwegen, da ein Überqueren der Straße wohl nur an den Ampeln vorgesehen sei. Und schließlich sei das Überqueren einer 22 m langen Fußgängerampel für bewegungseingeschränkte Menschen beängstigend oder gar gefährlich. Schließlich sei die Ausbildung eines eigenen Gleisbetts für die Straßenbahn eine weitere Barriere, insbesondere für Menschen mit Fahrrad, Rollstuhl, Kinderwagen. Daher stelle das Bord des eigenen Gleises auch eine große Gefahr für Leib und Leben dar, wenn es z. B. unterschätzt werde und man sich verhake oder stürze.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung der Gehwege entsprechen grundsätzlich den sich aus der RAS 06 und EFA 2002 ergebenden Empfehlungen. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen und Bezug genommen. Sie sind grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Im Bereich einzelner Haltestellen wird die Regelbreite aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse geringfügig unterschritten. Dies führt nicht zu unzulässigen Ausbauparametern und ist hinnehmbar.

Zudem werden in beengten Gehwegbereichen geschlossene Baumscheiben vorgesehen, um die geringe Gehwegbreite zu erweitern und dem Fußgänger eine breitere Lauffläche zu bieten.

Um weitere Wiederholungen zu vermeiden wird hinsichtlich der Querungsmöglichkeiten auf die Ausführungen unter Einwand 6 verwiesen. Zudem kann ein Sicherheitsrisiko für die Fußgänger bei der Querung einer 22 m langen Fußgängerampel ausgeschlossen werden, da die erforderliche Querungszeit bei der Signalisierung berücksichtigt wird.

Die Querung des besonderen Bahnkörpers ist im Bereich mit lichtsignalgesteuerten Anlagen vorgesehen. In diesem Bereich werden die Borde abgesenkt ausgeführt, so dass hiermit keine weitere Barriere entsteht und der Bahnkörper ohne weitere Beeinträchtigung gequert werden kann. Eine über das allgemeine Sturzrisiko hinaus gehende Gefährdung wird hiermit nicht gesehen.

Einwand 8

Der Erläuterungsbericht sei auf Seite 11 nichtzutreffend: „Die Neugestaltung der von der Baumaßnahme betroffenen Straßenzüge erfolgt weitgehend bestandsnah in den bestehenden Straßenräumen.“ Der heutige Bestand sei u. a. charakterisiert durch historische Vorgärten, eine großkronige, vierreihige (historische) Baumallee, einen denkmalschützenswerten historischen Reitweg, ein weitgehend seit über 120 Jahren unverändertes Straßenbild (Stadtboulevard), eine städtebaulich-historische kleine Parallelstraße (südlich Eschenstraße) sowie zweier stadtbildprägender Straßenuhren (Bischofsweg, Post). All diese Dinge würden sämtlich oder fast vollständig verschwinden. Man könne hier nicht von einer „bestandsnahen Planung“ sprechen.

Im Rahmen der Online-Konsultation wird der Vortrag dahingehend ergänzt, dass es zwar richtig sei, dass 'die Planung iterativ und mit politischer Legitimation' erfolgt sei - das begründe aber dennoch nicht, warum die Stadt im Erläuterungsbericht Unwahrheiten schreibe. Der Erläuterungsbericht sei der Einstieg und die Zusammenfassung in die Lektüre der Planungsunterlagen - und damit ein ausgesprochen wichtiges Dokument für politische Entscheidungsträger/innen, Verwaltung und sich beteiligende Personen/Organisationen. Die Formulierung 'weitgehend bestandsnah und in den bestehenden Straßenräumen' sei fehlleitend und verstecke die wahren Auswirkungen der Planungen. Eine solche Formulierung aus der Feder der Stadtverwaltung sei nicht hinnehmbar und man behalte den Einwand ausdrücklich aufrecht

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Erläuterungsbericht dient dazu, den Betroffenen und den zu beteiligten Stellen das Vorhaben auf allgemein verständliche Art und Weise vorzustellen und zu erläutern. Diese Voraussetzungen sind erfüllt. Zudem sind dem Erläuterungsbericht in übersichtlicher Weise auch die Auswirkungen des Vorhabens zu entnehmen. Hinsichtlich einzelner Formulierungen sind tatsächlich verschiedene subjektive Auslegungen denkbar. Ein objektiver Empfänger kann dies aber durchaus so verstehen, als dass sich die Formulierung „bestandsnah“ insbesondere auf die Trassenführung bezieht. Diese ist bei einer innerstädtischen Straßenplanung aufgrund der bestehenden seitlichen Bebauung meist zwangsläufig bestandsnah und vollzieht die vorhandenen Straßenfluchten nach. Daher ist die kritisierte Angabe im Erläuterungsbericht nicht zu beanstanden.

Einwand 9

Der Erläuterungsbericht enthalte auf Seite 11 weitere nicht korrekte Angaben:

"Maßstab der Neugestaltung der Königsbrücker Straße ist der in der Gründerzeit geschaffene Standard zur einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raums, der die Äußere Neustadt bis heute prägt und auch bei bisherigen Straßensanierungen im Stadtteil (Bischofsweg Ost, Sebnitzer Straße, Rudolf-Leonhard-Straße) zur Anwendung kam."

Auf dem Bischofsweg Ost sei, abgesehen vom Haltestellenbereich, der Straßenzug in den bestehenden Bestandsbordlagen saniert worden. Die Sebnitzer Straße sei eine winzige Nebenstraße, die mit der Königsbrücker Straße nicht zu vergleichen sei. Hier seien allerdings verkehrsberuhigende Maßnahmen ebenfalls umgesetzt worden. Schließlich sei die Straßenbreite der Rudolf-Leonhard-Straße heute sogar schmaler als vor der Sanierung. Die Königsbrücker Straße sei eine der letzten zusammenhängenden Gründerzeit/Jugendstilboulevards in der LH Dresden. Die über 40 Einzeldenkmäler (inkl. dem Geburtshaus von Erich Kästner) seien in den vergangenen Jahren aufwendig saniert und restauriert worden. Die Königsbrücker Straße sei architektonisch und bauhistorisch ein Aushängeschild Dresdens. Hier gelte es, besondere Sorgfalt an den Tag zu legen, um die Stadtraumproportionen, den Baumbestand (vierreihige Allee) und die Vorgärten zu erhalten und zu präsentieren. Gefordert werde, diese stadtraumprägenden Elemente zu schützen und wo nötig wiederherzustellen.

Das Vorbringen wird im Rahmen der Online-Konsultation vertieft. Überspitzt gesagt, schreibe die Stadt im ersten Absatz: "Wir zerstören zwar die historische, vierreihige Baumallee, bauen einen besonderen Gleiskörper mit Asphalt und radieren den Reitweg und Vorgärten weg - aber den dann verbleibenden Fußweg belege man mit 'Dresdner Pflaster'" - dies sei definitiv kein "Maßstab, der den in der Gründerzeit geschaffenen Standard zur einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raums, der die Neustadt bis heute prägt und der auch bei bisherigen Straßensanierungen im Stadtteil (Bischofsweg-Ost, Sebnitzer Straße, Rudolf-Leonhard-Straße) zur Anwendung kam". Die "Abschnitte mit einer geringen Funktionsdichte" betreffen 2/3 des gesamten Straßenzugs! Hier befänden sich wichtige Quellen und Ziele von lokalem Verkehr (Simmel, Goethe-Institut, Altenheim, Deutsche Bank, Kulturzentrum, MDR, zahlreiche Agenturen/Kanzleien). Mit Eröffnung des neuen Gymnasiums an der Kreuzung Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee werde sich der (Fuß-)Verkehr im nördlichen Abschnitt noch deutlich erhöhen. Mit der Umsetzung der geplanten Bebauung und Re-Vitalisierung auf/neben dem 'Putzi-Gelände' treffe dies in größerem Umfang auch auf den südlichen Abschnitt zu (A0611/19, vom Stadtrat beschlossen am 1. Juli 2021, "Neue Wohnbauflächen in der Neustadt entwickeln!"). Mit diesem Stadtratsbeschluss sei die "Errichtung mehrgeschossiger Mietwohnungen" sowie die "Sanierung und angemessene, auch öffentliche und kreativ-kulturelle Nutzung (z.B. durch gemeinwohlorientierte Akteure) der denkmalgeschützten Villen des 19. Jahrhunderts an der Königsbrücker Straße sowie der beiden Mehrfamilienhäuser auf der Katharinenstraße" vorgesehen. Man bestreite daher vehement, dass die Streckenabschnitte mit besonderem Gleiskörper Abschnitte mit einer geringen Funktionsdichte seien. Beschattung, Bäume, breite Gehwege, Radabstellanlagen und eine gute Aufenthaltsqualität seien hier vielmehr dringend geboten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Wie bereits erläutert ist das Vorhaben mit den Belangen des Denkmalschutzes und auch mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der Erhaltungssatzung H-04.1 vereinbar, vgl. C.V.3 und C.V.8.

Im benannten Abschnitt des Erläuterungsberichts wird auf die gestalterischen, ortstypischen Merkmale der Straßenraumgestaltung wie Materialverwendung und Aus-

stattung Bezug genommen, die im Kontext der historischen und denkmalgeschützten Bebauungsstruktur zu berücksichtigen sind. Daher ist auch diese nach Ansicht der Einwenderin nicht korrekte Angabe im Erläuterungsbericht nicht zu beanstanden.

Die Anforderungen hinsichtlich Beschattung, Bäume, breite Gehwege, Radabstellanlagen und eine gute Aufenthaltsqualität werden zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde in allen Abschnitten des Vorhabens berücksichtigt und sind in die Abwägung eingeflossen.

Einwand 10

Im Erläuterungsbericht werde auf den Seiten 14/15 behauptet, die "Erschließungsfunktion für alle anliegenden Grundstücke und Bestandsgebäude sei sichergestellt". Dies sei nichtzutreffend. Die Erschließung via Pkw/Lkw sei in sehr vielen Fällen zumindest stark eingeschränkt bzw. nicht mehr gegeben. So könnten etliche Ausfahrten nur noch rechts-ein bzw. rechts-aus benutzt werden. An einzelnen Grundstücken, z. B. an den Haltestellen, scheine noch nicht einmal dies, zumindest für LKW bzw. Fahrzeuge mit Anhänger, gewährleistet zu sein da schlicht der Raum für die notwendigen Radien der Schleppkurven fehle.

Die Einwenderin bezweifle zudem im Rahmen der Online-Konsultation, dass die Problematik "nur rechts-rein-rechts-raus" hinreichend während der Planung (qualitativ und quantitativ) untersucht worden sei. Dies betreffe alle Ausfahrten und alle Stichstraßen nördlich Bischofsweg und südlich Louisenstraße sowie manche Einfahrten im Bereich der Haltestellen. Als bildliches Beispiel sei hier Reha-Nord genannt ("Unser Fuhrpark umfasst 4 Fahrzeuge mit jeweils bis zu 9 Sitzplätzen.", <https://www.reha-dresden.de/fahrdienst.html>). Statt links in Richtung Albertplatz aus der Ausfahrt zu fahren, müsse rechts auf die Königsbrücker und dann über Tannenstraße, Rudolf-Leonhard-Straße, Bischofsweg zur anderen Seite der Königsbrücker gefahren werden. Von Norden kommend sei der Fahrweg Katharinenstraße, Alaunstraße, Louisenstraße (wenn Fahrtrichtung erlaubt) oder Stetzscher Straße, Dr.-Friedrich-Wolf-Straße, Lößnitzstraße. Man befürchte, Reha-Nord werde sich einen anderen Standort suchen und die Neustadt damit eine wichtige soziale Infrastruktur verlieren.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Belang der Andienung der Grundstücke an den öffentlichen Straßenraum wurde umfassend berücksichtigt und im Rahmen der Planfeststellung abgewogen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.3 Bezug genommen. Auch durch die geänderte Verkehrsführung, hier geänderte Andienung der Grundstücke, ist die angemessene Erreichbarkeit der jeweiligen Grundstücke gegeben. Einen Anspruch auf eine besonders günstige Verkehrsbeziehung lässt sich gesetzlich nicht begründen.

Einwand 11

Seite 15 des Erläuterungsberichts weise einen Fehler auf. Darin sei eine Referenz zu § 173 BauGB angegeben. Dies ergäbe aber wenig Sinn. Gemeint sei offenbar § 172 BauGB. Sollte die Annahme eines Fehlers zutreffen, so könne man dies unter „redaktioneller Fehler“ versuchen abzutun. Es sei aber schon sehr bedenklich, wenn dem (in den meisten Fällen juristisch nicht vorgebildeten) Leser ein falscher Paragraf genannt werde.

Der Einwand hat sich erledigt.

Einwand 12

Auf Seite 16 des Erläuterungsberichts (2.4.3.) würden zweifelhafte Aussagen getroffen. Es werde angeführt: "Der derzeitige Verkehrsablauf gestaltet sich über lange Tageszeiträume hinweg für ÖPNV und MIV unzureichend". Diese Aussage sei nicht (mehr) zutreffend. In den 1990er Jahren sei bei einem DTV von 2.T. über 30.000 Fahrzeugen die Verkehrslage sehr kritisch gewesen. Mittlerweile habe sich die Situation jedoch deutlich entspannt. Darüber hinaus hätten die städtischen Untersuchungen im Zuge der Variantenstellung ergeben, dass die Fahrzeit für Kfz im heutigen Bestandsquerschnitt sogar schneller als in jeder der Ausbauvarianten sei (stadtauswärts). Außerdem werde bemängelt, "die Straßenbahntrasse befinde sich in Mittellage der bestehenden Straßenzüge". Das sei bei einer Straßenbahn für gewöhnlich so. Der Wunsch nach einem eigenen Gleisbett führe hauptsächlich zu einem starken Verlust von Seitenraum.

Ergänzend wird im Zuge der Online-Konsultation vorgetragen, dass alles, was von der Stadt vorgebracht werde, Behauptungen seien. Nichts davon sei in irgendeiner Form bewiesen oder belegt. Man verlange, dass die Stadt ihre Behauptungen belege. In den Planungen der Variante 8.7 seien die Parkbuchten und Ladezonen sämtlich nur durch Überfahren des Radwegs möglich. In die Parkbuchten müsse darüber hinaus rückwärts eingeparkt werden. Dies führe zu erheblichen Gefahren für den Radverkehr (Tempo 50!). Im Bereich des besonderen Gleiskörpers könnten Kfz keine Kfz z. B. im Havariefall überholen. (Nicht erlaubtes) Halten werde daher in der tagtäglichen Praxis auf dem Radweg vorgenommen - was wiederum dazu führe, dass der Radverkehr in die Kfz-Fahrspur gezwungen werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Für das Vorhaben ist auch unter Berücksichtigung der aktualisierten Verkehrsprognoseuntersuchung die Planrechtfertigung gegeben, vgl. hierzu unter C.II und C.III.

Auch im aktuellen Verkehrsablauf zeigen sich die unzureichenden Verkehrsräume alltäglich, insbesondere im Bereich der Standorte des Lebensmitteleinzelhandels. Hier findet die Belieferung im Verkehrsraum der Straßenbahn statt, was nur unter extremen Einschränkungen (z. B. Spiegel einklappen, Schrittempo) der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer funktioniert. Noch unzumutbarer sind die Befahrungen/Belieferungen im Gehwegbereich, da nur geringste Durchgangsbreiten für Fußgänger verbleiben und alle anderen Nutzer mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen den Durchgang versperrt. Hierbei ist nicht nur die Einschränkung während des Zeitraumes der Anlieferung ein unzumutbarer Zustand, sondern auch die nachwirkende Schädigung der vorhandenen Gehwegbefestigung mit entsprechender Einschränkung für alle Nutzer des Seitenraumes.

Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Park- und Lieferstellflächen ist ein Queren der Radverkehrsanlagen im Zuge des Ein-/Ausparkens vorgesehen. Da dies eine Sondersituation im Verkehrsablauf darstellt, ist hierbei von allen Verkehrsteilnehmern gegenseitige Rücksichtnahme gefordert.

Im Bereich des besonderen Bahnkörpers kann für den nicht regulären Fall einer Havarie, eines Verkehrsunfalles oder einer Fahrzeugpanne der betreffende Bereich vorsichtig umfahren werden bzw. ist ein Abwarten der Verkehrsteilnehmer in diesem Fall angemessen. Zudem ist nicht grundsätzlich damit zu rechnen oder davon auszugehen, dass sich Verkehrsteilnehmer verkehrswidrig verhalten werden.

Einwand 13

Die Annahme, der Schwerverkehr würde sich in 10 Jahren um einen Faktor 3 erhöhen, könne nicht richtig sein. Im Erläuterungsbericht werde auf Anlage 3 (und auf Seite 15) verwiesen, Darin werde festgestellt, dass der Schwerlastanteil des motorisierten Verkehrs bis 2030 von heute 2-3% auf 7-8% ansteigen solle. Diese Annahme/Angabe werde stark angezweifelt. Warum solle sich der Anteil des Schwerverkehrs verdreifachen? Eine überhöhte Annahme des Schwerverkehrsanteils führe aber zu städtebaulich negativen Planungsentscheidungen: Grundlos würden Schleppkurven größer, Fahrspuren breiter und Sicherheitsabstände erhöht.

Zudem wird im Rahmen der Online-Konsultation ausgeführt, dass die Angaben sich bestimmt auf die 2016 verwendete Verkehrsprognose 2030 bezögen. Mittlerweile sollte die Verkehrsprognose 2035 (bald) vorliegen. Es werde um einen Vergleich mit dieser gebeten. Des Weiteren sei interessant, welche Definition von 'Schwerverkehr' verwendet werde. Größere Schleppkurven seien erst für 'echten' Schwerverkehr (>7,5t, Sattelzüge) notwendig. Man habe zwar nie den Anteil an LKW auf der Königsbrücker Straße gemessen - aber 5% große LKW wären dem Einwander aufgefallen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erfolgt grundsätzlich nicht auf Basis von Verkehrszählungen im Istzustand, sondern auf prognostizierte Verkehrsbelastungen für den Zeitraum nach der baulichen Umsetzung.

Hierzu wird festgestellt, dass die für die Planung des Vorhabens zugrundeliegende Verkehrsprognoseuntersuchung für das Planungsermessens geeignete Grundlage darstellt.

Die Verkehrsuntersuchung ist entsprechend einer anerkannten Methode unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Erkenntnismittel erstellt worden. Als Grundlage für die verkehrsplanerische Untersuchung ist für das Vorhaben das integrierte Verkehrsmodells 2013/2030 der Landeshauptstadt Dresden verwendet worden. Dieses ist nach geltenden technischen Standards als gemeinsame Bewertungsgrundlage aller Verkehrsbauvorhaben in der Landeshauptstadt Dresden eingeführt. Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben. Im Rahmen der Rechtsprechung wurde dem Verkehrsmodell bereits ein methodisch schlüssiges und dem Stand der Technik entsprechendes Vorgehen bescheinigt.

Das integrierte Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Für das Netzmodell wurden alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen berücksichtigt. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. So ist das Stadtgebiet Dresden in etwa 550 Verkehrszellen gegliedert. Zudem beinhaltet das Netzmodell alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2013 bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich verkehrswirksam werden. Wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen sind die Strukturdaten. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2030 prognostiziert. Berücksichtigt wurden insbesondere Strukturdaten zu Einwohnern (in Altersklassen), Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen.

Unter Zugrundlegung dieser Modellrechnung und der Auswertung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt,

dass die Verkehrsprognose sachgerecht mit einer geeigneten fachspezifischen Methode ermittelt wurde.

Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Prognose auf unrealistischen Annahmen beruht. Hierzu wurde die Verkehrsprognoseuntersuchung einer Plausibilisierung für den Prognosehorizont 2035 unterzogen. Grundlagen bilden die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Dresden von Januar 2024, die 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung und der Landesverkehrswegeplan 2030. Zur Plausibilisierung wurden diese Quellen in das Verkehrsmodell Dresden und Region 2035 integriert und die Wirkung auf die Königsbrücker Straße berechnet. Im Ergebnis ist mit einem Rückgang im Kfz-Verkehrsaufkommen der Königsbrücker Straße Süd im Vergleich zu den bisherigen Annahmen von 4 % zu rechnen. Diese Veränderungen liegen in einem Bereich, der keine grundsätzlichen Änderungen der gewählten verkehrlichen Ausbauparameter und Knotenkonfigurationen erforderlich werden lässt.

Somit ist es sachgerecht, die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2030 für das Vorhaben weiterhin zu Grunde zu legen, da diese immer noch plausibel die zu erwartenden Verkehrsmengen abbildet, vgl. BVerwG Urteil vom 9. Juni 2010, Az: 9 A 20/08, zitiert nach juris Rn. 74. Im Übrigen besteht für die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht die Pflicht, Verkehrsprognosen während des Planfeststellungsverfahrens laufend anpassen zu müssen, BVerwG Beschluss vom 25. Mai 2005, Az: 9 B 43/04, zitiert nach juris Rn. 40, BVerwG Urteil vom 30. Mai 2012, Az: 9 A 35/10, zitiert nach juris Rn. 25.

Einwand 14

Die Behauptung, die geplante Variante brächte „erhebliche Vorteile für den Fußverkehr“ an der Tannenstraße, sei nicht korrekt. An der Tannenstraße befinde sich heute eine Fußgängerampel. Diese überquere 10 m Straßenraum. Nach den neuen Planungen solle eine zusätzliche Ampel auf der südlichen Seite der Tannenstraße entstehen. Die Furt sei dann allerdings über 20 m lang. Dies sei für bewegungseingeschränkte Menschen unsicher und gefährlich, da sie nicht schnell genug über die Straße kämen. Außerdem würden sich die Aufstellflächen an den Ampeln dramatisch verkleinern. Zum Teil seien lediglich Fußwegbreiten von 2 m vorgesehen. Dies trage nicht zur „Leichtigkeit und Komfort des Fußverkehrs“ bei. Es sei aber durch die weitere Bebauung im Hechtviertel und in der Neustadt (Nähe Stauffenbergallee) mit steigendem Fußverkehr an der Tannenstraße zu rechnen, insbesondere sollten die Pläne zur weiteren Westerweiterung des Alaunplatzes und/oder der Bau eines Parkhauses in der Nähe des MDR realisiert werden. Die Fußwegbreiten müssten erhöht werden.

Die Einwenderin ergänzten im Rahmen der Online-Konsultation ihr Vorbringen und tragen vor, dass durch die baldige Inbetriebnahme des Gymnasiums an der Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee der Fußverkehr sehr deutlich im Bereich der Tannenstraße steigen werde. Spätestens dann würden die viel zu geringen Gehwegbreiten zu einem großen Problem. Ansonsten bedeute 'barrierefrei' nicht lediglich das Fehlen von Borden - barrierefrei bedeute die sichere und akzeptierte Nutzung des Stadtraums. Insofern sei die Haltestelle und die Ampelquerung nicht barrierefrei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die geplante Querungsbreite an der Tannenstraße ist infolge der Anlage barrierefreier Haltestellen und separater Radverkehrsanlagen erforderlich. Da die Querungszeiten entsprechend bei der Signalisierung berücksichtigt werden, kann an

den signalgesteuerten Querungsstellen ein Sicherheitsrisiko für Fußgänger ausgeschlossen werden. Durch den Einbau einer Fahrbahnbefestigung aus Asphalt verbessert sich darüber hinaus die Querbarkeit, da eine Überrollbarkeit mit z. B. Kinderwagen und Rollstuhl deutlich vereinfacht wird.

Des Weiteren sind in diesem Bereich die Gehwege beidseitig der Königsbrücker Straße grundsätzlich mit einer Breite von mindestens 3,50 m geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAS 06. Eine breitere Ausbildung der Gehwege wird als nicht erforderlich eingeschätzt, da für die Einwohner des Hechtviertels ein direkter und gesicherter Zugang zum neuen Schulstandort mit der Vollsignalisierung der Einmündung der Rudolf-Leonhard-Straße/Stauffenbergallee besteht.

Die Ausbildung der Haltestelle mit angehobener Fahrbahn stellt eine Regellösung für Straßenbahnhaltestellen dar, gewährleistet einen vollständig barrierefreien Zugang zum ÖPNV und ist daher nicht zu beanstanden.

Einwand 15

Im Erläuterungsbericht werde fälschlicherweise ausgeführt: "Die Fahrbahn hat nahezu auf der gesamten Ausbaulänge der Königsbrücker Straße beidseitig keine reguläre Fahrspurbreite": Diese Behauptung (S. 16) sei unzutreffend, da die Gesamtfahrbahn durchgehend 10 m breit (oder breiter) sei, womit jedem Fahrstreifen mind. 5 m zukomme. Es gäbe viele Beispiele in Dresden, wo 10 m ausreichten, um Bahn-, Kfz- und Radverkehr aufnehmen zu können (Bautzener Straße, Gerokstraße (Vorplanung), Großenhainer Straße).

Vertieft wird das Vorbringen im Rahmen der Online-Konsultation. Anlage 3 (Regelquerschnitt) zu V1870/17 ("Vorplanung Gerokstraße - Blasewitzer Straße zwischen Güntzplatz und Fetscherstraße", beschlossen vom Stadtrat, 17.05.2018) beweise, dass die Stadt durchaus schlanke Planungen durchführen könne. Auf einem Gesamtquerschnitt von 10,79 m seien Bahn-/Kfz-Spuren sowie Radwege eingeordnet. Bei beiden könne man auch leicht noch wenige Zentimeter sparen, um so Bahn-/Kfz-Spuren sowie Radwege auf einem Querschnitt von 10 m realisieren zu können. Die Aussagen der Stadt seien demnach falsch. Im Übrigen heiße es in der Begründung von V1870/17: "Die Gerokstraße und die Blasewitzer Straße sind Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes. Die Verkehrsbelastung beträgt gegenwärtig im Querschnitt rund 14 000 Kfz/24h und verändert sich gemäß Prognose 2030 unwesentlich." Abgesehen davon, dass auf der Königsbrücker Straße zwei Straßenbahnlinien fahren würden - dafür aber aktuell weniger Kfz (12.000, 2019 (vor Corona)) - seien hier sehr ähnliche Randbedingungen gegeben. Warum könne dann nicht analog geplant werden?

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird zunächst auf die Ausführungen unter C.II und C.III verwiesen.

Ergänzend lässt sich entgegnen, dass sich die genannte Vorplanung aufgrund grundlegend anderer Randbedingungen nicht mit der Planung der Königsbrücker Straße vergleichen lässt. So ergibt sich durch die bereits beschriebene Lage im Straßennetz der Landeshauptstadt Dresden eine völlig andere Anforderung an den Straßenzug. Im Unterschied zu vielen anderen städtischen Hauptverkehrsstraßen ist die Königsbrücker Straße die einzige direkte Verbindung ohne adäquate Alternative vom Stadtzentrum in die nördlichen Stadtteile mit ihren vielfältigen Industrie-

und Gewerbestandorten einschließlich Flughafen. Darüber hinaus bindet der betrachtete Planungsabschnitt der Königsbrücker Straße an beiden Planungsenden an große Netzknoten im Straßennetz an, mit hohen Verkehrsbelastungen und komplexen Verkehrsabläufen.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich insofern zunächst die Ausführungen der Vorhabenträgerin zu eigen, als das sich mit einer Fahrbahnbreite von lediglich 10 m die angestrebten, unter C.II.2 dargestellten, Ausbauziele nicht verwirklichen lassen. Zudem würden sich nach der durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchung bei einer durchweg gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen die Verkehrsqualitäten im ÖPNV verschlechtern.

Einwand 16

Der Erläuterungsbericht argumentiere mit nichtexistierenden „Vorteilen“ der Planungsvariante in Bezug auf Straßenbahnhaltestellen. Es werde auf Seite 16 ausgeführt, dass die Straßenbahnhaltestellen nicht „attraktiv“ seien. Insbesondere fehle Barrierefreiheit. Dies sei sicherlich korrekt. Allerdings werde auch kritisiert, dass "die Fahrgäste auf dem Gehweg warten müssen und dass der Fahrgastwechsel über die Fahrbahn erfolgt und es zu Behinderungen des Kfz-Verkehrs durch Straßenbahnen kommt". Diese drei "Vorwürfe" träfen grundsätzlich auch auf Haltestellen in Variante 8.7 zu. Diese Argumente seien daher nicht geeignet, für den geplanten Ausbau nach Variante 8.7 zu argumentieren.

Im Rahmen der Online-Konsultation wird zudem angeführt, die Stadt habe ja recht, dass die Barrierefreiheit und die Sicherheit an den Bahnhaltestellen verbessert werde. Dies habe man aber auch nicht als Einwand vorgebracht. Vorgebracht habe man, dass die Argumentation in sich unschlüssig sei (Kritisieren des heutigen Zustands: Warten auf Gehweg, Fahrgastwechsel über die Straße, Behinderung Kfz). An diesen drei Dingen ändere sich auch mit V 8.7 nichts.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass mit den geplanten barrierefreien und signaltechnisch gesicherteren Haltestellen dem Ziel des Vorhabens Rechnung getragen wird. Dass die Argumentation unschlüssig sei, kann aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht nachvollzogen werden. Mit der Planung werden nunmehr separate Warteflächen für Nutzer des ÖPNV geschaffen. Mit dem Bau barrierefreier und signalgesteuerter Haltestellen kann der Fahrgastwechsel nunmehr ohne Sicherheitsrisiko erfolgen.

Einwand 17

Die Gehwege dürften nicht verkleinert werden! Auf Seite 20 des Erläuterungsberichts werde zutreffend erklärt, dass im gesamten Planungsgebiet beidseitig Gehwege mit (meist) ausreichender Breite vorhanden seien. Der Zustand sei allerdings momentan baulich schlecht. Da die Anzahl der Gehwege nutzenden Menschen in der Zukunft ansteigen werde (Steigerung Wohnbevölkerung, mehr ÖPNV, attraktiveres Ortsteilzentrum), sollte eines der wichtigsten Planungsziele der Erhalt oder die Vergrößerung der Seitenbereiche sein, insbesondere deshalb, da die Verkehrsprognose stagnierende Kfz Zahlen vorhersage. Gefordert würden eine Änderung der Planungen dahingehend, dass die heutigen Gehwegbreiten erhalten oder vergrößert werden.

Im Rahmen der Online-Konsultation wird darauf verwiesen, dass darüber hinaus die Straßenbreite auch im mittleren Abschnitt nicht 'minimiert' sei. Im Gegenteil, sie sei 2,50 m breiter als heute und ebenfalls breiter als sie sein müsse (s. Einwand/Erwiderung 15).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Gehwege sind in der gesamten Planung grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. An der Schauburg wurde sogar die Gehwegbreite mit der 1. Tektur vergrößert. Nunmehr steht eine Fläche in einer Breite von reichlich 10 m zur Verfügung (vgl. Unterlage U 14.8 Blatt Nr. 7 Regelquerschnitt K 7). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite beträgt die Gehwegbreite knapp 5 m. Im Bereich vor der Post und auf der gegenüberliegenden Straßenseite betragen die Gehwegbreiten von 3,50 m und 3,65 – 5,25 m zuzüglich der Warteflächen an der Haltestelle Louisenstraße landwärts mit einer Breite von 4 m. Im Bereich vor der REWE City sind Gehwegflächen von bis zu ca. 4,50 m vorgesehen. Des Weiteren sind außerhalb des zentralen Geschäftsbereiches die Gehwege beidseitig der Königsbrücker Straße grundsätzlich mit einer Breite von mindestens 3,50 m geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAST 06. Die vorgesehenen Gehwegbreiten sind daher nicht zu beanstanden.

Zur Straßenbreite wird im Übrigen auf die Ausführungen zum Ausbaustandard der Straße unter C.II.4.2 verwiesen.

Einwand 18

Im Erläuterungsbericht würden falsche Behauptungen in Bezug auf eine gesteigerte Sicherheit der Planungsvariante aufgestellt. Auf Seite 21 werde angeführt, die Verbreiterung der Fahrbahnen und ein paralleles Führen von Straßenbahn und Kfz Verkehr erhöhe die Sicherheit und die Bewegungsspielräume. Beides sei nicht der Fall, da durch die Erhöhung der Geschwindigkeit (von heute 30 km/h auf 50-70 km/h) bei Unfällen deutlich höhere Sachschäden entstünden und sich die Wahrscheinlichkeit für (schwere) Personenschäden deutlich erhöhe. Auch sei der Bewegungsspielraum auf einer Spur neben dem eigenen Gleisbett eingeschränkter als heute, sodass z. B. im Havariefall oder bei kurzen/abrupten Anhaltévorgängen das Hindernis nicht einfach umfahren werden könne. Sollten Kfz die Bahnspur mitbenutzen wollen (Wendemanöver, Ausweichen bei Hindernis, erhöhter Schleppkurvenradius bei Einfahrten) bestünde ein erhebliches Risiko, dass das Kfz von einer schnellen Bahn gerammt werde. Durch die hohen Geschwindigkeiten der Bahn steige auch das Schadenspotential für Fahrgäste in der Bahn (abruptes Abbremsen, Unfall).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bei der Trassierung zu Grunde liegenden Geschwindigkeiten handelt es sich um Entwurfsgeschwindigkeiten und keine zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Zudem ergeben sich mit der Planung keine Anhaltspunkte dafür, die eine Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfordern.

Einwand 19

Die vierreihige Baumallee nördlich Bischofsweg sei zwingend zu erhalten bzw. an den Bestandsstandorten nachzupflanzen. Gefordert werde, keine Genehmigung nach § 45 BNatSchG zu beantragen, da die Voraussetzungen hierfür nicht gegeben seien. Die Umweltverträglichkeitsprüfung habe eindeutig ergeben, dass der geplante Bau der Variante 8.7 gegen das Naturschutzgesetz verstoße, da zu viele und zu wertvolle Bäume verloren gingen. Eine Ausnahme hiervon könne laut Gesetz erfolgen, wenn gleichzeitig „zumutbare Alternativen nicht gegeben“ seien und „zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ vorlägen.

Alternativen seien möglich. Während der intensiven Planungszeit und dem Variantenvergleich sei deutlich herausgearbeitet worden, dass mit Variante 8.4 einzelne Baumstandorte sowie die östliche Reihe der vierreihigen Baumallee erhalten werden könnten. Dies werde in Anlage 2.3 des Erläuterungsberichts bestätigt. Ebenso sei es in Variante 8.4 möglich, das Erscheinungsbild der vierreihigen Allee durch Nachpflanzungen großkroniger Bäume wiederherzustellen. Somit könnten in Variante 8.4 langfristig und nachhaltig die Belange des Naturschutzes gesichert werden. Vor diesem Hintergrund könnten viele der Aussagen in 19.3.1 (Alternativprüfung für die artenschutzrechtliche Ausnahme) als zumindest tendenziös oder falsch bezeichnet werden. Hier werde mit unsachlichen Mitteln (z.B. „der ‚worst case‘ wird sicherlich eintreten“) versucht, die deutlich auf der Hand liegenden naturschutzrechtlichen Vorteile der Variante 8.4 zu unterdrücken. Gefordert werde, dass das Naturschutzgesetz eingehalten und keine Ausnahmegenehmigung beantragt werde. Sollte dennoch eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden, werde eine fundierte und ausgewogene Überarbeitung der Unterlage 19.3.1 gefordert. Hierbei seien insbesondere auch die weiteren naturschutzrechtlichen Vorteile der Variante 8.4 zu benennen (z. B. geringere Geschwindigkeit = geringeres Kollisionsrisiko mit Insekten, Fledermaus; kleineres Lichttraumprofil = weniger Störung durch Beleuchtung, mehr großkronige Bäume - mehr ökologische Vielfalt, Erhalt aller Bestandsvorgärten=Geschützter Lebens-/Brutraum).

In der Online-Konsultation wird darauf hingewiesen, dass hierin ja das Grundproblem liege: eine Bestandssanierung sei noch nie untersucht wurden! Es gebe aber viele Beispiele in Dresden und anderswo, dass Bestandssanierungen natürlich mit Erhalt der Baumstandorte möglich seien. Vielfach müssten diese Straßenzüge deutlich mehr Kfz-Verkehr verkraften, als die Königsbrücker Straße. Ein Verweis auf Variante 8.4 sei somit nicht zielführend und spreche nicht gegen die Argumentation. Man fordere daher, keine Ausnahme nach § 45 BNatSchG zu beantragen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Im Rahmen der Gesamtbetrachtung des Vorhabens überwiegen die positiven Auswirkungen des Vorhabens und führen letztendlich zu einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens. Der Erhalt der Baumstandorte wurde zudem nochmals im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geprüft. Zum Ergebnis wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen und ebenso auf die Variantenprüfung unter C.III. Abschließend wird hinsichtlich der beantragten Ausnahme auf die artenschutzrechtliche Konfliktanalyse unter C.V.9.4 verwiesen.

Einwand 20

Das „überwiegende öffentliche Interesse aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen“ werde nicht begründet. Als Begründung für die Ausnahmeerteilung werde lediglich mit verkehrlichen Argumenten gearbeitet. Auf soziale oder wirtschaftliche Belange werde gar nicht eingegangen. Allerdings habe Variante 8.7 auf diesen Feldern z. T. drastische, negative Folgen. Faktisch auf dem ganzen Straßenzug könne in Einfahrten nur noch rechts herein und rechts heraus rausgefahren werden, mit erheblichen negativen Folgen für die lokale Wirtschaft (z. B. Schmierstoffhandel, Autoreparatur, Lieferservice, Flyerhersteller, Gasflaschenlieferant, Bank, Reha, Anwaltskanzlei, Notar), da Lieferservice und Kundenverkehr nachhaltig benachteiligt würden. Der Verlust von Außenflächen für die Gastronomie führe zu einer sozialen Verödung entlang des Straßenzugs. Gefordert werde, dass keine Ausnahmegenehmigung auf Grund eines „überwiegenden öffentlichen Interesses“ beantragt werden dürfe. Sollte dennoch eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden, werde eine fundierte und ausgewogene Gegenüberstellung von positiven und negativen sozialen und wirtschaftlichen Effekten gefordert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird auf die Ausführungen zur artenschutzrechtlichen Prüfung und der hierzu ergangenen Ausnahme unter C.V.9.4 verwiesen. Hinsichtlich der Thematik der Andienung der Grundstücke wird Bezug genommen auf die Ausführungen unter C.V.15.1.3.

Einwand 21

Erhaltungssatzung achten - Stadtbild bewahren! Durch die massive Umgestaltung des Straßenraums würden die historischen Proportionen - die stadtbildprägend für den Gründerzeitstraßenzug mit seinen vielen Einzeldenkmälern seien - vernichtet. So gehöre zu einem historischen (denkmalgeschützten) Stadthaus zwingend ein Vorgarten. Auch die vierreihige Baumallee sei in früherer Zeit bewusst als repräsentatives und stadtbildprägendes Ensemble angelegt worden. Ebenfalls stadtbildprägend seien die (mittlerweile) einzelnen Altbäume im mittleren Teil, welche einst zu einer durchgehenden Alleenbepflanzung gehörten. Die vielen Einzeldenkmäler seien daher gemeinsam mit dem Stadtraum zwischen ihnen als Gesamtensemble zu betrachten. Zerstöre man den historischen Stadtraum in Proportion, Funktion oder Aussehen, zerstöre man das Gesamtensemble. Die Variante 8.7 sei ein riesiger städtebaulicher und bauhistorischer Fehler. Ein Bau nach Variante 8.7 würde die Einzigartigkeit dieses Stadtboulevards der Beliebigkeit opfern. Gefordert werde eine Betrachtung und Behandlung des gesamten Straßenzugs als denkmalschützenswerten Raum. Unter diesen Prämissen sei neu zu planen.

Die Erwiderung der Vorhabenträgerin sei zynisch. Man beklage die Zerstörung des Gesamtensembles mit seinen über 40 Einzeldenkmälern - und als Antwort komme, dass man die parkenden Autos entsprechend anordne.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erfolgte planungsseitig eine umfassende Auseinandersetzung und Berücksichtigung der Thematik des Stadtbildes. Im Ergebnis dessen ist das Vorhaben mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege und des Denkmalschutzes vereinbar, vgl. unter C.V.3 und C.V.9.1. Darüber hinaus ist das Vorhaben auch mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der Erhaltungssatzung H-04.1 vereinbar, vgl. C.V.8.

Einwand 22

Entschleunigung statt Beschleunigung. Die Planungsgrundlage $v_{kfz} = 50 \text{ km/h}$ sei ein Rückschritt. Heute gelte auf weiten Strecken der Königsbrücker Straße eine Geschwindigkeit von 30 km/h . Dies funktioniere in der Praxis sehr gut. Gerade in Ortsteilzentren sei mit viel Querungsverkehr durch Fußgänger (mit z. B. Kinderwagen) und Radfahrende zu rechnen. Höherfrequentes Liefern/Laden, Rangieren und Parken führe zwangsläufig zu gefährlichen Situationen. Hier sei „Tempo 50“ nicht angebracht. Zwar werde ein durchgehender Radweg geplant, dieser sei aber straßenbündig an die Kfz-Spur angeschlossen. Hiermit entstünden bei „Tempo 50“ zahlreiche Sicherheitsrisiken, etwa „Dooring“ (Radfahrer stößt gegen sich öffnende Tür eines parkenden Autos und stürzt in die Fahrspur), Radwechsel auf die Linksabbiegespur, Fahrrad-Überholvorgänge. Für solche Situationen sei „Tempo 30“ besser geeignet. Im Übrigen sollten sich die erforderlichen Sicherheitsabstände/Spurmaße bei einer geringeren Plangeschwindigkeit verkleinern, so dass weniger Stadtraum dem Verkehr geopfert werden müsse. Dieser Umstand solle detailliert geprüft werden. Schließlich führe eine „erlaubte“ Geschwindigkeit von 50 km/h in der Praxis zu höheren, realen Geschwindigkeiten. Dies sei insbesondere nachts und am Wochenende ein Sicherheitsrisiko, wenn Kfz-Verkehr auf querenden Fußverkehr

treffe (Fußrelation Äußere Neustadt - Hechtviertel). Mit der perspektivischen Erweiterung des Alaunparks werde sich das Sicherheitsrisiko noch weiter erhöhen. Gefordert werde daher eine Straßenplanung mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von $v_{Kfz} = 30 \text{ km/h}$.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Obwohl grundsätzlich geringere Geschwindigkeiten mit geringeren Gefahren einhergehen, lässt sich gegenwärtig aus der Planung keine Erforderlichkeit der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus 30 km/h herleiten. Ungeachtet der fehlenden Planfeststellungsrelevanz der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entspricht die in C.II.4.2 erwähnte Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h der Regelausbildung nahezu sämtlicher innerstädtischer Straßen. Die gegenwärtige Herabsetzung der Geschwindigkeit ist derzeit zur Einhaltung der Lufthygiene gemäß Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Dresden erforderlich. Diese Maßnahme ist infolge des schlechten Straßenzustandes mit gepflasterten Fahrbahnbefestigungen notwendig. Nach Umsetzung der geplanten Ausbaumaßnahme wird das Pflaster durch Asphalt ersetzt, sodass die Notwendigkeit der Beschilderung nicht mehr gegeben ist.

Ausweislich der Unterlage U 5 Lagepläne ist angemessene Anzahl an sicheren Querungsstellen vorgesehen. Es wird eingeschätzt, dass die Planung des Vorhabens kein verkehrswidriges Verhalten von Verkehrsnutzern indiziert. Die Querung der Straße wird infolge des Ausbaus der Pflaster- und dem Einbau einer Asphaltfahrbahnbefestigung verbessert, da eine Überrollbarkeit z. B. mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator deutlich vereinfacht wird.

In Bereichen mit längs zur Fahrbahn befindlichen Parkstreifen sind bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände berücksichtigt worden, um Unfälle aufgrund plötzlicher Türöffnungen am Fahrzeug zu verhindern. Dem Radverkehr steht somit eine angemessene breite Verkehrsfläche zur Verfügung. Es bestehen daher für die Planfeststellungsbehörde keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden.

Einwand 23

Die Qualitätsveränderung des Rad-/Fußverkehrs sei nicht untersucht worden. Der Erläuterungsbericht erkläre in Abschnitt 4.1.2, dass die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer (ÖPNV, MIV, Radfahrer, Fußgänger) gut sei. Allerdings sei lediglich die Geschwindigkeit bei ÖPNV und MIV untersucht worden. Aspekte wie Parksuchverkehr, Liefern/Laden, Wenden und möglichst kurze Wege seien nicht untersucht worden. Dies seien aber essentielle Aspekte in einem Ortsteilzentrum mit vielen Geschäften und Wohnungen. Gar nicht untersucht worden seien die Auswirkungen auf den Rad- und Fußverkehr. Es fänden sich allenthalben „Überlegungen“ und „Vermutungen“. Die Einführung von Radwegen sei hier der einzig genannte Aspekt beim Radverkehr, Barrierefreiheit der einzig genannte Aspekt beim Fußverkehr. Es gäbe keinerlei Aussagen, geschweige denn qualitative oder quantitative Untersuchungen. Aspekte wie z.B. Aufenthaltsqualität, Größe von Aufstellflächen an Ampeln und Wegebeziehungen für Radfahrende und Fußgänger seien gänzlich ausgeblendet worden. Gefordert werde, eine solch einseitige und allein auf die Geschwindigkeit von MIV und ÖPNV abzielende Planung nicht weiter zu verfolgen.

Auch nach der Online-Konsultation bleibe es dabei, dass es keinerlei qualitative/quantitative Untersuchung zur Qualität von Fuß-/Radverkehr (abgesehen von Barrierefreiheit, durchgängigen Radverkehrsanlagen und der Trennung von Verkehrsteilnehmern) gebe.

Aus diesen drei Aspekten werde alles andere extrapoliert bzw. an den Haaren herbeigezogen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Um die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr abschätzen und berücksichtigen zu können, hat die Vorhabenträgerin zudem die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (LOS-Stufe) für Fußgänger und Radfahrer ermittelt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass in Längsrichtung (Haupttrichtung) für Fußgänger diese von A bis C und in der Querrichtung (Nebenrichtung) von E bis F schwanken. Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (LOS-Stufe) für Radfahrer schwanken von A bis D.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Belange des Fuß- und Radverkehrs Eingang in die Planung gefunden haben und unter Beachtung der unterschiedlichen Interessen (u. a. ÖPNV, Naturschutz, Denkmalschutz) umfassend berücksichtigt wurden. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass insbesondere durch die Separierung der von sich bisher überlagernden Verkehrsräume/Nutzungen (u. a. Radverkehr, Parken/Anlieferung) die Qualität und die Sicherheit des Fußgängerverkehrs zukünftig erhöht wird.

Einwand 24

Keine Straßenbahn mit Tempo 70 im Ortsteilzentrum! Im Erläuterungsbericht werde in Abschnitt 4.9.1 (S. 56) angegeben, dass die Entwurfsgeschwindigkeit im Bereich der besonderen Bahnkörper (eigenes Gleis, angehobene Fahrbahn) 70 km/h betragen solle. Die tatsächlichen Geschwindigkeiten der Straßenbahn würden nach der jetzigen Planung wohl 50 km/h sein, da das eigene Gleisbett der Bahn nicht „baulich gesichert“ sei. Ein Zaun entlang der Bahntrasse sei aber schnell gebaut. Es sei daher durchaus nicht ausgeschlossen, dass es Straßenbahnen mit Tempo 70 auf der Königsbrücker Straße geben werde. Solch hohe Geschwindigkeiten in Ortsteilzentren zögen hohe Sicherheitsrisiken für querende Fußgänger nach sich. Auch würden sich bei solch hohen Geschwindigkeiten im Fall von Unfällen (z. B: Straßenbahn gegen LKW) Gefahren für Leib und Leben für die Insassen der Bahn ergeben. Auch werde durch die notwendigen Sicherheitsabstände bei einer Planung für Tempo 70 unnötig Stadtraum geopfert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Entwurfsgeschwindigkeit von Straßenbahnen ist eine rein planerische Größe. Sie basiert auf den Trassierungsrichtlinien nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) und hat nichts mit der tatsächlich zulässigen maximalen Geschwindigkeit zu tun, die für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen in der Regel 50 km/h beträgt. Die Trassierung der Straßenbahn erfolgte bei diesem Vorhaben auf Basis der angegebenen Entwurfsgeschwindigkeit von 15 – 70 km/h

Darüber hinaus sind Straßenverkehrsverfügungen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich.

Einwand 25

Ein Rasengleis sei beschlossen worden - nun solle eine Asphaltdecke kommen

Der Stadtrat habe beschlossen, dass das eigene Gleisbett nördlich des Bischofswegs als Rasengleis ausgebildet werden solle. Nach dem Beschluss sei seitens der Verwaltung das Rasengleis als nicht durchführbar erklärt worden, jedoch sei allgemeiner Konsens

gewesen, dass nun das Gleis mit einer Pflasterung abgedeckt werden solle. Dies habe noch wenigsten einen gewissen Charakter, denn der Bahnkörper würde optisch als etwas Eigenständiges hervorgehoben werden. Auf Seite 57 des Erläuterungsberichts werde nun angegeben, dass das Gleis vollständig eine Asphaltabdeckung bekommen solle. Dies würde den Straßenraum jedoch wie eine einzige, breite Schneise erscheinen lassen, auf die schmalen Randbereiche noch erdrückender wirken. Es werde darauf hingewiesen, dass das „Argument Rasengleis“ während der Variantendiskussion ein sehr wichtiges gewesen sei, um letztlich die Variante 8.7 im Stadtrat zu wählen. Hätten die Bürger und die Stadträte gewusst, dass das Bahngleis in Asphalt gehalten werden solle, so wäre die Entscheidung wahrscheinlich anders ausgefallen. In dieser Entwicklung werde ein „Verfahrensfehler“ gesehen und es werde eine erneute öffentliche Diskussion gefordert.

Im Rahmen der Online-Konsultation wurde ausgeführt, dass die Existenz der Feuerwache zum Zeitpunkt der Beschlussfassung (2016) bekannt gewesen sei - dennoch sei weder in der Lenkungsgruppe (Vertreter der Einwenderin sei Mitglied gewesen) noch im Ortsbeirat Neustadt noch im Bauausschuss seitens der Verwaltung dies als Problem dargestellt worden. Insofern habe der Ortsbeirat und der Stadtrat unter falschen Voraussetzungen sein Votum getroffen. Da das Rasengleis ein entscheidendes Argument für die Mehrheitsfindung gewesen sei, stelle das Schweigen der Verwaltung bis zur Beschlussfassung einen Verfahrensfehler dar. Öffentlich sei die Undurchführbarkeit des Rasengleises bis zur Beschlussfassung ebenfalls nie ein Thema gewesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass das Überfahren des besonderen Bahnkörpers für Rettungsfahrzeuge erforderlich ist und aus diesem Grund die Ausführung nicht als Rasengleis umgesetzt werden kann.

Einwand 26

Die Bestandsbäume seien viel zu wichtig, um abgeholzt zu werden. 122 Bäume sollen gefällt werden! Nahezu alle Bäume im Planungsgebiet seien wichtige optische Elemente im Straßenraum, der Verlust durch den Wegfall der 122 Bäume werde demzufolge sehr schwer wiegen. Insbesondere die Fällung des Lindenbestandes als Überreste einer historischen, vierreihigen Allee im nördlichen Teil des Planungsgebiets (ab Bischofweg) sei ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild. Auch zahlreiche Altbäume im unteren Abschnitt der Königsbrücker Straße bis zum Albertplatz, die den Eindruck des Straßenzuges wesentlich prägten, würden gefällt. Dies sei nicht hinnehmbar, für lediglich 13.500-18.000 Kfz pro Tag.

Auf die Erwiderung der Vorhabenträgerin wird in der Online-Konsultation vorgetragen, es sei nicht wahr, dass in keiner Variante des Ausbaus/Sanierung die Bäume nicht erhalten bleiben könnten. Eine Bestandssanierung sei nie untersucht worden. Es fänden sich viele Beispiele auf der Welt, wo Straßen (inklusive der unterirdischen Leitungen) im Bestand saniert wurden seien - und die Bäume danach stehen geblieben seien. Speziell bei der Königsbrücker bote eine Bestandssanierung noch den einzigartigen Vorteil, dass die heute fehlenden Baumstandorte ortsgleich neu gepflanzt werden könnten

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird diesbezüglich auf die Bewertung des vorhabenbedingten Eingriffs in Natur und Landschaft unter C.V.9.1 und die hierzu gesonderte Prüfung des Erhalts der

vierreihigen Lindenallee unter C.V.9.1.3 sowie auf die Ausführungen zur Erforderlichkeit des Vorhabens und der Variantenuntersuchung unter C.II und C.III verwiesen und Bezug genommen.

Einwand 27

Die Flatterulme - und ihre kleine Schwester - seien unbedingt zu erhalten. Hier müsse die Straße und die Leitungsverlegung ausreichend Schutzraum gewährleisten. Ein sehr wertvolles Baumexemplar befinde sich an der Königsbrücker Straße Nr. 49. Dort stehe eine ca. 160 Jahre alte Flatterulme. Sie sei der größte bekannte Baum ihrer Art in und um Dresden. Auf Grund der sehr hohen Bedeutung und Erhaltungswürdigkeit sei ein Gutachten angefertigt worden, welches die Standfestigkeit und den allgemeinen Erhaltungszustand als gut bewerte. Wegen des exponierten Standorts und auf Grund ihrer Dimensionen sei sie aus stadtgestalterischer und aus stadtökologischer Sicht besonders wertvoll und unbedingt erhaltenswürdig. Im Jahr 2015 sei die Unterschutzstellung als Naturdenkmal „Flatterulme Königsbrücker Straße 49“ erfolgt. Aber auch die in unmittelbarer Nähe befindliche „kleine Schwester“ der Flatterulme sei ein besonders schützenswerter Baum. Zusammen bildeten diese beiden Bäume ein Ensemble, welches in Deutschland einzigartig sei. Gefordert werde ein unbedingter Erhalt beider Bäume. Dies bedeute nicht nur, dass sie nicht gefällt, sondern vielmehr, dass die in den Bestimmungen für Naturdenkmäler definierten Schutzstandards in keinsten Weise unterschritten werden dürften. Hier müsse die Planung von Straße, Stadtraum und Leitungsverlegung grundlegend verändert werden, um den Schutz dieser beiden Bäume gewährleisten zu können.

Der Schutzraum um die Ulme seien weit kleiner, als gesetzlich gefordert. Beschädigungen und Befahrungen während der Baumaßnahmen seien alles andere als ausgeschlossen. Daher seien die Planungen nach Variante 8.7 abzulehnen. Interessant sei, dass in der textlichen Antwort nun von dem Erhalt der kleinen Schwester berichtet werde - in den für dieses Verfahren bereitgestellten Unterlagen sei dies aber nicht zu finden (<https://www.lids.sachsen.de>). So zeige Unterlage 5 (Lageplan) weiterhin ein gelbes Kreuz an der Stelle des Baums. Insofern stelle sich die generelle Frage, ob die Planunterlagen aktuell seien. Hier drohe das gleiche Vorgehen wie beim Rasengleis: es werde mit Worten beschwichtigt, aber in den Planungen/Plänen nicht berücksichtigt.

Man verlange für den Fall, dass die kleine Schwester doch nicht erhalten werden könne, eine erneute Auslage der Pläne mit der Möglichkeit, Eingaben schreiben zu können.

Der Einwand hat sich erledigt.

Mit der Tektur ist eine Fällung der kleinen Flatterulme nicht mehr vorgesehen. Die Unterlagen wurden zur 1. Tektur geändert (vgl. Unterlage U 5 Blatt 2 Lageplan). Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Naturdenkmal „Flatter Ulme“ unter C.V.9.6.2 verwiesen.

Einwand 28

Die jetzige Planung sei nicht förderfähig - ein Weiterverfolgen dieser Planung verzögere die Sanierung gemäß der Förderrichtlinie („Richtlinie des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr für die Förderung von Straßen- und Brückenbauvorhaben kommunaler Baulastträger“). Nach Teil A, I, 2 seien nur solche Projekte förderfähig, die eine „Verbesserung der Straßen- und Radverkehrsanlagen im Sinne einer nachhaltigen Mobilität“ zum Ziel hätten. Die vorliegende Planung sei jedoch an Hand einer ausschließlich „verkehrlichen Bemessung“ erstellt worden. Oberstes Ziel sei die Leistungsfähigkeit der Straße für den Verkehr, und hier insbesondere für den Autoverkehr.

Dieser Ansatz müsse in einem Ortsteilzentrum - für das auch noch eine Erhaltungssatzung vorhanden sei - scheitern. Nachhaltig wäre gewesen, die lokalen Gewerbetreibenden mit gesteigerter Aufenthaltsqualität zu stärken, die Wege für Fuß- und Radverkehr zu minimieren (lineare Überquerbarkeit der Straße) und die „Anzahl und den Komfort für den Autoverkehr“ (RASt 06) zu reduzieren. Ebenfalls seien eine Reihe von Zuwendungsvoraussetzungen nicht erfüllt:

- So werde in Punkt „IV. 1 a“ verlangt, dass die „Ziele der Raumordnung und Landesplanung“ berücksichtigt sein müssten. Dies erscheine kaum vorstellbar, bei dem Verschwinden der historischen Baumallee und einer (massiven) Verbreiterung des Straßenraums auf allen Abschnitten.
- Die Richtlinie verlange („IV, 1 c“), dass die Planung den „anerkannten Regeln der Technik“ zu genügen habe. Dies bedeute, dass insbesondere die „Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen“ eingehalten werden müsse. Dies sei aber nicht der Fall, da die heutigen und die prognostizierten Kfz-Stärken die Schwellen für einen vierstreifigen Ausbau stark unterschreiten würden.
- Die Planung müsse (nach „IV, 1 6*“) den „Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit“ beachten. Das Ergebnis der Variantenuntersuchung habe allerdings gezeigt, dass zumindest Variante 8.4 mit geringeren finanziellen Mittel realisierbar wäre.
- Hiermit seien sowohl der Zweck der Förderrichtlinie nicht gegeben als auch die notwendigen Zuwendungsvoraussetzungen nicht erfüllt. Ein Bau ohne Förderung sei aber von der LH Dresden kaum zu stemmen. Somit verzögere die vorliegende Planung eine echte Sanierung der Königsbrücker Straße.

Die Einwanderin hält nach der Online-Konsultation an ihrem Einwand fest. Es könne natürlich sein, dass in der gelebten Förderpraxis eine Förderung möglich sei - sie widerspreche aber den Anforderungen der Förderrichtlinien. Darüber hinaus habe sich das gesellschaftlich-politische Umfeld seit 2016 deutlich verändert. Die Notwendigkeit von Klimaneutralität werde heute deutlich schärfer gesehen und auf allen politischen Ebenen schrittweise gesetzlich implementiert. Dies müsse zu einem Umdenken bei der Königsbrücker Straße führen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Prüfung der Förderfähigkeit des Vorhabens ist nicht planfeststellungsrelevant.

Einwand 29

Die Verkehrsprognose beruhe (wahrscheinlich) auf falschen Grundlagen. Grundlage der Untersuchung sei eine einspurige Sanierung der Stauffenbergallee (West) und Radwege an der Albertstraße. Letzteres sei vor Kurzem im Stadtrat abgelehnt worden. Ersteres drohe in Kürze in einen vierspurigen Ausbau geändert zu werden. Beide Änderungen veränderten die Grundlagen der Prognose grundsätzlich. Außerdem seien die geplanten Umlegungen der B 6 (von Bautzner Straße auf die Stauffenbergallee) und der B 97 (Beginn zukünftig nördlich Stauffenbergallee) nicht Teil der Grundlagen der Prognose. Gefordert werde daher eine erneute Untersuchung unter den tatsächlichen und aktuell bekannten Randbedingungen. Diese werde zeigen, dass sich der Kfz-Verkehr auf der Königsbrücker Straße auf einem noch niedrigeren Niveau als heute schon prognostiziert befinden werde. Eine Ausweitung des Straßenraums zu Lasten des Seitenraums werde noch unnötiger erscheinen.

Mittlerweile müsste die Verkehrsprognose 2035 vorliegen bzw. dies werde bald der Fall sein. Man bitte um einen Abgleich mit dieser Verkehrsprognose. Wenn der Verkehr auf der zukünftigen Stauffenbergallee kontinuierlich sinke, dann müsse dies auch auf der Königsbrücker Straße der Fall sein. Zumindest wäre es dann seltsam, wenn der Verkehr auf der Königsbrücker Straße bis 2035 auf die in den Planungen angenommenen Werte steigen würde. Der Einwander bitte dringend darum, eine aktuelle Verkehrsmengenzählung auf der Königsbrücker zu veranlassen (nach dem Corona-Winter im Frühjahr). Die Messungen der Bürgerinitiative 'Königsbrücker muss leben!' (www.koenigsbruecker-muss-leben.de) würden einen Wert von lediglich ca. 12.000 Kfz/Tag an der Schauburg nahelegen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erfolgt grundsätzlich nicht auf Basis von Verkehrszählungen im Istzustand, sondern auf prognostizierte Verkehrsbelastungen für den Zeitraum nach der baulichen Umsetzung.

Hierzu wird festgestellt, dass die für die Planung des Vorhabens zugrundeliegende Verkehrsprognoseuntersuchung für das Planungsermessen geeignete Grundlage darstellt.

Die Verkehrsuntersuchung ist entsprechend einer anerkannten Methode unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Erkenntnismittel erstellt worden. Als Grundlage für die verkehrsplanerische Untersuchung ist für das Vorhaben das integrierte Verkehrsmodells 2013/2030 der Landeshauptstadt Dresden verwendet worden. Dieses ist nach geltenden technischen Standards als gemeinsame Bewertungsgrundlage aller Verkehrsbauvorhaben in der Landeshauptstadt Dresden eingeführt. Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben. Im Rahmen der Rechtsprechung wurde dem Verkehrsmodell bereits ein methodisch schlüssiges und dem Stand der Technik entsprechendes Vorgehen bescheinigt.

Das integrierte Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Für das Netzmodell wurden alle Bundesfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen berücksichtigt. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. So ist das Stadtgebiet Dresden in etwa 550 Verkehrszellen gegliedert. Zudem beinhaltet das Netzmodell alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2013 bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich verkehrswirksam werden. Wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen sind die Strukturdaten. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2030 prognostiziert. Berücksichtigt wurden insbesondere Strukturdaten zu Einwohnern (in Altersklassen), Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen.

Unter Zugrundlegung dieser Modellrechnung und der Auswertung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Verkehrsprognose sachgerecht mit einer geeigneten fachspezifischen Methode ermittelt wurde.

Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Prognose auf unrealistischen Annahmen beruht. Hierzu wurde die Verkehrsprognoseuntersuchung einer Plausibilisierung für den Prognosehorizont 2035 unterzogen. Grundlagen bilden die aktuelle

Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Dresden von Januar 2024, die 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung und der Landesverkehrswegeplan 2030. Zur Plausibilisierung wurden diese Quellen in das Verkehrsmodell Dresden und Region 2035 integriert und die Wirkung auf die Königsbrücker Straße berechnet. Im Ergebnis ist mit einem Rückgang im Kfz-Verkehrsaufkommen der Königsbrücker Straße Süd im Vergleich zu den bisherigen Annahmen von 4 % zu rechnen. Diese Veränderungen liegen in einem Bereich, der keine grundsätzlichen Änderungen der gewählten verkehrlichen Ausbauparameter und Knotenkonfigurationen erforderlich werden lässt.

Somit ist es sachgerecht, die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2030 für das Vorhaben weiterhin zu Grunde zu legen, da diese immer noch plausibel die zu erwartenden Verkehrsmengen abbildet, vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010, 9 A 20/08, juris Rn. 74. Im Übrigen besteht für die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht die Pflicht, Verkehrsprognosen während des Planfeststellungsverfahrens laufend anpassen zu müssen, BVerwG, Beschluss vom 25. Mai 2005, 9 B 43/04, juris Rn. 40, BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2012, 9 A 35/10, juris Rn. 25. Denn normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunktes fehlen.

Entgegen der Ausführungen berücksichtigt die Verkehrsprognose die Alberstraße mit beidseitigen Radverkehrsanlagen, einer zweistreifigen Kfz-Fahrbahn stadtwärts und einer einstreifigen Fahrbahn landwärts. Dies ist nach Auskunft der Vorhabenträgerin bereits umgesetzt. Ein vierspuriger Ausbau der Staffenbergallee ist dagegen im Rahmen der abbildbaren Prognosehorizonte derzeit nicht absehbar. Daher ist für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar die zweistreifige Staffenbergallee im sanierten Zustand berücksichtigt.

Die Umlegungen der B 6 (von Bautzner Straße auf die Staffenbergallee) und der B 97 (Beginn zukünftig nördlich Staffenbergallee) sind Teil der Verkehrsprognose.

Einwand 30

Die Simulation des Verkehrsflusses zur Bauzeit weise den Lösungsweg auf. Diese zeige sehr eindrücklich, dass der Kfz-Verkehr sich im Wesentlichen auf die Hauptstraßen Staffenbergallee und Hansastraße verlagere, wenn er auf der Königsbrücker Straße reduziert werde. Sowohl auf der Staffenbergallee als auch auf der Hansastraße sei ein Anstieg des Verkehrsflusses um ca. 10% festzustellen. Diesen Anstieg könnten die gut ausgebauten Straßenzüge leicht aufnehmen. Zwar zeigten sich auch im Nebenstraßennetz Erhöhungen des Autoverkehrs, welche aber durch geeignete verkehrsorganisatorische Maßnahmen leicht zu verhindern wären (z. B. Unterbinden des Durchfahrtsverkehrs durch Einbahnstraßenregelungen). Eine Reduktion des Kfz-Verkehrs auf der Königsbrücker Straße wirke sich auch direkt positiv auf den Bischofsweg aus (deutliche Senkung des DTV). Ziel einer sinnvollen Verkehrsplanung sollte es sein, den Hauptverkehr (Durchgangsverkehr) auf den großen Achsen zuführen und das Ortsteilzentrum Neustadt (Königsbrücker Straße / Bischofsweg; Innere und Äußere Neustadt, Hechtviertel) vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Hierzu trage ein Ausbau nach Variante 8.7 nicht bei, sondern steigere sogar den Kfz-Verkehrsfluss durch das Ortsteilzentrum auf Jahrzehnte hinaus. Man wende sich gegen Variante 8.7 und fordere eine aktive Reduktion des Kfz-Verkehrs auf der Königsbrücker Straße gepaart mit einer neuen Planung des gesamten Stadt-raums im Planungsgebiet auf Grundlage einer „städtebaulichen Bemessung“.

Im Rahmen der Online-Konsultation trägt die Einwanderin vor, die Antwort der Stadt entkräfte in keinsten Weise den Einwand. Der Punkt sei, dass Staffenbergallee und Hansa-

straße den städtischen Untersuchungen nach die Mehrbelastung leicht verkraften würden. Wenn 70% des Kfz-Verkehrs auf der Königsbrücker Straße aus lokalem Quell- und Zielverkehr bestünden, so werde sich dieser Anteil in der Zukunft deutlich vermindern (neue Mobilitätsformen: Leihrad, Teilauto, Quartiers-Shuttle, Parkraumverteuerung, CO₂-Bepreisung, Verbrennerverbot, ...). Es sei demnach 2022 noch deutlicher als 2016 zu sehen, dass eine breite und für die Geschwindigkeit von Kfz optimierte Königsbrücker Straße eine Fehlentwicklung darstelle.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

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

Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden wird hierzu auf Punkt C.II und C.III verwiesen.

Das Ziel des geplanten Ausbaus der Königsbrücker Straße ist die Stärkung des ÖPNV. Künftig soll der neue und breitere Stadtbahnwagen auf dieser Straßenbahntrasse zum Einsatz kommen. Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern, wird die Zugänglichkeit und die Haltestellenaufenthaltsqualität verbessert. Mit der Entflechtung der Verkehre kann außerdem die Durchlassfähigkeit des ÖPNV gewährleistet werden. Dies trägt auch zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer bei. Neben den zuvor genannten Planungszielen dient das Vorhaben auch den verkehrlichen Entwicklungszielen, indem attraktive Fuß- und Radwege entstehen sowie die Trennwirkung des Straßenraumes durch attraktive Querungsangebote minimiert wird. Eine Steigerung des Kfz-Verkehrsflusses ist daraus nicht ableitbar.

Die geforderten neuen Planungen des gesamten Stadtraumes im Planungsgebiet sind nicht Gegenstand des Vorhabens und betrifft Aufgaben der Landeshauptstadt Dresden.

Einwand 31

Der Verlust der großen Straßenbäume beeinträchtigt das Mikroklima und könne nicht ausgeglichen werden. In Abschnitt 4.4 des „Landschaftspflegerischen Fachbeitrags“ werde festgestellt, dass die geplanten Neupflanzungen an der Königsbrücker Straße „quantitativ nicht zum rechnerischen Ausgleich der Eingriffe“ ausreichen würden. Der Verlust der historischen Bäume und Teile der Vorgärten sei einfach zu groß. Daher würden Ausgleichsmaßnahmen am Kaitzbach, in Hellerau und in Pillnitz geplant. Die Einrichtung von ortsfernen Ausgleichsflächen für Flora und Fauna sei durchaus einzusehen, wenn der Bestand der Populationen nicht gefährdet sei, Pflanzen und Tierwelt würden sich zumindest mittelfristig in den neuen Gebieten ansiedeln. Die Menschen in der Neustadt und im Hechtviertel verblieben jedoch in ihrem „Habitat“. Ortsferne Ausgleichsmaßnahmen hätten für diese Betroffenen keinerlei positive Wirkung und es verblieben die negativen Effekte, welche Tag für Tag die Gesundheit gefährden würden. Man sehe die steigende Überwärmung und das Fehlen von der Luft filternden und Schatten spendenden (großkronigem Alt-) Baumbestand und die substantielle Verkleinerung der Vorgärten als nicht hinnehmbar an und spreche sich dagegen aus, insbesondere, da Alternativmöglichkeiten für eine Sanierung der Königsbrücker Straße durchaus möglich seien. So würden in Variante 8.4 mehr Bestandsbäume potenziell erhalten und viele der heutigen Baumstandorte könnten wieder mit wirklich großkronigen Bäumen nachbepflanzt werden können. Eine echte Bestandssanierung habe noch weitaus positivere Auswirkungen auf das Mikroklima als jegliche Ausbauvariante.

In der Online-Konsultation führt die Einwenderin aus, dass der Punkt sei, dass die Verschlechterung des Mikroklimas nicht lokal ausgeglichen werden könne! Dies sei in Zeiten des Klimawandels und einer unvermeidbaren Steigerung der urbanen Überwärmung nicht hinnehmbar. Oberstes Planungsziel müsse die Verbesserung der klimatischen (CO₂ Budget) und mikroklimatischen (Überwärmung) Bedingungen sein. Jeder Bau, der innerhalb eines dicht besiedelten Stadtraums den Status-Quo nicht wenigstens halte oder gar die Bedingungen verschlechtere, müsse abgelehnt werden. Die Bestandsbäume seien alle zu schützen und die heute fehlenden Standorte seien nach zu pflanzen. Nur dies erhalte den Status-Quo und verbessere die Situation in mittlerer Zukunft.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der vom Vorhaben ausgelöste Eingriff in Natur und Landschaft ist mit dem geplanten Kompensationskonzept zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde insgesamt als kompensiert zu bewerten. Für den Verlust der Bestandsbäume werden vorrangig Ausgleichspflanzungen am selben Ort vorgenommen. Unter Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche und der hierfür zur Verfügung stehenden Flächen, kann der Eingriff nicht vollständig mit den geplanten Ausgleichspflanzungen am selben Ort kompensiert werden. Daher sind weitere Ersatzmaßnahmen vorgesehen. Die hierfür geltenden Anforderungen an den Suchraum für Ersatzmaßnahmen gemäß § 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG und § 10 Abs. 1 SächsNatschG sind erfüllt.

Darüber hinaus macht sich die Planfeststellungsbehörde die nachfolgenden Ausführungen der Vorhabenträgerin zu Eigen. Für den Ausgleich der klimatischen Beeinträchtigungen durch die Baumfällungen werden entlang des Verkehrszuges 137 überwiegend großkronige Straßenbäume neu gepflanzt. Sie sollen die Fällungen von 68 Straßenbäumen und 42 privaten Bäumen ausgleichen. Dies entspricht einem zahlenmäßig fast doppelten Ausgleich der Straßenbäume. Dabei erkennt die Planfeststellungsbehörde nicht, dass die Neupflanzungen nicht sofort alle Funktionen im gleichen Umfang wie die gefällten Bäume übernehmen können, da sich die Bäume erst entwickeln müssen. Jedoch besonders im Abschnitt zwischen Louisenstraße und Bischofsweg, welcher im Bestand nur zwei Straßenbäume sowie wenige private Bäume zwischen der gründerzeitlichen Blockrandbebauung aufweist, wird sich zukünftig die Situation in diesem Bereich starker Überwärmung wesentlich verbessern. Hier sind eine neue zweireihige Baumallee und rückwärtig weitere Baumgruppen mit mindestens 40 neuen Bäumen vorgesehen. Im Abschnitt nördlich des Bischofsweges hingegen beträgt das Verhältnis von Neupflanzungen zu Fällungen von Straßenbäumen ca. 3/4. Allerdings ist dieser Abschnitt u.a. aufgrund seiner offeneren Bebauungsstruktur auch durch eine geringere Überwärmung gekennzeichnet. Der Verlust der doppelreihigen Lindenallee ist zudem differenziert zu betrachten. Viele Baumkronen mussten in den vergangenen Jahren stark eingekürzt werden, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten, da starke Baumschäden zu verzeichnen sind. Ebenso wurden einige Bäume gefällt bzw. fielen bei Sturmereignissen um. Dies zeigt, dass diese Bäume wahrscheinlich auf Dauer nicht erhalten werden können und demnach ihre klimatisch günstige Funktion verlieren. Mit der Neupflanzung der fast durchgängigen Straßenbaumreihe erfolgt eine Verjüngung, die langfristig ihre positiven Effekte auch auf das örtliche Klima entfalten wird.

Abschließend wird auf die Ausführungen unter C.IV und C.V.9 verwiesen und Bezug genommen.

Einwand 32

Der Kaitzbach eigne sich nicht als Ausgleichsmaßnahme. Der Kaitzbach sei ein „Oberflächenkörper“ nach der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (EU-WRRL). In dieser Richtlinie heiße es: „Alle Mitgliedstaaten der EU sind verpflichtet, bis 2015 und in Ausnahmefällen bis 2027 alle Gewässer in einen ‚guten ökologischen‘ und ‚guten chemischen Zustand‘ zu bringen“. Der Kaitzbach müsse demnach ökologisch saniert werden, gleichwohl ob die Königsbrücker Straße existiere oder nicht. Die Sanierung des Kaitzbachs könne daher nicht neu entstehende Eingriffe kompensieren.

Im Rahmen der Online-Konsultation vertieft die Einwenderin ihr Vorbringen. Es sei also rechtens, ein fern gelegenes Gewässer, welches nach EU-Recht sowieso saniert werden müsse, als Ausgleich für Mikroklimaverschlechterungen vor Ort zu nehmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen, wonach die geplante Ersatzmaßnahme E 1 den Anforderungen an § 15 Abs. 2 Satz 1 und 3 BNatSchG entspricht.

Der Anerkennung der geplanten Ersatzmaßnahme E 1 „Naturnahe Umgestaltung des Kaitzbaches im Naturbad Dresden-Mockritz“ steht nicht entgegen, dass der Kaitzbach nach der WRRL ökologisch saniert werden müsse.

Grundsätzlich können auch Struktur und Durchgängigkeit verbessernden Maßnahmen zur Umsetzung der WRRL als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne des Naturschutzrechtes anerkannt werden (§ 15 Abs. 2 BNatSchG). Das ist hier der Fall.

Einwand 33

Es werde die Frage aufgeworfen, ob die Ausgleichsmaßnahme in Hellerau dem Stadtratsbeschluss V20491177 widersprächen. Es werde um Prüfung gebeten, ob die in Hellerau geplante Ausgleichsmaßnahme nicht dem Beschluss „Bebauungsplan Nr. 3017, Dresden-Hellerau Nr. 13, Gewerbegebiet Flughafen“ (V2049/15) widerspräche, bzw. ob die Ausgleichsmaßnahmen für dieses Gewerbegebiet nicht mit denen in diesem Planfeststellungsverfahren geplanten kollidiere.

Der Einwand hat sich erledigt.

Die Prüfung durch die Vorhabenträgerin ergab, dass die geplante Ersatzmaßnahme E 3 in Dresden-Hellerau nicht im Widerspruch zum Bebauungsplan 2017 steht. Die Ersatzmaßnahme E 3 betrifft die Flurstücke 270 und 271 in Dresden-Hellerau und befindet sich daher außerhalb des Geltungsbereiches des B-Planes.

Einwand 34

Einwendung zum Autoverkehr

Die Planung der Königsbrücker Straße nach Variante 8.7 steigere allein die Durchfahrtsgeschwindigkeit (Transit) für die Autofahrer. In so gut wie allen anderen Aspekten würden sich jedoch die Bedingungen für Autofahrer drastisch verschlechtern:

- Die Wegnahme des Linksabbiegers am Bischofsweg zugunsten zweier neuer Abbiegemöglichkeiten (Lößnitzstraße, Tannenstraße) zwingt den Autoverkehr vom Hauptstraßennetz in die Wohngebiete.

- Es entfielen viele Parkplätze! Insbesondere auf dem Abschnitt nördlich Bischofsweg seien sehr viele Parkplätze betroffen, die momentan im Wesentlichen für Mitteleist- und Langzeitparken genutzt würden. Diese Fahrzeuge würden in die Wohngebiete ausweichen und dort den Parkdruck erhöhen.
- Die Ein-/Ausfahrt an fast allen Einfahrten und Straßen könne nur noch Rechtsein und Rechtsaus erfolgen. Dies führe zu aberwitzigen Fahrtwegen durch die Wohngebiete und werde den lokalen Quell- und Zielverkehr sinnlos steigern.
- Der Wegfall der Linksabbiegemöglichkeit in die Paulstraße werde starken Autoverkehr in die Katharinenstraße umleiten. Dieser Verkehr müsse dann durch das absolute Zentrum der Neustadt (Scheune, Louisenstraße)!
- Durch das eigene Gleisbett der Bahn werde die Bewegungsfreiheit des Kfz-Verkehrs stark eingeschränkt. Das Ausweichen von Hindernissen und das Wenden sei dann nicht mehr möglich. Sollte das Gleisbett doch befahren werden dürfen (z. B. Ausweichen zur Vermeidung von Unfällen), drohe eine nachfolgende Straßenbahn mit Tempo 50 mit dem Auto zu kollidieren.
- Es sollen zwei neue Fußgängerquerungen gebaut werden. Hierdurch werde sich zwangsläufig das „Stop-and-Go“ erhöhen, d. h. es komme zu viel mehr Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Dies führe zu erhöhten Emissionen (Lärm, Abgase, Bremsabrieb). Dieser Missstand sei direkt in die Planung mit eingebaut worden. Wenn die Durchschnittsgeschwindigkeit sich weniger als die Maximalgeschwindigkeit erhöhe, was eindeutig aus den Unterlagen hervorgehe, dann komme es zwangsläufig zu erhöhtem „Stop-and-Go“ durch die zusätzlichen Ampeln.
- Es werde die Frage aufgeworfen, wo entlang der Königsbrücker Straße (kurze) Haltevorgänge vorgenommen werden sollen. Es sei weltfremd zu denken, die paar Haltezonen würden dafür ausreichen. Der Autofahrer könne sich dann aussuchen, ob er den Radstreifen blockiere oder gleich die ganze Fahrbahn. Dies sei unsicher und unkomfortabel.

Im Rahmen der Online-Konsultation wird vorgetragen, dass die Erwiderung nicht auf die Kernaussagen der Einwendungen eingehe. Die Leistungsfähigkeit und Staufreiheit werde nicht bezweifelt. Die Einwendungen bezögen sich auf Anhalten, Wenden, Linksabbiegen, Stop-and-Go, Parken - also „der Leichtigkeit des Verkehrs im erweiterten Sinne“. In all diesen Belangen verschlechtere sich die Situation bei Variante 8.7 für Kfz. Was das Laden/Liefern anbelange: Jeder dieser Vorgänge benötige notwendigerweise das Überfahren des Radwegs, was bei jedem Vorgang eine Gefahr darstelle.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zum Entfall des Linksabbiegers am Bischofsplatz wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 verwiesen und Bezug genommen.

Im Rahmen des Vorhabens sind auch die Nutzungsansprüche nach ausreichendem Parkraum berücksichtigt. Einen Anspruch auf eine bestimmte Anzahl von Parkplätzen lässt sich weder aus dem Anliegergebrauch noch aus anderen betroffenen Rechten herleiten.

Zur Neuordnung der Verkehrsführung hinsichtlich der Andienung der Grundstücke wird auf Punkt C.V.15.1.3 verwiesen und Bezug genommen.

Eine Wechselwirkung zwischen der Abbiegemöglichkeit an der Paulstraße bzw. der Katharinenstraße lässt sich über das Verkehrsmodell nicht nachweisen und ist somit unbegründet. Die Vorhabenträgerin hat hierzu die zukünftige Verkehrsbelastung der Katharinenstraße untersucht. Im Ergebnis dessen konnte ein maßgeblicher Anstieg der Verkehrsbelastung trotz zukünftiger Linksabbiegemöglichkeit nicht festgestellt werden. Dieser Umstand ist für die Planfeststellungsbehörde auch nachvollziehbar, da die Katharinenstraße sich nicht für den Durchgangsverkehr eignet und damit die Linksabbiegemöglichkeit zukünftig überwiegend von den Anwohnern genutzt werden wird, die bisher für die Zufahrt aus stadtauswärtiger Richtung den Albertplatz umrunden mussten.

Der geplante Straßenquerschnitt entspricht den geltenden Regelwerken und ist daher ohne Gefährdung nutzbar. Die Nutzung der Straßenverkehrsanlage unterscheidet sich auch nicht durch eine Gestaltung mit oder ohne einen besonderen Bahnkörper. Vielmehr wird durch die bauliche Ausbildung des besonderen Bahnkörpers im Vergleich zu einem straßenbündigen Bahnkörper dem motorisierten Individualverkehr ein möglicher Konflikt durch die Befahrung des besonderen Bahnkörpers verdeutlicht und schärft somit die Aufmerksamkeit der jeweiligen Verkehrsteilnehmer, so dass die Verkehrssicherheit gesteigert wird. Ob ein Wenden möglich sein wird oder verboten sein soll, ist nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern wird im Anschluss durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet. Überdies haben sich Verkehrsteilnehmer bei einem Fahrmanöver wie dem Wenden gemäß § 9 StVO sich so zu verhalten, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.

Die verkehrstechnische Untersuchung hat die Leistungsfähigkeit der geplanten Verkehrsanlage unter Berücksichtigung der LSA für Fußgängerquerungen nachgewiesen, so dass von keinen stauartigen Verkehrsabläufen auszugehen ist. Der genaue Verkehrsablauf wird nach tatsächlicher Verkehrslage angesteuert, hierbei wird ein reibungsloser Verkehrsfluss angestrebt.

Das Vorhaben berücksichtigt auch Nutzungsansprüche nach Halteflächen. Parkflächen sind ebenso geplant. Sofern Bedarf besteht können im Nachgang Kurzzeitstellplätze für kurze Haltevorgänge durch die Straßenverkehrsbehörde verfügt werden. Überdies werden Nutzungsansprüche nach Ladezonen mit dem Vorhaben umgesetzt. Im Bestand sind keine Ladezonen vorhanden. Mit dem geplanten Ausbau werden erstmals separate Abstellflächen neu geschaffen. Hierbei ist eine Abwägung zwischen den verschiedenen verkehrlichen Anforderungen erfolgt, der separate Ladezonen in Bereichen mit größeren Einzelhandelsflächen vorsieht. Darüber hinaus sind die Parkstreifen mit einer Breite von 2,50 m geplant und ermöglichen somit auch Liefervorgänge mit Lieferwagen, die eine Vielzahl der derzeitigen Anlieferungen abdeckt.

Zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Park- und Lieferstellflächen ist ein Queren der Radverkehrsanlagen im Zuge des Ein-/Ausparkens vorgesehen. Hierbei ist von allen Verkehrsteilnehmern gegenseitige Rücksichtnahme gefordert.

Einwand 35

Die Königsbrücker Straße sei Teil einer Erhaltungssatzung. Hiermit verböten sich Eingriffe, die nachhaltig das historisch gewachsene Stadtbild stören. Hinzu komme, dass entlang der Königsbrücker Straße fast 50 Kulturdenkmale/Einzeldenkmale anzutreffen seien. Die meisten hiervon seien in den letzten Jahren aufwändig saniert und restauriert worden. Außerdem sei die Königsbrücker Straße eine der letzten, historischen Stadtboulevards in Dresden. Hier treffe die Architektur des 18. Jahrhunderts mit ihren Villen und

Vorgärten auf die geschlossene Gründerzeitbebauung, um sich dann anschließend mit einer vierreihigen Baumallee und dem schützenswerten „Reitweg“ in Richtung Stadtrand zu öffnen. All diese Bauwerke bildeten zusammen mit dem historischen Straßenraum ein Gesamtensemble, welches die Identität dieses Straßenzugs ausmache. Auf der Königsbrücker Straße könne man die „Stadtwerdung“ einer Europäischen Stadt heute noch im Detail erkennen. Der gesamte Stadtraum zwischen der Bebauung sei von Albertplatz bis Stauffenbergallee schützenswert und müsse behutsam restauriert und der modernen Zeit angepasst werden. Man wende sich daher gegen die Planungen nach Variante 8.7., deren einzige „Denkmalschutz-Leistung“ der Erhalt der ersten Meter der überbreiten Straße am Albertplatz, d. h. der verfehlten Verkehrsplanung des 19. Jahrhunderts, darstelle. Es werde verlangt, den gesamten Stadtraum der Königsbrücker Straße unter Denkmalschutz zu stellen und die Straße behutsam im Bestand zu sanieren. Man müsse diesen herrlichen Stadtraum für Nachfahren erhalten.

In der Online-Konsultation wird ausgeführt, die Planung nach Variante 8.7 widerspreche natürlich den im Erläuterungsbericht genannten Leitziele. Als Beispiel sei diesmal an den drei 'Putzi Villen' erläutert: Diese sollen laut Stadtratsbeschluss vom 1. Juli 2021 (A0611/I 9) wiederhergestellt und einer öffentlichen und kreativkulturellen Nutzung (z. B. durch gemeinwohlorientierte Akteure) zugeführt werden. Die Planungen nach Variante 8.7 würden aber vorsehen, dass die Vorgärten der Villen vollständig verschwinden und nur ein sehr schmaler Gehweg verbleibe. Vor den Villen breite sich dann eine 17 m breite Asphaltfläche aus. Natürlich werde hierdurch das Gesamtensemble in seinem Wesen zerstört. An der Königsbrücker Straße befänden sich fast 50 Einzeldenkmäler!

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist mit den Erhaltungs- und Entwicklungszielen der Erhaltungssatzung H-04.1 Äußere Neustadt, die den Erhalt der städtebaulichen Eigenart des Gebietes sicherstellt, und dem Denkmalschutz vereinbar. Es wird auf die hierzu erfolgten Ausführungen unter C.V.8 und C.V.3 verwiesen und Bezug genommen. Zumal hat die Vorhabenträgerin ausweislich der Stellungnahmen vom 27. Juli 2021 und 31. August 2022 die Planung mit der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt. Diese stimmt der Planung zu. Die vorgebrachten Bedenken und Forderungen des Landesamtes für Denkmalschutz wurden umfassend beachtet und umgesetzt. Überdies steht das Vorhaben mit der Wiederherstellung und Nutzung der drei „Putzi Villen“ nicht im Widerspruch.

Einwand 36

Eingabe zum Fußverkehr

Gerade in urbanen Zentren komme dem Fußverkehr eine besondere Bedeutung zu, da die meisten Kunden der Geschäfte und der Gastronomie zu Fuß kommen würden. Dies sei unzweifelhaft auf der Königsbrücker Straße der Fall. Hinzu komme, dass jeder Weg mit Fahrrad, Auto oder ÖPNV mit einem Fußweg beginne und ende. Somit sei jeder Weg auf der Königsbrücker Straße auch ein Fußweg. Daher stehe auch in der „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen“ direkt im ersten Abschnitt 1.1: „(gerade] in Innenstädten wird es notwendig sein, die Menge oder zumindest die Ansprüche des motorisierten Individualverkehrs an Geschwindigkeit und Komfort zu reduzieren und den Fußgängerverkehr [...] zu fördern.“ Leider würden die Planungen nach Variante 8.7 genau das Gegenteil vorsehen:

- Die Breite der Fußwege reduziere sich an so gut wie allen Stellen. Dies sei besonders schlimm an belebten Orten wie der Schauburg, vor der Post, gegenüber der

Post (Katharinenstraße bis Netto) und vor dem City-REWE. Diese Reduktion verringere die Aufenthaltsqualität drastisch und schränke die Nutzungsfunktionen des städtischen Raumes stark ein.

- Die schmalen Gehwege ließen viel weniger Platz für Auslagen und Außengastronomie. Daher werde sich das Angebot der Königsbrücker Straße verringern, was zu abnehmendem Fußverkehr und zu weniger Kundschaft führen werden. Die Lebendigkeit des Straßenzugs werde nicht gefördert, sondern geschwächt.
- Dem unteren und oberen Abschnitt der Königsbrücker Straße (bis Post und ab Bischofsweg) werde jede Entwicklungsperspektive genommen, da sie als lebensfeindliche Asphaltwüsten wahrgenommen werden würden. Insbesondere werde die Kreuzung Tannenstraße die Trennwirkung zwischen Äußerer Neustadt und dem Hechtviertel erhöhen. Dies sei nicht im Sinne einer Förderung des Fußverkehrs.
- Zwar gäbe es zwei neue Fußgängerübergänge, allerdings queren Menschen in Ortsteilzentren auch außerhalb der Ampeln die Straße. Diese Überquerbarkeit der Straße werde deutlich erschwert und unsicher, da der Verkehr höhere Maximalgeschwindigkeiten aufweise und die zu überwindende Strecke grundsätzlich viel länger sei. Hinzu komme, dass auf den Abschnitten mit eigenem Gleisbett inmitten der Straße zwei Borde zu überwinden seien. Dies sei gerade für bewegungseingeschränkte Menschen, Familien mit Kindern oder beim Mitführen eines Fahrrads oder Kinderwagens sehr unbequem und gefährlich.
- Die Schleppkurven so gut wie aller Kreuzungen wiesen zu große Radien auf. Hierdurch würden die Wege an den Ampel-Übergängen unnötig lang. Dies bedeute für den querenden Fußverkehr ein Sicherheitsrisiko.

Im Zuge der Online-Konsultation vertieft die Einwenderin ihr Vorbringen. Es zeige sich in den Antworten der Stadt immer wieder, dass die Belange des fahrenden, motorisierten Verkehrs als absolut vorausgesetzt würden und alle anderen Belange sich diesen unterzuordnen hätten. LKW hätten grundsätzlich nicht Menschen zu überfahren. Die Tannenstraße sei heute schon mit Schwerlastverkehr versehen, welcher offenkundig in/aus die/der Straße fahren könne. Die Schleppkurvenvergrößerung werde einzig für die Geschwindigkeit/Komfort der LKWs durchgeführt (weniger Rangieren). Die Schleppkurvenradien wegen einiger, weniger Schwertransporte zu vergrößern, sei nicht hinnehmbar. Das neue Gymnasium an der Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee werde viel mehr Fußverkehr an dem Knotenpunkt Tannenstraße generieren. All diese Schüler/innen müssten sich dann auf schmale Gehwege pressen. Ampel-Straßenfurten von mehr als 20 m seien für bewegungseingeschränkte Menschen schwer oder gar nicht zu überwinden. Die sehr schmalen Gehwege zwischen Katharinenstraße und Albertplatz, insbesondere neben den Baumscheiben Breiten von unter 2 m, spielten in den Planungen keine Rolle. Das alles stelle eine Verschlechterung zum Status-Quo dar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat sich aus Sicht der Planfeststellungsbehörde umfassend mit der Thematik Erhöhung der Verkehrssicherheit für aller Verkehrsteilnehmer auseinandergesetzt und in der Planung berücksichtigt.

Die geplanten Gehwegbreiten entsprechen den geltenden Regelwerken. An der Schauburg wurde sogar die Gehwegbreite mit der 1. Tektur vergrößert. Nunmehr steht eine Fläche in einer Breite von reichlich 10 m zur Verfügung (vgl. Unterlage U 14.8 Blatt Nr. 7 Regelquerschnitt K 7). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite

beträgt die Gehwegbreite knapp 5 m. Im Bereich vor der Post und auf der gegenüberliegenden Straßenseite betragen die Gehwegbreiten von 3,50 m und 3,65 – 5,25 m zuzüglich der Warteflächen an der Haltestelle Louisenstraßen landwärts mit einer Breite von 4 m. Im Bereich vor der REWE City sind Gehwegflächen von bis zu ca. 4,50 m vorgesehen. Des Weiteren sind außerhalb des zentralen Geschäftsbereiches die Gehwege beidseitig der Königsbrücker Straße grundsätzlich mit einer Breite von mindestens 3,50 m geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAS 06 und verschlechterte keineswegs die Bestandssituation.

Die Seitenräume in den benannten Abschnitten sind mit einer ausreichenden Bemessung bei minimierten Verkehrsräumen zwischen den Borden geplant, d. h. die Gehwegenlagen wurden breiter gestaltet, um Geschäftsauslagen und Außengastronomie zu gewährleisten. Darüber hinaus stehen mit der Neuplanung die Gehwege zukünftig der alleinigen Nutzung des Fußgängerverkehrs zur Verfügung, was die aktuellen Zustände deutlich verbessert. Mit der Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr wird die aktuell Mischnutzung entschärft und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen sowie eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht.

Es werden mit der Planung Querungsstellen vorgesehen, so dass insbesondere Fußgänger nicht dazu verleitet werden, den besonderen Bahnkörper zu queren. Es wird eingeschätzt, dass die Planung des Vorhabens kein verkehrswidriges Verhalten von Verkehrsnutzern indiziert. Die Querung der Straße wird infolge des Ausbaus der Pflaster- und dem Einbau einer Asphaltfahrbahnbefestigung verbessert, da eine Überrollbarkeit z. B. mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator deutlich vereinfacht wird.

Die Bemessung der Knotenpunktausrundungen sind entsprechend der Schleppkurve für das jeweils maßgebende Bemessungsfahrzeug erfolgt. Sie gewährleisten eine sichere Befahrung der Verkehrsanlage, sodass ein Überfahren des Gehweges und eine damit einhergehende Gefährdung für den Fußgängerverkehr ausgeschlossen wird. Die Aufweitung im Bereich des Knotenpunktes Tannenstraße ist aus fahrgeometrischen Gründen und nicht aus Gründen des Fahrkomforts erforderlich. Ein Sicherheitsrisiko für die Fußgänger kann durch die Berücksichtigung der notwendigen Querungszeit bei der Signalisierung ausgeschlossen werden.

Mit der außerhalb des Vorhabens vorgesehenen Vollsignalisierung der Einmündung der Rudolf-Leonhard-Straße/Stauffenbergallee wird ein weiterer gesicherter Zugang zum neu geplanten Schulstandort geschaffen, der für die Einwohner des Hechtviertels einen direkten Zugang darstellt.

Für eine stadtplanerische Aufwertung erfolgt die Schaffung einer neuen durchgängigen Straßenbaumallee, für die die Gehwege mit Baumpflanzungen kombiniert werden. Dies entspricht einer Regellösung im städtischen Straßennetz. Die Bäume stellen punktuelle Einengungen im Gehweg dar an denen die Breite auf 2 m reduziert ist. Im Bereich schmaler Seitenräume oder größerer Fußgängeraufkommen werden Baumscheiben als begehbare Baumscheibe ausgebildet.

Einwand 37

Hechtviertel und Linksabbieger

Mit der Planung nach Variante 8.7 solle der Linksabbieger in den Bischofsweg entfallen und dafür eine Linksabbiegemöglichkeit in die Tannenstraße eingerichtet werden. Die Abbiegemöglichkeit solle auch noch explizit für den Schwerlastverkehr gebaut werden. Dieses Ansinnen sei grotesk absurd und nicht nachvollziehbar, da:

- Kfz-Verkehr und Schwerlastverkehr von der Hauptstraße „Bischofsweg“ in das Hechtviertel gezogen werde. Wie sollten diese Fahrzeuge dann fahren? Als Möglichkeiten würden sich nur der Dammweg und die Rudolf-Leonhard-Straße ergeben.
- Sei mit „Schwerlastverkehr“ Durchfahrtsverkehr mit LKW über 3,5 Tonnengemeint? Dieser Verkehr habe im Hechtviertel nichts zu suchen, hier sei kein Platz. Solche LKW würden im Hechtviertel zu einem Verkehrschaos führen. Oder seien sogar überschwere Sondertransporte gemeint? Solche Fahrten kämen so selten vor, dass diese auch weiterhin über den Bischofsweg fahren können (bzw. gleich über Waldschlößchenbrücke oder Hansastraße).
- Durch den Ausbau der Kreuzung Tannenstraße-Königsbrücker-Straße für den Schwerverkehr würden die Kurvenradien sehr zu Ungunsten des Fußwegs gewählt. Die Fußwege würden hier extrem schmal. Ein gemütliches Schlendern vom Hechtviertel z. B. zum Alaunpark sei dann nicht mehr möglich.
- Durch den Bau würden sehr viele Parkplätze an der Königsbrücker Straße entfallen. Gerade in Richtung MDR würden diese Parkplätze heute von vielen Menschen aus dem Hechtviertel genutzt, die ihr Auto selten benutzen. Diese Langzeitparker würden dann in Zukunft auch noch im Hechtviertel einen Parkplatz suchen und beanspruchen. Das Hechtviertel würde noch mehr mit Autos zugestellt.
- Man wende sich entschieden gegen die jetzigen Planungen und fordere eine erneute Planung ohne einen Linksabbieger an der Tannenstraße, welche nur unnötig Durchgangsverkehr in das Hechtviertel zöge.

In der Online-Konsultation wird vorgetragen, der Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg (mit Linksabbieger) sei heute leistungsfähig genug, um keinen Stau zu erzeugen. Wenn dem nicht so wäre, dann wäre die heutige Fahrgeschwindigkeit stadtauswärts nicht schneller als die in allen untersuchten Varianten. Es sei demnach erwiesen, dass ein Linksabbieger an dieser Stelle möglich sei! Der Verkehr auf der Königsbrücker Straße sei seit vielen Jahren rückläufig und sei an der Schauburg mit ca. 14.400 (2016) für eine 'Hauptverkehrsstraße' fast als unwesentlich zu erachten. Die Bürgerinitiative "Königsbrücker muss leben!" habe mit wöchentlichen Messungen eine weitere Abnahme des Kfz-Verkehrs auf ca. 12.000 Kfz/Tag (2019, vor Corona) festgestellt. Aktuell seien es ca. 10.000 Kfz/Tag (2021 /2022). Die Aussage der Stadt, der Linksabbieger würde Verkehr in Größenordnungen auf die Königsbrücker Straße ziehen, sei also zumindest fragwürdig. Fakt sei aber, dass der Bischofsweg eine größere Verbindungsstraße sei, welche zur Hansastraße und zur Großenhainer Straße führe. Dies sei die natürliche Verbindung in Richtung Pieschen. Der Wegfall dieses Linksabbiegers werde daher zwangsläufig Verkehr in der Rudolf-Leonhard-Straße verursachen! Es sei unverständlich, warum die Neuplanung nach Variante 8.7 am Knotenpunkt Tannenstraße nicht die Leistungsfähigkeit inkl. Linksabbieger wie der heutige Bestand erreiche. Hier müsse eine Fehlplanung vorliegen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.II, C.III und C.V.15.1.1.1 verwiesen.

Einwand 38

Eingabe zur Radverkehrsplanung

Man begrüße, dass durchgehende Radwege an der Königsbrücker Straße vorgesehen seien. Dies stelle eine deutliche Verbesserung für den Rad-Transit-Verkehr auf der Radverkehrsachse Klotzsche-Universität dar. Allerdings wolle ein Großteil des Radverkehrs zum Ortsteilzentrum Königsbrücker Straße bzw. komme von dort (lokaler Quell- und Zielverkehr). Die Bedarfe dieser Menschen würden nicht oder nur unzureichend durch die vorliegenden Planungen berücksichtigt. Generell bringe die Planung nach Variante 8.7 daher deutliche Verschlechterungen für den Radverkehr, gegen die man sich ausspreche:

- Die Geschwindigkeiten der Kfz seien zu hoch: Mit der Ausbauvariante 8.7 entfalle die heutige Geschwindigkeitsbegrenzung von Tempo 30 bis Bischofsweg. Die Kfz würden mit (mindestens) Tempo 50 an den Radfahrenden vorbeifahren. Dies sei in einem engen Ortsteilzentrum sehr gefährlich, da hier mit viel lokalem Radverkehr zu rechnen sei, welcher sich auch überholen werde (Kinderanhänger, Lastenrad, schnelle Radfahrende). Jeder Überholvorgang führe dann zu einem ernsthaften Sicherheitsrisiko durch (nah) überholende Fahrzeuge. Diese Gefahr werde in den Abschnitten mit eigenem Gleisbett der Straßenbahn noch größer, da das Auto/der LKW nicht „nach links“ ausweichen könne. Gefordert werde eine Umplanung: Der motorisierte Verkehr sollte auf der gesamten Strecke hinter der Straßenbahn mit Tempo 30 fahren. Zur Seite müsse es genügend Sicherheitsabstand zum Radverkehr geben.
- Die parkenden Autos seien gefährlich: Dadurch, dass im Seitenraum etliche Parkplätze eingeordnet seien und der Radverkehr direkt am Straßenrand geführt werden solle, werde es vermehrt zu „Dooring-Unfällen“ kommen (Radfahrer stoße gegen sich öffnende Autotür). Dies sei insbesondere dann gefährlich, wenn der nachfolgende Kraftverkehr mit 50 km/h fahre und (in Bereichen mit eigenem Gleisbett) keine echte Chance auf ein Ausweichen habe. Erst kürzlich habe sich ein tödlicher Unfall auf der St. Petersburger Straße ereignet. Solch tragischen Unfälle solle es auf der Königsbrücker Straße nicht geben. Im Übrigen führe die bauliche Situation auch zu einer Gefährdung des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs: Sollte das Auto reflexartig bei einem Dooring-Unfall bremsen und auf das Gleis ausweichen, könne es von einer nachfolgenden Bahn (ebenfalls Tempo 50 (!)) gerammt werden.
- Im Rahmen der Online-Konsultation wird ausgeführt, dass es vollkommen einzusehen sei, dass von einer Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h bei fast allen innerstädtischen Verkehrsanlagen ausgegangen werde. Dies betreffe aber im Wesentlichen Verbindungsstraßen. Bei Straßen in Ortsteilzentren sei dies nicht generell gegeben, so wurde ein Abschnitt an der Kesselsdorfer Straße sogar „autofrei“ gestaltet. In anderen urban-dichten Gebieten seien sehr langsame Geschwindigkeiten vorgegeben (Wilsdruffer Straße, Tempo 20). Die Königsbrücker Straße sei keine Durchgangsstraße, sie sei eine Hauptgeschäftsstraße. Und als solche solle die Geschwindigkeit reduziert sein. Leider gehe die Antwort der Stadt nicht auf den Einwand der überholenden Radfahrenden ein. Der gesetzlich vorgeschriebene Mindestabstand von 1,50m zwischen Kfz/LKW und Radverkehr könne per Design nicht eingehalten werden. Fahrzeuge könnten breiter als 2 m sein und die Fahrspur

sei nur 3,50 m breit. Indirektes Abbiegen von Radverkehr sei vielleicht sicher (genügend Platz auf der Aufstellfläche vorausgesetzt). Es sei aber sicher nicht bequem. Daher trage indirektes Abbiegen weiter zu einer Benachteiligung von Radverkehr gegenüber dem MIV bei. Auch Radfahrende sollten direkt abbiegen können – wenn dies eine Planungsprämisse wäre, wäre dies auch ein weiteres Argument für Tempo 30. Man stelle fest, dass „direktes Abbiegen“ und „Anzahl und Standorte von Radbügeln“ noch geprüft werde. Dies sei im jetzigen Erörterungsverfahren ungünstig, da der Öffentlichkeit keine Möglichkeit der Stellungnahme geboten werde. Die Einwanderin verlange, dass ihr diese Möglichkeit noch eingeräumt werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Ungeachtet der fehlenden Planfeststellungsrelevanz der Höchstgeschwindigkeit in diesem Verfahren entspricht die in Punkt C.II.4.2 erwähnte Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h der Regelausbildung nahezu sämtlicher innerstädtischer Straßen. Da das geplante Vorhaben entsprechend den anerkannten Regelwerken umgesetzt wird, ist eine erhöhte Gefährdung der Verkehrsteilnehmer nicht ersichtlich.

In Bereichen mit längs zur Fahrbahn befindlichen Parkstreifen sind bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände berücksichtigt worden, um Unfälle aufgrund plötzlicher Türöffnungen am Fahrzeug zu verhindern. Dem Radverkehr steht somit eine angemessene breite Verkehrsfläche zur Verfügung. Ein Ausweichen in andere Verkehrsräume ist unter Berücksichtigung eines regelkonformen und rücksichtsvollen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer daher nicht nachvollziehbar und nicht erforderlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden.

Einwand 39

- Zugeparkte Radstreifen: Die Planungen gingen davon aus, dass Müllfahrzeuge natürlich auf dem Radstreifen halten dürften. Hier sei nicht konsequent im Sinne des Radverkehrs geplant worden. Denn während der Autoverkehr das Müllfahrzeug problemlos umfahren könne, könne dies der Radverkehr nicht. Der Radverkehr werde in den Straßenraum gezwungen, was zu erheblichen Gefährdungen führe. Diese Situation werde sich nicht nur beim Müllfahrzeug einstellen, sondern es werde gelebte Praxis bei jedem Haltevorgang auf dem gesamten Straßenzug. Ständig müssten sich dann Radfahrende in den fließenden Autoverkehr einordnen. Das sei sehr gefährlich insbesondere stadteinwärts nördlich Bischofsweg, wo durch das Gefälle die Fahrräder hohe Geschwindigkeiten erreichten. Zudem seien diese „erzwungenen Ausweichmanöver“ auch extrem unkomfortabel für den Radverkehr und führe nicht zu einer Erhöhung der Attraktivität des Radverkehrs.
- Es werde (u. a. aus den o. g. Gründen) immer Menschen geben, die auf dem Fußweg Fahrrad fahren würden. Für diese Menschen seien aber die Seitenräume viel zu schmal. Hier werde es massive Konflikte und Gefährdungen geben.
- Das Linksabbiegen sei extrem gefährlich: Rein lebenspraktisch würden viele Radfahrende zum Linksabbiegen (z. B. in die Lößnitzstraße und Tannenstraße) von der Radspur in die Autospur wechseln. Dies werde nicht zu verhindern sein, da dies schlicht der direkte und schnellste Weg sei. Dieses „Wechseln der Spur“ sei aber sehr gefährlich (Tempo 50) und stelle ein „in den Planungen bewusst eingebautes Sicherheitsrisiko“ für Leib und Leben der Radfahrenden dar.

- Überquerung der Straße sei gefährlich: Radfahrende würden gerne den kürzesten Weg nehmen. Daher werde es auch viele Menschen geben (Ortsteilzentrum), die die Straße abseits der Fußüberübergänge überqueren werden. Kaum jemand werde 100m in die falsche Richtung fahren, den Überweg nehmen und dann wieder zurückfahren. Durch die hohen Geschwindigkeiten und vor allem durch das eigene Gleisbett der Bahn werde eine solche Überquerung aber zum lebensgefährlichen Speißrutenlauf.
- Zu wenige Radbügel: Aus den Planungen lasse sich nicht genau die Anzahl der Radbügel erkennen, dafür aber die geplanten Parkplätze für Kfz. Radbügel seien ein sehr wichtiger Bestandteil einer Angebotsplanung für den Radverkehr, insbesondere in belebten Ortsteilzentren. Damit Radbügel nicht in Konkurrenz zum Flächenbedarf des Fußverkehrs gerieten, fordere man die Einrichtung von Radbügeln auf bislang für das Auto vorgesehenen Stellflächen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Grundsätzlich ist mit der vorgesehenen Planung davon auszugehen, dass die Umsetzung des Vorhabens kein verkehrswidriges Verhalten aller Verkehrsteilnehmer indiziert.

Bei der Planung des Vorhabens wurden auch die Anforderungen der Abfallentsorgung berücksichtigt. Da in Bereichen des besonderen Bahnkörpers, wo ein Überholen des Müllfahrzeuges nicht möglich ist, keine größere Anzahl von Entsorgungsstellen liegen und diese Grundstücke auch aus Bereichen mit Fahrbahnaufweitung bzw. im Bereich von Einmündungen über Nebenstraßen angedient werden, ist eine generelle und unzumutbare Behinderung des fließenden Verkehrs nicht ersichtlich. Zudem sind die Ladevorgänge nur von sehr kurzer Dauer, so dass der Verkehr nach nur kurzer Unterbrechung wieder abfließen kann.

Die Führung des linksabbiegenden Radverkehrs wurde ebenfalls in der Planung berücksichtigt. Im Bereich der Knotenpunkte, bspw. an der Einmündung Löbnitzstraße und Tannenstraße, sind jeweils Aufstellflächen für eine indirekte Führung des Radverkehrs vorgesehen, so dass aufgrund der vorgesehenen Signalisierung eine jeweils sichere Quermöglichkeit geschaffen wird.

Zudem erachtet die Planfeststellungsbehörde die Anzahl der in der Planung vorgesehenen Fahrradbügel als angemessen. Im Übrigen wird die konkrete Anzahl erst im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt und die Vorhabenträgerin sagte zu, die Anzahl nochmals überprüfen zu wollen und ggf. weitere Abstellmöglichkeiten einzuplanen.

Einwand 40

Sicherheit

Die Planung der Königsbrücker Straße nach Variante 8.7 enthalte gravierende Sicherheitsmängel, die zwangsläufig zu Gefahren und damit zu Verletzungen oder gar Tod führen würden, Diese sind u.a.:

- Die Erhöhung der erlaubten Reisegeschwindigkeit von 30 km/h auf 50 km/h. Diese werde insbesondere nachts sicherlich deutlich überschritten. Damit würden die Folgen bei einem Unfall deutlich gesteigert.

- Die Querung des Straßenzuges sei außerhalb von Ampelanlagen sehr unsicher, da die Wege viel länger als heute und die Geschwindigkeiten der Verkehrsteilnehmer höher seien. Die das eigene Gleisbett umfassenden Bordestellen würden eine Stolperfalle (nachts!) darstellen.
- Der fehlende Platz in den Randzonen werde zu vielen Haltevorgängen auf den Radwegen führen. Damit werde Radverkehr in den Kfz-Verkehr (Tempo 50) gezwungen.
- Am Bischofsweg (in Richtung Ost) ende der Radweg im Nichts. Hier werde der Radfahrende in den Kfz-Verkehr und in die Schienen gezwungen.
- Die schmalen Gehwege (z. T. unter 2m) führten zu Konflikten und Gefährdungen, z.B. bei sich entgegenkommenden Personengruppen, Radfahrenden, Kinderwagen, etc.
- Die schnurgeraden Autospuren neben dem Bahngleis würden zum Rasen verführen. Es werde sicherlich Autofahrer geben, die versuchen würden, die Bahngleise zu überqueren (z. B. Wenden, Ein-/Ausfahrten). Da dieses Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmern nicht unmittelbar erwartet werde, sei hier eine erhebliche Gefährdung gegeben.

All diese Beispiele an Gefahren seien in den Planungen der Variante 8.7 bewusst eingebaut worden. Gefordert werde daher eine Neuplanung der Königsbrücker Straße, welche den Verkehr entschleunige, Gefahrenstellen vermeide und zu einem sicheren Leben für alle Verkehrsteilnehmer führe.

Die Einwanderin bleibe auch im Rahmen der Online-Konsultation dabei: Diese Planung sei per Design unsicher und werde zwangsläufig zu (eigentlich vermeidbaren) Unfällen führen. Einige gewichtige Beispiele habe man genannt.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss werden keine straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeit getroffen. Die Entwurfsgeschwindigkeiten sind den Planunterlagen zu entnehmen.

Hinsichtlich der Quermöglichkeiten und der geplanten Gehwegbreiten wird auf hierzu bereits erfolgte Ausführungen und unter Punkt C.II.4.2 verwiesen.

Im Zusammenhang mit der Tektur wurde die Radverkehrsführung am Bischofsweg Ost angepasst. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten kann der Radverkehr in östlicher Richtung nicht fortgeführt und muss in den Gleisbereich entlassen werden. Dies wird mit der Gehwegvorstreckung eindeutig hervorgehoben und trennt den Verflechtungsbereich vom nachfolgenden Parkstreifen.

Einwand 41

Die Vorgärten seien unverzichtbarer Teil der der historischen und denkmalgeschützten Villen. Sie dürften nicht angetastet werden. Der heutige Baumbestand, über 120 Altbäume, sei Zeugnis der einstigen Baumallee, welche nördlich des Bischofswegs gar als vierreihige Baumallee angelegt worden sei. Die großen Stadtbäume und die Vegetation in den Vorgärten würden wichtige Funktionen für das Stadtklima erfüllen. Sie filterten Schadstoffe und bildeten Kaltluftquellen. Hierauf sei in einer von Verkehrsemissionen belasteten Straße und bei der urbanen Überwärmung im Sommer nicht zu verzichten.

Die geplante Nachpflanzung mit kleinen Straßenbäumchen werde den Verlust der Vegetation und der Vorgärten durch Bodenversiegelung lokal nicht ausgleichen können (so steht es in den Unterlagen). Neben ihrer ökologischen Funktion seien die Bäume und die Vorgärten aber vor allem auch Eines: Sie seien schön! Erst durch die alten Bäume und Vorgärten bekomme die Königsbrücker Straße diese einmalige „Stadtwirkung“. Die Königsbrücker Straße nerve vielleicht manchmal, wegen des Verkehrs und des Lärms, aber sie tue niemals weh. Man fordere daher, dass dieses Flair erhalten bleibe. Die Vorgärten und die alten Baumalleen müssten erhalten und momentan fehlende Bäume nachgepflanzt werden. Der gesamte Straßenzug der Königsbrücker Straße, von Albertplatz bis Stauffenbergallee, sollte unter Denkmalschutz gestellt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht den vorhabenbedingten Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere auch die Fällung der Gehölze, als unvermeidbar und zulässig an. Nach keiner der untersuchten Varianten können die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Auf die Ausführungen unter C.V.9.1 wird ebenfalls verwiesen. Zudem wird festgestellt, dass der vorhabenbedingte Eingriff mit dem geplanten Kompensationskonzept ausgeglichen und ersetzt ist.

Die denkmalschutzrechtliche Unterschutzstellung des gesamten Straßenzuges der Königsbrücker Straße obliegt nicht der Planfeststellungsbehörde.

2.2.2 Einwendernummer 255 (1. Tektur)

Im Anhörungsverfahren zur 1. Tektur wurde sich folgt geäußert.

Einwand 1

Die Tekturen seien „Murks per Design“ und führten zu sehr vielen „eingebauten“ Gefahrenstellen. Insgesamt zeugten sie von dem verzweiferten Versuch, bei einer für urbane Räume viel zu überbreiten Ausgangsplanung irgendwas noch zu „retten“. Aber in Wahrheit machten die Tekturen die Kreuzungssituationen nur städtebaulich schlimmer und verkehrlich gefährlicher.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

Einwand 2

Das Überqueren der Radfahrer aus der Stetzscher Straße über den besonderen Gleiskörper sei nicht natürlich. Während die Kfz nur rechts abbiegen könnten, sollen Radfahrende gerade ausfahren können. Wo sollten sich diese Radfahrenden bei Rot aufstellen können? Rechts neben den Autos oder links vor ihnen? Wenn rechts, würden sie beim Versuch gerade aus zu fahren von den hinter ihnen anfahrenden Autos bedrängt. Wenn links, so „provozierten“ sie die hinter ihnen anfahrenden Autos (die sich dann an den Radfahrenden vorbeidrängten).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Radverkehr bewegt sich im Zuge der Stetzscher Straße im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Ein Überholen des Radverkehrs ist aufgrund der Straßenbreite nur durch Benutzung der Gegenfahrspur möglich. Im Knotenzufahrtsbereich wird dies durch eine Mittelmarkierung unterbunden.

Die dargestellte Querung stellt die grundsätzliche Lösung für eine Radfurt im Bereich der Einmündung Stetzscher Straße über den besonderen Bahnkörper der Straßenbahn auf der Königsbrücker Straße dar. Diese Lösung begegnet keinen grundsätzlichen Bedenken. Um die Erkennbarkeit der Verkehrsanlage zu verdeutlichen, werden entsprechende Beschilderungen und Markierungen im Rahmen der Ausführungsplanung angebracht.

Zusätzlich regt die Planfeststellungsbehörde die Prüfung an, ob der Radverkehr aus Richtung Stetzscher Straße kommend über den Gehweg und anschließend über die Fußgängerquerung der Königsbrücker Straße südlich der Einmündung Stetzscher Straße in Richtung Norden geführt werden kann.

Sofern für Radfahrer die Straßenquerung persönlich als zu unsicher empfunden wird, besteht außerdem die Möglichkeit abzusteiigen und über den Gehweg die Fußgängerquerung der Königsbrücker Straße zu nutzen, um anschließend auf dem Radweg Richtung Norden weiterzufahren. Dies ist verhältnismäßig, da der Umweg weder zeitlich noch räumlich unzumutbar ist.

Einwand 3

Die für die Radfahrenden abgesenkten Borde des besonderen Gleiskörpers würden in der Praxis natürlich auch Autos dazu verleiten (verbotenerweise) über den Gleiskörper in stadtauswärtiger Richtung in die Königsbrücker Straße einzubiegen. Dies führe zu einer Gefährdung der Radfahrenden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Breite der Furt wird mit max. 1,50 m bemessen, so dass eine Befahrung mit einem Kfz ausgeschlossen werden kann.

Einwand 4

Wie jeden Tag an der (östlichen)Rad-Überquerung am Goldenen Reiter beobachtet werden könne, würden Radüberführungen in der Praxis in beide Richtungen benutzt, wenn nicht pro Richtung eine Spur angeboten werde. Dies werde auch an den beiden Überquerungen (Stetzscher Straße, Katharinenstraße) der Fall sein, Radfahrende würden sich in der Mitte der Kreuzung begegnen, was zu Gefahren führe. Schlimmer noch, die Radfahrenden müssten auf der falschen Straßenseite einfahren (Katharinenstraße) bzw. kämen an der falschen Seite heraus (Stetzscher Straße). Insgesamt entstünden extrem unübersichtliche und gefährliche Wegebeziehungen.

Der Einwand wird ebenfalls zurückgewiesen.

In der Katharinenstraße wird der Radverkehr, wie auch in der Stetzscher Straße, im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Weiterführung erfolgt über den separaten Radfahrstreifen auf der Königsbrücker Straße jeweils in stadtwärtiger bzw. landwärtiger Richtung.

Die geschilderte Befahrung ist daher nicht nachvollziehbar. Alle genannten Fahrten setzen regelwidriges Benutzen der geplanten Verkehrsanlage voraus. Hierzu wird

eingeschätzt, dass die Planung keine Anreize für widerrechtliches Handeln setzt. Es kommt auf die Verantwortung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers und einer Kontrolle durch verantwortliche Behörden an.

Einwand 5

Wie sollten Radfahrende von der Stetzscher Straße kommend auf den stadtauswärtigen Radweg gelangen? An der Verbindungsstelle entstehe ein 90 Grad Knick! Was sei mit Lastenrädern und Fahrrädern mit Anhänger?

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die in den Planunterlagen dargestellte Querung zeigt die grundsätzliche Lösung für eine Radfurt im Bereich der Einmündung Stetzscher Straße über den besonderen Bahnkörper der Straßenbahn auf der Königsbrücker Straße. Die Ausgestaltung im Detail erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.23).

Einwand 6

Eine Straßenbahn in nördlicher Richtung, welche vor der Katharinenstraße an der Ampel warten müsse, reiche über die Fahrradfurt hinaus, die NGTD12DD sei 45 m lang! Das sei inakzeptabel.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Einmündungen der Stetzscher Straße und der Katharinenstraße sind als ein Knotenpunkt zu betrachten. Signaltechnisch wird der Knotenpunkt über ein gemeinsames Steuergerät betrieben, so dass der Halt einer Straßenbahn zwischen den Einmündungen Stetzscher Straße und Katharinenstraße ausgeschlossen werden kann. Sollte die Straßenbahn in nördlicher Richtung am Knotenpunkt halten müssen, was nicht beabsichtigt ist, erfolgt das an der Haltelinie vor der Stetzscher Straße.

Einwand 7

Die Aufstellfläche für in die Katharinenstraße linksabbiegende Radfahrende sei viel zu klein. Außerdem seien die Fahrradien, insbesondere für Lastenräder und Radfahrende mit Anhänger, viel zu klein. Hier werde es zu Rückstau der Fahrräder in den Bereich der Straße kommen. Geradeausfahren wollende Radfahrende würden in den Fahrbahnbereich der Autos gedrängt, was zu einem erheblichen Gefährdungspotential führe (MIV mit 50 km/h!).

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die separate Aufstellfläche ist ein zusätzliches Abbiegeangebot für den Radverkehr aus Richtung Norden kommend, das eine Ergänzung zur Abbiegemöglichkeit in die Louisenstraße darstellt. Aufgrund ihrer Lage im Netz hat die Katharinenstraße für den Radverkehr aus nördlicher Richtung nur eine geringe Bedeutung, da sie parallel zur Louisenstraße verläuft, aber nur bis zur Alaunstraße führt.

Die Radfahrstreifenbreite entlang der Königsbrücker Straße ermöglicht grundsätzlich ein Überholen im Radverkehr.

Einwand 8

Die ungewöhnliche Doppelampelkonstruktion sei für Autofahrende nicht auf natürliche Weise als Kreuzung zuerkennen. Auch sei die Lage der Haltelinie für die Autos von den über die Königsbrücker Straße führenden Fahrspuren der Fahrräder „entkoppelt“. Dies werde dazu führen, dass Autofahrende die rote Ampel nicht erkennen und ungebremst (50 km/h) über die Fahrradfurt fahren. Ähnlich gefährlich sei die Situation bei Radfahrenden, die bei „Dunkelrot“ noch die Kreuzungen überqueren würden. Durch den großen Abstand zu den Haltelinien der Autos würden die Radfahrenden diese nicht sehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Einmündungen der Stetzscher Straße und der Katharinenstraße sind als ein Knotenpunkt zu betrachten, der mit einer Lichtsignalanlage gesteuert wird. Diese ist als eindeutige Signalanlage erkennbar. In allen Zufahrten sind Haltelinien für Kfz- und Radverkehr sowie Signale an den Haltelinien vorgesehen. Zusätzlich erhält der Kfz-Verkehr Überkopfsignale. Signaltechnisch wird der Knotenpunkt über ein gemeinsames Steuergerät betrieben, so dass alle Verkehrsströme untereinander gesichert werden. Eine Überfahrung des Knotenbereiches während des Phasenwechsels (Umschaltung auf Rot) ist über die jeweiligen Zwischenzeiten zwischen kollidierenden Phasen bzw. Verkehrsströmen abgesichert.

Außerdem wird eingeschätzt, dass die Planung keine Anreize für widerrechtliches Handeln setzt. Hier kommt es auf die Verantwortung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers und einer Kontrolle durch verantwortliche Behörden an.

Einwand 9

Laut Anlage 4 weise die Ampel an der Katharinenstraße ein LOS E (durchschnittliche Wartezeit bei Rot > 70s) auf, während die Ampel aus der Stetzscher Straße heraus mit LOS C (< 50s) angegeben sei. Dies könne eigentlich nur ein Fehler in der Berechnung sein, da doch sicherlich beide Knotenpunkte zusammen geschaltet würden, man bitte um Überprüfung. Laut Anlage 4 weise die Ampel aus der Katharinenstraße ein LOS E (durchschnittliche Wartezeit bei Rot > 70s) auf. Da auf der Katharinenstraße so gut wie keine Autos fahren (lediglich lokaler Quellverkehr und unwesentlicher Zufluss aus dem Parkhaus und der Alaunstraße), müsse dies bedeuten, dass die Rotphasen (wesentlich) länger als 70 s sein müssten. Im heutigen Bestand sei keine Ampelanlage vorhanden und sowohl der Auto- als auch der Fahrradverkehr könne ohne große Wartezeiten den Knotenpunkt passieren. Diese Veränderung sei eine wesentliche Verschlechterung der Flüssigkeit des Verkehrs. Dieser Umstand wiege umso schwerer, als seitens der Stadt geplant sei, auf der Katharinenstraße das Großpflaster durch Asphalt zu ersetzen. Hiermit werde die Katharinenstraße eine wichtige Straße für den Radverkehr (Äußere Neustadt-Neustädter Bahnhof). Eine durchschnittliche Wartezeit von über 70 s sei unattraktiv und stelle somit ein echtes Hindernis für eine positive Entwicklung des Radverkehrs dar.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das geplante Vorhaben macht verschiedene verkehrsorganisatorische und bauliche Änderungen und Anpassungen erforderlich. So auch die Einmündungen der Stetzscher Straße und Katharinenstraße.

Fehler in den Berechnungen liegen nicht vor, hierzu wurden die verkehrstechnischen Berechnungen nochmals durch die Vorhabenträgerin geprüft mit dem Ergebnis, dass diese korrekt ermittelt wurden. Die Planfeststellungsbehörde sieht keinen Anlass für Zweifel an diesen Ergebnissen. Die unterschiedlichen Qualitätsstu-

fen ergeben sich aus den unterschiedlichen Verkehrsmengen und Abbiegebeziehungen. In der Stetzscher Straße ist nur ein Rechtseinbiegen für den Kfz-Verkehr erlaubt, in der Katharinenstraße sind jedoch alle Abbiegebeziehungen zugelassen.

Richtig ist, dass im Bestand an den genannten Einmündungen keine Ampelanlagen vorhanden sind. Die kritisierte Länge der Rotphase aus der Einmündung Katharinenstraße berechnet für den MIV ist nachvollziehbar, stellt jedoch keine unzumutbare Verschlechterung im Bestand dar. Im Ist-Zustand müssen der MIV und der Radverkehr den bevorrechtigten Verkehr auf der Königsbrücker Straße beachten. Was in Anbetracht der Verkehrsmengen und der Straßenbahnen auch nicht ohne Weiteres und ohne Verzögerung möglich ist. Zudem trägt die geplante bauliche Umsetzung zur Verkehrssicherheit bei, da eine lichtzeichengesteuerte sichere Quermöglichkeit geschaffen wird.

Der geplante Austausch des Pflasters durch Asphalt betrifft ausschließlich den Anpassungsbereich der Katharinenstraße. Sofern Radfahrern die Ampelzeiten an Stetzscher Straße und Katharinenstraße zu lang erscheinen, kann die Route zwischen Bahnhof Neustadt und Äußerer Neustadt auch über alternative Wege befahren werden.

Einwand 10

Viele Menschen überquerten die Königsbrücker Straße zwischen Katharinenstraße und Post zu Fuß. Das sei im heutigen Bestand und bei der heutigen Verkehrsbelegung meist unproblematisch (Tempo 30, 10 m Quersungsweg). Durch die Tektur der Verschiebung der Fußgängerquerung auf südlich der Stetzscher Straße entstünden sehr lange und unbequeme Umleitungswege. Menschen würden dennoch versuchen, die Königsbrücker Straße zwischen Post und Katharinenstraße zu Fuß zu überqueren, nur, dass es dann viel gefährlicher sein werde (Tempo 50, 17,50 m Quersungsweg).

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Verschiebung der Fußgängerquerung im Rahmen der 1. Tektur betrifft nur die südliche Fußgängerfurt der Einmündung Katharinenstraße. Die nördlich der Einmündung Katharinenstraße vorgesehene Fußgängerfurt bleibt bestehen und steht weiterhin als sichere Quermöglichkeit zur Verfügung. Unzumutbar lange und unbequeme Umleitungswege sind darin nicht zu erkennen.

Einwand 11

“Trinkbrunnen” (Erläuterungsbericht S.9, Lageplan U5-2)

Grundsätzlich begrüße man das Aufstellen von Trinkbrunnen sehr. Allerdings seien die Trinkbrunnen an den drei Standorten nicht geeignet, die Aufenthaltsqualität zu steigern, denn an allen drei Orten sei gar keine Aufenthaltsqualität vorhanden und werde auch nie sein. Allenfalls würden dies Orte des “Durchgangs” sein, aber nie Plätze. Hierfür dürfte man nicht den Straßenraum auf fast das Doppelte vergrößern.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Gegen die geplanten Trinkbrunnen an der Südwestecke Kreuzung Lößnitzstraße/Königsbrücker Straße, im Gestaltungsbereich zwischen Schwepnitzer Straße und Eschenstraße sowie im Bereich des Vorplatzes an der Schauburg bestehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde keine Bedenken.

Zudem sind die Trinkbrunnen nicht vorrangig für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf der Königsbrücker Straße gedacht, sondern sollen viel mehr den Menschen, die sich entlang des Straßenzuges bewegen, zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund stehen die Trinkbrunnen insbesondere an Stellen, an denen viele Menschen vorbeikommen, also eine hohe Frequentierung gegeben ist.

Einwand 12

Einwand zur Tektur "Kleine Flatterulme" (Erläuterungsbericht 5.9, Lageplan U5-3)

Es sei lobenswert, dass nun die „Kleine Flatterulme“ neben dem „Naturdenkmal Flatterulme“ erhalten werden solle. Sie habe aber einen viel zu kleinen Schutzraum und die unterirdischen Leitungen (018.6) verliefen viel zu nahe am Stamm. Auch sei der Schutzraum um das „Naturdenkmal Flatterulme“ weiterhin viel zu klein. Es drohe, dass beide Bäume die Eingriffe nicht überlebten. Man bitte daher darum, die Schutzräume sowie die Leitungsführungen erneut und gesondert zu untersuchen und darzustellen, wie ein langfristiges Überleben beider Bäume sichergestellt werden könne.

Der Bitte wird entsprochen.

Die Erhaltung der als Naturdenkmal geschützten Flatterulme ist fester Bestandteil der Planungen zur Königsbrücker Straße. Aus diesem Grund wurden bereits 2008 Wurzelschürfen durchgeführt, um zu erkunden, welche Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen zu ergreifen sind. Es hat sich gezeigt, dass sich im öffentlichen Gehwegbereich keine Wurzeln befinden, da sich dort eine Mauer mit einem intakten und tiefen Fundament befindet, welches verhindert, dass der Baum diese Flächen als Wurzelraum erschließen konnte. Somit ist es sehr wahrscheinlich, dass es durch den Ausbau in den Grenzen des heutigen Gehwegs keine Wurzelschäden gibt.

Für die "Kleine Flatterulme" wurden mit Erarbeitung der Tektur im Jahr 2019 ebenfalls Wurzelschürfen durchgeführt, die zum gleichen Ergebnis kamen. Es gibt keine Wurzeln, die in den Gehweg reichen.

Die Bewertung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf die Flatterulme erfolgt unter Punkt C.V.9.6.3, worauf verwiesen wird. Unberührt bleiben die auf Privatland liegenden unbefestigten Baumscheiben beider Bäume sowie die Flächen in der Gehwegrücklage.

Darüber hinaus tragen die vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen und die auferlegten Nebenbestimmungen unter A.III.9.1, 9.10, 9.11 und 9.16 dazu bei, dass die Bäume auch nach der Baumaßnahme überleben können. Zudem wurden zusätzliche Schutzmaßnahmen unter A.III.9.24 auferlegt, um Beeinträchtigungen auf die Flatterulme auf ein verträgliches Minimum zu begrenzen.

Einwand 13

Rüge zur "Kleine Flatterulme" (Erläuterungsbericht S. 9, Lageplan U 5-3)

Im Erläuterungsbericht werde unter der Überschrift "Umgestaltung im Seitenbereich im Zuge „Erhalt kleine Flatterulme“ ausgeführt: *„Die Platzgestaltung vor Haus Nr. 47 und 49 wurde in diesem Zuge umgeplant. Die Längsparker vor Haus Nr. 47 und 49 einschließlich des Parkscheinautomat entfallen. Der öffentliche Raum vor Haus Nr. 49 wird auf eine Gehwegbreite von 2,50 m eingeschränkt. Beschilderung und Standort Fahnenmast bleiben erhalten. Das Gestaltungskonzept vor Haus Nr. 47 wird um drei neue Baumstandorte*

erweitert.“ Es werde explizit also nur von einer Umgestaltung im Seitenbereich gesprochen, nicht aber von einer Verschiebung des Straßenbords zuungunsten des Radverkehrs. Genau das aber sei vorgesehen: War in den Ursprungsplanungen die Radwegbreite von 2,50 m nach der Haltestelle „Bischofsweg“ bereits nach wenigen Metern erreicht, so verlaufe in der Tektur der Radweg mit einer Breite von lediglich 1,50 m bis in die Mitte von Grundstück (...) und erreiche die 2,50 m erst wieder am südlichen Ende von Grundstück (...). Bedenke man, dass im Haltestellenbereich die Radwegbreite bewusst schmal gewählt werde (Fahrräder sollten sich dort wegen der Fahrgäste nicht überholen), sei nach der Haltestelle mit Überholmanövern von Fahrrädern zu rechnen. Hier aber sei ebenfalls die „Beschleunigungszone“ der Autos. Die Gefährlichkeit dieser Bauweise werde noch dadurch erhöht, dass die Radspur sich leicht in die Kfz-Spur hinein verschwenke. Bedenke man zusätzlich, dass von dem 1,5 m geplanten Radweg noch ca. 30 cm für das Schnittgerinne abgezogen werden müssten, ergebe sich per Design eine sehr gefährliche Situation. Eine solch wichtige Änderung/Tektur sei weder im Erläuterungsbericht noch in den Plänen zu verzeichnen und stattdessen diese auch noch unter der Überschrift „Umgestaltung im Seitenbereich“ zu verstecken, rüge man ausdrücklich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Rüge ist nicht nachvollziehbar. Die zitierte Passage aus dem Erläuterungsbericht Seite 9 dient als Übersicht für den Leser. Darin sind die wesentlichen Änderungen und Anpassungen im Rahmen der 1. Tektur beschrieben. Zusätzliche Angaben können den weiteren Planunterlagen entnommen werden. Der Erläuterungsbericht dient dazu, den Betroffenen und den zu beteiligten Stellen das Vorhaben auf allgemein verständliche Art und Weise vorzustellen und zu erläutern. Diese Voraussetzung ist erfüllt. Daher sind die Angaben im Erläuterungsbericht nicht zu beanstanden.

Die aufgeführten bautechnischen Details sind den Lageplänen, Unterlage U 5 Blatt 2 und 3 zu entnehmen.

Für den Erhalt des zweiten Baumstandortes war eine Umplanung des Seitenbereiches mit verschiedenen Maßnahmen erforderlich. Neben einem Entfall der geplanten Parkstellflächen im Bereich des zweiten Bestandsbaumes auf der westlichen Straßenseite ergab sich hierbei auch die Notwendigkeit einer geringfügigen Anpassung des Fahrbahnbordverlaufes, um eine Gehwegmindestbreite von 2,50 m im Bereich des zweiten Bestandsbaumes zu gewährleisten. Auch der Radfahrstreifen ist von dieser Anpassung betroffen, da sich der Bereich mit verringerter Breite um etwa 20 m verlängert. Unmittelbar südlich der Hausnummer 49 steht dem Radverkehr wieder eine Regelbreite von 2 m zur Verfügung. Dies wird unter dem Blickwinkel der Erhaltung des zweiten Bestandsbaumes als angemessen angesehen. Zu dieser Einschätzung trägt auch die Tatsache bei, dass im Bereich südlich der Haltestelle Bischofsweg der Abstand des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr durch die Trennwirkung der Einstiegshilfe im Haltestellenbereich ausreichend groß ist, da sich der Kfz-Verkehr hier aufgrund des hohen Sonderbordes eher an der Mittellinie orientiert.

Einwand 14

Einwand zur Tektur „Kleine Flatterulme“ (Erläuterungsbericht S. 9. Lageplan U5-3)

Im Erläuterungsbericht werde unter der Überschrift „Umgestaltung im Seitenbereich im Zuge „Erhalt kleine Flatterulme“ geschrieben: „... Der öffentliche Raum vor Haus Nr. 49 werde auf eine Gehwegbreite von 2,50 m eingeschränkt.“ Eine Gehwegbreite von lediglich 2,50 m könne nicht den Normen entsprechen. Hier im Herzen der Neustadt und direkt

neben der Schauburg (Haltestelle!) werde es zu erhöhtem Fußgängerverkehr kommen. Eine Fußwegbreite von lediglich 2,50 m sei inakzeptabel.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung der Gehwege entsprechen grundsätzlich den sich aus der RAST 06 und EFA 2002 ergebenden Empfehlungen. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen und Bezug genommen. Sie sind grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAST 06. Im Bereich einzelner Haltestellen wird die Regelbreite aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse geringfügig unterschritten. Dies führt nicht zu unzulässigen Ausbauparametern und ist hinnehmbar. Zudem werden in beengten Gehwegbereichen geschlossene Baumscheiben vorgesehen, um die geringe Gehwegbreite zu erweitern und dem Fußgänger eine breitere Lauffläche zu bieten.

Einwand 15

Einwand zur Tektur "Änderung Radverkehrsführung Bischofsweg Ost" (Erläuterungsbericht S.9. Lageplan U5-3)

Es sei lobenswert, dass der Radweg Bischofsweg (Ost, südliche Seite) über die Förstereistraße gezogen werde. Vollkommen unverständlich sei aber, warum auf dem Radweg eine Ladezone eingerichtet werden solle. Diese nehme dem Gehweg 1,50 m, so dass auf diesem nur noch eine Breite von 2,77 m verbleibe. Gleichzeitig seien aber 1,50 m viel zu schmal, sodass der Radweg bei einem Ladevorgang blockiert sei. Wohin sollten die Radfahrenden? Auf den schmalen Gehweg (Konflikte mit zu Fußgehenden) oder vor dem ladenden LKW zwischen die Schienen auf die Straße (Gefährdung)? Nun könne man argumentieren, dass Ladevorgänge von Gewerbetreibenden nicht sehr häufig auftreten würden. Allerdings sei eine solche Ladezone eine „Einladung“ an alle Autos, sich dort hinzustellen. In der Praxis werde die Zone daher quasi durchgehend von Autos besetzt sein (Kurzzeitparker, Laden, Langzeitparker). Im Zusammenhang mit dem Ende des Radwegs vor Bischofsweg (...) müssten Radfahrende demnach zweimal sich zwischen Fußweg und Schienen/Straße entscheiden. Dies sei sogar eine Verschlechterung des Zustandes verglichen mit dem Status-Quo und dem Ursprungsplan aus der ersten Auslage! Nach Ansicht des Einwenders sollte die Ladezone östlich der Förstereistraße eingerichtet werden, damit Radfahrende wenigstens nur einmal „flüchten“ müssten. So wie es jetzt in der Tektur geplant sei, sei es maximal schlecht für alle Verkehrsteilnehmenden gelöst.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Planung muss die verschiedensten Belange und Nutzungsansprüche innerhalb des zur Verfügung stehenden Raumes berücksichtigen. Hierzu schätzt die Planfeststellungsbehörde ein, dass die geplanten Maßnahmen die vorzugswürdige Lösung darstellen.

Auf die Ladefläche in diesem Bereich kann auch nicht verzichtet werden. Zum einen besteht aufgrund des Geschäftsbesatzes auf der Königsbrücker Straße und im Bischofsweg hierfür Bedarf. Zum anderen lässt die barrierefreie Ausbildung der Haltestellen am Knotenpunkt eine direkte Andienung der dort liegenden Geschäfte nicht zu. Eine Verschiebung der Ladefläche ist aus diesem Grund nicht zielführend.

Die Nutzung ist nur eingeschränkt auf verkehrsschwache Zeiten vorgesehen. An den sonstigen Tageszeiten kann die Gehwegfläche durch Fußgänger bzw. die Radverkehrsanlage durch Radfahrer genutzt werden. Die notwendige Beschilderung wird im Rahmen der Erstellung des endgültigen Markierungs- und Beschilderungsplanes durch die Straßenverkehrsbehörde nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgen.

Einwand 16

(Formaler) Einwand zur Verschiebung der Baugrenze (Lageplan U5-3)

Ohne Erwähnung im Erläuterungsbericht und im Lageplan sei die Baugrenze (Bischofsweg Ost) in der Tektur verändert worden und umfasse nun auch die Einfahrt von Bischofsweg 22. Dies sei unschön und eventuell ein Verfahrensfehler.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Innerhalb eines Planfeststellungsverfahrens ergeben sich durch das Anhörungsverfahren und der vorgebrachten Einwände häufig Änderungs- und Anpassungsbedarf. So auch, dass erstmalig Flächen in Anspruch genommen werden. Dies ist nicht zu beanstanden. Die geänderten Planunterlagen zum Stand 1. Tektur wurden wegen des nicht abgrenzbaren betroffenen Personenkreises entsprechend § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 8 und 2 – 6 VwVfG nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung erneut öffentlich ausgelegt.

Die Erforderlichkeit der Verschiebung der Baugrenze stellt sich wie folgt dar. Im Zusammenhang mit der Tektur der Radverkehrsführung am Bischofsweg Ost ist die Fußgängerfurt an die östliche Baugrenze zu verlegen. Für den Fußgängerverkehr stellt die Fußgängerfurt eine wichtige Querungshilfe dar. Durch die Vorstreckung werden die Sichtfelder an der Querungsstelle gewährleistet. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten kann der Radverkehr in östlicher Richtung nicht fortgeführt und muss in den Gleisbereich entlassen werden. Dies wird mit der Gehwegvorstreckung eindeutig hervorgehoben und trennt den Verflechtungsbereich vom nachfolgenden Parkstreifen. Infolge der notwendigen Furtbreite war eine geringfügige Anpassung der Baugrenze erforderlich.

Einwand 17

Einwand "Radverkehrsführung am Bauende Richtung Stauffenbergallee" (Erläuterungsbericht S.10, Lageplan U5-4)

Wörtlich heiße es im Erläuterungsbericht: *"Am Bauende wird der Radverkehr mittels Fahrradrampe auf den Bestandsgehweg geführt bzw. läuft im Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus."* Diese Tektur sei wahrscheinlich durch eine Tektur außerhalb des Planbereichs notwendig geworden (Sperrfläche). Durch diese Sperrfläche würden die Autos aktiv in die Fahrspur der Radfahrenden gedrückt. Wäre das nicht schon schlimm genug, durch das alternative Anbieten von „Radnutzung auf dem Gehweg“ und „Radverkehr laufe im Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus“ entstehe eine sehr gefährliche Situation: Die Autofahrenden rechneten nicht damit, dass Radfahrende auf ihrer Fahrbahn seien, da der abknickende Radweg auf den Fußweg suggeriere, dass Radfahrende auf der Fahrbahn nichts zu suchen hätten. Dies werde unweigerlich zu starken Konflikten und somit auch zu schweren Unfällen führen. Sollte das „bzw.“ als „oder“ zu lesen sein, mithin die Entscheidung für die eine oder die andere Variante zu einem späteren Zeitpunkt er-

folgen sollen, dann wäre diese Tektur nicht eindeutig und somit unklar/irreführend formuliert. Fraglich sei auch, ob eine solche wichtige Entscheidung nach der letzten Öffentlichkeitsbeteiligung fallen könne.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Wie bereits schon unter dem vorherigen Einwendungspunkt erläutert fand auch für die 1. Tektur eine Öffentlichkeitsbeteiligung statt.

Die Tektur sieht kurz vor dem Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee eine Überleitung des Radverkehrs vom Radfahrstreifen auf der Fahrbahn auf den Gehweg vor. Dies ist erforderlich, da es am angrenzenden Knotenpunkt keine Radverkehrsanlagen im Bestand gibt. Aufgrund der fehlenden Radverkehrsanlagen kann aber keine Zwangsführung über den Gehweg erfolgen, so dass zudem eine Weiterfahrt auf der Fahrbahn angeboten wird, was eine Verflechtung mit dem Kfz-Verkehr erforderlich macht. Dem Radverkehr wird somit freigestellt, im Mischverkehr entlang der Königsbrücker Straße den Knotenpunkt zu passieren oder den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zu befahren. Mit der zusätzlichen Sperrfläche wird eine eindeutige Gestaltung für den Verflechtungsbereich geschaffen, da nur die Breite eines gemeinsamen Fahrstreifens verbleibt. Unter Berücksichtigung des Gebots der gegenseitigen Rücksichtnahme entstehen hierdurch keine starken Konflikte.

Der Umbau des Knotenpunktes Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee ist darüber hinaus Bestandteil eines separaten Planungsvorhabens der Landeshauptstadt Dresden, welches bereits untersucht wird.

Einwand 18

Einwand "Sperrfläche" (Lageplan U 5-4, Unterlage 4)

Im Lageplan 4 sei kurz vor der Stauffenbergallee außerhalb der Baugrenze eine Tektur "Sperrfläche" verzeichnet. Durch diese Sperrfläche werde die Aufstellzone der Linksabbieger in die Stauffenbergallee von ca. 70 m auf etwa 35 m halbiert. Man bezweifle, dass diese Verkürzung in die LOS Berechnungen der Verkehrsqualitäten (Unterlage 4) eingeflossen sei. Man bitte um entsprechende Überprüfung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Sperrfläche im Lageplan der Unterlage U 5 Blatt 4 betrifft den durch das Vorhaben ausgelösten Anpassungsbereich auf der Königsbrücker Straße.

Nach Auswertung der vorliegenden Planungsergebnisse ist von keiner Beeinträchtigung des Verkehrsablaufes durch die Sperrfläche bzw. durch die Einkürzung der Aufstelllänge für den Linksabbieger auszugehen.

Einwand 19

Einwand "Text fehlleitend" (Erläuterungsbericht S. 18)

Auf Seite 18 des Erläuterungsberichts heiße es: *"Im Ergebnis wurde die Variante 8.7 zur Vorzugsvariante bestimmt und vom Stadtrat mit Beschluss-Nr. SR/026/2016 am 23.06.2016-24.06.2016 beschlossen, weil sie stadtgestalterische Vorteile bei ähnlicher Leistungsfähigkeit aufweist."* Diese Formulierung sei fehlleitend bzw. sei die Schlussfolgerung logisch nicht machbar, da der Bezug fehle. Verglichen mit welcher Variante weise

die Variante 8.7 „stadtgestalterische Vorteile bei ähnlicher Leistungsfähigkeit“ auf? Und wie kämen die Verfasser dieses Textes darauf, dass dies die Motivation des Stadtrats bei seiner Entscheidung gewesen sei? Eine solche „Wertung durch die Hintertür“ sollte in einem Erläuterungsbericht nicht vorkommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die zitierte Textstelle stellt lediglich dar, dass der Stadtrat mit einem Stadtratbeschluss die eingereichte Vorzugsvariante als solche beschlossen hat. Zudem wird ein Grund hierfür aufgezählt. Die Variantenuntersuchung erfolgt ab Seite 30 des Erläuterungsberichts und ist in der Anlage 2 zum Erläuterungsbericht tabellarisch dargestellt.

Einwand 20

Einwand „Text fehlleitend“ (Erläuterungsbericht S. 36, Abkürzungsverzeichnis)

Auf Seite 36 des Erläuterungsberichts heiße es: *„Der vorliegenden Planung liegt generell die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_{zul} = 15 — 70 \text{ km/h}$ zugrunde.“* Hierbei suggeriere das Wort „Entwurfsgeschwindigkeit“, dass es sich hierbei lediglich um eine Planungsgröße handle, welche mit der späteren Realität nicht zwingend etwas zu tun haben müsse. Allerdings ergebe ein Blick in das Abkürzungsverzeichnis, dass „ V_{zul} “ für die zulässige Geschwindigkeit stehe. Der Text des Erläuterungsberichts hätte nach Auffassung der Einwanderin hier präziser gefasst sein müssen. Dadurch, dass die Formulierung irreführend sei, könne der Beteiligungsprozess nicht sauber durchgeführt werden, da wahrscheinlich viele Menschen nicht die „zulässige Geschwindigkeit von 70 km/h“ erkennen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_{zul}$ (zulässige Geschwindigkeit) sind rein planerische Größen. Sie dienen bei dem Entwurf von Verkehrsanlagen und basieren auf den Trassierungsrichtlinien. Diese Geschwindigkeiten sind nicht gleichzusetzen mit der anzuordnenden Geschwindigkeit. Darüber hinaus sind Straßenverkehrsverfügungen nicht notwendiger Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Einwand 21

Einwand „Tempo 70 im Ortsteilzentrum?“ (Erläuterungsbericht S.36, Abkürzungsverzeichnis)

Auf Seite 36 des Erläuterungsberichts heiße es: *„Der vorliegenden Planung liege generell die Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_{zul} = 15 — 70 \text{ km/h}$.“* Ernsthaft, die zulässige Geschwindigkeit für Autos und Straßenbahn solle bis 70 km/h reichen? Dies sei unverantwortlich in einem Ortsteilzentrum. Solch hohe Geschwindigkeiten erhöhten die Trennwirkung des Straßenzugs enorm und führten zu erhöhter Schall- und Schadstoffbelastung (Anfahren, Bremsen). Aber vor allem seien solch hohe Geschwindigkeiten in einem Ortsteilzentrum enorm gefährlich. Niemand rechne damit, dass solche Geschwindigkeiten gefahren würden! Im Übrigen bezweifle man, dass die schalltechnischen Untersuchungen mit Tempo 70 als zulässiger Geschwindigkeit durchgeführt worden seien. Man bitte daher, diesen Umstand eingehend zu prüfen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Änderung im Erläuterungsbericht erfolgte, da die Trassierung der Straßenbahn auf der gesamten Länge auf Basis der angegebenen Entwurfsgeschwindigkeit von 15 – 70 km/h erstellt wurde, wie auch aus dem Höhenplan erkennbar ist. Die Entwurfsgeschwindigkeit von Straßenbahnen ist eine rein planerische Größe. Sie basiert auf den Trassierungsrichtlinien nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) und hat nichts mit der tatsächlich zulässigen maximalen Geschwindigkeit zu tun, die für innerstädtische Hauptverkehrsstraßen in der Regel 50 km/h beträgt.

Darüber hinaus sind Straßenverkehrsverfügungen in diesem Planfeststellungsbeschluss nicht erforderlich.

Einwand 22

Einwand 'Vorgesehene Verkehrsqualitäten' (Erläuterungsbericht 5. 37, 110; Anlage 4_LF IV-Übersichten.pdf)

In Anlage 4 seien die Verkehrsqualitäten angegeben (LOS). Hier sei es verglichen mit den Planungen von 2019 (erste Auslage) zu einer Verbesserung gekommen, für den MIV im Durchgangsverkehr werde nun LOS C oder besser angegeben. Diese Berechnungen zeigten auf eindrückliche Weise, wie überdimensioniert die Planungen seien. Ziel von wirtschaftlichen Planungen sei es, einen Straßenzug so zu dimensionieren, dass er zu Stoßzeiten (Rush-Hour) noch gerade funktioniere (LOS D). Es sei niemals planerisches Ziel von seriösen Verkehrsplanungen, in der Rush-Hour LOS von C und besser anzustreben. Im Übrigen werde angeregt, die LOS Werte im heutigen Bestand zu messen. Schon heute sei die Verkehrsbelegung derart niedrig (9.000 bis 12.000 Kfz/Tag), dass es kaum noch zu irgendwelchen Stauerscheinungen komme. Mit den aktuellen Entwicklungen (Fortschreibung Verkehrsentwicklungsplan 2035) und der damit einhergehenden Reduktion der gefahrenen Autokilometer sei der geplante Ausbau, insbesondere auch nach der Tektur, nicht notwendig.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erfolgt grundsätzlich nicht auf Basis von Verkehrszählungen im Istzustand, sondern auf prognostizierte Verkehrsbelastungen für den Zeitraum nach der baulichen Umsetzung.

Hierzu wird festgestellt, dass die für die Planung – hier Berechnungen der Verkehrsqualitäten – des Vorhabens zugrundeliegende Verkehrsprognoseuntersuchung für das Planungsermessen geeignete Grundlagen darstellt.

Die Verkehrsuntersuchung ist entsprechend einer anerkannten Methode unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Erkenntnismittel erstellt worden. Als Grundlage für die verkehrsplanerische Untersuchung ist für das Vorhaben das integrierte Verkehrsmodells 2013/2030 der Landeshauptstadt Dresden verwendet worden. Dieses ist nach geltenden technischen Standards als gemeinsame Bewertungsgrundlage aller Verkehrsbauvorhaben in der Landeshauptstadt Dresden eingeführt. Das „Verkehrsmodell Dresden“ wird beständig an neue Erkenntnisse angepasst und fortgeschrieben. Im Rahmen der Rechtsprechung wurde dem Verkehrsmodell bereits ein methodisch schlüssiges und dem Stand der Technik entsprechendes Vorgehen bescheinigt.

Das integrierte Verkehrsmodell besteht aus Netzmodellen und Verkehrsstrommatrizen für die verschiedenen Verkehrsarten. Für das Netzmodell wurden alle Bun-

desfernstraßen, Staatsstraßen, Kreisstraßen sowie wichtige Gemeindestraßen berücksichtigt. In der Landeshauptstadt Dresden sowie im unmittelbar angrenzenden Umland ist das Straßennetz besonders feinmaschig abgebildet. So ist das Stadtgebiet Dresden in etwa 550 Verkehrszellen gegliedert. Zudem beinhaltet das Netzwerkmodell alle Maßnahmen der Landesverkehrsprognose Sachsen 2025 sowie die im VEP 2025plus definierten Maßnahmen der Landeshauptstadt Dresden, die ausgehend vom Jahr 2013 bis zum Prognosejahr 2030 voraussichtlich verkehrswirksam werden. Wesentliche Grundlage für die Entwicklung der Verkehrsstrommatrizen sind die Strukturdaten. Sie wurden aufbauend auf den Analysewerten, der jüngsten Entwicklung und den absehbaren Entwicklungstendenzen für das Jahr 2030 prognostiziert. Berücksichtigt wurden insbesondere Strukturdaten zu Einwohnern (in Altersklassen), Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen.

Unter Zugrundlegung dieser Modellrechnung und der Auswertung der hierzu eingegangenen Stellungnahmen ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Verkehrsprognose sachgerecht mit einer geeigneten fachspezifischen Methode ermittelt wurde.

Insbesondere ist nicht ersichtlich, dass die Prognose auf unrealistischen Annahmen beruht. Hierzu wurde die Verkehrsprognoseuntersuchung einer Plausibilisierung für den Prognosehorizont 2035 unterzogen. Grundlagen bilden die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Dresden von Januar 2024, die 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung und der Landesverkehrswegeplan 2030. Zur Plausibilisierung wurden diese Quellen in das Verkehrsmodell Dresden und Region 2035 integriert und die Wirkung auf die Königsbrücker Straße berechnet. Im Ergebnis ist mit einem Rückgang im Kfz-Verkehrsaufkommen der Königsbrücker Straße Süd im Vergleich zu den bisherigen Annahmen von 4 % zu rechnen. Diese Veränderungen liegen in einem Bereich, der keine grundsätzlichen Änderungen der gewählten verkehrlichen Ausbauparameter und Knotenkonfigurationen erforderlich werden lässt.

Somit ist es sachgerecht, die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2030 für das Vorhaben weiterhin zu Grunde zu legen, da diese immer noch plausibel die zu erwartenden Verkehrsmengen abbildet, vgl. BVerwG Urteil vom 9. Juni 2010, Az: 9 A 20/08, zitiert nach juris Rn. 74. Im Übrigen besteht für die Planfeststellungsbehörde grundsätzlich nicht die Pflicht, Verkehrsprognosen während des Planfeststellungsverfahrens laufend anpassen zu müssen, BVerwG Beschluss vom 25. Mai 2005, Az: 9 B 43/04, zitiert nach juris Rn. 40, BVerwG Urteil vom 30. Mai 2012, Az: 9 A 35/10, zitiert nach juris Rn. 25. Denn normative Vorgaben für die Wahl des Prognosezeitpunktes fehlen.

Einwand 23

Einwand 'Wegfall Linksabbieger Bischofsweg' (Erläuterungsbericht 5.38, Lageplan U5-3, Anhang 4)

Durch den Wegfall des „natürlichen“ Linksabbiegers von Hauptstraße-zu-Hauptstraße entstehe eine unnatürliche Verkehrsführung. Es könne ja sein, dass nur das Wegfallen des Linksabbiegers in den vorliegenden Planungen einen flüssigeren Durchgangsverkehr ermögliche, erkaufe allerdings mit einem LOS D für alle, welche links abbiegen wollten (sowohl an der Tannenstraße als auch an der Lößnitzstraße). Ungeklärt bleibe, wieso im heutigen Bestand es so gut wie keine Stauerscheinungen an dem Knotenpunkt gebe, obwohl die Linksabbiegemöglichkeit in den Bischofsweg bestehe. Es liege also nahe, dass die Planungen grundhafte Probleme in der Verkehrsführung „per Design“ aufwie-

sen. Man vermute, dass die Kreuzungen derart groß konzipiert seien, dass die Räumzeiten der Ampelanlagen die limitierenden Faktoren bei der LOS Optimierung sind. Es sei daher gegeben, dass man die LOS Werte auch für eine Bestandssanierung durchführe. Dies sei noch niemals gemacht worden! (Man bitte daher, diese Berechnungen durchzuführen und mit den Ergebnissen dieser Tektur zu vergleichen.) Im Übrigen führe der Wegfall des Linksabbiegers an der Schauburg zu massiven Verkehrszunahmen in den Wohngebieten. Wo sollten denn die Autos in der Tannenstraße hin? Der Dammweg solle zum Radschnellweg erklärt werden und die Rudolf-Leonhard-Straße sei heute schon überlastet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Bestandssanierung gilt das bereits Gesagte. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.III.1 verwiesen. Daher sind weitere Berechnungen hierzu abzulehnen.

Die Linksabbiegespur am Knotenpunkt Bischofsweg wurde aus verkehrstechnischen Gründen verlegt, um die Leistungsfähigkeit zu gewährleisten (vgl. Ausführungen unter C.V.15.1).

Die erwähnte Radschnellwegverbindung ist eine aktuelle Planung der Landeshauptstadt Dresden und des Freistaates Sachsen, die sich in einem sehr frühen Stadium befindet. Derzeit gibt es hierzu lediglich eine Machbarkeitsstudie und kann daher in diesem Verfahren unberücksichtigt bleiben.

Einwand 24

Einwand zu „Durchgangsverkehr werde aktiv in die Wohngebiete gezogen“ (Erläuterungsbericht S. 38)

Auf Seite 38 des Erläuterungsberichts finde man die Tektur *„Zur Kompensation werden zukünftig neue Linksabbiegemöglichkeiten an den Knotenpunkten Louisestraße/Lößnitzstraße und Tannenstraße eingerichtet“*. Dies sei ein infamer Euphemismus, hier werde nichts „kompensiert“, sondern es werde aktiv der Durchgangsverkehr zur Hansastraße durch die Wohngebiete geleitet! Man bitte zu beachten, dass etwas später im Text angegeben sei: *„Für die wegfallende Fahrbeziehung besteht zukünftig nur die Möglichkeit einer Blockumfahrung über die Tannenstraße/Dammweg ...“*. Anders als noch 2019 werde der Dammweg nun aber als zukünftiger Radschnellweg vorgesehen. Man bitte darum, die verkehrs- und schalltechnischen Gutachten unter Berücksichtigung der Einrichtung dieses Radschnellwegs neu zu erstellen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur geplanten Radschnellwegverbindung wird auf die Ausführungen unter Einwand 23 verwiesen.

Ausführungen zu Auswirkungen aufgrund der geänderten Verkehrsführung finden sich unter C.V.6.1.6 und C.V.15.1.1. Insofern wird hierauf verwiesen.

Einwand 25

Einwand „Parkstreifen zu schmal“ (Erläuterungsbericht S. 43 Lageplan U5-4)

Auf Seite 43 des Erläuterungsberichts finde man die Tektur *„Außerhalb der Haltestellenbereiche erfolgt auf der östlichen Straßenseite die Ausbildung eines 2 m breiten*

Parkstreifens“. Jeglicher Parkstreifen neben einem Radweg, welcher an einem schnurgeraden Fahrstreifen liege (Kfz mit 50+km/h!), welcher sich neben einem besonderen Gleiskörper befinde (Autos könnten nicht ausweichen), stelle eine durch Planung eingeführte lebensbedrohliche Gefährdung (Dooring) für Fahrradfahrende dar. Darüber hinaus sei ein lediglich zwei Meter breiter Parkstreifen zudem auch noch viel zu schmal. Ein moderner Mittelklassewagen wie z. B. der Golf sei (mit Spiegeln) bereits 2,07 m breit, ein BMW X7 bringe es auf 2,22 m. Es sei demnach unvermeidlich, dass die Autos in den Radweg hineinragen würden. Am besten sollte man den Parkstreifen weglassen und den Rad-/Fußweg dafür breiter machen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Im Rahmen des Vorhabens sind die Parkstreifen mit einer Regelbreite von 2 m und 2,50 m geplant. Dies entspricht den aktuell gültigen Regelwerken. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen. In Bereichen mit längs zur Fahrbahn befindlichen Parkstreifen sind bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände berücksichtigt worden, um Unfälle aufgrund plötzlicher Türöffnungen am Fahrzeug zu verhindern. Dem Radverkehr steht somit eine angemessene breite Verkehrsfläche zur Verfügung. Ein Ausweichen in andere Verkehrsräume ist unter Berücksichtigung eines regelkonformen und rücksichtsvollen Verhaltens der Verkehrsteilnehmer daher nicht nachvollziehbar und nicht erforderlich. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden.

Im beschriebenen Streckenteil außerhalb des zentralen Geschäftsbereiches sind die Parkstreifen in einer regelkonformen Breite von 2 m vorgesehen, da hier keine Andienung für Geschäfte zu berücksichtigen ist. Dies erfolgt zugunsten der angrenzenden Seitenräume. Über den Parkstreifen hinausragende Fahrzeugteile (Außenspiegel) liegen im Bereich des Sicherheitsstreifes zum Radverkehr. Fahrzeughalter mit übermäßig breiter Fahrzeuge sind gehalten, sich einen jeweils geeigneten Stellplatz im Straßenraum suchen.

Einwand 26

Einwand „Gehweg an Haltestelle Bischofsweg Ost sei zu schmal“ (Erläuterungsbericht S. 49, Lageplan 3 (U5))

Wie auf Seite 49 des Erläuterungsberichts angegeben, sei der Gehweg an der Haltestelle Bischofsweg Ost i. T. nur 2,70 m breit. Diese Stelle sei mit die belebteste auf der Königsbrücker Straße überhaupt! Hier seien viele Geschäfte, Gastronomie, Arztpraxen. Den Gehweg hier so schmal zu machen, sei ein Unding und werde die Attraktivität des gesamten Ortsteilzentrums schwächen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung der Straße erfolgt grundsätzlich unter Berücksichtigung der straßenräumlichen Situation und der Nutzungsansprüche, so dass bei ungenügender Flächenverfügbarkeit Kompromisse zu finden sind.

Die Gehwegfläche/Wartefläche inklusive Kastenrinne der Haltestelle Bischofsweg Ost ist 3,25 m breit. Der angrenzende Gehweg besitzt eine Breite von 2,70 bis 3,90 m. Die Einengung des Gehweges mit 2,70 m ist punktuell. Die Einordnung des befahrbaren Gleisbereiches und der Schutzstreifen lassen im Bischofsweg aufgrund der zur Verfügung stehenden Verkehrsfläche zwischen den Gebäuden keine

breiteren Gehwege auf der Nordseite zu. Die verbleibenden Gehwegbreiten resultieren aus der erforderliche Gleisspreizung für die barrierefreie Gestaltung der Straßenbahnhaltestelle und der Anlage separater Radverkehrsanlagen. Mit der Anlage separater Radverkehrsanlagen werden die Gehwegflächen entlastet und von Fremdnutzungen befreit. Bestehende Fahrleitungs-/Beleuchtungsmaste werden aus dem Gehwegbereich entfernt und durch Wandverankerungen ersetzt. Die im Vergleich zum Istzustand notwendige Reduzierung der Gehwegbreite um ca. 0,50 m erfolgte unter Abwägung aller verkehrlichen Belange.

Einwand 27

Einwand „Busse auf der Bahnspur“ (Erläuterungsbericht S, 64)

Auf Seite 64 des Erläuterungsberichts werde angegeben, dass zukünftig auch Busse im Linienverkehr den besonderen Gleiskörper nutzen könnten. Dies inkludiere dann aber auch die Doppeldecker-Touristenbusse, welche ebenfalls Linienverkehr darstellten. Es sei irgendwie widersinnig, den gesamten Straßenzug auf Geschwindigkeit zu maximieren, nur um dann die Bahn hinter Touristenbussen auszubremsten. Vielmehr sollten diese Busse auf der MIV-Spur fahren.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Widmung des besonderen Bahnkörpers kann auf bestimmte Benutzungsarten und Benutzungszwecke beschränkt werden. Vorgesehen ist, dass der besondere Bahnkörper nur für Linienbusse des Schienenersatzverkehrs genutzt werden soll. Für die Doppeldecker-Touristenbusse ist dies nicht vorgesehen, sie nutzen die Fahrbahn des MIV.

Einwand 28

Einwand „Baulärm“ (Erläuterungsbericht 5. 116)

Auf Seite 116 des Erläuterungsberichts werde als Tektur angegeben: *„Sollten, z. B. infolge betriebsorganisatorischer Abläufe, lärmintensive Arbeiten kurzzeitig in der Nachtzeit (20:00 Uhr bis 07:00Uhr) oder Arbeiten an Sonn- und Feiertagen notwendig werden, so werden die betroffenen Anwohner so früh wie möglich informiert und es werden erforderliche Befreiungen/Ausnahmegenehmigungen eingeholt.“* Hierbei sei *„so früh wie möglich“* nicht definiert. Was passiere z. B., wenn *„infolge betriebsorganisatorischer Abläufe“* an einem Freitag um 18:00 festgestellt werde, dass man in der Nacht oder am Wochenende Bautätigkeiten durchführen müsse? Würden dann die Anwohnenden in der Nacht mittels Wurfzettel informiert? Man bitte darum, die Passage *„so früh wie möglich“* durch eine konkrete Zeitangabe zu ersetzen, damit sich die Anwohnenden auf die Lärmbelastung einstellen können.

Der Einwand hat sich erledigt.

Es wird auf die Nebenbestimmung A.III.7.2 verwiesen. Sofern lärmintensive Bautätigkeiten in der Nachtzeit erforderlich werden, sind die Anlieger hiervon mindestens zwei Wochen vorher zu informieren.

Einwand 29

Auf Seite 116 des Erläuterungsberichts werde als Tektur angegeben: *„Nahezu alle Bäume im Untersuchungsgebiet sind wichtige optische Elemente im Straßenraum. Der*

Verlust durch den Wegfall der 110 Bäume wird demzufolge als sehr hoch bewertet. Insbesondere die Fällung des Lindenbestandes als Überreste einer doppelreihigen Allee im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes (ab Bischofsweg) ist ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild.“

So lobenswert es sei, dass ca. zehn Bäume durch die Tektur verglichen mit dem Bestand (temporär) gerettet werden konnten, so gehe aus dieser Tektur hervor, dass weiterhin 110 der z. T. sehr großen Bäume gefällt werden müssen. Die gewählte Formulierung, dass dies „ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild“ sei, sei dabei weiterhin eine Beschönigung:

- Die Bäume der Königsbrücker Straße stellten eine der letzten vierreihigen (oder doppelreihigen) Boulevard-Alleen in Deutschland dar. Dies sei ein einzigartiger städtebaulicher und stadthistorischer Schatz! Es sei zwingend geboten, dieser Allee die im letzten Jahrhundert verloren gegangenen Bäume durch Nachpflanzung wieder hinzuzufügen. Was hier aber, insbesondere auch in der Tektur, geschehen solle, sei die Vernichtung eines einzigartigen Denkmals. Hiergegen lege man ausdrücklich Widerspruch ein.
- Der Verlust dieser 110 z. T. sehr großen Bäume sei nicht nur „ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild“, es bedeute vielmehr auch eine massive Verschlechterung des Mikroklimas. Um Luftverschmutzung, Überwärmung und Verlärmung entgegenwirken zu können, müssten Bäume gepflanzt und nicht abgeholzt werden. Dadurch aber, dass die Bäume fallen sollen, verschlechtere sich nicht nur die Lebensqualität der Anwohnenden und Nutzenden der Königsbrücker Straße, es erhöhe auch die Umweltbelastung und führe somit zu vermehrten Beeinträchtigungen/Krankheiten der Menschen. Die Gesundheit und das Wohlergehen der Menschen vor Ort sei höher zu bewerten als der Wunsch, mit dem Auto so schnell wie möglich durch das Ortsteilzentrum zu fahren.
- (Große) Bäume seien eines der besten Mittel, um in urban verdichteten Gebieten Aufenthaltsqualität zu erzeugen. Bäume spendeten Schatten, hielten Wind und Regen ab, böten Vögeln eine Wohnstätte und seien zudem angenehm für das Auge, kurz: die Menschen hielten sich gerne dort auf. Diese Freude am Nutzen des öffentlichen Raums übertrage sich auch auf die Radfahrenden, die Menschen, die auf die Bahn warteten und jene, die das Ortsteilzentrum zum Einkaufen oder Flanieren nutzten. Der Verlust von den (z. T. sehr großen) 110 Bäumen vermindere die Aufenthaltsqualität und sei daher schädlich für das Ziel eines funktionierenden Ortsteilzentrums.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die im Einwand genannten Qualitäten des vorhandenen Baumbestandes wurden in der Abwägung der Bewertung der Planungsvarianten berücksichtigt. Keine der untersuchten Varianten schafft es gleichzeitig, die Ziele des Vorhabens mit den Anforderungen der unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen so zu verbinden, dass die Bäume erhalten werden können.

Im Bereich nördlich des Bischofsweges stehen Reste einer vierreihigen Lindenallee. Die untersuchten Planungsvarianten in diesem Abschnitt haben nachvollziehbar dargelegt, dass ein Erhalt der Bäume nicht möglich ist. Darüber hinaus nimmt die Vitalität der Bestandsbäume kontinuierlich ab, was sich z. B. darin zeigt, dass es bei Sturmereignissen zu Schäden gekommen ist und Bäume gefällt werden mussten. Aufgrund des Zustandes der Bäume und der erforderlichen Eingriffe in

den unterirdischen Bauraum wird die Erhaltung der Bäume für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar als nicht realistisch eingeschätzt.

Für die Straßenbaumneupflanzungen sind nunmehr durchgängige Baumreihen mit großkronigen Bäumen geplant, die den Straßenraum räumlich fassen. Insbesondere im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg gibt es im Bestand nur drei Straßenbäume. In der Planung sind mehr als 60 Bäume in zwei Reihen eingeordnet, die zu einer Verbesserung des Mikroklimas beitragen werden und gerade im am stärksten frequentierten Geschäftsbereich die Aufenthaltsqualität durch Verschattung und Kühlung signifikant erhöhen. Die Planung optimaler Standortbedingungen als Voraussetzung für ein schnelles Baumwachstum wird in der weiteren Planung berücksichtigt.

Insofern wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.IV.4, C.V.3, C.V.8 und C.V.9.1 verwiesen.

Einwand 30

(Formaler) Einwand „Landschaftsbild“ (Erläuterungsbericht S. 122)

In Abschnitt 5.3 sei in „Entfällt, siehe Stadtbild Punkt 5.1.3“ das „Entfällt“ nicht durchgestrichen, obwohl es hätte durchgestrichen sein müssen. Dies sei für Lesende verwirrend. Ansonsten frage man sich, warum es keinerlei Untersuchungen zum Landschaftsbild gebe (und gegeben habe, der angegebene Abschnitt 5.1.3 existiere auch im Erläuterungsbericht von 2019 nicht). Sei dieser über 1 km lange historische Straßenzug mit einer einzigartigen (vierreihigen!) Baumallee, den über 40 Einzeldenkmälern und dem historischen Reitweg nicht von bedeutender Relevanz für das Landschaftsbild? Dadurch, dass gar keine Angaben zu den Untersuchungen zu den Auswirkungen der Planung auf das Landschaftsbild gegeben worden seien, hätten auch keine Eingaben gegen den Text des Erläuterungsberichts vorgebracht werden können. Man bitte um eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Auswirkungen der Planungen auf das Landschaftsbild.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bei der Streichung des Verweises auf den Abschnitt 5.1.3 wurde leider der korrekte Verweis auf Abschnitt 5.1.2 nicht mit ergänzt. Dies ist zwar ärgerlich, aber nicht zu beanstanden. Mithilfe des Inhaltsverzeichnisses lässt sich das Kapitel zu den Umweltauswirkungen finden. Darüber hinaus ist der Erläuterungsbericht nicht alleinige Beurteilungsgrundlage, sondern bietet für den Leser eine Vorstellung und Erläuterung des Vorhabens. Dieser ist immer zusammen mit den anderen Planunterlagen heranzuziehen.

Inhaltlich befasst sich die Planung mit den Auswirkungen auf das Stadtbild und Landschaftsbild. Hierzu wird auf den Erläuterungsbericht Unterlage U 1, Seite 116 und auf den Landschaftspflegerischen Begleitplan Unterlage U 19.1 auf die Seiten 26, 27, 37, 53 sowie auf das Maßnahmenverzeichnis und den UVP-Bericht Unterlage U 19.5 auf die Seiten 20, 42, 45, 66, 67 verwiesen.

Sofern in dem Erläuterungsbericht und dem Landschaftspflegerischen Begleitplan nur die Begrifflichkeit des Stadtbildes verwendet wird und dieses zwar begrifflich nicht gleichzusetzen ist mit dem des Landschaftsbildes, wird sich allerdings inhaltlich damit auseinandergesetzt. So werden die wahrzunehmenden charakteristischen Strukturen und Elemente bezeichnet und bewertet.

Insofern wird auch auf die Ausführungen unter C.IV.3.3.7, 3.4.6, 4.6 und C.V.9.1 verwiesen.

Einwand 31

Einwand 'Verlust von Bäumen' (Erläuterungsbericht S.123)

Im Abschnitt Artenschutz auf Seite 123 des Erläuterungsberichts finde sich die Tektur "Zwei Bäume" (Straßenbäume Baum Nr. 29 und 41) wurden bereits gefällt". Man bekomme den Eindruck, die Verfasser der Tektur würden sich gar über den Verlust der Bäume freuen: Zwei Probleme weniger. Vielmehr sei es aber geboten, im Sinne des Artenschutzes schnell Ersatz für die zwei verlorenen Bäume zu pflanzen und vielmehr den Erhalt des Restbestands vehement zu fordern. Große, alte Bäume seien Lebensraum für eine Vielzahl an Lebewesen. Und gerade in der Stadt seien solche Bäume wichtig, da sie wenigstens ein kleines Gegengewicht zu all dem Asphalt und Beton böten. Man fordere weiterhin den Erhalt aller Bäume entlang der Königsbrücker Straße und das Auffüllen der fehlenden Baumstandorte der Allee durch Nachpflanzungen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Aktualisierung und Darstellung des gegenwärtigen Zustandes der Bestandsbäume in den Planunterlagen erfolgt ohne Wertung. Außerhalb des Verfahrens gefällte Bäume und nicht vorhabenbedingte Baumfällungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung. Im Übrigen wird auf Ausführungen unter C.IV. und C.V.9.1 und 9.4 verwiesen.

Einwand 32

Einwand „Bauzeit 3 Jahre“ (Erläuterungsbericht S.150)

Im Erläuterungsbericht werde auf Seite 150 lapidar als Tektur angegeben: "Mit der 1. Tektur zur Planfeststellung hat sich die Gesamtbauzeit von 2 Jahren auf 2,98 Jahre erhöht". Dies sei eine Bauzeitvergrößerung um 50%! Mit diesem Wissen wäre der Stadtratsbeschluss wohlmöglich anders ausgefallen. Allerdings zeigten die weiteren Tekturen bezüglich des Bauablaufes, dass die Planungen derart überdimensioniert und derart kompliziert seien, dass eine geplante Bauzeit von 3 Jahren herauskommen würde. Eine Einschränkung der Lebensqualität der Menschen und der Geschäftsfähigkeit von Gewerbetreibenden durch drei Jahre Bauzeit sei der Neustadt nicht zuzumuten. Man verlange, dass eine andere Variante (z. B. Bestandssanierung und anschließender Bau barrierefreier Haltestellen) geprüft werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es ist das Wesen des Planfeststellungsverfahrens, dass sich während des Anhörungsverfahrens durch Stellungnahmen und Einwendungen, Anpassungs- und Optimierungsbedarf der Planung ergibt. Dies gilt umso mehr, als das gegenständlichen Gesamtvorhaben hochkomplex ist. Aus diesem Grund gab es unter Berücksichtigung der vertiefenden Planungen zu technologischen Abhängigkeiten der Ver- und Entsorgungsunternehmen Änderungen im Bauablauf, welche die längere Bauzeit erfordern.

So unterliegen die geplanten Einzelmaßnahmen bautechnologischen Abhängigkeiten und können größtenteils nicht parallel ausgeführt werden. Die Bauabläufe sind zudem durch vorbereitende Maßnahmen, wie die Herstellung einer provisorischen Ver- und Entsorgung für Anlieger, sowie von deren Prüfungen bedingt. Während

der Baumaßnahme muss zudem die Verkehrsführung für Fußgänger, ÖPNV und MIV sowie grundsätzlich die Zuwegung der Grundstücke gewährleistet werden. Das Gesamtbaufeld ist daher in einzelne Bauabschnitte aufgeteilt. Dies bedeutet, dass Einzelmaßnahmen, wie z. B. die Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen mitunter nicht durchgehend hergestellt werden können. Die Herstellung von zusätzlichen Provisorien, Umbindungen und Prüfungen werden notwendig, was die Bauzeit erhöht. Auch die Herstellung bzw. das Umsetzen der Verkehrssicherung sind Faktoren, die bei der Berechnung der Bauzeit mit einzuplanen sind.

Einwand 33

Formaler Einwand "Unterlagen fehlten" (verkehrsplanerische Untersuchung 5.3)

In der verkehrsplanerischen Untersuchung (Anlage 5_VPU_Pro-2030_VfwBz-Verkehrsführungsphase2.pdf) werde auf Seite 3 angegeben: "Die vorliegende Untersuchung baut auf der verkehrsplanerischen Untersuchung 2030-112. Vom 27.04.2018 auf." Dieses Dokument sei aber in den bereit gestellten Unterlagen nicht enthalten gewesen (zumindest habe man es nicht finden können). Angegeben sei das Dokument „Anlage 3_VPU_Pro_2030- 07_Koenigsbruecker_0Fall_Var_8.7_2017-05-22.pdf“, welches den Planungsstand vom 22. Mai 2017 darstelle. Es sei somit der Öffentlichkeit nicht möglich, die Grundlagen der VPU zu überprüfen. Man bitte darum, die Unterlagen vollständig zur Verfügung zu stellen und der Öffentlichkeit Zeit zur Einsichtnahme zu ermöglichen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Verweis in der Anlage 5 zum Erläuterungsbericht Betrachtung der Verkehrsverlagerung während der Bauzeit bezieht sich auf die Anlage 3 zum Erläuterungsbericht Verkehrsplanerische Untersuchung 2030.

Einwand 34

Einwand "Verkehrsplanerische Untersuchung viel zu alt" (Anlage 3_VPU_Pro_2030-07_Koenigsbruecker_0 Fall_Var_8.7_2017-05-22.pdf)

Die verkehrsplanerische Untersuchung datiere auf den Planungsstand vom 22. Mai 2017 und nutze den Planungshorizont 2030 für seine Prognosen. Dies sei zu dieser Zeit auch „Stand der Technik“, sei aber heute hoffnungslos veraltet. Seit 2017 seien viele Ereignisse aufgetreten, welche weit über die üblichen „Verschiebungen“ während der Planungszeit eines Bauprojekts hinausgingen. Dies seien u. A.:

- Die Verkehrswende sei mittlerweile im gesellschaftlichen und politischen Raum angekommen. Eine aktive Modal-Splitverschiebung weg vom Auto und hin zum Umweltverbund sei weltweit zu beobachten.
- Die Parkgebühren in der Neustadt seien bereits drastisch angehoben worden. Dies führe schon zu vermindertem Autoverkehr und werde ihn bei weiteren Steigerungen (insb. Anwohnerparken) in Zukunft weiter senken. Diese Entwicklung sei von 2016 bis 2020 absolut nicht vorhersehbar gewesen und stelle einen fundamentalen Unterschied zu den Grundannahmen der verkehrsplanerischen Untersuchung dar.
- Aktuell gäbe es in vielen Städten, und auch in Dresden, eine Diskussion über autofreie Stadtteile. Die Äußere Neustadt sei in Dresden prädestiniert dafür. Mit einer autofreien Neustadt würde der Quell- und Zielverkehr aber weiter deutlich sinken, sodass ein überdimensionierter Ausbau der Königsbrücker Straße nicht notwendig wäre.

- Die Erkenntnis, dass fossile Brennstoffe für diese Welt keine gute Idee seien, setze sich im gesellschaftlichen und politischen Raum durch. Dies führe jetzt (anders als 2016 und 2019) zu veränderten Rahmenbedingungen für Verkehrsprognosen. Da es unmöglich sein werde, alle Verbrennerautos durch elektrische Autos zu ersetzen, werde es zwangsläufig weniger Autoverkehr in der Zukunft geben.
- Einige der Entwicklungen während der Corona-Pandemie werden bestehen bleiben, insbesondere die Nutzung von Homeoffice, die Tendenz zu Lieferdiensten und das Wachsen des Radverkehrs werde den Kfz-Verkehr in der Zukunft sinken lassen.
- Die Verkehrsmengenummessungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“ zeigten deutlich, dass das Verkehrsaufkommen auf der Königsbrücker Straße bereits signifikant gesunken sei. Es würden heute an der Schauburg lediglich 9.000 bis 12.000 Autos pro Tag fahren. Es sei nicht anzunehmen, dass dieser Wert auf die prognostizierten 13,450 Kfz/Tag wieder ansteigen werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung von Infrastrukturmaßnahmen erfolgt grundsätzlich nicht auf Basis von Verkehrszählungen im Istzustand, sondern auf prognostizierte Verkehrsbelastungen für den Zeitraum nach der baulichen Umsetzung.

Hierzu wird festgestellt, dass die für die Planung – hier Berechnungen der Verkehrsqualitäten – des Vorhabens zugrundeliegende Verkehrsprognoseuntersuchung für das Planungsermessen geeignete Grundlagen darstellt. Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen unter C.VI.2.2.1 sowie unter C.II.4.2 verwiesen.

Einwand 35

Insgesamt führten alle diese Entwicklungen zu einer Verminderung des Kfz-Verkehrs und alle diese Entwicklungen seien 2016/2019 noch nicht absehbar gewesen. Damit stehe die verkehrsplanerische Untersuchung aber auf tönernen Füßen, und folglich seien die Prognosen und die daraus ermittelten Berechnungen (z. B. Verkehrsflussberechnungen LOS) für Planungen nicht mehr verwendbar. Es sei vielmehr davon auszugehen, dass schmalere Planungen oder gar eine Bestandssanierung ähnlich gute Verkehrsflüsse für den Autoverkehr ergeben würden. Man bestehe daher darauf, dass eine verkehrsplanerische Untersuchung mit aktuellen Basisannahmen durchgeführt werde, sowohl für die Variante 8.7 als auch für eine Bestandssanierung.

Der Einwand wird zurückgewiesen und insofern auf vorstehende Ausführungen verwiesen.

Einwand 36

Einwand zu Lageplan Abwasserleitungen (U 18.6.1.3_Lageplan_3.pdf)

Die auf den Plänen eingezeichneten Bäume hätten konsistent weder etwas mit den Bestandsbäumen noch mit den geplanten Bäumen zu tun. Insbesondere sei die „kleine Flat-terulme“ nicht eingezeichnet. Es sei somit der Bürgerschaft nicht möglich, anhand des Planes auf die Beeinträchtigung der (Bestands-)Bäume zuzuschließen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der benannte Lageplan ist Teil der Entwässerungslagepläne (Unterlage U 18.6.1). Die Unterlage U 18 beinhaltet alle erforderlichen wassertechnischen Untersuchungen für das konkrete Planvorhaben, die der Stadtentwässerung Dresden einzig zu dem Zweck das Wasserrecht für den Kanal zu erlangen, dienen. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurde seitens der Stadtentwässerung auf die Stadtkarte zurückgegriffen. Maßgeblich für die Darstellung der Bestandsbäume und der geplanten Bäume sind die Lagepläne Unterlage U 5 und auf die LBP Maßnahmepläne Unterlage U 9.

Folgende Einwender haben sich den unter A.VI.2.2.1 und A.VI.2.2.2 aufgeführten Einwendung der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ mit z. T. darüberhinausgehenden Einwänden angeschlossen:

2.2.3 Einwendernummer 3

Der Einwender ist Bewohner der Dresdner Neustadt und damit mittelbar Betroffener.

Ihm sind die Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ bekannt. Er schließt sich diesen an. Darüber hinaus trägt der Einwender folgende Einwürfe vor:

Einwand 1

Im Bereich der Kreuzung mit dem Bischofsweg sei der Linksabbieger entfallen. Hierdurch sei der Einwender und seine Familie unmittelbar betroffen. Mit dem Linksabbiegerstreifen in die Tannenstraße und der Durchleitung des Verkehrs durch das enge Viertel anstelle über den Bischofsweg sehe der Einwender eine Gefahr für seine Kinder. Diese müssten für ihren Schulweg die Straße im Viertel queren, was durch den zusätzlichen Verkehr gefährlich werde. Er wende sich entschieden gegen das Umleiten des Verkehrs durch das Hechtviertel. Der Verkehr gehöre auf den Bischofsweg.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hierzu wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1 verwiesen und Bezug genommen.

Einwand 2

Die Bürgersteige an der Schauburg seien viel zu eng angesichts der intensiven Nutzung durch die Bewohner und Besucher des Areals. Wenn die jetzige Planung umgesetzt würde, dann sei vor dem "Elbsalon" und dem "Europa" kein Platz, der Vorplatz der Schauburg sei dann zu klein für das Fahrradfahren, der Platz vor dem REWE sei viel zu gering und auf dem Weg zurück nach Hause fehlten die großen Bäume. Es müsse genügend Platz sein, um die Qualität des Bereiches zu erhalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

In dem benannten Abschnitt sind die Seitenräume mit einer ausreichenden Bemessung bei minimierten Verkehrsräumen zwischen den Borden geplant, d. h. die Gehwegenanlagen wurden breiter gestaltet, um Geschäftsauslagen und Außengastronomie zu gewährleisten.

Mit der Neuplanung stehen die Gehwege zukünftig der alleinigen Nutzung des Fußgängerverkehrs zur Verfügung, was die aktuellen Zustände deutlich verbessert. Mit der Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie

dem ruhenden Verkehr wird die aktuelle Mischnutzung entschärft und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen sowie eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht. Um die breiten Gehwege in diesem Bereich zu erhalten, werden die Baumneupflanzungen in der Achse der Parkstellflächen umgesetzt. Es wird somit ein lebendiges städtisches Leben im Freien ermöglicht und stärkt außerdem die Funktion als Stadtteilzentrum.

Darüber hinaus entsprechen die geplanten Gehweg- und Radwegbreiten den geltenden Regelwerken.

An der Schauburg wurde sogar die Gehwegbreite mit der 1. Tektur vergrößert. Nunmehr steht eine Fläche in einer Breite von reichlich 10 m zur Verfügung (vgl. Unterlage U 14.8 Blatt Nr. 7 Regelquerschnitt K 7). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite im Bereich des „Elbsalon“ und des „Europa“ beträgt die Gehwegbreite knapp 5 m. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAS 06.

Der Radfahrstreifen ist im Bereich vor der Schauburg in einer Breite von 2 m geplant. Dies entspricht der Nr. 6.1.7.4 der RAS 06.

Darüber hinaus ist für den derzeit nahezu baumlosen Streckenabschnitt auf der Königsbrücker Straße die Neupflanzung einer durchgehenden Baumallee mit großkronigen Bäumen vorgesehen. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen unter C.V.9.1.4 verwiesen.

Einwand 3

Für den Bereich an der Einmündung der Schweppnitzer Straße sei unverständlich, warum für ein Stadtteilzentrum der große Platz nicht entsprechend für Aufenthaltsqualität geplant werde. Es sollten Bänke aufgestellt werden. Angesichts zahlreicher Geschäfte seien gerade hier mehr Radbügel vorzusehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Bereich der Scheunenhofstraße im Abschnitt zwischen Eschenstraße und Schweppnitzer Straße, welcher parallel zur Königsbrücker Straße verläuft wird ebenfalls baulich unter Berücksichtigung der dortigen Nutzungsansprüche angepasst. Überdies sieht die Planung (vgl. Unterlage U 5 Lagepläne) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine angemessene Anzahl an Fahrradbügeln vor.

Einwand 4

Im Bereich Katharinenstraße/Königsbrücker Straße zum Albertplatz seien die Querschnitte der Gehwege mit z. T. nur 1,70 m viel zu schmal. Schon heute gingen hier morgens und abends viele Menschen. Auch viele Radfahrende würden zwischen Katharinenstraße und Albertplatz auf dem Fußweg fahren, da sie am Albertplatz "nach links" möchten und daher nicht die Straßenseite gleich zweimal wechseln wollten. Bei diesen schmalen Gehwegen werde es dann sehr gefährlich. Im Übrigen fielen auch alle östlichen Vorgärten mit den alten Bäumen weg. Das sei klimatisch unklug und schade für die Qualität vor Ort.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Im betrachteten Streckenabschnitt wird die bestehende Gehwegbreite entsprechend der gültigen Regelwerke verbreitert (vgl. Unterlagen U 14.2 Blatt Nr. 3, 4, 5, 6 und 7 Regelquerschnitte). In Teilbereichen schließt sich daran eine begehbare Muldenrinne zur Gehwegentwässerung von 0,30 m sowie eine verbleibende Pflasterfläche bis zu den bestehenden Gebäuden und Einfriedungen an. Somit stehen im Seitenbereich auf dem größten Teil der Strecke ca. 4 m für den Fußgänger zur Verfügung, die punktuell durch die Baumscheiben auf 2,50 m eingeschränkt sind. Eine durchgehende "Läuferzeile" von 2 m ist damit durchgehend gewährleistet.

Hinsichtlich der klimatischen und naturschutzfachlichen Auswirkungen wird auf die Ausführungen unter C.IV. und C.V.9.1 verwiesen und Bezug genommen.

Einwand 5

An der Tannenstraße sei der erwähnte Linksabbieger nicht hinnehmbar, der Verkehr im Viertel werde induziert und trage dazu bei, dass das Viertel unnötig zerschnitten werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen und vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 verwiesen und Bezug genommen.

2.2.4 Einwander Nummer 4

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.5 Einwander Nummer 5

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.6 Einwander Nummer 6

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.7 Einwander Nummer 7

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.8 Einwander Nummer 8

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.9 Einwander Nummer 9

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.10 Einwendernummer 10

Die Einwenderin ist nicht unmittelbar Betroffene. Sie hat ihren Wohnsitz außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens. Anhaltspunkte für eine mittelbare Betroffenheit sind ebenfalls nicht erkennbar oder sonst vorgetragen. Dennoch hat die Planfeststellungsbehörde ihr Vorbringen einer Würdigung unterzogen.

Darüber hinaus schließt sich die Einwenderin den Einzeleinwänden aus der Einwendung der Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße muss leben!“ unter Ziffer 3 an und trägt ergänzend Folgendes vor:

Die Planungen enthielten viele gefährliche Stellen für den Radverkehr. Durch die Tektur hätten sich zum Teil noch Verschlechterungen sowohl zum Status Quo als auch zur Ursprungsplanung ergeben. Die Einwenderin sehe sich nicht in der Lage, die Punkte im Einzelnen zu kommentieren. Jedoch seien die Gehwege zu schmal dimensioniert, die Radwege seien unsicher, die Straße sei auf eine zu hohe Geschwindigkeit ausgelegt und der Neuplanung der Straße fehle es an Aufenthaltsqualität. Man fordere eine Sanierung im Bestand.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Ausführungen der Einwenderin sind zum Teil nicht substantiiert. Es wird weder ersichtlich, an welchen Stellen die Planung eine Gefahr für den Radverkehr darstelle, noch worin die Verschlechterungen zum Status Quo und zur Ursprungsplanung zu sehen sind. Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass allein mit einer Bestandssanierung nicht die unter C.II.2 beschriebenen Planungsziele verwirklicht werden können. Hingegen trägt die gewählte Ausbauvariante 8.7 verschiedenen Nutzungsinteressen an den Verkehrsraum Rechnung. Der gegenwärtige Ausbaustandard sieht keine Trennung der jeweiligen Verkehrsnutzungen vor. Dieser, ausführlich unter C.II.1 beschriebene Zustand, stellt eine Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs dar. Mit der durch die Planung vorgesehenen Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr wird die aktuell unverträgliche Mischnutzung entschärft und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen und eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht. Hinsichtlich der Ausbauparameter der Straße wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen und Bezug genommen.

2.2.11 Einwendernummer 11

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.12 Einwendernummer 15

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.13 Einwendernummer 18

Der Einwender ist als Anwohner der Königsbrücker Straße unmittelbar Betroffener. Ihm sind die Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ bekannt. Er schließt sich diesen an. Ergänzend trägt der Einwender Folgendes vor:

Die zu erwartende Erhöhung der Feinstaubexposition, vor allem durch den Bremsabrieb, sei insbesondere für die Patienten mit chronischen Atemwegserkrankungen, z. B. mit Asthma oder Lungenemphysem belastend. Erfreulicherweise sei in den letzten Jahren die Partikelbelastung in den meisten Städten zurückgegangen, dies solle aber nicht durch falsche Verkehrsplanung gefährdet werden.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu den Luftschadstoffen unter C.V.6.2 verwiesen.

Es werde die Frage aufgeworfen, wo entlang der Königsbrücker Straße (kurze) Haltevorgänge vorgenommen werden sollen. Es sei weltfremd zu denken, die paar Haltezonen würden dafür ausreichen. Der Autofahrer könne sich dann aussuchen, ob er den Radstreifen blockiere oder gleich die ganze Fahrbahn.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben berücksichtigt auch Nutzungsansprüche nach Halteflächen. Parkflächen sind ebenfalls geplant. Sofern Bedarf besteht können im Nachgang Kurzzeitstellplätze für kurze Haltevorgänge durch die Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden. Überdies werden Nutzungsansprüche nach Ladezonen mit dem Vorhaben umgesetzt. Im Bestand sind keine Ladezonen vorhanden. Mit dem geplanten Ausbau werden erstmals separate Abstellflächen neu geschaffen. Hierbei ist eine Abwägung zwischen den verschiedenen verkehrlichen Anforderungen erfolgt, der separate Ladezonen in Bereichen mit größeren Einzelhandelsflächen vorsieht. Darüber hinaus sind die Parkstreifen mit einer Breite von 2,50 m geplant und ermöglichen somit auch Liefervorgänge mit Lieferwagen, die eine Vielzahl der derzeitigen Anlieferungen abdeckt. Im Übrigen wird auf C.VI.2.2.1 verwiesen.

2.2.14 Einwendernummer 20

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.15 Einwendernummer 23

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.16 Einwendernummer 26

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.17 Einwendernummer 33 - 39

Die einzelnen Einwendungsschreiben der Einwenderin werden unter den lfd. Nummern 33 – 39 berücksichtigt. Sie hat sich mit Ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.18 Einwendernummer 46

Die Einwenderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und daher vom Vorhaben mittelbar betroffen. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zusätzlich macht die Einwenderin folgende Einwände geltend:

Durch den aktuell geplanten Umbau der Königsbrücker Straße werde der Rad- und Fußverkehr nicht angemessen berücksichtigt, er solle sich dem motorisierten Straßenverkehr und dem ÖPNV unterordnen. Fußwege würden noch schmaler, Vorgärten entfielen, Fahrradstellplätze seien unzureichend eingeplant und fast der gesamte alte Baumbestand werde gefällt. Dem Durchgangsverkehr werde in der Planung der Vorrang gegeben. Das Verweilen auf der Straße werde durch diese Maßnahmen höchst unattraktiv gemacht. Aus dieser Unattraktivität würden sich konkrete Bedrohungen für den Einzelhandel, die Cafés und Kulturvereine ergeben. Wenn die Straße wegen des schnellen Durchgangsverkehrs und Platzmangels für Fuß- und Radverkehr gemieden werde, würden diese Gewerbe nicht überleben können. Weiterhin würden sich für die Einwenderin und Ihre Familie konkrete Gefahren in der Verkehrssicherheit durch die hinter den Parkplätzen angeordneten Fahrradwege (Abschnitt Louisenstraße bis Bischofsweg) und die Erhöhung des Tempolimits von 30 auf 50 km/h ergeben.

Auf der Königsbrücker Straße würden heute nur 14.000-18.000 Autos pro Tag fahren. Die Deutschen Baurichtlinien würden dafür eine zweispurige und nicht vierspurige Verkehrsführung vorsehen. Auf der Bautzner Straße würden weitaus mehr Autos fahren als auf der Königsbrücker Straße. Die Bautzner Straße sei vor kurzen im Bestand saniert worden (Martin-Luther-Straße bis Waldschlößchenbrücke). So solle man das auch hier machen. Die deutschen Baurichtlinien würden eine Aufteilung von Seitenraum-Straße-Seitenraum im Verhältnis 30:40:30 vorsehen. Die Königsbrücker Straße sei ein wichtiges Ortsteilzentrum. Hier müsse der Seitenraum größer werden. Auch bräuchte man wieder auf der ganzen Strecke große Bäume. Es gäbe entlang der Königsbrücker Straße über 40 Einzeldenkmäler. Ein solcher Ausbau sei ein Frevel an der Handwerkskunst und Architektur unserer Vorfahren. Die Königsbrücker Straße sei eine der letzten, historischen „Magistralen“ bzw. "Boulevards"! Dies gelte es zu bewahren.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Beim Ausbau der Königsbrücker Straße sind alle Verkehrsnutzungen einer umfassenden Betrachtung unterzogen worden. Ein maßgebliches Planungsziel ist die Entflechtung der jeweiligen Verkehrsnutzungen.

Zudem sind separate regelkonforme Radweganlagen geplant, wodurch die Gehwege von der derzeit anzutreffenden Nutzung durch Radfahrer befreit werden. Hierdurch wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs geleistet. Die nach der RAST 06 erforderlichen Sicherheitsabstände des ruhenden Verkehrs zur Radverkehrsanlage wird ebenfalls eingehalten. Darüber hinaus sind die Gehwege in der gesamten Planung grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAST 06. Sofern in einzelnen Bereichen die für den Fußgänger als angenehm empfundene Aufteilung von Seitenräumen

zur Fahrbahn in einem Verhältnis 30:40:30 nicht umgesetzt werden kann, ist dies nicht schädlich, da die hierzu bestehende Regelung in Nr. 3.4 der RAST 06 lediglich Empfehlungen darstellen. In die Abwägung ist auch die städtebauliche mögliche und die verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite einzustellen.

Die Planfeststellungsbehörde erachtet die Anzahl der in der Planung vorgesehenen Fahrradbügel als angemessen. Im Übrigen wird die konkrete Anzahl erst im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt und die Vorhabenträgerin sagte zu, die Anzahl nochmals überprüfen zu wollen und ggf. weitere Abstellmöglichkeiten einzuplanen.

Nach keiner der untersuchten Varianten können die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Ausführungen unter C.V.9.1 und Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Für die Kompensation der geplanten Baumfällungen sind zahlreiche Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen vorgesehen, insofern wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen.

Ungeachtet der fehlenden Planfeststellungsrelevanz der Höchstgeschwindigkeit entspricht die C.II.4.2 erwähnte Entwurfsgeschwindigkeit von 50 km/h der Regelausbildung nahezu sämtlicher innerstädtischer Straßen.

Nicht durchzudringen vermag die Einwenderin auch mit dem Vortrag, dass aufgrund des Ausbaus der Königsbrücker Straße künftig Besucher von Einzelhandelsbetrieben oder der Gastronomie fernblieben und es hierdurch zu einer Existenzgefährdung für Gewerbetreibende kommen könne. In dieser Hinsicht ist die Einwenderin bereits nicht einwendungsbefugt, da sie lediglich fremde Interessen geltend macht, aber keine eigene Betroffenheit substantiiert darlegt.

Mit Blick auf die dem Vorhaben zugrundeliegenden Verkehrsprognose und der Planrechtfertigung wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter Punkt C.II und C.III verwiesen.

Schließlich ist das Vorhaben auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar, vgl. C.V.3.

2.2.19 Einwendernummer 48

Der Einwender ist Anwohner in der Dresdner Neustadt und damit mittelbar Betroffener. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat sich der Einwender zu den Erwidern der Vorhabenträgerin auf seine Einwände geäußert. Dies betrifft folgende Einwände.

Die Erwiderung gehe nicht auf fehlende Rechtfertigung für eine Vierspurigkeit und den darüber hinaus dargelegten Verstoß der Planung gegen die Richtlinie in mehreren Punkten ein.

Die Erwiderung gehe nicht auf die dargelegte Trennwirkung der angesichts derzeitiger und erwarteter Verkehrsmengen zweifelhaft zu breit geplanten Straße ein.

Die Erwiderung gehe nicht auf die dargelegte und nicht mehr zeitgemäße für die Planung ausschlaggebenden Grundannahmen ein.

Zwar werde für Teile der Planung eine grundsätzliche Erfüllung der Anforderungen an eine Eingruppierung HS-IV genannt, jedoch finde die eigentliche Behandlung des Einwandes einer fehlerhaften bzw. nicht mehr zeitgemäßen Eingruppierung des Straßenabschnittes als Grundlage für die Planung nicht statt.

Die Erwiderung gehe nicht auf die genannten Beispiele als "Proof of concept" ein.

Die Erwiderung gehe nur unzureichend indirekt auf den eigentlichen Einwand ein, da sich die Formulierung "minimierte Verkehrsräume für ÖPNV/MIV nicht auf die Ist-situation, sondern vielmehr auf den durch den Spielraum der in Frage gestellten Grundannahmen zur Planung beziehe.

Die Erwiderung spare die in Variante 8.4 gegenüber Variante 8.7 zu 56% geplanten als äußerst positiv zu bewertenden Neupflanzungen aus.

Die Erwiderung gehe nicht auf in die Planung einfließende Grundannahmen ein, die sich aus den im Einwand gefragten Untersuchungen unter Anderem zum Rad- und Fußgängeraufkommen ergeben haben. Ferner seien keine Aussagen über die Folgerungen entsprechender Untersuchungen insbesondere auf Planung und Entwurfsgeschwindigkeit getätigt worden.

Die Erwiderung gehe nicht auf den Einwand ein, insbesondere schließe sie ohne darauf einzugehen „Proof of concept“ mit den genannten Beispielen aus. Allein die Trivialität einer Verkehrsflussverbesserung bei Variation zwischen Zwei- und Vierspurigkeit gehe nicht auf den Einwand ein, tangiere jedoch nicht die fehlende Rechtfertigung der Planung hinsichtlich der RAST06. Die Priorisierung von MIV & ÖPNV spiegele die unzureichenden, grundlegenden Annahmen für die Planung wider.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Sie behandeln ausschließlich die Thematik der Planrechtfertigung, den nach der Planung vorgesehenen Ausbaustandard sowie die Variantenprüfung. Hierzu wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.II.3, 4.2 und C.III Bezug genommen.

2.2.20 Einwander Nummer 50

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.21 Einwander Nummer 51 und 52

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.22 Einwander Nummer 53

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.23 Einwander Nummer 55

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.24 Einwander Nummer 59

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.25 Einwander Nummer 64

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.26 Einwander Nummer 65

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.27 Einwander Nummer 73

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.28 Einwander Nummer 82

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.29 Einwander Nummer 87

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.30 Einwander Nummer 88

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.31 Einwendernummer 89

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.32 Einwendernummer 109

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.33 Einwendernummer 111 – 118

Der Einwender ist aufgrund seines außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens liegenden Wohnsitzes weder unmittelbar noch mittelbar Betroffener des Vorhabens. Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde mit seinem Vortrag befasst. Die einzelnen Einwendungsschreiben des Einwenders werden unter den lfd. Nummern 111 – 118 berücksichtigt. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt der Einwender im Rahmen der Online-Konsultation und der Tektur Folgendes vor:

Das Ergebnis lasse nicht darauf schließen, dass es Abstimmungen mit dem Denkmalamt gegeben habe. Wenn dem doch so gewesen sein sollte, dann habe es auf ganzer Linie versagt. Man halte den Eingriff für sehr gravierend. Daher halte man den Einwand aufrecht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird auf die Ausführungen unter C.V.3 Bezug genommen. Die Stellungnahmen der zuständigen unteren Denkmalschutzbehörde sowie des Landesamtes für Denkmalpflege sind berücksichtigt und, soweit möglich, in der Planung umgesetzt worden.

Weiter trägt der Einwender vor, dass eine Sanierung im Bestand gar keinen Eingriff in irgendeinen Vorgarten oder eine Umfriedung notwendig machen würde. Ebenso könnten die heutigen Baumreihen, zw. Paulstr. und Stauffenbergallee, erhalten oder zu 100% nach den Bauarbeiten wieder so gepflanzt werden. Die Verkehrszahlen rechtfertigten keinen Ausbau. Der Vorhabenträger werde aufgefordert, Verkehrszählungen vorzunehmen oder die transparenten Zählungen der Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße muss leben“ anzuerkennen und auf diesen eine solide Planung im Bestand zu machen. Mit aktuell unter 10.000 Kfz/Tag sei ein solcher Ausbau lt. Rast 06 nicht zu rechtfertigen, dafür müssten >22.500 Kfz/Tag anfallen. Dies sei weder abzusehen noch prognostisch irgendwie darzustellen. Daher halte man an den Einwänden fest.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Allein mit einer Bestandssanierung ließen sich nicht die unter C.II.2 beschriebenen Planungsziele verwirklichen. Mit Blick auf die Variantenwahl und auf die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Verkehrsprognose wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.II.4.2 und C.III verwiesen. Der Eingriff in Natur und Land-

schaft wird als unvermeidbar bewertet. Darüber hinaus können nach keiner der untersuchten Varianten die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Auf die Ausführungen unter C.V.9.1 wird ebenfalls verwiesen.

Ergänzend trägt der Einwander im Rahmen der Online-Konsultation und der Tektur Folgendes vor: Die verkehrstechnischen Untersuchungen hätten ergeben, dass die heutige Variante, inklusive existierendem Linksabbieger an der Schauburg, die schnellste und durchlässigste Variante sei. Auch dies spreche für eine Sanierung im Bestand und gegen die aktuelle Planvariante. Es sei somit nicht notwendig, mehr Verkehr durch das Wohngebiet zu leiten, wenn doch an der Schauburg direkt in eine breite Hauptstraße abgelenkt werden könne. Daher werde der Einwand aufrechterhalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Aus Gründen der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und auch des MIV wird der bisher bestehende Linksabbieger am Knotenpunkt Bischofsweg entfallen. Geplant sind dafür zwei neue Linksabbiegemöglichkeiten in stadtauswärtiger Richtung an der Lößnitzstraße und an der Tannenstraße. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1.

Für alle Bauabschnitte gelte: Wenn sich Bahn und MIV den Verkehrsraum teilen und die Bahn dabei Pulkführer sei, dann funktioniere es für alle Verkehrsteilnehmer am besten. Auch wenn es heute offiziell nicht so genannt werde, sei es doch so den ganzen Tag zu beobachten, dass die Bahn als Pulkführer voranfahre, da der MIV nicht über die Katzenköpfe fahren wolle. Das könne man also schon so beibehalten. Dann könne ganz entspannt daneben der Radweg führen und es gebe auch noch genügend Möglichkeiten für kurze Halte am Straßenrand. Somit sei auch auf der ganzen Strecke kein eigener Gleiskörper notwendig. Daher werde der Einwand aufrechterhalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich insofern zunächst die Ausführungen der Vorhabenträgerin zu eigen, als das sich mit einer Fahrbahnbreite von lediglich 10 m die angestrebten, unter C.II.2 dargestellten, Ausbauziele nicht verwirklichen lassen. Zudem würden sich nach der durchgeführten verkehrstechnischen Untersuchung bei einer durchweg gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen die Verkehrsqualitäten im ÖPNV verschlechtern.

Des Weiteren sei das Überschreiten der 50 km/h selbst heute bei Tempo 30 häufig zu beobachten. Wie oft kontrolliert werde, sehe man heute schon, dazu sei der Wille gar nicht da, sonst könne sich die Stadt heute schon eine goldene Nase verdienen. Auch wenn Müllfahrzeuge einen Radweg vollstellen dürften, sei es bei entsprechender Ausprägung der Straßen nicht notwendig und würde damit nicht zwingen, dass Radfahrer einer weiteren Gefährdung ausgesetzt seien. Die aktuelle Planung begünstige Raserei und illegale Rennen und das in einem Gebiet, welches eine Flaniermeile sein sollte, z. B. wie die Berliner Straße in Görlitz. Daher werde der Einspruch aufrechterhalten. Zudem seien die Abstände von parkenden Pkw zum Radverkehr zu gering. Sog. Dooringunfälle mit tödlichen Folgen seien vorprogrammiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Gegenstand der Planfeststellung ist neben der Änderung einer Betriebsanlage für die Straßenbahn auch eine Änderung der Königsbrücker Straße nach § 17 Abs. 1 Satz 2 Nr. 2 FStrG. Grundsätzlich ist zwar nicht ausgeschlossen, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen wie Nutzungsbeschränkungen oder Geschwindigkeitsbegrenzungen getroffen werden (BVerwG Urteil vom 21. November 2013, Az: 7 A 28.12–, zitiert nach juris Rn. 55). Derartige geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen sind hier aber aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht angezeigt. Die Festsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf gegenwärtig 30 km/h stellt eine Maßnahme der Luftreinhalteplanung dar.

Die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen erfolgt entsprechend den Vorgaben der RAST 06 sowie der ERA 2010. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen. Ausweislich der Planunterlagen sind im Bereich zwischen dem Radfahrstreifen und den längs parkenden Pkw zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände zur Absicherung der plötzlichen Türöffnung am Fahrzeug berücksichtigt worden.

Überdies sei das Überschreiten der 50 km/h selbst heute bei Tempo 30 häufig zu beobachten. Wie oft kontrolliert werde, sehe man heute schon, dazu sei der Wille gar nicht da, sonst könne sich die Stadt heute schon eine goldene Nase verdienen. Dass die StVO gelte, halte manche Leute nicht davon ab, dagegen zu verstoßen. Wenn man dies durch planerische/bauliche Gegebenheiten begünstige, gebe es trotzdem mehr und schwere Unfälle. Man erinnere in diesem Fall an die Bautzner-/Rothenburger Str. oder Walpurgisstraße, wo leider erst nach verstorbenen Radfahrern gehandelt worden sei, obwohl es seit Jahren warnende Stimmen gegeben habe.

Der Einwand wird zurückgewiesen und auf zuvor Gesagtes verwiesen.

Mit Blick auf die Variantenwahl und auf die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Verkehrsprognose wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.II.4.2 und C.III verwiesen.

Es ist nicht ersichtlich, dass die geplante Variante potenzielle Gefahrensituationen erzeugt.

Wie der Vorhabenträger selbst durch die Formulierung *"korrektes Verhalten aller Verkehrsteilnehmer vorausgesetzt"* zugebe, sei ihre Variante eben nicht fußgänger- und stadtteilfreundlich und damit so nicht umsetzungsfähig. Daher sollte eine Sanierung im Bestand gemacht werden. Auch die Berliner Straße in Görlitz könne wieder als gutes Beispiel herhalten. Man halte daher die Einwände aufrecht.

Der Einwand wird zurückgewiesen und auf zuvor Gesagtes verwiesen.

Mit Blick auf die Variantenwahl und auf die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Verkehrsprognose wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.II.4.2 und C.III verwiesen.

Eine Bestandssanierung widerspricht den unter C.II.2 dargestellten Ausbauzielen und kommt daher als alternative Variante nicht in Betracht. Hingegen trägt die gewählte Ausbauvariante 8.7 verschiedenen Nutzungsinteressen an den Verkehrsraum Rechnung. Der gegenwärtige Ausbaustandard sieht keine Trennung der jeweiligen Verkehrsnutzungen vor. Dieser, ausführlich unter C.II.1 beschriebene Zustand, stellt aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Gefahr für die Sicherheit

und Leichtigkeit des Straßenverkehrs dar. Mit der durch die Planung vorgesehenen Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr wird die aktuell unverträgliche Mischnutzung entschärft und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen und eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht.

Ergänzend trägt der Einwender im Rahmen der Online-Konsultation Folgendes vor:

Die störungsfreie Abwicklung sei auch mit der Bahn als Pulkführer ohne Probleme gegeben, daher könne man das Argument nicht gelten lassen. Auch erkläre die Erwiderung in keinsten Weise, wieso bei so wenig Verkehr, wie man ihn heute vorfinde, zu erwarten sei, so gravierend gegen die RAST 06 verstoßen werde. Der Einwender fordere die Vorhabenträgerin hiermit auf, selbst Verkehrszählungen vorzunehmen oder die transparenten Zählungen der Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße muss leben“ anzuerkennen und auf diesen eine solide Planung im Bestand zu machen. Daher werde der Einwand aufrechterhalten.

Die Erwiderung erkläre mitnichten, warum unbedingt eine Planung gegen den ausdrücklichen Willen der Zielsetzung des Bauvorhabens erfolge, so das man diese Erwiderung nicht einmal Antwort nennen könne. Man fordere von der Stadt eine Verkehrszählung auf der Königsbrücker Straße oder die Anerkennung der Zählungen der Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße muss leben“.

Es gehe nicht nur um den mittleren BA, bei dem etwa versucht werde, schmal zu sein, auch die anderen beiden BA seien ausreichend breit, wenn im Bestand saniert werde. Eine Asphaltwüste, die die Stadt durchschneide, sei weder sinnvoll noch nach RAST 06 zulässig und auch nicht von den Bürgern gewollt gewesen. Die aktuelle Verkehrsbelegung von <10.000 Kfz/Tag spreche eher dafür, dass es Richtung Flaniermeile und Spielstraße tendiere. Daher werde der Einwand aufrechterhalten.

Die Notwendigkeit, die Tannenstrasse für Schwerlasttransporte nutzen zu wollen, würde entfallen, wenn die Stauffenbergallee und die Eisenbahnbrücken wie geplant saniert würden. Dann könnten dabei die erforderlichen Durchfahrtshöhen sogar im Hauptstraßennetz erreicht werden, ohne durch die Nebenstraßen im Hechtviertel schleichen zu müssen. Daher werde der Einwand aufrechterhalten.

Die gewählte Variante sei nicht fußgänger- und stadteilfreundlich und damit so nicht umsetzungsfähig. Daher sollte eine Sanierung im Bestand gemacht werden. Auch die Berliner Straße in Görlitz könne wieder als gutes Beispiel erhalten. Daher werde der Einwand aufrechterhalten.

Gefordert werde eine Sanierung im Bestand, was auch mit dem Willen der Bürger der Stadt einhergehe und der RAST 06 entspreche.

Eine Blockade des ÖPNV sei heute schon nicht zu beobachten, da üblicherweise die Bahn als Pulkführer agiere und der MIV freiwillig hinterherfahre, damit er den Asphalt nutzen könne. Die Verkehrszahlen rechtfertigten die aktuelle Planung in keiner Weise. Mit einer Sanierung im Bestand und gemeinsam genutzter Spur MIV+Bahn und daneben dem Radstreifen werde das Problem schon gelöst. Daher werde der Einwand aufrechterhalten.

Eine dreireihige Baumbepflanzung stehe einem sicheren Radverkehrskonzept nicht entgegen. Da der Radweg bergauf auch zwischen die beiden Baumreihen gelegt werden könne und somit sogar noch angenehmer für die Radfahrer werde. Somit seien die Baumreihen zu erhalten und bei Bauarbeiten beschädigte / gefällte Bäume an gleicher

Stelle durch die gleiche Sorte zu ersetzen. Es sei eine Planung für eine Sanierung im Bestand zu erstellen, welche alle Baumreihen erhalte.

Eine dreireihige Baumbepflanzung stehe einem sicheren Radverkehrskonzept nicht entgegen. Da der Radweg bergauf auch zwischen die beiden Baumreihen gelegt werden könne und somit sogar noch angenehmer für die Radfahrer werde. Somit seien die Baumreihen zu erhalten und bei Bauarbeiten beschädigte / gefällte Bäume an gleicher Stelle durch die gleiche Sorte zu ersetzen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Es wird zunächst auf die vorigen Ausführungen zu den vorgetragenen Punkten des Einwenders verwiesen.

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass der Ausbaustandard sowohl der Straßenbahn als auch der Straße den einschlägigen Richtlinien – RAS 06, BOStrab und BOStrab-Trassierungsrichtlinien – auch unter Berücksichtigung des perspektivisch zurückgehenden Verkehrsaufkommens entsprechen (vgl. Ausführungen unter C.II.4).

Die Planfeststellungsbehörde erachtet es zudem als sachgerecht, auch weiterhin die Verkehrsbelastungen aus der Verkehrsprognose 2030 für das Vorhaben zu Grunde zu legen, da diese immer noch plausibel die zu erwartenden Verkehrsmengen abbildet. Ausgehend von der höchststrichterlichen Rechtsprechung besteht für die Planfeststellungsbehörde nicht die Pflicht, Verkehrsprognosen während des Planfeststellungsverfahrens laufend anpassen. Im Rahmen der Planfeststellung ist nicht auf eine Verkehrszählung im Ist-Zustand, sondern auf prognostizierte Verkehrsbelastungen für den Zeitraum nach der baulichen Umsetzung abzustellen. Bezüglich der Frage der Nutzung der Tannenstraße für Schwerlasttransporte schließt sich die Planfeststellungsbehörde den nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabenträgerin in ihrer Erwiderung an.

Planungen der Stauffenbergallee und der Eisenbahnbrücken sind nicht Bestandteil dieses Vorhabens und wegen des Planungsstandes nicht zu berücksichtigen.

2.2.34 Einwander Nummer 120

Die Einwanderin ist aufgrund ihres außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens liegenden Wohnsitzes weder unmittelbar noch mittelbar Betroffene des Vorhabens. Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde mit ihrem Vortrag befasst. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt die Einwanderin vor, als Fußgängerin wisse sie, dass Gehwegbreiten von 1,70 m unzureichend seien. Zudem wende man sich gegen die Lärm- und Abgasbelastung durch die schneller fahrenden Fahrzeuge.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung der Gehwege erfolgt entsprechend der gültigen Straßenausbauparameter. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen und Bezug genommen. Sie sind grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Im Bereich einzelner Haltestellen wird dies aufgrund der vorhandenen Platzverhält-

nisse geringfügig unterschritten. Dies führt nicht zu unzulässigen Ausbauparametern und ist hinnehmbar. Zudem werden in beengten Gehwegbereichen geschlossene Baumscheiben vorgesehen, um die geringe Gehwegbreite zu erweitern und dem Fußgänger eine breitere Lauffläche zu bieten. Darüber hinaus trägt das Vorhaben insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr und der Anlage von separaten Radverkehrsanlagen zur Verkehrssicherheit bei. Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehwegenanlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion. Zu immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten wird auf die Ausführungen unter C.V.6 Bezug genommen. Ob und inwieweit nach der Bauausführung geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen festgelegt werden, entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Durch das Vorhaben werden keine entsprechenden Maßnahmen erforderlich.

2.2.35 Einwendernummer 122

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.36 Einwendernummer 133

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.37 Einwendernummer 134

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.38 Einwendernummer 135 – 142

Der Einwenderin fehlt es bereits an der Einwendungsbefugnis, da sie von dem Vorhaben aufgrund ihres Wohnsitzes nicht konkret betroffen ist. Unabhängig davon, hat die Planfeststellungsbehörde vorsorglich zu den vorgetragenen Einwendungspunkten eine Entscheidung getroffen. Die einzelnen Einwendungsschreiben der Einwenderin werden nachfolgende unter den lfd. Nummern 135 – 142 berücksichtigt.

Der Einwenderin seien die Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ bekannt und schließe sich denen an. Hinsichtlich der vorgetragenen Einwendungspunkte zum Autoverkehr wird insoweit auf die Ausführungen unter C.VI.2.1 (Sammeleinwendung) und C.VI.2.2.1 sowie 2.2.2 (Bürgerinitiative) verwiesen.

Die Eingabe bezüglich der Vorgärten und Bäume mit einem weiteren Schreiben wird unter dem Einwand 41 der Bürgerinitiative unter Punkt C.VI.2.2.1 behandelt. Insoweit wird darauf Bezug genommen.

Ergänzend trägt die Einwenderin vor, dass man überall auf der Welt bestrebt sei, Verkehr aus der Stadt zu drängen, In Dresden hingegen baue man trotz abnehmenden Verkehrs breit und ziehe somit den Verkehr an. Gefragt werde danach, ob man sich die Beseitigung der 120 Bäume trotz Klimawandels leisten könne.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Festzustellen ist hierbei, dass die Planfeststellungsbehörde ausschließlich über das beantragte Vorhaben entscheidet. Grundsätzliche Verkehrsentwicklungspläne sind nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, sondern bezogen auf das Stadtgebiet Dresden die der Landeshauptstadt Dresden.

Der geplante Ausbau der Königsbrücker Straße entspricht den Zielen der einschlägigen Fachplanungsgesetze und ist geboten, mithin die Planrechtfertigung gegeben (vgl. unter C.II). Die Planfeststellungsbehörde sieht zudem den damit verbundenen Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere auch die Fällung der Gehölze als unvermeidbar und zulässig an. Nach keiner der untersuchten Varianten können die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Auf die Ausführungen unter C.V.9.1 wird ebenfalls verwiesen.

Ergänzend weist die Planfeststellungsbehörde auf die Nichtrügefähigkeit der Belange des Klimaschutzes durch die Einwenderin hin. Eigene, im Zusammenhang mit dem Klimaschutz stehende Belange führt die Einwenderin gegenüber der Planfeststellungsbehörde nicht an. Dies gilt zunächst im Hinblick auf den staatlichen Schutzauftrag nach Art. 20a GG. Dieser begründet keine subjektiven Rechte Einzelner (OVG Münster Urteil vom 26. Januar 2023, Az: 20 D 94/19. AK Rn. 254 f.). Auch aus § 13 Abs. 1 S. 1 KSG ergibt sich nichts Anderes. Hieraus kann die Einwenderin keine subjektiven Rechte oder einklagbare Rechtspositionen herleiten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.IV.4.5 und C.V.7 verwiesen.

Zudem trägt die Einwenderin vor, dass 100 Jahre alte Bäume jährlich 4,5 t Sauerstoff produzierten und nahmen jährlich 6 t Kohlendioxid und 1 t Staub auf. Sie verdunsteten pro Tag ca. 400 l Wasser. Gefällt würden 120 Bäume, die zum Teil 100 Jahre und älter seien. Um einen dieser Bäume zu ersetzen, müssten ca. 2000 Jungbäume gepflanzt werden. Die Kosten hierfür würden sich ca. 150.000 Euro belaufen. Dies könne nicht ausgeglichen werden.

Auch die Luftqualität werde sich deutlich verschlechtern. Die Urenkel der Einwenderin würden die neu gepflanzten Bäume niemals zu Gesicht bekommen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist zulässig. Es wurden zudem gesondert der Erhalt der vierreihigen Lindenallee mit 100 Jahre alten Bäume gesondert geprüft. Im Ergebnis der zusätzlich durchgeführten Prüfung sind die vorgesehenen Baumfällungen unvermeidbar. Es wird hierzu auf die ausführlichen Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen und Bezug genommen. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Luftqualität wird auf Punkt C.V.6.2 verwiesen und Bezug genommen. Darüber hinaus sind die neu zu pflanzenden Bäume bessere CO₂ Speicher, da mit dem Alter des Baumes auch die CO₂ Aufnahme sinkt.

Die Eingabe bezüglich des Fußverkehrs mit einem weiteren Schreiben wird unter dem Einwand 36 der Bürgerinitiative unter Punkt C.VI.2.2.1 behandelt. Insofern wird darauf Bezug genommen.

Mit einem weiteren Schreiben werden Einwände zum Thema Denkmalschutz erhoben. Dies betrifft den Einwand 35 der Bürgerinitiative unter Punkt C.VI.2.2.1. Daher wird hierauf verwiesen.

Die Einwendung zur Thematik Sicherheit wird mit einem weiteren Schreiben erhoben. Da dies den Einwand 40 der Bürgerinitiative unter Punkt C.VI.2.2.1 betrifft, wird auf diese Ausführungen verwiesen.

Zusätzlich trägt die Einwenderin vor, dass der Fußweg am Rewe nur noch 2,50 m breit sei. Dies sei eine zu große Gefahr. Dieses Geschäft sei stark frequentiert und schon jetzt hätten die Leute kaum Platz um aneinander vorbeizukommen. Zudem gebe es dort jetzt schon viel zu wenig Platz, um Fahrräder abzustellen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die geplanten Gehwegbreiten entsprechen den geltenden Regelwerken. Im Bereich vor der REWE City sind Gehwegflächen von bis zu ca. 4,50 m vorgesehen. Des Weiteren sind außerhalb des zentralen Geschäftsbereiches die Gehwege beidseitig der Königsbrücker Straße grundsätzlich mit einer Breite von mindestens 3,50 m geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAS 06.

Die Planung sieht 192 Radstellanlagen für den geplanten Ausbaubereich vor. Hierzu schätzt die Planfeststellungsbehörde ein, dass die geplanten Radabstellanlagen in ihrer Anzahl angemessen sind. Darüber hinaus kann die Einwenderin weder einen Anspruch auf Radabstellanlagen überhaupt, noch auf eine gewisse Anzahl geltend machen. Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Anzahl der Bügel über die bereits vorgesehenen hinaus in der weiteren Planung zu prüfen. Darüber hinaus bleibt es der Vorhabenträgerin unbenommen, nach Umsetzung des Vorhabens bei Bedarf weitere Anlagen für das Abstellen von Fahrrädern vorzusehen.

Außerdem wohnten in der Neustadt viele Menschen, es gäbe allerdings nur wenige Fahrzeuge. Jetzt werde für Menschen, die hier nur durchfahren wollen, eine überbreite Straße gebaut. Dies sei unglaublich.

Warum hänge Dresden anderen Städten immer 20 Jahre hinterher? Warum werde hier zugunsten des Autoverkehrs so breit geplant? Warum werde keine Rücksicht genommen auf Radfahrer, obwohl in Dresden so viele Menschen mit dem Rad unterwegs seien?

Die Planrechtfertigung des geplanten Ausbaus der Königsbrücker Straße ist nach Prüfung durch die Planfeststellungsbehörde gegeben (vgl. C.V.II). Zudem trägt die gewählte Ausbauvariante 8.7 verschiedenen Nutzungsinteressen an den Verkehrsraum Rechnung. So werden unter anderem separate Radverkehrsanlagen vorgesehen. Damit und der vorgesehenen Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr wird die aktuell unverträgliche Mischnutzung entschärft, was wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beiträgt.

Ergänzend führt die Einwenderin aus, es sei bekannt, dass die Bautzner Straße innerhalb von 1,5 Jahren im Bestand (zweispurig) bei einem durchschnittlichen Durchgangsverkehr von 25.000 Fahrzeugen saniert worden sei. Warum werde dann die Königsbrücker Straße vierspurig ausgebaut, obwohl diese nur einen täglichen Durchgangsverkehr von ca. 14.000 Fahrzeugen/Tag aufweise.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist der geplante Ausbau der Königsbrücker Straße mit den vorgesehenen Straßenquerschnitten erforderlich. Auf die Ausführungen unter C.II wird verwiesen und Bezug genommen.

Mit einem weiteren Einwendungsschreiben wird zur Thematik Hechtviertel und Linksabieger ausgeführt. Da dies den Einwand 37 der Bürgerinitiative unter Punkt C.VI.2.2.1 betrifft, wird auf diese Ausführungen verwiesen.

Außerdem trägt die Einwenderin vor, sie gehe gerne im Hechtviertel aus. In den Morgenstunden gäbe es aufgrund des Lieferverkehrs bereits jetzt kein Durchkommen. Wie solle sich dies zukünftig gestalten, wenn täglich mehrere tausend Fahrzeuge hier durchfahren. Der Ausbau sei zudem in erster Linie für den Auto- und Bahnverkehr ausgelegt, nicht aber für Rad- und Fußgänger. Wie könne dies sein? Der Einwenderin fehlten bei der Planung schlicht die Worte. Das Hechtviertel sei ein reines Wohngebiet mit kleinen Straßen. An der Tannen-/Rudolf-Leonhard-Straße befinde sich ein Spielplatz. Hier sollten dann täglich ca. 3.000 Kfz durchfahren?

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Thematik der Verkehrsführung am Bischofsweg und der alternativen Linksabiegemöglichkeiten wird ausführlich unter C.V.15.1.1 behandelt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird insofern Bezug genommen. Darüber hinaus werden bei dem Ausbau der Königsbrücker Straße alle Verkehrsnutzungen einer umfassenden Betrachtung unterzogen. Ein maßgebliches Planungsziel ist eine Entflechtung der jeweiligen Verkehrsnutzungen. Zudem sind separate regelkonforme Radwegenanlagen geplant, wodurch die Gehwege von der derzeit anzutreffenden Nutzung durch Radfahrer befreit werden. Hierdurch wird ein wesentlicher Betrag zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs geleistet.

2.2.39 Einwander Nummer 143 – 146

Die Einwenderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und damit mittelbar Betroffene. Die einzelnen Einwendungsschreiben der Einwenderin werden unter den lfd. Nummern 143 – 146 berücksichtigt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zusätzlich führt die Einwenderin aus, dass ein Baum der Größe wie denen zwischen Bischofsweg und Stauffenbergallee rund 600.000 Blätter habe. Ein Baum produziere rund 4,5 t Sauerstoff und nehme 6 t CO₂ und 1 t Staub auf. Um einen dieser Bäume zu ersetzen, wären rechnerisch ca. 2.000 Jungbäume erforderlich. Die Pflanzung neuer Bäume sei keine Alternative. Der aktuelle Stadtrat nehme die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht ernst.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist zulässig. Es wurden zudem gesondert der Erhalt der vierreihigen Lindenallee mit 100 Jahre alten Bäume gesondert geprüft. Im Ergebnis der zusätzlich durchgeführten Prüfung sind die vorgesehenen Baumfällungen unvermeidbar. Es wird hierzu auf die ausführlichen Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen und Bezug genommen. Zudem wurden Auswirkungen auf den Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere erforderliche Baumfällungen bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt und abgewogen. In keiner der untersuchten

Varianten können die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Luftqualität wird auf Punkt C.V.6.2 verwiesen und Bezug genommen. Darüber hinaus sind die neu zu pflanzenden Bäume bessere CO₂ Speicher, da mit dem Alter des Baumes auch die CO₂ Aufnahme sinkt.

Darüber hinaus wird eingewandt, man solle in Dresden den ÖPNV attraktiver machen. Dies erreiche man nicht, indem man ständig die Fahrpreise erhöhe, um die Baukosten zu decken.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Es ist u. a. ein maßgebliches Planungsziel, die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu fördern (vgl. unter Punkt C.V.II.2). Die Gestaltung der Fahrpreise obliegt nicht der Planfeststellungsbehörde.

Außerdem würde das Anlegen von Radwegen wie am Bischofsplatz den Kfz-Verkehr ausbremsen und damit allen zu Gute kommen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Ausbau der Königsbrücker Straße ist nicht vergleichbar mit der Sanierung des Bischofsplatzes. Eine wie beim Bischofsplatz vorgenommene Sanierung im Bestand kommt bei der Königsbrücker Straße aufgrund mehrerer Aspekte gerade nicht in Betracht. Ziel ist zum einen die Erweiterung des Gleisachsabstandes zur Schaffung eines entsprechenden Lichtraumprofils für den Einsatz des neuen Stadtbahnwagens. Andererseits bedarf es entsprechend der Maßgabe des § 3 Abs. 1 FStrG einer Erweiterung der Straße gemäß den Vorgaben der technischen Regelwerke RAST 06, ERA 2010 und EFA 2002. Auf die Ausführungen unter Punkt C.II.3 zur Erforderlichkeit des Ausbaus wird verwiesen.

Abschließend trägt die Einwenderin vor, dass die Fußwege bereits jetzt von Fußgängern mit Kinderwagen, Radfahrern oder mit Hunden genutzt würden. Dabei werde es an vielen Stellen trotz der breiten Fußwege sehr eng. Eine Verkleinerung würde eine unbeschwertere Bewegung fast unmöglich machen und zu gefährlichen Situationen führen. Es sei unvorstellbar für Fußgänger, wenn ein Linksabbieger in die Tannenstraße abbiege. Dadurch würden sich extreme Situationen ergeben.

Es sei zudem wichtig, den Verkehr sowohl für Bahn als auch Auto bei 30 km/h zu halten. Am besten solle ein Blitzer installiert werden, da die Königsbrücker Straße bereits jetzt als Rennstrecke benutzt werde. Die Straße als Fußgänger ohne Ampel zu überqueren sei bereits jetzt gefährlich, deshalb sei ein weiterer Übergang zwischen Louisestraße und Schauburg z. B. auf Höhe „Phase IV“ förderlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung der Gehwege entsprechen grundsätzlich den sich aus der RAST 06 und EFA 2002 ergebenden Empfehlungen. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen und Bezug genommen. Sie sind grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Im Bereich einzelner Haltestellen wird dies aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse geringfügig unterschritten. Dies führt

nicht zu unzulässigen Ausbauparametern und ist hinnehmbar. Zudem werden in beengten Gehwegbereichen geschlossene Baumscheiben vorgesehen, um die geringe Gehwegbreite zu erweitern und dem Fußgänger eine breitere Lauffläche zu bieten. Darüber hinaus trägt das Vorhaben insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr und der Anlage von separaten Radverkehrsanlagen zur Verkehrssicherheit bei.

Im Bereich der Einmündung Tannenstraße ist eine gesicherte Querungsstelle vorgesehen, so dass dort Fußgänger sicher die Straßenseite wechseln können. Extreme Situationen sind daher nicht zu erwarten. Des Weiteren sind im benannten Bereich zwischen Bischofsweg und Louisenstraße drei gesicherte Querungsmöglichkeiten vorgesehen.

Eine Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit diesem Planfeststellungsbeschluss ist nicht erforderlich und wird, ggf. in Kombination mit weiteren geschwindigkeitsüberwachenden Maßnahmen, durch die Straßenverkehrsbehörde nach Maßgabe der Straßenverkehrsordnung festgelegt.

2.2.40 Einwendernummer 147

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.41 Einwendernummer 149

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.42 Einwendernummer 158

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.43 Einwendernummer 159

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.44 Einwendernummer 161

Der Einwender ist betroffener Anwohner einer Nebenstraße der Königsbrücker Straße. Er schließt sich den Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ an und erhebt zusätzlich folgende Einwendungen.

Durch den Entfall der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Albertplatz und Bischofsweg würden die Kfz mit mindestens 50 km/h und der Erfahrung nach mit Abständen unter 1,50 m die Fahrräder passieren. Dies sei im Bereich des Stadtteilzentrums sehr gefährlich, da hier mit viel lokalem Radverkehr zu rechnen sei, einschließlich Überhol-, Halte- und Abbiegevorgängen auch mit Kinderanhängern, Lasten-

rädern und schnelleren Radfahrern. Jeder dieser Vorgänge würde dann zu einem ernsthaften Sicherheitsrisiko durch nah überholende Fahrzeuge führen. Diese Gefahr würde in den Abschnitten mit eigenem Gleisbett der Straßenbahn noch größer, weil die Kfz nicht in Richtung Gleisbett ausweichen könnten. Man fordere eine Umplanung. Der motorisierte Verkehr sollte auf der gesamten Strecke hinter der Straßenbahn (Pulkführerin) mit 30 km/h fahren. Zur Seite müsse ausreichend Sicherheitsabstand zum Radverkehr eingeplant werden.

Der Einwand bzw. die Forderung werden zurückgewiesen.

Das geplante Vorhaben ist wie vorgesehen mit besonderem Bahnkörper im nördlichen und südlichen Abschnitt der Maßnahme erforderlich und geeignet. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.II. und C.III verwiesen.

Es bestehen auch keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden, da die erforderlichen Sicherheitsabstände zum Radverkehr eingehalten werden (vgl. Ausführungen unter C.II.4.2).

Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Festlegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, sondern im Nachgang durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde festgelegt werden kann.

Die Planung für die Parkplätze würde zu gefährlichen Situationen führen. Dadurch, dass im Seitenraum etliche Parkplätze eingeordnet werden sollen und der Radverkehr direkt am Straßenrand geführt werden sollte, kann es zu Dooring-Unfällen kommen. Dies würde insbesondere dann gefährlich, wenn der nachfolgende Kraftverkehr mit 50 km/h fahren würde und in Bereichen mit eigenem Gleisbett keine Chance zum Ausweichen hätte. Im Übrigen würde diese Situation auch zu einer Gefährdung des Kfz- und ÖPNV-Verkehrs führen: Sollte ein Kfz bei einem möglichen Dooring-Unfall stark bremsen und auf das Gleis ausweichen, könnte es von einer nachfolgenden Straßenbahn gerammt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Da dies Themen betrifft, welche bereits im Rahmen der Einwendung zur Bürgerinitiative behandelt wurden, wird insoweit auf diese verwiesen (vgl. C.VI.2.2.1 Einwand 2 und C.VI.2.2.2 Einwand 25).

Behinderungen auf den Radstreifen; Die Planungen gingen davon aus, dass Müllfahrzeuge auf dem Radstreifen halten würden. Während der Kfz-Verkehr das Müllfahrzeug problemlos umfahren könne, werde dies für den Radverkehr nicht möglich sein. Der Radverkehr werde zum Umfahren auf die Kfz-Fahrbahn gezwungen, was zu erheblichen Gefährdungen führe. Erfahrungsgemäß werde sich diese Situation auch nicht nur bei Müllfahrzeugen ergeben, sondern sei bei vielen Haltevorgängen (Lieferrn, Halten, Ein-/Aussteigen) auf dem gesamten Straßenzug üblich. Ständig müssten sich Radfahrer dann in den fließenden Autoverkehr einordnen. Dies würde ein hohes Sicherheitsrisiko darstellen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bei der Planung des Vorhabens wurden auch die Anforderungen der Abfallentsorgung berücksichtigt. Da in Bereichen des besonderen Bahnkörpers, wo ein Überholen des Müllfahrzeuges nicht möglich ist, keine größere Anzahl von Entsorgungsstellen liegen und diese Grundstücke auch aus Bereichen mit Fahrbahnaufweitung

bzw. im Bereich von Einmündungen über Nebenstraßen angedient werden, ist eine generelle und unzumutbare Behinderung des fließenden Verkehrs nicht ersichtlich. Zudem sind die Ladevorgänge nur von sehr kurzer Dauer, so dass der Verkehr nach nur kurzer Unterbrechung wieder abfließen kann.

Die geplante Führung des Radverkehrs zum Linksabbiegen (z. B. Lößnitzstraße, Tannenstraße) entspreche nicht den praktischen Anforderungen und würde zu Wechseln von der Radspur auf die Kfz-Spur zum Linksabbiegen führen. Dies würde ebenfalls zu einem großen Sicherheitsrisiko führen, dass die Planung bewusst in Kauf nehme.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Führung des linksabbiegenden Radverkehrs wurde ebenfalls in der Planung berücksichtigt. Im Bereich der Knotenpunkte, bspw. an der Einmündung Lößnitzstraße und Tannenstraße, sind jeweils Aufstellflächen für eine indirekte Führung des Radverkehrs vorgesehen, so dass aufgrund der vorgesehenen Signalisierung eine jeweils sichere Quermöglichkeit geschaffen wird.

Voraussichtlich zu wenige Radbügel: Aus den Planungen lasse sich die genaue Anzahl der Radbügel nicht erkennen. Radbügel seien ein wichtiger Bestandteil einer Angebotsplanung für den Radverkehr, insbesondere im Ortsteilzentrum. Damit Radbügel nicht in Konkurrenz zum Flächenbedarf des Fußverkehrs gerieten, fordere man die Einrichtung von zusätzlichen Radbügel, auch wenn dafür weitere Kfz-Stellflächen entfielen.

Die Forderung wird zurückgewiesen bzw. hat sich erledigt.

Es wird klargestellt, dass die konkrete Anzahl der vorgesehenen Fahrradbügel im Verkehrsraum grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

Überdies sieht die Planung (vgl. Unterlage U 5 Lagepläne) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine angemessene Anzahl an Fahrradbügeln vor, insbesondere im mittleren Bauabschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg. Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Anzahl der Bügel über die planerisch insgesamt vorgesehenen 192 Radstellanlagen hinaus in der weiteren Planung zu prüfen. Sollte sich nach dem Umbau der Verkehrsanlagen punktueller Mehrbedarf ergeben, könnten ggf. spätere Maßnahmen zur Umwandlung von Parkstellflächen in Abstellflächen für den Radverkehr umgesetzt werden.

Aktuell nutzten insbesondere morgens und nachmittags/abends im Berufsverkehr zahlreiche Kfz den Straßenzug Tannenstraße/Hans-Oster-Straße für den „Schleichverkehr“ zur Umgehung des Knotens Königsbrücker Straße/Stauffenbergalle. Im Zusammenhang mit der sehr verbreiteten Missachtung der Tempo 30-Zone in diesem Bereich führe dies zu einer deutlichen Gefährdung beim Überqueren der Straße, die durch parkende Fahrzeuge teilweise unübersichtlich sei, und insbesondere durch den schlechten baulichen Zustand der Tannenstraße im Bereich zwischen Königsbrücker Straße und Hans-Oster-Straße zu erheblichen Lärmbelastungen. In der Planung für die Königsbrücker Straße seien keine baulichen oder organisatorischen Maßnahmen zu erkennen, die zur Verringerung des Schleichverkehrs beitragen würden. Man fordere hier Gegenmaßnahmen, z. B. festinstallierte Geschwindigkeitskontrollen, bauliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung („Bumper“, Fahrbahneinengungen) und Anordnungen zur Beschränkung der Abbiegemöglichkeiten und Ampelschaltungen, die eine Nutzung der Schleichwege unattraktiv machten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Der bestehende „Schleichverkehr“ ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Darüber hinaus wurden die Auswirkungen aufgrund der geänderten Verkehrsführung im Rahmen der Planung betrachtet und unter Beachtung der unterschiedlichen Interessen umfassend berücksichtigt und bewertet.

Durch die Landeshauptstadt Dresden sei im Rahmen von Veröffentlichungen und Veranstaltungen zu Planungen zur Königsbrücker Straße häufig zugesichert worden, dass die Lasten durch Umleitungen etc., während der Bauzeit gleichmäßig auf die umliegenden Bereiche verteilt werden sollen. Aus der aktuellen Planung gehe jedoch hervor, dass die Tannenstraße für fast die gesamte Bauzeit als Umleitung (u. a. auch für den Schienenersatzverkehr) genutzt werden solle. Eine Absicht zur vorherigen Sanierung des Bereichs der Tannenstraße zwischen Königsbrücker und Hans-Oster-Straße sei aus den Planungsunterlagen nicht zu erkennen. Es sei daher mit erheblichen Lärmbelastungen durch den Umleitungsverkehr und mit Sicherheitsrisiken u. a. beim Überqueren der Straße zu rechnen. Auch hier gelte, dass die Problematik durch die Missachtung der Tempo 30-Zone durch viele Kfz-Führer noch verschärft werde.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

Hinsichtlich der lärmbedingten Auswirkungen während der Bauzeit wird auf die Ausführungen unter C.V.6.1.7 und C.V.6.1.8 verwiesen.

Zudem geht die Planfeststellungsbehörde nach Auswertung der eingegangenen Fachstellungnahmen davon aus, dass grundsätzlich keine Bedenken gegen das geplante bauzeitliche Verkehrsführungskonzept besteht.

2.2.45 Einwander Nummer 164

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.46 Einwander Nummer 165

Die Einwenderin ist aufgrund Ihres Wohnortes mittelbar vom Vorhaben betroffen. Die in der Einwendung vorgetragenen Einwendungen entsprechen inhaltlich den Einwendungen der Bürgerinitiative. Daher wird auf diese verwiesen (vgl. C.VI.2.2.1 und 2.2.2).

2.2.47 Einwander Nummer 168

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.48 Einwander Nummer 177

Die Einwenderin ist aufgrund ihrer Anschrift von dem Vorhaben weder unmittelbar noch mittelbar betroffen. Ihr fehlt es an der Einwendungsbefugnis. Die Planfeststellungsbehörde hat die Einwendungen dennoch einer Prüfung unterzogen. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Darüber hinaus trägt die Einwenderin vor, wenn die Stadt Geld der Bürger*innen in die Hand nehme, sollte Qualität für dieselben herauskommen. Vor allem für die, die da wohnen, sich trafen, zum Sport gingen, schlenderten, im Café sitzen wollten. Deren Belange sollten Vorrang vor dem Durchgangsverkehr haben. Da nütze es wenig, sich auf eine „Regelausbildung innerstädtischer Verkehrsanlagen“ zu berufen. Auch z. B. auf dem Bischofsweg (vergleichbar) um die Ecke gelte Tempo 30! Tempo 50 würde zusätzlichen Verkehr anziehen und Lebensqualität mindern. Bei Tempo 50 kämen Fußgänger*innen nur an Ampeln über die Straße. Was für eine überbreite Straße! Der Vorhabenträger solle die „aktuellen Rahmenbedingungen“ prüfen: Seit den 90-er Jahren habe der Verkehr auf der Königsbrücker Straße stetig abgenommen. Staus seien selten geworden. Gegen den drohenden Klimawandel anzugehen sei dringlicher denn je und werde immer mehr zum Konsens unter den politischen Parteien und Gruppierungen. So gut wie alle Bäume sollen in der derzeitigen Planung fallen, was sehr schlecht für das lokale Klima sei (Feinstaub, Hitze, Wohlbefinden) und nicht einzusehen, da unnötig. Fuß- Rad- und öffentlicher Verkehr seien im Stadtraum zu stärken, nicht die Bedingungen für Autoverkehr! In der gegenwärtigen Planung werde Rücksichtnahme (Müllabfuhr) mitnichten gleichmäßig von allen Verkehrsteilnehmer*innen, sondern v. a. von Radfahrer*innen und Fußgänger*innen gefordert. Das passe nicht zu dieser innerstädtischen Lage. Es solle die einmalige Chance genutzt werden, die Straße zügig und kostengünstig im Bestand zu sanieren, Lärmbelastungen und Luftverschmutzung zu senken! Autogerecht sei gestern gewesen, es gebe höher anzusetzende Werte. Dabei schone man Zeit-, Geld- und nervliche Ressourcen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Erforderlichkeit des Vorhabens, zum geplanten Ausbaustandard sowie zur Variantenwahl hat sich Planfeststellungsbehörde umfassend unter Punkt C.II.3 und 4 sowie C.III auseinandergesetzt. Hinsichtlich des Eingriffs in Natur und Landschaft sowie zu Belangen des Klimaschutzes wird auf die obigen Ausführungen unter C.V.7 und 9.1 Bezug genommen. Zudem kann sich die Einwenderin nicht per se auf eine fehlerfreie Abwägung der Belange des Klimaschutzes berufen, sondern allenfalls unter dem Gesichtspunkt einer entsprechenden Betroffenheit ihrer eigenen Belange beanspruchen. Solche führt die Einwenderin indes nicht an. Dies gilt zunächst im Hinblick auf den staatlichen Schutzauftrag nach Art. 20a GG. Dieser begründet keine subjektiven Rechte Einzelner (OVG Münster Urteil vom 26. Januar 2023, Az: 20 D 94/19. AK Rn. 254 f.). Auch aus § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG ergibt sich nichts Anderes. Hieraus kann die Einwenderin keine subjektiven Rechte oder einklagbare Rechtspositionen herleiten.

2.2.49 Einwander Nummer 179

Die Einwenderin hat ihren Wohnsitz außerhalb des Stadtgebiets der Landeshauptstadt Dresden. Eine Betroffenheit scheidet daher unter jedem denkbaren Gesichtspunkt aus. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dennoch mit der Einwendung auseinandergesetzt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Die Einwenderin trägt außerdem vor, der öffentliche Raum der Bewohner eines Stadtteils werde durch einen überdimensionierten Verkehrsraum für MIV zerstört.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es wird auf die Ausführungen und C.II und C.III. verwiesen und Bezug genommen.

2.2.50 Einwendernummer 180

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.51 Einwendernummer 181

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.52 Einwendernummer 183

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.53 Einwendernummer 191

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.54 Einwendernummer 192

Die Einwenderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und damit mittelbar Betroffene. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zusätzlich trägt die Einwenderin vor, dass der Klimawandel voranschreite und die Kinder gingen auf die Straße anstatt zu Schule. Mit dem Ausbau der Königsbrücker Straße werde einmal mehr bewiesen, dass Unternehmertum wichtiger sei als die Weitsicht der Wissenschaft. Man könne es sich nicht leisten, die alten Bäume für die Straße zu opfern.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Klimaschutzes und Naturschutzes vereinbar, vgl. C.V.7 und C.V.9.1.

2.2.55 Einwendernummer 196

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.56 Einwendernummer 201

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.57 Einwendernummer 217

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.58 Einwendernummer 218

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.59 Einwendernummer 219

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.60 Einwendernummer 224

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.61 Einwendernummer 225

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.62 Einwendernummer 228

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.63 Einwendernummer 241

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.64 Einwendernummer 257 – 259

Die Einwenderin ist von dem Vorhaben weder unmittelbar noch mittelbar betroffen. Sie hat ihren Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens. Die einzelnen Einwendungsschreiben der Einwenderin werden unter den lfd. Nummern 257 – 259 berücksichtigt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt die Einwenderin vor, dass der Radverkehr so sicher wie möglich geplant und umgesetzt werden müsse. In der jetzigen Planung sei dies nicht der Fall.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Trennung bzw. Entflechtung der jeweiligen Verkehrsnutzungen ist ein wichtiges Ausbauziel und trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Fußgängerverkehrs auf der Königsbrücker Straße bei. Die Anlage der Radverkehrsanlagen erfolgt entsprechend den Vorgaben der RAST 06 und ERA 2010.

2.2.65 Einwendernummer 263

Der Einwender hat seinen Wohnsitz in der Dresdner Neustadt und ist damit mittelbar betroffen und einwendungsbefugt.

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Außerdem führt der Einwender aus, dass auf der Königsbrücker Straße heute nur 14.000-18.000 Autos pro Tag fahren würden. Die Deutschen Baurichtlinien würden dafür eine zweispurige und nicht vierspurige Verkehrsführung vorsehen. Auf der Bautzner Straße würden weitaus mehr Autos fahren als auf der Königsbrücker Straße. Die Bautzner Straße sei vor kurzen im Bestand saniert worden (Martin-Luther-Straße bis Waldschlößchenbrücke). So solle man das auch hier machen. Die deutschen Baurichtlinien würden eine Aufteilung von Seitenraum-Straße-Seitenraum im Verhältnis 30:40:30 vorsehen. Die Königsbrücker Straße sei ein wichtiges Ortsteilzentrum. Hier müsse der Seitenraum größer werden. Auch bräuchte man wieder auf der ganzen Strecke große Bäume. Es gäbe entlang der Königsbrücker Straße über 40 Einzeldenkmäler. Ein solcher Ausbau sei ein Frevel an der Handwerkskunst und Architektur unserer Vorfahren. Die Königsbrücker Straße sei eine der letzten, historischen „Magistralen“ bzw. "Boulevards"! Dies gelte es zu bewahren.

Die Einwendungen werden zurückgewiesen.

Mit Blick auf die dem Vorhaben zugrundeliegenden Verkehrsprognose und der Planrechtfertigung wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter Punkt C.II und C.III verwiesen.

Sofern in einzelnen Bereichen die für den Fußgänger als angenehm empfundene Aufteilung von Seitenräumen zur Fahrbahn in einem Verhältnis 30:40:30 nicht umgesetzt werden kann, ist dies nicht schädlich, da die hierzu bestehende Regelung in Nr. 3.4 der RAST 06 Empfehlungen darstellen. In die Abwägung ist auch die städtebauliche mögliche und die verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite einzustellen.

Nach keiner der untersuchten Varianten können die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Ausführungen unter C.V.9.1 und Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Für die Kompensation der geplanten Baumfällungen sind zahlreiche Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen vorgesehen, insofern wird auf die Ausführungen hierzu unter C.V.9.1 verwiesen.

Schließlich ist das Vorhaben auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar, vgl. C.V.3.

2.2.66 Einwendernummer 271

Die Einwenderin ist Anwohnerin einer zur Königsbrücker Straße verlaufenden Nebenstraße und damit unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zudem ist die Einwenderin der Auffassung, dass, so vorteilhaft ein eigener Weg für die Straßenbahnen sei (Rasengleis ohne Verkehrskonflikte), so schwieriger sei ein gesondertes Gleisbett bei engen Platzverhältnissen. Ein Überfahren bei Unfällen, Anlieferungen oder durch Rettungsfahrzeuge sei nicht möglich und erfordere besonders breite Fahrbahnquerschnitte. So werde zugunsten des MIV anderen Straßennutzern wichtiger Raum genommen. Man wende sich entschieden gegen die jetzigen Planungen und fordere eine erneute Planung ohne einen Linksabbieger an der Tannenstraße, welche nur unnötig Durchgangsverkehr in das Hechtviertel ziehe, weiterhin die Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h zwischen Louisenstraße und Bischofsweg zum Erhalt der Sicherheit für alle Nutzer der Straße und die Überfahrbarkeit des Gleisbetts bei Verkehrsstörungen und Notfällen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das geplante Vorhaben ist wie vorgesehen mit besonderen Bahnkörper im nördlichen und südlichen Abschnitt der Maßnahme erforderlich und geeignet (vgl. Ausführungen unter C.II und C.III). Ein Überfahren des besonderen Bahnkörpers für Rettungsfahrzeuge ist vorgesehen. Zur Erforderlichkeit des Linksabbiegers in die Tannenstraße wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 verwiesen. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und werden auch nicht für erforderlich gehalten. Die Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgt durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde.

2.2.67 Einwendernummer 277

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.68 Einwendernummer 280

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.69 Einwendernummer 281

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.70 Einwendernummer 282 und 283

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.71 Einwendernummer 299

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.72 Einwendernummer 300

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.73 Einwendernummer 301

Die Einwenderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und damit mittelbar Betroffene. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt die Einwenderin folgende Einwände vor: Die Königsbrücker Straße verbinde Hechtviertel, Bogenviertel und „Szenenviertel“ miteinander, das solle so bleiben, um die Lebensqualität vor Ort zu erhalten. Deshalb: 30 km/h beibehalten bedeute mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. Breite Fußwege ermöglichen ein friedliches Miteinander (Kinderwagen, Rollator, Fahrräder); Begrünung von Außenanlagen vor Geschäften. Der Erhalt der Bäume sei bedeutsam. Die Straßenbahnhaltestellen seien ohne Bordkante auszugestalten.

Dringend notwendig sei die Schaffung von P & R – Parkplätzen oder Parkhäusern um Dresden. Sollte die Königsbrücker Straße im Bestand saniert werden, könnten überschüssige Mittel in ein Parkhaus am Flughafen investiert werden.

Dooring-Unfall: Gestresste Autofahrer oder deren Mitfahrer würden plötzlich die Autotüren zum Radstreifen hin öffnen, ohne nach hinten auf den nachfolgenden Fahrradverkehr zu schauen und schubsten den Radfahrer vom Rad auf die Fahrbahn, wo dieser dann von einem nachfolgenden Fahrzeug überfahren werde. Bezug genommen werde auf einen Unfall am 13. August 2018 auf der St. Petersburger Straße.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Mit dem Vorhaben gehen keine Änderung der Verbindungsfunktion zwischen der Königsbrücker Straße und der genannten Viertel einher. Zudem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit als reine Entwurfsgeschwindigkeit im Rahmen der Planung berücksichtigt und ist darüber hinaus nicht planfeststellungsrelevant. Sie wird unabhängig dieses Planfeststellungsverfahrens von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde nach Prüfung der jeweiligen Umstände festgelegt.

Allein mit einer Bestandssanierung ließen sich nicht die unter C.II.2 beschriebenen Planungsziele verwirklichen. Mit Blick auf die Variantenwahl und auf die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Verkehrsprognose wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.II.4.2 und C.III verwiesen. Die Schaffung neuer Parkplätze und Parkhäuser ist eine separate Planungsaufgabe der Landeshauptstadt Dresden und kein Gegenstand dieser Planfeststellung.

Beim Ausbau der Königsbrücker Straße sind alle Verkehrsnutzungen einer umfassenden Betrachtung unterzogen worden. Ein maßgebliches Planungsziel ist die

Entflechtung der jeweiligen Verkehrsnutzungen. Zudem sind separate regelkonforme Radweganlagen geplant, wodurch die Gehwege von der derzeit anzutreffenden Nutzung durch Radfahrer befreit werden. Hierdurch wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein wesentlicher Betrag zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs geleistet.

Darüber hinaus sind die Gehwege in der gesamten Planung grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAST 06. Es bestehen auch keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden. Denn in den Bereichen mit längs zur Fahrbahn befindlichen Parkstreifen sind bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände berücksichtigt worden, um Unfälle aufgrund plötzlicher Türöffnungen am Fahrzeug zu verhindern. Zudem entsprechen die geplanten Straßenbahnhaltestellen den einschlägigen Regelwerken.

Die Thematik Eingriff in Natur und Landschaft, insbesondere die erforderlich werdenden Baumfällungen im Plangebiet wird ausführlich unter C.V.9.1 behandelt, worauf verwiesen wird.

2.2.74 Einwendernummer 302

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.75 Einwendernummer 303

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.76 Einwendernummer 309

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.77 Einwendernummer 310

Der Einwender ist Bewohner der Dresdner Neustadt und damit als mittelbar Betroffener einwendungsbefugt. Er bezieht sich auf den Einwand 37 der Bürgerinitiative zur Ursprungsplanung. Insoweit wird hierauf verwiesen.

Im Rahmen der Online-Konsultation vertieft der Einwender sein Vorbringen:

Die Erwiderung der Vorhabenträgerin sei nicht schlüssig. Durch Wegfall des Linksabbiegers an der Schauburg werde zwangsläufig Verkehr, der in die südlichen Bereiche von Hecht/ Rudolf-Leonhardstraße sowie den Großbereich Bischofsplatz ziele, über den neu vorgesehenen Linksabbieger in die Tannenstraße geleitet und die dortigen Wohnstraße,

speziell den Kreuzungsbereich Tannenstraße/Königsbrücker Platz, sehr belasten. Bereits jetzt sei dort bedeutender Schleichverkehr zu beobachten, der diese Verbindung als Abkürzung zwischen Stauffenbergallee und Königsbrücker Straße in südlicher Richtung als auch zwischen Königsbrücker Straße und Buchenstraße in nördlicher Richtung nutze. Wenn nun die Linksabbiegemöglichkeit in die Tannenstraße noch dazukomme, werde zwangsläufig eine Einladung zu weiterem Durchgangsverkehr als Schleichverkehr wirken, um das auch in Zukunft bestehende Nadelöhr Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee zu umfahren. Aufgrund des neu entstehenden Schulzentrums 151. Oberschule an der Stauffenbergallee werde noch mehr Schüler-Fußgängerverkehr in diesem zukünftig stärker belasteten Kreuzungsgebiet entstehen. Das Argument "Linksabbieger am Bischofsweg wirkt attraktiv für Durchgangsverkehr" - ja, die dortigen Straßen Königsbrücker Straße / Bischofsweg seien natürlich aufnahmefähiger als die oben genannten Wohnstraßen.

Tannenstraße und Rudolf-Leonhardt-Straße im Vorrangnetz für genehmigungspflichtigen Schwerverkehr: Die Erwiderung erläutere nicht, warum im Falle von geplanten Umleitungen des Schwerverkehrs aufgrund einmaliger Baumaßnahmen die Einmündungsquerschnitte/Kurvenradien Königsbrücker Straße/Tannenstraße so groß - zulasten des Fußgängerbereichs - gestaltet werden müssten. Wie bereits beschrieben wurde, könnten solche temporären Radienerweiterungen auch mit anderen mehrfach praktizierten Maßnahmen (temporärer Asphaltauftrag) gelöst werden. Der Argumentation folgend müssten nun auch die Kurvenradien im weiteren Verlauf der Umleitungsstrecke (Tannenstraße West/ R-L-Straße nördlich) baulich angepasst werden. Dies werde doch hoffentlich nicht erfolgen? Wenn nein, sei nicht einzusehen, wieso das dann an anderer Stelle dauerhaft geschaffen werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Thematik Verkehrsführung am Bischofsweg und der alternativen Linksabbiegemöglichkeiten sowie der Lärmauswirkungen wird ausführlich unter C.V.15.1.1 und C.V.6.1.6 behandelt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird Bezug genommen.

Die Bemessung der Knotenpunktausrundungen sind entsprechend der Schleppkurve für das jeweils maßgebende Bemessungsfahrzeug erfolgt. Sie gewährleisten eine sichere Befahrung der Verkehrsanlage, sodass ein Überfahren des Gehweges und eine damit einhergehende Gefährdung für den Fußgängerverkehr ausgeschlossen wird. Die Aufweitung im Bereich des Knotenpunktes Tannenstraße ist aus fahrgeometrischen Gründen erforderlich, da sich die Tannenstraße zwischen Rudolf-Leonhardt-Straße und Königsbrücker Straße im Vorrangnetz der Landeshauptstadt Dresden für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte befindet. Nach dem geplanten Ausbau der Stauffenbergallee unter den DB-Brücken wird die Anzahl der Schwerlast- und Großraumtransporte zwar wahrscheinlich geringer. Jedoch werden weiterhin Fahrten über die Tannenstraße erforderlich sein, da deren Durchfahrtshöhe weiterhin größer ist als die in der Stauffenbergallee. Andere Alternativstrecken zur Tannenstraße sind nicht geeignet, da diese teilweise in der Höhe bzw. Tonnage begrenzt sind. So zum Beispiel im Zuge der Stauffenbergallee, besitzt die Brücke eine Tonnagebegrenzung von 75 t, die Brücke über die Eisenbahn auf der Königsbrücker Straße ist auf 125 t begrenzt und die Hansastraße ist eingeschränkt auf eine Höhe von 4 m bedingt durch das Brückenbauwerk. Die große lichte Durchfahrtshöhe der Brücke Tannenstraße ermöglicht hingegen Transporte bis zu einer Höhe von 4,65 m.

Temporäre Lösungen (Asphaltaufrag) sind bei Dauergenehmigungen in einem Zeitraum bis zu einem halben Jahr im Voraus praktisch nicht umsetzbar und daher abzulehnen, da die exakte Häufigkeit und der konkrete Termin nicht bekannt sind.

Anpassungsmaßnahmen im weiteren Verlauf der Streckenführung für den Schwerverkehr werden nicht erforderlich, da das Verkehrsaufkommen auf der Rudolph-Leonhardt-Straße mit ca. 2.000 Kfz/Tag relativ gering ist. Es sprechen keine Gründe der Verkehrssicherheit gegen die Nutzung der Gegenfahrbahn zur Gewährleistung der Schleppkurve. Die Straßenverkehrssituationen auf der Königsbrücker Straße und der Rudolph-Leonhardt-Straße sind nicht miteinander vergleichbar.

2.2.78 Einwander Nummer 314

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.79 Einwander Nummer 316

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.80 Einwander Nummer 319

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.81 Einwander Nummer 322

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.82 Einwander Nummer 323

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.83 Einwander Nummer 324

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.84 Einwander Nummer 325

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Sie schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Die nachstehend aufgelisteten Einwender haben erstmals im Rahmen der 1. Tektur Einwendungen erhoben. Soweit die Einwendungen Themen zum Gegenstand haben, die sich nicht auf die Änderungen beziehen, sind sie mit ihrem Vorbringen gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert. Dessen ungeachtet hat sich die Planfeststellungsbehörde höchst vorsorglich mit den Einwänden auseinandergesetzt.

2.2.85 Einwander Nummer 342

Die Einwenderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und somit mittelbar Betroffene. Sie hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren präkludiert. Die Planfeststellungsbehörde hat ihren Vortrag ungeachtet der formellen Präklusion gewürdigt.

Darüber hinaus trägt die Einwenderin vor, dass der Wegfall des Linksabbiegers an der Schauburg zu massiven Verkehrszunahmen in den Wohngebieten führe. Wie habe man sich den weiteren Verkehrsfluss in Richtung Hansa-, Großenhainer- und Leipziger Straße vorgestellt? Als Anwohner der Rudolf-Leonhard-Straße leide man schon jetzt sehr darunter, dass die Rudolf-Leonhard-Straße von vielen PKW als Ausgleichstrecke genutzt werde, um der Königsbrücker Straße mit ihrem Kopfsteinpflaster und der Fußgängerampel zu entgehen. Diese Autos würden dabei weder auf die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h, noch auf die Kindertagesstätte AZ Conny oder auf die Anwohner, Radfahrer oder kleine Kinder Rücksicht nehmen. Auf der Hechtstraße befänden sich stadteinwärts die S-Bahnhaltestelle Bischofsplatz und ein Spielplatz, am anderen Ende Dresdens größte Grundschule mit 500 Kindern. Alles ohne Querungshilfen, Schwellen oder einer polizeilichen Überprüfung der Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Auf der Johann-Meyer-Straße befänden sich gleich 4 Kindertagesstätten. Insbesondere die Querung am Kindergarten Neustädter Entdeckerhaus sei für Kinder und Eltern schon jetzt teilweise sehr unübersichtlich und gefährlich, da hier der Blick in alle Richtungen von parkenden Autos erschwert werde. Selbstverständlich gäbe es auch hier keinerlei Querungshilfen für die jüngsten und schützenswertesten Bürger dieser Stadt. Im Zuge der dringend notwendigen Verkehrswende habe man eigentlich gehofft, dass Wohngebiete und kleine bewohnte Seitenstraßen für den Durchgangsverkehr gesperrt würden und nicht noch wissentlich und willentlich extra durchgeführt werde. Man müsse schon sehr zynisch sein, um sich Klimaneutralität, Verkehrswende, Dresden als attraktiven Wohnort und den Schutz von Kindern auf das Tapet zu schreiben und dann den Durchgangsverkehr von der Königsbrücker Straße zur Hansastrasse, Großenhainer- und Leipziger Straße durch eines der kinderreichsten Wohngebiete Dresdens zu zwingen. Man lege entschieden Widerspruch gegen diese Planung ein und bitte ganz dringend darum, zu überprüfen, warum der Linksabbieger statt in den jetzt bestehenden, ausreichend breiten und dafür geeigneten Bischofsweg, der im jetzigen Bestand keinerlei Stauerscheinungen oder Störungen im Verkehrsfluss auslöse, durch ein schützenswertes, kinderreiches Wohngebiet gezwungen werden solle, welches im Übrigen auch keinerlei direkte Verbindung zu den Zielstraßen biete.

Die Einwände werden zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter C.V.15.1 verwiesen und Bezug genommen.

2.2.86 Einwander Nummer 343

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.87 Einwendernummer 344

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.88 Einwendernummer 346

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.89 Einwendernummer 347

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.90 Einwendernummer 348

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.91 Einwendernummer 349

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.92 Einwendernummer 350

Die Einwenderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und somit mittelbar Betroffene. Sie hat sich erstmals im Rahmen der 1. Tektur geäußert. Da der Einwendungspunkt Themen betrifft, der bereits zur Ursprungsplanung hätte vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren präkludiert. Ungeachtet der formellen Präklusion hat sich die Planfeststellungsbehörde mit ihrem Vortrag befasst.

Die Einwenderin bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Weiterhin trägt die Einwenderin vor, die Sicherheit, der soziale Ort sowie die Fortbewegung als Radfahlerin und Fußgängerin würden beeinträchtigt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die entsprechenden Ausführungen unter C.II.3 und 4 wird verwiesen.

2.2.93 Einwander Nummer 351

Die Einwanderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.94 Einwander Nummer 352

Die Einwanderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.95 Einwander Nummer 353

Die Einwanderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und somit mittelbar Betroffene. Sie hat sich erstmals im Rahmen der 1. Tektur geäußert. Da die Einwendungspunkte Themen betrifft, der bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwanderin in diesem Verfahren präkludiert. Ungeachtet der formellen Präklusion hat sich die Planfeststellungsbehörde mit ihrem Vortrag befasst.

Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zudem befürchte die Einwanderin eine Gefährdung für Umwelt und Anwohner durch erhöhtes Verkehrsaufkommen, Luftverschmutzung und Lärm. Außerdem entstehe ein erhöhtes Risiko durch schnell fahrende Autos. Ebenfalls würden unnötige Kosten entstehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben wurde auf dessen Umweltverträglichkeit hin geprüft. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.IV verwiesen. Zudem ist nicht ersichtlich, dass der Ausbau der Königsbrücker Straße zu induziertem Verkehr führen wird. Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes wird auf die Ausführungen unter C.V.6.1 und 6.2 verwiesen. Der Einwand der Entstehung unnötiger Kosten vermag ebenfalls nicht zu verfangen. Für das Bestehen finanzieller Schranken gibt es weder zureichende Anhaltspunkte noch sind solche substantiiert vorgetragen.

2.2.96 Einwander Nummer 354

Die Einwanderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und damit mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Sie hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwanderin in diesem Verfahren präkludiert. Die Planfeststellungsbehörde hat sich inhaltlich mit ihrer Äußerung befasst.

Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Außerdem befinde sich die Einwenderin oft aus privaten Gründen im Planungsgebiet. Der Besuch von Cafés werde durch fehlenden Platz erschwert. Die Unsicherheit als Fußgängerin oder Fahrradfahrerin steige.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin ist einerseits nicht konkret von dem Vorhaben betroffen. Zudem ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass durch die künftige Trennung der Verkehrsnutzungen die Sicherheit und Leichtigkeit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht wird. In Übereinstimmung mit den Ausführungen der Vorhabenträgerin werden im Kernbereich des Ortsteilzentrums die Gehweganlagen breiter gestaltet, um Geschäftsauslagen und Außengastronomie als Sondernutzungen zu gewährleisten.

2.2.97 Einwander Nummer 355

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.98 Einwander Nummer 356

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.99 Einwander Nummer 357

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.100 Einwander Nummer 360

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Ihr Vortrag bezieht sich inhaltlich auf Einwendungsthemen, welche seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebracht wurden. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.101 Einwander Nummer 361

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.102 Einwander Nummer 363

Die Einwenderin ist Anwohnerin der Königsbrücker Straße und unmittelbar betroffen. Sie hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren präkludiert. Eine Befassung mit der Einwendung ist dennoch erfolgt.

Die Einwenderin bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Es wird zudem vorgetragen, die Mitglieder der Bürgerinitiative "Königsbrücker muss leben!" sowie die Einwenderin hätten einen großen Bezug zur Königsbrücker Straße. Man lebe hier, gehe hier einkaufen, flanieren, besuche die Schauburg, erfreue sich an der historischen Baumallee und einige der Mitglieder der Bürgerinitiative hätten hier ihren persönlichen Lebensmittelpunkt. Daher hätten alle und die Einwenderin ein persönliches Interesse, dass eine Sanierung der Königsbrücker Straße zu einem städtebaulich sinnvollen Ergebnis führe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Ausführungen der Einwenderin enthalten – über die Einwände der Einwanderinnummer 255 hinaus – kein sachliches Gegendvortrag zum Vorhaben. Es wird vollumfänglich auf die Abwägung zur Einwanderinnummer 255 verwiesen.

2.2.103 Einwanderinnummer 364

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.104 Einwanderinnummer 365

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.105 Einwanderinnummer 367

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.106 Einwanderinnummer 368

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.107 Einwanderinnummer 369

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.108 Einwendernummer 370

Die Einwenderin ist Anwohnerin der Königsbrücker Straße und unmittelbar betroffen. Sie hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren präkludiert. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Einwendungen dennoch einer Würdigung unterzogen.

Die Einwenderin bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Darüber hinaus führt die Einwenderin aus, dass man seit 1905 in der Königsbrücker Straße (...) wohne. Der Großvater sei königlicher Hoflieferant gewesen. Warum werde dieses Viertel nicht unter Denkmalschutz gestellt? Warum erhalte man nicht die Baumalleen?

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist sowohl mit den Belangen des Denkmalschutzes als auch mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Auf die Ausführungen unter C.V.3 und C.V.9.1 wird daher verwiesen.

2.2.109 Einwendernummer 371

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.110 Einwendernummer 372

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.111 Einwendernummer 373

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.112 Einwendernummer 374

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.113 Einwendernummer 375

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.114 Einwendernummer 376

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.115 Einwendernummer 377

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.116 Einwendernummer 378

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.117 Einwendernummer 379

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.118 Einwendernummer 380

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.119 Einwendernummer 384

Die Einwenderin ist Anwohnerin der Königsbrücker Straße und unmittelbar betroffen. Sie hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren präkludiert. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Einwendungen dennoch einer Würdigung unterzogen.

Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt die Einwenderin Folgendes vor:

Die Königsbrücker Straße führe durch ein lebendiges Viertel. Tagsüber mit vielen Familien und Kindern, nachts führe ein reges Nachtleben zu einigem Betrieb auf der Straße. Diese Menschen seien als Fußgänger unterwegs. Ein Tempolimit von 30 km/h erscheine angemessen, aber auf keinen Fall Tempo 70 km/h! Man sehe dort ein großes Unfallpotential.

Auch bezugnehmend auf die Lebendigkeit der Straße („Boulevard“) empfinde man es als stark einschränkend, dass die Gehwege teilweise sehr schmal geplant seien. Bleibe man auf dem Gehweg stehen, weil einem ständig Bekannte für einen kurzen Plausch begegneten, so stehe man mit hoher Wahrscheinlichkeit im Weg: für das Lastenrad, welches auf dem Radweg geschoben werde, für die Familie mit Kinderwagen, für die Warenanlieferung der Geschäfte. Man sei der Meinung, dass diese kurzzeitige, spontane Aufenthaltsqualität mitgedacht werden müsse.

Thema Verkehrswende:

Die Einwenderin empfinde den Planungsentwurf als nicht zeitgemäß. Es sei prinzipiell zum Ziel erklärt worden, den Nahverkehr (Tram/Bus) zu fördern und zu stärken. Inwieweit werde er bevorteilt, wenn der motorisierte Individualverkehr genauso schnell (wenn nicht sogar schneller) durchgeleitet werde? Dazu komme, dass die Autoquote (Anwohner/Einwohner) in der Neustadt geringer sei als im Vergleich Großraum Dresden, so dass vor allem Personen, die keinen persönlichen Bezug zur Königsbrücker Straße hätten, sondern einfach nur als „Durchgangsstraße“ nutzten, von dem aktuellen Entwurf profitierten.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße muss vielfältigen Nutzungsansprüchen genügen. Bei der Planung wurden daher neben den erforderlichen verkehrlichen Randbedingungen auch die Anforderungen der Seitenräume sowie dem Erhalt der ortstypischen Gegebenheiten und der Straßencharakteristik berücksichtigt. Die Fußgängerqualität ist hierbei wichtiger Planungsbestandteil, bei dem die Schaffung sicherer sowie barrierefreier Anlagen grundlegende Aufgaben sind. Dies erfolgt bei der Königsbrücker Straße insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr. Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehwegenanlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion. Zudem trägt die Planung von Grünflächen sowie Baumneupflanzungen, der Einordnung von Sitzgelegenheiten und von Trinkbrunnen zum Ausgleich der eingewandten Verschlechterung der Aufenthaltsfunktion bei. Daher ist das gegenständliche Vorhaben erforderlich und geeignet, den fachplanerischen Zielen zu entsprechen (vgl. unter C.II und C.III).

Zudem wird klargestellt, dass das hier erwähnte Tempolimit der Entwurfsgeschwindigkeit der Straßenbahn entspricht und dies eine rein planerische Größe ist. Diese dienen dem Entwurf von Verkehrsanlagen und basieren auf den Trassierungsrichtlinien. Diese Geschwindigkeit ist nicht gleichzusetzen mit der anzuordnenden Geschwindigkeit. Darüber hinaus sind Straßenverkehrsverfügungen nicht notwendiger Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Außerdem sind die Gehwege in einer regelkonformen Breite vorgesehen. Sie sind grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung

zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAST 06 (vgl. hierzu unter C.II.4.2).

2.2.120 Einwendernummer 386

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.121 Einwendernummer 387

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.122 Einwendernummer 388

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.123 Einwendernummer 389

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.124 Einwendernummer 390

Als Anwohner der Dresdner Neustadt ist der Einwender einwendungsbefugt. Er hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist der Einwender in diesem Verfahren präkludiert. Ungeachtet der formellen Präklusion hat sich die Planfeststellungsbehörde mit dem Vortrag des Einwenders auseinandergesetzt.

Der Einwender bezieht sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt er vor, der Straßenausbau sei insgesamt zu breit und unnötig. Radwege würden unterbrochen, was sehr gefährlich sei. Besonderes gelte das für die Kinder des Einwenders. Breite Geh-/Radwege würden die Lebensqualität merklich erhöhen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Erforderlichkeit des Vorhabens wird auf die Ausführungen unter C.II und insbesondere zum Ausbaustandard der Geh- und Radwege auf Punkt C.II.4.2 verwiesen. Zudem werden mit dem Vorhaben erstmals regelkonforme Radverkehrsana-

gen angelegt und Gehwege von der Fremdnutzung befreit. Dadurch und die künftige Trennung der jeweiligen Verkehrsnutzungen wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs auf der Königsbrücker Straße erhöht.

2.2.125 Einwendernummer 391

Die Einwenderin ist aufgrund ihrer Wohnanschrift zwar nicht unmittelbar, gleichwohl aufgrund ihres Vortrags erkennbar mittelbar Betroffene. Sie hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren formell präkludiert. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dennoch mit ihren Ausführungen befasst.

Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Als zusätzlicher Einwand wird vorgetragen, dass die aktuelle Lärmbelastung auf der Königsbrücker Straße schon sehr hoch sei. So laut, dass man es im Büro der Einwenderin (Ecke Bischofsweg/Königsbrücker Str.) jeden Tag trotz geschlossener Fenster deutlich wahrnehme. Bei geöffneten Fenstern mache es das konzentrierte Arbeiten sehr schwierig. Im Winter bei kalten Tagen sei das Stoßlüften sehr unangenehm, da die Abgasbelastung aufgrund der Autos sehr hoch sei. Durch den Ausbau der Königsbrücker Straße werde diese Straße attraktiver für den Autoverkehr gestaltet. Dies führe zu einer höheren Lärm- und Abgasbelastung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zu C.V.6.1 und 6.2 wird hingewiesen.

2.2.126 Einwendernummer 392

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.127 Einwendernummer 393

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.128 Einwendernummer 394

Die Einwenderin hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren formell präkludiert. Als Bewohnerin der Dresdner-Neustadt ist die Einwenderin einwendungsbefugt, so dass die Planfeststellungsbehörde vorsorglich das Vorbringen bewertet hat.

Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend wird ausgeführt, dass die Einwenderin ihre Wohnung und damit ihren Lebensmittelpunkt im Gebiet habe. Sie nutze die Einkaufsmöglichkeiten und die Wege zu den Naherholungsgebieten.

Der Vortrag wird zur Kenntnis genommen.

Das Vorbringen genügt im Übrigen nicht den Anforderungen an eine Einwendung im Sinne des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG als sachliches Gegenvorbringen (Neumann/Külpmann in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 10. Auflage, § 73 Rn. 82).

2.2.129 Einwendernummer 395

Die Einwenderin hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren formell präkludiert. Als Anwohnerin einer Nebenstraße zur Königsbrücker Straße ist sie gleichwohl einwendungsbefugt. Die Planungsfeststellungsbehörde hat ihren Vortrag einer Bewertung unterzogen.

Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

Außerdem ist die Einwenderin der Ansicht, dass die Demonstrationen bei „Fridays for Future“, welche der Einwenderin sehr am Herzen lägen, gezeigt hätten, dass der Klimawandel auch einen Wandel in den Planungen und Umbau in den Städten erfordere.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Klimaschutzes vereinbar, insoweit wird Ausführungen unter C.V.7 Bezug genommen.

2.2.130 Einwendernummer 396

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.131 Einwendernummer 398

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.132 Einwendernummer 399

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.133 Einwendernummer 400

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.134 Einwendernummer 401

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.135 Einwendernummer 408

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.136 Einwendernummer 411

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.137 Einwendernummer 412

Der Einwender hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Er bezieht sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände. Er schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.138 Einwendernummer 413

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit Ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.2.139 Einwendernummer 414

Die Einwenderin hat sich erstmals zur 1. Tektur geäußert. Sie bezieht sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände und schließt sich diesen an. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3 Musterschreiben mit Anschluss an Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“

Im Rahmen des Musterschreibens wurden folgende Einwendungspunkte vorgebracht.

Einwand 1

Den Einwendern seien die Einwände der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ bekannt. Diesen Einwänden schließe man sich an.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Äußerung zur Kenntnis. Es wird hierzu auf die Ausführungen unter Punkt C.VI.2.1 verwiesen.

Einwand 2

Das bisherige und das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen rechtfertigen nicht eine Verbreiterung der Straße zu Lasten der Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen. Dies werde in der Tektur noch deutlicher.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Wie bereits unter Punkt C.II ausgeführt, worauf verwiesen und Bezug genommen wird, ist die Planrechtfertigung für das Vorhaben gegeben. Das Vorhaben entspricht den fachplanerischen Zielen des Personenbeförderungsgesetzes und des Fernstraßengesetzes. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde besteht der verkehrliche Bedarf, die Leistungsfähigkeit der Königsbrücker Straße durch den geplanten Ausbau zu erhöhen. Dies erfolgt unter Berücksichtigung der Bedeutung aller Verkehrsarten. In der Folge des geplanten Ausbaus der Straßenbahnanlagen wird die Straße regelkonform angepasst. Der Ausbaustandard sowohl der Straßenbahn als auch der Straße entsprechen den einschlägigen Richtlinien – RAST 06, BOStrab und BOStrab-Trassierungsrichtlinien – auch unter Berücksichtigung des perspektivisch zurückgehenden Verkehrsaufkommens. Ergänzend wird hierzu auch auf die Ausführungen unter Punkt C.II.4 verwiesen.

Einwand 3

Städtebauliche Zielsetzungen für die Lebensqualität im Stadtbezirk Neustadt müssten den Vorrang vor dem Interesse an der Schnelligkeit des Kfz- Durchgangsverkehrs haben. Dies werde in der Tektur noch deutlicher.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung des Vorhabens erfolgte entsprechend den Anforderungen an eine Hauptverkehrsstraße unter Berücksichtigung und Verknüpfung von verkehrlichen und städtebaulichen Merkmalen.

Hierbei war die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr ein wichtiges Kriterium, um insbesondere die störungsfreie Abwicklung des ÖPNV zu priorisieren.

Darüber hinaus wurden aber auch weitere wichtige Ansprüche an den Straßenzug berücksichtigt u. a. die Schaffung durchgängiger Radverkehrsanlagen, die Herstellung einer alleeartigen Straßenbepflanzung, die Erhaltung/Sicherung von Seitenräumen für den Fußgängerverkehr, die Herstellung separater Ladezonen für den Lieferverkehr sowie die Erfüllung gestalterischer Ansprüche an die gesamte Verkehrsanlage, aber auch eine umfangreiche Anpassung der unterirdischen Versorgungsleitungen. Nur dadurch sind eine Ordnung des Verkehrsraumes und somit die Gewährleistung der Verkehrssicherheit möglich. Diese Planungsanforderungen wurden unter dem Fokus eines minimalen Eingriffs in die angrenzenden Seitenbereiche des Straßenzuges und der von Eingriffen in Kulturdenkmäler berücksichtigt.

Schließlich wird auf die Ausführungen unter Punkt C.V.3 und 8 verwiesen.

Einwand 4

Die über 120 alten Bäume müssen unter allen Umständen erhalten werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der vorhabenbedingte Eingriff in Natur und Landschaft ist als unvermeidbar zu qualifizieren. Wie die Variantenuntersuchung zeigt, können in keiner der betrachteten Varianten die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos.

Zudem wurde seitens der Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens aufgegeben, den Erhalt der vierreihigen Baumallee im nördlichen Bauabschnitt der Maßnahme gesondert unter den Kriterien erhaltenswürdig, erhaltensfähig und der Verhältnismäßigkeit zu prüfen. Im Rahmen dessen ist die Unvermeidlichkeit bestätigt worden.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Punkt C.V.9.1 verwiesen und Bezug genommen.

Einwand 5

Alternativ würden breitere Fuß- und Radwege im Planungsabschnitt Mensch und Umwelt dienen. Bestehende Probleme wie Luftverschmutzung, erhöhter Lärmpegel sowie erhöhtes Risiko im Straßenverkehr für Fußgänger und Radfahrer würden endlich reduziert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung der Geh- und Radwege erfolgt entsprechend der gültigen Straßenausbauparameter. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen und Bezug genommen.

Zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Belange Luftschadstoffe und Lärm wird ebenfalls nach oben auf den Punkt unter C.V.6.1 und 6.2 verwiesen und Bezug genommen.

Darüber hinaus trägt das Vorhaben insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr und der Anlage von separaten Radverkehrsanlagen zur Verkehrssicherheit bei. Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehwegenanlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion.

Folgende Einwender haben sich dieser Mustereinwendung mit z. T. darüberhinausgehenden Einwänden angeschlossen:

2.3.1 Einwendernummer 2

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.2 Einwendernummer 13

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.3 Einwendernummer 14

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.4 Einwendernummer 16

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.5 Einwendernummer 17

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.6 Einwendernummer 19

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.7 Einwendernummer 21

Die Einwenderin ist mangels Angabe einer konkreten Adresse nicht einwendungsbefugt, die Planfeststellungsbehörde hat sich dennoch mit ihrem Vortrag befasst. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Darüber hinaus fragt die Einwenderin, warum überall Pflanzen und Bäume entfernt und Flächen zubetoniert würden.

Dieser Einwendungspunkt wird zurückgewiesen.

Der unvermeidliche Eingriff in Natur und Landschaft wird unter Punkt C.V.9.1 beschrieben und bewertet. Die Planfeststellungsbehörde nimmt hierzu ausdrücklich Bezug.

2.3.8 Einwander Nummer 22

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.9 Einwander Nummer 25

Der Einwander ist aufgrund seines Wohnsitzes weder unmittelbar noch mittelbar von dem Vorhaben betroffen und daher nicht einwendungsbefugt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich gleichwohl mit seinem Vortrag auseinandergesetzt. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Der Einwander ist zudem der Ansicht, dass sich Kulturhauptstadtbewerbung und die Zerstörung von Kultur- und Denkmalbauten wie am Beispiel Königsbrücker Straße sich ausschließen.

Dieser Einwendungspunkt wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist wie unter Punkt C.V.3 und unter C.V.8 aufgezeigt mit den Belangen des Denkmalschutzes und mit den städtebaulichen Belangen, insbesondere mit der Erhaltungssatzung H-04, Äußere Neustadt vereinbar.

2.3.10 Einwander Nummer 27

Die Einwanderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und daher mittelbar Betroffene. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Sie trägt zudem vor, der gemütliche und dörfliche Charakter der Neustadt durch einen vierspurigen Ausbau ginge verloren.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Parameter des Straßenausbaus richten sich nach der einschlägigen Straßenkategorie. Die Königsbrücker Straße ist als angebaute Straße innerhalb bebauter Gebiete mit maßgebender Verbindungsfunktion in die Straßenkategorie HS III (angebaute Hauptverkehrsstraße) eingestuft, was keinen rechtlichen Bedenken begegnet. Hierzu wird auf die Ausführungen unter Punkt C.II.4.2 verwiesen und ausdrücklich Bezug genommen. Um dem Charakter des Ortsteilzentrums der Dresdner Neustadt gerecht zu werden, entsprechen die Planungsparameter im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg dem Charakter einer „innerstädtischen Geschäftsstraße“. Mit der Neuplanung werden die Gehwege von Fremdnutzungen befreit, die die bestehenden Anlagen derzeit stark negativ beeinträchtigen. Somit stehen die Gehwege zukünftig der alleinigen Nutzung des Fußgängerverkehrs zur Verfügung, was die aktuellen Zustände deutlich verbessert. Im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt wurden die Gehwegenanlagen breiter gestaltet, um Geschäftsauslagen und Außengastronomie zu gewährleisten und somit eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion zu erreichen.

2.3.11 Einwendernummer 28

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.12 Einwendernummer 29

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.13 Einwendernummer 30

Der Einwender ist Inhaber eines Gewerbebetriebs in einer Nebenstraße zur Königsbrücker Straße und damit unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Darüber hinaus gäbe es viele kleine Gewerbetreibende. Deshalb müssten Parkmöglichkeiten vorhanden sein.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bei der Planung wurden ebenfalls die Belange des ruhenden Verkehrs angemessen berücksichtigt und mit den anderen öffentlichen und privaten Belangen gegeneinander abgewogen.

Dabei wurden bei der Einordnung von Parkstellflächen und Bäumen die verschiedenen Straßenabschnitte differenziert betrachtet. Im mittleren Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße erfolgte aus stadtgestalterischen Gründen die Anordnung der Bäume in der Achse der Parkstellflächen. In Abhängigkeit der neuen Baumstandorte und der bestehenden Grundstückszufahrten ist hier eine größtmögliche Anzahl von Stellplätzen und Ladezonen geplant. Nördlich der Paulstraße werden die Bäume im Gehweg hinter den Stellplätzen zugunsten einer höheren Stellplatzanzahl eingeordnet.

2.3.14 Einwendernummer 31

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.15 Einwendernummer 40

Die Einwenderin ist Anwohnerin in einer Nebenstraße zur Königsbrücker Straße und damit unmittelbar Betroffene. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt die Einwenderin vor, dass Fahrradwege und Fußgänger in Dresden wieder mehr Gehör finden müssten, nicht die Kfz.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben berücksichtigt sowohl die Belange der Fußgänger und als auch die der Radfahrer. So werden u. a. durchgängige Radverkehrsanlagen und Seitenräume für den Fußgängerverkehr geschaffen bzw. werden sichergestellt.

2.3.16 Einwander Nummer 41

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.17 Einwander Nummer 42

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.18 Einwander Nummer 43

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.19 Einwander Nummer 44

Die Einwanderin ist Bewohnerin in der Dresdner Neustadt und damit mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt die Einwanderin vor, dass gegen die Planung Einspruch erhoben werde. Gefordert werde die Umsetzung einer schmaleren Planung. Die Variante 8.4 habe z. B. 5 m mehr Platz in den Seitenräumen. Aber am besten wäre, man saniere die Königsbrücker Straße im heutigen Bestand, so wie man es an der Bautzener Straße hinter der Martin-Luther- Straße gemacht habe.

Die Einwanderung wird zurückgewiesen.

Es wird vollumfänglich auf die Variantenprüfung unter C.III verwiesen.

2.3.20 Einwander Nummer 45

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.21 Einwander Nummer 47

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.22 Einwander Nummer 54

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.23 Einwander Nummer 58

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.24 Einwander Nummer 62

Die Einwanderin hat sich mit Ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.25 Einwander Nummer 63

Der Einwander ist Bewohner in der Dresdner Neustadt und damit mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Darüber hinaus gibt der Einwander an, dass der Erhalt des Charakters der Königsbrücker Straße als Ortszentrum Priorität vor dem Durchgangsverkehr haben müsse. Die beabsichtigte Umleitung der Linksabbieger durch das Wohngebiet des Einwenders sei inakzeptabel.

Die Einwanderung wird zurückgewiesen.

Der Ausbau der Königsbrücker Straße erfolgte unter Berücksichtigung von verkehrlichen und städtebaulichen Merkmalen. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 und hinsichtlich der geplanten Verkehrsführung auf die Ausführungen zu Straßenbahnanlagen, Straßenbau und –verkehr unter C.V.15 verwiesen und Bezug genommen.

2.3.26 Einwander Nummer 66

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.27 Einwander Nummer 67 und 68

Der Einwander ist aufgrund seines Wohnsitzes nicht unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Der Einwander, dessen Einwände unter der Nummerierung 67 und 68 und weiterhin unter der Nummer 69 berücksichtigt werden, trägt ergänzend vor, dass die dringend notwendigen Parkplätze zwischen Eschen- und Scheunenhofstraße unbedingt erhalten bleiben müssten. Die Einwanderung mit gesonderten Schreiben und individueller Betroffenheit wird nachfolgend unter C.VI.2.12 mit der Einwander Nummer 69 behandelt.

Der Einwendungspunkt wird zurückgewiesen.

Mit der Planung in dem Bereich zwischen Eschen- und Scheunenhofstra  soll eine gute Verkehrssicherheits- und Aufenthaltsqualit  auch durch die geplante Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereiches erreicht werden. Aufgrund des geringen Platzangebotes entfallen die Parkplätze zwischen Eschen- und Scheunenhofstra . In unmittelbarer Nähe stehen weiterhin die geplanten Stellflächen entlang der Königsbrücker Straße zur Verfügung.

Der lediglich mittelbar betroffene Einwender kann kein Abwehrrecht auf Erhalt der Parkplätze aus dem Anliegergebrauch herleiten. Zum einen ist er als Angestellter nicht Anlieger des betroffenen Grundstückes zum anderen leitet sich auch kein regelmäßiger Anspruch auf Erhalt von Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen her. Die Erreichbarkeit des betroffenen Grundstückes ist weiterhin gegeben (vgl. OVG Saarlouis Beschluss vom 21. September 2022, Az: 1 B 200/22).

2.3.28 Einwendernummer 70

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.29 Einwendernummer 71

Die Einwenderin hat ihren Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens und ist damit weder unmittelbar noch mittelbar betroffen. Die Planfeststellungsbehörde hat gleichwohl mit ihr Vorbringen abgewogen. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend führt die Einwenderin aus, dass der Fortbestand ihres Arbeitsplatzes in der Königsbrücker Straße 11 gefährdet sei, sollte der geplante Hochbau der Straßenbahngleise erfolgen. Durch den Hochbau der Gleise sei der Betriebsablauf nicht mehr gegeben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin ist nicht unmittelbar Betroffene, da sie ihren Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens hat. Sie leitet ihre Einwendungsbefugnis aus ihrer Stellung zu ihrem Arbeitsplatz auf der Königsbrücker Straße 11 ab. Aus den hier geltend gemachten Rechten, die den eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes ihres Arbeitgebers und den Anliegergebrauch betreffen, kann die Einwenderin keine Abwehrrechte herleiten. Auch in Vertretung kann die Einwenderin diese Rechte nicht geltend machen, da eine entsprechende Vollmacht nicht vorgelegt wurde. Zudem ist der Vortrag zu unkonkret. Es ist nicht erkennbar wodurch der Hochbau der Gleise, also die Anlage des besonderen Bahnkörpers, den Betriebsablauf nicht nur stören, sondern gänzlich unterbinden soll. Die Andienung der Grundstückes bleibt auch nach dem geplanten Ausbau der Königsbrücker Straße gewährleistet. Im konkreten Fall ist die Zufahrt zum Grundstück trotz der Errichtung eines besonderen Bahnkörpers in Stra enmittellage weiterhin gegeben.

2.3.30 Einwendernummer 72

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.31 Einwendernummer 76

Die Einwenderin ist Anwohnerin der Königsbrücker Straße und damit unmittelbar Betroffene. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zudem sehe sie aufgrund der langen Bauzeit die Gefahr des Kundenverlusts und des damit einhergehenden Verlustes des Arbeitsplatzes. Bereits jetzt würden Parkplätze fehlen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwendung ist nicht substantiiert vorgetragen. Es fehlen konkrete Angaben, welches Geschäft von der Gefahr des Kundenverlustes betroffen sein soll. Zudem ist nicht klar, welche Parkplätze es betrifft. Eine Gefahr des Arbeitsplatzverlustes aufgrund der langen Bauzeit wird nicht gesehen.

Die Länge der Bauzeit ist durch die Komplexität der Baumaßnahme bedingt. Dies zieht insbesondere für Parker, aber auch für die Andienung der Grundstücke bauzeitliche Beeinträchtigungen nach sich. Infolge der aufwendigen Anpassungen und Erneuerungen der unterirdischen Leitungen sind die Bauzeiten und die Bauzustände nicht beliebig optimierbar, da es große Abhängigkeiten untereinander gibt.

Detaillierte Abstimmungen und Informationen zu den jeweiligen Einschränkungen werden rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Grundstückseigentümern, Pächtern und Geschäftsinhabern besprochen (vgl. Nebenbestimmung A.III.17.1.2).

2.3.32 Einwendernummer 77

Die Einwenderin ist aufgrund ihres Wohnsitzes nicht unmittelbar Betroffene. Anhaltspunkte für eine mittelbare Betroffenheit sind ebenfalls nicht ersichtlich. Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde mit ihrem Vortrag auseinandergesetzt. Sie hat sich zunächst mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Über die Einwände aus der Mustereinwendung werde ein Erhalt der Parkplätze gefordert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwendung ist bereits als zu unsubstantiiert zurückgewiesen. Es ist nicht klar, welche Parkplätze betroffen sein sollen.

2.3.33 Einwendernummer 78

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.34 Einwendernummer 79

Der Einwender ist als Anwohner der Königsbrücker Straße unmittelbar Betroffener. Er hat sich zunächst mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Er ist zudem der Auffassung, dass die Lärmbelästigung steigen werde, Parkplätze würden wegfallen, Umsatzrückgänge sowie Kündigungen des Personals seien zu befürchten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Für die Bewertung des Lärms wird auf die Ausführungen unter C.V.6.1 verwiesen und Bezug genommen.

Mit der grundhaften Erneuerung der Königsbrücker Straße werden die Verkehrsanlagen vollständig umgestaltet. Dabei werden die Anlagen für die Straßenbahn, den Radverkehr und für die Fußgänger deutlich verbessert, was sich positiv auf den ganzen Verkehrszug auswirken wird.

Im Bereich der Königsbrücker Straße 76 sind im Bestand keine Ladezonen vorhanden. Mit dem geplanten Ausbau werden erstmals separate Abstellflächen neu geschaffen. Damit entfallen Parkstellflächen zugunsten dieser Ladezone. Hierbei ist eine Abwägung zwischen den verschiedenen verkehrlichen Anforderungen erfolgt, der separate Ladezonen in Bereichen mit größeren Einzelhandelsflächen vorsieht.

Im weiteren Verlauf im Bereich Königsbrücker Straße 76a und 78 werden jedoch wieder Parkplätze angeordnet, die somit in unmittelbarer Nähe zum Einwender zur Verfügung stehen. Es leitet sich auch aus dem Anliegerrecht kein regelmäßiger Anspruch auf Erhalt von Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen her. Die Erreichbarkeit des betroffenen Grundstückes ist weiterhin gegeben (vgl. OVG Saarlouis Beschluss vom 21. September 2022, Az: 1 B 200/22).

Im Übrigen wird mit der Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr die aktuelle Mischnutzung entschärft, was wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen sowie eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion ermöglicht. Somit ist eher von einer Erhöhung der Attraktivität als Einkaufsstraße als von einer Verschlechterung auszugehen.

2.3.35 Einwendernummer 84

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.36 Einwendernummer 85

Der Einwender führt einen Betrieb auf der Königsbrücker Straße und ist damit unmittelbar Betroffener.

Der Einwender sei als Inhaber eines Geschäfts auf der Königsbrücker Straße von dem Vorhaben betroffen. Im Rahmen der Tektur äußerte sich der Einwender ergänzend zu den Einwendungspunkten aus dem Musterschreiben, worauf insofern verwiesen wird, wie folgt:

Er sei Befürworter einer Sanierung weitestgehend im Bestand (V 8.4). An vorderster Stelle stehe als negative Auswirkung für das Geschäft die massive Reduzierung der Parkflächen. Selbst eine Sanierung im Bestand würde im Vergleich zu heute die Parkmöglichkeiten deutlich verringern.

Da der Verkehr in den letzten Jahren extrem zurückgegangen sei, stelle sich die Frage, warum in Anbetracht der politisch vorangetriebenen Verkehrswende die Straße derart verbreitert werden müsse. Eine Bestandssanierung würde die alten Bäume nicht nur erhalten, sondern zusätzlich noch Platz für weitere bieten, um das Mikroklima zu verbessern und einer Überwärmung im Sommer entgegenzuwirken. Die Aufenthaltsqualität würde sich durch eine Sanierung im Bestand deutlich erhöhen, ergänzt durch mehr Bäume, Sitzplätze und z. B. einen grüneren Vorplatz an der Schauburg. Die Königsbrücker Straße als Wohn- und Geschäftsstraße, sowie als Verbindung zwischen Äußerer Neustadt und Hechtviertel würde erheblich aufgewertet. Die bestehenden Restaurants und Ihre Auslagen bzw. Sitzmöglichkeiten hätten immer noch ausreichend Platz und der Boulevardcharakter der Königsbrücker Straße bliebe erhalten, was auch den anliegenden Geschäften, deren Angestellten und natürlich Anwohnern sehr zugute käme. Aus heutiger Sicht sei die Variante 8.7 untragbar und entspreche keineswegs einer nachhaltigen Entwicklung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Variantenuntersuchung wird auf die Ausführungen unter C.III verwiesen und Bezug genommen. Darüber hinaus, unabhängig davon welche Maßnahmen von einer Bestandsanierung überhaupt umfasst sein sollen, stellt die geforderte Sanierung im Bestand keine näher zu untersuchende Variante dar.

Hinsichtlich der Betroffenheit als Geschäftsinhaber ist festzustellen, dass der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb des Einwenders aufgrund des Vorhabens nicht in seiner Substanz beeinträchtigt wird. Der Einwender hat weder im Rahmen der Anhörung zur Ausgangsplanung, zur Online-Konsultation oder der Tekturplanung substantiiert vorgetragen, dass sein Betrieb durch die Planung in der Variante 8.7 bedroht oder in seiner Existenz gefährdet sei. Konkrete Angaben etwa dahingehend, wie viele Kunden/Tag das Geschäft des Einwenders mittels Kfz aufsuchen, sind ebenfalls nicht dargetan. Es handelt sich um eine bloße Behauptung.

Nicht zu verfangen vermag auch die Rüge von negativen Auswirkungen auf das Geschäft durch den Wegfall von Parkmöglichkeiten potenzieller Kunden. Nach den Recherchen der Planfeststellungsbehörde existieren gegenwärtig mehrere öffentliche Parkplätze vor und gegenüber dem Geschäft des Einwenders. Nach der Planung stehen künftig drei Stellplätze direkt vor dem Geschäft zur Verfügung. Darüber hinaus sind in unmittelbarer Nähe weitere Stellplätze vorgesehen. Somit stehen auch nach Umsetzung des Vorhabens geeignete Parkmöglichkeiten in angemessener Anzahl zur Verfügung.

Der Einwender kann den Erhalt der bestehenden öffentlichen Parkplätze unmittelbar an seinem Geschäft nicht beanspruchen. Ausgehend von den Vorgaben der Rechtsprechung zum Umfang des Anliegergebrauchs nach § 8a FstrG ist zu berücksichtigen, dass der Schutz des Anliegergebrauchs nur auf einen notwendigen Zugang zum Grundstück durch eine Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz und nicht auf die Aufrechterhaltung einer bestehenden günstigen Zufahrtsmöglichkeit oder der Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs gerichtet ist. Der Anliegergebrauch reicht nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich

das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechtslage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als anerkanntes Bedürfnis hervorgeht (dazu BVerwG Beschluss vom 11. Mai 1999, Az: 4 VR 7/99, zitiert nach juris Rn. 7; SächsOVG Urteil vom 13. Juli 2022, Az: 1 A 1231/17, zitiert nach juris; OVG Saarlouis Beschluss vom 21. September 2022, Az: 1 B 200/22 Rn. 16). Ein Anlieger kann regelmäßig nicht beanspruchen, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an seinem Grundstück eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Wird jedoch die Erreichbarkeit im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann ihm das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs ein Abwehrrecht vermitteln. Anhaltspunkte für eine wesentliche Erschwerung oder Unmöglichkeit der Erreichbarkeit des Geschäfts des Einwenders sind nicht gegeben.

2.3.37 Einwander Nummer 90

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.38 Einwander Nummer 91

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.39 Einwander Nummer 92

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.40 Einwander Nummer 93

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.41 Einwander Nummer 94

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.42 Einwander Nummer 95

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.43 Einwander Nummer 97

Der Einwander ist mangels Adressangabe nicht einwendungsbefugt. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde den Vortrag gewürdigt.

Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zusätzlich weist der Einwender auf folgende Punkte hin:

- Bäume würden abgeholzt werden
- Ausreichende Gehwege für Fußverkehr
- Parkmöglichkeiten für Kfz

Die unsubstantiierte Einwendung wird zurückgewiesen.

Hilfsweise wird auf die Ausführungen zu dem erforderlichen Eingriff in Natur und Landschaft unter C.V.9.1 und dem Ausbaustandard unter C.II des Beschlusses verwiesen.

2.3.44 Einwendernummer 99

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.45 Einwendernummer 102

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.46 Einwendernummer 103

Die Einwenderin hat sich mit Ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.47 Einwendernummer 104

Die Einwenderin ist Anwohnerin im Einflussbereich des Vorhabens und damit unmittelbar betroffen. Sie hat sich mit Ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend führt die Einwenderin aus, dass im Fall einer Fällung der Bäume diese durch viel Grün ersetzt werden müssten.

Der Hinweis ist in der Planung beachtet.

Es wird auf die geplanten Ersatzpflanzungen durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 – Neupflanzungen Straßenbäume entlang Straßenzug Königsbrücker Straße, die Ausgleichsmaßnahme A 2 – Wiederherstellung bauzeitlich bedingter Grünflächen, die Ausgleichsmaßnahme A 3 – Baumpflanzungen auf privaten Flächen, die Ersatzmaßnahme E 2 – Neupflanzungen Straßenbäume in Dresden Pillnitz und die Ersatzmaßnahme E 3 – Anlage von Wald in Dresden Hellerau (Flurstück 270 und 271, Gemarkung Dresden-Hellerau) und die Ausführungen hierzu unter C.V.9.1 verwiesen.

2.3.48 Einwendernummer 105

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.49 Einwendernummer 106

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.50 Einwendernummer 107

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.51 Einwendernummer 108

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.52 Einwendernummer 119

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.53 Einwendernummer 124

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.54 Einwendernummer 126

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.55 Einwendernummer 128

Die Einwenderin hat ihren Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens und ist damit nicht unmittelbar betroffen. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde den Vortrag gewürdigt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt die Einwenderin vor, dass Planungen stets dem Wohl der Allgemeinheit und nicht dem motorisierten Individualverkehr zu dienen bestimmt seien.

Dem Hinweis der Einwenderin wird mit der Planung entsprochen.

Das Vorhaben entspricht den fachplanerischen Zielen des maßgeblichen Personenbeförderungsgesetzes und des Fernstraßengesetzes. Gemäß § 8 Abs. 1 Satz 1 und Abs. 3 PBefG bezweckt das Personenbeförderungsgesetz insbesondere die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Leistungen des Öffentlichen Personennahverkehrs in Stadt, Vorort- oder Regionalverkehrsbereich. Zudem sind gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu berücksichtigen.

2.3.56 Einwander Nummer 129

Die Einwanderin hat sich mit Ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.57 Einwander Nummer 131

Der Einwander führt einen Kfz-Betrieb auf der Königsbrücker Straße und ist damit unmittelbar vom Vorhaben betroffen. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Der Einwander führt weiterhin aus, dass man sich als Inhaber eines Kfz-Betriebs auf der Königsbrücker Straße gegen die geplanten Baumaßnahmen wende, da der Einwander sich durch den Bau und das Vorhaben in seiner Existenz bedroht fühle. Die Kfz-Werkstatt befinde sich direkt an der Königsbrücker Straße. Unmittelbar daran befindet sich ein Stellplatz, welchen er von der Stadt Dresden gemietet habe. Durch die geplanten Baumaßnahmen und auch nach Abschluss der Arbeiten werde dieser Parkplatz nach der Planung wegfallen. Aktuell habe man bereits massive Probleme mit den Gegebenheiten vor Ort. Wenn der Stellplatz noch wegfalle, sei ein normaler Betriebsablauf nicht mehr gewährleistet. Wo sollten Kunden Ihr Fahrzeug abstellen? Eine Kfz-Werkstatt lebe letztendlich von den Autos! Man habe viele Kunden auf Grund der regelmäßigen TÜV-Prüfungen. Derzeit habe man einen Bremsenprüfstand einbauen lassen, sodass man weiterhin zur abnahmeberechtigte Werkstatt gehöre. Wenn auf Grund der Baumaßnahmen und der Beschneidung der zur Verfügung stehenden Fläche der TÜV wegfalle, werde die Frage aufgeworfen, wer die Investitionskosten für den Bremsenprüfstand zahle. Hinzu kämen die Einbußen aus den Folgereparaturen, welche aus dem TÜV resultierten. Wer kompensiere die Ausfälle? Wie werde der Zugang zur Werkstatt während der Bauzeit sichergestellt? An welcher Stelle werde die Übergabe des zu reparierenden Autos erfolgen? Aus den genannten Gründen wende man sich gegen dieses Vorhaben.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der Einwander kann den Erhalt der bestehenden öffentlichen Parkplätze unmittelbar im Bereich vor dem Kfz-Betrieb nicht beanspruchen. Ausgehend von den Vorgaben der Rechtsprechung zum Umfang des Anliegergebrauchs nach § 8a FstrG ist zu berücksichtigen, dass der Schutz des Anliegergebrauchs nur auf einen notwendigen Zugang zum Grundstück durch eine Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz und nicht auf die Aufrechterhaltung einer bestehenden günstigen Zufahrtsmöglichkeit oder der Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs gerichtet ist. Der Anliegergebrauch reicht nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechts-

lage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als aner kennenswertes Bedürfnis hervorgeht (dazu BVerwG Beschluss vom 11. Mai 1999, Az: 4 VR 7/99, zitiert nach juris Rn. 7; SächsOVG Urteil vom 13. Juli 2022, Az: 1 A 1231/17, zitiert nach juris; OVG Saarlouis Beschluss vom 21. September 2022, Az: 1 B 200/22 Rn. 16). Ein Anlieger kann regelmäßig nicht beanspruchen, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an seinem Grundstück eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Auch besteht kein Rechtsanspruch gegenüber der Kommune, dass angemietete Flächen dauerhaft zur Verfügung gestellt werden.

Wird die Erreichbarkeit von Flächen im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann ihm das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs im Einzelfall dennoch ein Abwehrrecht vermitteln. Anhaltspunkte für eine vorhabenbedingte, erheblich erschwerte Benutzung oder Unmöglichkeit der Erreichbarkeit des Kfz-Betriebes des Einwenders, die unzumutbaren Auswirkungen auf den Geschäftsablauf des Kfz-Betriebes des Einwenders nach sich ziehen, sind vorliegend jedoch nicht gegeben. Das Flurstück bleibt erreichbar. Auf dem Grundstück des Kfz-Betriebes existieren auch nach Umsetzung des Vorhabens Abstellmöglichkeiten. Soweit darauf hingewiesen wurde, dass der Einwender von der Stadt Dresden einen Stellplatz gemietet habe, den er in seine betrieblichen Abläufe eingebunden habe, wird darauf hingewiesen, dass dieses Mietverhältnis auch ohne Umsetzung des Vorhabens gekündigt werden könnte. Ein Rechtsanspruch, dass diese Mietfläche dauerhaft zur Verfügung gestellt würde, besteht nicht – unabhängig davon, ob die planfestgestellte Maßnahme umgesetzt wird.

Unabhängig davon, dass keine rechtliche Verpflichtung der Stadt besteht, dem Einwender angemietete Flächen weiterhin zur Verfügung zu stellen, bleibt es der Vorhabenträgerin oder der zuständigen Straßenverkehrsbehörde unbenommen, alternative Parkflächen bereit zu stellen. Auch nach Umsetzung des Vorhabens werden öffentliche Parkmöglichkeiten im Umfeld (bspw. südlich des KFZ-Betriebes und unmittelbar auf der gegenüberliegenden Straßenseite) zur Verfügung stehen. Es steht der Stadt frei, hiervon einige dem Einwender als Ersatz für die entfallende Mietflächen zur Verfügung zu stellen.

Auch die geltend gemachte Existenzgefährdung während der Bauzeit steht der Genehmigung nicht entgegen.

Grundsätzlich hat der Anlieger tatsächlich einschränkende Maßnahmen zu dulden, die notwendig sind, um eine Straße in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten oder den weitergehenden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen. Darüber hinaus besteht die Duldungspflicht des Straßenanliegers auch, wenn sonstige straßengebundene Maßnahmen im Allgemeininteresse durchgeführt werden müssen, wie bspw. Maßnahmen an der Straßenbahn (vgl. Marschall FStrG 6. Auflage 2012 § 8a Rn. 34). Ein Gewerbebetrieb hat sich auf solche Beeinträchtigungen einzustellen. Nichts Anderes gilt vorliegend.

Die Vorhabenträgerin hat unter Berücksichtigung aller Belange die bauzeitlich bedingte Einschränkung bereits in dem Antrag auf ein möglichst geringes Maß beschränkt. Vorgesehene Behelfsmaßnahmen wie die Verlegung von Stahlplatten und überfahrbare Brücken stellen danach während der Bauzeit sicher, dass die Zufahrt zum Kfz-Betrieb weiterhin möglich ist. Zusätzlich wurde mit Nebenbestimmung A.III.17.1.5 angeordnet, dass Zuwegungen und Zufahrten zu Grundstücken und betroffenen Geschäften und Betrieben auch während der Bauzeit grundsätz-

lich zu gewährleisten sind. Sofern es bautechnologisch zu kurzfristigen und unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit kommen sollte, ist dies vorab mit den Betroffenen abzustimmen. In diesem Zusammenhang können auch Zeiten, in denen das Ein- und Ausfahren möglich sein soll, vereinbart werden.

Um die Erreichbarkeit für Kunden des Kfz-Betriebes sicher zu stellen, wurde zudem festgelegt, dass während der Bauzeit eine entsprechende Beschilderung durch die Vorhabenträgerin anzubringen ist, vgl. Nebenbestimmung A.III.17.1.6.

Nach alledem steht für die Planfeststellungsbehörde fest, dass die vorhabenbedingten bauzeitlich bedingten Beeinträchtigungen, durch eine erschwerte oder zeitweilige eingeschränkte Zufahrt auch unter Berücksichtigung der Bauzeit sich noch in einem verträglichen Maße befinden und hinzunehmen sind.

2.3.58 Einwander Nummer 132

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.59 Einwander Nummer 133

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.60 Einwander Nummer 148

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.61 Einwander Nummer 152

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.62 Einwander Nummer 153

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.63 Einwander Nummer 155

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.64 Einwander Nummer 156

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.65 Einwander Nummer 157

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.66 Einwander Nummer 160

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.67 Einwander Nummer 162

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.68 Einwander Nummer 163

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.69 Einwander Nummer 166

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.70 Einwander Nummer 167

Der Einwander hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.71 Einwander Nummer 171

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.72 Einwander Nummer 174

Die Einwanderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.73 Einwander Nummer 175

Der Einwander ist betroffener Anwohner einer Nebenstraße. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zusätzlich trägt der Einwender vor, seine persönliche Betroffenheit ergebe sich aus der Nähe des Wohnorts zum Plangebiet und als betroffener Anlieger und Eigentümer einer Eigentumswohnung an der Umleitungsstrecke Tannenstraße (...). Entgegen vollmundiger Versprechungen der Verantwortlichen der Stadt Dresden, Umleitungsstrecken mehrfach zu verlegen, um Gesundheitsbelastungen so gering wie möglich zu halten, sei den Planfeststellungsunterlagen zu entnehmen, dass die Umleitungen für den Umbau im nördlichen Bereich uneingeschränkt über die Hans-Oster-Straße/Tannenstraße liefen. Dadurch würden sich für den Einwender gesundheitliche Konsequenzen durch Überschreitung der Lärmbelastungen ergeben. Die Abwägungen seien aus nachfolgenden Gründen falsch und damit nichtig: Der Bereich Tannenstraße zwischen Hans-Oster-Straße und Königsbrücker Straße sei unstreitig eine Granitpflasterstraße. Die Berechnung der Lärmbelastung durch den Umleitungsverkehr gehe von einer Verringerung der Lärmbelastung aus. Dabei sei aber der Zuschlag von 3 dB wegen des Kopfsteinpflasters unterlassen worden. Wenn man diesen richtigerweise berücksichtige, ergebe sich eine deutliche Erhöhung der Lärmbelastung und für einzelne Wohnungen sogar eine Überschreitung der gesetzlich zulässigen Grenzwerte. Betroffen seien auch nicht Einzelfälle, sondern mind. 36 Wohnungen. Alle Abwägungen zum Umleitungsverkehr gingen damit von völlig falschen Lärmbelastungen aus und seien damit nichtig. Der Umleitungsverkehr müsse viel großräumiger betrachtet werden. Das Konzept der Umleitungsstrecken sei damit zu verwerfen. Ferner werde zusätzlich unterstellt, dass wegen der Steigung der Tannenstraße im Bereich Königsbrücker Straße bis Hans-Oster-Straße ein weiterer dB-Zuschlag zu berücksichtigen sei. Soweit die Stadt Dresden davon ausgehe, dass die Straße bis zum Betrieb der Umleitungsstrecke asphaltiert sei, solle der konkrete Auftrag vorlegt werden. Man sei nicht gegen einen Ausbau der Königsbrücker Straße, aber die Stadt Dresden habe fehlerhaft abgewogen und gesundheitliche Auswirkungen wegen fehlerhafter Berechnungen der Lärmbelastungen auf den Umleitungsstrecken die Umleitungen rechtsfehlerhaft geplant.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die durchgeführten Lärmberechnungen für den Beurteilungspegel Straßen- und Schienenwege erfolgten entsprechend den einschlägigen Berechnungsmethoden, so dass die Planfeststellungsbehörde von einer fehlerfreien Berechnung der Beurteilungspegel ausgeht. Hierzu wird vollumfänglich auf die umfangreichen Ausführungen unter C.V.6.1 verwiesen. Darüber hinaus erfolgten Lärmberechnungen auf den maßgeblichen Umleitungsstrecken für die Phase der Bauzeit, vgl. hierzu unter Punkt C.V.6.1.7. Ausweislich der hierzu erstellten Berechnungen (Unterlage 17.1.3.4 und 17.1.3.5) führen die Umleitungen zu keinen Erhöhungen im Bereich des Gebäudes des Einwenders.

2.3.74 Einwendernummer 176

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.75 Einwendernummer 178

Der Einwender ist aufgrund seiner Anschrift nicht von dem Vorhaben betroffen. Da sich aus dem Vortrag keine andere Betroffenheiten ableiten lassen, ist der Einwender nicht einwendungsbefugt. Soweit er sich mit seinen Einwendungen auf den Vortrag der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ bezieht, wird insoweit hierauf verwiesen.

Ergänzend dazu trägt der Einwender vor, Schatten und Ruhe müssten bei dieser Ausfallsstraße unbedingt erhalten bleiben.

Die Einwendung wird darüber hinaus mangels eines substantiierten Vortrages zurückgewiesen.

2.3.76 Einwendernummer 182

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.77 Einwendernummer 184

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.78 Einwendernummer 185

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.79 Einwendernummer 186

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.80 Einwendernummer 187

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.81 Einwendernummer 188

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.82 Einwendernummer 190

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.83 Einwendernummer 193

Die Einwenderin ist Anwohnerin einer parallel zur Königsbrücker Straße führenden Nebenstraße und damit unmittelbar betroffen. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Darüber hinaus trägt die Einwenderin vor, dass an den Einwänden zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben "Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee auch im Rahmen der Online-Konsultation festgehalten werde. Die

Stadt Dresden müsse zukunftsorientiert planen und handeln. Das gelte auch für Verkehrsplanungen. Leider sei die Planung zur Sanierung der Königsbrücker Straße Süd überaltert und orientiere sich nicht an den heutigen Gegebenheiten. Um die Klimaziele zu erreichen, sei es wichtig, eine Verkehrswende einzuleiten. Dresden erarbeite dazu den Mobilitätsplan 2035+, um die genauen Schritte der Verkehrswende festzulegen. Oberstes Ziel sei eine soziale, klimagerechte Stadt mit kurzen Wegen. Die Planung der Königsbrücker Straße Süd sei in vielen Punkten kontraproduktiv. Die historische Baumallee mit Bäumen, die über 100 Jahre alt seien, solle dem Ausbau weichen. Das sei nicht zeitgemäß und für folgenden Generationen nicht verantwortbar. Eine Überhitzung der Stadt sei heute schon oft im Sommer zu merken. Es werde erwidert, dass es in keiner Ausbauvariante möglich sei, die Bäume zu erhalten. Bei der Sanierung im Bestand sei es möglich. Der Vorhabenträger werde zur umgehenden Prüfung dieser Möglichkeit aufgefordert. Die Planung sehe Radverkehrsanlagen und breite Fußwege vor. Das sei gut. Dennoch gingen die breiten Fußwege nicht über die gesamte Planung. Das sei aber wichtig, um eine Lebensqualität in den Vierteln Neustadt/Äußere Neustadt erhalten zu können. Dies fördere auch den Einzelhandel, der durch die Corona-Pandemie sehr geschwächt sei. Die Mobilitätsgeschwindigkeit der Verkehrsteilnehmer sei für die ansässigen Läden entscheidend. Das Kfz-Aufkommen sei in den letzten Jahren stetig geschrumpft. Die Corona-Pandemie mit ihrer Homeoffice-Pflicht habe in vielen Firmen zum Umdenken geführt. Unternehmen setzten nun weiterhin viel auf das Homeoffice. Das Pkw-Verkehrsaufkommen werde also weiterhin sinken. Alternativ zu einem vierspurigen Ausbau könne auch der PKW-Verkehr auf das Gleisbett der Straßenbahn gelegt werden. So könne der Baumbestand erhalten und erhöht, die Aufenthaltsqualität von Fußgängern und Radfahrern gestärkt und Straßenraum sinnvoll genutzt werden. Man bitte darum, den Ausbau der Königsbrücker Straße zu überdenken und ihn zeitgemäß, zukunftsorientiert auf Basis einer klimafreundlichen Verkehrswende zu planen und zu realisieren.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Erforderlichkeit des Vorhabens, zum geplanten Ausbaustandard sowie zur Variantenwahl hat sich Planfeststellungsbehörde umfassend unter C.II.3 und 4 sowie C.III auseinandergesetzt.

Für die Bewertung des vorhabenbedingten Eingriffs in Natur und Landschaft, insbesondere die Bewertung der erforderlichen Baumfällungen wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen sowie ergänzend auf die Ausführungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung unter C.IV Bezug genommen.

Zudem sind die Gehwege in einer regelkonformen Breite vorgesehen. Sie sind grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAS 06.

2.3.84 Einwendernummer 194

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.85 Einwendernummer 195

Die Einwender haben sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.86 Einwendernummer 197

Als Inhaberin eines Gewerbebetriebs an der Königsbrücker Straße ist die Einwenderin unmittelbar Betroffene. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Außerdem wird eingewandt, man sei ein Gewerbebetrieb (Hotel) mit ca. zehn Angestellten und fürchte um seine Existenz, wenn hier eine Autobahn gebaut werde.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Mangels konkretem Vortrag ist nicht ersichtlich, warum man um seine Existenz fürchtet. Die Planung sieht eine Reihe wirksamer Maßnahmen vor, um Einschränkungen während der Bauzeit so weit wie möglich zu reduzieren. So dann ist auch die Zuwegung während der Bauzeit sichergestellt. Schließlich ist mit dem Vorhaben an sich nicht ersichtlich, warum dies die Existenz des Gewerbebetriebes gefährden soll. Der Bau einer Autobahn ist nicht Gegenstand der Planung.

2.3.87 Einwendernummer 198

Die Einwenderin hat ihren Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens. Sie ist damit nicht einwendungsbefugt. Ungeachtet dessen hat die Planfeststellungsbehörde den Vortrag gewürdigt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Die Einwenderin macht zusätzlich geltend, dass das Gebiet in seinem jetzigen Zustand erhalten bleiben solle.

Die Einwendung wird mangels substantiierten Vortrages zurückgewiesen.

2.3.88 Einwendernummer 199

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.89 Einwendernummer 200

Der Einwender hat seinen Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens und ist damit nicht einwendungsbefugt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Vortrag dennoch befasst. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt der Einwender Folgendes vor:

Mittel und langfristiges Ziel solle sein: Verringerung des städtischen Individualverkehrs, Carsharing, Ausbau Park and Ride, Elektromobilität sowie Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV.

Die geplante Verlegung der Verkehrsführung in das untere Hechtviertel erhöhe das Gefahrenpotential für die Bewohner.

Die Königsbrücker Straße werde eine Barriere bilden, welche die Äußere Neustadt vom Hechtviertel trennen werde. Fußgänger und Radfahrer würden die Königsbrücker Straße meiden, mit sämtlichen Konsequenzen für die Geschäfte und Wohnraum in diesem Bereich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Erforderlichkeit des Vorhabens, zum geplanten Ausbaustandard sowie zur Variantenwahl hat sich Planfeststellungsbehörde umfassend unter C.II.3 und 4 sowie C.III auseinandergesetzt.

Hinsichtlich der geänderten Verkehrsführung wird auf den Punkt C.V.15.1 verwiesen.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde stellt die bereits bestehende Trennwirkung der Königsbrücker Straße nach Umsetzung des Vorhabens keine zusätzliche erhebliche Beeinträchtigung dar. Um das Queren sicher zu ermöglichen, werden mit der Planung eine angemessene Anzahl an lichtsignalgesteuerten Fußgängerfurten vorgesehen.

2.3.90 Einwendernummer 202

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.91 Einwendernummer 203

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.92 Einwendernummer 204

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.93 Einwendernummer 205

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.94 Einwendernummer 206

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.95 Einwendernummer 207

Die Einwenderin kann mangels Wohnsitzes im Einflussbereich des Vorhabens eine unmittelbare Betroffenheit für sich nicht beanspruchen. Auch eine mittelbare Betroffenheit ist nicht erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde hat sich trotz fehlender Einwendungsbefugnis mit den Einwendungen auseinandergesetzt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Außerdem führt die Einwenderin aus, es gebe keine Möglichkeit mehr zum Sitzen. Auch sei eine schöne Wohngegend nicht mehr vorhanden. Umweltschutz werde nicht berücksichtigt.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Umweltschutzes vereinbar (vgl. C.V.1, C.V.4, C.V.6, C.V.7, C.V.9, C.V.17 und C.V.18). Hierzu wurde auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (vgl. C.IV). Überdies hat die Vorhabenträgerin geplant, auch Sitzelemente in die Straßengestaltung zu integrieren.

2.3.96 Einwander Nummer 208

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.97 Einwander Nummer 209

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.98 Einwander Nummer 210

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.99 Einwander Nummer 211

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.100 Einwander Nummer 212

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.101 Einwander Nummer 215

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.102 Einwander Nummer 216

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.103 Einwander Nummer 220

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.104 Einwander Nummer 221

Der Einwender ist nicht unmittelbar Betroffener, da er seinen Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens hat. Weitere Anhaltspunkte für eine unmittelbare oder mittelbare Betroffenheit gehen aus der Einwendung nicht hervor. Die Planfeststellungsbehörde hat sich trotz fehlender Einwendungsbefugnis mit den Äußerungen auseinandergesetzt.

Der Einwender schließt den Einwendungen der Bürgerinitiative an und trägt zur Ursprungsplanung weiter vor, die Königsbrücker Straße führe durch ein sensibles Stadtviertel mit enger Wohnbebauung und vielen Geschäften und Gaststätten. Hier dürfe nicht Geschwindigkeit im Vordergrund stehen, sondern man müsse vielmehr Augenmerk auf Aufenthaltsqualität und Lebensqualität legen. Abgelehnt werde ein eigener Gleiskörper für die Straßenbahn, da dies die Überquerung der Straße erschwere und Platz wegnehme. Es gäbe eine parallelverlaufende S-Bahnlinie, die eine schnelle Verbindung zwischen Klotzsche und dem Hauptbahnhof schaffe. Dazu gäbe es am Bischofsweg einen S-Bahn-Halt und der Neustädter Bahnhof sei nicht weit entfernt. Es bestehe somit gar keine Notwendigkeit, die maximale Geschwindigkeit für die Straßenbahn zu erreichen.

Es sei seit Jahren im Gespräch, dass es eine gute Radverbindung in Nord-Süd-Richtung geben müsse, da der Autoverkehr zurückgehe. Eine zukunftsgerichtete Stadtpolitik müsse einen guten Radverkehr im Auge haben. Es erschließe sich nicht, warum am Albertplatz das erste Stück zweispurig geplant sei. Vielmehr müssten die Radfahrstreifen der Königsbrücker Straße über den Albertplatz hinweg zur Albertstraße weiter geplant werden. Es brauche dort nirgends Zweispurigkeit. Dafür gebe es momentan überhaupt keine ordentlichen Radverkehrsanlagen und laut Radverkehrskonzept für die Stadt Dresden sollten Radwege möglichst als Radfahrstreifen auf der Fahrbahn geführt werden. Die Radfahrstreifen der Königsbrücker Straße dürften nicht im Nichts enden, sondern müssten als Radfahrstreifen weiter zur Albertstraße geführt werden. Eine Führung des Radverkehrs am Albertplatz auf den Fußweg werde abgelehnt.

Im letzten Sommer habe man gemerkt, wie wichtig Stadtgrün sei. Bäume spendeten Schatten, bringen Kühle und verbesserten die Luft. Durch den breiten Ausbau der Königsbrücker Straßen nach Variante 8.7 würden sehr viele Bäume wegfallen und es sei kein Platz für ausreichende Ersatzmaßnahmen. Somit verschlechtere sich das Stadtklima und die Aufenthalts- und Wohnqualität entlang der Königsbrücker Straße erheblich.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße muss vielfältigen Nutzungsansprüchen genügen. Bei der Planung wurden daher neben den erforderlichen verkehrlichen Randbedingungen auch die Anforderungen der Seitenräume sowie dem Erhalt der ortstypischen Gegebenheiten und der Straßencharakteristik berücksichtigt. Die Fußgängerqualität ist hierbei wichtiger Planungsbestandteil, bei dem die Schaffung sicherer sowie barrierefreier Anlagen grundlegende Aufgaben sind. Dies erfolgt bei der Königsbrücker Straße insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten

für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr. Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehweganlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion. Zudem trägt die Planung von Grünflächen sowie Baumneupflanzungen, der Einordnung von Sitzgelegenheiten und von Trinkbrunnen zum Ausgleich der eingewandten Verschlechterung der Aufenthaltsfunktion bei.

Der besondere Bahnkörper wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde für erforderlich erachtet, insofern wird hierzu auf die Ausführungen unter C.II und III verwiesen. Auch der Umstand, dass parallel eine S-Bahn Linie verläuft, führt nicht zu einer anderen Abwägung. Denn die Straßenbahn und die S-Bahn haben unterschiedliche Verkehrsfunktionen. Die Straßenbahn verbindet vor allem in den innerstädtischen Hauptverkehrsrelationen die Stadtteilzentren mit der Innenstadt und übernimmt hierbei maßgeblich die Gebieterschließung in der Fläche. Die S-Bahn mit ihren weiter auseinanderliegenden Zugangsstellen sorgt hingegen für eine übergeordnete, schnelle Verbindung zwischen der Stadt Dresden und dem Umland. Unabhängig von der S-Bahn hat die Straßenbahn entlang der Königsbrücker Straße u. a. auch für eine attraktive Anbindung der Stadtteile Äußere Neustadt und Leipziger Vorstadt an den innerstädtischen ÖPNV eine außerordentliche Bedeutung. So haben innerhalb des Planungsabschnittes der Königsbrücker Straße mehr als 14.000 Fahrgäste pro Tag ihre Quelle und ihr Ziel.

Ausweislich der Lagepläne Unterlage U 5 sind eine Vielzahl signalisierter Querungsstellen vorgesehen und damit eine gesicherte Querung der Verkehrsanlage gewährleistet.

Gegenstand der Planung ist der Abschnitt der Königsbrücker Straße im Bereich zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee. Die Planung der Radverkehrsführung über den Albertplatz hinaus bedarf dagegen eines separaten Planverfahrens. Mit der gegenständlichen geplanten Radverkehrsführung am Albertplatz wird lediglich eine Überleitung an den Bestand hergestellt.

Das Vorhaben ist auch mit den Belangen des Stadtklimas vereinbar.

Die anhand der Bilanz für anlagebedingte Flächenversiegelungen und Baumfällungen erheblich beeinträchtigten bio-klimatischen Ausgleichsfunktionen können durch die vorgesehene Neupflanzung von Straßenbäumen entlang der Königsbrücker Straße gemindert und zum Teil ausgeglichen werden. Hierbei ist die maximale Anzahl an Baumstandorten für Neupflanzungen entlang der Königsbrücker Straße ausgeschöpft (vgl. Unterlage U 19 Landschaftspflegerischen Begleitplan).

Um die Beeinträchtigungen weiter zu mindern, wurden der Vorhabenträgerin zusätzliche Maßnahmen zur Begrünung auferlegt. So sind die geplanten Fahrgastunterstände zu begrünen (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.23). Der Einsatz von optimierten Materialien hinsichtlich der Versickerung und Aufheizeffekte insbesondere, die Auflage sonnenreflektierende und/oder aufgehellte Beschichtungen für die Geh- und Radwege sowie Fahrbahnbeläge einzusetzen, leisten ebenfalls einen Beitrag zur Reduzierung der Überwärmung (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.22). Zudem wurden Trinkbrunnen in die Planung integriert.

Abschließend wird auf die Ausführungen unter C.IV, C.V.6.2, 7, und 9.1 verwiesen.

2.3.105 Einwendernummer 222

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.106 Einwander Nummer 223

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.107 Einwander Nummer 226

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.108 Einwander Nummer 227

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.109 Einwander Nummer 229

Der Einwender ist Bewohner der Dresdner Neustadt und damit zumindest mittelbar Betroffener. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend führt der Einwender aus, es solle auf eine Linksabbiegerspur in die Tannenstraße in stadtauswärtiger Richtung verzichtet werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Erforderlichkeit der geänderten Abbiegebeziehungen und Straßenverkehrsführung wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 verwiesen.

2.3.110 Einwander Nummer 230

Der Einwender ist Bewohner der Dresdner Neustadt und damit zumindest mittelbar Betroffener. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zusätzlich werde eine Untersagung des Linksabbiegers in die Tannenstraße gefordert.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Erforderlichkeit der geänderten Abbiegebeziehungen und Straßenverkehrsführung wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 verwiesen.

2.3.111 Einwander Nummer 232

Der Einwender ist Anwohner einer Nebenstraße zum Bischofsweg und damit unmittelbar Betroffener. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Außerdem ist der Einwender der Auffassung, dass die Erschließung des Gebietes zwischen Dammweg, insbesondere Schönbrunnstraße, sowie Königsbrücker Straße unzureichend sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es ist schon nicht erkennbar, für welchen Zweck das Gebiet erschlossen werden soll. Zudem ist dies nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens.

2.3.112 Einwendernummer 233

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.113 Einwendernummer 234

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.114 Einwendernummer 235

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.115 Einwendernummer 236

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.116 Einwendernummer 237

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.117 Einwendernummer 238

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.118 Einwendernummer 239

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.119 Einwendernummer 240

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.120 Einwendernummer 242

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.121 Einwendernummer 243

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.122 Einwendernummer 245

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.123 Einwendernummer 246

Die Einwenderin ist Anwohnerin einer Seitenstraße zur Königsbrücker Straße und damit unmittelbar Betroffene. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Darüber hinaus lägen anwohnerfreundliche Alternativpläne vor, die realisiert werden könnten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zur Alternativenprüfung wird auf die Ausführungen unter C.III verwiesen.

2.3.124 Einwendernummer 249

Der Einwender hat seinen Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens. Insofern ist er nicht einwendungsbefugt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dessen ungeachtet mit den Einwendungen auseinandergesetzt. Er hat sich zunächst mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Weiterhin wird vorgetragen, der Alaunpark sei im Fall der Umsetzung der Planung schwer zu erreichen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben Einschränkungen hinsichtlich der Erreichbarkeit des Alaunparks nach sich ziehen wird.

2.3.125 Einwendernummer 250

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.126 Einwander Nummer 251

Der Einwender hat seinen Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens. Eine mittelbare Betroffenheit ist ebenfalls nicht ersichtlich. Insofern ist er nicht einwendungsbefugt. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dessen ungeachtet mit den Einwendungen auseinandergesetzt. Er hat sich zunächst mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zusätzlich macht der Einwender geltend, die Förderung des ÖPNV würde zur Entlastung der Königsbrücker Straße sowie zur Verbesserung des Luftklimas beitragen.

Die Einwendung hat sich erledigt.

Ein herausragendes Ziel dieses Vorhabens ist die Stärkung des ÖPNV. Damit wird der Forderung nachgekommen.

2.3.127 Einwander Nummer 252

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.128 Einwander Nummer 253

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.129 Einwander Nummer 261

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.130 Einwander Nummer 262

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.131 Einwander Nummer 265

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.132 Einwander Nummer 266

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.133 Einwander Nummer 267

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.134 Einwander Nummer 268

Die Einwenderin hat ihren Wohnsitz im Einflussbereich des Vorhabens und ist damit einwendungsbefugt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Die Einwenderin ist zudem der Ansicht, dass die Verwirklichung der Planung zu einer Verschlechterung der Parkplatzsituation führe.

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Darüber hinaus besteht kein aus dem Anliegergebrauch folgendes Recht auf Vorhaltung einer ausreichenden Anzahl öffentlicher Stellplätze.

2.3.135 Einwander Nummer 272

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.136 Einwander Nummer 273

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.137 Einwander Nummer 274

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.138 Einwander Nummer 275

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.139 Einwander Nummer 276

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.140 Einwendernummer 278

Der Einwenderin fehlt es bereits an der Einwendungsbefugnis. Sie hat ihren Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens. Eine mittelbare Betroffenheit ist nicht erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dessen ungeachtet mit ihren Einwendungen auseinandergesetzt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt die Einwenderin vor, die Planung berücksichtige v. a. die Bedürfnisse von Kfz-Besitzern, nicht aber die Interessen der häufig keinen Pkw besitzenden Anwohner. Auch die Bedürfnisse der Kinder würden missachtet.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße muss vielfältigen Nutzungsansprüchen genügen. Bei der Planung wurden daher neben den erforderlichen verkehrlichen Randbedingungen auch die Anforderungen der Seitenräume sowie der Erhalt der ortstypischen Gegebenheiten und der Straßencharakteristik berücksichtigt. Die Fußgängerqualität ist hierbei wichtiger Planungsbestandteil, bei dem die Schaffung sicherer sowie barrierefreier Anlagen grundlegende Aufgaben sind. Dies erfolgt bei der Königsbrücker Straße insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr. Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehwegenlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion. Zudem trägt die Planung von Grünflächen sowie Baumneupflanzungen, der Einordnung von Sitzgelegenheiten und von Trinkbrunnen zum Ausgleich der eingewandten Verschlechterung der Aufenthaltsfunktion bei.

2.3.141 Einwendernummer 279

Die Einwenderin hat ihren Wohnsitz in der im unmittelbaren Einflussbereich des Vorhabens und ist damit Betroffene. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zudem wird ausgeführt, dass die Königsbrücker Straße nicht mehr von LKW genutzt werden dürften.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es bestehen keine Anhaltspunkte, die eine Sperrung der Königsbrücker Straße für den Lkw-Verkehr erforderlich machen würden.

2.3.142 Einwendernummer 282 und 283

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.143 Einwendernummer 284

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.144 Einwendernummer 285

Die Einwenderin ist nicht unmittelbar Betroffene. Sie hat ihren Wohnsitz außerhalb des Einflussbereichs des Vorhabens. Anhaltspunkte für eine mittelbare Betroffenheit sind ebenfalls nicht ersichtlich. Die Planfeststellungsbehörde hat sich gleichwohl mit dem Vorbringen auseinandergesetzt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Darüber hinaus fordert die Einwenderin eine lebenswerte Stadtentwicklung mit Raum für Begegnungen, Stadtgrün sowie Platz für Kinder und ältere Menschen.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens sind der grundhafte Ausbau der Straßenbahnanlagen und der Königsbrücker Straße.

Unabhängig davon wird der Forderung nach Stadtgrün mit der Planung und Umsetzung der Ausgleichs- und Ersatzpflanzungen Rechnung getragen.

2.3.145 Einwendernummer 296

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.146 Einwendernummer 298

Der Einwender ist als Anwohner einer unmittelbar an der Tannenstraße gelegenen Nebenstraße mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Er hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zudem trägt der Einwender vor, dass das Abschneiden von der restlichen äußeren Neustadt geschäftsschädigend sei.

Die Einwendung wird mangels konkretem Vortrag zurückgewiesen.

2.3.147 Einwendernummer 305

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.148 Einwendernummer 306

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.149 Einwendernummer 307

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.150 Einwendernummer 308

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.151 Einwendernummer 311

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.152 Einwendernummer 312

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.153 Einwendernummer 313

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.154 Einwendernummer 315

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.155 Einwendernummer 317

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.156 Einwendernummer 318

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.157 Einwendernummer 320

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.158 Einwendernummer 321

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.159 Einwendernummer 326

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Die nachstehend aufgelisteten Einwender haben erstmals im Rahmen der 1. Tektur Einwendungen erhoben. Soweit die Einwendungen Themen zum Gegenstand haben, die sich nicht auf die Änderungen beziehen, sind sie mit ihrem Vorbringen gemäß § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert. Dessen ungeachtet hat sich die Planfeststellungsbehörde höchst vorsorglich mit den Einwänden auseinandergesetzt.

2.3.160 Einwendernummer 331

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.161 Einwendernummer 332

Die Einwenderin ist Anwohnerin der Königsbrücker Straße und somit unmittelbar Betroffene. Sie hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren präkludiert. Die Planfeststellungsbehörde hat ihren Vortrag gewürdigt. Sie hat sich mit Ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Weiterhin fordere die Einwenderin keine Einbußen bei der Gehwegbreite zugunsten des Kfz-Verkehrs.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Darüber hinaus sind die Gehwege in der gesamten Planung grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAST 06.

2.3.162 Einwendernummer 333

Der Einwender ist als Anwohner der Königsbrücker Straße unmittelbar Betroffener. Er hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist er in diesem Verfahren präkludiert. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit seinen Äußerungen dennoch auseinandergesetzt. Zunächst hat er sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Ergänzend trägt der Einwender vor, die bisherige Planung sei veraltet, da eine Steigerung der Attraktivität des Individualverkehrs per Kfz kontraproduktiv in Bezug auf die deutschen Klimaschutzziele sei.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Es wird in Abrede gestellt, dass die Planung veraltet sei. Im Übrigen ist der Belang des Klimas wird in der Planung berücksichtigt, insofern wird auf die Ausführungen unter C.V.7 verwiesen.

2.3.163 Einwendernummer 334

Die Einwenderin ist Anwohnerin einer Nebenstraße zur Königsbrücker Straße und damit unmittelbar betroffen. Sie hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist sie in diesem Verfahren präkludiert. Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde mit ihrem Vorbringen auseinandergesetzt. Sie hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Die Einwenderin fordere zudem die Pflanzung zusätzlicher Bäume.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Der vorhabenbedingte Eingriff in Natur und Landschaft ist mit dem vorgesehenen Kompensationskonzept als kompensiert zu bewerten. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 Bezug genommen.

2.3.164 Einwendernummer 335

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.165 Einwendernummer 336

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.166 Einwendernummer 337

Der Einwender ist weder unmittelbar noch mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Er hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist er in diesem Verfahren präkludiert. Trotz dessen und der fehlenden Einwendungsbefugnis hat sich die Planfeststellungsbehörde mit seinen Äußerungen dennoch auseinandergesetzt.

Zunächst hat er sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Der weitere Ausbau von individueller Kfz-infrastruktur sei nicht mehr zeitgemäß. Eine deutliche Fokussierung auf Radverkehr, ÖPNV und Park- und Gehinfrastruktur werde den öffentlichen Raum hingegen auf.

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Ziel dieses Vorhabens ist es insbesondere den ÖPNV attraktiver zu gestalten und daher zu fördern. Zudem werden separate Radverkehrsanlagen und Gehwege angelegt. Überdies sind Maßnahmen berücksichtigt worden, welche zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.

2.3.167 Einwendernummer 338

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.168 Einwendernummer 339

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.169 Einwendernummer 340

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.170 Einwendernummer 341

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.171 Einwendernummer 345

Die Einwenderin hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendung Themen betrifft, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist sie in diesem Verfahren präkludiert. Zudem ist die Einwenderin weder unmittelbar noch mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Dessen ungeachtet hat sich die Planfeststellungsbehörde mit dem Vorbringen auseinandergesetzt.

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Außerdem trägt sie vor, dass in Zeiten des Klimawandels eine Verlagerung zu öffentlichen Verkehrsmitteln und individueller Fortbewegung, z. B. Radfahren, umzusetzen sei.

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Ziel dieses Vorhabens ist es, insbesondere den ÖPNV attraktiver zu gestalten und daher zu fördern. Zudem werden separate Radverkehrsanlagen und Gehwege angelegt. Überdies ist der Belang des Klimas in der Planung berücksichtigt, insofern wird auf die Ausführungen unter C.V.7 verwiesen.

2.3.172 Einwendernummer 358

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.173 Einwendernummer 359

Der Einwender hat seinen Wohnsitz nicht im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden und ist damit weder unmittelbar noch mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Die Planfeststellungsbehörde hat sein Vorbringen dennoch gewürdigt. Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Zusätzlich sei eine Planung wünschenswert, bei welcher die Königsbrücker Straße nicht nur eine „Durchgangsstraße“ sei, im Sinne einer Straße, wo alles nur möglichst schnell durchrausche. Die Straße lasse wenig Lebenswertes zum Verweilen erkennen, die bisherigen Pläne allerdings auch nicht, bei Vierspurigkeit und noch weniger Grün.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender ist bereits mangels konkreter Betroffenheit nicht einwendungsbe-
fugt. Im Übrigen ist die Planfeststellungsbehörde der Überzeugung, dass der Aus-
bau der Königsbrücker Straße nach der Planungsvariante 8.7 nicht den Interessen
der verschiedenen Verkehrsnutzer, sondern auch städtebaulichen und stadttökolo-
gischen Aspekten Rechnung getragen wird. Hierzu wird insbesondere auf die die
Ausführungen unter C.III.1 und C.V.9.1 verwiesen.

2.3.174 Einwendernummer 362

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.175 Einwendernummer 366

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.176 Einwendernummer 381

Die Einwenderin ist Anwohnerin einer parallel zur Königsbrücker Straße verlaufenden Straße und damit zumindest mittelbar vom Vorhaben betroffen. Sie hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendung Themen betrifft, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist sie in diesem Verfahren präkludiert. Die Planfeststellungsbehörde hat den Vortrag ungeachtet dessen einer Würdigung unterzogen.

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

Sie ist zudem der Ansicht, dass, wenn man das Dresdner Stadtbild in Zukunft wirklich attraktiver gestalten wolle, solle man damit aufhören, Verkehrspolitik für Autos zu betreiben. Dort fahren die allermeisten alleine. Man solle stärker auf „Park and Ride“, den Ausbau des ÖPNV und auf das Fahrrad setzen.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

Es wird zudem darauf hingewiesen, dass es Ziel dieses Vorhabens ist, insbesondere den ÖPNV attraktiver zu gestalten und daher zu fördern. Überdies werden separate Radverkehrsanlagen und Gehwege angelegt. Überdies sind Maßnahmen berücksichtigt worden, welche zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.

2.3.177 Einwendernummer 382

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.178 Einwendernummer 383

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.179 Einwendernummer 385

Der Einwender als Bewohner der Dresdner-Neustadt und mittelbar vom Vorhaben betroffen. Er hat erstmalig zur 1. Tektur Einwendungen erhoben und ist insoweit mit seinem Vorbringen in diesem Planfeststellungsverfahren präkludiert.

Er schließt sich den Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ an. Insofern wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

Sollte der Ausbau wie geplant erfolgen, so würde er die Königsbrücker Straße meiden und dort mehr so häufig langfahren oder lokal einkaufen. Sollte die Königsbrücker Straße im Bestand saniert werden, dann hätten Geschäfte und Lokale eine große Chance neu zu entstehen, so dass sich der Einwender und viele andere Dresdener Bürger viel häufiger dort aufhalten würden.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

2.3.180 Einwendernummer 397

Die Einwenderin hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen betrifft, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist sie in diesem Verfahren präkludiert.

Sie schließt sich den Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ an und trägt zudem vor, dass man versuchen werde, die Königsbrücker Straße in Zukunft zu meiden, sollte der Ausbau wie geplant erfolgen. Ebenso den Teil der Äußeren Neustadt, der für die Einwenderin jenseits der Königsbrücker Straße liege und für den man die Königsbrücker Straße überqueren müsse. Bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h sei das derzeit kein Problem. Man finde es gut, dass die Königsbrücker Straße sichere Fahrradwege bekommen und dass der ÖPNV flüssiger und sicherer werden solle. Man finde allerdings, dass das nicht auf Kosten der Straßenbäume passieren sollte. Wenn nicht genug Platz sei, sei es besser, auf eine Spur für die Autos zu verzichten. Auch das tatsächliche Verkehrsaufkommen würde das rechtfertigen. Man sehe keinen Grund, dem Autoverkehr eine derartige Priorität einzuräumen, wie es der Plan vorsehe.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Unabhängig der Präklusion wird darauf hingewiesen, dass das geplante Vorhaben erforderlich und geeignet, den fachplanungsrechtlichen Zielen Rechnung zu tragen. Daher wird auf die umfangreichen Ausführungen unter C.II und C.III verwiesen.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung nicht Gegenstand der Planstellung ist.

2.3.181 Einwendernummer 402

Der Einwender hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte, Themen betrifft, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist der Einwender in diesem Verfahren präkludiert.

Er schließt sich den Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ an und meint, es sei effektiver, den ÖPNV zu fördern.

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Unabhängig der Präklusion, wird darauf hingewiesen, dass es u. a. ein maßgebliches Planungsziel ist, die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu fördern, vgl. C.V.II.2.

2.3.182 Einwendernummer 403

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.183 Einwendernummer 404

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.184 Einwendernummer 405

Die Einwenderin hat sich mit ihrem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.185 Einwendernummer 406

Der Einwender hat sich mit seinem Vortrag ohne darüberhinausgehende Einwände auf die seitens der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ vorgebrachten Einwände bezogen. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.3.186 Einwendernummer 407

Der Einwender hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte, Themen betrifft, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist der Einwender in diesem Verfahren präkludiert. Zudem ist der Einwender aufgrund seines Wohnortes auch nicht von dem Vorhaben betroffen.

Mit Anschluss an die Bürgerinitiative trägt der Einwender darüber hinaus vor, die geplanten Radverkehrsanlagen seien abenteuerlich und gefährlich: Die Stellplätze und Ladezonen seien unmittelbar neben dem Radweg geplant. Man habe geglaubt, dass nach den tödlichen Unfällen (Indooring) auf der Petersburger Straße und anderswo solche Anordnungen gar nicht mehr genehmigungsfähig seien. Ähnliche schlimme Unfälle seien hier zu erwarten. Die Radwege seien an vielen Stellen zu schmal, z. B. in den Haltestellenbereichen. Es dürfe nicht genehmigt werden, dass – wenn im innerstädtischen Bereich der Platz nicht ausreiche – stets zu Lasten von Radwegen gekürzt werde.

Unabhängig von der Präklusion und der Nichtbetroffenheit wird der Einwand zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter C.II.3 und 4.2 Bezug genommen.

2.3.187 Einwendernummer 409

Der Einwender ist betroffener Anwohner der Königsbrücker Straße. Er hat erstmals im Rahmen der Tektur Einwendung erhoben und trägt hierzu vor, dass das geplante Tempolimit von 70 km/h nicht realisiert werden dürfe und der Ausbau auf vier Spuren sei ebenfalls zu verhindern.

Soweit es den Einwand des Tempolimits betrifft, wird die Einwendung zurückgewiesen. Im Übrigen ist der Einwender präkludiert.

Zudem wird klargestellt, dass das hier erwähnte Tempolimit der Entwurfsgeschwindigkeit entspricht und dies eine rein planerische Größe ist. Die Entwurfsgeschwindigkeiten dienen dem Entwurf von Verkehrsanlagen und basieren auf den Trassierungsrichtlinien. Diese Geschwindigkeit ist nicht gleichzusetzen mit der anzuordnenden Geschwindigkeit. Darüber hinaus sind Straßenverkehrsverfügungen nicht notwendiger Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

2.3.188 Einwendernummer 410

Die Einwenderin hat erstmals zur 1. Tektur Einwendung erhoben und schließt sich den Punkten der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ an, insoweit wird hierauf verwiesen.

Neben den zuvor genannten Muster- und Sammeleinwendungen wurden auch individuelle Einwendungsschreiben einzelner Einwender eingereicht, welche nachfolgend unter der jeweiligen Einwendernummer aufgeführt sind.

2.4 Einwendernummer 1

Bei dem Einwender handelt es sich um den Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Dresden e. V. welcher sich zur Ausgangsplanung, im Rahmen der Online-Konsultation und zur Anhörung der 1. Tektur geäußert hat. Das Äußerungsrecht des Vereins ist gegeben, da der satzungsmäßige Aufgabenbereich des eingetragenen Vereins durch das Vorhaben berührt wird.

Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg/Ost:

Der Einwender trägt vor, dass die Planung dahingehend geändert werden soll, dass

- der Radverkehr auf der Südseite des Bischofsweges/Ost durchgehend bis zur Förstereistraße außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn geführt werde, und

- sich der Radverkehr auf der Nordseite des Bischofsweges/Ost vom Alaunpark zur Königsbrücker Straße außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn an die Kreuzung mit der Förstereistraße annähern und in diese hineinfahren könne.

Der Bischofsweg sei die am stärksten befahrene Ost-West-Radverkehrsverbindung nördlich des Elberadwegs. Daher sehe das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden auch die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf dem Bischofsweg im Abschnitt zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße vor (Maßnahme 753 RVK). Damit die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf dem Bischofsweg östlich der Förstereistraße realisiert werden könne, müssten entsprechende Anschlüsse geschaffen werden. Der Radverkehr müsse deshalb durchgängig neben den Straßenbahnschienen geführt werden. Auf der Südseite des Bischofsweges/Ost solle auf die Bordsteinvorziehung zwischen Haus Nr. 8 und der Förstereistraße sowie zwischen Förstereistraße und Haus Nr. 20 verzichtet werden.

Frühere Planungsvarianten hätten keine Radverkehrsanlagen entlang des Bischofswegs vorgesehen. Der ADFC Dresden habe daher eine Petition gestartet. Im Zuge dessen überarbeite die Verwaltung die Pläne und habe eine neue Variante vorgelegt, die weitgehend den jetzt zur Planfeststellung eingereichten Plänen entsprechen würden. Diese Verbesserung sei vom ADFC ausdrücklich begrüßt worden. Der Petitionsausschuss des Dresdner Stadtrates habe dieser Variante ebenso zugestimmt und formulierte in seinem Beschluss vom 23. August 2017 unter anderem: *„Um den Zeitpunkt des Baubeginns nicht zu verzögern, verweist der Ausschuss für Petitionen und Bürgerbeteiligung die Petenten für die noch bestehenden und bisher in den Planungen nicht umgesetzten Vorschläge auf das Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der Königsbrücker Straße.“* Betreffend den Bischofsweg/Ost-Südseite habe die Stadtverwaltung dem Petitionsausschuss unter anderem mitgeteilt: *„Circa 30 Meter nach dem Knotenpunkt wird der Radfahrer in den Fahrverkehr entlassen, um wenigen Parkern und der Andienung für Stellflächen eine Chance zulassen. Das spitzwinklige Kreuzen ist circa 85 Meter vor der Förstereistraße erforderlich. Dieses Kreuzen wird ohnehin notwendig, spätestens ab der Förstereistraße.“*

Diese Darstellung sei fachlich fehlerhaft, weil die Möglichkeit des Radfahrens vom Bischofsweg über die Förstereistraße und Timaeusstraße unbeachtlich bleibe. Außerdem sei fragwürdig, dass baulich eine Fläche als Ladezone gesichert werden solle, die nur für eine relativ geringe Zeit im Tagesverlauf zum Be- und Entladen benötigt werde. Im Interesse der Sicherheit des Radverkehrs solle die Möglichkeit des Radfahrens von der Königsbrücker Straße bis zur Förstereistraße durchgehend außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn möglich sein. Dadurch würden außerdem Unfallrisiken vermieden, die mit der Einordnung von Radfahrern in den Kfz-Mischverkehr und mit der Querung der Straßenbahnschienen verbunden seien. Die Ladezone für Gewerbetreibende könne mit Beschilderungen geregelt werden. Die Ladezone werde nur an einigen Stunden im Tagesverlauf benötigt. Gewerbetreibende könnten sich bei den Liefervorgängen auf die begrenzten Zeiten des zulässigen Be- und Entladens einstellen. Radfahrende seien demgegenüber zu jeder Tages- und Nachtzeit auf diesem Straßenabschnitt unterwegs, insbesondere auch an Sonn- und Feiertagen. Auf die Kfz-Stellplätze könne im Sinne einer Abwägung zugunsten einer sicheren Wegeführung für den Radverkehr verzichtet werden. Bewohner mit der Berechtigung zum Anwohnerparken könnten in anderen Bereichen des Stadtteils parken. Nach einer Zählung des ADFC Dresden vom 5. April 2017 hätten sich auf dem Bischofsweg/Ost zwischen 7:00 und 19:00 Uhr circa 1.500 Radfahrende in jeder Fahrtrichtung bewegt, hinzu kämen zahlreiche Radfahrer außerhalb dieses Zeitraums (vor allem in den Abendstunden). In der Interessenabwägung müsse die Verkehrssicherheit der Radfahrenden über dem Interesse an einer baulich gesicherten Ladezone und über dem Interesse weniger Kfz-Besitzer stehen.

Auch auf der Nordseite des Bischofsweges sei die Trennung von Straßenbahn- und Fahrradverkehr machbar und daher im Sinne der Verkehrssicherheit baulich zu ermöglichen. So sollten Radfahrende ab der Einfahrt zur Kita „Regenbogen“ neben dem Straßenbahngleis geführt werden und von dort aus bis über die Förstereistraße durchgehend außerhalb des Verkehrsraums der Straßenbahn verbleiben. Auf die Gehwegvorziehungen an der Kreuzung Bischofsweg/Förstereistraße solle daher verzichtet werden.

Der Einwand hat sich erledigt.

Die Vorhabenträgerin hat die geforderten Änderungen der Radverkehrsanlagen im Rahmen der 1. Tektur berücksichtigt und die Planung dementsprechend angepasst. Insbesondere sieht das Vorhaben nunmehr die beidseitige Weiterführung des Schutzstreifens für Radfahrer bis zum östlichen Bauende auf dem Bischofsweg vor.

Im Zuge der Online-Konsultation habe der Einwender um Klarstellung gebeten, ob die Tekturplanungen zur Radverkehrsführung auf dem Bischofsplatz/Ost öffentlich ausgelegt worden seien und zu der dort geplanten konkreten Ausgestaltung Hinweise oder Einwendungen erfolgen konnten. Es sei eine Beteiligung der Öffentlichkeit zur Ausgestaltung der Radverkehrsführung auf dem Bischofsplatz innerhalb des Vorhabens zu gewährleisten.

Die Ausführungen werden beachtet.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass der Einwender statt des genannten Bischofsplatzes sich zur Radverkehrsführung des Bischofsweges äußern wollte, denn der Bischofsplatz ist nicht Gegenstand des vorliegenden Vorhabens.

Die geänderten Unterlagen zur 1. Tektur wurden im Zeitraum vom 1. bis einschließlich 30. September 2022 öffentlich ausgelegt. Entsprechend den gesetzlichen Regelungen konnten Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben werden. Auf Punkt B II in diesem Beschluss wird verwiesen.

Albertplatz

Am Albertplatz seien die Gleisradien der Straßenbahn minimal zu wählen, eventuell und falls erforderlich durch den Einsatz von Dreiwegweichen. Dadurch könne die Kreuzung kompakter gestaltet werden, was zu kürzeren Räumzeiten und einer höheren Leistungsfähigkeit führe und Platz für direkte und sichere Fuß- bzw. Radfurten schaffen würde.

Die Ausführungen werden beachtet.

Der Planung zugrunde liegt bereits der für ein 2,65 m breite Stadtbahnfahrzeug kleinste mögliche Abbiegeradius am Albertplatz. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (spitzer Abzweigwinkel) kann auch die Zungenvorrichtung in der Antonstraße nicht weiter in die Knotenpunktmitte verschoben oder durch den Einsatz einer Dreiwegeweiche in der Königsbrücker Straße eine Reduzierung der Knotenpunktausdehnung erzielt werden.

Auf die Erwiderung der Vorhabenträgerin habe der Einwender im Rahmen der Online-Konsultation um eine Klarstellung zu den minimalen Kurvenradien gebeten. So werde angegeben, dass bereits der kleinste mögliche Abbiegeradius gewählt worden sei. Das sei nicht schlüssig, da am Albertplatz ein Abbiegeradius von 25 m eingetragen sei (von Norden aus der Königsbrücker Straße in Richtung Westen auf die Antonstraße), am Bi-

schofsweg aber 20 m (von Westen aus dem Bischofsweg in Richtung Süden auf die Königsbrücker Straße). Der Widerspruch in der Aussage sei aufzulösen und ggf. die Gleisradien am Alberplatz zu minimieren und die Kreuzung somit kompakter zu gestalten.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und klargestellt, dass sich der Gleisradius im Bereich des Abzweiges an der Schauburg (Königsbrücker Straße Süd zu Bischofsweg Ost) von 20 m aus der Netzfunktion dieses Abzweiges begründet. Denn dieser Abzweig stellt eine Netzergänzung ohne planmäßigen Betrieb dar, die lediglich im Havarie- oder Umleitungsfall sicherstellen soll, dass der Bereich der Äußeren Neustadt kleinräumig umfahren werden kann.

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin im Bereich der Abzweige am Albertplatz eine Reduzierung der Abbiegeradien geprüft, jedoch keine Möglichkeit einer nennenswerten Verringerung der Radien festgestellt. Insbesondere die Lage der im Hinblick auf den zukünftigen Begegnungsverkehr von 2,65 m breiten Straßenbahnfahrzeugen bereits erneuerten Weichen für den Abzweig Antonstraße in Richtung Albertplatz Süd stellt dabei ein beschränkendes Kriterium dar. Dadurch ist auch der Einbau von Folgeweichen unter Berücksichtigung des bestehenden Kreuzungswinkels und der festen Lagen der schon ersetzten Weichen mit einem Radius von $r = 20$ m nicht möglich. Im Ergebnis dessen steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass eine Verringerung des Abbiegeradius, soweit es technisch möglich ist, keine relevanten Auswirkungen auf den Raumbedarf hat, sondern vielmehr einen erhöhten Verschleiß nach sich zieht.

Weiterhin sei zu prüfen, ob durch einen Grünvorlauf für die vom Albertplatz kommende Straßenbahn der separate Bahnkörper in nördlicher Richtung entfallen und die Straßenbahn auf diesem Abschnitt als Pulkführer agieren könne, um die Flächeninanspruchnahme im südlichen Abschnitt der Königsbrücker Straße auf das Nötigste zu minimieren. Dadurch könnte die Fahrbahn mindestens 3,25 m schmaler gestaltet werden, was Platz für Aufstellflächen für den Radverkehr am Artesischen Brunnen schaffen würde, wo die Verhältnisse derzeit sehr beengt seien. Die Räumzeiten für den querenden Fuß- und Radverkehr würden sich verkürzen, was die Leistungsfähigkeit des Knotens Albertplatz verbessern würde. Laut Variantenvergleich Variante 8.7 zu 8.4 veränderten sich die LOS-Qualitäten für den stadtauswärtigen Verkehr durch diese vorgeschlagene Lösung kaum.

Der Vorschlag wurde geprüft. Im Ergebnis ist er aus den nachfolgenden Gründen abzulehnen:

Im Falle der Umsetzung eines Mischfahstreifens wäre eine zeitgleiche Freigabe von Mischverkehr und Straßenbahn am Albertplatz in Richtung Nord infolge des nicht ausreichenden Querschnittes der Fahrbahn nicht möglich. An der bestehenden Situation würde sich insoweit nichts ändern. Auch die alleinige Freigabe für die Bahn im Vorlauf (Pulkführer) führt zu keiner Verbesserung der Verkehrssituation gerade im Hinblick auf die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs des ÖPNV. Denn Folge wäre, dass am Albertplatz zum einen die Wartezeiten für geradeausfahrende Bahnen ansteigen und zum anderen zusätzlich linksabbiegende Züge behindert werden.

Bezüglich des Verweises auf die Variante 8.4 wird klargestellt, dass bei dieser - wie bei Variante 8.7 - Straßenbahn und MIV in der Knotenpunktausfahrt Königsbrücker Straße räumlich getrennt voneinander geführt werden. Erst an der nördlich folgenden Haltlicht-Signalanlage erfolgt bei Variante 8.4 die Pulkführerschaft der Bahn. Dadurch können die oben beschriebenen negativen Auswirkungen einer Pulkführerschaft der Bahn ab dem Albertplatz vermieden werden. Insoweit liegt eine andere Situation bei Variante 8.4 im Vergleich zu Variante 8.7 vor.

Die Dreiecksinsel auf dem Albertplatz auf Höhe des Kästnermuseums sei so umzugestalten, dass gemäß Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden der Maßnahmenvorschlag 20 aus der Anlage „Beschlussausfertigung SR_V1252/16_Anlage“ im Zuge der Baumaßnahme mit behoben werde. Dort heiße es: Antonstraße am Albertplatz: *Der Radverkehr in Richtung der Bautzner Straße ist am Verkehrsknoten Albertplatz mit einem Radfahrstreifen in der Fahrbahn zu führen, damit Konflikte mit wartenden Fußgängern an der Ampel vermieden werden (fachliche Einschätzung der Verwaltung: Zustimmung).* Der Planungsumgriff umfasse bereits einen Teil dieser Dreiecksinsel und müsste gegebenenfalls etwas erweitert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Umgestaltung der Dreiecksinsel ist nicht Gegenstand des Vorhabens. Die vorgesehenen Maßnahmen dienen lediglich der vorhabenbedingten Anpassung.

Stauffenbergallee

Ungefähr 50 m vor der Kreuzung Stauffenbergallee ende die Radverkehrsanlage. Radfahrende werden in den Mischverkehr in die Geradeaus- /Rechtsabbiegerspur entlassen. Solche Konstellationen seien gefährlich. Die Planung sei so zu überarbeiten, dass der Radverkehr sicher und getrennt vom Kfz-Verkehr an die Kreuzung herangeführt werde und im Kreuzungsverlauf durch eine Furtmarkierung eine eindeutige Führung vorgegeben werde. Dazu müsse gegebenenfalls auf den außerhalb des Gleisbereichs verlegten Linksabbieger für den Kfz-Verkehr verzichtet werden und - wie bisher - dieser gemeinsam mit der Straßenbahn auf dem stadtauswärtigen Gleis geführt werden. Dabei könne die Ampelschaltung so angepasst werden, dass eine sich nähernde Straßenbahn ein Vorlaufgrün für den auf dem Gleis wartenden Linksabbieger-Kfz-Verkehr schaffe.

Es seien bereits Vorplanungen für die Kreuzung Königsbrücker Straße - Stauffenbergallee vorgelegt worden (V2272/18 Verkehrsbaumaßnahme „Ausbau Königsbrücker Straße von Stauffenbergallee inklusive Knotenpunkt bis südlich Fabricestraße“), bei denen die Linksabbieger wie vorgeschlagen auf dem stadtauswärtigen Gleis geführt würden, der Radfahrstreifen bis an die Kreuzung herangeführt und auf einer Furt über die Kreuzung geführt werde. Die Pläne seien jedoch auf erhebliche Kritik gestoßen, die allerdings nicht die Führung der Linksabbieger auf den Gleisen betroffen habe. Es bleibe unklar, ob diese Pläne zeitnah umgesetzt würden. Ein gefährliches Ende der Radverkehrsanlagen sei für den Einwander nicht akzeptabel und müsse daher bereits im Zusammenhang mit den vorliegenden Planungen verbessert werden. Dieses Anliegen sei umso dringlicher, weil an der nordwestlichen Seite der Kreuzung ein großer Schulkomplex geplant sei, der sicher mit dem Rad erreichbar sein müsse.

Die Ausführungen werden berücksichtigt.

Im Zuge des Verfahrens hat die Vorhabenträgerin die landwärtige Radverkehrsführung überarbeitet und die Planung entsprechend angepasst. Das Vorhaben sieht demnach eine Überleitung des Radverkehrs mittels Fahrradrampe auf den Bestandsgehweg kurz vor Ende des Radfahrstreifens vor. Damit können Gefahrensituationen für den Radverkehr bei Nutzung der vorgegebenen Radwegführung ausgeschlossen werden.

Im Zuge der Online-Konsultation hat der Einwander darauf hingewiesen, dass die Beteiligung der Öffentlichkeit an den vorzulegenden Tekturplänen sicherzustellen sei. Dabei solle die vorgeschlagene übergangsweise Lösung sicherstellen, dass eine sichere und gefahrlose Nutzung möglich sei. Die Lösung sei gegen unbefugte Nutzung als Parkraum

zu sichern. Dieser Fokus sei insbesondere zu setzen, da dort aktuell in der Planung Stellplätze angeordnet seien.

Die Ausführungen werden beachtet.

Die Radverkehrsführung erfolgt außerhalb des Parkraumes. Soweit Maßnahmen gegen die unbefugte Nutzung der Radverkehrsanlagen als Parkraum erforderlich sein sollten, sind diese nicht Gegenstand der Planung, sondern ggf. durch verkehrsrechtliche Regelungen im Nachgang anzuordnen.

Hinsichtlich der Öffentlichkeitsbeteiligung wird darauf hingewiesen, dass die geänderten Unterlagen zur 1. Tektur im Zeitraum vom 1. bis einschließlich 30. September 2022 öffentlich ausgelegt wurden und entsprechend den gesetzlichen Regelungen Stellungnahmen abgegeben und Einwendungen erhoben werden konnten. Auf Punkt B II in diesem Beschluss wird verwiesen.

Für zahlreiche Grundstückszufahrten werde dieses Entwurfsprinzip in der vorliegenden Planung leider nicht eingehalten, besonders in den Bereichen Alberplatz bis Louisenstraße und Bischofsweg bis Stauffenbergallee. Diese Grundstückszufahrten seien jeweils entsprechend umzuplanen, um sowohl den auf Seite 15 des Erläuterungsberichts formulierten Zielen von „attraktiven Fußwegen“ und „Minimierung der Trennwirkung des Straßenraumes“ gerecht zu werden, als auch den in der RAST 06 zu Gehwegüberfahrten und Grundstückszufahrten formulierten Anliegen zu entsprechen: Sie dienen der Geschwindigkeitsdämpfung und ermöglichen Behinderten ein angenehmes Überqueren der Einmündungen. Gehwegüberfahrten seien geeignet, den Wechsel des Entwurfsprinzips sowie den Vorrang des Rad- und Fußgängerverkehrs auf straßenbegleitenden Rad- und Gehwegen optisch zu unterstützen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die Einwenderin bezieht sich auf die Regelungen in Nr. 6.3.7.1 der RAST 06, welche Vorgaben zu Einmündungen von Wohnwegen und Grundstückszufahrten enthält. Demnach werden Grundstückszufahrten in der Regel mit Rad-/Gehwegüberfahrten angeschlossen. Die hierzu zitierten Vorgaben betreffen allerdings den Anschluss von Wohnwegen an Erschließungsstraßen und Hauptverkehrsstraßen und nicht konkret die Einmündungen von Grundstückszufahrten.

Die Planung erfüllt die Anforderungen hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer. Für die Radverkehrsanlagen wird der Radwegbelag durchgängig aufgebracht, so dass der Vorrang des Radverkehrs gegenüber ein- bzw. ausfahrenden Fahrzeugen an den Grundstückszufahrten verdeutlicht ist. Die bautechnische Herstellung der Radverkehrsanlagen ermöglicht auch komfortables Fahren für Radfahrer. Die Gehwege werden durch Bordabsenkungen auf 0 cm über Einmündungen von Grundstückszufahrten geführt (vgl. RAST 06, Bild 114). Dass der Gehwegbelag in Bereichen der Grundstückszufahrten nicht in allen Abschnitten des Vorhabens durchgängig geführt wird, begegnet keinen Bedenken. Auch wurden seitens der zuständigen Straßenverkehrsbehörden keine diesbezüglichen Einwände vorgetragen.

Darüber hinaus entspricht die Ausführung der Gehwegbeläge den Anforderungen der Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“. Ziel dieser ist es die städtebauliche Eigenart des Gebietes zu erhalten. Dazu gehört u. a. auch der Erhalt des charakteristischen Erscheinungsbildes der Äußeren Neustadt mit den Straßenprofilen, der Ausbildung von Bordsteinen sowie der für Gehwege verwendeten Materialien. Die vom Einwender vorgeschlagenen Maßnahmen würden dem widersprechen, da

sie u. a. die Herstellung eines einheitlichen großflächigen Gehwegbelages erfordern würde.

Der Einwender fordert für weitere Mündungen von Nebenstraßen die Ausführung als Gehwegüberfahrt:

Stetzscher Straße:

Der hier verkehrende Linienbusverkehr stelle kein Hindernis für die Gestaltung als Gehwegüberfahrt dar, auch bei der Zentralhaltestelle Kesselsdorfer Straße werde die Gröbelstraße mit einer Gehwegüberfahrt an die Kesselsdorfer Straße angebunden. Im Gegenteil: Eine solche Gestaltung könne gefürchtete Unfälle durch rechtsabbiegende LKW vorbeugen, da sie den Vorrang des straßenbegleitenden Rad- und Fußgängerverkehrs betonen. Die Abbiegeradien würden durch eine solche Gestaltung nicht beeinträchtigt. Unerwünschter Durchgangsverkehr werde von den neuentstehenden Wohngebieten westlich der Königsbrücker Straße ferngehalten.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Radverkehrsanlage wird im Bereich der Straßenmündung Stetzscher Straße mit durchgängigen Belag überführt, was den Vorrang der Radfahrer vor bspw. rechtsabbiegenden LKW verdeutlicht. Zudem wird der Gehweg abmarkiert über die Einmündung geführt. Im Übrigen wird auf das zuvor Ausgeführte verwiesen.

Im Rahmen der Online-Konsultation wies der Einwender daraufhin, dass die Argumentation zur Unzulässigkeit von Gehwegüberfahrten nicht konsistent sei. Innerhalb der Planung würden die Scheunenhofstraße, die Eschenstraße, die Lärchenstraße, Ahornstraße und die Eberswalder Straße als Gehwegüberfahrten ausgeführt. Der pauschale Verweis auf den Erhalt der städtebaulichen Gestaltung erscheine etwas aus der Luft gegriffen, wie an den zahlreichen geplanten Straßenanbindungen mit Gehwegüberfahrten zu erkennen sei. Es sei zu prüfen, ob insbesondere die ausschließlich zur Erschließung der Wohn- und Geschäftsquartiere wirkenden Straßen (Katharinenstraße, Jordanstraße, Louisenstraße) jeweils mit einer Gehwegüberfahrt an die Königsbrücker Straße angebunden werden könnten.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und auf die vorigen Ausführungen verwiesen. Die Ausbildung der Geh- und Radwegüberfahrten begegnet keinen verkehrssicherheitsrelevanten Aspekten.

Ergänzend wird hierzu klargestellt, dass das Ziel der Satzung der Erhalt der städtebaulichen Eigenart aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt ist. Hiervon umfasst ist auch die Gestalt der gründerzeitlichen Straßenräume und Plätze inklusive des charakteristischen Erscheinungsbildes der Mündungsbereiche.

Eine Ausbildung der Mündungsbereiche der Lärchenstraße, Ahornstraße und Eberswalder Straße als Gehwegüberfahrt ist möglich, da sich diese außerhalb des Geltungsbereiches der Erhaltungssatzung H-04 befinden.

Einen Sonderfall stellen die Einmündungen der Scheunenhofstraße und der Eschenstraße dar. Zwischen diesen soll gemäß Stadtratsbeschluss Nr. V1127/16 ein „einheitlicher, attraktiver Stadtplatz“ gestaltet und somit das vorhandene Erscheinungsbild der beiden Nebenstraße im Sinne einer platzartigen Situation umgestaltet werden. Aus diesem Grund ist als Ausnahme vom Erhaltungsgrundsatz der Satzung für diese als Teil des neu entstehenden Stadtplatzes die Ausbildung der Mündungen als Grundstücksüberfahrten vorgesehen.

Katharinenstraße:

Abgelehnt werde die neu geplante Möglichkeit des Linksabbiegens aus der Königsbrücker Straße stadteinwärts in die Katharinenstraße. Im Erläuterungsbericht fänden sich hierzu keine weiteren Ausführungen. Diese Abbiegemöglichkeit ziehe verstärkt unerwünschten Kfz-Verkehr in das anliegende Viertel und laufe den Interessen der Anwohner entgegen. Eine Möglichkeit der Einfahrt in die Straße sei nach wie vor vom Albertplatz kommend gegeben. Von Norden kommend sei wie bisher eine Umrundung des Albertplatzes, um die Einfahrt zu erreichen, zumutbar, auch für den Anlieferverkehr. Die Knotenpunkt-LSA an dieser Stelle auf der Königsbrücker Straße sei daher entbehrlich. Das würde zusätzlich die Durchlassfähigkeit der Königsbrücker Straße erhöhen. Der separate stadteinwärtige Gleiskörper der Straßenbahn solle etwas nördlich über die Mündung der Katharinenstraße hinaus verlängert werden, um zukünftig illegales Linksabbiegen zu verhindern. Die Mündung der Katharinenstraße solle aus den oben genannten Gründen ebenfalls als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Möglichkeit in die Katharinstraße in stadteinwärtiger Richtung links abzubiegen ist wegen der wegfallenden Fahrbeziehung der Linksabbiegemöglichkeit in die Paulstraße erforderlich.

Die Vorhabenträgerin hat hierzu die zukünftige Verkehrsbelastung der Katharinenstraße untersucht. Im Ergebnis dessen konnte ein maßgeblicher Anstieg der Verkehrsbelastung trotz zukünftiger Linksabbiegemöglichkeit nicht festgestellt werden. Dieser Umstand ist für die Planfeststellungsbehörde auch nachvollziehbar, da die Katharinenstraße sich nicht für den Durchgangsverkehr eignet und damit die Linksabbiegemöglichkeit zukünftig überwiegend von den Anwohnern genutzt werden wird, die bisher für die Zufahrt aus stadtauswärtiger Richtung den Albertplatz umrunden mussten.

Im Hinblick auf die Errichtung der Lichtsignalanlage Königsbrücker Straße/Katharinenstraße wird darauf hingewiesen, dass diese auch bei einem Entfall des Linksabbiegers in die Katharinenstraße notwendig ist, da die landwärtige Straßenbahn hinter dem Knotenpunkt von der Mittel- in die Seitenlage wechselt. Um dabei entstehende Konflikte mit dem Individualverkehr auszuschließen, ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage erforderlich.

Bezüglich einer möglichen Ausbildung der Mündung als Gehwegüberfahrt wird auf die zur Stetzscher Straße gemachten Ausführungen verwiesen.

Louisenstraße:

Die Mündung der Straße solle als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden. Hier sei diese Gestaltung besonders wichtig, um die Trennwirkung des Straßenraums im Kerngebiet des kleinräumigen Geschäftszentrums gering zu halten. Ein wichtiger Aspekt sei die Geschwindigkeitsdämpfung, die bei der Einfahrt in die Straße von vornherein erzielt werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen und auf die zur Stetzscher Straße gemachten Ausführungen verwiesen.

Jordanstraße, Paulstraße, Förstereistraße Nord und Süd:

Die Mündungen dieser Straßen sollten aus den bereits angeführten Gründen ebenfalls als Gehwegüberfahrt ausgeführt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen und auf die zur Stetzscher Straße gemachten Ausführungen verwiesen.

Bischofsweg West:

Der Einwander fordert, an dieser Stelle eine Möglichkeit zu schaffen, dass stadtauswärts fahrende Kfz links abbiegen könnten. Gleichzeitig solle diese Möglichkeit an der Tannenstraße entfallen. Diese Linksabbiegemöglichkeit erscheine an dieser Stelle möglich. Dabei solle die Ampelschaltung so angepasst werden, dass eine sich nähernde Straßenbahn ein Vorlaufgrün für den auf dem Gleis wartenden Linksabbieger-Kfz-Verkehr schaffe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat eine Linksabbiegemöglichkeit in den Bischofsweg West und die Tannenstraße West hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität untersucht. Dabei wurden in der verkehrsabhängigen LSA-Steuerung entsprechende ÖV-Beschleunigungsfunktionen wie das Räumen der Linksabbieger vor einer sich nähernden Bahn implementiert.

Im Ergebnis ergibt sich bei der Streckenauswertung von Nord nach Süd insbesondere beim MIV eine deutliche Reduzierung der Reisegeschwindigkeit um 4,5 km/h. Darüber hinaus zeigt der Knotenpunkt Bischofsweg mit Linksabbiegern kritische Tendenzen bei den Verkehrsqualitäten. So verschlechtern sich beim MIV zwei Zufahrten (Nord und Ost) um jeweils 2 Stufen von LOS C auf E. Selbst die Linksabbieger erreichen nur LOS E. Besonders kritisch ist dabei die Zufahrt Königsbrücker Straße Nord. Dort würde es als Folge der Linksabbiegemöglichkeit zu langen Wartezeiten und großem Rückstau (Mittel: ca. 100 m) kommen. Auch beim ÖPNV würde sich die Zufahrt Bischofsweg Ost deutlich von LOS C auf E verschlechtern.

Die Verkehrssituation am Bischofsweg verschärfen würde noch der vom Einwander geforderte Wegfall des Linksabbiegens an der Tannenstraße. Dadurch würde es zu einer weiteren Erhöhung des Linksabbieger-Anteil am Bischofsweg und damit einhergehend zu instabilen Verkehrszuständen bis hin zur Überlastung kommen.

Für die Planfeststellungsbehörde ist die geplante Ausführung damit nachvollziehbar. Hierdurch kann zukünftig die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Bischofsweges sichergestellt werden. Demgegenüber würde die Einrichtung eines Linksabbiegers am Bischofsweg die Attraktivität für den Durchgangsverkehr erhöhen, da damit direkte Verbindungen zwischen verschiedenen Hauptverkehrsstraßen angeboten würden, die letztendlich mehr Verkehr anziehen würden. Hinsichtlich der vorgenommenen Untersuchung von Verkehrsverlagerungen wird auf die Ausführungen unter Punkt C.V.15.1.1 verwiesen und Bezug genommen.

Tannenstraße:

Die hier vorgesehene Linksabbiegemöglichkeit für Kfz werde abgelehnt. Es werde zusätzlicher Verkehr in das Wohngebiet des Hechtviertels mit allen damit verbundenen Nachteilen gelenkt, besonders wenn am Bischofsweg keine Abbiegemöglichkeit bestehe. Die parallele Rudolf-Leonhard-Straße als Bestandteil einer Tempo-30-Zone sowie Hauptroute für den Radverkehr gemäß Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden würde wesentlich stärker mit Kfz-Verkehr belastet, was auf der abschüssigen Straße zusätzliche Gefährdungen schaffe. Für den kreuzenden Dammweg sei die Einrichtung eines Radschnellweges Richtung Norden angedacht. Die Kreuzung einer stark befahrenen

Straße würde diesem Ziel zuwiderlaufen. Gefordert werde, dass Kfz-Verkehr auf der Tannenstraße und dem angrenzenden Wohngebiet auf das notwendige Mindestmaß beschränkt werde. Die Führung dieses Kfz-Verkehrs solle so gestaltet werden, dass niedrige Geschwindigkeiten gefördert und eine Straßenraumgestaltung dergestalt erfolge, dass eine hohe Aufmerksamkeit auf den Fuß- und Radverkehr gewährleistet werde. Daher werde für die Tannenstraße eine Verringerung des Straßenquerschnittes zu Gunsten der Seitenräume sowie eine Gestaltung der Mündungen zur Königsbrücker Straße als Gehwegüberfahrt gefordert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Wie bereits festgestellt, führt die Abbiegemöglichkeit in die Tannenstraße zu einer deutlichen Erhöhung der Durchlässigkeit und damit der Verkehrssicherheit am Knotenpunkt Bischofsweg ohne dabei selbst einer unzumutbaren höheren Verkehrsbelegung ausgesetzt zu sein. Auf die gemachten Ausführungen zum Bischofsweg West wird ausdrücklich verwiesen.

Darüber hinaus ist die Tannenstraße Teil des Vorrangnetzes für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte und stellt schon im Bestand eine Alternative zur in der Höhe begrenzten Stauffenbergallee dar. Gleiches gilt im weiteren Verlauf für die Rudolf-Leonhard-Straße nördlich der Tannenstraße bis zur Stauffenbergallee. Eine durch das Vorhaben ausgelöste Verkehrsgefährdung ist auf den genannten Strecken nicht erkennbar.

Hinsichtlich möglicher verkehrsrechtlicher Beschränkungen (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkung) wird darauf hingewiesen, dass diese nicht Gegenstand des Vorhabens sind.

Die Gestaltung der Mündung zur Königsbrücker Straße als Gehwegüberfahrt wird abgelehnt. Eine solche würde dazu führen, dass der Verkehrsfluss und damit die Verkehrssicherheit erheblich beeinträchtigt würde. Darüber hinaus widerspricht eine solche Ausgestaltung dem Zweck der Tannenstraße als Teil des Vorrangnetzes für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte der Stadt Dresden.

Schaffung ausreichend sicherer Möglichkeiten zum Fahrradparken:

Der Angabe im Erläuterungsbericht unter Punkt 2.5, dass im gesamten Baubereich Abstellanlagen für Fahrräder eingeordnet worden seien, werde widersprochen. Dies sei nicht der Fall. Hingegen fehlten in maßgeblichen Bereichen sichere Abstellanlagen für Fahrräder.

In der Dresdner Neustadt sei das Fahrrad vorherrschendes Verkehrsmittel. Weniger als 20% der Einwohner würden ein eigenes Kfz besitzen. Der Radverkehr habe in den letzten Jahren weiter an Bedeutung gewonnen, gerade in urbanen Bereichen wie der Dresdner Neustadt. Besonders für die Königsbrücker Straße mit ihrer vielfältigen Struktur von Geschäften, Gewerbe und Bars spiele die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad eine große Rolle, zumal sie sich durch die Einordnung von Radfahrstreifen mit der Baumaßnahme deutlich verbessere. Unverzichtbar sei daher die Einordnung von Fahrradbügeln im Straßenraum. In der Planung seien im gesamten Straßenraum 115 Stellflächen für Pkw vorgesehen. Demgegenüber stünden nur einige sporadisch angeordnete Fahrradbügel. Vor dem Kino „Schauburg“ mit ca. 900 Plätzen fehlten sie ebenso komplett wie vor „REWE City“ in der Königsbrücker Straße 62. An vielen weiteren Stellen bestehe ein Bedarf zur Einordnung von Abstellanlagen und Flächen für Fahrräder. Man sehe daher an folgenden Stellen Bedarf für Nachbesserungen:

- Im Bereich Haus-Nr. 2: 5 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus-Nr. 17: 5 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haltestelle Louisenstraße Haus Nr. 28: 25 Fahrradbügel im Bereich der Gewerbeeinheiten und der Haltestelle,
- Im Bereich Haus-Nr. 31: 5 Fahrradbügel,
- Einmündung Louisenstr. Ost: 10 Fahrradbügel auf südl. Gehwegvorstreckung,
- Im Bereich Haus Nr.34: 3 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus Nr.37 – 41: 12 Fahrradbügel,
- Einmündung Jordanstraße: 10 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus Nr. 51: 5 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus Nr. 54: 5 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus Nr. 55: Fahrradbügel zum Abstellen von 45-90 Fahrrädern,
- Im Bereich Haus Nr. 68: 5 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus Nr. 72: 5 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus Nr. 80: 10 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus Nr. 84: 5 Fahrradbügel,
- Im Bereich Haus Nr. 86: 3 Fahrradbügel,
- Im Bereich Bischofsweg Nr. 3: 5 Fahrradbügel,
- Im Bereich Bischofsweg Nr. 7: 5 Fahrradbügel.

Im Rahmen der Online-Konsultation fordert der Einwender, dass im weiteren Verfahren die konkrete Anzahl und Position der sicheren Radabstellanlagen benannt und festgeschrieben werden müssten. Aus seiner Sicht würden erfahrungsgemäß insbesondere an den Schwerpunkten „Kino Schauburg“ und „REWE City“ Kapazitäten zum Abstellen von Fahrrädern fehlen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Es wird klargestellt, dass die konkrete Anzahl und genaue Position der vorgesehenen Fahrradbügel im Verkehrsraum grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Dies wird im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt.

Überdies sieht die Planung (vgl. Unterlage U 5 Lagepläne) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine angemessene Anzahl an Fahrradbügeln vor, insbesondere im mittleren Bauabschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg. Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Anzahl der Bügel über die planerisch insgesamt vorgesehenen 192 Radstellanlagen hinaus in der weiteren Planung zu prüfen.

Im Zuge der Anhörung zur überarbeiteten Planung (1. Tektur) hat der Einwender nachfolgende Einwände vorgetragen:

Es verwundere, dass der Schutzstreifen am Bischofsweg/West in Fahrtrichtung Osten (vor der „Schauburg“) nur in der Mindestbreite von 1,25 m angelegt worden sei. Nach der StVO-Novelle 2020, die den verpflichtenden Überholabstand von 1,50 m gegenüber dem Radverkehr einführt habe, sei ein regelkonformes Überholen von Radfahrenden durch

Kraftfahrzeuge unter diesen Umständen nur möglich, wenn Radfahrer mehr oder weniger im Schnittgerinne fahren und Autos sich an den linken Rand der Fahrbahn drängen. Das sei unter alltäglichen Bedingungen praktisch nie der Fall. Auch die Studienlage zur Sicherheit und Nutzbarkeit markierter Radverkehrsführungen lege nahe, dass besonders bei Schutzstreifen, die lediglich in Mindestbreite markiert seien, knappe Überholmanöver eher die Regel als die Ausnahme seien! Man wolle daher anregen, den Schutzstreifen im Bereich der Haltestelle „Bischofsweg West“ zulasten der Restfahrbahn auf 2 m zu verbreitern, so dass richtlinienkonform eine Restbreite der Fahrbahn von 2,25 m statt 3 m verbleibe. Außerdem empfehle man dringend eine Rotfärbung des Schutzstreifens in diesem Haltestellenbereich zur Verdeutlichung gegenüber dem Kfz-Verkehr.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Eine Verringerung der Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr im oben beschriebenen Bereich ist nach Abwägung der Belange aller Verkehrsteilnehmer aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht möglich. Durch eine weitere Verschiebung des Kfz-Verkehrs in Richtung Bahnkörper würde aufgrund des Höhenversatzes zwischen Bahn- und Straßenkörper eine erhebliche Unfallgefahr geschaffen. Infolge der geringen Fahrbahnbreite besteht dann die Gefahr des Touchierens des Bahnkörpers. Dadurch kann es zu abrupten Gegenlenkbewegungen kommen, die nicht nur für den Kfz-Verkehr, sondern auch für den unmittelbar anschließenden Radverkehr ein erhebliches Gefährdungspotential darstellen.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die endgültige Markierung und Beschilderung im Rahmen der Ausführungsplanung mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und festgelegt wird. Darüber hinaus wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, im Rahmen der Ausführungsplanung das Anliegen zur Ausführung des Schutzstreifens in diesem Bereich in Rotfärbung zu berücksichtigen (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.20).

Um auch Radfahrenden ein ähnliches Angebot machen zu können, die denselben Weg analog in Richtung Osten zurücklegen, halte man es für sinnvoll, wenn auf die Gehwegvorstreckung im Bereich Bischofsweg {unmittelbar vor der östlichen Baugrenze im Bischofsweg} verzichtet werden könnte. Die Gehwegvorstreckung beende die Radverkehrsführung Richtung Osten und zwingt Radfahrende sich einzuordnen. Das Ende des Schutzstreifens komme für Radfahrende, die den asphaltierten Weg des Alaunparks erreichen wollten, etwas zu früh, um eine geschützte Stelle zum Queren des Bischofsweges bieten zu können. Der nach der Tekturplanung übrig gebliebene Stummel einer Gehwegvorstreckung ergebe in dieser Form aus Sicht der Einwenderin ohnehin keinen Sinn mehr.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Aufgrund der baulichen Gegebenheiten und der in diesem Bereich befindlichen Fußgängerfurt als wichtige Querungshilfe für den Fußgängerverkehr ist die Fortführung des Radweges bis zur östlichen Baugrenze nicht möglich. Durch die Gehwegvorstreckung wird dieser Umstand eindeutig hervorgehoben, da sie den Einfädelungsbereich vom nachfolgenden Parkstreifen gut erkennbar trennt.

Für die Einarbeitung des neuen Übergangs der Radverkehrsführung vor dem Knoten Stauffenbergallee bedanke man sich herzlich. In den Tekturplänen erweckten die (leider nicht bemaßten) Radwegrampen am unmittelbaren nördlichen Ende des Planungsbereichs (sowohl östliche als auch westliche Seite der Königsbrücker Str.) den Eindruck, dass sie sehr kurz und dadurch unnötig steil seien. Man bitte daher darum, dass diese

Rampen mit einer möglichst flachen Längsneigung ausgeführt werden, sodass ein ruckfreies Befahren der Rampe möglich sei. Ein Wert von 3% Längsneigung habe sich in der Praxis bewährt. Steilere Rampen seien unangenehm zu befahren.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und darauf hingewiesen, dass erst im Rahmen der Erstellung der Ausführungsplanung die detaillierte Ausgestaltung, insbesondere die Dimensionierung der baulichen Parameter der gesamten Verkehrsanlage erfolgt. Darüber hinaus wurde eine entsprechende Nebenbestimmung unter A.III.12.13 zur Berücksichtigung der Längsneigung formuliert.

Sowohl in der Erwiderung zu den Äußerungen im Rahmen des ursprünglichen Planfeststellungsantrags als auch in der Erwiderung zu den Äußerungen im Rahmen der Online-Konsultation werde die Forderung nach der Ausbildung weiterer Straßenmündungen als Gehwegüberfahrten zurückgewiesen. Die vorliegende Tektur enthalte keine Veränderungen in dieser Hinsicht. Der ADFC fordere weiterhin für folgende Mündungen von Nebenstraßen die Ausführung als Gehwegüberfahrten, mindestens jedoch die Gestaltung mittels anderer geschwindigkeitsreduzierender Maßnahmen wie Teilaufpflasterungen o. ä. gemäß RAS 06: Stetzscher Straße, Katharinenstraße, Louisenstraße, Jordanstraße, Paulstraße, Förstereistraße Nord und Süd.

In Dresden gebe es keine einzige richtlinienkonforme Gestaltung einer Nebenstraßenmündung als Rad- bzw. Gehwegüberfahrt bzw. mit anderen, in den technischen Regelwerken aufgeführten Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit beim Abbiegen. In Dresden gebe es allerdings eine äußerst hohe Zahl an Unfällen mit Personenschaden mit Radbeteiligung. So gebe es bspw. im Vergleich mit der Stadt Leipzig (ähnliche Bevölkerungszahl, ähnlicher Radverkehrsanteil) mehrere Hundert Unfälle mehr. Die Anzahl solcher Unfälle mit Schwerverletzten sei in Dresden fast doppelt so hoch, Unfälle mit abbiegenden Kfz spielten dabei eine herausragende Rolle. Dies sollte Anlass sein, im Planfeststellungsverfahren den Aspekt der Verkehrssicherheit besonders zu würdigen, da er sich offenbar im Vergleich zu anderen Belangen nicht immer durchsetzen könne. In den Erwiderungen werde auf die „Erhaltungssatzung Äußere Neustadt“ aus dem Jahr 1994 verwiesen. Die Begründung zu dieser Satzung, auf die Bezug genommen werde, liege nicht vor. Man halte diese Ausführungen für vorgeschoben. Selbst wenn sie relevant wären, könne mit einem Verweis auf eine städtische Satzung nicht sicherheitsrelevante Regelungen bundesweit verbindlicher Gesetze und Baurichtlinien außer Kraft gesetzt werden. Eine bauliche Ausführung derart, dass der Charakter des Gebiets gewahrt bleibe und gleichzeitig der Zweck der Regelungen der technischen Richtlinien erfüllt werde, erscheine ohne Probleme möglich.

Die Forderungen werden zurückgewiesen.

Es wird auf die diesbezüglichen Ausführungen zu Stetzscher Straße, Katharinenstraße, Louisenstraße, Jordanstraße, Paulstraße, Förstereistraße Nord und Süd verwiesen und Bezug genommen.

Darüber hinaus ist der Mündungsausbau als Gehwegüberfahrten für der Stetzscher Straße, Katharinenstraße und Louisenstraße nicht möglich, da hier Signalanlagen geplant sind. Gemäß den technischen Richtlinien ist eine Kombination von Lichtsignalanlagen und Gehwegüberfahrten auszuschließen.

Zudem wird die Aufpflasterung für die Jordan- und Paulstraße aus Gründen des hohen Park- und Lieferdrucks abgelehnt, damit diese Flächen nicht zum Parken und Halten einladen und dadurch zu Einschränkungen des Fußgängerverkehrs führen.

Die Aufpflasterungen in den Einmündungsbereichen der Förstereistraße Nord und Süd sind ebenfalls abzulehnen, da sie keine eindeutigen Verkehrsregelungen herstellen. Damit können Gefährdungen nicht sicher ausgeschlossen werden.

Für eine gute Verkehrsqualität sei es dringend erforderlich, den mit der Zunahme des Radverkehrs weiter steigenden Parkdruck durch Fahrräder durch eine ausreichende Anzahl von Fahrradabstellanlagen abzufangen. Dies sei bei der Planung zur Königsbrücker Straße umso mehr von Bedeutung, als die für den Fußverkehr zur Verfügung stehenden Flächen an vielen Stellen verringert und sich so die Flächenkonflikte des Fußverkehrs mit im Seitenbereich parkenden Fahrrädern verschärfen würden. Die vorliegende Planung gehe auf dieses Problem, wie auf die Platzbedürfnisse des Fahrradparkens, leider nur in unzureichender Weise ein. Auch seien die Fahrradbügel leider oft so platziert, dass sie sich in der Gehlinie des Fußverkehrs befänden, statt innerhalb der Fluchten von Straßenbäumen oder Oberleitungsmasten. Man bitte darum, dass diese für die Funktionalität des Fußverkehrs essentiellen Details noch eingearbeitet werden.

Die Forderungen werden zurückgewiesen und auf die zu den Fahrradbügeln bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Anzahl der Fahrradbügel in der Ausführungsplanung nochmals zu prüfen. Sollte sich nach dem Umbau der Verkehrsanlagen punktueller Mehrbedarf ergeben, könnten ggf. spätere Maßnahmen zur Umwandlung von Parkstellflächen in Abstellflächen für den Radverkehr umgesetzt werden.

Die Einfügung des Linksabbiegers aus der Stetzscher Straße in die Königsbrücker Straße werde begrüßt. Etwas irritierend erscheine die rechtwinklige Führung der Furt. Die räumlichen Verhältnisse würden es ohne Weiteres hergeben, die Furt in einem Radius von ca. 10 m zu führen, der ein normales Befahren mit dem Rad ermögliche. Dies sei insofern planfeststellungsrelevant, als es unmittelbar Auswirkungen auf die Position der erforderlichen Bordabsenkungen im Bereich des besonderen Bahnkörpers habe (vgl. Grafik). Zur Einordnung des Radverkehrs in den Rad-Linksabbieger werde überdies ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (ARAS) in der Stetzscher Straße empfohlen.

Die Ausführungen werden beachtet.

Es wird darauf hingewiesen, dass die dargestellte Querung lediglich die grundsätzliche Lösung für eine Radfurt im Bereich der Einmündung Stetzscher Straße über den besonderen Bahnkörper der Straßenbahn auf der Königsbrücker Straße zeigt. Die detaillierte Darstellung/Optimierung der Ausgestaltung erfolgt im Rahmen der Ausführungsplanung.

Im Hinblick auf die Einordnung eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens (ARAS) wird klargestellt, dass dieser grds. mit einer separaten Radverkehrsanlage in der Knotenzufahrt kombiniert werden soll. Eine solche ist in der Stetzscher Straße aufgrund der Querschnittsgestaltung nicht gegeben. Vielmehr erfolgt der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den Hinweis im Rahmen der Ausführungsplanung nochmals zu prüfen.

Im Vergleich zur Planfeststellung Königsbrücker Straße Süd Januar 2019 seien unmittelbar südlich der Haltestelle Bischofsweg stellenweise zwei Stellplätze für Pkw entfallen. Für diese Anpassung der Planung wolle man im Rahmen der Stellungnahme seine Unterstützung ausdrücken. Der Entfall dieser Stellplätze verbessere die Stetigkeit der Straßenführung und erspare Radfahrenden eine Gefahrenstelle durch ein- oder ausparkende Kfz, was der Verkehrssicherheit insgesamt dienlich sei.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Regelungsbedarf ergibt sich daraus nicht.

2.5 Einwendernummer 12

Der Einwender ist Bewohner der Dresdner Neustadt und als Nutzer der Infrastruktur im Vorhabensbereich mittelbar vom Vorhaben betroffen.

Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg/Ost

Die Planung müsse dahingehend geändert werden, dass

a) der Radverkehr auf der Südseite des Bischofsweges/Ost durchgehend bis zur Förstereistraße außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn geführt und ein Tekturplan erstellt werde.

b) der Radverkehr auf der Nordseite des Bischofsweges/Ost vom Alaunpark zur Königsbrücker Straße sich außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn an die Kreuzung mit der Förstereistraße annähern und in diese hineinfahren könne.

Der Bischofsweg sei die am stärksten befahrene Ost-West-Radverkehrsverbindung nördlich des Elberadwegs. Daher sehe das Radverkehrskonzept der Landeshauptstadt Dresden auch die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf dem Bischofsweg im Abschnitt zwischen Königsbrücker Straße und Görlitzer Straße vor. Damit die Einordnung von Radverkehrsanlagen auf dem Bischofsweg östlich der Förstereistraße realisiert werden könne, müssten entsprechende Anschlüsse geschaffen werden. Der Radverkehr müsse deshalb durchgängig neben den Straßenbahnschienen geführt werden. Der Radfahrer dürfe an keiner kritischen Stelle zum spitzen Einschwenken über die Schienen des Gleiskörpers gezwungen werden.

Bischofsweg/Ost Süd: Nach Planungsstand des Verfahrens (PFV) werde der Radfahrer schon etwa 30 m nach dem Knotenpunkt in den Fahrverkehr entlassen. Dies zwingt zum spitzen Einschwenken in den gemischten Verkehr/Gleisraum dort wo der MIV nach der Kreuzung am Beschleunigen sei eine besonders kritische Situation. Daher werde gefordert, dass die gesicherte Fahrradspur weitere 85 Meter bis zur Förstereistraße fortgesetzt werde. Ein größerer Teil der Radfahrer fahre dort in die Förstereistraße und Timaeustraße ab.

Die im Verfahren vorgesehenen Stellflächen für Kurzparken MIV/Ladezone müssten entfallen. Die Sicherheit des Radverkehrs - gezählte 1.500 Radfahrer täglich - müsse Vorrang vor wenigen MIV Vorgängen täglich haben.

Auch auf der Nordseite des Bischofsweges/Ost sei die Trennung von Straßenbahn- und Fahrradverkehr machbar und daher im Sinne der Verkehrssicherheit baulich zu ermöglichen. So sollten Radfahrende ab der Einfahrt zur Kita „Regenbogen“ neben dem Straßenbahngleis geführt werden und von dort aus bis über die Förstereistraße durchgehend außerhalb des Verkehrsraums der Straßenbahn verbleiben. Auf die Gehwegvorziehungen an der Kreuzung Bischofsweg/Förstereistraße sollte daher verzichtet werden, soweit diese den Radverkehr in den Bereich der Straßenbahnschienen hineinzwingen würden.

Der Einwand hat sich erledigt. Soweit sich der Einwand auf den Entfall der Ladezone bezieht, wird er zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat die geforderten Änderungen der Radverkehrsanlagen im Rahmen der 1. Tektur berücksichtigt und die Planung dementsprechend angepasst. Insbesondere sieht das Vorhaben nunmehr die beidseitige Weiterführung des Schutzstreifens für Radfahrer bis zum östlichen Bauende auf dem Bischofsweg vor.

Auf die Fläche für die Ladezone in diesem Bereich kann nicht verzichtet werden. Zum einen besteht aufgrund des Geschäftsbesatzes auf der Königsbrücker Straße und im Bischofsweg hierfür Bedarf. Zum anderen lässt die barrierefreie Ausbildung der Haltestellen am Knotenpunkt eine direkte Andienung der dort liegenden Geschäfte nicht zu. Eine Verschiebung der Ladefläche ist aus diesem Grund nicht zielführend. Die Nutzung ist nur eingeschränkt auf verkehrsschwache Zeiten vorgesehen. An den sonstigen Tageszeiten kann die Gehwegfläche durch Fußgänger bzw. die Radverkehrsanlage durch Radfahrer genutzt werden. Die notwendige Beschilderung wird im Rahmen der Erstellung des endgültigen Markierungs- und Beschilderungsplanes durch die Straßenverkehrsbehörde nach Abschluss des Planfeststellungsplans erfolgen.

Im Zuge der Online-Konsultation habe der Einwender mitgeteilt, dass er es begrüße, dass die Einwände berücksichtigt worden seien und um Einsichtnahme in die Tekturplanung gebeten.

Die Ausführungen wurden beachtet.

Durch die öffentliche Auslegung der geänderten Unterlagen zur 1. Tektur im Zeitraum vom 1. bis einschließlich 30. September 2022 war es dem Einwender möglich Einsicht in die Tekturplanung zu nehmen.

Albertplatz

Es sei zu prüfen, ob durch einen Grünvorlauf für die vom Albertplatz kommende Straßenbahn der eigene Gleiskörper in nördlicher Richtung verkürzt (oder gar entbehrlich gemacht) werden und die Straßenbahn auf diesem Abschnitt als Pulkführer agieren könne, um die Flächeninanspruchnahme im südlichen Abschnitt der Königsbrücker auf das Nötigste zu minimieren.

Der Vorschlag wurde geprüft. Im Ergebnis ist er aus nachfolgenden Gründen abzulehnen:

Im Falle der Umsetzung eines Mischfahrstreifen wäre eine zeitgleiche Freigabe von Mischverkehr und Straßenbahn am Albertplatz in Richtung Norden infolge des nicht ausreichenden Querschnittes der Fahrbahn nicht umsetzbar. An der bestehenden Situation würde sich insoweit nichts ändern. Auch die alleinige Freigabe für die Bahn im Vorlauf (Pulkführer) führt zu keiner Verbesserung der Verkehrssituation gerade im Hinblick auf die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs des ÖPNV. Denn Folge wäre, dass am Albertplatz zum einen die Wartezeiten für geradeausfahrende Bahnen ansteigen und zum anderen zusätzlich linksabbiegende Züge behindert werden.

Stauffenbergallee

Ungefähr 50 m vor der Kreuzung Stauffenbergallee ende die Radverkehrsanlage. Radfahrende werden in den Mischverkehr in die Geradeaus-/Rechtsabbiegerspur entlassen. Solche Konstellationen seien gefährlich. An ähnlichen Stellen gebe es bereits mehrere schwere Unfälle im Dresdner Stadtgebiet. Die Planung sei so zu überarbeiten, dass der

Radverkehr sicher und getrennt vom Kfz-Verkehr an die Kreuzung herangeführt und im Kreuzungsverlauf durch eine Furtmarkierung eine eindeutige Führung vorgegeben werde. Dazu müsse gegebenenfalls auf den außerhalb des Gleisbereichs verlegten Linksabbieger für den Kfz-Verkehr verzichtet und - wie bisher - dieser gemeinsam mit der Straßenbahn auf dem stadtauswärtigen Gleis geführt werden. Dabei könne die Ampelschaltung so angepasst werden, dass eine sich nähernde Straßenbahn ein Vorlaufgrün für den wartenden Kfz-Verkehr schaffe. Dieses Anliegen sei umso dringlicher, weil an der nordwestlichen Seite der Kreuzung ein großer Schulkomplex geplant sei, der sicher mit dem Rad oder zu Fuß erreichbar sein müsse. Zwar seien bereits Vorplanungen für die Kreuzung am Königsbrücker Straße - Stauffenbergallee vorgelegt worden. Diese stießen jedoch auf erhebliche Kritik. Es bleibe unklar, ob sie zeitnah umgesetzt würden. Ein gefährliches Ende der Radverkehrsanlagen sei nicht akzeptabel und müsse daher bereits im Zusammenhang mit den vorliegenden Planungen verbessert werden.

Die Ausführungen wurden berücksichtigt.

Im Zuge des Verfahrens hat die Vorhabenträgerin die landwärtige Radverkehrsführung überarbeitet und die Planung entsprechend angepasst. Die überarbeitete Tekturplanung wurde, wie bereits ausgeführt, öffentlich ausgelegt.

Das Vorhaben sieht nach Überarbeitung nunmehr eine Überleitung des Radverkehrs vom Radfahrstreifen mittels Rampe auf den Gehweg vor. Aufgrund der fehlenden Radverkehrsanlagen kann aber keine Zwangsführung über den Gehweg erfolgen, so dass zudem eine Weiterfahrt auf der Fahrbahn angeboten wird, was eine Verflechtung mit dem Kfz-Verkehr erforderlich macht. Dem Radverkehr wird somit freigestellt, im Mischverkehr entlang der Königsbrücker Straße den Knotenpunkt zu passieren oder den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zu befahren. Mit der zusätzlichen Sperrfläche wird eine eindeutige Gestaltung für den Verflechtungsbereich geschaffen, da nur die Breite eines gemeinsamen Fahrstreifens verbleibt. Unter Berücksichtigung des Gebots der gegenseitigen Rücksichtnahme entstehen hierdurch keine verkehrssicherheitsrelevanten Konflikte.

Eine mögliche Verschiebung der Linksabbiegespur in den Gleisbereich, wie vom Einwender vorgeschlagen, wurde geprüft. Im Ergebnis dieser Prüfung ist festzustellen, dass sich eine solche Verschiebung aufgrund der komplexen Verkehrsabläufe an dem stark belasteten Knotenpunkt negativ auf die Verkehrssicherheit in diesem Bereich auswirken würden. Dies gilt im Besonderen für die Durchlassfähigkeit des Straßenbahnverkehrs, welche durch einen Linksabbieger im Gleisbereich erheblich beeinträchtigt würde. Zwar wäre eine Räumung grundsätzlich möglich, allerdings würde dies eine wesentlich größere Freigabezeit für den südlichen Knotenarm bedeuten, was sich negativ auf die Gesamtleistungsfähigkeit des Knotens auswirken würde.

Ausreichend sichere Möglichkeiten zum Fahrradparken

In der Dresdner Neustadt sei das Fahrrad vorherrschendes Verkehrsmittel. Weniger als 20% der Einwohner würden ein eigenes Kfz besitzen. Der Anteil des Radverkehrs habe in den letzten Jahren weiter an Bedeutung gewonnen, gerade in urbanen Bereichen wie der Dresdner Neustadt. In der Planung seien im gesamten Straßenraum 115 Stellflächen für Pkw vorgesehen. Demgegenüber stünden nur einige sporadisch angeordnete Fahrradbügel. Der Angabe im Erläuterungsbericht, dass im gesamten Baubereich Abstellanlagen/Fahrradbügel eingeordnet worden seien, werde widersprochen. Dies sei nicht der Fall. Hingegen fehlten in maßgeblichen Bereichen sichere Abstellanlagen für Fahrräder. Vor dem Kino „Schauburg“ mit ca. 900 Plätzen fehlten sie ebenso komplett wie am Supermarkt REWE City in der Königsbrücker Straße 62. Per Einwendung würden etwa 30

Fahrradbügel am Kino Schauburg und 7 Fahrradbügel statt 1 Autostellfläche für Kunden des REWE City gefordert.

Im Rahmen der Online-Konsultation wurde dieser Einwand nicht aufrechterhalten.

Der Einwand hat sich erledigt.

Überdies sieht die Planung (vgl. Unterlage U 5 Lagepläne) nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine angemessene Anzahl an Fahrradbügeln vor, insbesondere im mittleren Bauabschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg. Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Anzahl der Fahrradbügel über die planerisch insgesamt vorgesehenen 192 Radstellanlagen hinaus in der Ausführungsplanung zu prüfen.

Auf Seite 16 des Erläuterungsberichts würden zweifelhafte Aussagen getroffen. Es werde angeführt: „Der derzeitige Verkehrsablauf gestaltet sich über lange Tageszeiträume hinweg für ÖPNV und MIV unzureichend“. Diese Aussage sei nicht mehr richtig. In den 1990ern sei bei einem Verkehr von z. T. über 30.000 DTV die Verkehrslage sehr kritisch gewesen. Mittlerweile habe sich die Situation jedoch sehr deutlich entspannt. Falsch sei die Aussage „über lange Tageszeiträume“, wenn überhaupt, dann über kurze Stoßzeiten morgens und freitagnachmittags.

Zur Anhörung der Online-Konsultation wurde dieser Einwand aufrechterhalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwand ist inhaltsgleich zum Einwand 12 unter C.VI.2.2.1 der Einwendernummer 255. Insoweit wird hierauf verwiesen.

Die Gehwege dürften nicht verkleinert werden! Auf Seite 20 des Erläuterungsberichts werde zutreffend erklärt, dass im gesamten Planungsgebiet beidseitig Gehwege mit (meist) ausreichender Breite vorhanden seien. Ihr Zustand sei allerdings momentan baulich schlecht. Da die Anzahl der Gehwege nutzenden Menschen in der Zukunft ansteigen werde (Steigerung Wohnbevölkerung, mehr ÖPNV, attraktiveres Ortsteilzentrum), sollte eines der wichtigsten Planungsziele der Erhalt oder die Vergrößerung der Seitenbereiche sein - insbesondere, da die Verkehrsprognose stagnierende Kfz Zahlen vorhersage. Es werde gefordert, dass die Planungen dahingehend verbessert werde, dass die heutigen Gehwegbreiten möglichst erhalten oder vergrößert würden.

Im Rahmen der Online-Konsultation wurde dieser Einwand nicht aufrechterhalten.

Der Einwand hat sich erledigt.

Im Übrigen wird auf den inhaltsgleichen Einwand 17 unter C.VI.2.2.1 verwiesen.

Entschleunigung statt Beschleunigung

Die Planungsgrundlage Kfz Verkehr mit 50 km/h sei verglichen zu heute ein Rückschritt. Heute werde auf weiten Strecken der Königsbrücker eine Geschwindigkeit von 30 km/h gefahren. Dies funktioniere in der Praxis sehr gut. Gerade in Ortsteilzentren wie die Königsbrücker Straße sei mit einem hohen Querungsaufkommen durch Fußgänger, Fußgänger mit Kinderwagen, älteren Menschen und Radfahrenden zu rechnen. Für diese sei „Tempo 30“ sicherer. Es werde gefordert, dass die Straßenplanung mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von Kfz 30 km/h geprüft werde. Eine solche Regelgeschwindigkeit hätte

auch Auswirkung auf Verringerung der Straßenquerschnitte zugunsten des Erhalts oder sogar Erweiterung der Seitenräume für urbanes Leben.

Der Einwand werde auch zur Online-Konsultation aufrechterhalten und die Ausweisung von 30 km/h im „urbanen“ Abschnitt der Königsbrücker Straße von Louisenstraße bis Bischofsweg; wenn nicht ohnehin großräumig im Stadtgebiet 30 km/h ausgewiesen werde, gefordert. Gegebenenfalls habe eine Abstufung der Hauptverkehrsstraße auf diesem Streckenabschnitt zu erfolgen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwand ist inhaltsgleich zum Einwand 22 unter C.VI.2.2.1 der Einwendernummer 255. Insoweit wird hierauf verwiesen.

Die Bestandsbäume seien viel zu wichtig, um abgeholzt zu werden. 122 Bäume würden gefällt werden! Nahezu alle Bäume im Planungsgebiet seien wichtige optische Elemente im Straßenraum. Der Verlust durch den Wegfall der 122 Bäume werde demzufolge sehr schwer wiegen. Insbesondere die Fällung des Lindenbestandes als Überreste einer historischen, vierreihigen Allee im nördlichen Teil des Planungsgebiets (ab Bischofsweg) sei ein gravierender Einschnitt in das Stadtbild. Auch zahlreiche Altbäume im unteren Abschnitt der Königsbrücker Straße bis zum Albertplatz, die den Eindruck des Straßenzuges wesentlich prägten, würden gefällt. Dies sei für einen DTV von 13.500 - 18.000 nicht hinnehmbar.

Im Rahmen der Online-Konsultation teile der Einwander mit, dass der Einwand aufrechterhalten werde. Es seien möglichst viele Bestandsbäume in den Seitenbereichen; gegebenenfalls mit durchlässigen Baumscheiben in den Geh/Radwegen und unkonventionell weiteren Lösungen, Baumverschiebung u. ä. zu erhalten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird diesbezüglich auf die Bewertung des vorhabenbedingten Eingriffs in Natur und Landschaft unter C.V.9.1 und die hierzu gesonderte Prüfung des Erhalts der vierreihigen Lindenallee unter C.V.9.1.3 sowie auf die Ausführungen zur Erforderlichkeit des Vorhabens und der Variantenuntersuchung unter C.II und C.III verwiesen und Bezug genommen.

2.6 Einwendernummer 24

Die Einwander ist vom Vorhaben weder unmittelbar betroffen, noch lässt sich aus dem Vortrag eine mittelbare Betroffenheit ableiten. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dessen ungeachtet mit dem Vortrag auseinandergesetzt.

Es würden sich Fragen zur verwendeten Verkehrsprognose ergeben. Zum Ersten sei zu fragen, ob der angenommene Rückgang der Belegungszahlen um etwa 10% gegenüber 2014 nördlich des Albertplatzes (S. 15) tatsächlich auf eine zurückgehende Verkehrsnachfrage beruhe und ob dies bei der aktuellen rasanten Siedlungsentwicklung im Dresdner Norden und über die Stadtgrenzen hinaus sowohl beim Gewerbe (z. B. Bosch-Ansiedlung) und beim Flughafen als auch bei der Wohn- und Erholungsfunktion des Gebiets (z. B. neue Schwimmhalle) tatsächlich aufrecht zu erhalten sei. Die aktuellen Zahlen sowohl was die absolut deutlich wachsende Zahl der PKW in Dresden (von 225.000 in 2008 auf 260.000 in 2017) als auch der gleichbleibende Anteil der PKW-Besitzer pro Haushalt würden jedenfalls nicht darauf hindeuten. Gleichfalls eher unsicher seien die Wirkungen der vielen, im Prognosemodell vorausgesetzten aber noch nicht umgesetzten Maßnah-

men außerhalb des Plangebiets (so sei in der Prognoserechnung die Albertstraße stadtauswärts mit einer Spur angesetzt worden; dies habe der Stadtrat inzwischen abgelehnt. Deshalb sei es wahrscheinlicher, dass der prognostizierte Rückgang auf die mangelnde Durchlassfähigkeit der gewählten Variante und den damit produzierten Umwegverkehr zurückzuführen sei. Gestützt werde dies auch durch die Aussage auf S. 114, 2. Absatz, dass das Verkehrsaufkommen im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenullfall fast überall sinke - dass der Linksabbieger in die Lößnitzstraße zur Verkehrsableitung per se wesentlich attraktiver sei als der Bischofsweg, sei nicht offensichtlich. Dies wäre kein geeigneter Planungsansatz - es existiere im Moment ein durchgängig leistungsfähiger Verkehrszug von der Autobahnabfahrt Süd bis zum Albertplatz, und weder die Antonstraße noch die Verbindung über Köpckestraße/Hainstraße zur Radeburger Straße seien geeignete Strecken zur Aufnahme weiterer Verkehrsmengen. Je mehr man die Leistungsfähigkeit einer Trasse im Modell einschränke, desto geringer werde natürlich die berechnete Verkehrsbelegung, dies habe aber nichts mit der tatsächlichen Verkehrsnachfrage zu tun. Hier müssten den Planungen Verkehrsprognosen ohne durch Durchlassigkeitsmängel induzierte Verkehrsreduzierungen zugrunde gelegt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Die von der Vorhabenträgerin beigebrachte Verkehrsprognose ist von der Planfeststellungsbehörde daraufhin zu überprüfen, ob sie als Grundlage des Planungsermessens dienen kann. Denn die Erforderlichkeit einer Straße stellt einen unbestimmten Rechtsbegriff dar, der der Verwaltungsbehörde nur insoweit einen Beurteilungsspielraum einräumt, als die Frage der Erforderlichkeit von Prognosen über die zukünftige Entwicklung abhängt (BVerwGE 72, 282 und stellvertretend für die ständige Rechtsprechung für andere Oberverwaltungsgerichte VGH Mannheim, Urteil vom 23. Juni 1988, NVwZ-RR 1989, S. 349 ff.). Als Folge ist es notwendig aber auch ausreichend, dass die Prognose in einer der Materie angemessenen und methodisch einwandfreien Weise mit den bei Erlass des Beschlusses zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln unter Berücksichtigung aller für sie erheblichen Umstände erstellt worden ist (vgl. BVerwGE 56, 110; 72, 28; 75, 214 und 87, 332). Für Verkehrsprognosen ergibt sich für die Planfeststellungsbehörde daher nur ein eingeschränkter Kontrollmaßstab (BayVGH Urteil vom 26. September 2003, abgedruckt in NVwZ-RR 2004, S. 328 ff.). Verkehrsprognosen können mithin nur noch daraufhin überprüft werden, ob sie mit den ihm zur Verfügung stehenden Erkenntnismitteln methodengerecht erstellt wurden und plausibel sind. Daher darf die Planfeststellungsbehörde die von der Vorhabenträgerin herangezogenen Prognosen, soweit diese methodisch einwandfrei und nachvollziehbar sind, uneingeschränkt heranziehen, um zu beurteilen, ob die prognostizierten Verkehrsbelastungen des Planungsziels gegeben ist.

Das Planungsziel wird vorliegend durch eine methodengerecht erstellte Verkehrsprognose (Verkehrsmodell Dresden und Region 2035) belegt. Die Überprüfung der verkehrsplanerischen Untersuchung durch die Planfeststellungsbehörde auf ihre Methodengerechtigkeit und Plausibilität hin hat ergeben, dass diese geeignet ist, die Verkehrswirksamkeit der vorliegenden Maßnahme zu belegen. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt damit die Eignung der Verkehrsuntersuchung, die Erforderlichkeit der Maßnahme prognostisch zu untermauern. Diese Annahme ergibt sich daraus, dass ausgehend von der Analyse des Ist-Zustandes unter Einbeziehung verschiedenster Parameter u. a. der Ergebnisse der 8. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats Sachsen, der Landesverkehrsprognose 2030, der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung für den überregionalen Verkehr, möglichen Industrieansiedlungen, zukünftiger Ausbau der Infrastruktur und dem

Dresdner Radverkehrskonzept ein nachvollziehbares, realistisches Netz- und Nachfragemodell für den Prognosehorizont 2035 erarbeitet wurde.

Im Übrigen ist die Schaffung eines verkehrssicheren Straßenzuges nicht maßgeblich davon abhängig, wie sich die Zahl der Gesamtbevölkerung entwickelt. Zu messen ist die Erforderlichkeit derartiger Vorhaben in erster Linie daran, dass die Vorhabenträgerin mit der Sicherstellung der bisher nicht ausreichend gewährleisteteten Verkehrssicherheit der in § 3 Abs. 1 Satz 2 FStrG enthaltenen Verpflichtung nachkommt, die Bundesfernstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu erweitern bzw. sonst zu verbessern.

Hinsichtlich des Einwandes, dass aufgrund der stetig steigenden Motorisierung eine Reduzierung der Verkehrszahlen nicht nachvollziehbar sei, wird nachfolgendes klargestellt:

Richtig ist, dass die Zahl der genutzten Pkw in Dresden parallel zur wachsenden Einwohnerzahl von 198.000 im Jahr 2008 auf 225.000 im Jahr 2017 angestiegen ist. Die Motorisierung pro 1.000 Einwohner stieg dabei von 392,1 Pkw/1.000 Einwohner auf nun 403,7 Pkw/1.000 Einwohner. Zukünftig wird von einer noch steigenden Motorisierung auf ca. 408 Kfz/1.000 Einwohner bis zum Jahr 2030 ausgegangen. Allerdings kann dieser Anstieg nicht direkt auf die Verkehrsleistung übertragen werden, zeigen Erhebungen doch demgegenüber einen Rückgang der mittleren Wegelängen im Kfz-Verkehr. Gründe hierfür sind u. a. dies bessere nähräumliche Versorgungsangebote, die fortschreitende Digitalisierung (Homeoffice) sowie die Verbesserungen im Fuß- und Radverkehrsnetz. Daraus folgend besteht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kein Widerspruch zwischen steigender Motorisierung und einem gleichzeitigen Absinken der Verkehrszahlen.

Im Rahmen der Anhörung zur Online-Konsultation hat der Einwender nachfolgende Ausführungen gemacht:

Es werde nicht in Abrede gestellt, dass das verwendete Verkehrsmodell für den Gesamt- raum grundsätzlich sachgerecht sei, auch wenn die Einbeziehung aller Maßnahmen des Verkehrsentwicklungsplanes 2025plus optimistisch sei - es seien Maßnahmen einbezogen worden, die noch in weiter Ferne liegen würden und/oder deren Realisierung ungewiss sei. Es wäre einem über wohl mehr als 50 Jahre dann unverändert bleibenden Ausbau angemessen, hierfür auch planerisch einen gewissen Unsicherheitszuschlag anzusetzen.

Unbeschadet dessen sei mit der Erwiderung die Einwendung nicht widerlegt, da es wahrscheinlich sei, dass der prognostizierte Verkehrsrückgang im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenullfall auf die mangelnde Durchlassfähigkeit der gewählten Variante 8.7 und den damit produzierten Umwegverkehr zurückzuführen sei. Gestützt werde die Einwendung auch durch die Aussage auf S. 114, 2. Absatz, dass das Verkehrsaufkommen im Prognoseplanfall gegenüber dem Prognosenullfall fast überall sinke.

In der Erwiderung der Stadt werde ausgeführt: „*die verkehrlichen Parameter, die sich aus der vom Stadtrat beschlossenen Ausbauplanung ergeben, wurden [in das Verkehrsmodell] eingepflegt*“. Damit sei das Hauptargument der Einwendung zur Ausgangsplanung nicht etwa widerlegt, sondern die Stellungnahme der Stadt sei eine direkte Bestätigung der Vermutung des Einwenders. Es sei klar: Je mehr man die Leistungsfähigkeit einer Trasse im Modell einschränke, desto geringer werde natürlich die berechnete Verkehrsbelegung. Dies habe aber nichts mit der tatsächlichen Verkehrsnachfrage zu tun, sondern der Verkehr werde auf andere Trassen verdrängt. Hier müssten den Planungen im

betroffenen Netzelement Verkehrsprognosen ohne durch Durchlässigkeitsmängel induzierte Verkehrsreduzierungen zugrunde gelegt werden. Zumindest sei eine Gegenüberstellung der so ermittelten Verkehrsnachfrage mit dem Leistungsvermögen der nach Stadtratsbeschluss von 2016 geplanten Variante 8.7 und der im Übrigen verglichenen Variante 7 (Stadtratsbeschluss von 2014) sowie den provozierten Umwegverkehren zwingend erforderlich, um der Behörde eine Grundlage zur Beurteilung der Planrechtfertigung und zur Wirtschaftlichkeit der eingesetzten Steuermittel zu geben.

In Anlage 3 sei allerdings nur eine Prognose für die Variante 8.7 enthalten. In der Vorlage V1127/16 der Stadtverwaltung hieße es noch: *„in der Gesamtschau wird deutlich, dass Variante 7 die meisten Verkehre auf der Königsbrücker Straße bündelt und verteilt... Auch in der Variante 8.7 werden gegenüber der Variante 7 Verkehre verdrängt (900 Kfz/24 h auf den Dammweg, 800 Kfz/24 h auf die Alaunstraße und Katharinenstraße)“*. Dies werde in den Planfeststellungsunterlagen überhaupt nicht mehr thematisiert. Zur Verdeutlichung der Problematik ein Beispiel: Wäre man den jeweiligen Stadtratsbeschlüssen gefolgt und hätte die Ablehnung der Autobahn nach Prag und der Waldschlößchenbrücke zur Grundlage der Planung gemacht und die Verkehrszüge mit der Durchlässigkeit Null in ein Verkehrsmodell eingepflegt, hätte man diese beiden Verkehrsprojekte niemals bauen dürfen, da die errechnete Verkehrsmenge auf diesen Verkehrszügen natürlich gleich Null gewesen wäre (zum Glück seien beide Beschlüsse letztlich durch reinen Bürgerentscheid ersetzt worden). Die in Anlage 3 ausgewiesene etwa 20% niedrige Verkehrsmenge im kritischen Bereich Louisenstraße - Bischofsweg in beide Richtungen gegenüber den Verkehrsmengen nördlich und südlich davon mache zudem etwas misstrauisch, zumal im Nullfall die im Planfall veränderten Abbiegebeziehungen ja nicht enthalten seien, allerdings ohne dass der Einwander konkrete methodische Fehler belegen könne. Der Einwander sei damit nicht ausgeräumt und bleibe vollumfänglich bestehen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, ändern aber an der bereits ausgeführten Einschätzung der Planfeststellungsbehörde, dass dem Vorhaben eine angemessene, methodisch einwandfreie nachvollziehbare Verkehrsprognose zugrunde liegt, nichts.

Dass, entgegen der Meinung des Einwenders, die Verringerung der Verkehrsbelegung der Königsbrücker Straße nicht aus einer Einschränkung der Leistungsfähigkeit der Trasse im Modell resultiert, sondern Folge einer Gesamtbetrachtung unterschiedlicher Parameter ist, verdeutlichen nachfolgende Punkte.

Die Königsbrücker Straße muss als eine Hauptverkehrsstraße im Dresdner Stadtstraßennetz vielfältigen Ansprüchen genügen. Sie besitzt nicht nur eine wichtige Verbindungsfunktion als innerstädtisches Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und den nördlichen Stadtgebieten sowie als regionale Verbindung in das nördliche Umland, sondern auch eine wichtige Erschließungsaufgabe für das Ortsteilzentrum Neustadt, wo sie als innerstädtische Hauptgeschäftsstraße fungiert.

Um diese vielfältigen Anforderungen gerecht zu werden, liegen dem Entwurf für die Vorzugsvariante 8.7 entsprechend der Streckencharakteristik verschiedene Gestaltungsansätze zugrunde. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der der Variante 8.7 zugrundeliegende Planungsansatz zur Berücksichtigung der entwurfsprägenden stadträumlichen, verkehrlichen und nutzungsseitigen Ansprüche einen regelkonformen planerischen Kompromiss zwischen den verschiedenen Ansprüchen ermöglicht. Demgegenüber findet bei Variante 7 nur eine ungenügende Berücksichtigung der aus dem Ortsteilzentrum resultierenden entwurfsprägenden Nutzungsansprüche statt. Die an die Planung gestellten Anforderungen werden bei Variante 7 damit nicht im vollen Umfang erfüllt, so dass diese Variante 7 abgelehnt wurde (vgl. Punkt C.III)

Im Hinblick auf die Verteilung der Verkehrsströme wird klargestellt, dass diese sowie die modale Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger in einem Verkehrsnetz immer abhängig vom verkehrlichen Angebot (z. B. Geschwindigkeit, Kapazität und ÖPNV-Angebot) und der strukturellen Nachfrage (Einwohnerzahlen, Erwerbstätigkeit) sind. Das vorliegende Verkehrsmodell ist so angelegt, dass es ein Gleichgewichtszustand der Verkehrsnachfrage auf die einzelnen Verkehrsmittel (insbesondere Kfz, Lkw, Rad und ÖPNV) herstellt, um so möglichst genau die Realität abzubilden. Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht fest, dass die verkehrlichen Angebote und die Verkehrsnachfrage auf der Königsbrücker Straße als Resultat eines Abwägungsprozesses aus Angebot und Nachfrage in die Modellierung eingeflossen sind.

Es sei korrekt in der Erläuterung dargestellt, dass eine Vielzahl von Varianten zur Verkehrsführung untersucht worden seien (Erläuterungsbericht Punkt 3). Die Abwägung zwischen den zuletzt untersuchten Varianten werde unter Punkt 3.4 i. V. m. Anlage 2.3 dargestellt. Dies sei schwer nachvollziehbar. Zum einen seien die Kostenunterschiede zwischen den Varianten nicht dargestellt. Nach einer Darstellung von 2016 im Ratsinformationssystem würden sich Kosten von 31,915 Mio €, 31,548 Mio € und 31,685 Mio € für die Varianten 7, 8.4 und 8.7 ergeben, also praktisch keinerlei entscheidungsrelevante Unterschiede. Zum anderen müsse in die Abwägung einfließen, dass es die Hauptaufgabe von Hauptverkehrsstraßen sei, die Abwicklung von Verkehr zu ermöglichen. Bereits die stark zurückgesetzte Gebäudeflucht der Straße deute darauf hin, dass dies schon in der Gründerzeit respektiert worden sei. Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs würden hier allerdings nur für die Variante 8.7 dargestellt, so dass man die Unterschiede in der Verkehrsqualität zwischen den Varianten nicht beurteilen könne. Nach einer Darstellung von 2016 würden sie lediglich im niedrigen Sekundenbereich liegen. Allerdings sei der Einwander bei den Ergebnissen der Simulationsmodelle skeptisch - die Eingangsparameter, Randbedingungen und Algorithmen dabei seien völlig undurchsichtig, wohl auch für die Planfeststellungsbehörde - im verbalen Vergleich in Anlage 3 jedenfalls würden dennoch deutliche Unterschiede benannt, dies sei auch aus dem ersten Absatz des Abschnitts 3.4 des Erläuterungsberichts herauslesbar, und dies sage ja auch die einfache Lebenserfahrung eines langjährigen Autofahrers. Insbesondere würden bei der Vergleichsrechnung wohl die zahlreichen möglichen, ja sogar wahrscheinlichen Störfälle durch nicht verkehrsgerechtes Verhalten von Verkehrsteilnehmern nicht berücksichtigt. Ob eine Verkehrsqualitätsstufe D im Normalfall für den MIV für den grundhaften Ausbau einer Hauptverkehrsstraße, die gegenwärtig noch Bundesstraße sei, mit Kosten von über 30 Mio Euro angemessen sei, scheine fraglich, könne aber ohne Hintergrundkenntnisse nicht recht beurteilt werden. Stadtgestalterische Überlegungen wie parkähnliche Grünanlagen, Flanier- und Verweilzonen oder Denkmalschutzaspekte seien zwar zweifellos mit zu berücksichtigen, sollten aber bei einer der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen einer Großstadt nicht gleichrangig, wie verkehrliche Gegebenheiten in die Abwägung eingehen. Zumindest müsse berücksichtigt werden, dass es in nächster Nähe zum Plangebiet bereits ausgedehnte Grünanlagen gebe, das Gesamtgebiet der Äußeren Neustadt in starken Maße als Aufenthalts-, Verweil- und Freizeitzone zur Verfügung stehe und die Aufweitung der Verkehrsfläche bei Variante 7 ganz überwiegend durch die neuen breiten Radverkehrsanlagen und durch einen breiteren Gleisabstand und weniger durch eine Aufweitung der Verkehrsfläche für den MIV hervorgerufen werden würde. Weiterhin werde selbst bei der verkehrlich leistungsfähigsten Variante 7 die Breite des östlichen Gehwegs als Stadtteilzentrum im zentralen Bereich gegenüber dem Ist-Zustand nicht verringert (was aber nicht dargestellt sei). Darüber hinaus betreffen Unterschiede in den Denkmalschutzaspekten zwischen den Varianten ausschließlich einige Vorgärten mit ihren Einfassungen und in keinem Fall etwa denkmalgeschützte Gebäude: Leider sei dies nicht quantitativ dargestellt, obwohl das für eine Abwägung relevant sei. Deshalb halte

der Einwender das Abwägungsergebnis zugunsten der Variante 8.7 wegen nicht sachlich begründeter Gewichtung der angeführten Einzelaspekte für sachlich falsch.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und darauf hingewiesen, dass im Rahmen der Variantenprüfung verschiedene Interessen miteinander abzuwägen sind.

Die vom Einwender angeführten Kritikpunkte (u. a. Denkmalschutz, stadtgestalterische Überlegungen) sind lediglich ein Teil der Kriterien, die bei einer Variantenuntersuchung zu betrachten sind. Als wichtige zu berücksichtigende Belange sind beispielhaft die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und des MIV, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Drittbetroffenheit durch Grunderwerb zu nennen. Die Planfeststellungsbehörde hat unter Zugrundelegung der berücksichtigungswürdigen Belange eine umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt und die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten mit- und gegeneinander abgewogen. Als Ergebnis dieser Abwägung steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Variante 8.7 Vorzugsvariante ist. Detaillierte Ausführungen hierzu finden sich unter C.III zu diesem Beschluss, worauf ausdrücklich verwiesen wird.

Im Zuge der Online-Konsultation hat sich der Einwender folgendermaßen geäußert:

Die Erwiderung der Stadt führe aus, dass für die Planung „die verkehrliche Leistungsfähigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr und den motorisierten Individualverkehr ein wichtiges Kriterium [war], die eine Grundvoraussetzung für den Ausbau darstellt“. Das vorliegende Ergebnis der Planung widerspreche allerdings dieser Darstellung deutlich. Einmal könne man das simpel an der Geometrie festmachen - nicht einmal 30% der Straßenbreite stünden im Kernbereich zwischen Louisenstraße und Bischofsweg dem ÖPNV und dem MIV zusammen zur Verfügung; allein der östliche Fußweg sei nahezu genau so breit, wie die Breite, die für ÖPNV und MIV zusammen zur Verfügung stehe. Zum anderen sei es nach allgemeiner Lebenserfahrung offensichtlich, dass eine gemeinsame Führung von zwei hochfrequentierten Straßenbahnlinien (die Linie 7 sei wohl die am stärksten genutzte Linie im ganzen DVB-Netz) und etwa 14.000 Fahrzeugen am Tag zu massiven Problemen führen müsse - der Einwender habe auf solche Probleme schon bei störungsfreiem Verkehrsablauf hingewiesen durch die Unmöglichkeit, Rechtsabbieger zu umfahren, durch Einpark- und vorherige Wartevorgänge, kurzzeitiges Halten von Fahrzeugen, Langsamfahrten zur Hausnummernsuche usw.. Insbesondere im Störfall, z. B. bei Unfällen, seien länger anhaltende Behinderungen des ÖPNV auf einer äußerst wichtigen Route geradezu vorprogrammiert (so gebe es wohl rechtlich keine Möglichkeit, auch nur kurzzeitig auf dem Radweg zu halten oder gar ein havariertes Fahrzeug kurzzeitig abzustellen). Die Planung kollidiere massiv mit den gerade in letzter Zeit im Zusammenhang mit der ÖPNV-Finanzierung verstärkten Bemühungen zur ÖPNV-Beschleunigung auch gerade durch den Abbau von Strecken, auf denen eine erhöhte Häufigkeit oder zumindest Wahrscheinlichkeit von Behinderungen bestehe. Dass Untersuchungen, wie in der Erwiderung der Stadt ausgeführt worden sei, zu einer nahezu gleichen Leistungsfähigkeit beider Varianten geführt hätten, widerspreche elementar der einfachen Lebenserfahrung. Hierzu sei nochmals auf die vielfältigen Behinderungen schon im Normalfall hingewiesen, die allein durch die in der Variante 8.7 im Gegensatz zur Variante 7 nicht gegebenen Möglichkeit entstehen würden, Rechtsabbieger zu umfahren, die ja unregelmäßig im Fahrzeugstrom verteilt seien und gerade in Hauptverkehrszeiten auf Fußgänger und Fahrradfahrer häufig warten müssten. Weiter würden auch die oben zitierten Aussagen der Vorlage 1127/16 dagegensprechen. Es möge sein, dass ein Teil des intuitiv recht kuriosen Ergebnisses dadurch zustande komme, dass man in beiden Fällen nur die durch die geringe Leistungsfähigkeit der Variante 8.7 bedingte, geringere Verkehrsmenge angesetzt habe. Noch problematischer werde es im Störfall. Hier sei die

gewählte Methodik der Untersuchungen aus Sicht des Einwenders nach wie vor durch die Planfeststellungsbehörde sehr ernsthaft zu hinterfragen. Dies könne ein Einwender nicht leisten. Der Einwand sei damit nicht ausgeräumt und bleibe vollumfänglich bestehen.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Der Einwender zweifelt weiter an der Ordnungsmäßigkeit der der Planung zugrundeliegenden Verkehrsprognose sowie an der Entscheidung für die Variante 8.7 als Vorzugsvariante. Relevante Ausführungen über den bisherigen Vortrag hinaus wurden durch ihn hierzu aber nicht vorgetragen. Es wird deshalb auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Ergänzend wird klargestellt, dass im Rahmen der Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage der genaue Verkehrsablauf entsprechend des tatsächlichen Verkehrsaufkommens mit dem Ziel eines reibungslosen Verkehrsflusses angestrebt wurde. Dabei wurden auch Rechtsabbieger und mögliche Behinderungen mit Radfahrern und Fußgängern betrachtet. Hinzu kommt, dass bei der Leistungsfähigkeitsbetrachtung das Verkehrsgeschehen in der Spitzenstunde beurteilt wird. Daraus folgend ist die Verkehrsbelastung über den Tag verteilt deutlich geringer, so dass die Verkehrsanlage über den Gesamttag betrachtet noch Leistungsfähigkeitsreserven aufweist.

Auch innerhalb der gewählten Variante 8.7 würden sich Fragen ergeben, die aus dem vorliegenden Material nicht beantwortet werden könnten. Dies könnte auch zu weiteren Einwänden gegen die getroffene Abwägung zwischen den Varianten führen:

Ausschöpfung von Verbesserungsmöglichkeiten für den Verkehrsfluss

In den Grenzen existierender Straßenräume sei eine optimale Ausnutzung der vorhandenen Flächenpotenziale zur Abwicklung aller Verkehrsarten essentiell für eine vernünftige Planung. Die getrennte Führung des ÖPNV auf einer abgegrenzten, durch Kfz nicht benutzbaren Fläche sei nur dann sinnvoll, wenn der notwendige Platz für eine ordnungsgemäße Verkehrsabwicklung aller Verkehrsarten zur Verfügung stehen würde - wie das auf der gesamten Trasse südlich des Albertplatzes der Fall sei - oder wenn die gemeinsame Benutzung des knappen Verkehrsraums zu einer unzumutbaren Behinderung des ÖPNV führen würde. In der vorliegenden Planung werde aber gerade dort ein separater Gleiskörper angeordnet, wo eine gemeinsame Benutzung - auch aus der bisherigen Erfahrung heraus - zu keinerlei Problemen führen würde und im Gegenteil den Verkehrsfluss durch die Möglichkeit der Umfahrung von Rechtsabbiegern und weiteren haltenden Fahrzeugen deutlich verbessern könnte, so im Bereich nördlich des Albertplatzes und nördlich des Bischofswegs. So könne ein einziger Rechtsabbieger in die Katharinenstraße den gesamten MIV eine Ampelphase lang blockieren. Da die Rechtsabbieger unregelmäßig im Verkehrspulk verteilt seien, lasse sich das Problem auch nicht mit verkürzten Grünphasen für Radfahrer und Fußgänger lösen. Das gelte in gleicher Weise auch für andere Kreuzungen im Planbereich, an denen ein separater Gleiskörper das Umfahren von Rechtsabbiegern verhindere. Gerade dort aber, wo die gemeinsame Führung eine erhebliche Behinderung insbesondere für den ÖPNV, aber auch für den MIV darstelle, besonders im zentralen Bereich der Ausbaustrecke vor den Kreuzungen Louisenstraße und Bischofsweg, werde eine gemeinsame Führung des Verkehrs auf nur einer Spur geplant. Hier könne ein einzelner Rechtsabbieger nicht nur den MIV, sondern auch den ÖPNV eine Ampelphase lang blockieren. Hier sei - nicht nur bei unerwarteten Ereignissen aller Art, sondern auch bei normalen Verkehrssituationen - eine sehr häufige Beeinträchtigung des hoch wichtigen und hoch frequentierten Straßenbahnverkehrs bereits immanenter Bestandteil der Planung. Wie schon angeführt, sei der Einwender bei den Ergebnissen der Simulationsmodelle, die offenbar solche Probleme nicht vorhersagen,

skeptisch. Dies sei keine vorurteilsfrei durchdachte Planung, und er halte das angesichts der Gesamtbedeutung der Straße für alle Verkehrsarten auch nicht für genehmigungsfähig. Hier sollte nachgebessert werden.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen und auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass der teilweise besondere Bahnkörper zur Verbesserung der Verkehrsqualitäten der Straßenbahn im Vorhabenbereich beiträgt. Denn im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass sich die Verkehrsqualitäten bei einer durchweg gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen im ÖPNV von LOS B/C bei der Variante 8.7 auf LOS C/D signifikant verschlechtern (vgl. Unterlage 1, Anlage 2.1).

Äußerung Online-Konsultation

Die Erwiderung der Stadt sei nur wenig überzeugend. Es liege offenbar ein Missverständnis vor. Der Einwander habe keineswegs vorgeschlagen, ÖPNV und MIV auf der Gesamtstrecke gemeinsam auf einer Spur zu führen. Es ginge darum, auf Abschnitten, auf denen es schon jetzt zu kaum einer gegenseitigen Behinderung zwischen MIV und ÖPNV komme, obwohl der Gleiskörper überfahrbar sei, diese Überfahrbarkeit neben und zusätzlich zu der ja geplanten MIV-Spur auch beizubehalten, was, wie es im Einwand wörtlich heiße, *„auch aus der bisherigen Erfahrung heraus - zu keinerlei Problemen führen würde und im Gegenteil den Verkehrsfluss durch die Möglichkeit der Umfahrung von Rechtsabbiegern und weiteren haltenden Fahrzeugen deutlich verbessern könnte, so im Bereich nördlich des Albertplatzes und nördlich des Bischofswegs. So [in Var. 8.7] könne ein einziger Rechtsabbieger in die Katharinenstraße den gesamten MIV eine Ampelphase lang blockieren“*. Auf die Frage der Blockade des Verkehrs, und zwar nicht nur des MIV, sondern im zentralen Bereich mit der gemeinsamen Führung von ÖPNV und MIV auf nur einer Spur auch des ÖPNV, durch Rechtsabbieger sei die Erwiderung der Stadt mit keinem Wort eingegangen. Der Einwand sei damit nicht ausgeräumt und bleibe vollumfänglich bestehen.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen und auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Unabhängig davon wird nochmals darauf hingewiesen, dass bei der Leistungsfähigkeitsbetrachtung auch mögliche Behinderungen mit Radfahrern und Fußgängern beim Rechtsabbiegen berücksichtigt wurden, sich dabei aber keine kritischen Verkehrszustände gezeigt haben.

Im Hinblick auf eine Beibehaltung der Überfahrbarkeit des Gleisbereichs ist anzumerken, dass dadurch eine nicht zu unterschätzende Unfallgefahr geschaffen wird. Da das Ausweichen des MIV auf den Gleisbereich regelmäßig für den Straßenbahnführer nicht voraussehbar ist, ist, um Unfällen vorzubeugen, eine deutliche Verringerung der Reisegeschwindigkeit des ÖPNV erforderlich. Dies widerspricht aber den Planungszielen der ÖPNV-Beschleunigung und Bevorrechtigung, welche nur mit einer weitestgehend unabhängigen Führung des ÖPNV auf einem eigenständigen Gleiskörper möglich ist.

Sicherheit insbesondere für Radfahrer

Dem Einwender scheine es als langjährigen Verkehrsteilnehmer offensichtlich zu sein, dass die fast auf der gesamten Strecke fehlende legale Möglichkeit anhaltenden Fahrzeugen, seien das Rechtsabbieger, Postfahrer, Suchende, auf Ausparkende Wartende, havarierte Fahrzeuge usw. vorbeizufahren, dazu führen werde, dass die Radverkehrspur häufig missbraucht werde, als Rechtsabbiege- und allgemein Halte- und Wartespur - auch oft mit dem guten Willen, den ÖPNV nicht zu behindern. Dies sei auch explizit Bestandteil der Planung. Das führe dann jedes Mal zur Notwendigkeit von geradezu lebensgefährlichen Ausweichmanövern von Radfahrern in den Verkehrs- und ggf. auch Gleisbereich hinein. Dies wiederum werde dazu führen, dass Radfahrer in beträchtlichem Umfang den ja üppig bemessenen Fußweg mitbenutzen würden. Eine Planung, die absehbar die missbräuchliche Benutzung der Rad- und Gehwege geradezu provoziere, weil das übliche Verkehrsgeschehen sonst nicht reibungsarm und sicher abzuwickeln sei, sei verfehlt und sollte nicht zur Umsetzung kommen.

Die Ausführungen werden beachtet.

Die Vorhabenträgerin hat um die Verkehrssicherheit des Radverkehrs zu erhöhen, beidseitig durchgängige Radfahrstreifen vorgesehen, die nur dem Radverkehr zur Verfügung stehen. Eine Mitnutzung durch andere Verkehrsträger ist gemäß StVO nicht gestattet. Somit ist das Befahren, das Halten oder Abstellen eines Fahrzeuges auf dem Radfahrstreifen dem Grunde nach untersagt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin damit das für Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs planerisch Mögliche getan. Klarstellend wird darauf hingewiesen, dass die Planung kein widerrechtliches Handeln von vornherein mit einplanen bzw. berücksichtigen kann. Die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen obliegt nach Umsetzung des Vorhabens vielmehr der Kontrolle durch die zuständige Behörde.

Im Rahmen Online-Konsultation hat sich der Einwender hierzu nochmals geäußert. Die Stellungnahme der Stadt stelle die Rechtslage korrekt dar. Diese habe sich seiner Kenntnis nach seit der Einwendung zur Ausgangsplanung dahingehend geändert, dass nunmehr auch ein kurzfristiges Halten auf dem Radweg verboten sei. Das mindere die Gefahr bei rechtskonformem Verhalten der Verkehrsteilnehmer für die Radfahrer deutlich, und es sei auch richtig, dass insoweit keine Sondersituation gegenüber dem übrigen Stadtgebiet gegeben sei. Die in der besonderen Situation der Königsbrücker Straße mit ihrer hohen Belegung mit ÖPNV und MIV erhöhte Gefahr der missbräuchlichen Benutzung der Radwege bleibe dennoch eine Tatsache. Weiterhin verleite diese Rechtsänderung den Bedenken gegen eine jeweils einspurige Führung der Verkehre mit fehlenden Haltemöglichkeiten und fehlenden Rechtsabbiegerspuren mit den damit verbundenen Behinderungen des MIV und teilweise auch des ÖPNV noch einmal zusätzlich und erheblich stärkeres Gewicht. Der Einwand sei damit überwiegend ausgeräumt.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen und auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Es sei unklar, ob bei den Rechnungen zur Ermittlung der Schallimmissionen beim Prognosenullfall und Prognoseplanfall nicht nur unterschiedliche Geschwindigkeiten, sondern auch der unterschiedliche Straßenbelag berücksichtigt worden sei. Unter Berücksichtigung der Angaben in Anlage 3 zum Prognosenullfall sei jedoch davon auszugehen, dass bei diesem Fall der gegenwärtige Zustand der Königsbrücker zugrunde gelegt worden sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die zur Ermittlung der Schallimmissionen zugrunde gelegten Werte können der Unterlage U 17.1.1 Bericht Schalltechnische Untersuchung entnommen werden. Ergänzend wird auf die Ausführungen unter C.V.6.1 verwiesen.

Zusammenfassend sei festzustellen, dass die gewählte Ausbauvariante trotz hoher Kosten den verkehrlichen Anforderungen nicht ausreichend gerecht werde und erhebliche Sicherheitsmängel für Radfahrer aufweise. Damit sei der Einsatz von erheblichen Steuermitteln für die Umsetzung der Planung nicht gerechtfertigt. Da die Notwendigkeit des Ausbaus der Königsbrücker Straße aber unstreitig bestehe, seien fundamentale Nachbesserungen der Planung erforderlich, um eine den Anforderungen und geltendem Recht genügende Lösung herauszuarbeiten. Der Einwender halte die Planung einer Fahrspur neben dem Gleisbereich und eine weitgehende Überfahrbarkeit des Gleisbereiches im in Rede stehenden Planungsabschnitt angesichts der verkehrlichen Anforderungen und ungewisser zukünftiger Verkehrsentwicklungen für unabdingbar, um eine reibungsarme und sichere Verkehrsabwicklung für alle Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und für die Zukunft gerüstet zu sein. Seiner Meinung nach müsse die Vorhabenträgerin den Antrag auf Planfeststellung zurückziehen und dem Stadtrat eine neu zu erarbeitende Planung vorlegen, die die bisherige Planung massiv ändere.

Die Äußerungen werden zurückgewiesen und auf die bereits gemachten Ausführungen Bezug genommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die vorliegende Planung Ergebnis einer Gesamtabwägung aller Anforderungen und Randbedingungen des Vorhabens betreffend ist. Dass dabei nicht alle Belange vollumfänglich erfüllt werden können, liegt - aufgrund der vielen sich teilweise diametral gegenüberstehenden Interessen - in der Natur der Sache.

Zusammenfassend sei festzustellen, dass die Erwiderungen der Vorhabenträgerin die schweren Bedenken des Einwenders gegen die vorliegende Planung nicht entkräften konnten. Er sei nach wie vor der Meinung, dass die vorliegende Planung nicht mit dem geltenden Recht vereinbar sei und deshalb nicht planfestgestellt werden könne. Das Straßenverkehrsrecht habe zum Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und habe dabei sowohl die Abwendung von Gefahren für den Verkehr und durch diesen als auch den möglichst ungehinderten Verkehrsfluss im Blick zu haben. Dies sei hier nicht gewährleistet. Eine Planfeststellung für das Vorhaben Königsbrücker Straße (Süd) sei erst möglich, nachdem durchgreifende Änderungen an der Planung vorgenommen worden seien, die insbesondere auf realistischen Bedarfszahlen beruhen, die Behinderungsgefahr für die Straßenbahn durch den MIV deutlich reduzieren, die massiven Behinderungen des MIV durch die Blockade der einzigen Fahrspur durch Rechtsabbieger beseitigen und ein reibungsarmes Verkehrsgeschehen besonders für den ÖPNV auch in Störfällen mit Bedenken würden. In diesem Zusammenhang sei auch auf den rechtsstaatlichen Gleichbehandlungsgrundsatz abzustellen. Die Planung der Variante 8.7 fasse recht einseitig die tatsächlichen, aber die auch die nur gefühlten oder auf einer allgemeinen Verkehrs-ideologie beruhenden Interessen der Anlieger und der unmittelbaren Umgebung der Straße ins Auge und vernachlässige die eminente regionale und überregionale Bedeutung der Straße sowohl für den ÖPNV als auch für den MIV in grober, rechtswidriger Weise. Wenn eine solche Abwägung auch bei anderen Hauptverkehrsstraßen der Stadt erfolgen würde, würden sowohl der ÖPNV als auch der MIV bald im gesamten Stadtgebiet in größte Schwierigkeiten kommen; das allgemeine Prinzip, leistungsfähige Hauptverkehrsstraßen zu schaffen, um Erschließungs-, Quartiers- und Wohngebietsstraßen von Verkehr freizuhalten, der kein Start- oder Zielverkehr sei, wäre nicht mehr umsetzbar, und es würden eine Vielzahl von Engstellen im Hauptverkehrsstraßennetz je nach den Wünschen und der Durchsetzungsfähigkeit im politischen Raum

von Bürgerinitiativen mit recht einseitigem Fokus auf die unmittelbare Umgebung entstehen.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen und auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Einwendung zur 1. Tektur

Dem Einwender sei bekannt, dass derzeit nur noch Einwendungen gegen die durch die 1. Tektur geänderten Teile der Planfeststellungsunterlagen möglich seien. Nach Bekanntmachung zur Auslegung der 1. Tektur zu urteilen, hätten die Einwendungen des Einwenders zu keinen Planänderungen geführt. Deshalb möchte er nochmals betonen, dass seine Er widerungen auf die Stellungnahme der Vorhabenträgerin noch vollumfänglich Gültigkeit behalten würden. Er weise nur kurz noch einmal auf die wesentlichsten Schwachpunkte der Planung hin:

- Die Berechnungen zur Verkehrsbelegung beruhten auf den durch den Stadtratsbeschluss vorgegebenen Ausbauparametern. Dies habe nichts mit dem tatsächlichen verkehrlichen Bedarf zu tun.
- Die durch die mangelnde Leistungsfähigkeit der Trasse induzierten Umwegverkehre seien in den PFV-Unterlagen nicht einmal thematisiert, geschweige denn dargestellt worden.
- Es bestehe der erhebliche Verdacht auf „Schönrechnung“ der Leistungsfähigkeit der Trasse sowohl für den ÖPNV als auch für den MIV, da sich der Fakt in keiner Weise widerspiegele, dass im Gegensatz zum jetzigen Zustand im Planzustand Rechtsabbieger nicht umfahren werden könnten und somit jeder einzelne Rechtsabbieger (der natürlich dem regen Radverkehr den Vorrang einräumen müsse) den gesamten Fahrzeugstrom aufhalten könne.
- Es sei unmöglich, im Kernbereich der Planung mit einem motorisierten Fahrzeug zu halten oder zumindest einzuparken, ohne die ÖPNV-Spuren zu blockieren. Das sei im Normalbetrieb, aber besonders bei Störfällen, ein Riesenproblem, das angesichts der elementaren Bedeutung der beiden hochfrequentierten Straßenbahnlinien keinesfalls hinzunehmen sei.

Zusammenfassend sei nochmals feststellen: Die Er widerungen der Vorhabenträgerin hätten die schweren Bedenken gegen die vorliegende Planung nicht entkräftet. Er sei nach wie vor der Meinung, dass die vorliegende Planung nicht mit dem geltende Recht vereinbar sei und deshalb nicht planfestgestellt werden könne. Das Straßenverkehrsrecht habe zum Ziel, die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu gewährleisten und habe dabei sowohl die Abwendung von Gefahren für den Verkehr und durch diesen als auch den möglichst ungehinderten Verkehrsfluss im Blick zu nehmen. Dies sei hier nicht gewährleistet. Damit entspreche die Planbegründung als Voraussetzung für den Einsatz öffentlicher Mittel in zweistelliger Millionenhöhe nicht den rechtlichen Anforderungen.

Die vorliegende, den Anforderungen an eine von ÖPNV und MIV hoch frequentierte Bundesstraße in keiner Weise entsprechende Planung sei entstanden, nachdem eine bereits vom Stadtrat beschlossene und sehr vernünftige Kompromissvariante, die den Ausbau sehr ähnlich dem der Borsbergsstraße vorsah, durch einen anderen Beschluss eines inzwischen neu gewählten Stadtrats wieder verworfen habe. Dabei sei ein angemessener, den verkehrlichen Anforderungen gerecht werdender Ausbau auf dem Altar des Populismus einer sehr begrenzten, aber sehr lautstarken und aktiven Klientel geopfert worden, von der man einfach Wählergunst und Wählerstimmen erleben würde. Die verkehrliche

Funktion der Straße sei dabei völlig nebensächlich. Aber kein Kraftwerk, keine thermische Abfallverwertung, kein Flughafen, keine Eisenbahnlinie und auch kein vernünftiges Straßenverkehrsnetz könne errichtet werden, wenn man die verständlichen, aber sehr unsolidarischen, ja eigennützigen Interessen der unmittelbar Betroffenen so viel stärker werte als die Notwendigkeiten eines funktionierenden Gemeinwesens. Hier komme den staatlichen Behörden eine ungemein wichtige Funktion zu. Sie müssten besonders bei Planungen mit sehr langfristigen Folgen im Auftrag der Bürger und im Interesse des Steuerzahlers und des Wohls der Allgemeinheit sorgsam prüfen, ob eine vorgelegte Planung nicht nur dem momentanen politischen Willen, sondern auch dem gesetzlich intendierten Zweck einer Planfeststellung, die Realisierung von Fehlplanungen zu vermeiden, gerecht werde, und dürfe sich nicht scheuen, gegebenenfalls korrigierend einzugreifen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Da der Einwender lediglich im Rahmen der 1. Tektur sinngemäß seine bereits im Verfahren vorgetragenen Kritikpunkte wiederholt, wird insoweit auf die dazu bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

2.7 Einwander Nummer 32

Der Einwender trägt vor, er sei vom Eigentümer des o. g. Grundstückes mit der Objektverwaltung beauftragt. Ordnungsgemäße Vollmacht werde versichert. Als bevollmächtigter Objektverwalter lege man Widerspruch/Einwände zu den Plänen des Ausbaus der Königsbrücker Straße ein.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwand lässt bereits kein Mindestmaß an inhaltlicher Substantiierung erkennen. Die bloße Behauptung, man erhebe Einwände gegen die Ausbauplanungen ohne zusätzliche, individualisierende Erwägungen, genügt nicht den Anforderungen an einen konkreten Einwand. Es ist nicht erkennbar, inwieweit der Einwender durch das Vorhaben tatsächlich betroffen sein kann und welche Bedenken er deshalb gegen das Vorhaben hat.

2.8 Einwander Nummer 49

Der Einwender ist der Dresdner Gruppenteil des Fachverbandes Fußverkehr Deutschland e. V. (FUSS e. V.). Er erhebt nachfolgende Einwendung:

Die fehlerfreie Abwägung der Belange des Fußverkehrs scheitere bereits an den in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthaltenen Daten zu den Qualitätsstufen des Fußverkehrs an den Lichtsignalanlagen, wie auch am Fehlen jeglicher Zahlen über das Fußverkehrsaufkommen. Zwar enthalte der Erläuterungsbericht die Aussage, dass die angemessene Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer sichergestellt werden würde (Abschnitt 4.1.2), ein Nachweis der Verkehrsqualität erfolge für den Fußverkehr (wie auch für den Radverkehr) jedoch nicht. Eine entsprechende Abwägung könne dementsprechend offensichtlich nicht vorgenommen worden sein.

Im Rahmen der Online-Konsultation wurde die Einwendung ergänzt.

Die Abwägung der vielfältigen Nutzungsansprüche auf der Königsbrücker Straße in Bezug auf den Fußverkehr habe ausschließlich die Kriterien Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit umfasst. Wie bereits dargestellt, sei der Fußverkehr damit bei anderen genutzten Abwägungskriterien Außen vorgelassen worden, dies betreffe beispielsweise die Beurteilung der „Leistungsfähigkeit“ der Königsbrücker Straße. Außerdem seien zentrale

Kriterien zur Bewertung der Verkehrsqualität des Fußverkehrs auf der Königsbrücker Straße insgesamt nicht in die Bewertung aufgenommen worden.

Zur fehlenden Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs in der Beurteilung der „Leistungsfähigkeit“:

Die über die LOS-Stufen beschriebene „Leistungsfähigkeit“ einer Straße beschreibe das Qualitätsniveau, mit dem eine Hauptverkehrsstraße ihrer Verbindungsfunktion nachkommen könne. Die RAST 06 sage explizit, dass für verschiedene Verkehrsmittel eine separate Bewertung der Verbindungsfunktion der Straße erforderlich sei. Auf Basis dieser Bewertung sollten dann die jeweils anzustrebenden Ansprüche an die Qualität des Verkehrsablaufs abgeleitet werden (RASt 06, S. 16). Im bisherigen Abwägungsprozess sei die Verbindungsfunktion der Königsbrücker Straße nur für den MIV und den ÖPNV bewertet worden. Allerdings sei die Verbindungsfunktion der Königsbrücker Straße auch für den Radverkehr (innergemeindliche Radhauptverbindung) und den Fußverkehr hoch. Für den Fußverkehr spielten hier vor allem die Querungsanlagen (z. B. für die Verbindung Äußere Neustadt/HP Bischofsplatz und Bahnhof Neustadt, aber auch Verbindung Hechtviertel/Äußere Neustadt) eine Rolle. Da im Variantenvergleich weder für den Rad- noch für den Fußverkehr entsprechende Zielstellungen für die Qualitätsstufen ausgearbeitet worden seien und deren Einhaltung auch nicht geprüft worden sei, sei der Abwägungsprozess insgesamt fehlerhaft.

Zur insgesamt fehlenden Berücksichtigung zentraler Kriterien zur Bewertung der Verkehrsqualität des Fußverkehrs:

Die Verkehrsqualität des Fußverkehrs umfasse nicht nur Aspekte der Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit. Die EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, 2002) definiere als weitere wichtige Grundanforderungen eine ausreichende Dimensionierung der Fußverkehrsanlagen, um hinreichende Bewegungsfreiheit zu ermöglichen und Störungen durch andere Verkehrsteilnehmer verhindern zu können (EFA, S. 7 f.). Dies sei insbesondere auch deshalb zu berücksichtigen, weil der Erläuterungsbericht selbst die Funktion der Königsbrücker Straße als Teilzentrum beschreibe und die Notwendigkeit der Erhöhung der Aufenthaltsqualität betone. Im Erläuterungsbericht fehlten aber jegliche Angaben zu den in der Königsbrücker Straße auftretenden Fußverkehrsaufkommen als Grundlage für die ausreichende Dimensionierung der Fußwege. Es gebe auch keine Aussagen dazu, ob die verwirklichten Fußwegbreiten den Vorgaben der RAST und EFA entsprechen würden. Durch das Fehlen dieser Angaben könne keine fehlerfreie Abwägung der Belange des Fußverkehrs erfolgen. Die Aussage des Erläuterungsberichts, dass eine angemessene Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer sichergestellt worden sei, sei aufgrund der fehlenden Nachweise nur eine Behauptung.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und beachtet. Im Übrigen wird die Einwendung zurückgewiesen.

Es wird darauf hingewiesen, dass dem Ausbau von Hauptverkehrsstraßen immer ein umfangreicher und komplexer Planungsprozess zugrunde liegt, in dem vielfältige Nutzungsansprüche gegeneinander abgewogen werden müssen. Dies erfolgte auch bei dem vorliegenden Vorhaben.

Die Königsbrücker Straße muss als Hauptverkehrsstraße im Dresdner Stadtstraßennetz vielfältigen Ansprüchen genügen. So besitzt sie aufgrund ihrer Lage im städtischen Hauptstraßennetz nicht nur eine wichtige Verbindungsfunktion als innerstädtisches Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und den nördlichen Stadtgebieten sowie als regionale Verbindung in das nördliche Umland, sondern auch eine wichtige Erschließungsaufgabe für das Ortsteilzentrum Neustadt, wo sie die

Funktion einer innerstädtischen Hauptgeschäftsstraße erfüllt. Als Ergebnis der Abwägung hat sich dabei die Variante 8.7 als Vorzugsvariante herausgestellt (vgl. C.III). Auch wenn im Zuge der Abwägung die Belange der Fußgänger und Radfahrer nicht explizit hervorgehoben wurden, sind diese unter Berücksichtigung der stadträumlichen, verkehrlichen und nutzungsseitigen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten mit betrachtet und berücksichtigt worden. Dies ergibt sich aus nachfolgenden Erwägungen:

Ein den gesamten Vorhabenbereich durchlaufenden Geschäftsbereich gibt es vorliegend nicht. Vielmehr erstreckt sich der zentrale Geschäftsbereich zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg. In diesem für den Fußgängerverkehr bedeutsamen Abschnitt wurden die Seitenräume zu Lasten der Durchlassfähigkeit des ÖPNV und MIV großzügig bemessen. Berücksichtigt wurde dabei insbesondere der Geschäftsbesatz auf der östlichen Straßenseite, wo sich die am stärksten frequentierten Bereiche befinden. Hier wird zukünftig eine durchschnittliche Gehwegbreite von 5,50 m – 6 m hergestellt und damit eine Verbesserung zur Bestandsituation (6,50 m inkl. Kfz-Stellplätze) geschaffen. Auf der grundsätzlich weniger stark frequentierten Westseite (Ausnahme: Bereich Schauburg) sind für den Fußgängerverkehr Gehwege mit einer Breite zwischen 3,50 m und 4 m vorgesehen.

Aufgrund der Verschiebung der Trassenlage zugunsten der östlichen Straßenseite können punktuellen Engstellen im Gehwegbereich auf der Westseite nicht vermieden werden. Dies betrifft u. a. den Bereich des Naturdenkmals Flatterulme (Königsbrücker Straße 45), wo die naturschutz- und denkmalschutzrechtlichen Belange dem Interesse an einer Erweiterung des Gehweges überwiegen. Unabhängig davon erfolgt auch auf der Westseite eine Verbesserung der Fußgängerinfrastruktur durch verschiedene platzartige Aufweitungen des Straßenraumes sowie einige private Gebäudevorflächen (u. a. Eschenstraße, Bereich der Schauburg).

Selbst nördlich des Bischofsweges stehen fast überall beidseitig auch zukünftig Gehwegbreiten von durchschnittlich ca. 3,80 m – 4 m zur Verfügung. Nur punktuell sind Reduzierungen auf 3,50 m infolge überwiegender privater Belange (Vermeidung/Verminderung von Grunderwerb) erforderlich. Im Ergebnis ist festzustellen, dass damit auch hier die gemäß RAST 06 Pkt. 5.2 gestellten Anforderungen an die Seitenbereiche erfüllt werden.

Unabhängig davon wurden, um den Gehwegbereich nicht einzuschränken, im zentralen Geschäftsbereich Gehölzneupflanzungen in die Parkstellflächen eingeordnet. Außerhalb des zentralen Geschäftsbereiches sind die Baumpflanzungen aufgrund der geringeren Frequentierung im Gehweg geplant. Um hier - insbesondere im Haltestellenbereich - die Durchgangsbreite an den Baumstandorten zu maximieren und den Fußgängern eine breitere Lauflinie zu ermöglichen, sind geschlossene begehbare Baumscheiben vorgesehen. Dadurch können Behinderungen des Fußgängerverkehrs auch an Engstellen deutlich reduziert bzw. gänzlich vermieden werden.

Um die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr abschätzen und berücksichtigen zu können, hat die Vorhabenträgerin zudem die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (LOS-Stufe) für Fußgänger ermittelt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass in der Längsrichtung (Hauptrichtung) diese von A bis C und in der Querrichtung (Nebenrichtung) von E bis F schwanken. Daraus folgend existieren in der Hauptrichtung keine bzw. nur geringe bis mittlere Wartezeiten. Die längeren Wartezeiten in Querrichtung sind Folge der deutlich höheren Verkehrsbelastung (MIV, ÖPNV) der Königsbrücker Straße. Infolge dessen sind die Hauptrichtungsphasen an den LSA tendenziell länger als die der Nebenrichtung und somit sind

auch die Wartezeiten der Fußgänger über die Hauptrichtung deutlich höher als die der Fußgängerströme parallel zur Hauptrichtung.

Ausgeglichen sind aufgrund der stärkeren MIV-Belastung am Bischofsweg und des querenden ÖPNV die LOS-Stufen der Fußgängerströme am Knotenpunkt Bischofsweg. Diese führen im Mittel zu einem ausgeglichenen Verhältnis der Freigabezeiten Hauptrichtung - Nebenrichtung.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Belange des Fuß- und Radverkehrs Eingang in die Planung gefunden haben und unter Beachtung der unterschiedlichen Interessen (u. a. ÖPNV, Naturschutz, Denkmalschutz) umfassend berücksichtigt wurden. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass insbesondere durch die Separierung der von sich bisher überlagernden Verkehrsräume/Nutzungen (u. a. Radverkehr, Parken/Anlieferung) die Qualität und die Sicherheit des Fußgängerverkehrs zukünftig erhöht wird.

Die fehlerhafte Abwägung betreffe insbesondere die vorgesehenen Querschnitte und damit die für den Fußverkehr vorgesehenen Flächen. Die Gehwege seien über die gesamte Länge der Planung unterhalb der Regelmaße für Gehwege, die sich aus den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) und den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) ergeben würden. Gemäß den EFA 2002 sei bei der in diesem Abschnitt der Königsbrücker Straße vorliegenden gemischten Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierter ÖPNV-Linie und dichter Bebauung bei einem DTV des Kfz-Verkehrs von unter 10.000 eine Breite von 5 m vorzusehen, die bei der (laut Erläuterungsbericht in der Prognose zu erwartenden) Überschreitung des genannten DTV um 5.000/24 h um 1 m zu erhöhen sei (Tabelle 2 der EFA 2002). Hinzu kämen sowohl nach EFA (Tabelle 3) wie auch der RAST 06 (Tabelle 25) Zuschläge für Aspekte wie Schaufenster oder Auslagen. Selbst ohne die Berücksichtigung dieser Zuschläge liege die Regelbreite für die nutzbare Gehwegfläche an der Königsbrücker Straße je Straßenseite mindestens im Abschnitt von Albertplatz bis Bischofsweg bei 6 m. Diese Breite werde bestenfalls auf einzelnen Abschnitten auf einer Straßenseite, nicht aber ansatzweise durchgehend erreicht.

Im Rahmen der Online-Konsultation wurde die Einwendung wie folgt ergänzt:

Die Erwiderung der Vorhabenträgerin zur Ausgangsplanung sei in weiten Teilen kein Argument gegen den Einwand, dass die vorgesehene Querschnittsgestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur gegen die Vorgaben der RAST 06 verstoßen würden. Die Aussage, dass die „Anforderungen der Seitenräume berücksichtigt“ worden seien, sei zunächst eine Behauptung. Ohne klare Benennung dieser „Anforderungen“ und der sich daraus ergebenden Konsequenzen für die Bemessung der Fußverkehrsanlagen im Erläuterungsbericht könne keine fehlerfreie Abwägung erfolgen. Die mehrfach angebrachte Separierung der verschiedenen Nutzungen im Seitenraum sei an sich ebenfalls kein Nachweis für die Einhaltung der Regelwerke bei der Dimensionierung der Fußwege - insbesondere dann nicht, wenn sie gleichzeitig mit einer Querschnittsverringerung der Fußverkehrsflächen einhergehe. Für eine fehlerfreie Abwägung bitte man deshalb um eine Ergänzung des Erläuterungsberichts zur Frage der Übereinstimmung der Querschnittsbreiten mit der RAST 06 und den Empfehlungen der EFA. Eine derartige Erläuterung sollte eine Bestimmung der Nutzungsanforderungen an den Seitenraum sowie Angaben zum Fußverkehrsaufkommens enthalten. Er umschließe außerdem die Ableitung der entsprechend benötigten Querschnittsbreiten und einen Vergleich mit den im Planungsvorhaben angestrebten Maßen. Im Erläuterungsbericht selbst sei hier beispielsweise der Straßenabschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg als innerstädtische Hauptgeschäftsstraße ausgewiesen. Entsprechend der Erwiderung seien hier überdies Geschäftsauslagen und Außengastronomie geplant. Die laut EFA 2002 hier anzusetzenden

Fußwegbreiten entsprächen damit in dem Bereich am ehesten der einer Geschäftsstraße mit Auslagen und hoch frequentierter ÖPNV-Linie bei einem prognostiziertem DTV von ≥ 15.000 Kfz. Damit seien hier sogar Fußwegbreiten von im Regelfall 6 m vorzusehen. Diese Anforderungen erfülle die aktuelle Vorzugsvariante in vielen Bereichen nicht - beispielsweise nördlich und südlich der Haltestelle Louisenstraße (Ostseite).

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Wie bereits ausgeführt, bedarf eine so umfangreiche Planung (ÖPNV, MIV, Radverkehr etc.) immer eine Gesamtabwägung aller für die einzelnen Ausbauarten erforderliche Anforderungen und Randbedingungen (z. B. technische und gesetzliche Vorgaben). Zudem bestehen aufgrund der eingeschränkten Flächenverfügbarkeit Grenzen. Dabei wird es aufgrund der sich zum Teil diametral gegenüberstehenden Interessen und Belangen der unterschiedlichen Verkehrsarten nicht möglich sein, diese vollumfänglich umzusetzen. Die vorhandene Bebauung stellt beispielsweise diesbezüglich einen Zwangspunkt dar. Die Planung ist insoweit immer ein Kompromiss mit dem Ziel für alle Verkehrsarten ein bestmöglichstes Ergebnis zu erreichen.

Vorliegend waren u. a. die verkehrlichen Anforderungen an die Königsbrücker Straße (Straßenbahntrasse, Schwerlasttransportstrecke, Radhaupttroute etc.) bei der Querschnittsgestaltung zwingend zu beachten. Limitierend fungiert dabei der zur Verfügung stehende Straßenraum, der die Einordnung aller Verkehrsfunktionen in den empfohlenen Breiten nicht zulässt. Daher war eine differenzierte abschnittsweise Abwägung der unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkte notwendig, die sich im Wesentlichen in der Variantenuntersuchung widerspiegelt (vgl. C.III). Im Rahmen dieser hat sich herausgestellt, dass ein abschnittsweise besonderer Bahnkörper für akzeptable Verkehrsqualitäten beim ÖPNV notwendig wird. Dies hat natürlich Auswirkungen auf den dann noch zur Verfügung stehenden Verkehrsraum. Die Vorhabenträgerin hat deshalb, um eine Verbesserung des Fußgängerverkehrs zu erreichen, mit dem Vorhaben auch den Verkehrsraum für Fußgänger neu strukturiert (u. a. Bündelung Pkw-Stellplätze, Einrichtung Liefer-/Ladezonen) und getrennte Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr geschaffen. Dadurch wird zukünftig die derzeit vorhandene unverträgliche Mischnutzung beseitigt und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen. Zudem kann dadurch eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht werden.

Hinsichtlich der Gehwegbreiten wird klargestellt, dass aufgrund des Charakters der jeweiligen Ausbauabschnitte (Verbindungs-, Geschäfts- bzw. Hauptgeschäftsstraße) und der vorhandenen Zwangspunkte nicht durchgehend die gleichen Gehwegbreiten erforderlich bzw. möglich und von der RAST 06 bzw. der EFA auch nicht vorgesehen sind.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass das Vorhaben nach den in der RAST 06 empfohlenen Querschnitten von 4 m – 5 m für Örtliche Geschäftsstraßen bzw. Hauptgeschäftsstraßen (Abschnitt Katharinenstraße bis Bischofsweg), vgl. RAST 06 Pkt. 5.2.7, 5.2.8 und von 3 m für Verbindungsstraßen (Pkt. 5.2.11) soweit möglich eingeordnet worden ist. Nicht eingehalten werden konnten die Vorgaben soweit dem Zwangspunkte entgegenstehen. Dies betrifft u. a. den Bereich der denkmalgeschützten Flatterulme, wo nur ein 2,50 m breiter Gehweg umgesetzt werden kann sowie der Haltestellenbereich Bischofsweg.

In Bezug auf die gemäß EFA geforderten 5 m – 6 m Gehwegbreite für die Geschäftsstraße wird auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen und nochmals klargestellt, dass insbesondere 6 m aufgrund der vorhandenen Zwangspunkte (u. a. Bebauung, Fahrbahn) im Vorhabenbereich nicht durchgehend umsetzbar sind. Beispielhaft zu nennen ist der Bereich nördlich der Haltestelle Louisenstraße. Bedingt durch das aus der Gebäudeflucht hervorstehende Gebäude Königsbrücker Straße 32 besteht hier ein Engstelle, die nur eine Breite von 4,75 m auf einer Länge von 26 m ermöglicht.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Vorhabenträgerin, soweit nicht durch Zwangspunkte eingeschränkt, die durch die EFA und RASSt 06 vorgegebenen Gehwegbreiten der Planung zugrunde gelegt und planerisch umgesetzt hat.

An einigen Stellen würden selbst die Mindestbreiten von Gehwegen gemäß RASSt 06 (2,50 m) unterschritten. Diese Mindestbreite gelte ausdrücklich bereits nur für mit geringer Dichte angebaute Straßen ohne Geschäftsnutzung. Diese Mindestbreite werde beispielsweise auch am besonders stark durch Fußgänger frequentierten Bereich bei Hausnummer 70 (Haltestelle Bischofsweg) unterschritten. Die dort vorgesehene nutzbare Gehwegbreite betrage 1,95 m, da davon auszugehen sei, dass die Wartefläche der Haltestelle aufgrund der Nutzung durch ÖPNV-Fahrgäste nicht für den sonstigen Fußverkehr zur Verfügung stehe. Diese Ausgestaltung führe auch zu erhöhten Unfallgefahren, da radfahrende Kinder Gehwege nutzen müssten und ggf. sogar angesichts des Aufkommens an Fahrgästen und anderen Fußgängern mit einer temporären Nutzung von Fahrbahnbereichen zu rechnen sei. Des Weiteren gelte diese Problematik der Unterschreitung selbst der Mindestmaße beispielhaft für den Gehweg vor Haus Nr. 64 (am Behindertenparkplatz) und dem Bereich der Haltestelle Tannenstraße stadteinwärts infolge der Haltestellenausstattung. Auch nördlich des Bischofsweges sei stellenweise infolge der Baumstandorte außerhalb der Parkreihe mit einem Unterschreiten der Mindestmaße zu rechnen.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat der Einwender seine Ausführungen zur reduzierter nutzbarer Breite der Fußverkehrsanlage ergänzt.

Es werde darauf hingewiesen, dass ein Haltestellenbereich nicht so ohne Weiteres uneingeschränkt durch den Fußverkehr nutzbar sei, insbesondere dann nicht, wenn er in hoher Taktfrequenz durch Straßenbahnen angefahren werde. Die Dimensionierung des Wartebereichs mit einer Breite von 4 m verweise darauf, dass auch von Seiten der Vorhabenträgerin mit einem hohen Aufkommen an ÖPNV-Nutzern gerechnet werde. Die EFA 2002 definiere aus diesem Grund Zuschläge für besondere Elemente im Straßenraum, welche eine breitere Dimensionierung der Fußwege erforderlich machten. Für Haltestellen seien hier beispielsweise mindestens 1,5 m zusätzliche Gehwegbreite anzusetzen (Tabelle 2). In ähnlicher Form nenne die RASSt 06 Richtwerte ($\geq 2,50$ m) für den zusätzlichen Platzbedarf für Warteflächen an Haltestellen und z. B. für Auslagen und Vitrinen (1,50 m) (Tabelle 25). Beides spreche gegen das Argument der möglichen „Doppelnutzung“. Abschließend widersprächen auch die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) dieser Sichtweise. Haltestellenbereiche zählten hier ebenfalls explizit nicht zur „nutzbaren Gehwegbreite“. Damit würden im genannten Fußwegbereich die Anforderungen an die Barrierefreiheit nicht erfüllt. Wie bereits ausgeführt, entspreche die vorgesehene, nutzbare Gehwegbreite nicht den Anforderungen aktueller Planungsrichtlinien.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und insbesondere auf die bereits gemachten Ausführungen zur Einschränkung der Gehwegbreite durch Zwangspunkte verwiesen.

Hinsichtlich der genannten Problematik im Bereich der Haltestelle Bischofsweg wird klargestellt, dass zwar durch Einbauten für die Haltestellenausstattung und durch Mast-/Baumstandorte die vorhandene Gehwegbreite von ca. 6 m punktuell eingeschränkt wird. Allerdings sind die Warteflächen der Haltestellen nicht allein dem Nutzer der Straßenbahn vorbehalten, sondern sind Bestandteil des Seitenraumes und stehen damit allen Gehwegnutzern vollumfänglich zur Verfügung.

Richtig ist, dass die verbleibende Restgehwegbreite von 1,95 m hinter der Haltestelle Bischofsweg im Bereich der Königsbrücker Straße 70 die Regelbreite der RAST 06 von 2,50 m unterschreitet. Allerdings kann an Engstellen diese lt. RAST 06 (Pkt. 6.1.6) reduziert werden. Die Engstelle resultiert aus der Abwägung verschiedener an dieser Stelle betroffenen Belange (u. a. Denkmalschutz-Flutterulme, ÖPNV, Fußgängerverkehr). Sie ist damit letztendlich eine Kompromisslösung. Die Planfeststellungsbehörde hat keine Zweifel daran, dass damit die betroffenen Belange sachgerecht abgewogen wurden und dem Fußgängerverkehr trotz dessen noch ein angemessener Raum zur Verfügung steht. So ist der Haltestellenbereich, der im Übrigen vom Fußgängerverkehr genutzt werden kann, ausreichend dimensioniert und optisch nicht vom Gehweg zu unterscheiden. Zudem steht im unmittelbaren Engstellenbereich des Fahrgastunterstandes ein zusätzlicher Raum von 0,50 m zur Verfügung, so dass die grundsätzlich vorgesehen Mindestbreite von 2,50 m fast erreicht wird. Klargestellt wird zudem, dass vorliegend keine „Doppelnutzung“ stattfindet, da auf Außengastronomie und Auslagen im Haltestellenbereich verzichtet wird.

Bezüglich des Behindertenstellplatz vor der Königsbrücker Straße 64 ist anzumerken, dass dieser in der Nähe zur Reha Nord GmbH eingeordnet wurde, da dort ein erhöhter Bedarf hierfür besteht. Dieser Stellplatz wird nicht durch Belag oder sonstige Ausbildungen vom Gehweg getrennt. Damit kann die Fläche, sofern kein Auto mit Berechtigung diesen Stellplatz nutzt, durch Fußgänger uneingeschränkt genutzt werden.

Im Bereich der stadtwardigen Haltestelle Tannenstraße besteht eine Engstelle. Der Haltestellenbereich ist zwar 4,20 m breit, durch die Haltestelleneinrichtung stehen diese aber nicht komplett zur Verfügung. Vor dem Hintergrund, dass die Haltestelle nicht im Geschäftsbereich liegt und der Fußgängerverkehr auf der westlichen Seite der Königsbrücker Straße grundsätzlich geringer als auf der östlichen ist, ist die Einschränkung der Gehwegbreite im Haltestellenbereich hinzunehmen. Im Übrigen wird auf die bisher gemachten Ausführungen verwiesen.

Keinen grundsätzlichen Konflikt stellen die Baumstandorte außerhalb der Parkreihe nördlich des Bischofsweges dar. Die Gehwegbreite in diesen Bereich beträgt zwischen 3,85 m und 3,95 m. Bei den Baumstandorten handelt es sich um punktuelle Einengungen, bei denen eine Restgehwegbreite von mindestens 2,35 m verbleibt. Die Mindestgehwegbreite von 2,50 m für die in diesem Bereich vorliegende Verbindungsstraße wird damit fast eingehalten. Vor dem Hintergrund, dass es sich bei den Baumstandorten lediglich um kurze Engstellen handelt und die Mindestgehwegbreite trotz dessen fast eingehalten wird, sieht die Planfeststellungsbehörde hier keine relevante Einschränkung des Fußgängerverkehrs. Im Übrigen wird auf die bisher gemachten Ausführungen insbesondere zur Abwägung betroffener Belange im Rahmen der Engstellen verwiesen.

Diese gravierenden Defizite der Planung würden im Erläuterungsbericht sowie in der Abwägung nicht einbezogen. Es erfolge keine ausreichende Darstellung, warum die Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs wie auch die Belange des ruhenden Kfz-Verkehrs ausnahmslos höher gewichtet würden, als die Flüssigkeit und Attraktivität des Fußverkehrs, obwohl es

sich um eine der wichtigsten Ortsteilzentren Dresdens handele. Zwar werde im Abschnitt 6.6 des Erläuterungsberichts angeführt, dass der Verkehrsraum durch die Umgestaltung „mehr Platz für Fußgänger“ bieten solle, die Planung sehe allerdings das Gegenteil vor, in weiten Bereichen der Planung sei eine (zum Teil deutliche) Reduktion der Flächen des Fußverkehrs vorgesehen. Selbstverständlich seien die Belange des Fußverkehrs mit den Belangen anderer Verkehrsteilnehmergruppen abzuwägen und könnten ggf. nicht vollständig berücksichtigt werden. Eine derartige Abwägung erfolge in der Planung allerdings nicht, vielmehr würden die Belange des MIV sowie ÖV praktisch vollumfänglich berücksichtigt, während die Belange des Fußverkehrs nicht einmal bzgl. der Mindeststandards Anwendung fänden bzw. (z. B. bei den Verkehrsqualitäten) deren Erfüllung nicht dargestellt würden.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Wie bereits ausgeführt, wurden die Belange des Fußgängerverkehrs mit abgewogen und finden sich in der Planung wieder. So kann u. a. durch die Separierung sich bisher überlagernder Verkehrsräume und Nutzungen (z. B. Radverkehr, Parken/Anlieferung) zukünftig die Qualität und Sicherheit für Fußgänger deutlich erhöht werden. Auf die bereits gemachten Ausführungen wird ausdrücklich verwiesen.

2.9 Einwander Nummer 56 und 57

Die beiden Einwander sind Bewohner der Dresdner Neustadt und damit zumindest mittelbar von dem Vorhaben betroffen.

Die beiden gleichlautenden Einwendungsschreiben der Einwander mit der lfd. Einwander Nummer 56 und 57 betreffen die folgenden Themen.

Wenn die jetzige Planung umgesetzt würde, dann sei vor dem "Elbsalon" und dem "Europa" kein Platz, der Vorplatz der Schauburg sei dann zu klein für das Fahrradfahren, der Platz vor dem REWE sei viel zu gering und auf dem Weg zurück nach Hause fehlten die großen Bäume.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

In dem benannten Abschnitt sind die Seitenräume mit einer ausreichenden Bemessung bei minimierten Verkehrsräumen zwischen den Borden geplant, d.h. die Gehwegenanlagen wurden breiter gestaltet, um u. a. auch Geschäftsauslagen und Außengastronomie zu gewährleisten.

Mit der Neuplanung stehen die Gehwege zukünftig der alleinigen Nutzung des Fußgängerverkehrs zur Verfügung, was die aktuellen Zustände deutlich verbessert. Um die breiten Gehwege in diesem Bereich zu erhalten, werden die Baumneupflanzungen in der Achse der Parkstellflächen umgesetzt. Es wird somit ein lebendiges städtisches Leben im Freien ermöglicht und stärkt außerdem die Funktion als Stadtteilzentrum.

Darüber hinaus entsprechen die geplanten Gehweg- und Radwegbreiten den geltenden Regelwerken.

An der Schauburg wurde sogar die Gehwegbreite mit der 1. Tektur vergrößert. Nunmehr steht eine Fläche in einer Breite von reichlich 10 m zur Verfügung (vgl. Unterlage U 14.8 Blatt Nr. 7 Regelquerschnitt K 7). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite im Bereich des „Elbsalon“ und des „Europa“ beträgt die Gehwegbreite

knapp 5 m. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RSt 06.

Der Radfahrstreifen ist im Bereich vor der Schauburg in einer Breite von 2 m geplant. Dies entspricht der Nr. 6.1.7.4 der RSt 06.

Darüber hinaus ist für den derzeit nahezu baumlosen Streckenabschnitt auf der Königsbrücker Straße die Neupflanzung einer durchgehenden Baumallee mit großkronigen Bäumen vorgesehen. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen unter C.V.9.1.4 verwiesen.

Zudem wird mit Blick auf die mit der Baumaßnahme verbundene notwendige Durchführung von Fäll –und Rodungsarbeiten entlang der Königsbrücker Straße hierzu auch auf die entsprechenden Ausführungen unter Punkt C.V.9.1 verwiesen

Daher wende man sich gegen die vorliegende Planung nach Variante 8.7 und fordere eine Überarbeitung, die den Charakter der Neustadt und des Hechtviertels nicht zerstöre. Am besten sei eine Bestandssanierung einschließlich einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Frage der Variantenauswahl wird auf die Ausführungen unter Punkt C.III verwiesen.

2.10 Einwander Nummer 60

Der Einwender hat seinen Wohnsitz außerhalb der Gebiets der Landeshauptstadt Dresden. Er ist nicht einwendungsbefugt. Weder eine unmittelbare noch mittelbare Betroffenheit ist erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde hat sein Vorbringen dennoch gewürdigt.

Der Vorhabenträger nehme es vorsätzlich oder zumindest billigend die Zerstörung des Naturdenkmals „Flatterulme Königsbrücker Straße 49“ in Kauf. Man könne keine Unzumutbarkeit oder ein überwiegendes Interesse der Allgemeinheit erkennen, dass die mögliche Zerstörung des Kulturdenkmals rechtfertige. Vielmehr werde durch den überdimensionierten Ausbau eine autofördernde Stadtentwicklung vorangetrieben, die keine Zukunft habe. Alle Studien zu städtischen Entwicklungen zeigten, dass der Individualverkehr per Auto keine Zukunft habe. Zu Beginn der Planungen im Jahr 1996 hätten gesellschaftliche Rahmenbedingungen geherrscht, aber die Weiterentwicklung der Zivilgesellschaft sei nicht in die Planungen eingeflossen.

Zu den Einzelpunkten: Unterlage U 19.1 Landschaftspflegerischer Fachbeitrag, Auswirkungen auf FFH/ SPA Sowie LSG, Punkt 5, 51.5.48

Der Einwender werde den Antrag des Vorhabenträgers auf Befreiung von naturschutzrechtlichen Verbotstatbeständen gerichtlich überprüfen lassen und verweist auf die Entscheidung Verwaltungsgerichts Magdeburg vom 25. Oktober 2016, Az: 1 A 469/14.

Der Einwender verweist auf den Wortlaut des § 28 BNatSchG. Hieraus sei ein Auftrag für die Gesellschaft abzuleiten. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung seien keine Alternativen im Umgang mit dem Naturdenkmal aufgezeigt worden. Es seien auch keine Versuche unternommen worden, Alternativen aufzuzeigen.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zu allen Einwänden wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.9.6.2 verwiesen. Eine Beseitigung des Naturdenkmals „Flutterulme“ ist nicht vorgesehen.

2.11 Einwander Nummer 61

Der Einwander hat seinen Wohnsitz außerhalb der Gebiets der Landeshauptstadt Dresden. Er ist nicht einwendungsbefugt. Weder eine unmittelbare noch mittelbare Betroffenheit ist erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde hat sein Vorbringen dennoch gewürdigt.

Gefordert werde eine Vermeidung der Fällung, es seien hierfür keine vernünftigen Gründe erkennbar. Die Argumentation, die Baumaßnahmen würden den Baum so nachhaltig schädigen, dass er eingehen werde, sei nicht stichhaltig, da man bei der Großen Flutterulme genau dies eben verneine. Es sei nicht einsichtig, dass man einerseits argumentiere, dass man einen so großen Baum mit einem entsprechenden Wurzelwerk schützen könne, aber auf der anderen Seite bei einem viel kleineren Baum mit entsprechend kleinerem Wurzelwerk dies verneine. Die kleinere Flutterulme sei es wert, dass man sich um sie bemühe.

Der Einwand wird zurückgewiesen bzw. hat sich durch die 1. Tektur erledigt.

Auch die Kleine Flutterulme wird erhalten. Es wird auf die Ausführungen unter C.V.9.6.2 verwiesen.

2.12 Einwander Nummer 69

Der Einwander hat seinen Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens. Er ist nicht einwendungsbefugt. Weder eine unmittelbare noch mittelbare Betroffenheit ist erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde hat sein Vorbringen dennoch gewürdigt.

Der Einwander, welcher mit seinen Einwänden bereits unter C.VI.2.3.27 aufgeführt ist, äußert sich in einem weiteren Einwendungsschreiben wie folgt:

Er arbeite als Angestellter in der Firma seines Sohnes, welche ihren Sitz in der Königsbrücker Straße habe.

Durch die Reduzierung der Parkflächen auf nur einen Bruchteil der jetzigen Stellplätze hätten die Kunden nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten, das Geschäft besuchen zu können. Dies führe zu enormen Umsatzeinbußen, die eine Insolvenz und den Verlust seines Arbeitsplatzes nach sich ziehen würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bei der Planung wurden ebenfalls die Belange des ruhenden Verkehrs angemessen berücksichtigt und mit den anderen betroffenen öffentlichen und privaten Belangen gegeneinander abgewogen.

Darüber hinaus besteht kein Anspruch auf ungeschmälerten Erhalt öffentlicher Parkflächen.

Unabhängig davon, dass sich der Einwander als Sohn und Angestellter des betroffenen Geschäftes nicht auf den Anliegergebrauch berufen kann, besteht zum Erhalt der bestehenden öffentlichen Parkplätze unmittelbar vor dem Geschäft kein Anspruch. Ausgehend von den Vorgaben der Rechtsprechung zum Umfang des Anliegergebrauchs nach § 8a FStrG ist zu berücksichtigen, dass der Schutz des Anliegergebrauchs nur auf einen notwendigen Zugang zum Grundstück durch eine

Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz und nicht auf die Aufrechterhaltung einer bestehenden günstigen Zufahrtsmöglichkeit oder der Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs gerichtet ist. Der Anliegergebrauch reicht nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechtslage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als aner kennenswertes Bedürfnis hervorgeht (dazu BVerwG Beschluss vom 11. Mai 1999, Az: 4 VR 7/99, zitiert nach juris Rn. 7; SächsOVG Urteil vom 13. Juli 2022, Az: 1 A 1231/17, zitiert nach juris; OVG Saarlouis Beschluss vom 21. September 2022, Az: 1 B 200/22 Rn. 16). Ein Anlieger kann regelmäßig nicht beanspruchen, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an seinem Grundstück eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Wird jedoch die Erreichbarkeit im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann ihm das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs ein Abwehrrecht vermitteln. Anhaltspunkte für eine wesentliche Erschwerung oder Unmöglichkeit der Erreichbarkeit des Geschäfts sind nicht gegeben.

Als Arbeitnehmer ist der Einwender nicht konkret Betroffener und kann sich daher nicht auf das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb berufen. Eine Existenzgefährdung aufgrund des Wegfalls von öffentlichen Stellplätzen wurde außerdem nicht substantiiert vorgetragen.

Die Beseitigung der Bäume entlang der Königsbrücker Straße sei ein weiterer Grund, die geplanten Maßnahmen abzulehnen. Bereits jetzt sei die Luft im Gebiet sehr schlecht.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird auf die Ausführungen unter C.V.6.2 und C.V.9.1 Bezug genommen.

Die geplante Sperrlinie müsse auch abgelehnt werden, weil dadurch Parkplätze auf der Gegenfahrbahn nicht angefahren werden könnten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplan ist lediglich nachrichtlich in den Planunterlagen enthalten und daher nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese Unterlage dient zur Information. Unabhängig davon sind die Parkplätze auf der gegenüberliegenden Straßenseite vom Norden aus kommend nur über die Umfahrung über den Albertplatz erreichbar.

Das eigene Gleisbett für die DVB führe an diesen Stellen für eine nicht hinnehmbare Behinderung für den Fahrzeugverkehr. Dies werde nicht akzeptiert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die geplante Anlage des besonderen Bahnkörpers erforderlich ist, um den Zielen dieses Vorhabens zu entsprechen. Für eine Verbesserung der Verkehrsqualitäten bei der Straßenbahn in den geplanten Abschnitten und damit der Stärkung des ÖPNV ist der geplante Bahnkörper unverzichtbar.

Etliche Häuser der Königsbrücker Straße stünden unter Denkmalschutz. Gefordert werde eine Unterschutzstellung als Denkmal für die gesamten Anlagen der Königsbrücker Straße.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.V.3 Bezug genommen.

2.13 Einwander Nummer 74

Als Eigentümerin der Flurstücke 1589c und 2438/2 der Gemarkung Dresden-Neustadt mache die Einwanderin geltend, dass die im hinteren Bereich des Grundstücks stehende Trafo-Station der DREWAG mit der Bezeichnung UST 1970 im Zuge des Ausbaus/Sanierung der Königsbrücker Straße in den öffentlichen Raum verlegt werden sollte, damit ein ungehinderter Zugang zu dem Objekt durch die Techniker der DREWAG jederzeit erfolgen könne. In den aktuell ausgelegten Varianten erscheine diese Trafostation im öffentlichen Bereich nicht mehr. Es werde darum gebeten, diese Trafostation - wie bisher geplant - in den öffentlichen Raum zu verlegen. Im Interesse eines problemfreien Bauablaufs und mit Blick auf die zu erwartenden Schalttätigkeiten an der Trafostation sei dringend angeraten, dies bereits mit Beginn der Arbeiten (als Provisorium) in den Straßenraum zu verlegen, da die Flurstücke nicht öffentlich zugänglich seien.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Die Verlegung bzw. der Rückbau der Trafostation der DREWAG aus dem Grundstück 1589c und 2438/2 der Gemarkung Dresden-Neustadt in die Königsbrücker Straße ist Bestandteil der Planfeststellung, siehe Lageplan Unterlage U 5 Blatt 2.

2.14 Einwander Nummer 75

Der Einwander war zur ursprünglichen Planung als betroffener Eigentümer des Flurstückes 787/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt in dem Grunderwerbsverzeichnis aufgeführt. Mit Planung zur 1. Tektur haben sich allerdings die Eigentumsverhältnisse geändert. Eine Einwendung seitens der neuen Eigentümerin ist nicht erfolgt.

Als Anwohner der Königsbrücker Straße (...) leben wir seit Jahrzehnten an diesem Ort. Man habe den verheerenden Luftangriff auf Dresden erlebt und manche Baumaßnahme. Die früheren Stadtplaner hätten in Bezug auf den damaligen Verkehr recht großzügig gedacht und geplant und eine breite Straße angelegt. Man sehe es an den Häuserabständen zu der gegenüberliegenden Straßenseite. Schon einmal sei von dem Vorgarten ein Teil für eine breitere Straße weggenommen worden. Gefordert werde eine Begründung für eine im Allgemeininteresse liegende zwangsweise Enteignung.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben, im Übrigen aber zurückgewiesen.

Zur vorhabenbedingte Inanspruchnahme von Flächen Dritter wird zunächst auf die allgemeinen Ausführungen unter C.VI.1 verwiesen. Die in den Grunderwerbsplänen ausgewiesene Inanspruchnahme von Grundstücken ist für die Umsetzung der Baumaßnahme grundsätzlich in diesem Umfang notwendig, soweit keine abweichenden Entscheidungen getroffen wurden.

Nach Prüfung der Inanspruchnahme des betroffenen Flurstückes 787/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt wird festgestellt, dass die zum Erwerb ausgewiesene Fläche links neben der Zufahrt des Grundstückes zur Umsetzung des Vorhabens nicht

erforderlich ist. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme (Erwerb) wird ausschließlich für die Fläche des Gehweges (vgl. Lageplan Unterlage U 5 Blatt 1, Stand 1. Tektur) planfestgestellt. Insoweit wurde hierzu eine von den Planunterlagen abweichende Regelung getroffen, vgl. unter A.II.2.1.

Für die restlichen zum Erwerb oder als vorübergehend ausgewiesenen Flächen ist die Planfeststellungsbehörde im Übrigen zu der Überzeugung gelangt, dass diese Inanspruchnahme des Flurstücks 787/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt zur Herstellung regelgerechter Radverkehrs- und Gehwegenanlagen erforderlich ist.

Eine Änderung in der geometrischen Ausbildung der Königsbrücker Straße durch eine evtl. Verkürzung des ausgeweiteten Verkehrsraumes und damit einer Minimierung der Flächeninanspruchnahme in den Seitenbereichen hat aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung erhebliche Auswirkungen auf den gesamten Abschnitt der Königsbrücker Straße und ist daher abzulehnen.

So ist auch unter Berücksichtigung der Eigentumsgarantie des Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, Art. 31 Abs. 1 SächsVerf kein unverhältnismäßiger Eingriff in das Eigentumsrecht der neuen Grundstückseigentümerin zu erkennen. Es besteht schon kein triftiger Grund, nach den gegebenen örtlichen Verhältnissen anzunehmen, dass sich durch die Anlage eines Radweges und die teilweise Inanspruchnahme des Vorgartens zum Zwecke der Anlage des Gehweges als unzumutbar erweist. Vielmehr ist von einer weiteren uneingeschränkten Weiternutzungsmöglichkeit des Grundstücks mit dem Wohnhaus auszugehen. Durch die Entziehung der Aussicht oder die Schmälerung einer ungestörten Lage eines Grundstücks werden Nachbarn nicht in ihren Rechten verletzt (VG Würzburg Beschluss vom 14. März 2011, Az: W 6 E 11.153). Ein Eigentümer besitzt keinen Rechtsanspruch, dass sein Grundeigentum von derartigen Maßnahmen, auch wenn sie sich wertmindernd auswirken können, verschont bleibt.

Feinstaubbelastung, Stickstoffdioxidbelastung: Die gesellschaftliche Diskussion über die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Feinstaub und Stickoxide, die Einhaltung von Grenzwerten sei allen bekannt, auch Beispiele von Fehlmessungen. Gehe man von den jetzigen und dem geplanten bzw. voraussichtliche Verkehrsaufkommen aus und nehme die Verringerung des Abstandes hinzu, werde es zwangsläufig zu höheren Belastungen kommen. Es sei unverständlich, warum nicht für die Königsbrücker Straße bereits längst ein Fahrverbot für alle Diesel, die die EU-Normen nicht erfüllen, verhängt worden sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bezüglich der Prüfung der Luftschadstoffe wird Bezug genommen auf die Ausführungen unter C.V.6.2. Im Übrigen werden die Grenzwerte im Bereich des Wohnhauses des Einwenders eingehalten.

Darüber hinaus bleibt die Verkehrsfläche für den Kraftfahrzeugverkehr in ihrer Lage und Ausbreitung unberührt. Die Verringerung des Abstandes bezieht sich lediglich auf den in seiner Lage geänderten Gehweg.

In Dresden sind aufgrund der allgemeinen Verkehrsentwicklung und dem stattfindenden technischen Fortschritt bei Kfz leicht sinkende Tendenzen bei den gemessenen Luftschadstoffen festzustellen. Bessere Straßenoberflächen wirken in Richtung Feinstaubsenkung (Verringerung Abrieb und Aufwirbelung). Durch den Ausbau ändert sich auch der Verkehrsablauf. Der Verkehr läuft dann stetiger ab. Auch das trägt zu einer Reduzierung von Luftschadstoffen bei.

Die Anordnung eines Dieselfahrverbotes liegt nicht im Ermessen der Planfeststellungsbehörde.

Mit der entsprechenden Verkehrsdichte entstehe unausweichlich eine Lärmbelästigung, die für ein Wohngebiet unzumutbar sei. Seit Jahren könne man die Fenster nicht zur Straße öffnen, weil man in diesem Fall kein ruhiges Gespräch mehr führen könne. Für das Gebäude des Einwenders seien Messwerte erhoben worden? Wann sei dies durchgeführt worden?

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben, im Übrigen zurückgewiesen.

Für das Gebäude auf dem Flurstück 787/1 der Geamrkung Dresden-Neustadt wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss ein teilweiser Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach ausgewiesen, vgl. unter A.III.7.5 und in Unterlage U 17.1.3.2 sowie Unterlage U 17.1.3.3. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.V.6.1 Bezug genommen.

Man gehe einmal von der Selbstverständlichkeit aus, dass keiner von den Entscheidungsträgern oder Planern in dem betroffenen Wohnhaus auf der Königsbrücker Straße würden wohnen wollen. Wenn der Weg so nahe am Wohnzimmer und Schlafzimmer vorbeiführe, dass auch die unmittelbare Privatsphäre gestört werde und man dem nicht entweichen könne, so seien dies fundamentale Beeinträchtigungen, die mit der Ausführung der Planung noch schlimmer würden.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben, im Übrigen zurückgewiesen.

Um die Beeinträchtigung aufgrund des Heranrückens des Gehweges zu minimieren, wurde der Vorhabenträgerin auferlegt, entsprechende Maßnahmen umzusetzen, die einen Sichtschutz für die betroffenen Räumlichkeiten im Erdgeschoss des Gebäudes bieten. Welche Maßnahmen ergriffen werden, ist mit der jetzigen Eigentümerin des Flurstückes abzustimmen. Hierzu wird auf die Nebenbestimmung unter A.III.17.3.2 verwiesen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon abschließend davon aus, dass ein darüberhinausgehender Eingriff in die Privatsphäre des Einwenders nicht gegeben ist. Die Privatsphäre wird durch das Grundrecht des allgemeinen Persönlichkeitsrechts, welches aus Art. 2 Abs. 1 i. V. m. Art. 1 Abs. 1 GG, Art. 15 SächsVerf. hergeleitet wird, geschützt. In seiner Ausprägung als Schutz der Privatsphäre gewährleistet das allgemeine Persönlichkeitsrecht dem Einzelnen zwar einen räumlich und thematisch bestimmten Bereich, der grundsätzlich frei von unerwünschter Einsichtnahme bleiben soll (vgl. BVerfG Urteil vom 27. Februar 2008, Az. 1 BvR 370/07, 595/07), jedoch ist ein Eingriff in dieses Grundrecht durch die Anlage des Rad- und Gehweges nicht gegeben. Zum einen haben es der Einwender bzw. sein Rechtsnachfolger und seine Familie selbst in der Hand, die Privatsphäre vor neugierigen Blicken zu schützen, indem sie beispielsweise ihre Fenster mit Gardinen versehen oder bei Dunkelheit ihre Wohnräume mit Rollläden und dergleichen abschirmen. Zum anderen wurden der Vorhabenträgerin auferlegt, entsprechende Sichtschutzmaßnahmen vorzusehen. Der Einwender hat keinen Anspruch auf unveränderte Beibehaltung der Umgebungssituation. Allein die Möglichkeit der Einsichtnahme in Wohnräume durch äußere Umwelteinflüsse begründet für sich genommen noch keinen Eingriff in die grundrechtlich geschützte Privatsphäre (VG Münster Urteil vom 5. September 2008, Az. 10 K 868/08).

Gesellschaftliche Teilhabe, Pflege und Gesundheit: Offen sei, wie der täglich benötigte Pflegedienst, künftig wird parken können. Dies gelte auch für sonstige Besuche.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Wie bereits bei den gegenwärtigen Verhältnissen vor Ort können auch nach Umsetzung des Vorhabens aufgrund der räumlichen Nähe zum Knotenpunkt Albertplatz in diesem Bereich keine Parkflächen vorgesehen werden. In Bezug auf die Parkmöglichkeiten ändert sich mit dem Vorhaben daher nichts. Das Abstellen von Fahrzeugen muss demnach wie bereit jetzt schon auf dem Grundstück erfolgen.

Ohne eine gute Einsicht in die Verkehrslage sei bei einer so viel befahrenen Straße eine sichere Ausfahrt kaum möglich sei. Auch ein möglicher Spiegel zur Einsichtsverbesserung könne hier wenig Abhilfe schaffen. Als Ortskundiger wisse man genau wie wichtig die über die Wiese des Vorgartens vorhandene Einsicht sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

An der Ausfahrtsituation an der Grundstückszufahrt wird mit dem Vorhaben nichts Grundlegendes geändert. Die Anlage eines regelgerechten Gehweges dient als Aufstellfläche bei der Ausfahrt aus dem Grundstück auf die Fahrbahn und ermöglicht die Sichtbeziehung auf den fließenden Verkehr. Positiv zu sehen ist, dass der Radverkehr künftig auf separaten Radverkehrsanlagen im Fahrbahnbereich geführt wird und nicht auf dem Gehweg in beidseitiger Fahrtrichtung verkehrt.

Die starke Wertminderung des Grundstückes müsse berücksichtigt werden. Vorsorglich werde auf eine mögliche Beeinträchtigung der Bausubstanz durch die Bauarbeiten hingewiesen.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben, im Übrigen aber zurückgewiesen.

Um mögliche Beeinträchtigungen der Bausubstanz durch die vorhabenbedingten Bauarbeiten feststellen zu können, ist vor Beginn und nach Abschluss der Bauausführung ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen, in dem der Zustand der Gebäude, Einfriedungen, Gehölze und sonstigen betroffenen Bauteile dokumentiert werden, vgl. Nebenbestimmung A.III.17.1.4. Zudem sind evtl. baubedingt auftretende Schäden durch die Vorhabenträgerin zu beseitigen, vgl. Nebenbestimmung unter A.III.17.1.3.

Darüber hinaus wird auf die Abwägungsentscheidung zum ersten Einwand Bezug genommen. Planbedingte Wertverluste sind grundsätzlich hinzunehmen. Zudem hat der Einwender eine mögliche erhebliche Wertminderung nicht spezifiziert. Der Einwender hat im Hinblick auf den behaupteten Wertverlust seines Eigentums keine durchgreifenden und überwiegenden Nachteile substantiiert vorgetragen.

Man lege Einspruch gegen eine Verkürzung der Abstände zur Straße, Fahrradweg, Gehweg und einen zwangsweisen Verkauf von Grundstücksanteilen ein. Auf keinen Fall solle enteignet werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen unter dem ersten Einwand wird Bezug genommen. Im Übrigen scheidet eine Enteignung dann aus, wenn sich die Vorhabenträgerin und der Eigentümer des jeweiligen Grundstückes über die Grundstücksübertragung einigen.

Wenn die Einwände nicht berücksichtigt würden, müsse dem Einwender bezüglich der Gestaltung des Vorraumes zu seinem Haus ein Mitspracherecht eingeräumt werden, mit

der Möglichkeit der Ablehnung von vorgeschlagenen Lösungen. Man werde dann auch gezwungen sein, einen entsprechenden Zaun auf Kosten der Stadt anlegen zu lassen

Dem Einwand wird stattgegeben.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Anhörung ein Mitspracherecht bei der Gestaltung des Vorraumes zugesichert. Die Vorhabenträgerin hat zudem die Übernahme der Kosten für eine straßenseitige Einfriedung zugesagt, vgl. auch Nebenbestimmung A.III.17.3.1.

Wenn man diese Maßnahmen schon ertragen müsse, würde man dies nur im Sinne eines Vergleiches regeln wollen. Grundsätzlich solle davon der Abbruch des bestehenden Gebäudes sowie die Erteilung einer Baugenehmigung für ein Gebäude im hinteren Teil des Grundstückes erfasst sein, außerdem die Errichtung eines großen Schallschutzzaunes zur Straße hin.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die darin enthaltenen Forderungen muss der Einwender mit der Vorhabenträgerin einvernehmlich klären. Sie sind insofern nicht planfeststellungsrelevant.

2.15 Einwander Nummer 80 und 81

Die Einwender sind Bewohner der Dresdner Neustadt und insofern als mittelbar Betroffene einwendungsbefugt.

Die beiden gleichlautenden Einwendungsschreiben der Einwender zur Ursprungsplanung werden unter der Einwander Nummer 80 und 81 geführt und hier zusammen behandelt.

Hinsichtlich der Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg/Ost machen die Einwender geltend, die Planung solle dahingehend geändert werden, dass

- a) der Radverkehr auf der Südseite des Bischofsweges/Ost durchgehend bis zur Förstereistraße außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn geführt werde, und
- b) der Radverkehr auf der Nordseite des Bischofsweges/Ost vom Alaunpark zur Königsbrücker Straße sich außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn an die Kreuzung mit der Förstereistraße annähern und in diese hineinfahren könne.

Zur Online-Konsultation hat sich ausschließlich die Einwanderin mit der Einwander Nummer 80 geäußert. Sie habe es gefreut, dass die Stadtverwaltung dem Vorschlag bezüglich der Radverkehrsführung auf der Südseite des Bischofsweges/Ost bis zur Förstereistraße und auf der Nordseite des Bischofsweges/Ost vom Alaunpark zur Königsbrücker Straße folgen wolle.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Im Rahmen der Tekturplanung ist u. a. auch eine Änderung der Verkehrsführung Bischofsweg Ost/Förstereistraße vorgenommen worden, die dem Anliegen der Einwender Rechnung tragen.

Zum Thema „Linksabbieger für den stadtauswärtigen Kfz-Verkehr am Bischofsweg“ tragen die Einwender vor, der gegenwärtige Planungsentwurf sehe vor, dass zukünftig Au-

tofahren in stadtauswärtiger Fahrtrichtung nicht mehr am Bischofsweg in Richtung Bischofsplatz und Fritz-Reuter-Straße nach links abbiegen dürften. Stattdessen werde eine Sperrfläche an der Straßenbahn-Haltestelle geplant. Kfz-Linksabbieger würden für die Zukunft auf eine neue Linksabbieger-Fahrspur an der Kreuzung mit der Lößnitzstraße und auf die Linksabbieger-Fahrspur an der Tannenstraße verwiesen. Damit würden relativ geringfügige Fahrtzeit-Vorteile für die Straßenbahn und für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) zu Lasten von mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung und mehr Verkehrsunfallrisiken in den Wohngebieten westlich der Königsbrücker Straße erkaufte. Diese Abwägung sei fehlerhaft. Vielmehr solle der stadtauswärtige Kfz-Durchgangsverkehr, der bisher von der Königsbrücker Straße nach links in Richtung Bischofsplatz abbiege, auf der Verkehrsachse Bischofsweg/Bischofsplatz/Fritz-Reuter-Straße verbleiben.

Ergänzend im Rahmen der Online-Konsultation vertieft die Einwenderin ihr Vorbringen und führt aus, dass man der Auffassung sei, dass das die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV nicht das alleinige Kriterium für die Straßenführung sein könne. Das Wohngebiet Hechtviertel liege zwischen stark befahrenen Straßen, wie westlich der Königsbrücker Straße, nördlich vom Bischofsweg/Bischofsplatz, östlich der Hansastraße und südlich der Stauffenbergallee. Und schon jetzt werde das Wohngebiet stark vom Durchgangsverkehr vor allem von der Stauffenbergallee und der Buchenstraße über die Rudolf-Leonhard-Str. zum Bischofsplatz belastet. Als Anwohnerin könne man die Feinstaubbelastung täglich erleben. Der Wegfall der Linksabbiegerspur am Verkehrsknotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg werde zu einer Verlagerung von zusätzlichem Durchgangsverkehr über die Tannenstraße und die Rudolf-Leonhard-Straße ins Hechtviertel führen und die Wohnqualität in diesem Stadtteil weiter nachhaltig beeinträchtigen. Die bisherige Verteilung des Autoverkehrs von der Durchgangsstraße Bischofsplatz/Fritz-Reuter-Straße aus habe weniger schädliche Auswirkungen auf die Wohnqualität im Hechtviertel. Die in der Erwiderung ausgeführte "Verteilung im Nebennetz" führe zu einer weiteren Belastung der Bewohner und Bewohnerinnen. Aus diesem Grund lehne man nach wie vor den Wegfall der Linksabbiegerspur am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg (West) ab.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 verwiesen.

2.16 Einwander Nummer 82

Die Einwenderin ist betroffene Anwohnerin der Königsbrücker Straße.

Die Königsbrücker Straße verdiene einen Schutz und müsse zur Denkmalstrasse erklärt werden. Die vorhandenen Villen und Bäume müssten unter Schutz gestellt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird auf die Ausführungen unter C.V.3 Bezug genommen.

Es würden ca. 100 Parkplätze vom heutigen Aufkommen gestrichen. Man sei gegen eine Verringerung der Parkplätze.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Bei der Planung wurden ebenfalls die Belange des ruhenden Verkehrs angemessen berücksichtigt und mit den anderen öffentlichen und privaten Belangen gegeneinander abgewogen.

Dabei wurden bei der Einordnung von Parkstellflächen und Bäumen die verschiedenen Straßenabschnitte differenziert betrachtet. Im mittleren Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße erfolgte aus stadtgestalterischen Gründen die Anordnung der Bäume in der Achse der Parkstellflächen. In Abhängigkeit der neuen Baumstandorte und der bestehenden Grundstückszufahrten ist hier eine größtmögliche Anzahl von Stellplätzen und Ladezonen geplant. Nördlich der Paulstraße werden die Bäume im Gehweg hinter den Stellplätzen zugunsten einer höheren Stellplatzanzahl eingeordnet.

Darüber hinaus besteht kein Anspruch auf ungeschmälernten Erhalt öffentlicher Parkflächen. Der Schutz des aus § 8a Abs. 1, Abs. 4 FStrG folgenden Anliegergebrauchs ist nur auf einen notwendigen Zugang zum Grundstück durch eine Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz und nicht auf die Aufrechterhaltung einer bestehenden günstigen Zufahrtsmöglichkeit gerichtet.

Das gesamte geplante eigene Gleisbett für die DVB werde abgelehnt. Es erfolge dadurch eine starke Einschränkung des Fahrzeugverkehrs. Man solle auch die daraus zusätzlich erhöhte Umweltbelastung bedenken.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die geplante Anlage des besonderen Bahnkörpers erforderlich ist, um den Zielen dieses Vorhabens zu entsprechen. Für eine Verbesserung der Verkehrsqualitäten bei der Straßenbahn in den geplanten Abschnitten und damit der Stärkung des ÖPNV ist der geplante Bahnkörper unverzichtbar.

Die Sperrlinie auf der Königsbrücker Straße zwischen Lößnitzstraße und Bischofsweg werde abgelehnt.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplan ist lediglich nachrichtlich in den Planunterlagen enthalten und daher nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese Unterlage dient zur Information. Unabhängig davon sind die Parkplätze auf der gegenüberliegenden Straßenseite vom Norden aus kommend nur über die Umfahrung über den Albertplatz erreichbar.

Die Haltestelle Königsbrücker Straße-Bischofsweg stadtwärts solle nicht verändert werden. Die Haltestelle landwärts solle nach der Kreuzung verlegt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die geplante Lage der Haltestellen beruht auf verkehrstechnischen Berechnungen unter Berücksichtigung der verschiedenen Randbedingungen. In dessen Ergebnis kann die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Königsbrücker Straße/Bischofsweg nur bei dieser Einordnung der Haltestellen gewährleistet werden.

Zudem ist nicht ersichtlich, welche Beeinträchtigung sich hieraus für die Einwenderin ergeben sollte.

Die Beseitigung der Bäume insgesamt und im Besonderen auf dem oberen Teil landwärts der Königsbrücker Straße werde abgelehnt. Hier komme der Denkmalschutz zur Anwendung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist sowohl mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege als auch mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Insofern wird Bezug genommen auf die Ausführungen unter C.V.9.1.

Im Rahmen der Online-Konsultation ergänzt die Einwenderin ihr Vorbringen und führt aus, dass man an den bereits angebrachten Einwänden gegen den Ausbau der Königsbrücker Straße u. a. auch gegen Variante 7, Variante 8.4 und Variante 8.7 festhalte. Weiterhin gehe es der Einwenderin um die geänderte Verkehrsführung, den Lärmschutz und die Straßenplanung. Man solidarisiere sich auch mit der Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben“ und wehre sich gegen den geplanten breiteren Ausbau. Persönlich sei man mit der Umnutzung des Flurstücks 788/6 als Radfahrerweg nicht einverstanden. Dies bedeute einen erheblichen Sicherheitsverlust am Gebäude. Weiterhin steige dadurch die Graffiti/Schmier- und Pissgefahr am Objekt, wobei bei diesen Schäden sich niemand im Nachhinein hinein verantwortlich fühle. Die Planung an der Stelle sei nicht nachvollziehbar und stelle keinen richtigen Nutzen dar, da keine gerade Fahrlinie erzeugt werde. Weiterhin würden dadurch der Stadt auch zusätzliche Kosten entstehen. Man sei lediglich mit Bestandssanierung einverstanden.

Im Rahmen der Tektur schließt sich die Einwenderin der Mustereinwendung mit den darin enthaltenen vier Einzeleinwände an.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zur Frage der Variantenprüfung wird auf die Ausführungen unter C.III verwiesen. Zur geänderten Verkehrsführung wird unter Punkt C.V.15 ausgeführt und hierauf verwiesen. Die immissionsschutzrechtlichen Belange, hier insbesondere zum Lärm, werden ausführlich unter C.V.6.1 behandelt. Insoweit wird hierauf verwiesen. Zur Straßenplanung wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen.

Ausweislich der Auskünfte des Vorhabenträgers befindet sich das Flurstück 788/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden. Ein subjektives öffentliches Recht auf eine bestimmte Verkehrsführung oder Verkehrsausgestaltung existiert nicht. Vielmehr ist nach § 7 Abs. 1 FStrG der Gebrauch der Bundesfernstraße jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestatteter Gemeingebrauch. Dabei hat der Träger der Straßenbaulast nach § 3 Abs. 1 FStrG die Fernstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Straßenbaulast als öffentlicher Aufgabe der Daseinsvorsorge besteht ausschließlich im Interesse der Allgemeinheit.

Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin aufgegeben zu prüfen, ob darauf verzichtet werden kann, den Gehweg direkt bis an die Grundstücksgrenze und damit an das Wohnhaus der Einwenderin zu führen und stattdessen einen Grünstreifen mit Pflanzen zum Sichtschutz und als Abstand zum Gebäude anzulegen (vgl. Nebenbestimmung A.III17.4).

Zu den im Rahmen der Tektur vorgebrachten Einwendungen der Bürgerinitiative wird auf C.VI.2.2.2 verwiesen.

2.17 Einwander Nummer 83

Die Einwenderin ist ein Sprachinstitut, welches seinen Sitz an der Königsbrücker Straße hat und wird vertreten durch eine Geschäftsführerin.

Die Einwenderin trägt vor, die bestehende Treppe an der Ecke Tannenstraße/Königsbrücker Straße, welche dem Institut als Freitreppe bei Abendveranstaltungen/Sommerfest und Ähnlichem diene, solle ausweislich der Planzeichnungen „verkürzt“ werden, da im Einmündungsbereich Platz für eine Fahrradaufstellfläche benötigt werde. Hiergegen habe die Einwenderin nur dann keine Bedenken, wenn sichergestellt werde, dass die Treppe nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahme vollumfänglich in ihrer Funktion wiederhergestellt werde, dies könne auch unter Inanspruchnahme eines Grundstücks des Instituts erfolgen. Mit einem einfachen Rückbau der Treppe für ihre Zwecke und lediglich Wiederherstellung einer Grundstückseinfriedung sei es nicht getan. Man bitte dringend, dafür Sorge zu tragen, dass die Funktionsfähigkeit der Treppe durch die geplanten Baumaßnahmen nicht nachhaltig beeinträchtigt werde.

Der Einwand hat sich mit der 1. Tektur erledigt.

Der ursprünglich vorgesehene Rückbau des bestehenden Treppenaufgangs mit Anpassung der Mauer einschließlich Säulen, Zaunelemente und einer Ersatzpflanzung ist ausweislich der Unterlage U 5 Blatt 4 Lageplan nicht mehr vorgesehen.

2.18 Einwander Nummer 86

Die Einwenderin führt einen Hotelbetrieb auf der Königsbrücker Straße und ist daher unmittelbar vom Vorhaben Betroffene.

Sie führt aus, dass nach dem vorgelegten Plan zur Königsbrücker Straße die Haltestelle Bischofsweg vor das Gebäude der Königsbrücker Straße 53 verlegt werden solle. Dies bedeute für die Einwenderin sowie deren Gäste eine Verdoppelung der Lärmbelästigung, die bereits heute schon durch die stadtauswärtsfahrende Linien 7 und 8 bestehe. Das Gebäude aus dem Jahr 1875 sei schon durch die enormen unterirdischen Erschütterungen der Schienenkreuzung am Bischofsweg sehr beeinträchtigt. Weiterhin verbleibe durch den Wegfall der Parkplätze vor dem Gebäude im ehemaligen Vorgarten nur eine einzige Möglichkeit, die Autos der Hotelgäste zwischen den beiden 6 m breiten nicht bebauungsfähigen Flächen bis zur Schauburg und Fa. (...), also rechts und links des Hauses Königsbrücker Straße 53, unterzubringen. Hierzu werde nicht nur eine, sondern eine zweite Hauszufahrt benötigt. Ohne die Parkplatzzufahrten und die Verdoppelung der Lärmbelästigung durch die Haltestellenverlegung werde eine Existenzgefährdung befürchtet.

Dem Einwand hinsichtlich der Lärmbeeinträchtigungen wird teilweise stattgegeben, im Übrigen werden die Einwände aber zurückgewiesen.

Für das Gebäude der Königsbrücker Straße 53 wird mit diesem Planfeststellungsbeschluss ein teilweiser Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach ausgewiesen, vgl. unter A.III.7.5 und in Unterlage U 17.1.3.2. Eine Verdoppelung der Lärmbelastung ist hieraus nicht zu entnehmen.

Auch hinsichtlich der Erschütterungen ist nicht mit einer Verschlechterung zu rechnen, da mit dem geplanten grundhaften Ausbau der Königsbrücker Straße die Gleisanlagen der Straßenbahn vollständig neu errichtet werden. Dies erfolgt mit einem Gleisaufbau auf Fester Fahrbahn (Betontragplatte). Hierbei werden durch die neue elastische Zwischenlage Erschütterungen gedämpft. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Thema Lärm unter C.V.6.1 Bezug genommen.

Die Planfeststellungsbehörde erkennt hierbei nicht, dass sowohl der Lärmschutz als auch der Schutz des aus Art. 14 Abs. 1 GG, Art. 31 Abs. 1 SächsVerf. folgenden Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb zu den schutzwürdigen

Belangen gehören, selbst wenn, wie vorliegend, bereits eine hohe Vorbelastung vorliegt.

Die Einwenderin hat im Planfeststellungsverfahren ihre Existenzgefährdung nicht hinreichend nachvollziehbar dargelegt. Allein die Behauptung, der Wegfall einer der beiden Grundstückszufahrten sowie eine bedingt durch die Einrichtung einer Haltestelle vor dem Grundstück erhöhte Lärmbelastung genügt nicht als Nachweis einer konkreten Existenzgefährdung. Vielmehr hätte die Einwenderin während des Anhörungsverfahrens die genaue Bewirtschaftungssituation des Betriebs darlegen und darstellen müssen, wie die genehmigte Maßnahme sich konkret auf diese auswirken würde.

Unabhängig davon muss die Einwenderin als Gewerbetreibende Veränderungen im umgebenden Straßennetz hinnehmen, auch wenn diese sich auf den Bestand der Kunden negativ auswirken können. Der kritisierte Wegfall der Grundstückszufahrt führt auch nicht zu einer unzumutbaren Beeinträchtigung des Anliegergebrauchs nach § 8a Abs. 1 und Abs. 4 FStrG, da der Schutz des Anliegergebrauchs nur auf einen notwendigen Zugang zum Grundstück durch eine Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz beschränkt ist und gerade nicht die Aufrechterhaltung einer bestehenden günstigen Zufahrtsmöglichkeit zur öffentlichen Straße umfasst. Dies ist gegeben, da eine alternative Grundstückszufahrt vorgesehen ist.

Nicht zu verfangen vermag auch die Rüge des Wegfalls von öffentlichen Parkmöglichkeiten vor dem Grundstück. Die Einwenderin kann den Erhalt der bestehenden öffentlichen Parkplätze unmittelbar vor ihrem Hotelbetrieb nicht beanspruchen. Der Anliegergebrauch aus § 8a Abs. 1, Abs. 4 FStrG umfasst regelmäßig nicht den Anspruch des Anliegers, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an seinem Grundstück eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Wird jedoch die Erreichbarkeit im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann ihm das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs ein Abwehrrecht vermitteln (BVerwG Beschluss vom 14. Januar 2019, Az: 9 B 13/18). Dem ist hier aber nicht so. Die Erreichbarkeit ist mit der Herstellung einer Grundstückszufahrt und der Parkmöglichkeit auf dem hoteleigenen Grundstück gegeben.

2.19 Einwander Nummer 96

Die Einwenderin ist als Bewohnerin der Dresdner Neustadt mittelbar von dem Vorhaben betroffen.

Wenn die jetzige Planung umgesetzt würde, dann sei vor dem "Elbsalon" und dem "Europa" kein Platz, der Vorplatz der Schauburg sei dann zu klein für das Fahrradfahren, der Platz vor dem REWE sei viel zu gering und auf dem Weg zurück nach Hause fehlten die großen Bäume.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

In dem benannten Abschnitt sind die Seitenräume mit einer ausreichenden Bemessung bei minimierten Verkehrsräumen zwischen den Borden geplant, d. h. die Gehwegenanlagen wurden breiter gestaltet, um u. a. auch Geschäftsauslagen und Außengastronomie zu gewährleisten.

Mit der Neuplanung stehen die Gehwege zukünftig der alleinigen Nutzung des Fußgängerverkehrs zur Verfügung, was die aktuellen Zustände deutlich verbessert.

Um die breiten Gehwege in diesem Bereich zu erhalten, werden die Baumneupflanzungen in der Achse der Parkstellflächen umgesetzt. Es wird somit ein lebendiges städtisches Leben im Freien ermöglicht und stärkt außerdem die Funktion als Stadtteilzentrum.

Darüber hinaus entsprechen die geplanten Gehweg- und Radwegbreiten den geltenden Regelwerken.

An der Schauburg wurde sogar die Gehwegbreite mit der 1. Tektur vergrößert. Nunmehr steht eine Fläche in einer Breite von reichlich 10 m zur Verfügung (vgl. Unterlage U 14.8 Blatt Nr. 7 Regelquerschnitt K 7). Auf der gegenüberliegenden Straßenseite im Bereich des „Elbsalon“ und des „Europa“ beträgt die Gehwegbreite knapp 5 m. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAS 06.

Der Radfahrstreifen ist im Bereich vor der Schauburg in einer Breite von 2 m geplant. Dies entspricht der Nr. 6.1.7.4 der RAS 06.

Darüber hinaus ist für den derzeit nahezu baumlosen Streckenabschnitt auf der Königsbrücker Straße die Neupflanzung einer durchgehenden Baumallee mit großkronigen Bäumen vorgesehen. Hierzu wird ergänzend auf die Ausführungen unter C.V.9.1.4 verwiesen. Zudem wird mit Blick auf die mit der Baumaßnahme verbundene notwendige Durchführung von Fäll – und Rodungsarbeiten entlang der Königsbrücker Straße hierzu auch auf die entsprechenden Ausführungen unter Punkt C.V.9.1 verwiesen.

Daher wende man sich gegen die vorliegende Planung nach Variante 8.7 und fordere eine Überarbeitung, die den Charakter der Neustadt und des Hechtviertels nicht zerstöre. Am besten sei eine Bestandssanierung einschließlich einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Frage der Variantenauswahl wird auf die Ausführungen unter C.III verwiesen.

2.20 Einwander Nummer 98

Die Einwanderin ist Bewohnerin der Äußeren Neustadt und durch das Vorhaben mittelbar betroffen.

Sie erhebe folgende Einwendung:

Die kürzeste Zufahrt zum Hechtviertel sei laut Planung von der Königsbrücker Straße aus Richtung Albertplatz nur noch über die Lößnitzstraße möglich. Das bedeute zusätzlichen Schleichverkehr über den Dammweg – Scheunenhofstraße – Schwepnitzerstraße – Eschenstraße bis zur Überquerung des Bischofsweges in Richtung Hechtviertel. Bei Nutzung der Zufahrt über den Umweg durch die Tannenstraße ergebe sich der Schleichverkehr direkt durch das Hechtviertel. Damit steige jeweils die Verkehrsbelastung der jeweils dortigen Anwohner und mindere die Wohnqualität.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Zu den Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 und C.V.6.1.6 verwiesen.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat die Einwenderin ihren oben ausgeführten Einwand ergänzt und klargestellt, dass ihr Einwand den Ziel- und Quellverkehr betroffen habe. Durch die Änderung der Zufahrten erfolge eine andere Verteilung dieses Verkehrs. Die Hauptstraßen seien nicht mehr auf dem kürzesten Weg zu erreichen. Dadurch entstehe mehr Verkehr in den Nebenstraßen. Es sei ein Unterschied, ob man von der Königsbrücker Straße über den Bischofsweg direkt in die J.-Meyer-Str. oder von der Königsbrücker Straße über den Tannenweg - Fichtestraße in die J.-Meyer-Straße fahre.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen, ändern aber an der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde, dass es zu keiner nennenswerten Verkehrsverlagerung kommt nichts.

Ergänzend zu den bereits gemachten Ausführungen wird mitgeteilt, dass die Vorhabenträgerin im Rahmen der verkehrsplanerischen Untersuchungen auch eine Bewertung vorgenommen hat, welche Auswirkungen die Anpassung von Abbiegebeziehungen, hier insbesondere der Linksabbieger der landwärtigen Richtungen an der Lößnitzstraße (zusätzlich) und am Bischofsweg (entfallend), haben. Dabei wurde das Verkehrsmodell an den bekannten Verkehrsstrukturen und den Ergebnissen verkehrlicher Erhebungen auch im Nebenstraßennetz der Wohngebiete kalibriert. Im Ergebnis zeigt sich keine relevante Verlagerung von Verkehr in die Wohngebiete. Die geänderten Abbiegebeziehungen werden aus Sicht der Planfeststellungsbehörde somit zu keinem unzumutbaren Mehr- und insbesondere zu keinem Durchgangsverkehr führen.

Laut der vorliegenden Planung entfalle ein reichliches Drittel der bisherigen Parkplätze im Bereich der Königsbrücker Straße ohne bisherige Kompensationsmaßnahme durch Ersatzflächen, Parkhäuser oder Ähnliches. Der ruhende Verkehr werde damit ins Hechtviertel verdrängt, wodurch sich die angespannte Parksituation weiterhin verschlechtere. Dies betreffe besonders die erwerbstätigen Bewohner des Viertels, die für Ihre Tätigkeitsausübung vielfach auf den PKW angewiesen seien. Die von der Wirtschaft geforderte Mobilität der Arbeitnehmer sei nach wie vor nur bedingt durch den ÖPNV realisierbar, so dass ein PKW-Verzicht für viele Arbeitnehmer bis auf weiteres illusorisch sei. Außerdem werde zusätzlicher Schleichverkehr durch Parkplatzsuche gefördert. Verschärfend wirke sich aus, dass die aktuelle Bebauung des Bischofsplatzes mit Wohngebäuden erfolge. Die Anzahl der Wohnungen sei jedoch höher als die Anzahl der Tiefgaragenplätze in den Häusern. D. h. auch ein Teil der zukünftigen Mieter werde auf Parkmöglichkeiten im Straßenbereich des Hechtviertels angewiesen sein.

Die Reduzierung der Parkplätze an der Königsbrücker Straße sei nicht durch erforderliche gestalterische Maßnahmen künstlich auf hohem Niveau geplant. Statt z. B. im Abschnitt zwischen Scheunenhof- und Eschenstraße die Fläche zum Parken optimal zu nutzen und die Parkplätze zu ordnen würden hier viele Parkplätze ohne Not zu Gunsten einer Minigrünfläche abgeschafft. Dies sei nicht nachvollziehbar, gleich daneben im Bereich der Haltestelle Lößnitzstraße stadteinwärts sei genügend Platz für eine äquivalente Minigrünfläche gegeben.

Obwohl im Gehwegbereich gegenüber der stadtwärtigen Haltestelle Louisenstraße die Gehwegbreite mehr als 6 m betrage, erfolgten hier die Baumpflanzungen im Bereich des Parkstreifens. Damit würden die Parkplätze auch hier „ohne Not“ zusätzlich reduziert. Diese Gehwegbreite rechtfertige durchaus die Nutzung des Gehweges zur Baumbepflanzung. Die Belegungsfrequenz des Gehweges durch Fußgänger lasse eine Baumbepflanzung zu, da etwas höhere Gehbewegungen nur im Zeitraum zwischen 16:00 - 18.00 Uhr zu beobachten seien. Des Weiteren habe die Königsbrücker Straße nach wie vor die Funktion einer Bundesstraße.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die Planung auch die Ansprüche des ruhenden Verkehrs in angemessener Weise berücksichtigt. Zudem entsprechen die geplanten Ausbauparameter denen einer Straße mit Bundesstraßenfunktion.

Zudem liegt dem Ausbau der Königsbrücker Straße ein umfangreicher und komplexer Planungsprozess zugrunde, in dem vielfältige Nutzungsansprüche gegeneinander abgewogen werden müssen. Die Königsbrücker Straße muss als Hauptverkehrsstraße im Dresdner Stadtstraßennetz vielfältigen Ansprüchen genügen. So besitzt sie aufgrund ihrer Lage im städtischen Hauptstraßennetz nicht nur eine wichtige Verbindungsfunktion als innerstädtisches Bindeglied zwischen dem Stadtzentrum und den nördlichen Stadtgebieten sowie als regionale Verbindung in das nördliche Umland, sondern auch eine wichtige Erschließungsaufgabe für das Ortsteilzentrum Neustadt, wo sie die Funktion einer innerstädtischen Hauptgeschäftstraße erfüllt. Eine so umfangreiche Planung (ÖPNV, Rad- Fußgängerverkehr etc.) bedarf daher immer einer Gesamtabwägung aller für die einzelnen Ausbauten erforderliche Anforderungen und Randbedingungen (z. B. technische und gesetzliche Vorgaben). Dabei wird es aufgrund der sich zum Teil diametral gegenüberstehenden Interessen und Belangen der unterschiedlichen Verkehrsarten nicht möglich sein, diese vollumfänglich umzusetzen. Dies gilt auch für den ruhenden Verkehr und die Einordnung von neuen Gehölzpflanzungen. Auch diese stellen eine Kompromisslösung unter Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen Belange (zum Beispiel Naturschutz, Rad- und Fußgängerverkehr) dar.

In diesem Zusammenhang wird klargestellt, dass hinsichtlich der Einordnung von Parkstellflächen und Bäumen die verschiedenen Straßenabschnitte mit ihren unterschiedlichen Anforderungen für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar differenziert betrachtet wurden. Beispielsweise erfolgte im mittleren Abschnitt zwischen Katharinen- und Paulstraße aus stadtgestalterischen Gründen die Anordnung der Bäume in der Achse der Parkstellflächen. Hierbei spielten die Erhaltung einer größtmöglichen Gehwegbreite als auch die Gewährleistung eines ausreichend großen Abstandes zu den bestehenden Gebäuden eine Rolle. Nördlich der Paulstraße wiederum werden die Bäume im Gehweg hinter den Stellplätzen zugunsten einer höheren Stellplatzanzahl eingeordnet.

Im Rahmen der Online-Konsultation teilte die Einwenderin mit, dass die Angaben bzgl. der Anzahl der geplanten Stellflächen nur vage seien. Es fehlten konkrete Angaben, ob und wie der Verlust von einem reichlichen Drittel der bisherigen Parkplätze ausgeglichen werde. Auch widerspreche die Anordnung der Bäume in der Achse der Parkstellflächen einer größtmöglichen Anzahl von Stellflächen. Bei Anordnung der Bäume im Gehwegbereich sei mehr möglich. Die aufgeführten stadtgestalterischen Gründe stünden im Widerspruch zum realen Bedarf. Die Ästhetik solle dem Bedarf untergeordnet werden, nicht umgekehrt. Außerdem habe sich die Parksituation in den Seitenräumen zwischenzeitlich weiter verändert. Einerseits seien jetzt Stellflächen für mobi-car und Ladesäulen für E-Autos geschaffen worden. Andererseits habe dieser an sich positive Sachverhalt eine weitere Reduzierung der Parkplätze zur Folge.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und klargestellt, dass kein gesetzlicher Anspruch darauf besteht, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen oder Plätzen unmittelbar vor dem eigenen Grundstück bzw. in dessen Nähe eingerichtet werden oder erhalten bleiben.

Unabhängig davon schließt die Planfeststellungsbehörde nicht aus, dass es durch den vorhabenbedingten Entfall von Parkflächen zu einer Verdrängung des ruhenden Verkehrs in Richtung Hechtviertel kommen kann. Vor diesem Hintergrund hat die Vorhabenträgerin eine Parkraumuntersuchung für das Hechtviertel nach Vorhabenumsetzung zugesagt. Die Ergebnisse würden durch sie dann den Anwohnern des Hechtviertels vorgestellt und ggf. erforderliche Maßnahmen diskutiert.

Im Übrigen wird auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Unabhängig der angesprochenen konkreten negativen Auswirkungen auf das Wohngebiet Hechtviertel bestünden noch abstrakte Risiken. Diese beträfen sowohl das Hechtviertel als auch die anderen Straßen und Wohnviertel im Einzugsgebiet der Königsbrücker Straße. Durch Ausbau von Abschnitten mit separatem Gleiskörper entstünden zusätzliche Staurisiken. Im Fall eines Unfalls sei kein (problemloses) Ausweichen möglich. Daraus resultierten dann größere Staus und gegebenenfalls auch Behinderung von Feuerwehr und Rettungsfahrzeugen. Dies könne wertvolle Zeit und damit auch möglicherweise Menschenleben kosten.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße wurde entsprechend den Anforderungen an eine Hauptverkehrsstraße im Dresdner Stadtstraßennetz insbesondere mit dem Ziel der besseren Verkehrsabwicklung des ÖPNV geplant. Dabei hat die der Planung zugrundeliegende verkehrstechnische Untersuchung gezeigt, dass sich bei einer - wie bisher - durchweg gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen die Verkehrsqualitäten im ÖPNV von LOS B/C bei der Vorzugsvariante 8.7 auf LOS C/D signifikant verschlechtern (vgl. Unterlage 1, Anlage 2.1). Im Ergebnis dessen ist der besondere Bahnkörper für das Erreichen einer akzeptablen Verkehrsqualität beim ÖPNV im Vorhabensbereich zwingend erforderlich. Dass es dadurch zu relevanten Behinderungen insbesondere des MIV kommt, hat die verkehrstechnische Untersuchung nicht gezeigt. Gerade vor dem Hintergrund, dass im Rahmen der verkehrstechnischen Untersuchung auch Rechtsabbieger und mögliche Behinderungen mit Radfahrern und Fußgängern betrachtet wurden, steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es durch die teilweise Einordnung eines separaten Gleiskörpers zu keinen wesentlichen Einschränkungen des Verkehrs kommen wird.

Um auch zukünftig die Einhaltung der Hilfsfristen für den Rettungsdienst und die Feuerwehr sicherstellen zu können, ist vorgesehen, dass im Einsatzfall der Gleiskörper durch Rettungsfahrzeuge befahren wird.

2.21 Einwander Nummer 101

Die Einwanderin ist eine Immobiliengesellschaft, vertreten durch den Geschäftsführer.

Die Einwanderin bitte um Durchführung einer Beweissicherung des Bauzustandes für das Objekt Königsbrücker Straße (...). Die Beweissicherung solle den aktuellen Bauzustand des Objektes vor Beginn der Bauausführung festhalten und dokumentieren. Das genannte Objekt sei ca. 1914 errichtet worden. Am genannten Objekt befänden sich aktuell im Bereich der Fassade Schäden. Diese befänden sich sowohl auf der Vorder- und Rückseite des Objektes. Ferner befänden sich im Bereich der Wohnungen Risse. Im Zuge der Sanierung der Königsbrücker Straße sei es gut möglich, dass durch Erschütterungen und Tiefbauarbeiten weitere Schäden hinzukommen könnten. In diesem Falle sei es erforderlich, dass im Nachhinein eine Abgrenzung zwischen vorher vorhandenen

Schäden und durch die Baumaßnahme hinzugekommen Schäden erfolge. Es werde befürchtet, dass durch die Baumaßnahme weitere Schäden am Objekt auftreten, die dann dem Hinweis auf bereits vorhandene Schäden nicht durch den Vorhabenträger repariert würden. Die vorherige Beweissicherung gestatte eine interessengerechte Abgrenzung zwischen vorher vorhandenen Schäden und durch die Baumaßnahme hinzugekommen Schäden.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Die Vorhabenträgerin hat der Einwenderin im Anhörungsverfahren glaubhaft zugesichert, gemeinsam mit der Einwenderin vor Baubeginn einen Beweissicherungstermin abzustimmen. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung A.III.17.1.4 Bezug genommen.

2.22 Einwander Nummer 110

Die Einwender erheben als Gewerbetreibende an der Königsbrücker Straße folgende Einwendungen.

Die Geschäftsstruktur der Straße solle erhalten bleiben bzw. erweitert werden. Damit werde auch dem historischen Charakter der Straße entsprochen. Gegen einen hochgelegten extra Gleiskörper für die Straßenbahn werde protestiert. Rationalisierung der Breitengestaltung erhöhe den Durchflussverkehr der Straße. Ein gemeinsamer Rad- und Fußgängerweg auf der stadtwärtigen Seite sei möglich. Ein hochgelegter Straßenbahnkörper wirke hemmend. Die Sanierung solle besonders die Reorganisation der Parkplätze und deren Erweiterung betreffen. Damit erweitere sich das flüssige Leben auf der Geschäftsstraße. Fußgängerübergänge sollten gesichert werden. Durchgängigen ampelgesteuertem Tempo-30-Verkehr werde zugestimmt. Von der Kreuzung Bischofsweg bis Olbrichtplatz könne durch Sanierung der Straßenränder stadt- und landwärts zusätzliche Parkplätze und damit mehr Leben in der Straße geschaffen werden. Mit der Fällung der wenigen Bäume am unmittelbaren Straßenrand sei man einverstanden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Straßenausbauparameter und der Einrichtung eines besonderen Bahnkörpers in zwei Abschnitten der Königsbrücker Straße wird auf die Ausführungen unter C.II.4.1 und 4.2 verwiesen. Die Schaffung regelkonformer Fahrspurbreiten sowie die Trennung der jeweiligen Verkehrsnutzungen, darunter auch der ruhende Verkehr, sind ein wichtiges Anliegen der Planung, da sie nach der Überzeugung der Planfeststellungsbehörde zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen werden. Zudem sind mit der Planung gesicherte Querungsstellen vorgesehen. Die Festlegung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Königsbrücker Straße ist hingegen nicht Gegenstand der Planfeststellung.

2.23 Einwander Nummer 121

Der Einwender ist nicht unmittelbar Betroffener, da er seinen Wohnsitz nicht im Einflussbereich des Vorhabens hat. Der Einwender sei lediglich durch das Vorhaben als regelmäßiger Nutzer der Königsbrücker Straße (Straßenbahn, PKW, Rad) betroffen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dennoch mit seinem Vortrag auseinandergesetzt.

Hinsichtlich der Anordnung der Straßenbahn sei ebenso wie bei der Betrachtung des Kfz-Verkehrs von einer städtebaulichen Integration auszugehen, wofür es gerade im Dresdner Straßennetz mit vergleichsweise ähnlichen Verkehrsbelastungen beispielhafte positive Lösungen gäbe, bei denen nicht immer der separate Gleiskörper die Regel sei. Dabei

sei zu beachten, dass bei der strategischen Bewältigung des ÖPNV-Fahrgastaufkommens neben der Straßenbahn auch die z. T. parallel verlaufende S-Bahn und deren Weiterentwicklung bzw. Ausbau mit zu berücksichtigen sei.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Der besondere Bahnkörper wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde für erforderlich erachtet, insofern wird hierzu auf die Ausführungen unter C.II und C.III verwiesen. Auch der Umstand, dass parallel eine S-Bahn Linie verläuft, führt nicht zu einer anderen Abwägung. Denn die Straßenbahn und die S-Bahn haben unterschiedliche Verkehrsfunktionen. Die Straßenbahn verbindet vor allem in den innerstädtischen Hauptverkehrsrelationen die Stadtteilzentren mit der Innenstadt, und übernimmt hierbei maßgeblich die Gebieterschließung in der Fläche. Die S-Bahn mit ihren weiter auseinanderliegenden Zugangsstellen sorgt hingegen für eine übergeordnete, schnelle Verbindung zwischen der Stadt Dresden und dem Umland. Unabhängig von der S-Bahn hat die Straßenbahn entlang der Königsbrücker Straße u. a. auch für eine attraktive Anbindung der Stadtteile Äußere Neustadt und Leipziger Vorstadt an den innerstädtischen ÖPNV eine außerordentliche Bedeutung. So haben innerhalb des Planungsabschnittes der Königsbrücker Straße mehr als 14.000 Fahrgäste pro Tag ihre Quelle und ihr Ziel.

Die genannten Entwicklungsziele würden durch die Planungslösung nicht erreicht, vielmehr diesen zum Teil sogar entgegengewirkt. Die Seitenräume würden durch die Verbreiterung der Fahrbahn (Kfz- und separater Gleiskörper sowie Parkstellplätze) zu Lasten von Aufenthalt, Fußverkehr und Straßengrün (Bäume) reduziert. Ebenso erhöhe sich dabei die Trennwirkung des Straßenraumes einschließlich verringerter Attraktivität für direktes Queren. Zudem erhöhten sich durch das Orientieren auf neue LSA die Trennwirkungen wegen des damit einhergehenden Ausschließens des direkten Querens (im heutigen Zustand) bzw. des geplanten Zwangsquerens mit Hilfe der Signalanlagen die Gesamtfußweglängen erheblich.

Gerade die als Ziel genannte Stärkung der Handelsfunktion setze das möglichst überall direkte bzw. kreuzweise Queren voraus, dass der heutige Querschnitt ermögliche und zukünftig dann nur noch im Abschnitt ohne separates Gleis, aber auch hier nur abschnittsweise möglich sei (zwischen Scheunenhof und Eschenstraße auch nicht, weil hier auf einen fahrbahnanliegenden Fußweg zu Gunsten eines durchgehenden Parkstreifens verzichtet werde, der zudem keine Baumscheiben enthalte, die quasi als Hilfsquerungshilfe dienen würden).

Die LSA am Knotenpunkt Katharinenstraße könnte entfallen, würde auf die Linksabbiegespur verzichtet werden.

Insgesamt sei zu konstatieren, dass sich die Bedingungen für den Fußverkehr hinsichtlich Flächenangebot und freizügiger Wegewahl verschlechtern und somit das gesamte Ziel verfehlt werde.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße muss vielfältigen Nutzungsansprüchen genügen. Bei der Planung wurden daher neben den erforderlichen verkehrlichen Randbedingungen auch die Anforderungen der Seitenräume sowie dem Erhalt der ortstypischen Gegebenheiten und der Straßencharakteristik berücksichtigt. Die Fußgängerqualität ist hierbei wichtiger Planungsbestandteil, bei dem die Schaffung sicherer sowie barrierefreier Anlagen grundlegende Aufgaben sind. Dies erfolgt bei der Königsbrücker Straße insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten

für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr. Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehweganlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion. Zudem trägt die Planung von Grünflächen sowie Baumneupflanzungen, der Einordnung von Sitzgelegenheiten und von Trinkbrunnen zum Ausgleich der eingewandten Verschlechterung der Aufenthaltsfunktion bei.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht fest, dass die Belange des Fußgängerverkehrs Eingang in die Planung gefunden haben und unter Beachtung der unterschiedlichen Interessen (u. a. ÖPNV, Naturschutz, Denkmalschutz) umfassend berücksichtigt wurden. Dies ergibt aus nachfolgenden Erwägungen:

Durch das Vorhaben werden die Verkehrsräume und damit auch der Gehwegbereich neu geordnet und von Fremdnutzungen (u. a. Radverkehr, Parken/Anlieferung) befreit, die die bestehenden Anlagen derzeit erheblich beeinträchtigen. Durch diese Separierung sich bisher überlagernder Verkehrsräume/Nutzungen kann damit zukünftig die Qualität und Sicherheit der Fußgängeranlagen deutlich erhöht werden, da diese insbesondere nach Vorhabenumsetzung nur der alleinigen Nutzung des Fußgängerverkehrs zur Verfügung stehen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass aufgrund des Charakters der jeweiligen Ausbauabschnitte (Verbindungs-, Geschäfts- bzw. Hauptgeschäftsstraße) und vorhandener Zwangspunkte nicht durchgehend die gleichen Gehwegbreiten notwendig sind. So werden beispielsweise im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt (Hauptgeschäftsstraße) die Gehweganlagen breiter gestaltet, um Geschäftsauslagen und Außengastronomie zu gewährleisten, als in anderen Abschnitten.

Im Hinblick auf die bemängelte eingeschränkte Querungsmöglichkeit der Königsbrücker Straße für Fußgänger wird klargestellt, dass im Kernbereich des Ortsteilzentrums, also im Bereich mit dem höchsten Fußgängeraufkommen zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg kein besonderer Bahnkörper vorgesehen und damit das Queren der Straße - wie bisher auch - möglich bleibt. Unabhängig davon sieht das Vorhaben eine Vielzahl signalisierter Querungsstellen vor, die eine gesicherte Querung der Verkehrsanlage durch Fußgänger gewährleisten.

Bezüglich eines möglichen Wegfalls der Linksabbiegespur am Knotenpunkt Katharinenstraße wird darauf hingewiesen, dass diese im Rahmen des Verfahrens mit dem Ergebnis abgewogen wurde, dass sie für die Erschließung der Neustadt aus nördlicher Richtung für den MIV erforderlich ist. Um in diesem Bereich zukünftig eine sichere Querung insbesondere des Rad- und Fußverkehrs zu gewährleisten, ist deshalb die Lichtsignalanlage zwingend notwendig.

Unabhängig ihrer heutigen Klassifizierung seien die genannten „wichtigen regionalen und überregionalen Funktion Straßenverbindung von LH DD in Richtung Hoyerswerda und Cottbus“ nicht mehr aktuell bzw. nicht mehr zutreffend; diese Relationen würden infolge des tangentialen Straßennetzausbaus inzwischen über Hansastraße, A 4 oder Waldschlößchenbrücke-Staufenbergallee-Hansastraße etc. abgewickelt. Sogar die früher starke Nutzung der Königsbrücker Straße aus Richtung Stadtzentrum zum Flughafen erfolge fast ausschließlich über Hansastraße und die A 4-Anschlussstelle Flughafen. Zudem stelle sich die Frage: Was sollten diese Funktionsbenennungen, wenn ohnehin der Verkehrsentwicklungsplan diese zukünftig ohnehin ausschließe?

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße ist im Rahmen des Gesamtstraßennetzes von Dresden zu betrachten. Dieses ist nur so leistungsfähig wie die unterschiedlichen Netzbestandteile miteinander zusammenwirken. So muss im Fall notwendiger Einschränkungen einzelner Netzteile - beispielsweise durch Havarien oder Baustellen - das übrige Hauptstraßennetz in der Lage sein, den Verkehr aufrecht zu erhalten. Hierbei erfüllt die Königsbrücker Straße eine wichtige Funktion. Ein reines Abstellen allein auf die überregionale Verbindungsfunktion wird ihrer Bedeutung dabei nicht gerecht. Denn über diese Funktion hinaus wird die Königsbrücker Straße aufgrund ihrer Lage immer auch Verbindungsfunktion für die städtische Relation zwischen dem Stadtzentrum und den nördlich der Stauffenbergallee gelegenen Wohn- und Gewerbegebieten/Flughafen haben. In diesem Zusammenhang besitzt sie insbesondere eine überdurchschnittliche Bedeutung für den Öffentlichen Nahverkehr, als Rettungsweg und als Schwerlasttransportstrecke.

Nicht richtig zutreffend sei die Beschränkung der Kategorie „innerstädtische Geschäftsstraße“ auf dem Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg. Zumindest die Bereiche bis Paulstraße bzw. Stetzscher Straße seien dem zuzurechnen, wobei gemäß der o. g. städtebaulichen Entwicklungsziele (Stärkung Ortsteilzentrum, weitere Schärfung des Einzelhandels und Branchenprofils sowie Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raumes) vor allem auch des Abschnittes bis zum Albertplatz planerisch so behandelt werden sollte. Auch weil das eine durch den Ausbau der Königsbrücker Straße angeregte Folge städtebaulicher Entwicklungen wäre. Das würde dann auch zu einer straßenraumplanerischen Hinterfragung des separaten Gleises führen. Die Einordnung als HS IV ergebe sich auch aus der inzwischen erfolgten Halbierung des DTV von rd. 30.000 auf rund 15.000 Kfz.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

An der Zuordnung der Straßenkategorien bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II, insbesondere C.II.4.2 verwiesen.

Obwohl der Neubau von Fußgänger-LSA den Fußgängern zu Gute kommen sollen, würden sie erheblich das freizügige Zu-Fuß-Queren einschränken, weil Fußgänger ggf. erhebliche Wartezeiten beachten müssten und Fußgänger zudem möglichst nicht in LSA-Nähe queren sollten, was im Vertrauen darauf die Aufmerksamkeit des fließenden Kfz-Verkehrs einschränke und zu Konflikten, insbesondere zu Lasten der Fußgänger führen könne. Deshalb werde vorgeschlagen, die Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs auf 30 km/h zu beschränken (zumindest zwischen Stetzscher und Tannenstraße).

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und darauf verwiesen, dass die Festlegung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens ist, sondern im Nachgang durch die zuständige Verkehrsbehörde festgelegt werden kann. Überdies sind vorhabenbedingt keine Anhaltspunkte für eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung erkennbar.

Zudem sollten Fußgänger-LSA, wenn für erforderlich gehalten, nur als Bedarfsampel für Fußgänger betrieben werden. Davon abgesehen beeinflussten zu viele LSA auch die „Leichtigkeit“ des ÖPNV negativ bzw. erhöhten dessen Reisezeit.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und klargestellt, dass an allen LSA vollverkehrsabhängige Steuerungen mit entsprechenden Eingriffsmöglichkeiten der Straßenbahn zur Beschleunigung des ÖPNV eingerichtet werden. Eine Beeinträchtigung der Leichtigkeit des ÖPNV wird durch die Planfeststellungsbehörde deshalb nicht gesehen. Unabhängig davon hat die der Planung zugrundeliegende

verkehrstechnische Untersuchung die Leistungsfähigkeit der geplanten Verkehrsanlage nachgewiesen.

Zur Förderung der Aufenthaltsqualität und des Fußverkehrs enthalte die Planung an mehreren Einmündungen Gehwegüberfahrten (Scheunenhofstr., Schweppnitzer Str., Eschenstraße usw.). Dabei seien die Vorgaben der EFA nicht konsequent genug umgesetzt worden, was überprüft und nachgearbeitet werden müsse. Davon abgesehen werde vorgeschlagen, weitere Anbindungsbereiche als Gehwegüberfahrten zu gestalten, wie Stetzscher Straße, Katharinen-, Louise-, Jordan-, Paul-, Tannen- sowie Förstereistraße Nord und Süd.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Für die Dresdner Äußere Neustadt und damit auch für den Großteil des Vorhabensbereichs existiert die städtische Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“. Ziel dieser ist es, die städtebauliche Eigenart des Gebietes zu erhalten. Dazu gehört u. a. auch der Erhalt des charakteristischen Erscheinungsbildes der Äußeren Neustadt mit den Straßenprofilen, der Ausbildung von Bordsteinen sowie der für Gehwege verwendeten Materialien. Die Beseitigung der Fußwege und Bordsteinkanten sowie die Anlage eines einheitlichen großflächigen Straßenbelages sind deshalb mit der Erhaltungssatzung nicht vereinbar (siehe Pkt. 4.1 der Erhaltungssatzung).

Die Ausführung von weiteren Nebenstraßen als Gehwegüberfahrt widerspricht dem Erhalt der städtebaulichen Gestaltung im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung bzw. ist aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung und Frequentierung (z. B. Louisestraße, Tannenstraße) nicht angezeigt.

Die Verbesserung der Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs sei ein Relikt aus Zeiten des autogerechten Planens und widerspreche den o. g. städtebaulichen Entwicklungszielen sowie denen des Verkehrsentwicklungsplanes und vor allem dem angestrebten Charakter einer „innerstädtischen Geschäftsstraße“.

Der Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Planung erfolgte entsprechend den technischen Vorgaben der RAST 06 und ihrem städtebaulichen Charakter. Danach wurde die Querschnittsplanung im zentralen Geschäftsbereich (Katharinenstraße bis Bischofsweg) im Wesentlichen entsprechend an den durch die RAST 06 empfohlenen Querschnitten für Örtliche Geschäftsstraßen (Pkt. 7.8) bzw. Hauptgeschäftsstraßen (Pkt. 8.10) angelehnt. Die nördlich und südlich anschließenden Abschnitte wurden ebenfalls entsprechend der in der RAST 06 vorgesehenen Querschnitte geplant (u. a. Verbindungsstraße Pkt. 11.10). Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht damit fest, dass das Vorhaben entsprechend der gültigen technischen Regeln geplant wurde. Eine rein „autogerechte Planung“, wie vom Einwender unterstellt, liegt damit nicht vor. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass die RAST 06 sämtliche Verkehrsarten berücksichtigt.

Die Benennung der Einordnung von durchgängigem Straßenbegleitgrün erwecke den Eindruck einer zukünftig verbesserten Ausstattung und verschweige den historisch vorhandenen durchgehenden Alleecharakter, dessen Restbestand mit der Planung gerade dort am stärksten vernichtet werde, wo er noch am meisten vorhanden sei, nämlich zwischen Paul- und Tannenstraße.

Wie bereits ausgeführt, erfordert eine so umfassende Planung, wie die vorliegende, eine Vielzahl von Kompromissen. Dies gilt auch im Hinblick auf die genannten Gehölzfällungen. Diese sind erforderlich. Im Übrigen können bei keiner der realistisch in Betracht kommenden Varianten die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Auf die Ausführungen unter C.V.9.1 wird verwiesen.

Die Einordnung bisher kaum vorhandener Parkstellplätze führe zur Reduzierung möglicher Baumstandorte bzw. der Einordnung von durchgängigem Straßenbegleitgrün. Daher seien Stellplätze zu Gunsten von Baumstandorten zu reduzieren. Das Anordnen von Parkstellflächen mit geringen Abständen führe zu Sichtbehinderungen für dazwischen auf freier Strecke querender Fußgänger (vorgeschriebene Sichtdreiecke würden dabei nicht eingehalten). Insofern trage eine Stellplatzreduktion zu Gunsten von Baumstandorten (Hilfsquerungshilfe) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bei.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und auf die bereits gemachten Ausführungen insbesondere bezüglich der Abwägung der verschiedenen Belange bei Vorhabenerstellung verwiesen.

Ergänzend wird mitgeteilt, dass die Einordnung der neuen Baumstandorte unter dem Aspekt der Wiederherstellung einer durchgängigen und auch hinsichtlich der Wuchsgröße einheitlichen Baumallee erfolgt ist. Dabei waren neben den u. a. notwendigen Sichtfeldern an Kreuzungen, Einmündungen und Gehwegüberfahrten auch eine Vielzahl von Zwangspunkten (z. B. Fahrleitungs-, Beleuchtungsmaste, unterirdische Versorgungsanlagen) zu berücksichtigen. Insoweit stellen die Baumeupflanzungen einen Kompromiss zwischen den verschiedenen betroffenen Belangen (u. a. Naturschutz, Fußgängerverkehr, ruhender Verkehr) dar.

Zu fragen sei, ob die EFA (Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen) beachtet wurden. Spätestens hier müsse auf die für die Straßenraumgestaltung einer und insbesondere dieser „innerstädtischen Geschäftsstraße“ relevanten Richtlinien, wie die RAST und die ESG (Empfehlungen zur Straßenraumgestaltung innerhalb bebauter Gebiete) hingewiesen und benannt werden, inwieweit diese planerisch berücksichtigt worden seien. Bezüglich der RAST gehe es um die entscheidende Frage, inwieweit ein „geführter“ oder „individueller“ Entwurf bzw. eine städtebauliche Bemessung erfolge, entsprechende Aussagen würden in den Erläuterungen fehlen.

Die ESG sei offenbar nicht beachtet worden, da es sonst den hier unbedingt erforderlichen und konkret fehlenden „Stadtgestalterischen Beitrag“ geben würde. Daher werde auch das Ziel „Einordnung von durchgängigem Straßenbegleitgrün“ nicht erreicht. In diesem Sinne würden ebenso genannte Zielstellungen zur ortsgerechten Stadt- und Raumgestaltung, Gründerzeit etc. ad absurdum geführt.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass die Planung nach dem aktuellen Stand der Technik (u. a. RAST 06) erfolgt ist. Dass die Vorgaben nicht immer vollumfänglich umgesetzt werden konnten, liegt an der Lage des Vorhabenbereiches innerhalb eines dicht bebauten Stadtgebietes. Hierdurch bestehen

eine Vielzahl von Zwangspunkten (u. a. Bebauung, Denkmalschutz), die eine Anpassung der Planung unter Abwägung der verschiedenen Belange bedürfen.

Unabhängig davon ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Vorhabenträgerin die technischen Vorgaben und Richtlinien u. a. der EFA und ESG soweit durch Zwangspunkte und Abwägungen nicht eingeschränkt, umgesetzt hat. Das gilt insbesondere auch für „Einordnung von durchgängigem Straßenbegleitgrün“. Dies wird durch die Vielzahl der vorgesehenen Gehölzneupflanzungen entlang der Königsbrücker Straße deutlich.

Das Ziel „bestandsnah“ werde keinesfalls erfüllt, würden doch die Seitenräume nicht nur stark reduziert, sondern auch charakterlich verändert (Hausvorflächen, Vorgärten, Baumabstände, Parkstellplätze etc.). Zudem verdoppele sich die für den fließenden Verkehr in Anspruch genommene Fläche. Dabei würden ca. 3.114 m² Vegetationsflächen in befestigte Flächen umgewandelt.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und auf die bereits gemachten Ausführungen zur Abwägung der verschiedenen Nutzungsansprüche verwiesen.

Im Hinblick auf die zusätzlich in Anspruch genommenen Fläche wird klargestellt, dass diese im Wesentlichen Folge der Einordnung der zukünftig separaten Radverkehrsanlagen ist. Insoweit überwiegen hier die Belange des Radverkehrs denen des Erhalts unversiegelter Vegetationsfläche.

Keinesfalls orientiere sich die Neugestaltung der Königsbrücker Straße an dem in der Gründerzeit geschaffenen Standard zur einheitlichen Gestaltung des öffentlichen Raumes, was allein schon am Verhältnis Seitenräume zur Fahrbahn deutlich werde, abgesehen von den zuvor fahrbahnnah und raumproportionierend angeordneten Baumachsen. Die gemäß RAST bzw. ESG angegebenen optimalen Raumproportionen von 3:4:3 für Straßen ohne Mittelstreifen würden nicht gewährleistet. Die für Straßen mit raumwirksamem Mittelstreifen alternativen Werte seien hier nicht anwendbar, da der separate Gleiskörper kein raumwirksamer Mittelstreifen sei.

Gründerzeitstandard sei auch das für die Raumgliederung wichtige fahrbahnnah Pflanzten der Bäume gewesen, was durch die weitgehende Anordnung hinter den Parkstellplätzen nicht gewährleistet werde. Auch hierzu enthielten RAST und ESG klare Vorgaben, die verschwiegen würden. Wenn schon auf die Gründerzeit abgehoben werde, hätten diese Aspekte im „Stadtgestalterischen Beitrag“ sowie in einem speziellen „Denkmalpflegerischen Beitrag“ abgehandelt und deren Nichtanwendung begründet werden müssen.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Es wird klargestellt, dass die in der RAST 06 bzw. ESG angegebenen optionalen Raumproportionen aufgrund der vielfältigen Nutzungsanforderungen (u. a. separate Radverkehrsanlagen, Stellplätze) nicht vollumfänglich gewährleistet werden können. Auf die hierzu bereits gemachten Ausführungen wird ausdrücklich verwiesen.

Unabhängig davon ist die Planfeststellungsbehörde davon überzeugt, dass die Vorhabenträgerin - soweit möglich - die gestalterischen Merkmale des gründerzeitlichen Straßenraumes berücksichtigt hat. Dies zeigt sich u. a. im zentralen Bereich der gründerzeitlichen Blockrandbebauung zwischen Louisestraße und Bischofsweg, wo die an der Proportion des gründerzeitlichen Straßenraums orientierten Breiten der Seitenräume beachtet werden. Berücksichtigung finden die gestalteri-

schen Merkmale ebenfalls bei der Oberflächen- und Materialgestaltung (u. a. Wiederverwendung Granitkrustenplatten, Seifenpflaster, Verwendung von Granitbreitborden) sowie bei der straßennahen Einordnung der Bäume im Abschnitt zwischen Albertplatz und Paulstraße, welche nur im Bereich der „Platzbereiche“ unterbrochen wird.

Es sei nicht zutreffend, dass die Variante 8.7 stadtgestalterische Vorteile aufweise, über die hingegen die Variante 8.4 verfüge. Die stadtgestalterischen Vorteile seien nicht gegeben, da die Abschnitte mit separatem Gleis eine quasi ebenso große Verbreiterung der Fahrverkehrsflächen zu Lasten des Seitenraumes, der Raumproportionen, Alleestaltung etc. erfahren würden, wie bei der vierspurigen Variante. Gerade der Bereich am KP Bischofsweg verliere die Gestalt- und insbesondere Aufenthaltsqualität durch überbreite Fahrflächen. Der für den Stadtraum an dieser Stelle gestalterisch und funktionell besonders wichtige Platz vor der Schauburg werde fast auf die Hälfte reduziert. Ähnliches gelte für die Seitenraumfläche auf der Nordseite des Bischofswegs.

Stadtgestalterisch relevant sei auch der Erhalt bzw. die Revitalisierung des Baumbestands insgesamt sowie teilträumlich besonders zwischen Paul- und Tannenstraße, wo eine nur für höchst selten stattfindende „Schwerlasttransporte“ erforderliche Linksabbiegespur eingeordnet werden solle.

Stadtgestalterisch ebenso negativ sei die Straßenaufweitung am KP Katharinenstraße infolge der Einordnung einer Linksabbiegespur. Hier würden die Vorflächen vor dem zu beachtenden historischen Postgebäude quasi halbiert, was keinesfalls durch die in den Erläuterungen hervorgehobene Freiflächengestaltung kompensiert werden könne. Verschärfend komme hinzu, dass die angeordneten Parkstellflächen keine durchgehende Baumreihe erhielten. Insgesamt sei es somit falsch, der Lösung stadtgestalterische Vorteile zuzusprechen.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen und nochmals klargestellt, dass die Planung einen nach Abwägung aller Belange mit- und gegeneinander erzielten Kompromiss darstellt, bei denen bestimmte Interessen zugunsten anderer vorrangig sind oder zurücktreten mussten. Dies gilt beispielsweise im Hinblick auf die städtebauliche Funktion im nördlichen Abschnitt des Vorhabenbereichs, die bei Variante 8.4 im Vergleich zur Vorzugsvariante 8.7 negativer zu bewerten ist. Nähere Ausführungen auch zur städtebaulichen Funktion finden sich unter C.III in diesen Beschluss, worauf explizit verwiesen wird.

Unabhängig davon wird darauf hingewiesen, dass es zwischen der Variante 8.4 und 8.7 gerade im zentralen Planungsbereich zwischen der Louisestraße und dem Bischofsweg in Bezug auf die Raumproportionen und Seitenraumbreiten keine relevanten Unterschiede gibt und bei keiner in Betracht kommenden realistischen Variante die Bestandsbäume erhalten werden können.

Gerade die städtebaulichen Vorgaben werden nicht erfüllt, da die städtebauliche Eigenart des Gebietes weitgehend verletzt werde. Es sei zu vermuten und daher zu überprüfen, inwieweit dadurch die Erhaltungssatzung gefährdet werde.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und darauf verwiesen, dass die städtebaulichen Ziele, insbesondere die Ziele der Erhaltungssatzung H-04 „Äußere Neustadt“ der Planung zugrunde gelegt und bei der Bewertung der Planungsvarianten und der Abwägung der Planungsziele beachtet wurden. Die Planfeststellungsbehörde hat deshalb keinen Zweifel daran, dass die städtebaulichen Vorgaben berücksichtigt wurden.

Die prognostische DTV-Entwicklung sei in Ordnung. Nicht nachvollziehbar sei das Ansteigen des Schwerverkehrsanteils auf 7% - 8%. Wie sei dieser Anstieg begründet? Es werde gefordert aufzuzeigen, ob und wie sich dieser höhere Anteil auf die QSV-Werte auswirke.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und klargestellt, dass die Steigerung des Schwerlastanteils aus der methodengerecht erstellten Verkehrsprognose (Verkehrsmodell Dresden und Region 2035) resultiert. Die Überprüfung der verkehrsplanerischen Untersuchung durch die Planfeststellungsbehörde auf ihre Methodengerechtigkeit und Plausibilität hin hat ergeben, dass diese geeignet ist, die Verkehrswirksamkeit der vorliegenden Maßnahme zu belegen. Die Planfeststellungsbehörde bestätigt damit die Eignung der Verkehrsuntersuchung, die Erforderlichkeit der Maßnahme prognostisch zu untermauern. Diese Annahme ergibt sich daraus, dass ausgehend von der Analyse des Ist-Zustandes unter Einbeziehung verschiedenster Parameter u. a. der Ergebnisse der 8. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des Freistaats Sachsen, der Landesverkehrsprognose 2030, der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung für den überregionalen Verkehr, möglichen Industrieansiedlungen, zukünftiger Ausbau der Infrastruktur und dem Dresdner Radverkehrskonzept ein nachvollziehbares, realistisches Netz- und Nachfragemodell für den Prognosehorizont 2035 erarbeitet wurde. Die Planfeststellungsbehörde hat daraus folgend keine Zweifel an der prognostizierten Erhöhung des Schwerlastverkehrs.

Da der Linienbesatz und die Zugfolge im Tagesverkehr prognostisch beibehalten und der Kfz-DTV zurückgehen werde, sei nicht nachzuvollziehen, wieso dann ein separater Gleiskörper mit den mehrfach o. g. negativen Auswirkungen angeordnet werde. Der separate Gleiskörper solle entfallen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße wurde entsprechend den Anforderungen an eine Hauptverkehrsstraße im Dresdner Stadtstraßennetz insbesondere mit dem Ziel der besseren Verkehrsabwicklung des ÖPNV geplant. Dabei hat die der Planung zugrundeliegende verkehrstechnische Untersuchung gezeigt, dass sich bei einer - wie bisher - durchweg gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen die Verkehrsqualitäten im ÖPNV von LOS B/C bei der Vorzugsvariante 8.7 auf LOS C/D signifikant verschlechtern (vgl. Unterlage 1, Anlage 2.1). Im Ergebnis dessen ist der besondere Bahnkörper für das Erreichen einer akzeptablen Verkehrsqualität beim ÖPNV im Vorhabenbereich zwingend erforderlich. Dass es dadurch zu relevanten Behinderungen insbesondere des MIV kommt, hat die verkehrstechnische Untersuchung nicht gezeigt. Gerade vor dem Hintergrund, dass im Rahmen dieser Untersuchung auch Rechtsabbieger und mögliche Behinderungen mit Radfahrern und Fußgängern betrachtet wurden, steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es durch die teilweise Einordnung eines separaten Gleiskörpers zu keinen relevanten Einschränkungen des Verkehrs kommen wird.

Es werde angezweifelt, dass eine echte Alternativenprüfung durchgeführt und zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geprüft worden seien, denn dann wäre ein stadtgestalterischer und denkmalpflegerischer Beitrag angefertigt worden, die die Bedeutung des Erhalts und insbesondere der Revitalisierung der Alleebaumachsen hervorgehoben und zu einer echten und vor allem offenen Abwägung bezüglich der Vermeidung der Baumfällungen gegenüber der Aufgabe der historischen Fahrbahnproportionen zugunsten von zu starken Aufweitungen zur Schaffung von Linksabbiegespuren etc. geführt hätten.

Auch das zu weite Absetzen der neuen Bäume von den Fahrbahnrandern und das geringere Pflanzen von Bäumen zu Gunsten von mehr Parkstellflächen wäre dann klarer als Gestaltungsverlust benannt und sicher vermieden worden, was letztlich auch zum Anordnen von mehr Bäumen geführt hätte. Klar sei, dass die neuen Baumachsen infolge heutiger verkehrlicher Anforderungen von der historischen Enge abweichen müssten, jedoch so fahrbahnnah wie möglich anzuordnen seien. Es sei falsch, dass die Baumreihen ab Paulstraße kein Anordnen von Radverkehrsanlagen ermöglichten. Alternativ hätten hier Lösungen mit einer Führung hinter bzw. zwischen den Bäumen erarbeitet und abgewogen werden müssen, zumal in diesem Bereich die Bebauungsstruktur (wenig Grundstückszufahrten und Nutzungen) letztlich den Baumverzicht mit Beseitigung des unbefriedigenden Zustands, der sowohl den Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr als auch die Nutzbarkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs beeinträchtigt, zu begründen.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen und darauf hingewiesen, dass im Rahmen einer Alternativenprüfung verschiedene Interessen miteinander abzuwägen sind.

Die vom Einwender angeführten Punkte (u. a. Gehölzfällungen/-neupflanzungen, Radwegführung) sind lediglich ein Teil der Kriterien, die bei dieser Prüfung betrachtet wurden. Als wichtige zu berücksichtigende Belange sind beispielhaft die Leistungsfähigkeit des ÖPNV und des MIV, die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer und die Drittbetroffenheit durch Grunderwerb zu nennen. Die Planfeststellungsbehörde hat unter Zugrundelegung der berücksichtigungswürdigen Belange eine umfangreiche Variantenuntersuchung durchgeführt und die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten mit- und gegeneinander abgewogen. Als Ergebnis dieser Abwägung steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Variante 8.7 die Vorzugsvariante ist. Detaillierte Ausführungen hierzu finden sich unter C.III zu diesem Beschluss, worauf ausdrücklich verwiesen wird.

Zur Verdeutlichung, dass aufgrund der Vielzahl von Interessen eine vollumfängliche Umsetzung bestimmter Belange regelmäßig nicht möglich ist, wird auf die Forderung des Einwenders hinsichtlich einer Radführung hinter bzw. zwischen den Bäumen am Fahrbahnrand verwiesen. Dieser Vorschlag ist zwar im Interesse der Baumerhaltung und der städtebaulichen Gestaltung, allerdings birgt er auch ein hohes Konfliktpotenzial zwischen Radfahrern, Fußgängern und ruhendem Verkehr. Deswegen war er im Rahmen der Abwägung zugunsten der Sicherheit des Rad- und Fußgängerverkehrs abzulehnen.

Ein separater Gleiskörper sei nicht erforderlich bzw. wäre in einer Abwägung mit der Alleeerevitalisierung und Optimierung einer alternativen Radverkehrsführung sicher als nachrangig eingeordnet worden.

Der Einwand wird zurückgewiesen und auf die bisherigen Ausführungen verwiesen.

Die planerisch vorgesehenen Maßnahmen zur Berücksichtigung einer ausgewiesenen Schwerlasttransportstrecke im städtischen Straßennetz sei nicht erforderlich und wirtschaftlich nicht vertretbar, abgesehen von den bereits o. g. negativen Auswirkungen auf die Straßenraumgestaltung etc. Mit dem Ausbau der Stauffenbergallee entfalle die betreffende Schwerlasttransportstrecke ohnehin. Die vorgesehene Verbreiterung der Tannenstraße sei nicht notwendig. Davon abgesehen werde bei stattfindenden Schwerlasttransporten der Straßenraum ohnehin anforderungsgerecht gesperrt bzw. unter Nutzung normal nicht befahrbarer Fahrflächen verkehrsorganisatorisch bzw. polizeilich geregelt und begleitet.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin besitzt ein Vorrangnetz für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte, welches sich grds. am Hauptstraßennetz und unter Beachtung von vorhandenen Höhen- und Tonnagebegrenzungen an weiteren Streckenabschnitten orientiert. Die Tannenstraße zwischen Rudolf – Leonhard – Straße und Königsbrücker Straße ist Teil dieses Vorrangnetzes. Dieser Umstand war im Rahmen der Planung zwingend zu berücksichtigen und diese entsprechend auszugestalten.

Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass, entgegen der Ansicht des Einwenders, ein Großteil der erforderlichen Großraumtransporte ohne polizeiliche Begleitung und/oder zusätzliche Absperrmaßnahme erfolgt und selbst nach einem Ausbau der Stauffenbergallee die Tannenstraße aufgrund der im Vergleich zur ausgebauten Stauffenbergallee größtmöglichen Durchfahrtshöhe im Vorrangnetz für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte auch weiter eine wichtige Bedeutung haben wird.

Es müsse darauf verwiesen werden, dass die Variante 8.4 ähnliche Verkehrsqualitäten aufweise wie die Vorzugsvariante. Im Straßenverlauf punktuell vorhandene geringfügig bessere Berechnungsergebnisse seien gesamtplanerisch vernachlässigbar. Betont werden müsse hierzu aber, dass diese sehr geringen Verbesserungen mit den vielen bereits o. g. Nachteilen erkaufte würden und es daher nicht viel besser sei als die frühere vierspurige Variante.

Grundsätzlich müsse erwähnt werden, dass die HBS-Bewertung bzw. LOS-Methode nur ein Element zur Beurteilung der Verkehrsqualität sei, zumal damit nur Spitzenzustände beurteilt würden, wodurch die ansonsten ganztätig im Tages- und Wochenverlauf wesentlich besseren Verkehrsbedingungen zu sehr aus dem Focus fielen. Nach HBS sei die 50. Spitzenstunde des Jahres als Bemessungsgrundlage zu wählen. In den Unterlagen fehlten Angaben dazu. Zudem werde unter 4.13.1 des Erläuterungsberichtes eine Spitzenstunde mit höchster Verkehrsbelastung erwähnt. Es werde eine klare Aussage erwartet, welche Spitzenstunde verwendet und wie diese ermittelt worden sei.

Erwähnt werden müsse auch, dass die LOS-Methode eher für Neuplanungen, bei denen eine freie Fläche verfügbar sei, konzipiert worden sei, wo hingegen beim Um- und Ausbau vorhandener Straßen entsprechend interpretiert und abgewogen werden müsse. Dafür sei die städtebauliche Bemessung nach RASt der bessere Weg, wobei die LOS-Methode angemessen einbezogen werden könne. Zudem werde um Aufklärung gebeten, wieso bei Planungen in Dresden die LOS-Methode angewendet werden müsse, während das z. B. in Leipzig nicht erfolge.

Die Ausführungen wurden beachtet.

Die Königsbrücker Straße wurde gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen entsprechend den Anforderungen an eine Hauptverkehrsstraße im Dresdner Stadtstraßennetz geplant. Die verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufes erfolgte dabei auf Grundlage des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) mit der Qualitätsstufe D. Ergänzend zum HBS fordert das Allgemeine Rundschreiben Straßenbau Nr. 14/2015, Pkt. 7 des Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, dass *„Bei der Abfolge von Elementen von Straßenverkehrsanlagen stets nachzuweisen ist, dass jedes der Einzelelemente mindestens die Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes (QSV) D erfüllt. Ist nur für ein Element dieser Nachweis nicht möglich, so ist die Mindestverkehrsqualität der Gesamtanlage nicht erreicht.“*.

Diese Leistungsfähigkeit konnte bei Variante 8.4 im Vergleich zur Variante 8.7 nicht erreicht werden. Insoweit weist die Variante 8.4 nicht die geforderten Voraussetzungen auf. Unabhängig davon ist Variante 8.7 auch aus anderen Gründen vorzugswürdig. Auf die Ausführungen hierzu unter C.III wird verwiesen.

Hinsichtlich der maßgebenden Bemessungsverkehrsstärke wird darauf hingewiesen, dass diese anhand der zugrundeliegenden Modellprognose ermittelt wurde. Richtig ist zwar, dass in der Regel die 50. Spitzenstunde eines Jahres für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen zu nutzen ist, allerdings war vorliegend aufgrund der zukünftig zu erwartenden rückläufigen Verkehrszahlen mittels der Modellprognose eine dem prognostizierten Verkehr angemessene Verkehrsbelastung zu Grunde zu legen. Daraus folgend wurde der für die maßgebende Spitzenstunde in der Anlage 4 zum Erläuterungsbericht angegebene Spitzenstundenfaktor auf die Modellprognose angewendet.

Zur besseren und für die Öffentlichkeit verständlicheren Darstellung werde vorgeschlagen, für die relevanten Knotenpunkt- bzw. Straßenabschnitte eine Schwellwert-QSV-Berechnung durchzuführen, um aufzuzeigen, ab welcher Belegung bzw. welchem Ausbaustandard eine QSV-Veränderung, z. B. von F nach D oder D nach C etc. erfolge. Außerdem sei es sehr hilfreich, wenn die Dimensionierung mit einer Verbesserung der Verkehrsqualität begründet werde, eine Nullfall-Betrachtung (wie bei Prognosen üblich) durchzuführen könne dabei u. U. deutlich machen, dass die Verkehrsqualität vielleicht im Bestand schon der geforderten QSV-Stufe entspreche oder so schlecht sei, dass ein Verkehr im IST-Zustand eigentlich kaum stattfinden dürfte, aber dennoch funktioniere. Zusammenfassend werde vorgeschlagen, sowohl ein Nullfall-Berechnung, als auch eine Schwellwertberechnung als Grundlage für eine objektive Qualitätsbewertung im Zusammenhang mit einer Abwägung der vielfältigen, bereits genannten städtebaulichen Kriterien durchzuführen.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Eine wie vom Einwender vorgeschlagene, Schwellenwertberechnung einzelner QSV wird durch die Planfeststellungsbehörde als nicht erforderlich und auch nicht als zielführend angesehen.

Ausschlaggebend für die Ausbauparameter eines Vorhabens sind die technischen Regelungen (u. a. wie vorliegend RAS 06) unter Berücksichtigung der verkehrstechnischen Bemessung und der angestrebten Qualitätsstufe (hier: D). Einen relevanten Einfluss hierauf durch die Schwellenwertberechnung einzelner Knotenpunkte/Straßenabschnitte sieht die Planfeststellungsbehörde nicht. Unabhängig davon, dass der Umfang von solchen Berechnungen nicht klar ist (jeder Knotenpunkt oder nur einzelne Knotenpunkte; nach welchen Kriterien erfolgt die Unterteilung?), haben solche Berechnungen keinen Mehrwert bzw. würden ggf. zur Verwirrung gerade bei fachfremden Betroffenen führen. Denn was nützt z. B. die Kenntnis des Schwellenwertes zwischen den Qualitätsstufen B und A, wenn eine solche Qualitätssteigerung praktisch nicht umgesetzt werden kann und eine andere - beispielsweise wie vorliegend - Qualitätsstufe D Planungsziel ist. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist deshalb entscheidend, dass die angestrebte Qualitätsstufe durch die Planung und ihr zugrundeliegenden Berechnungen erreicht wird. Darüberhinausgehende Berechnungen, die rein fiktive Qualitätsstufen als Gegenstand haben, würden die Planung lediglich künstlich aufblähen und ggf. deren Nachvollziehbarkeit erschweren.

Obwohl die Linksabbiegemöglichkeit am Bischofsweg entfallen solle, sei die Linksabbiegespur flächenmäßig weiter da, aber als gesperrte Fläche ausgewiesen. Da dementsprechend der Fahrbahnraum, hier insbesondere zu Lasten des Platzes vor der Schauburg und dessen Aufenthaltsqualität stark aufgeweitet sei, müsse die Fläche baulich entfallen und daher die Gleise zusammengerückt werden. Um den Schauburg-Vorplatz außerdem vor einer unnötigen Verkleinerung bewahren zu können, sollten die neuen Havariegleise der Straßenbahn auf einen Radius von max. 20 m verringert werden. Das Beibehalten der Sperrfläche berge auch die Gefahr einer späteren Freigabe zum Abbiegen, was zu verhindern sei.

Die Ausführungen haben sich bezüglich des geforderten Mindestradius des Havariegleises erledigt. Im Übrigen werden sie zurückgewiesen.

Die Planung sieht für das Havariegleis der Straßenbahn einen Mindestradius von 20 m vor, um so die Flächeninanspruchnahme, insbesondere im Bereich vor der Schauburg, zu minimieren. Die Forderung hat sich damit erledigt.

Ein Wegfall der ehemaligen Linksabbiegespur in Höhe der Schauburg wird abgelehnt. Zum einen wäre der Flächengewinn durch eine mögliche Beseitigung für den Vorplatz der Schauburg nicht wesentlich und zum anderen würde damit die Option entfallen ggf. in Zukunft, sofern dies verkehrlich notwendig ist, nachträglich eine Linksabbiegespur einzurichten. Vor dem Hintergrund der sich im ständigen Wandel befindenden Verkehrsbelastungen und Veränderungen des Hauptstraßennetzes kann dies nicht ausgeschlossen werden.

Die unbedingte Notwendigkeit der Linksabbiegespur vor der Tannenstraße werde angezweifelt und solle ohnehin zu Gunsten einer konsequenteren Baumanordnung entfallen, auch wenn dadurch die Verkehrsqualität etwas beeinträchtigt werde. Die Bedeutung der Linksabbiegespur für den Schwerlastverkehr sei zeitlich befristet und werde mit dem Ausbau der Stauffenbergallee entfallen. Bereits im heutigen Zustand bringe das gelegentliche Linksabbiegen keine Probleme. Es sei nicht vertretbar, für vielleicht nur wenige Jahre die Spur zu errichten, zumal damit die Grundlage für eine bessere Gestaltung des o. g. Baumbestandes möglich werde und der Umbau der Tannenstraße, die auch mit Baumverlusten verbunden wäre, entfallen könne.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Linksabbiegespur vor der Tannenstraße wird nicht nur für Schwerlast- und Großraumtransporte angeordnet. Hinsichtlich ihrer Erforderlichkeit auch nach dem Ausbau der Stauffenbergallee wird auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Die Notwendigkeit der Linksabbiegespur wird durch den Wegfall der Linksabbiegemöglichkeit in den Bischofsweg begründet. Zukünftig wird deshalb ein Teil des Verkehrs, der bisher am Bischofsweg links abgebogen ist, hierfür die Tannenstraße nutzen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist deshalb, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten, vor der Tannenstraße eine separate Linksabbiegespur erforderlich. Dies gilt gerade vor dem Hintergrund, dass im Bereich der neuen barrierefreien Haltestellen der Einbau eines nicht überfahrbaren Sonderbordes erfolgt.

Die Gesamtfahrbahnbreite auf 5,50 m festzulegen und mit dem Havariefall zu begründen, sei unangemessen, denn im Havariefall könne der ohnehin überfahrbar befestigte separate Gleiskörper benutzt werden. Gemäß RAST sei der Kfz-Fahstreifen sowohl bei HS III als auch HS IV mit 3 m vorgegeben, wobei die Radstreifen mit 2,25 m (HS III) bzw.

2,35 m (HS IV) breit sein sollen. Demzufolge könne die Fahrbahnbreite auf 5,35 m bzw. 5,25 m reduziert werden. Die im Ergebnis insgesamt erreichbare Fahrstreifenreduktion um 0,50 m bringe nicht nur Kosteneinsparungen, sondern trage auch zur Verbesserung der Stadtgestaltung bzw. Raumproportion bei. Vorgenannte Aussagen würden sich auf den gesamten Straßenverlauf beziehen.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Wie bereits ausgeführt, ist die Königsbrücker Straße dem Vorrangnetz für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte zugeordnet. Gemäß RAST 06 Pkt. 4.10 war in diesem Fall für die Grundmaße des Verkehrsraumes die Abmessung der Sonderfahrzeuge ausschlaggebend, beispielsweise um den notwendigen Sicherheitsabstand zum Radverkehr einhalten zu können. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin mit einer Fahrstreifenbreite von 3,50 m schon eine für die o. g. Transporte minimale Breite angesetzt, die zudem auch nicht wesentlich von der durch den Einwender geforderten abweicht (Unterschied ca. 0,15 - 0,25 m). Die Fahrbahnbreite ist deshalb nicht zu beanstanden.

Hinsichtlich der Rechtsabbiegespur vor dem Bischofweg ergebe sich die LOS-Betrachtung für den ÖPNV als QVS eine B und für den MIV B bzw. C. Daher sei auf die Rechtsabbiegespur zu verzichten, da gemäß o. g. Rundschreiben zu Gunsten sparsamer Varianten eine „D“ anzustreben sei. Falls nachgewiesen werden könne, dass sich ohne die Rechtsabbiegespur eine „F“ ergebe, könne diese akzeptiert werden, wenngleich sie zu einer städtebaulichen Verschlechterung hinsichtlich der Gestalt- und Aufenthaltsqualität des Bischofsplatzes führen würde.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat den Wegfall der Rechtsabbiegespur geprüft und im Ergebnis festgestellt, dass dieser zur einer Verschlechterung des Verkehrsablaufs und der Leistungsfähigkeit hin zu einer Qualitätsstufe E führen würde. Aufgrund dessen ist der Entfall der Rechtsabbiegespur abzulehnen.

Hinsichtlich der Linksabbiegespur zur Tannenstraße ergebe die LOS-Betrachtung für den ÖPNV als QVS eine A und für den MIV eine B. Daher sei auf die Linksabbiegespur gemäß o. g. Rundschreiben zu verzichten.

Die Forderung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen zur Notwendigkeit der Abbiegespur insbesondere im Rahmen von Schwerlast- und Großraumtransporte verwiesen.

Gemäß den bisherigen Erläuterungen sei zumindest ab Stetzscher Straße bis Paulstraße anstatt Straßenkategorie HS III die Kategorie HS IV anzuwenden, so dass die bereits zuvor erläuterten Fahrbahnbreitenreduzierungen zur Anwendung kämen.

Die Forderung wird mit dem Hinweis der Zuordnung der Königsbrücker Straße zum Vorrangnetz für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte und den daraus resultierenden notwendigen Ausbau zurückgewiesen.

Obwohl sich der Gerinnestreifen mit dem Sicherheitsabstand überdecke, werde die Sicherheit des Radverkehrs damit dann beeinträchtigt, wenn er aus entwässerungstechnischen Gründen als Pendelrinne ausgeführt werde, weil Radfahrer deshalb meist weiter links als erforderlich fahren (müssten) und damit näher an die Kfz herankämen. Pendelrinnen sollten daher nicht angewendet werden. Als Alternative für die Pendelrinnen sei in

Abhängigkeit vom jeweiligen Längsgefälle die Anzahl der Einläufe zu erhöhen. Die Entwässerungslösung mittels Pendelrinne sei prinzipiell nur begründet, wenn das Längsgefälle der Fahrbahn unter 0,5 % liege, was aber nur im Abschnitt bis ca. Eschenstraße zuträfe. Daher sei ab dort, weil zunehmend höhere Längsneigungen vorlägen, keinesfalls eine Pendelrinne erforderlich und müsse daher dort ohnehin entfallen.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Aus stadtgestalterischen Gründen, deren Beachtung der Einwender im Übrigen mehrfach gefordert hat, wurde der gesamte Vorhabenbereich mit einer Entwässerungsrinne geplant. Negative Auswirkungen auf den Radverkehr sieht die Planfeststellungsbehörde dadurch nicht, da die gemäß RAST 06 Nr. 6.1.7.4 erforderliche nutzbare Mindestbreite des Radweges von 1 m, die frei von Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen sein muss, eingehalten wird.

Die Pflasterung der Gerinnestreifen, unabhängig von einer Funktion als Pendelrinne, mit Natursteinpflaster, werde aus gestalterischen Gründen unterstützt. Die Breite ergebe sich aus dem ausgewählten Material, hier 0,33 m, weil Natursteinkleinpflaster (3 x 10 cm) angesetzt worden sei.

Die Zustimmung wird zur Kenntnis genommen.

Da sich gemäß eigener Bauerfahrungen Kleinpflaster als Gerinnestreifen auf Hauptstraßen nicht gut eigne und zudem die Fahrbahn im historischen Zustand nur Großpflaster aufweise, sollte solches verwendet werden. Der im Gestaltungshandbuch dargestellte Kleinpflasterdreizeiler zeige das Problem der Haltbarkeit durch Verlegung mit Kreuzfugen. Vorgeschlagen werde unter Verwendung des vorhandenen Materials Zweizeiler (ggf. Dreizeiler), die sich innerhalb des für die Radspur erforderlichen Sicherheitsabstands bewegen sollten.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und darauf hingewiesen, dass die Art der Pflasterverlegung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist.

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zur Klarstellung mitgeteilt, dass sich die Breite der Pendelrinne an der Breite der Straßenabläufe orientiert, damit eine durchgehende Fuge entlang der Rinne mit den Straßenabläufen hergestellt werden kann. Ein höhenmäßiges Pendeln im cm-Bereich in der Rinne sei mit drei Steinen besser zu gewährleisten als mit zwei Steinen. Bei der vorliegenden Planung sei Kleinpflaster verwendet worden, da sich die Bauweise sowie die Haltbarkeit der Entwässerungsrinne ob Klein- oder Großpflaster grundsätzlich gleichen. Aufgrund der ebeneren Oberflächenbeschaffenheit kann das Wasser bei Kleinpflaster besser und schneller abgeleitet werden.

Das Gleichrichterunterwerk (GUW) führe an der vorgesehenen Stelle - trotz unterirdischer Lösung - zu erheblichen Beeinträchtigungen hinsichtlich städtebaulicher Raumgestaltung, Begrünung, Flächennutzung etc. und insbesondere zum Verzicht auf eine alleeartige Baumpflanzung. Daher solle ein anderer Standort gewählt werden, wofür sich z. B. die Nordseite der Eschenstraße vis-a-vis Haus-Nr. 1/2 anbiete. Die dortige Straßenbreite von 10,20 m ermögliche problemlos die Anordnung der Einstiegsbauten bei Gewährleistung der Verkehrsfunktion. Auch das Entlüften usw. könne am Alternativstandort gemacht werden.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Es ist festzustellen, dass die Einordnung des GUW auf der Nordseite der Eschenstraße grds. möglich ist. Allerdings wären hierfür die Neuordnung der unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen sowie ggf. die Fällung von zwei große privaten Bäumen infolge der Baugrubenherstellung mit bis zu 12,40 m Tiefe erforderlich. Aus diesen Gründen wurde der Standort des GUW zugunsten der Königsbrücker Straße abgewogen.

Da angeführt werde, dass im Bereich besonderer Bahnkörper von 70 km/h ausgegangen werde, sei zu schlussfolgern, dass die 70 km/h zum separaten Gleiskörper führten. Wenn das so sei, würden die angestrebten 70 km/h abgelehnt. Davon abgesehen würden Fahrgeschwindigkeiten über 50 km/h die Sicherheit des querenden Fußverkehrs erheblich beeinträchtigen, da dieser den gepflasterten Gleiskörper als Querungshilfe nutze, auch unabhängig davon, dass LSA ggf. in der Nähe seien.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und darauf hingewiesen, dass die Geschwindigkeit nicht planfeststellungsrelevant ist, sondern im Nachgang durch die zuständige Verkehrsbehörde entsprechend den vorhandenen Randbedingungen geregelt wird.

Die Aussage zum Auseinanderziehen der Gleise, um zwischen den Gleisbereichen eine Linksabbiegespur anordnen zu können, stehe im krassen Widerspruch zu den straßenbaulichen Erläuterungen, wonach dieser Linksabbieger entfallen solle. Was stimme?

Der Einwand hat sich erledigt. Einen Entfall der Linksabbiegespur im Haltestellenbereich Louisenstraße ist nicht vorgesehen.

Davon abgesehen, werde das Auseinanderziehen und eine Linksabbiegespur abgelehnt.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Da zukünftig die Linksabbiegemöglichkeit am Bischofsweg entfällt, wurden als Ersatz hierfür im Bereich Louisenstraße/Lößnitzer Straße sowie der Tannenstraße Linksabbiegespuren angeordnet. Damit kann auch zukünftig die Erschließung des Hechtviertels bzw. die Verbindung zur B 170 sichergestellt werden.

Das Verändern der Abzweiganlagen am Albertplatz/Antonstraße zu Gunsten des Fußverkehrs werde zunächst sehr begrüßt. Um eine Breitenreduktion des überdimensionierten Anbindungsbereiches der Königsbrücker Straße zu ermöglichen, sollten die Radien der Abzweiganlagen auf ein Mindestmaß von max. 20 m reduziert werden. Damit ließen sich die Bedingungen für die Anordnung der Furten des Fuß- und Radverkehrs, wie auch die Räumzeiten des Kfz-Verkehrs (Aufstellabstände) verbessern. Die Belegung der Albertstraße sei in den letzten Jahren um ca. 40 % zurückgegangen, weshalb am Albertplatz/Aufstellbereich Bautzner Str. nur noch eine Geradeausspur in Richtung Königsbrücker Straße vorgesehen werden sollte. Damit werde es zunächst möglich, die Königsbrücker Straße nur mit einer Geradeausspur zu beginnen.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat im Bereich der Abzweige am Albertplatz eine Reduzierung der Abbiegeradien geprüft, jedoch keine Möglichkeit einer nennenswerten Verringerung der Radien erzielen können. Insbesondere die Lage der im Hinblick auf den zukünftigen Begegnungsverkehr von 2,65 m breiten Straßenbahnfahrzeuges bereits erneuerten Weichen für den Abzweig Antonstraße in Richtung Albertplatz Süd stellt dabei ein beschränkendes Kriterium dar. Dadurch ist auch der Einbau von Folgeweichen unter Berücksichtigung des bestehenden Kreuzungswinkels

und der festen Lagen der schon ersetzten Weichen mit einem Radius von $r = 20 \text{ m}$ nicht möglich. Im Ergebnis dessen steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass eine Verringerung des Abbiegeradius, soweit es technisch möglich ist, keine relevanten Auswirkungen auf den Raumbedarf hat, sondern vielmehr einen erhöhten Verschleiß nach sich ziehen würde.

Im Hinblick auf die Reduzierung der Geradeaus-Fahstreifen ist festzustellen, dass dies eine erhebliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Albertplatzes zur Folge hätte. In diesem Fall müssten für den Geradeausverkehr die Grünzeiten angehoben werden. Da entsprechende Grünzeitreserven hierfür nicht existieren, würde es regelmäßig zu einem nicht unerheblichen Rückstau kommen. Hinzu kommt, dass sich dieser durch Rechtsabbieger, die aufgrund von Fußgänger und Radfahrer anhalten müssten, zusätzlich aufbauen würde. Die Forderung nach nur einer Geradeausspur war aus diesen Gründen abzulehnen.

Weiterhin solle untersucht werden, inwieweit durch einen Grünvorlauf für die Straßenbahn der separate Bahnkörper in nördlicher Richtung entfallen könne. In der Gegenrichtung sollte die Geradeausspur entfallen.

Der Vorschlag des Grünvorlaufs der Straßenbahn wurde geprüft, ist aber aus nachfolgenden Gründen abzulehnen:

Im Falle der Umsetzung eines Mischfahstreifen wäre eine zeitgleiche Freigabe von Mischverkehr und Straßenbahn am Albertplatz in Richtung Nord infolge des nicht ausreichenden Querschnittes der Fahrbahn nicht möglich. Dies würde zu drastischen Einschränkungen der Freiheitsgrade bei der Beschleunigung des ÖPNV und damit zu erheblichen Verlusten hinsichtlich der Verkehrsqualität führen.

Hinsichtlich des Entfalls der Geradeausspur stadtwärts gelten die Ausführungen zum Wegfall der Geradeausspur landwärts entsprechend.

Die stadtgestalterischen Möglichkeiten des Standardhaltestellenprojekts der DVB seien hinsichtlich der besonderen Anforderungen, die sich aus der gründerzeitlichen Straßenraumgestaltung den sonstigen städtebaulichen Gestaltungsprämissen ergeben würden, eingeschränkt. Daher sollten hier auf Grundlage des Standardhaltestellenprojekts passende individuelle Alternativen entwickelt werden.

Die Ausführungen werden beachtet und darauf hingewiesen, dass die Ausgestaltung von Haltestellen, sofern sie nicht die in Anspruch zu nehmende Fläche betreffen, grds. nicht Gegenstand der Planfeststellung sind.

Unabhängig davon wurden Abweichungen vom Standardhaltestellenprojekt der DVB (z. B. Einordnung Baumstandorte, Haltestellenbefestigung) in die Planung aufgenommen.

Die Berechnungsergebnisse der Verkehrssimulation seien sicher korrekt, jedoch sei die Interpretation offenbar auf die Begründung des separaten Bahnkörpers einschließlich der vorgesehenen Abbiegespuren ausgerichtet. Es sei eine Alternativbewertung in Anlehnung an die bereits oben angeführten Aspekte bezüglich QSV Bewertung etc. erforderlich.

Die Forderung einer Alternativbewertung wird abgelehnt.

Die Königsbrücker Straße wurde gemäß den Empfehlungen der RSt 06 geplant. Die verkehrstechnische Bewertung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsablaufes

erfolgte dabei auf Grundlage des HBS mit der Qualitätsstufe D. Auf die hierzu bereits gemachten Ausführungen wird verwiesen.

Die Sachverhalte und Bedingungen im Hinblick auf das Schutzgut Mensch würden richtig genannt, nur würden die demensprechenden Schlussfolgerungen planerisch nicht konsequent umgesetzt. Zum Beispiel führe der Verweis auf die den Straßenzug besonders prägenden Vorgärten der Villenbebauung mit teilweise stattlichen Gehölzen etc. nicht zu einer adäquaten planerischen Umsetzung. Der Verweis darauf, dass der geringe Gehölzbestand im mittleren Teil des Untersuchungsbereichs sehr urban wirke, sei eine fachlich falsche Einschätzung. Abgesehen davon werde dabei verschwiegen, dass gerade dieser Bereich historisch über einen geschlossenen Alleebaumbestand verfüge. Wie bereits erwähnt, hätten das die fehlenden stadtgesterischen bzw. denkmalpflegerischen Beiträge aufgezeigt, woraus sich sicherlich auch andere Lösungen als in der Planung, insbesondere zu einer alleeartigen Straßenrandgestaltung, ergeben hätten.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und klargestellt, dass auf das sich der Einwand beziehende Kapitel 5.1 des Erläuterungsberichtes die bestehenden Verhältnisse beschreibt und bewertet.

Die Planfeststellungsbehörde sieht keine Anhaltspunkte dafür, dass die daraus folgenden Schlussfolgerungen planerisch nicht konsequent umgesetzt wurden. So wird beispielsweise dem Aspekt der wertvollen Villenbebauung in der Planung dadurch Rechnung getragen, dass ein Kompromiss gefunden wurde, um Vorgärten, welche teilweise unter Denkmalschutz stehen, zu erhalten. Da sich diese überwiegend auf der Westseite zwischen Albertplatz und Katharinenstraße befinden, wurde die Verkehrsanlage auf die östliche Seite verlagert. Im Übrigen wird auf die bereits gemachten Ausführungen hinsichtlich der Abwägung und der daraus folgenden Berücksichtigung der einzelnen Belange (u. a. Denkmalschutz, Verkehrssicherheit) verwiesen.

Im Hinblick auf den Einwand *„der geringe Gehölzbestand im mittleren Teil des Untersuchungsbereichs sehr urban wirkt, ist eine fachlich falsche Einschätzung“* wird klargestellt, dass die zitierte Textpassage den Unterschied zwischen den einzelnen Straßenabschnitten beschreibt und der Charakterisierung dieses mittleren Planungsabschnitts dient. Dessen Urbanität beruht vorrangig auf seiner Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Geschäftsstraße, Stadtteilzentrum). Der geringe Baumbestand wurde dabei lediglich als Tatsache erwähnt, begründet die Urbanität aber nicht.

Es sei eine unbedingte Maßnahme gewesen, wenn schon Parkstellplätze angeordnet würden, diese konsequent mit einer fahrbahnnahen Baumreihe zu überlagern. Obwohl die Beeinträchtigung des Stadtbildes durch Verbreiterung des Straßenkörpers genannt werde, erfolge kein Verweis auf diverse Gestaltungsgrundsätze gemäß RAST 06 etc. Vorschläge für Maßnahmen, die die Verbreiterung mindern könnten, wie z. B. das Hinterfragen von Gleisauseinanderziehungen bzw. Anordnung von Abbiegespuren werde nicht erörtert. Demgemäß werde auch die räumlich besonders negativ wirkende Verbreiterung im Raum des Knotenpunkt Katharinenstraße oder die Halbierung des Post- sowie Schauburgvorplatzes verschwiegen, die auch nicht durch die geplanten Freiflächengestaltungen kompensiert werden könnten.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Wie bereits mehrfach angeführt, stellt die Planung aufgrund einer Vielzahl zu berücksichtigender Belange einen Kompromiss dar, bei dem nicht alle Interessen vollumfänglich umgesetzt werden können, ohne den Vorhabenzweck (u. a. Nutzung

von 2,65 m breiten Stadtbahnfahrzeugen) zu gefährden. Auf die diesbezüglich bereits gemachten Ausführungen wird ausdrücklich verwiesen.

Ergänzend wird zur Klarstellung nachfolgendes mitgeteilt:

Bei der Einordnung von Parkstellflächen und Bäumen hat die Vorhabenträgerin verschiedenen Straßenabschnitte differenziert betrachtet. So erfolgte beispielsweise im Rahmen der Gehwegneuordnung im bisher baumlosen mittleren Abschnitt die Anordnung der Bäume in der Achse der Parkstellflächen. Dabei wird Zugunsten von Straßenbäumen die Anzahl der Parkstellflächen reduziert, wodurch die breiten Gehwege in dem am stärksten durch Fußgänger frequentierten Abschnitt erhalten werden können und damit die Funktion als Stadtteilzentrum gestärkt wird.

Im Hinblick auf die Anordnung von Abbiegespuren wird auf die bereits gemachten Ausführungen und insbesondere darauf verwiesen, dass mit der separaten Anordnung von Abbiegefahrstreifen die Vorrangfunktion des ÖPNV vor dem fließenden Kfz-Verkehr gewährleistet wird, was wiederum zur Stärkung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr beiträgt.

Ein Bündel besonders negativer Klima- und Luftfaktoren, die für die Königsbrücker Straße vergleichsweise höher ausfielen, würden genannt, aber die planerischen Konsequenzen fehlten.

Da die negativen Auswirkungen auf die Lebensqualität der Menschen vorrangig im Bereich zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg zu verzeichnen seien, werde gefordert, alle verfügbaren Möglichkeiten auszuschöpfen, um die im Wesentlichen durch die bauliche Verdichtung hervorgerufene Wärmebelastung und Luftschadstoffbelastung zu minimieren. Als Möglichkeit hierzu werde unter anderem auf eine intensive Begrünung des Straßenraums verwiesen. Die konkret in der Planung ausgewiesenen Begrünungsmaßnahmen, insbesondere die nur lückenhafte Baumpflanzung entspreche nicht der Forderung nach einer intensiven Begrünung des Straßenraums. Vielmehr verdeutlichten die Pläne die nur zaghafte Baumanordnung, weil offenkundig das Primat des Anordnens möglichst vieler Parkstellplätze bestehe. Insofern werde mit der vorliegenden Planung weder die Lebensqualität verbessernde Maßnahmen realisiert, noch seien wirksame Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen. Die Planung sei daher nachzubessern.

Die Ausführungen werden beachtet.

Zunächst ist anzumerken, dass der Vorhabensbereich aufgrund seiner innerstädtischen Lage und der umfangreichen nur mit wenig Vegetation durchzogenen Bebauung erhebliche klimatische und lufthygienische Vorbelastungen aufweist.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde steht fest, dass die Vorhabenträgerin, soweit im Rahmen der Abwägung mit anderen Belangen möglich, Maßnahmen vorgesehen hat, die zukünftig zur Vermeidung/Verminderung dieser Belastungen führen. Eine reine Fokussierung auf Baumgrün, wie vom Einwender angeführt, ist dabei aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zielführend, da eine solche Umsetzung aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht immer möglich ist.

Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin, wo dieser Raum vorhanden ist, Gehölzneupflanzungen vorgesehen. Dies gilt insbesondere für den aktuell kaum begrünten und lufthygienisch sowie klimatisch am stärksten belasteten Mittelteil zwischen Katharinenstraße und Paulstraße. Hier wird die Anzahl der Straßenbäume

von jetzt sechs Stück auf ca. 55 Stück signifikant erhöht und eine gleichmäßige und beidseitige Einordnung entlang der Straße umgesetzt.

Neben der Schaffung von Baumgrün sieht die Planung noch andere Maßnahmen vor, die geeignet sind die klimatischen und lufthygienischen Bedingungen zu verbessern. Zu nennen ist hier der Ersatz des vorhandenen unebenen Natursteingroßpflasters durch Asphalt, wodurch der Reifenabrieb und damit die Feinstaubbelastung verringert werden kann sowie die Verbesserung der Bedingungen für die wenig Luftschadstoffe emittierenden ÖPNV und Radverkehr. Um die Beeinträchtigungen durch Wärmebelastung und Luftschadstoffe weiter zu mindern, sind zusätzliche Maßnahmen zur Begrünung vorzusehen. So sind die geplanten Fahrgastunterstände zu begrünen (vgl. Nebenbestimmung A.III.9.23). Damit können auch die beeinträchtigten Treibhausgasspeicherfunktionen reduziert werden. Der Einsatz von optimierten Materialien hinsichtlich der Versickerung und Aufheizeffekte insbesondere, die Auflage, sonnenreflektierende und/oder aufgehellte Beschichtungen für die Geh- und Radwege sowie Fahrbahnbeläge einzusetzen, leisten ebenfalls einen Beitrag zur Reduzierung der lokalen Überwärmung (vgl. Nebenbestimmung A.III.12.22).

Die vorgesehenen Baumpflanzungen entsprächen nicht der Beschreibung, wonach die Königsbrücker Straße durch eine zweireihige Baumallee gerahmt werden solle, die Planung sei daher nachzubessern.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Planung sieht grundsätzlich die Anlage von zwei Baumreihen entlang der Königsbrücker Straße vor. Dass es Abschnitte gibt, wo dies nicht umgesetzt werden kann, ist im Wesentlichen der Einhaltung der technischen Regeln zur Gewährung der Verkehrssicherheit geschuldet. So müssen beispielsweise vor Lichtsignalanlagen sowie im Bereich von Ein- und Ausfahrten Sichtdreiecke eingehalten und die Schutzstreifen von Ver- und Entsorgungsleitungen beachtet werden. Im Rahmen der Abwägung überwiegt hier die Gewährleistung der Verkehrssicherheit dem Interesse der Schaffung einer durchgehenden zweireihigen Baumallee.

Formell gesehen könne eine Kompensation geschaffen werden. Es sei jedoch grundsätzlich zu hinterfragen, inwieweit die Methode, mit außerhalb gelegenen Maßnahmen „auszugleichen“, akzeptabel sei, da eine alternative Planung mit sparsameren Lösungen für den fließenden Verkehr möglich sei, die den Ausgleich mehr vor Ort und damit die Lebensbedingungen wirklich verbessernd (bzw. eigentlich den heutigen Zustand in etwa erhaltend, schaffen würde. Dies sei durch konsequenteres Baumpflanzen, den Erhalt von Grünflächen im Seitenraum, von Vorgärten etc. umzusetzen. Die Planung sei daher nachzubessern.

Die Ausführungen werden beachtet.

Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass die Vorhabenträgerin die Kompensation, soweit wie möglich, im unmittelbaren Umfeld des Vorhabeneingriffs vorsieht. So sieht die Planung die Neupflanzung einer größtmöglichen Anzahl von Bäumen entlang der Königsbrücker Straße vor. Damit kann die Anzahl der Straßenbäume im Untersuchungsraum fast verdoppelt werden. Auf der Westseite werden zudem viele Seitenräume, welche nicht unmittelbar zum Verkehrsraum mit den notwendigen Gehwegbreiten gehören, durch eine begleitende Gestaltungsplanung aufgewertet. Damit kann die gewachsene Struktur mit den typischen Vorgärten in weiten Teilen mit einer Neugestaltung in das Stadtbild integriert werden.

Da die genannten Maßnahmen nicht ausreichen und im Umfeld keine weiteren geeigneten Maßnahmenflächen zur Verfügung stehen, ist der verbleibende Kompensationsbedarf „ortsfern“ auszugleichen.

Zur eingeschränkten Kompensationsmöglichkeit infolge zu berücksichtigender unterschiedlicher Belange im unmittelbaren Vorhabenbereich wird auf die bereits gemachten Ausführungen u. a. zur Durchgängigkeit der zweireihigen Baumallee verwiesen. Zudem wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen und Bezug genommen.

Der Einwender frage sich, wo sich die Gestaltungsplanung, die entsprechend stadtgestalterischer Vorgaben geplant sei, in der Planung befinde? Das angeführte wesentliche Planungsziel, der Erhalt der ortstypischen Gegebenheiten und der Straßencharakteristik mittels einer entsprechenden Straßenraumgestaltung sei nicht erfüllt. Ebenso könne nicht davon gesprochen werden, dass die gemäß Stadtratsbeschluss unterschiedlichen Belange richtig erfüllt worden seien.

Von der Bepflasterung, Möblierung oder Begrünung abgesehen, könne nicht davon gesprochen werden, dass bei der Planung zudem Wert auf die kleinen Stadtplätze Louisenplatz, Eschenplatz und Schauburgplatz gelegt worden sei. Durch die stark reduzierten Platzflächen, deren Nutzungsmöglichkeiten dadurch gegenüber heute stark eingeschränkt sein werden, würden die Plätze durch Vergrößerung der Verkehrsflächen des Knotenpunkts (also eine verkehrliche Überformung), eigentlich das Recht verlieren, noch Platz genannt zu werden, was sich - vom Eschenplatz abgesehen - auf jeden Fall auf den Louisen- und insbesondere Bischofsplatz beziehe.

Hinsichtlich des besonderen Augenmerks auf ortstypische Gegebenheiten mit größtmöglichem Erhalt des vorhandenen Natursteinmaterials etc. werde darauf hingewiesen, dass die Anwendung des Standardhaltestellenprojekts der DVB zu überprüfen sei.

Die Einwendungen haben sich erledigt.

Die Vorhabenträgerin hat die stadtgestalterische Planung im Rahmen der 1. Tektur ergänzt und im Zuge dessen u. a. die oben genannten Punkte aufgegriffen. Nähere Angaben hierzu finden sich in der Unterlage U 16.9 der Planunterlage, auf diese verwiesen wird.

Hinsichtlich möglicher Abweichungen vom Standardhaltestellenprojekt der DVB AG wird auf die bereits hierzu gemachten Ausführungen verwiesen.

Während für Fahrradfahrer und Pkw-Stellplätze und vor allem für den Kfz-Verkehr sowie die Straßenbahn mehr Platz angeboten werde, reduziere sich der Platz für den Fußverkehr sowie diverse Aufenthaltsfunktionen. Daher seien die Erläuterungen nicht zutreffend und tendenziös (verdeckt) zu Gunsten der Fahrbahnverbreiterungen zu Lasten der Seitenräume formuliert.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Es wird, wie schon mehrfach ausgeführt, darauf hingewiesen, dass das Vorhaben aufgrund der Neustrukturierung des Verkehrsraumes auch zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgängern beiträgt. Die kritisierten Äußerungen im Erläuterungsbericht entsprechen damit den Tatsachen und sind demzufolge nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde auch zutreffend und nicht, wie vom Einwender unterstellt, tendenziös.

Im Übrigen wird auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Ohne Straßenverbreiterung infolge des separaten Gleiskörpers könnten verschiedene Bäume, besonders im Bereich ab Paulstraße erhalten werden.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die Notwendigkeit des separaten Gleiskörpers wurde bereits begründet. Auf die Ausführungen dazu wird verwiesen. Unabhängig davon ist festzustellen, dass aufgrund der Komplexität der Ausbaumaßnahme bei keiner Variante die Bestandsbäume erhalten werden können.

Durch das Unterbrechen der Baumreihen an signifikanten Straßeneinmündungen und Platzsituationen mit ausgewählten Baumarten und -stellungen solle rhythmisiert und die Platzaufweitungen gleichzeitig akzentuiert werden. Die Baumreihen sollten als dominierendes historisches Element der gründerzeitlichen Straßenraumgestaltung nicht unterbrochen werden. Obwohl die Stellung der Bäume einem intensiven Koordinationsprozess mit Leuchtenstandorten, Leitungen, sicherheitsrelevanten Sichtfeldern und verkehrlichen Anforderungen unterliege, müsse dabei das Schaffen möglichst vieler Bäume priorisiert und die anderen Belange hintenangestellt werden. Anhand der Pläne erscheine es eher so, dass die Prioritäten vielmehr auf die anderen Elemente vergeben worden seien.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und auf die bereits zur Anordnung der Bäume gemachten Ausführungen verwiesen.

Zum Materialeinsatz für die Pendelrinnen am Fahrbahnrand werde hier nichts ausgesagt, von gehweginternen Pflastermulden abgesehen. Wie oben bereits erläutert, werde für die Gerinnestreifen vorhandenes Großpflaster anstatt Kleinpflaster vorgeschlagen. Es würden keine Aussage zu den Einläufen (Gullys) getroffen. Hier werde vorgeschlagen, zumindest für den Mittelabschnitt eine Anwendung der im Gestaltungshandbuch enthaltenen Seiteneinläufe (Mulde, Naturstein mit Seitenablauf, Guss mit Stadtwappen, die z. T. in der Königsbrücker Straße liegen) und ansonsten Modell „Längsgitterrost, Guss, Pultform“ zu verwenden.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und darauf hingewiesen, dass die detaillierte Ausgestaltung der Entwässerungsmulden und Einläufe nicht Gegenstand der Planfeststellung, sondern der sich dem Genehmigungsverfahren anschließenden Ausführungsplanung ist.

2.24 Einwander Nummer 123

Der Einwender führt einen Kfz-Betrieb auf der Königsbrücker Straße und ist damit unmittelbar vom Vorhaben betroffen.

Als Inhaber eines alteingesessenen familiengeführten Kfz-Betriebes auf der Königsbrücker Straße wende man sich gegen die geplante Trassenvariante, da man sich durch den Bau und das Vorhaben in seiner Existenz bedroht fühle. Ferner greife die Variante 8.7 im Vergleich zur Variante 8.4 oder einem schmaleren Ausbau bzw. einer Instandsetzung plus Radwege unverhältnismäßig in die Umwelt ein. So wende man sich auch aus Gründen zum Schutz der Umwelt gegen die derzeitige Planung. Im Übrigen verweise man auf die bereits mitunterzeichnete Sammeleinwendung der Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße soll leben“.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zur Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße soll leben!“ unter 2.2.1 und 2.2.2 wird verwiesen.

Im Einzelnen wende man unter anderem Folgendes ein:

Durch den Wegfall der Parkplätze im Bereich Königsbrücker Straße (...) während der Bauzeit und auch nach Abschluss der Bauarbeiten werde man viele Stammkunden verlieren. Dies gelte insbesondere für die zahlreichen Kunden, die regelmäßig zur TÜV-Abnahme kämen. Wo sollen die Kunden ihre Fahrzeuge abstellen? In der Folge verliere der Betrieb nicht nur die Einnahmen aus der TÜV-Abnahme, sondern auch die für die Existenz noch Wichtigeren aus den Folge Reparaturen. Hinzu komme der eingeschränkte Zugang der Kundenfahrzeuge zur Werkstatt, insbesondere während der voraussichtlichen monatelangen Bauzeit. Aber auch nach Abschluss der Bauarbeiten könne man in den ausgelegten Plänen - im Vergleich zu den derzeitigen Parkmöglichkeiten - nur noch einige wenige Parkplätze für Kunden erkennen. Man wisse nicht, wie man den drohenden Umsatzausfall kompensieren könne und fühle sich daher in seiner Existenz bedroht.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Sofern der Einwender seine geltend gemachte Existenzgefährdung aus dem Umstand der Parkplatzsituation ableiten möchte, vermag dies nicht durchzugreifen.

Der Einwender kann den Erhalt der bestehenden öffentlichen Parkplätze unmittelbar im Bereich vor dem Kfz-Betrieb nicht beanspruchen. Ausgehend von den Vorgaben der Rechtsprechung zum Umfang des Anliegergebrauchs nach § 8a FStrG ist zu berücksichtigen, dass der Schutz des Anliegergebrauchs nur auf einen notwendigen Zugang zum Grundstück durch eine Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz und nicht auf die Aufrechterhaltung einer bestehenden günstigen Zufahrtsmöglichkeit oder der Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs gerichtet ist. Der Anliegergebrauch reicht nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechtslage als auch den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als aner kennenswertes Bedürfnis hervorgeht (dazu BVerwG Beschluss vom 11. Mai 1999, Az: 4 VR 7/99, zitiert nach juris Rn. 7; SächsOVG Urteil vom 13. Juli 2022, Az: 1 A 1231/17, zitiert nach juris; OVG Saarlouis Beschluss vom 21. September 2022, Az: 1 B 200/22 Rn. 16). Ein Anlieger kann regelmäßig nicht beanspruchen, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an seinem Grundstück eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Nichts Anderes im Ergebnis auch für Gewerbetreibende.

Wird jedoch die Erreichbarkeit im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann sich daraus ein Abwehrrecht ergeben. Anhaltspunkte für eine solche erheblich erschwerte Benutzung oder Unmöglichkeit der Erreichbarkeit des Kfz-Betriebes des Einwenders, die unzumutbaren Auswirkungen auf den Geschäftsablauf des Kfz-Betriebes des Einwenders nach sich ziehen, sind nicht gegeben. Auch nach Umsetzung des Vorhabens stehen weiterhin öffentliche Parkplätze bspw. unmittelbar auf der gegenüberliegenden Straßenseite zur Verfügung und weitere Parkplätze auf derselben Straßenseite südlich des Kfz-Betriebes. Zudem bestehen auf dem Grundstück des Kfz-Betriebes Parkmöglichkeiten.

Auch die geltend gemachte Existenzgefährdung während der Bauzeit greift hier nicht durch.

Grundsätzlich hat ein Anlieger tatsächlich einschränkende Maßnahmen zu dulden, die notwendig sind, um eine Straße in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten oder den weitergehenden Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen. Darüber hinaus besteht die Duldungspflicht des Straßenanliegers auch, wenn sonstige straßengebundene Maßnahmen im Allgemeininteresse durchgeführt werden müssen, wie bspw. Maßnahmen an der Straßenbahn (vgl. Marschall FStrG 6. Auflage 2012 § 8a Rn. 34). Dem ist hier so.

Die Vorhabenträgerin hat unter Berücksichtigung aller Belange die bauzeitlich bedingte Einschränkung bereits auf ein geringes Maß beschränkt. Zusätzlich wurde mit Nebenbestimmung A.III.17.1.5 angeordnet, dass Zuwegungen und Zufahrten zu Grundstücken und betroffenen Geschäften und Betrieben auch während der Bauzeit grundsätzlich zu gewährleisten sind. Sofern es bautechnologisch zu kurzfristigen und unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit kommen sollte, ist dies vorab mit den Betroffenen abzustimmen. Zeiten, in denen das Ein- und Ausfahren möglich sind, können in diesem Zusammenhang abgestimmt werden.

Um die Erreichbarkeit für Kunden des Kfz-Betriebes sicher zu stellen, wurde zusätzlich festgelegt, dass während der Bauzeit eine entsprechende Beschilderung durch die Vorhabenträgerin anzubringen ist, vgl. Nebenbestimmung A.III.17.1.6.

Nach alldem steht für die Planfeststellungsbehörde fest, dass die vorhabenbedingten bauzeitlich bedingten Beeinträchtigungen durch eine erschwerte oder zeitweise eingeschränkte Zufahrt auch unter Berücksichtigung der derzeitigen Rahmenbedingungen und der Bauzeit sich noch in einem verträglichen Maße befinden und daher hinzunehmen sind.

Für den Erhalt des Kfz-Betriebes werde daher zumindest gefordert:

Mehr Parkflächen im Bereich der Werkstatt, die zudem von den benachbarten Gewerben wie der Kfz-Elektrik, der Tischlerei und der Gaststätte, die sich auf demselben Grundstück befänden, mitgenutzt werden können. Der Lageplan 11.1/2 zum Regelungsverzeichnis sehe lediglich „2 Stellplätze“ im Bereich der Werkstatt und der o.g. Gewerbe vor, obwohl bekanntermaßen Kfz-Werkstätten und Gewerbebetriebe mit teilweise schweren transportablen Gütern ausreichende Stellmöglichkeiten für einen reibungslosen Betrieb benötigten. Wenn, wie vorgesehen, zwischen Albertplatz und Schauburg sich Straßenbahn und Autoverkehr in jeder Richtung eine Fahrspur teilen müssen, ergebe sich doch die Frage, wo Müllfahrzeuge, Post und Paketdienste halten sollen, ohne den Verkehr zu beeinträchtigen. Aus all diesen Gründen seien Stellplätze dringlicher zu betrachten als unverhältnismäßige Gehwegbreiten, zumal der Publikumsverkehr ohnehin auf der gegenüberliegenden Straßenseite stattfinde. Dort befänden sich die für Fußgänger attraktiveren Cafés, Bäcker, Fleischer und andere Einzelhandelsgeschäfte.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Es wird auf die vorigen Ausführungen verwiesen. Zudem berücksichtigt die Ausgestaltung der Gebäudevorfläche eine Befahrbarkeit für Anlieferzwecke.

Vor Planfeststellung des Vorhabens sei eine rechtlich verbindliche Vereinbarung zu treffen über:

- Zuwege, Zufahrten, insbesondere während der Bauzeit
- ausreichende Abstellflächen für die Kundenfahrzeuge

- eine abgestimmte, schriftlich verbindlich vereinbarte konkrete Ausführungsplanung für die derzeit allgemein gehaltene Ausführung des „Gestaltungsbereichs“ zu der lfd. Nr. 9.52 i. V. m. 11.1/2 (Lageplan zum Regelungsverzeichnis)
- Es müssten vor der Planfeststellung verbindliche Zusagen über Entschädigungen getroffen werden. Den bloßen Verweis auf das Entschädigungsverfahren könne man nicht akzeptieren, da solche Verfahren bekanntlich Jahre dauerten bis es zur Auszahlung komme. Bis dahin sei der kleine Betrieb in der Insolvenz. Man fordere daher eine zeitnahe Abschlagszahlung, notfalls auch eine Betriebsumsiedlung.
- Da es sich beim Ausbau der Königsbrücker Straße gleichzeitig um den Ausbau einer Bundesstraße (B97) handele, fordere man ferner „die Entschädigung“ in Höhe des „für das Fortbestehen des Betriebes erforderlichen Betrages“ (§ 8a Bundesfernstraßengesetz).
- Darüber hinaus fordere man den Ersatz für die verursachten mittelbaren Schäden. Da mittelbare Schäden nicht vom Enteignungsverfahren erfasst würden, aber gleichwohl unter den verfassungsrechtlich geschützten eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb fielen, seien diese Schäden unmittelbar vom Vorhabenträger zu regulieren. Zu nennen seien hier beispielsweise die zu erwartende Verschmutzung sowohl der eigenen als auch der Kundenfahrzeuge sowie die Verschmutzung der Hausfassaden während der Bauzeit, verursacht durch den nahen Baubetrieb. Es müssten ebenso vorbeugende Schutzmaßnahmen gegen Dreck, Beschädigungen und Staub verbindlich zugesagt werden. Schließlich könne man Kunden keine verdreckten Fahrzeuge anbieten.
- Zu prüfen seien auch mögliche Erschütterungsschäden durch den Baubetrieb an den Gebäuden des Einwenders und an empfindlichen elektronischen Messgeräten. Zu prüfen sei auch, ob die Hebebühne während der Bauzeit sicher betrieben werden könne.

Die Forderungen werden teilweise umgesetzt, im Übrigen aber zurückgewiesen.

Es wird zunächst auf die vorgenannten Ausführungen verwiesen. Die Forderung zur Zuwegung/Zufahrten wird mit Nebenbestimmung A.III.17.1.2 und 17.1.5 Rechnung getragen. Hinsichtlich der Abstellflächen wird auf das bereits Gesagte verwiesen. Die Forderung nach einer abgestimmten, schriftlich verbindlich vereinbarten konkreten Ausführungsplanung wird abgelehnt, da sich der anzupassende Bereich im öffentlichen Raum außerhalb des betroffenen Grundstückes befindet. Zu Entschädigungen wird auf die Ausführungen unter C.VI.1 verwiesen. Für eine Entschädigung nach § 8a Abs.5 FStrG sind durch den Einwender konkrete Angaben zu tätigen, die erforderlich sind, um das Fortbestehen des Betriebs bei Anspannung der eigenen Kräfte zu sichern. Hinsichtlich zu erwartender mittelbarer Beeinträchtigungen sind Schutzvorkehrungen getroffen worden. Insoweit wird auf die Nebenbestimmung A.III.7.8 – 7.11 und 17.1.3 verwiesen.

Als Gegenleistung für o. g. Zugeständnisse sei man bereit, auf eine Klage zu verzichten. Zu bedenken sei auch, dass die derzeitige Planung gegen europäisches Umweltrecht verstoße. Mit der Variante 8.4 würden weniger Bäume fallen, in denen zudem die europaweit geschützten Fledermäuse (vor allem im Bereich Goethe-Institut) lebten. Zwar werde in den Unterlagen behauptet, dass die mit der Variante 8.4 „geretteten Bäume“ später dann doch eingehen würden, so dass Variante 8.4 keine zumutbare Alternative im Sinne des europäischen Naturschutzrechtes sei. Ein gutachterlicher Nachweis für diese

Behauptung fehle jedoch. Man habe damals das Verfahren zum Bau der Waldschlößchenbrücke aufmerksam verfolgt. Wenn der europäische Gerichtshof seine Meinung nicht geändert habe, dann sei der Vorhabenträger in der Beweispflicht für die Prognose über das Überleben der Bäume und damit der Fledermäuse.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen sowie auf die zu den angesprochenen Bereichen in diesem Planfeststellungsbeschluss bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Zudem verweise man an dieser Stelle nochmals auf die umfangreiche Einwendung im Rahmen der Sammeleinwendung der Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße soll leben“ zur fehlenden Trassenauswahl. Für einen sehr geringen Geschwindigkeitsvorteil und einen geringen Sicherheitsvorteil opfere der Vorhabenträger so wichtige Belange wie Stadtklima, Tiere und Baume sowie Eigentum. Man entwerte ebenso die Stadtteile Neustadt und äußere Neustadt, indem man durch die Tannenstraße sehr hohe Verkehrsmengen, ja sogar den Schwerlastverkehr über die Rudolf-Leonhard-Straße zum Bischofsweg leite.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird auf die Ausführungen der Sammeleinwendung der Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße soll leben“ verwiesen.

Habe man dabei an den hohen Publikumsverkehr und die engen Straßen dort gedacht? Das alles klinge nach gewaltigen Rückstaus. Unbeachtet sei zudem der auf diesen Straßen vorherrschende Fahrradverkehr. Da die Personenkraftfahrzeuge kaum und die Lastkraftwagen gar nicht überholen könnten, seien gewaltige Rückstaus, verursacht durch nur einige wenige Fahrräder, vorzuszusehen.

Auch hierzu wird auf bereits erfolgte Ausführungen unter C.II verwiesen.

Welche Lärmschutzmaßnahmen seien für die Bauzeit getroffen? Keine! Man fordere Lärmschutzmaßnahmen auch für die Belastungen durch den „umgeleiteten“ Verkehr während der Bauzeit für die betroffenen Stadtteile

Hinsichtlich der Forderung wird auf die Ausführungen zum Lärm unter C.V.6.1, insbesondere zum Lärm auf den Umleitungsstrecken unter C.V.6.1.7 verwiesen.

2.25 Einwander Nummer 125

Die Einwanderin ist als Bewohnerin der Dresdener-Neustadt vom Vorhaben mittelbar betroffen.

Die Einwanderin wohne mit ihrer Familie auf dem Bischofsweg und halte sich täglich auch auf der Königsbrücker Straße auf. Man kaufe dort ein, gehe ins Kino und die Kinder würden mit dem Rad auf dem Fußweg fahren. Der Weg zum Kindergarten im Hechtviertel führe manchmal am Bischofsweg entlang, mal aber auch an der Königsbrücker Straße. Besonders schön seien die Baumreihen zur Tannenstraße hin, die im Sommer Schatten spendeten. Wenn die jetzige Planung der Sanierung umgesetzt würde, dann sei vor dem "Elbsalon" und dem "Europa" kein Platz zum Bummeln mehr, radfahrende Kinder seien auf beengten Fußwegen Gefahren ausgesetzt auf dem Weg nach Norden fehlten die wunderschönen großen Bäume, die definitiv mit verantwortlich sind für die Lebensqualität entlang einer solch großen Straße. Daher wende man sich gegen die vorliegende Planung nach Variante 8.7 und erhebe Einspruch. Gefordert werde eine Überarbeitung der Planung, die den Charakter der Neustadt und des Hechtviertels nicht zerstöre, breite Fußwege belasse und die Baumreihen erhalte. Am besten wäre eine Bestandssanierung inkl. einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zur Variantenuntersuchung und den Gehwegbreiten und der Baumfällungen sowie Baumpflanzungen unter C.II, C.III und C.V.9.1 wird Bezug genommen.

2.26 Einwendernummer 127

Die Einwenderin ist aufgrund ihres Wohnortes nicht vom Vorhaben betroffen.

Sie erhebe Einwendung zum Planentwurf für die Königsbrücker Straße (Süd) zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee.

Die Ausführung wird zur Kenntnis genommen.

2.27 Einwendernummer 130

Die Einwenderin ist betroffenes Unternehmen auf der Königsbrücker Straße.

Täglich würden zwischen 300 und 400 Patienten ambulant behandelt, die teils per Fahrdienst aus Dresden und Umgebung abgeholt und nach Hause gebracht werden müssten. Weitere Patienten würden mit Taxen und Krankenwagen in den Betrieb transportiert. Die mit eigenen Fahrzeugen selbst anreisenden Patienten würden die Parkplätze im Hof des Objektes nutzen. Nicht gehbehinderte Patienten würden auf den Stellflächen im Umfeld parken (Königsbrücker Straße und Nebenstraßen). Für Notarztfahrzeuge und Rettungskräfte müsse eine ständige ungehinderte Erreichbarkeit des Objektes aus allen Richtungen gewährleistet sein. Sowohl für die Kleinbusse des Fahrdienstes, als auch für die PKW der (meist gehbehinderten) Patienten, sei es erforderlich, von der Königsbrücker Straße weiterhin links in den Bischofsweg abbiegen zu können. Das Linksabbiegen von der Königsbrücker Straße in den Bischofsweg würde zumindest die Fahrt über den Dammweg in Richtung Süden ermöglichen.

Außerdem werde man vor die Tatsache gestellt, dass ein Einbiegen in das Objekt aus Richtung Stauffenbergallee/Bischofsweg kommend nicht mehr möglich sein solle. Auch ein Herausfahren aus der Ausfahrt des Objekts in Richtung Albertplatz entfalle. Die Abfahrt zur Stadtmitte in die südlichen und östlichen Stadtteile von Dresden wäre demnach nur über die Innere und Äußere Neustadt möglich. Abgesehen von unnötigen Umwegen mit entsprechenden Zeitverzögerungen im Patiententransport (incl. Mehrkosten für das Unternehmen) führe dies zu erhöhter Belastung bzw. Überlastung der kleinen Nebenstraßen und zu einer nicht zu unterschätzenden Umweltbelastung. Daher lehne man das erhöhte Gleisbett der DVB (incl. Sperrlinie) sowie die Verlegung der stadtwärtigen Haltestelle in Richtung Süden ab. Vielmehr befürworte man die Verlegung der landwärtigen Haltestelle in Richtung Norden hinter die Kreuzung Königsbrücker Straße/Bischofsweg. Dadurch wären die Zu-/ bzw. Abfahrt zu und von der Einrichtung weiter gewährleistet. Auch die Erreichbarkeit von gegenüberliegenden Parkplätzen wäre für selbstanreisende (nicht gehbehinderte) Patienten weitergegeben. Die ersatzlose Streichung von ca. 100 Parkplätzen sehe man äußerst kritisch, weil damit sowohl die Anwohner als auch die ansässigen Gewerbetreibenden deutliche Nachteile in Kauf nehmen müssten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Ein subjektives öffentliches Recht auf eine bestimmte Verkehrsführung oder Verkehrsausgestaltung existiert nicht. Vielmehr ist nach § 7 Abs. 1 FStrG der Gebrauch der Bundesfernstraße jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestatteter Gemeingebrauch. Dabei hat der

Träger der Straßenbaulast nach § 3 Abs. 1 FStrG die Fernstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Straßenbaulast als öffentlicher Aufgabe der Daseinsvorsorge besteht ausschließlich im Interesse der Allgemeinheit.

Durch den Wegfall der Möglichkeit des Linksabbiegens in bzw. aus dem Grundstück des Einwenders wird das in § 8a Abs. 1, Abs. 4 FStrG verankerte Recht auf Anliegergebrauch auch nicht erheblich erschwert. Ein Abwehrrecht steht dem Anlieger nur so weit zu, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums die Verbindung mit der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet. Maßgebend ist, was aus dem Grundstück unter Berücksichtigung der Rechtslage und der tatsächlichen Gegebenheiten als aner kennenswertes Bedürfnishervorgeht (BVerwGE 32, 222). § 8a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Aus ihm lässt sich kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. § 8a FStrG bietet keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück ohne jegliche Einschränkung angefahren werden kann. Der Schutzbereich der Norm ist nicht berührt, wenn etwa infolge der Anlegung eines Mittelstreifens das Grundstück nunmehr im Richtungsverkehr angefahren werden kann und der sonstige Zu- und Abgangsverkehr Umwege in Kauf nehmen muss (BVerwG NJW 1977, 2367). Im Übrigen bewahrt die Vorschrift den Anlieger nicht vor Zufahrtserschwer nissen, die sich aus der besonderen örtlichen Lage und einer etwaigen situations bedingten Vorbelastung ergeben, in die das Grundstück hineingestellt ist (BVerwGE 94, 136). Der Umstand, dass das Grundstück des Einwenders künftig nur noch im Richtungsverkehr angefahren und ausgefahren werden kann, erschwert daher den Anliegergebrauch nicht erheblich, da eine Andienung bzw. Befahrung „Rechts-rein/Rechts-raus“ gewährleistet wird. Im Übrigen wird zur Andienung der Grundstücke auf die Ausführungen unter C.V.15.1.3 verwiesen.

Hinsichtlich der Verkehrsführung aufgrund des Entfalls des Linksabbiegers am Bischofsweg West wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 verwiesen.

Darüber hinaus sind Anhaltspunkte für negative Auswirkungen auf das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb aus Art. 14 Abs. 1 GG, Art. 31 SächsVerf aufgrund des Wegfalls von öffentlichen Parkmöglichkeiten nicht gegeben. Der Anliegergebrauch aus § 8a Abs. 1, Abs. 4 FStrG umfasst regelmäßig nicht den Anspruch des Eigentümers/Besitzers, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar am Grundstück des betroffenen Anliegers eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Wird jedoch die Erreichbarkeit im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann ihm das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs ein Abwehrrecht vermitteln (BVerwG Beschluss vom 14. Januar 2019, Az: 9 B 13/18). Letzteres ist hier indes nicht der Fall. Nach den Planunterlagen U 5 Blatt 2 und 3 Lageplan sind im mittleren Bauabschnitt eine Vielzahl öffentliche Parkplätze vorgesehen. Dem Ausbau von Hauptverkehrsstraßen liegt immer ein umfangreicher und komplexer Planungsprozess zugrunde, in dem vielfältige Nutzungsansprüche gegeneinander abgewogen werden müssen. Eine so umfangreiche Planung (ÖPNV, Rad-Fußgängerverkehr etc.) bedarf daher immer einer Gesamtabwägung aller für die einzelnen Ausbauarten erforderliche Anforderungen und Randbedingungen (z. B. technische und gesetzliche Vorgaben). Dabei ist es aufgrund der sich zum Teil diametral gegenüberstehenden Interessen und Belangen der unterschiedlichen Verkehrsarten nicht möglich, diese immer vollumfänglich umzusetzen. Dies gilt auch

für die Maßnahmen, die den ruhenden Verkehr betreffen. Auch diese stellen Kompromisslösungen unter Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen Belange (z. B. Naturschutz, Rad-, Fußgängerverkehr) dar.

Mit Nebenbestimmung A.III.11.3 wird die Erreichbarkeit des Objektes für Notarztfahrzeuge und Rettungskräfte auch während der Bauzeit sichergestellt.

Der Fällung zahlreicher Bäume im Abschnitt zwischen Bischofsweg und Stauffenbergallee stehe man ebenfalls skeptisch gegenüber. Neben der o.g. zusätzlichen Umweltbelastung wegen unsinniger Fahrten durch die Nebenstraßen werde damit eine weitere Luftverschlechterung in Kauf genommen.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und auf die Ausführungen unter C.V.9.1 und C.V.6.2 verwiesen.

2.28 Einwander Nummer 150

Die Einwendung der Einwenderin entspricht nicht den formellen Erfordernissen, da eine Adressangabe fehlt. Sie ist daher nicht einwendungsbefugt. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde ihr Vorbringen gewürdigt.

Als Kundin der Dresdner Verkehrsbetriebe wolle man nicht, dass das Gleis der Straßenbahn auf der Königsbrücker Straße zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee von Fahrzeugen genutzt werden könne. Dies führe vor allem während der Stoßzeiten des Berufsverkehrs zu erheblichen Verspätungen, so dass Anschlüsse nicht geschafft werden könnten.

Die Einwendung wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen unter C.II verwiesen.

2.29 Einwander Nummer 151

Die Einwenderin ist betroffene Grundstückseigentümerin des Flurstückes 732 der Gemarkung Dresden-Neustadt.

Die geplante Neuordnung bzw. Neu-Einordnung der Stellplätze auf dem Grundstück entspreche nicht den Vorstellungen der Einwenderin, da erforderliche Funktionsabläufe wie Anliefervorgänge und sinnvolle bzw. erforderliche Fußwegebeziehungen nicht mehr aufrechterhalten würden. Darüber hinaus sei eine Reduzierung von derzeit 6 auf 5 Pkw-Stellplätze zu konstatieren, welcher nicht zugestimmt werde. Des Weiteren sei in die Planunterlagen die aktuell bestehende und erforderliche ungehinderte Zufahrt für Feuerwehr in Richtung Nord-Giebel nicht mehr gegeben.

Aus genannten Gründen lehne man die Neuordnung der Außenanlage in der bisher geplanten Konstellation ab und rege eine direkte und persönliche Abstimmung zur Neuordnung der Außenanlage einschließlich Feuerwehrezufahrt an.

Der Einwand hat sich mit der 1. Tektur erledigt.

Ausweislich der geänderten Planung ist die zuvor geplante Umgestaltung der Gebäudevorfäche und der Wiederherstellung von fünf Stellplätzen nun nicht mehr Gegenstand der Planfeststellung.

Gemäß vorgenannten Plänen ergebe sich, dass Teile des Gebäudes Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen haben. Gemäß Plan 7.1/1 hätten die Fassaden mit der Nummer

161 und 162, gemäß Plan 7.2/1 hätte die Fassade mit der Nummer 161 einen Anspruch auf Lärmvorsorge. Welcher Art die zu erwartenden Lärmschutzmaßnahmen seien, sei den Planfeststellungsunterlagen nebst Schallschutzuntersuchung nicht entnehmbar und werde vermutlich in der nächsten Planungsphase qualifiziert. Da das Gebäude in großen Teilen über Glasfassaden verfüge, seien die konkreten Maßnahmen für den Schallschutz bitte in enger und rechtzeitiger Abstimmung mit der Einwenderin zu planen. Insbesondere sei neben der baulich-technischen Komponente auch die bauphysikalischen Auswirkungen (z. B. temporäre Nutzungsausfälle Büroräume) miteinander zu besprechen. Man bitte dies im weiteren Verlauf des Verfahrens und der weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Für das Gebäude Königsbrücker Straße 17 besteht ein Anspruch auf Lärmvorsorge nach § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG i. V. m. § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG i. V. m. §§ 1 ff. 16. BImSchV dem Grunde nach. Die konkrete Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen (bspw. Schallschutzfenster) erfolgt in Abstimmung mit der Einwenderin.

Der besondere, separate Bahnkörper für die Straßenbahn solle aus Richtung Albertplatz bis auf Höhe Einmündung Katharinenstraße eingerichtet werden. Auf Grund dessen sei die bereits oben beschriebene 4,5 m breite Mischverkehrsfläche Fußgänger/Radfahrer im Zweirichtungsverkehr zzgl. einem 2 m breiten separaten Radfahrstreifen vor dem Gebäude geplant. Diese Querschnittsausbildung führe in der Folge dann zu den ebenfalls bereits thematisierten Konflikten auf dem verbleibenden Grundstück (Pkw-Stellplätze, Funktionsbeziehungen, Feuerwehrzufahrt). Würde der Verlauf des besonderen Bahnkörpers nur bis Höhe Einmündung der Stetzscher Straße geplant werden, könnte die Radfahrerquerung über die Königsbrücker Straße im Verlauf der Stetzscher Straße erfolgen, es würde auf der westlichen Straßenseite der Königsbrücker Straße keine gemischte Verkehrsfläche (Rad und Gehweg) benötigt werden und damit die Querschnittsgestaltung deutlich schmaler ausfallen können. Man bitte daher um Prüfung, ob eine Verkürzung des besonderen Bahnkörpers erfolgen könne, um somit die Folgewirkungen auf das Grundstück deutlich reduzieren zu können.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Im Rahmen der Tekturplanung sind die Vorschläge der Einwenderin umfänglich berücksichtigt worden.

Äußerung zur Online-Konsultation

Bezugnehmend auf das Schreiben vom 3. Dezember 2021 und dem Telefonat zwischen einer Vertreterin der Landesdirektion Sachsen und einem Vertreter der Einwenderin am 25. Januar 2022 wolle man der Vorhabenträgerin eine Zwischeninformation im Verfahren zukommen lassen. Man freue sich darüber, dass die im Rahmen der Stellungnahme vom 18. März 2019 geäußerten Anregungen und Vorschläge seitens der Vorhabenträgerin so positiv aufgenommen worden seien und nun in die weitere Planung Eingang fänden. Man bitte die Vorhabenträgerin, mit der Einwenderin in Kontakt zu treten, sobald die angekündigte Tekturplanung im Umfeld des Objektes Königsbrücker Straße 17 vorliege. Diese Bitte stehe im Zusammenhang mit dem Bestreben, auf der Gebäudevorfäche in Kooperation mit der DVB AG einen Mobilitätsstützpunkt mit E-Ladeinfrastruktur zu errichten. Hierzu benötige man jedoch noch hinreichende Planungssicherheit in Bezug auf die künftige Querschnittsgestaltung und Flächeninanspruchnahme der Königsbrücker Straße.

Der Bitte wird nachgekommen.

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen ihrer Erwiderung darauf hingewiesen, mit dem Einwender diesbezüglich in Kontakt zu treten, sobald der Plan festgestellt wurde.

Einwendung zur 1. Tektur

Man freue sich darüber, dass die im Rahmen der Stellungnahme vom 18. März 2019 zu den ursprünglichen Planfeststellungsunterlagen geäußerten Anregungen und Vorschläge bezogen auf das Umfeld der Liegenschaft seitens der Planungsträgerin so positiv aufgenommen worden sei und nun in der 1. Tektur ihren Niederschlag gefunden habe. Die nunmehr erfolgte Modifizierung des Regelquerschnitts vor dem Gebäude Königsbrücker Straße 17 führe dazu, dass nur noch eine Teilfläche des Grundstücks von 31 m² im Einmündungsbereich der Stetzscher Straße dauerhaft in Anspruch genommen werde. Dies ermögliche es der Einwenderin, die bisherigen Funktionsbereiche und Nutzungskonstellationen auf dem Grundstück auch künftig einschränkungslos aufrechterhalten zu können.

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Gemäß den Lageplänen Lärmschutz, Unterlagen 7.1/1 und 7.2/1 ergebe sich, dass Teile des Gebäudes (drei Fassadenseiten) Anspruch auf Lärmvorsorgemaßnahmen hätten. Welcher Art die zu erwartenden Lärmschutzmaßnahmen seien, sei den Planfeststellungsunterlagen nicht entnehmbar und werde offensichtlich in der nächsten Planungsphase qualifiziert.

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen.

Die Annahme ist richtig. Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens werden Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen nur dem Grunde nach festgestellt. Die tatsächlichen Schallschutzanforderungen werden im Nachgang am konkreten Objekt ermittelt. Um den Umfang der notwendigen Schallschutzmaßnahmen festzulegen, sind eine Bestandserfassung der betreffenden Räume im jeweiligen Objekt und weiterführende Berechnungen erforderlich. Diese Aufgabe übernimmt ein von der Vorhabenträgerin zu beauftragendes Ingenieurbüro. Ergibt sich aus den Untersuchungen die Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen, wird der Einwenderin die weitere Vorgehensweise zur Realisierung und Abwicklung des Lärmvorsorgeanspruches mitgeteilt, dabei werden Details gemeinsam abgestimmt.

Wie im Schreiben vom 18. März 2019 bereits ausgeführt worden sei, verfüge das Gebäude in großen Teilen über Glasfassaden. Daher seien die konkreten Maßnahmen für den Schallschutz bitte in enger und rechtzeitiger Abstimmung mit der Einwenderin zu planen. Insbesondere seien neben der bautechnischen Komponente auch die bauphysikalischen Auswirkungen (z. B. temporäre Nutzungsausfälle Büroräume (?)) miteinander zu besprechen. Man bitte dies im weiteren Verlauf des Verfahrens und der weiteren Planungsphasen zu berücksichtigen.

Der Bitte wird nachgekommen.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich insofern die Ausführungen der Vorhabenträgerin zu Eigen und verweist insbesondere darauf, dass die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Ausführungsplanungen festgestellt und in Abstimmung mit der Einwenderin umgesetzt werden.

2.30 Einwendernummer 154

Ein Dresdener eingetragener Verein, vertreten durch die Vorsitzende, hat sich zu dem Vorhaben geäußert. Das Äußerungsrecht des Vereins ist gegeben, da der satzungsmäßige Aufgabenbereich des eingetragenen Vereins durch das Vorhaben berührt wird.

Mit der vorgelegten Planungsvariante 8.7 sei der Verein in vielen Punkten nicht einverstanden. Die Königsbrücker Straße sei eine bisher sehr vernachlässigte Geschäftsstraße, die alle Qualitäten für ein Stadtteilzentrum vereine. Sie verlängere die Flanierstrecke aus dem Zentrum vom Hauptbahnhof - Prager Straße – Altmarkt – Schlossplatz-Augustusbrücke – Hauptstraße- Albertplatz bis zum Olbrichtplatz. Sie habe zudem durch den Bau der Waldschlößchenbrücke, der A17 und weiterer Großprojekte an Bedeutung und Attraktivität für den überregionalen Verkehr verloren und könne laut RASt O6 daher eher als HS IV anstatt als HS III eingestuft werden. Seit Eröffnung der WSB sei die Anzahl der Kfz auf der Königsbrücker Straße Süd drastisch gesunken und durch die Bautätigkeit würden sich der MIV und der durch die Einfuhrverbote schon reduzierte Schwerlastverkehr weiter verlagern, so dass auch nach Beendigung der Bauarbeiten nicht so viele dieser Verkehrsarten auf diesen Straßenzug zurückkehren würden. Somit böte sich durch die Sanierung der Königsbrücker Straße mit einem schmalen Fahrbahnquerschnitt die Gelegenheit, das vorhandene Stadtteilzentrum weiter aufzuwerten, den Durchgangsverkehr noch weiter zu reduzieren und dadurch mit der Reduktion von Lärm und Luftverschmutzung die Lebensqualität der Anwohner zu erhöhen. Das aber könne durch die vorliegende Planung trotz aller darin vorgebrachten Beteuerungen nicht erreicht werden. Allein die teilweise drastische Anhebung der Querschnittsbreite erhöhe die Trennungswirkung der Straße enorm, was dem Ziel der „Minimierung der Trennungswirkung“ komplett entgegenstehe. Die vorgelegte Planung widerspreche auch den Zielen der Verkehrsentwicklung, die sich die Stadt Dresden mit dem Verkehrsentwicklungsplan VEP2025 Plus selbst auferlegt hat. Abseits dieser Planung solle die Landeshauptstadt die Organisation des Knotenpunktes Albertplatz und der Albertstraße überdenken, um den Anschluss an die Hauptstraße attraktiver zu gestalten und nicht mit der vorgelegten Planung die autogerechten Bedingungen zu zementieren bzw. Veränderungen der genannten Bereiche zu blockieren.

Streckenweise seien die Seitenbereiche für den Rad- und Fußverkehr zu schmal und der Straßenraum für Straßenbahn und MIV zu breit ausgefallen. Die Anzahl der zu fällenden Bäume sei dabei zu hoch. Als problematisch erweise sich dabei die teilweise Ausführung eines separaten Gleisbettes („besonderer Bahnkörper“) für die Straßenbahn, was den Querschnitt regelmäßig sprengt, weil die komplette MIV-Spur daneben geführt werden müsse. Natürlich sehe man das Bestreben, die Straßenbahn zu beschleunigen, um das Stadtbahnkonzept umzusetzen. Dabei werde aber immer auch der MIV begünstigt, weil er schneller vorbeifahren könne und damit das schnellere Verkehrsmittel bleibe. Die stadträumlichen Einschränkungen, der enorme Flächenfraß und die mangelnde Überfahrbarkeit des besonderen Bahnkörpers stünden aber einer schmalen und bestandsnahen Trassenführung im Weg, was im Fall der Königsbrücker Straße nicht hinnehmbar sei. An keiner Stelle der Planung werde dargelegt, welche Rolle die städtebauliche Bemessung (RASt06) beim Entwurf des Straßenraumes gespielt habe. Das Raumverhältnis von 30 (Seitenraum) zu 40 (Straßenraum) zu 30 (Seitenraum) habe besonders in den Abschnitten Albertplatz bis Katharinenstraße und Bischofsweg bis Stauffenbergallee keine Berücksichtigung gefunden. Die Variante 8.4 (bzw. 8.2) war bisher die bestandsnächste und sollte parallel auf Genehmigungsfähigkeit geprüft werden.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen, im Übrigen aber zurückgewiesen.

Das sich der Inhalt der Äußerung auf Themen bezieht, welche auch die Bürgerinitiative vorgetragen hat, wird hierauf verwiesen (vgl. C.VI.2.2). Ergänzend wird auf

die Ausführungen zur Erforderlichkeit des Vorhabens, den Ausbaustandard und die Variantenuntersuchung unter C.II und C.III verwiesen.

Die Breite der Radwege sei immer abzüglich des Rinnstreifens (0,33 m Breite) zu bewerten, da er, wenn er in Kleinpflaster ausgeführt ist, von den Radfahrern nicht gefahrlos nutzbar sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist die Breite der Radfahrstreifen entsprechend der geltenden Regelwerke vorgesehen. Außerdem wird die von Entwässerungsrinnen und Straßenabläufen freizuhaltende Mindestbreite von 1 m eingehalten (vgl. Nr. 6.1.7.4 der RAST 06).

Die in Punkt 2.4.2 genannten Belegungszahlen seien sowohl für den Bestand als auch für die Prognose 2030 zu hinterfragen. Die aktuellen Belegungszahlen seien durch Zählungen nachzuweisen.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Für das Vorhaben ist auch unter Berücksichtigung der aktualisierten Verkehrsprognoseuntersuchung die Planrechtfertigung gegeben, vgl. hierzu unter C.II und C.III.

Gebietsbezogene Verkehrszählungen sind zwar möglich, aber für die Bewertung des Vorhabens nicht erforderlich. Die der Planung zugrundeliegenden Verkehrsprognose stellt für das Planungsermessen geeignete Grundlagen dar.

Die unter 2.6 beschriebenen Verbotstatbestände seien keine „zwingenden Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses“. Vielmehr liege es im Interesse der Öffentlichkeit, die Naturdenkmäler und die alte Reitallee und deren Baumbestand zu erhalten, was eine zumutbare Alternative darstelle. Aus diesem Grund sei eine Ausnahme gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG nicht gegeben.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich umfassend mit den Belangen des Naturschutzes auseinandergesetzt. Insoweit wird hierzu insbesondere auf die Ausführungen unter C.V.9.1 und C.V.9.4 verwiesen.

Obwohl in Punkt 4.1.2 beschrieben werde, dass sich für alle Verkehrsteilnehmer (ÖPNV, MIV, Radfahrer, Fußgänger) die Verkehrsqualität verbessern solle, seien die Qualitäten für Radfahrer und Fußgänger nicht untersucht worden, denn Anlage 4 weise nur die Verkehrsqualitäten für den ÖPNV sowie für MIV/Schwerlastverkehr aus. Das führe unweigerlich dazu, dass die Belange der Fußgänger und Radfahrer weniger Berücksichtigung in den Abwägungen fänden, da nicht untersucht wurden sei, welche Maßnahmen in der Straßengestaltung sich wie auf jene Verkehrsteilnehmer auswirken. (Beispiel: Es fehle die Angabe, wie lange Fußgänger heute für eine Querung bräuchten und wie lange es mit der Variante 8.7 dauern werde.) Diese Untersuchung stehe für sämtliche Varianten aus und werde deshalb von nachgefordert. Die nachgewiesene leistungsfähige Verkehrsanlage sage also nichts aus zur Leistungsfähigkeit für Radfahrer und Fußgänger und erst recht nicht zur Stadtqualität.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Um die vorhabenbedingten Auswirkungen auf den Fußgängerverkehr abschätzen und berücksichtigen zu können, hat die Vorhabenträgerin zudem die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (LOS-Stufe) für Fußgänger und Radfahrer ermittelt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass in Längsrichtung (Haupttrichtung) für Fußgänger diese von A bis C und in der Querrichtung (Nebenrichtung) von E bis F schwanken. Die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (LOS-Stufe) für Radfahrer schwanken von A bis D.

Nach alledem steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass die Belange des Fuß- und Radverkehrs Eingang in die Planung gefunden haben und unter Beachtung der unterschiedlichen Interessen (u. a. ÖPNV, Naturschutz, Denkmalschutz) umfassend berücksichtigt wurden. Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass insbesondere durch die Separierung der von sich bisher überlagernden Verkehrsräume/Nutzungen (u. a. Radverkehr, Parken/Anlieferung) die Qualität und die Sicherheit des Fußgängerverkehrs zukünftig erhöht wird.

In Punkt 4.3.1 würden die enormen Ausmaße des Flächenverbrauchs zutage treten. So fielen ganze Vorgärten der Straßenplanung zum Opfer. Besonders im ersten Abschnitt könnten dort viele Verbesserungen eintreten, wenn man die städtebauliche Bemessung richtig anwende.

1. Abschnitt: Lageplan Blatt 1: Nördlich Albertplatz bis einschließlich Katharinenstraße

Die Anordnung von 2 Geradeaus-Fahrspuren in Richtung Albertplatz sei nicht notwendig, da zuvor stadtwärts der MIV mit dem ÖPNV geführt werde. Es genüge eine Geradeaus- und Rechts-Spur sowie die Linksabbiegespur. Die freigewordene Fläche könne dem Radverkehr zugeschlagen werden, der dann die erforderliche Wegbreite erhalte. Stadtauswärts sei es günstiger, die Fahrspuren des MIV gänzlich zu streichen: Die Straßenbahn fahre dann als Pulkführer ab Albertplatz und der MIV schließe sich an, was sich mit einer geeigneten Ampelschaltung regeln lasse. Dazu sei abweichend von der Planung ein überfahrbarer Gleiskörper nötig. Eine komplizierte Einordnung nördlich der Katharinenstraße entfielen damit. Zudem wären weniger Grundstückserwerb und Baumfällungen nötig und die Seitenbereiche für Rad- und Fußverkehr könnten die erforderlichen Mindestbreiten erhalten bzw. im Falle des Fußweges neben der Fahrbahn überhaupt vorhanden sein. Bedingung dafür sei die Neuorganisation des Albertplatzes durch Reduktion um eine Geradeaus-Spur. Auch dort könne dann der Radweg auf die Fahrbahn gelegt, geradeaus über den Albertplatz an den dann eingerichteten Anschluss auf die Königsbrücker Straße geführt werden. Für die Radfahrer wäre das ein hoher Gewinn an Sicherheit.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der besondere Bahnkörper wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde für erforderlich erachtet, insofern wird hierzu auf die Ausführungen unter C.V.II und III verwiesen. Im Übrigen wird bei allen untersuchten Varianten die Straßenbahn und der MIV in der Knotenpunktausfahrt Königsbrücker Straße räumlich getrennt voneinander geführt, um die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Albertplatz zu gewährleisten.

Eine Reduzierung der Geradeaus-Fahrstreifen hätte eine deutliche Einschränkung der Leistungsfähigkeit des Albertplatzes zur Folge. Durch eine Reduzierung der Fahrstreifen für den Geradeausverkehr müssten die Grünzeiten für diese Zufahrt angehoben werden, allerdings existieren keine Grünzeitreserven an dieser Lichtsignalanlage. Im Ergebnis dessen ist der besondere Bahnkörper für das Erreichen

einer akzeptablen Verkehrsqualität des ÖPNV im Vorhabensbereich zwingend erforderlich.

Die Anordnung von PKW-Stellplätzen rechts vom Radweg sei ohne ausreichenden Sicherheitsabstand nicht empfehlenswert. Der tödliche Unfall einer Radfahrerin in der St. Petersburger Straße dürfe sich nicht wiederholen, dabei sei bereits in der Planung solchen Ereignissen vorzubeugen. Dies gelte nicht nur für den ersten Abschnitt, sondern für den gesamten Straßenverlauf.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Ausweislich der Planunterlagen sind im Bereich zwischen dem Radfahrstreifen und den längs parkenden Pkw zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände zur Absicherung der plötzlichen Türöffnung am Fahrzeug berücksichtigt worden.

Die Fußwege seien durchgängig in derselben Materialqualität und Niveaugleiche auszuführen, einschließlich der Grundstückszufahrten, um für Fußgänger und Rollstuhlfahrer weitestgehende Barrierefreiheit zu schaffen. Die TR-Stra sehe dazu andere Vorgaben vor, die als veraltet gelten können und einer Überarbeitung im Sinne der aktuellen Richtlinien bedürften. Die Ausweisung von Flächen als Gehweg mit Zusatzschild „Radfahrer frei“ (Ecke Antonstraße, Ecke Stetzscher Straße), sei nicht nachvollziehbar, da ein Radweg auf der Fahrbahn geplant sei. Es sei dafür Sorge zu tragen, dass sowohl Fuß- als auch Radwege die erforderliche Mindestbreite aufwiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen und hat sich teilweise mit der 1. Tektur erledigt.

Die Belange der Barrierefreiheit sind in der Planung berücksichtigt.

Ungeachtet dessen, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht erforderlich werden, ist die Ausweisung des Gehweges im Bereich Antonstraße und Königsbrücker Straße aufgrund des querenden Radverkehrs erforderlich und stellt die Verknüpfung an die Radverkehrsanlagen in der Antonstraße sicher. Im Bereich der Einmündung Stetzscher Straße wurde mit der 1. Tektur die Radverkehrsverführung dergestalt geändert, dass der Radverkehr nunmehr mittels Furt über die Königsbrücker Straße geführt wird.

Einmündung Katharinenstraße:

An dieser Stelle gehe besonders viel des bisher vorhandenen Seltenraumes verloren, inklusive Verlust mindestens eines großkronigen Baumes (vor der Sparkasse). Die Bäume seien nach Möglichkeit zu erhalten. Der Linksabbieger stadtwärts sei zu hinterfragen, da er für die Trennung von Links- und Geradeaus-Spur an dieser Stelle verantwortlich sei und damit zur Verbreiterung des Querschnitts beitrage. Die Entflechtung von MIV- und Gleisen wäre südlich der Katharinenstraße sinnvoller. Bei der oben beschriebenen Reduzierung der Fahrbahnbreite wäre zu prüfen, ob die Einmündung Katharinenstraße mit einer LSA für Fußgänger bereits ausreichend versorgt wäre, welche eine Vorrangschaltung für die Straßenbahn haben sollte. Die Straßenbahn fahre, vom Bischofsweg kommend, dann auch stadtwärts als Pulkführer, der MIV ordne sich dahinter ein. Abweichend von der Planung würde eine Anordnung von Tempo 30 km/h auf dem Abschnitt zwischen Stetzscher Straße und Tannenstraße die Leichtigkeit des Verkehrs vor allem der langsameren Verkehrsteilnehmer unterstützen. Zudem Sorge sie für angenehme und sichere Benutzbarkeit durch den Fußverkehr, der auch abseits der LSA Querungen unternähme, wie in Geschäftsstraßen üblich und trage daneben zur Verstetigung des Verkehrs bei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich des unvermeidbaren aber zulässigen Eingriffs in Natur und Landschaft wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 und zusätzlich zur erfolgten Variantenuntersuchung unter C.III verwiesen.

Die Abbiegemöglichkeit in stadtwärtiger Richtung für den MIV an der Katharinenstraße ist für den für den Entfall der Linksabbiegemöglichkeit in die Paulstraße vorgesehen. Sie ist daher für eine grundsätzliche Erschließung der Neustadt aus nördlicher Richtung erforderlich.

Die Prüfung der Erforderlichkeit der Errichtung einer Lichtsignalanlage an der Einmündung Katharinenstraße hat ergeben, dass diese zur Absicherung des Straßenbahnbetriebes notwendig ist. Da die landwärtige Straßenbahn nördlich des Knotenpunktes von der Mittel- in die Seitenlage wechselt, muss der hierbei entstehende Konflikt mit dem Individualverkehr durch die Lichtsignalanlage signaltechnisch gesichert werden. Dies gilt auch für die aus der Katharinenstraße ausfahrenden Fahrzeuge. Darüber hinaus wird die Lichtsignalanlage zur eindeutigen Regelung zwischen möglichen Linksabbiegern von der Königsbrücker Straße in die Katharinenstraße und der landwärts fahrenden Straßenbahn erforderlich. Weiterhin sichert die Lichtsignalanlage die hier geplante Querung für den Radverkehr. Nach alledem steht fest, dass diese Anforderungen mit einer Lichtsignalanlage für Fußgänger nicht gewährleistet werden und die geplante LSA erforderlich ist.

Obwohl grundsätzlich geringere Geschwindigkeiten mit geringeren Gefahren einhergehen, lässt sich gegenwärtig aus der Planung keine Erforderlichkeit der Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus 30 km/h herleiten.

Abschnitt Lageplan Blatt 2: Nördlich Katharinenstraße bis nördlich Eschenstraße

Die grundsätzliche Gestaltung dieses Abschnittes werde begrüßt, weil dieser Querschnitt dem einer Geschäftsstraße am nächsten komme und räumlich am nächsten am Bestand bleibe. Die angeordneten PKW-Parkflächen würden jedoch mit Blick auf Sicherheitsmängel für den Radverkehr als schwierig angesehen. Auch für den Fußverkehr stellten die ununterbrochenen Parkflächen eine Querungsbarriere und damit ein Sicherheitsproblem dar. Eine Unterteilung mit vorgezogenen Borden mit Bauminselflächen wäre wünschenswert.

Die Äußerungen werden zur Kenntnis genommen.

Hinsichtlich der Abstandsflächen zwischen den Pkw-Stellplätzen und des Radfahrstreifens wird auf die zu vorigen Ausführungen der Äußerung verwiesen.

Bei der vorgeschlagenen Einordnung von vorgezogenen Borden sind die Belange des Fußverkehrs und des ruhenden Verkehrs untereinander abzuwägen. Da in diesem Bereich gesicherte Querungsangebote für den Fußverkehr vorgesehen sind und die Unterteilung mit vorgezogenen Borden zu einer weiteren Reduzierung der Parkmöglichkeiten führen würde, ist der Vorschlag abzulehnen.

Abschnitt Lageplan Blatt 3: Nördlich Eschenstraße bis einschließlich Eberswalder Straße:

Es sei nicht nachvollziehbar, weshalb der Linksabbieger am Bischofsweg stadtauswärts durch eine Sperrfläche ersetzt werde. Die Aufweitung der Straße ergebe sich erst durch die Anordnung des Linksabbiegers. Um die Straßenbahn nicht zu behindern, sei eine Ampelschaltung notwendig, die es den Linksabbiegern ermögliche, die Haltestelle zu räumen, wenn eine Bahn einfahre, wie es an anderer Stelle praktiziert werde. Die Führung

der Linksabbieger durch die Haltestelle sei analog zur Leipziger Straße, Abbieger in die Gehestraße, zu sehen. Die Entscheidung, diesen Linksabbieger an die Tannenstraße zu verlegen, sei falsch, da die Tannenstraße die Funktion des Bischofswegs nicht ersetzen könne. Zudem würde Durchgangsverkehr auf die dortigen schmalen und verkehrsberuhigten Straßen (Tempo-30-Zone) gelenkt, was nicht hinnehmbar sei. Der Rechtsabbieger stadtwärts sei problematisch, da es aufgrund der Lage des Radweges Konflikte mit den Radfahrern vorprogrammiert seien. Zudem werde durch die separate Anordnung der Rechtsabbiegespur der Seitenraum zusätzlich eingeengt, was aus o. g. Gründen aus stadträumlicher Sicht in jeder Hinsicht problematisch sei. Ein Verzicht auf den Rechtsabbieger würde den Linksabbiegeverkehr in die Paulstraße stadtwärts wieder ermöglichen, was sinnvoll sei, da die Paulstraße nur von der Königsbrücker Straße aus befahrbar sei. Die vorgeschlagene Blockumfahrung, die zusätzliche Wege erzeuge, entfiele.

Die Äußerung wird zurückgewiesen und vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 und 15.1.2 Bezug genommen.

Der neue Rechtsabbieger der Straßenbahn vom Bischofsweg in die Königsbrücker Straße sei extrem raumgreifend. In der Annahme, dass es nie dazukommen werde, dass zwei Bahnen gleichzeitig diesen Abbieger befahren, weil er nicht Bestandteil der derzeitigen Linienführung der Linien 7, 8 und 13 sei, sollten Radius und Gleisabstand auf das absolute Minimum begrenzt werden, damit nicht so viel von dem Stadtplatz vor der Schauburg geopfert werden müsse.

Die Äußerung wird zur Kenntnis genommen, im Übrigen aber zurückgewiesen.

Wie die Vorhabenträgerin zutreffend ausführt, sind die Gleisanlagen am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg infolge der notwendigen Gleisabzweige (Weichen und Kreuzungen) sehr komplex. Da für den Gleisabzweig vor der Schauburg bereits kleinstmögliche Gleisparameter berücksichtigt sind, ist eine weitere Reduzierung nicht möglich.

Abschnitt Lageplan Blatt 4: Eberswalder Straße bis Anschluss Stauffenbergallee:

Der größte Mangel in der Planung dieses Abschnittes sei die Vernichtung der alten Reitallee an der rechten Seite stadtauswärts. Zurzeit befinde sich dieser Abschnitt in desolatem Zustand, aber den Planer sei leider nichts zur positiven Entwicklung dieses Straßenabschnittes eingefallen. Der Verein Dresdens Erben wünsche sich eine Vision dieses Abschnittes, der die Erhaltung und Gestaltung der alten Reitallee vorsieht. Denkbar wäre es doch zumindest, den Radweg stadtauswärts dort entlang zu führen, um mehr Sicherheit auf der Steigung zu gewinnen, und damit die vorhandenen Bäume zu erhalten und neue zu ergänzen. Voraussetzung dafür wäre ein Verzicht auf den besonderen Bahnkörper, der letztlich an dieser Stelle zur Verletzung des Naturschutzgesetzes führe, weil er selbst zu viel Platz beanspruche und die MIV-Spur jeweils nur daneben angeordnet werden könne. Man fordere den Verstoß gegen das Bundesnaturschutzgesetz nicht zu genehmigen. Der in Absatz 4.3.2 beschriebene Zwangspunkt Bauende am Anschluss Stauffenbergallee sei nicht anzuerkennen, da er etwas darstelle, was es so nicht gebe. So solle es vielleicht geplant werden, eine konkrete Planung liege aber nicht vor. Deshalb ist an dieser Stelle derzeit vom Bestand auszugehen, der eine wesentlich geringere Fahrbahnbreite aufweise und die alte Reitallee.

Die Äußerungen werden zurückgewiesen.

Hinsichtlich des unvermeidbaren aber zulässigen Eingriffs in Natur und Landschaft wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 und zusätzlich zur erfolgten Variantenuntersuchung unter C.III verwiesen. Soweit der Einwander auf die Vereinbarkeit mit

dem besonderen Artenschutz und der dahingehenden Ausnahmeprüfung hinweist, wird auf die hierzu erfolgten Ausführungen unter C.V.9.4 verwiesen.

Das geplante Vorhaben ist darüber hinaus wie vorgesehen mit besonderen Bahnkörper im nördlichen und südlichen Abschnitt der Maßnahme erforderlich und geeignet (vgl. Ausführungen unter C.II und C.III).

Der Bezug auf Punkt 4.3.2 der Unterlage U 1 Erläuterungsbericht bezieht sich auf die allgemein zu beachteten Zwangspunkte (Bebauung, Grundstückszufahrten, Einfriedungen, Einmündungen, geschützte Baumstandorte und Höhen sowie Querschnitte am Bauanfang und Bauende) für das Vorhaben. Dies ist nicht zu beanstanden.

Inakzeptabel sei die Begründung eines Linksabbiegers stadtauswärts in die Tannenstraße, die kurz hinter der Einmündung verengt werden solle und damit für Schwerlastverkehr unattraktiv werde. Sämtlicher Verkehr habe die Möglichkeit direkt an der nächsten Kreuzung in die Stauffenbergallee zu gelangen, weshalb das Angebot an der Tannenstraße völlig überflüssig sei und neue Probleme schaffe. Der bisherige Linksabbieger am Bischofsweg sei wie oben beschrieben zu erhalten.

Die Äußerung wird zurückgewiesen.

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird zur geänderten Verkehrsführung auf die Ausführungen unter C.V.15.1 verwiesen.

Der Ausbau im Bereich des Knotenpunktes Tannenstraße zur Nutzung für Schwerlastverkehr ist zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde erforderlich, da sich die Tannenstraße zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Königsbrücker Straße im Vorrangnetz der Landeshauptstadt Dresden für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte befindet. Es werden trotz des geplanten Ausbaus der Stauffenbergallee unter den DB-Brücken weiterhin Fahrten über die Tannenstraße erforderlich sein, da deren Durchfahrtshöhe weiterhin größer ist als die in der Stauffenbergallee. Andere Alternativstrecken zur Tannenstraße sind nicht geeignet, da diese teilweise in der Höhe bzw. Tonnage begrenzt sind. So zum Beispiel im Zuge der Stauffenbergallee, besitzt die Brücke eine Tonnagebegrenzung von 75 t, die Brücke über die Eisenbahn auf der Königsbrücker Straße ist auf 125 t begrenzt und die Hansastraße ist eingeschränkt auf eine Höhe von 4 m bedingt durch das Brückenbauwerk. Die große lichte Durchfahrtshöhe der Brücke Tannenstraße ermöglicht hingegen Transporte bis zu einer Höhe von 4,65 m.

2.31 Einwander Nummer 169

Der Einwender ist Anwohner der Königsbrücker Straße und vom Vorhaben unmittelbar betroffen. Er erhebt nachfolgende Einwendung:

Die Königsbrücker Straße verdiene einen Schutz und müsse zur Denkmalstraße erklärt werden. Die vorhandenen Villen und Bäume müssten unter Schutz gestellt werden.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen und klargestellt, dass eine mögliche Unterschutzstellung der Königsbrücker Straße nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens ist, sondern in einem separaten Verfahren durch die zuständige Fachbehörde zu prüfen ist. Überdies ist das Vorhaben mit dem Denkmalschutz vereinbar (vgl. unter C.V.3).

Es würden ca. 100 Parkplätze vom heutigen Aufkommen gestrichen, man sei gegen eine Verringerung der Parkplätze.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

An der geplanten Anzahl an Stellplätzen wird aus nachfolgenden Gründen festgehalten.

Dem Ausbau von Hauptverkehrsstraßen liegt immer ein umfangreicher und komplexer Planungsprozess zugrunde, in dem vielfältige Nutzungsansprüche gegeneinander abgewogen werden müssen. Eine so umfangreiche Planung (ÖPNV, Rad-, Fußgängerverkehr etc.) bedarf daher immer einer Gesamtabwägung aller für die einzelnen Ausbauarten erforderlichen Anforderungen und Randbedingungen (z. B. technische und gesetzliche Vorgaben). Dabei ist es aufgrund der sich zum Teil diametral gegenüberstehenden Interessen und Belangen der unterschiedlichen Verkehrsarten nicht möglich, diese immer vollumfänglich umzusetzen.

Dies gilt auch für die Maßnahmen, die den ruhenden Verkehr betreffen. Auch diese stellen Kompromisslösungen unter Berücksichtigung der verschiedenen betroffenen Belange (z. B. Naturschutz, Rad-, Fußgängerverkehr) dar. Dies zeigt sich u. a. an der unterschiedlichen Vorgehensweise hinsichtlich der Einordnung von Parkstellflächen und Bäumen entsprechend der Charakterisierung einzelner Straßenabschnitte. So überwiegen beispielsweise im mittleren Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Paulstraße die stadtgestalterischen Belange und die Belange des Fußgängerverkehrs die Belange des ruhenden Verkehrs (Verringerung Parkflächen durch Anordnung der Bäume in der Achse der Parkstellflächen). Dagegen werden nördlich der Paulstraße die Bäume im Gehweg hinter den Stellplätzen zugunsten einer höheren Stellplatzanzahl eingeordnet.

Das gesamte geplante eigene Gleisbett für die DVB werde abgelehnt. Dadurch erfolge eine starke Einschränkung des Fahrzeugverkehrs. Über die entstehenden Mehrkosten für die Nutzer werde nichts gesagt. Man solle auch an die zusätzliche erhöhte Umweltbelastung bedenken.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Hierzu wird zunächst auf die Variantenuntersuchung unter C.III verwiesen. Die der Planung zugrundeliegende verkehrstechnische Untersuchung hat hierbei gezeigt, dass sich bei einer - wie bisher - durchweg gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen die Verkehrsqualitäten des ÖPNV von LOS B/C bei der Vorzugsvariante 8.7 auf LOS C/D signifikant verschlechtern (vgl. Unterlage 1, Anlage 2.1). Im Ergebnis dessen ist der besondere Bahnkörper für das Erreichen einer akzeptablen Verkehrsqualität des ÖPNV im Vorhabenbereich zwingend erforderlich. Gerade vor dem Hintergrund, dass im Rahmen dieser Untersuchung auch Rechtsabbieger und mögliche Behinderungen mit Radfahrern und Fußgängern betrachtet wurden, steht zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde fest, dass es durch die teilweise Einordnung eines separaten Gleiskörpers zu keinen relevanten Einschränkungen des Verkehrs kommen wird.

Durch die vorhabenbedingte Erhöhung des Verkehrsflusses und der damit eintretenden Verstärkung des Verkehrs wird es zudem, entgegen der Ansicht des Einwenders, zu einer Verbesserung der lufthygienischen Bedingungen kommen.

Die Sperrlinie auf der Königsbrücker Straße zwischen Lößnitzstraße und Bischofsweg werde ebenfalls abgelehnt.

Der Ausrüstungs-, Beschilderungs- und Markierungsplan ist lediglich nachrichtlich in den Planunterlagen enthalten und daher nicht Gegenstand der Planfeststellung. Diese Unterlage dient zur Information.

Die Haltestelle Königsbrücker Straße - Bischofsweg stadtwärts solle nicht verändert werden. Die Haltestelle landwärts solle nach der Kreuzung verlegt werden.

Die Ausführungen werden zurückgewiesen.

Die geplante Ausbildung des Knotenpunktes Königsbrücker Straße/Bischofsweg ist das Ergebnis verkehrstechnischer Untersuchungen, wobei eine Vielzahl von Randbedingungen zu berücksichtigen war. Dabei wurde die Lage der Haltestellen im Zuge der Planerstellung intensiv geprüft und festgestellt, dass aus verkehrstechnischen Gründen die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes nur so gewährleistet werden kann.

Zudem ist nicht ersichtlich, welche Beeinträchtigung sich hieraus für den Einwender ergeben sollte.

Die Beseitigung der Bäume insgesamt und insbesondere auf dem oberen Teil landwärts der Königsbrücker Straße werde abgelehnt. Hier komme der Denkmalschutz zur Anwendung. Außerdem müsse man auch an die Gesundheit denken, Bäume seien für die Luftverbesserung so wichtig.

Der Einwand wird zurückgewiesen und auf die hierzu erfolgten Abwägungen unter C.V.9.1, C.V.3 und C.IV.4.1 und 4.5 verwiesen.

Im Rahmen der Online-Konsultation hat sich der Einwender wie folgt geäußert:

An den bereits angebrachten Einwänden gegen den Ausbau der Königsbrücker Straße werde festgehalten. Weiterhin führe man folgende Begründungen hinzu: Es gehe um die geänderte Verkehrsführung, den Lärmschutz und die Straßenplanung. Der Einwender solidarisiere sich mit der Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben“ und wehre sich gegen den geplanten breiteren Ausbau. Persönlich sei man mit der Umnutzung des Flurstücks 788/6 als Radfahrerweg nicht einverstanden. Dies bedeute einen erheblichen Sicherheitsverlust am Gebäude. Weiterhin steige dadurch die Graffiti/Schmiergefahr am o. g. Objekt, wobei für diese Schäden sich niemand im Nachhinein verantwortlich fühle. Die Planung an der Stelle sei nicht nachvollziehbar und habe keinen richtigen Nutzen, da keine gerade Fahrlinie erzeugt werde. Weiterhin entstünden dadurch der Stadt auch zusätzliche Kosten. Man sei lediglich mit der Bestandssanierung einverstanden.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Zur Frage der Variantenprüfung wird auf die Ausführungen unter C.III verwiesen. Zur geänderten Verkehrsführung wird unter Punkt C.V.15 ausgeführt und hierauf verwiesen. Die immissionsschutzrechtlichen Belange, hier insbesondere zum Lärm werden ausführlich unter C.V.6.1 behandelt. Insoweit wird hierauf verwiesen. Zur Straßenplanung wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen.

Ausweislich der Auskünfte der Vorhabenträgerin befindet sich das Flurstück 788/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt im Eigentum der Landeshauptstadt Dresden.

Ein subjektives öffentliches Recht auf eine bestimmte Verkehrsführung oder Verkehrsausgestaltung existiert nicht. Vielmehr ist nach § 7 Abs. 1 FStrG der Gebrauch der Bundesfernstraße jedermann im Rahmen der Widmung und der verkehrsbehördlichen Vorschriften zum Verkehr gestatteter Gemeingebrauch. Dabei hat der Träger der Straßenbaulast nach § 3 Abs. 1 FStrG die Fernstraße in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. Die Straßenbaulast als öffentlicher Aufgabe der Daseinsvorsorge besteht ausschließlich im Interesse der Allgemeinheit.

Unabhängig davon hat die Planfeststellungsbehörde der Vorhabenträgerin aufgegeben zu prüfen, ob darauf verzichtet werden kann, den Gehweg direkt bis an die Grundstücksgrenze und damit an das Wohnhaus des Einwenders zu führen und stattdessen einen Grünstreifen mit Pflanzen zum Sichtschutz und als Abstand zum Gebäude anzulegen (vgl. Nebenbestimmung A.III17.4).

Zu den im Rahmen der Tektur vorgebrachten Einwendungen der Bürgerinitiative wird auf C.VI.2.2.2 verwiesen.

Ergänzend zu seinen bisherigen Einwendungen teilte der Einwender im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur mit, dass er sich den Ausführungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ anschließe.

Auf Ausführungen zur Bürgerinitiative unter C.VI.2.2.2 wird deshalb verwiesen.

2.32 Einwendernummer 170

Der Einwender ist Anwohner der Königsbrücker Straße und vom Vorhaben unmittelbar betroffen.

Da seine erhobenen Einwendungen zur Ausgangsplanung, zur Online-Konsultation und zur 1. Tektur denen des Einwenders Nr. 169 entsprechen, wird deshalb auf die dortigen Ausführungen verwiesen.

2.33 Einwendernummer 173

Der Einwender ist betroffener Anwohner einer Nebenstraße zur Königsbrücker Straße

Der Einwender schließe sich den Einwendungen der Bürgerinitiative an, sei aber auch persönlich von der Variante 8.7 negativ betroffen.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Eine persönliche Betroffenheit ist mangels substantiiertem Vortrag nicht ersichtlich. Im Übrigen werden die Einwendungen der Bürgerinitiative „Die Königsbrücker Straße muss leben“ ausführlich unter Einwendernummer 255 in die Abwägung eingestellt.

Für den Einwender sei nicht nachvollziehbar, weshalb die Variante 8.4 nicht umgesetzt werden könne.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Mit Blick auf die Variantenwahl und deren Prüfung wird auf die Ausführungen unter C.III Bezug genommen.

Das zu erwartende Kfz-Verkehrsaufkommen rechtfertigt keinesfalls eine Verbreiterung der Straße zu Lasten der Aufenthaltsqualität in den Seitenräumen. Die deutschen Bau-richtlinien würden bei einer durchschnittlichen Verkehrsauslastung von 14.000-18.000 Fahrzeugen/Tag eine zweistreifige und nicht vierstreifige Verkehrsführung vorsehen. Auch auf der Bautzner Straße sei im Bestand saniert worden, obwohl dort mehr Kfz fahren würden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung sowie zum Ausbaustandard unter C.II.3 und 4 wird ausdrücklich Bezug genommen.

Der heutige Bestand sei u. a. charakterisiert durch historische Vorgärten, eine großkronige, vierreihige (historische) Baumallee, einen denkmalschützenswerten historischen Reitweg, ein weitgehend seit über 120 Jahren unverändertes Straßenbild (Stadtboulevard), eine städtebaulich-historische kleine Parallelstraße (südlich Eschenstraße) sowie zweier stadtbildprägender Straßenuhren. All diese Dinge würden sämtlich oder fast vollständig verschwinden. Man könne hier nicht von einer „bestandsnahen Planung“ sprechen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender ist diesbezüglich nicht einwendungsbefugt. Er macht hier nur öffentliche Interessen, nicht aber eigene Belange, geltend. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.V.8 verwiesen.

Weltweit sei man unter Stadtplanern außerdem davon abgekommen, eine „verkehrsge-rechte Stadt“ zu schaffen, sondern wolle stattdessen einen „stadtgerechten Verkehr“. Man brauche sich nur Städte wie Kopenhagen oder Amsterdam ansehen. Mobilität werde dort großgeschrieben, Kfz Verkehr allerdings sehr klein. Man sei überzeugt, dass dies durch eine vorausschauende, auf Lebens-Aufenthaltsqualität setzende und den Umwelt-verbund stärkende Stadtplanung auch in der Stadt Dresden möglich sei. Städtebauliche Zielsetzungen für die Lebensqualität im Stadtbezirk Neustadt müssten den Vorrang vor dem Interesse an der Schnelligkeit des Kfz-Durchgangsverkehrs haben. Man könne den Verkehr wunderbar um die Königsbrücker Straße herumführen: Die Waldschlösschenbrücke, die bald sanierte Stauffenbergallee und die Hansastrasse würden dann das Hauptstraßennetz bilden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Planrechtfertigung wird auf die Ausführungen unter C.II verwiesen. Ausweislich des Erläuterungsberichts sowie der dazugehörigen Pläne ist es nicht das Planungsziel, die Schnelligkeit des Durchgangsverkehrs zu befördern, sondern maßgeblich die Leistungsfähigkeit des ÖPNV zu erhöhen, die gegenwärtig anzutreffende Mischnutzung des Verkehrsraums zu entflechten sowie durch die Schaffung regelkonformer Radverkehrs- und Gehwegenlagen eine Verbesserung der Aufenthaltsfunktion zu erzielen.

Man sei persönlich besonders betroffen, da die komplette Baumallee mit 120 großen und alten Bäumen gefällt werden solle. Davon werde man als Allergiker besonders negativ betroffen sein, da auch der Kfz Verkehr die allergischen Reaktionen verstärke. Des Weiteren werde meine Aufenthaltsqualität stark gemindert, da die Bäume keinen Schatten spenden, CO₂ und Lärm aufnehmen würden. Die geplanten, kleinen Bäume seien kein Ersatz. Die Sommer würden somit noch heißer als sie ohnehin schon seien. Darunter leide der Einwender sehr. Es werde sehr schnelle Autos und Straßenbahnen geben, die

künftigen Kinder des Einwenders würden besonders stark betroffen sein. Fahrradfahren werde zu gefährlich.

Der Einwand wird zurückgewiesen. Die vom Einwender vorgetragenen Belange sind nicht abwägungserheblich, da er diesbezüglich nicht schutzwürdig ist. Nach den Maßstäben der Rechtsprechung fehlt es an der Schutzwürdigkeit von Interessen, wenn sich deren Träger vernünftigerweise darauf einstellen muss, dass „so etwas geschieht“, und wenn deshalb seinem Vertrauen in den Bestand einer Verkehrslage die Schutzwürdigkeit fehlt. So liegt der Fall hier. Ein Nutzer der im Gemeingebrauch stehenden öffentlichen Straße kann nicht auf den unveränderten Erhalt des Straßenbegleitgrüns vertrauen. Aus diesem Grund scheidet auch ein Eingriff in das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG. Zur Thema Verkehrssicherheit wird auf die Ausführungen unter C.II.4 verwiesen.

Die parkenden Autos seien gefährlich: Dadurch, dass im Seitenraum etliche Parkplätze eingeordnet seien und der Radverkehr direkt am Straßenrand geführt werden solle, werde es vermehrt zu „Dooring-Unfällen“ kommen (Radfahrer stoße gegen sich öffnende Autotür). Dies sei insbesondere dann gefährlich, wenn der nachfolgende Kraftverkehr mit 50 km/h fahre und (in Bereichen mit eigenem Gleisbett) keine echte Chance auf ein Ausweichen habe. Erst kürzlich habe sich ein tödlicher Unfall an der St. Petersburger Straße ereignet. Solch tragische Unfälle dürfe es auf der Königsbrücker Straße nicht geben.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen erfolgt entsprechend den Vorgaben der RAST 06 sowie der ERA 2010. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen. Ausweislich der Planunterlagen sind im Bereich zwischen dem Radfahrstreifen und den längs parkenden Pkw zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände zur Absicherung der plötzlichen Türöffnung am Fahrzeug berücksichtigt worden.

Die vorgesehene Entflechtung der jeweiligen Verkehrsnutzungen trägt zudem nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Fußgängerverkehrs auf der Königsbrücker Straße bei.

Die Überquerung der Straße sei gefährlich: Radfahrende würden gerne den kürzesten Weg nehmen. Daher werde es auch viele Menschen geben, die die Straße abseits der Fußübergänge überquerten. Kaum jemand werde 100 m in die falsche Richtung fahren, den Überweg nehmen und dann wieder zurückfahren. Durch die hohen Geschwindigkeiten und vor allem durch das eigene Gleisbett der Bahn werde eine solche Überquerung aber zum lebensgefährlichen Spießrutenlauf.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Ausweislich der Lagepläne Unterlage U 5 sind eine Vielzahl signalisierter Querungsstellen vorgesehen und damit eine gesicherte Querung der Verkehrsanlage gewährleistet. Der besondere Bahnkörper wird von Seiten der Planfeststellungsbehörde für erforderlich erachtet (vgl. C.II). Zudem ist im Abschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg, wo der meiste Fußgänger- und Radverkehr zu erwarten ist, kein besonderer Bahnkörper geplant. Auch wenn Radfahrer gern den kürzesten Weg nehmen würden, ist die Forderung einer Querbarkeit an jedweder Stelle überhöht. Es ist zumutbar, einen kurzen Umweg in Kauf zu nehmen, um die Straße sicher queren zu können. Zudem erfolgt die Planung dieses Vorhabens nicht ausschließlich nach den Nutzungsansprüchen des Fahrradverkehrs. Es sind

vielmehr alle Nutzungsansprüche des Straßenzuges zu berücksichtigen und entsprechend der Zielsetzung zu harmonisieren.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung habe außerdem eindeutig ergeben, dass der geplante Bau der Variante 8.7 gegen das Naturschutzgesetz verstoße, da zu viele und zu wertvolle Bäume verloren gingen. Eine Ausnahme hiervon könne laut Gesetz erfolgen, wenn gleichzeitig eine „zumutbare Alternative nicht gegeben“ oder „zwingende Gründen des überwiegend öffentlichen Interesses einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art“ vorlägen. Es gebe ganz klar Alternativvorschläge, siehe V 8.4. Das Naturschutzgesetz müsse eingehalten und keine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich des unvermeidbaren aber zulässigen Eingriffs in Natur und Landschaft wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 und zusätzlich zur erfolgten Variantenuntersuchung unter C.III verwiesen. Soweit der Einwender auf die Vereinbarkeit mit dem besonderen Artenschutz und der dahingehenden Ausnahmeprüfung hinweist, wird auf die hierzu erfolgten Ausführungen unter C.V.9.4 verwiesen.

Auf soziale oder wirtschaftliche Belange werde gar nicht eingegangen. Allerdings habe Variante 8.7 z. T. drastische negative Folgen. Faktisch auf dem ganzen Straßenzug könne in Einfahrten nur noch rechts-rein und rechts-raus gefahren werden, mit erheblichen negativen Folgen für die lokale Wirtschaft (z. B. Schmierstoffhandel, Autoreparatur, Lieferdienst, Flyerhersteller, Gasflaschenlieferant, Bank, Reha, Anwaltskanzlei, Notar), sei zu rechnen, da Liefern und Kundenverkehr nachhaltig benachteiligt würden. Außerdem verblieben nur noch 24 Stellplätze bis zum MDR. Dies werde noch mehr Autos in das Hechtviertel drücken. Man werde die Königsbrücker Straße meiden müssen und dort nicht mehr lokal einkaufen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Dem Einwender fehlt es diesbezüglich an der Einwendungsbefugnis, da er lediglich Belange Dritter bzw. öffentliche Interessen geltend macht. Die Andienung der Grundstücke ist, auch unter Berücksichtigung der Tatsache, dass Grundstücke nur noch rechts-rein und rechts-raus an- und verlassen werden können, gewährleistet. Auf die Ausführungen unter C.V.15.1.3 wird verwiesen. Im mittleren Abschnitt des planfestzustellenden Abschnitts sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde eine Vielzahl von öffentlichen Parkplätzen vorhanden. Im Übrigen besteht kein aus dem Anliegergebrauch folgendes Recht auf Vorhaltung einer ausreichenden Anzahl öffentlicher Stellplätze.

Die Einwohnerdichte sei stark gestiegen und steige weiter an, viel mehr Kinder und Jugendliche seien im Stadtraum unterwegs. Die Gehwege dürften daher nicht verkleinert werden! Auf Seite 20 des Erläuterungsberichts werde zutreffend erklärt, dass im gesamten Planungsgebiet beidseitig Gehwege mit (meist) ausreichender Breite vorhanden seien. Ihr Zustand sei allerdings momentan baulich schlecht. Da die Anzahl der Gehwege nutzenden Menschen in der Zukunft ansteigen werde (Steigerung Wohnbevölkerung, mehr ÖPNV, attraktiveres Ortsteilzentrum), sollte eines der wichtigsten Planungsziele der Erhalt oder die Vergrößerung der Seitenbereiche sein, insbesondere da die Verkehrsprognose stagnierende Kfz Zahlen vorhersage.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Beim Ausbau der Königsbrücker Straße sind alle Verkehrsnutzungen einer umfassenden Betrachtung unterzogen worden. Ein maßgebliches Planungsziel ist die

Entflechtung der jeweiligen Verkehrsnutzungen. Zudem sind separate regelkonforme Radwegenanlagen geplant, wodurch die Gehwege von der derzeit anzutreffenden Nutzung durch Radfahrer befreit werden. Hierdurch wird nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ein wesentlicher Betrag zur Erhöhung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs geleistet. Darüber hinaus sind die Gehwege in der gesamten Planung grundsätzlich in einer Breite von mindestens 2,50 m geplant. Überwiegend sogar in einer Breite von 3,50 m. Sofern die Nutzungsansprüche es erfordern, sind Gehwegbreiten von bis zu reichlich 10 m, bspw. vor der Schauburg, geplant. Dies entspricht der Regelbreite für straßenbegleitende Gehwege unter Berücksichtigung zusätzlichen Raumbedarfs für die örtlichen Gegebenheiten nach Nr. 6.1.6.1 und Tabelle 25 der RAS 06. Im Bereich einzelner Haltestellen wird die Regelbreite aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse geringfügig unterschritten. Dies führt nicht zu unzulässigen Ausbauparametern und ist hinnehmbar. Zudem werden in beengten Gehwegbereichen geschlossene Baumscheiben vorgesehen, um die geringe Gehwegbreite zu erweitern und dem Fußgänger eine breitere Lauffläche zu bieten.

Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehwegenanlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion.

2.34 Einwander Nummer 189

Der Einwander ist eine Medienanstalt und als Grundstückseigentümer sowie durch die Lage unmittelbar an der Königsbrücker Straße vom Vorhaben betroffen.

Die „für den Straßenbau vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche“ von 52 m² könne nicht wie beabsichtigt in Anspruch genommen werden, da dies der Haupteingang des MDR Landesfunkhaus Sachsen sei und für den laufenden Betrieb Tag und Nacht zur Verfügung stehen müsse. Die Park- und Haltemöglichkeiten auf dieser Fläche müssten für Kamerafahrzeuge, Übertragungsfahrzeuge, MDR-Kurierdienste und für die Postanlieferung ständig gewährleistet sein. Die Fläche sei als Feuerwehrzugang und -stellfläche für den Erstangriff ständig freizuhalten.

Der Einwand hat sich erledigt.

Die Vorhabenträgerin hat zugesichert, die Zugänglichkeit der Grundstücke und Gebäude sowie die Feuerwehrzufahrt während der Baumaßnahme grundsätzlich zu gewährleisten. Soweit trotz dessen vorhabenbedingt zeitlich begrenzte Einschränkungen erforderlich werden, hat die Vorhabenträgerin vor Baubeginn, um ggf. erforderlich werdende Ersatzmaßnahmen bzw. provisorische Alternativen festlegen zu können, die Abstimmung darüber mit dem Einwander zugesagt (vgl. auch allgemeine Nebenbestimmung A.III.17.1.2 und 17.1.5).

Unabhängig davon wird klargestellt, dass die vorübergehend in Anspruch zu nehmende Fläche nur für die Flächenbetretung bei der höhenmäßigen Anpassung der bestehenden Pflasterbefestigung und die Verlegung/Herstellung der Grundstücksentwässerung erforderlich wird. Sonstige bauliche Veränderungen sind nicht vorgesehen.

Die Neugestaltung der in Anspruch zu nehmenden Fläche sei so vorzunehmen, dass es weiterhin möglich sei, mit Fahrzeugen bis an das Gebäude zu fahren. Demgemäß sei diese dauerhaft als Gehwegüberfahrt zu planen bzw. in der jetzigen Form zu erhalten.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Die Forderung wird mit Nebenbestimmung A.III.17.6 umgesetzt.

Neben dem Haupteingang befänden sich links und rechts die Hauseinführungen für sämtliche Kommunikationskabel des MDR Landesfunkhauses Sachsen. Maßnahmen zur Sicherung der Kommunikationskabel vor möglichen Beschädigungen während der Bauzeit seien zwingend erforderlich. Die Leitungsanbindungen seien unterbrechungsfrei zu gewährleisten

Der Einwand hat sich erledigt.

Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, den bestehenden Leitungsbestand zu berücksichtigen und entsprechende Schutzmaßnahmen durchzuführen (vgl. auch Nebenbestimmung A.III.10.1).

Während der Bauarbeiten seien zur Sicherstellung des Betriebes im MDR Landesfunkhauses Sachsen folgende Maßnahmen zu beachten:

- Die Lärmemission dürfe den zulässigen Schallpegel des allgemeinen Straßenverkehrs nicht überschreiten.
- Sollte eine Schallpegelüberschreitung unvermeidbar sein, sei dies in einem Gutachten dem Einwender zur Kenntnis zu geben, alle erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen seien vom Bauträger auf dessen Kosten zu realisieren.
- Arbeiten mit Erschütterungen/Schwingungen seien auf ein Mindestmaß zu begrenzen.
- Sollte dies unvermeidbar sein, sei der bauliche Ist-Bestand des MDR Landesfunkhauses Sachsen im Sinne einer Beweissicherung zu dokumentieren. Diese Dokumentation einschließlich der Haftung für eventuelle Schäden gehe zu Lasten des Bauträgers. Weiterhin seien solche Maßnahmen zeitlich mit dem Einwender abzustimmen, um Störungen im Betriebsablauf zu vermeiden.

Die Ausführungen werden beachtet.

Zum Lärmschutz während der Bauarbeiten sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen und angeordnet, vgl. hierzu Nebenbestimmung A.III.7.2 und 7.3. Damit ist sichergestellt, dass während der Bauphase die Immissionsrichtwerte eingehalten werden.

Zudem hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Planung eine schalltechnische Untersuchung erstellt, welche die zu erwartenden Lärmbelastigungen durch den Straßen- und Schienenverkehr betrachtet und bewertet. Daraus ableitend wurden mit diesem Planfeststellungsbeschluss für die betroffenen Gebäude/Gebäudeteile Ansprüche auf passive Lärmschutzmaßnahmen dem Grunde nach festgestellt. Die Kosten hierfür werden von der Vorhabenträgerin getragen.

Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zugesagt, Erschütterungen/Schwingungen auf ein Mindestmaß zu begrenzen und im Vorfeld der Vorhabenumsetzung eine Beweissicherung durchzuführen (vgl. hierzu Nebenbestimmung A.III.17.1.4). Die Haftung für Schäden, die vom Bauträger verursacht werden und die Abstimmungen hinsichtlich der Baudurchführung hat die Vorhabenträgerin zugesagt.

Aus den Unterlagen gehe der Wunsch zum Erwerb eines Teilstücks von 1.020 m² hervor. Der Einwender sei grundsätzlich bereit, diese Fläche von 1.020 m² entsprechend gesetzlicher Grundlage abzutreten. Dafür sei eine Vergütung zu zahlen. Alle mit der Vermögenszuordnung verbundenen Aufwendungen seien vom Erwerber zu tragen. Man weise darauf hin, dass der Erwerb, Veräußerung und Belastung von Grundstücken gemäß § 31 des Staatsvertrages über den (...) der Zustimmung des Verwaltungsrates bedürfen.

Die Ausführungen werden beachtet.

Die Kosten (einschließlich Nebenkosten) für die im Rahmen des Vorhabens zu erwerbenden Flächen werden durch die Vorhabenträgerin getragen. Weitergehende Ausführungen finden sich unter Punkt C.VI.1 in diesem Beschluss.

2.35 Einwendernummer 213

Die Einwender sind von dem Vorhaben betroffene Anwohner. Sie haben sich im Rahmen der Anhörung zur Ursprungsplanung und zur Online-Konsultation geäußert und folgende Einwendungen vorgetragen.

Die Einwender seien durch das Vorhaben in ihren Rechten beeinträchtigt. Es verletze in erheblichem Maße das Eigentumsrecht. Im Einzelnen seien sie wie folgt betroffen: 12 m² des Grundstücks sollen für den Bau der Königsbrücker Straße verwendet und umgestaltet werden. Dazu solle ein Teil der Einfahrt neu gepflastert und eine Kastenrinne zu Entwässerungszwecken an der Grundstücksgrenze errichtet werden. Derzeit sei die Einfahrt mit Natursteinen gepflastert, so dass eine umweltschonende Flächenversickerung des Regenwassers problemlos gewährleistet werde. Nach dem Umbau solle das Regenwasser voraussichtlich über die Kastenrinne abgeleitet werden. Der Grund dafür sei aus den ausliegenden Planunterlagen nicht ersichtlich. Man sei nicht bereit, das Grundstück zur Verfügung zu stellen und zukünftig Gebühren für die Entsorgung des Niederschlagswassers zu entrichten.

Im Rahmen der Online-Konsultation nehmen die Einwender Bezug auf die Erwiderung der Vorhabenträgerin. Darin werde ausgeführt, dass eine Oberflächenentwässerung der Grundstückszufahrt innerhalb des Grundstücks mit der Flurstücksnummer (...) nicht gewährleistet sei. Daraufhin habe man Kontakt zur Straßeninspektion der LH Dresden aufgenommen. Die Stellungnahme könne man dem unten ersichtlichen Antwortschreiben entnehmen. Darin werden die Aussagen der Einwendung bestätigt. Des Weiteren werde darauf hingewiesen, dass ein Bewohner der Tannenstraße (...) schwerbehindert (GdB 70) und somit ständig auf die Nutzung des eigenen Kraftfahrzeugs angewiesen sei, welches in einer Garage auf dem Grundstück geparkt werde. D. h., die Benutzung der Einfahrt während der Bauzeit sollte durchgängig gewährleistet sein. Daher werde darum gebeten, dieser Stellungnahme Rechnung zu tragen, um für den Einwender und seine Familie eine vorteilhafte Lösung zu ermöglichen.

Zudem haben die Einwender im Rahmen der Online-Konsultation ein Schreiben des Straßen- und Tiefbauamtes der Vorhabenträgerin vorgelegt, indem dieses mitteilt, dass es derzeit keinen Anlass gäbe, Änderungen an der Zufahrt der Einwender zu fordern. Das Oberflächenwasser verbleibe auf dem Grundstück, da es dort versickere. Des Weiteren sei die Zufahrt innerhalb des Grundstückes der Einwender nicht in Richtung des öffentlichen Bereiches geneigt.

Der Einwand hat sich mit Überplanung durch die 1. Tektur erledigt.

Gemäß dem Lageplan Unterlage U 5 Blatt 4 sowie dem Grundstücksplan Unterlage U 10.1 Blatt 4 in der Fassung der 1. Tektur ist eine Inanspruchnahme des Flurstücks der Einwender nicht mehr vorgesehen. Die Zufahrt zum Grundstück wird auch während der Bauzeit (vgl. Nebenbestimmung A III.17.1.5) gewährleistet. Nach der vom Einwender beigebrachten Erklärung des Straßen- und Tiefbauamtes der Vorhabenträgerin ist die Einrichtung einer gesonderten Kastenrinne zur Oberflächenentwässerung der Grundstückszufahrt nicht erforderlich.

2.36 Einwendernummer 214

Der Einwender ist betroffener Anwohner der Dresdner Neustadt und hat sich ausschließlich zur Ursprungsplanung geäußert.

Die Planung biete Autofahrenden noch attraktivere Zufahrtsmöglichkeiten in die Äußere Neustadt. Es sei zu erwarten, dass dadurch viele kleinere Straßen (Katharinenstraße, Lößnitzstraße) eine erheblich höhere Pkw/Lkw-Belastung bekämen.

Ebenso würden an den Wochenenden insbesondere in den Abend- und Nachtstunden tausende Besucherinnen und Besucher die Äußere Neustadt besuchen. Es sei zu beobachten gewesen, dass es in letzter Zeit immer häufiger zu „Showfahrten“ dieser Besucherinnen und Besucher gekommen sei, die mit auffälligen und laut klingenden Autos Runden durch die Neustadt fuhren. Dadurch entstünden bereits jetzt akute Gefährdungssituationen. Die Äußere Neustadt sei das bevölkerungsdichteste Wohngebiet Dresdens. Hinzu komme, dass in der Äußeren Neustadt besonders viele Familien mit Kindern lebten. Verkehrliche Maßnahmen sollten damit einhergehen, dass sich der motorisierte Verkehr im Wohnviertel verringere und sich damit die Lebensqualität verbessere. Der motorisierte Verkehr, insbesondere der motorisierte Individualverkehr, solle in der Äußeren Neustadt verringert werden. Der motorisierte Individualverkehr solle perspektivisch aus der Äußeren Neustadt verschwinden. Anstelle der aktuellen Planung sollten im Dialog mit den Bewohnerinnen und Bewohnern der Äußeren Neustadt verkehrliche Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, die den Umweltverbund fördern (z. B. sichere Radwegeverbindungen mit gutem Untergrund anstelle von Parkplätzen, Erhöhung der Parkgebühren und ausschließlich Anwohnerparken). Es sei nicht mehr zeitgemäß, den Autoverkehr zu fördern. Durch einen verstärkten Straßenverkehr in der Äußeren Neustadt komme es außerdem zu erhöhten Lärmbelastungen und einer übermäßigen Belastung der Infrastruktur, wodurch die Straßen wesentlich öfters erneuert werden müssten. Die Straßen in der Äußeren Neustadt seien nicht auf eine Zunahme des motorisierten Verkehrs ausgelegt. Eine Linksabbiegerspur für Krankenwagen oder Feuerwehr sei nicht erforderlich, denn diese Fahrzeuge dürften im Notfall auch ohne rechtlich zulässige Linksabbiegerspur abbiegen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Thematik alternative Linksabbiegemöglichkeiten in die Lößnitzstraße sowie die Tannenstraße wird im Zusammenhang mit dem Entfall des Linksabbiegers in den Bischofsweg West unter C.V.15.1.1 beschrieben. Die dahingehenden Auswirkungen auf den Lärm werden unter C.V.6.1.6 betrachtet. Darauf wird Bezug genommen. Die Abbiegemöglichkeit für den MIV an der Katharinenstraße stellt eine grundsätzliche Erschließung der Neustadt aus nördlicher Richtung dar. Ein Anstieg der Verkehrsbelastung in der Katharinenstraße lässt sich am Verkehrsmodell nicht nachweisen und ist unbegründet.

Ziel der Planung ist nicht die Erhöhung des Anteils des MIV in der Äußeren Neustadt, sondern in erster Linie eine Entflechtung der verschiedenen Verkehrsnutzungen auf der Königsbrücker Straße zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie eine

Stärkung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV. Der Umstand, dass die Äußere Neustadt aufgrund der Vielzahl von gastronomischen Einrichtungen zugleich Anziehungspunkt für eine Vielzahl von Besuchern darstellt und damit auch gleichzeitig bedingt durch den Zu- und Abgangsverkehr erhöhte Lärmimmissionen für die Bewohner des Viertels einhergehen, ist der Planfeststellungsbehörde dabei durchaus bewusst. Aus diesem Grund wurden Lärmberechnungen durchgeführt und auch Ansprüche auf Lärmschutz dem Grund nach planfestgestellt. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.V.6.1 verwiesen.

2.37 Einwander Nummer 231

Die Einwanderin ist Bewohnerin der Dresdner Neustadt und aufgrund ihres Wohnortes mittelbar vom Vorhaben betroffen.

Die Gehwege seien mit zum Teil nur 1,70 m Breite zu eng. Noch viel wichtiger sei die Unfallgefahr auf engen Wegen. Wenn der Platz noch schmaler werde, werden Unfälle, Zusammenstöße und der Unmut der Anwohner zunehmen. Durch den vierspurigen Ausbau werde die Lärmbelastung noch weiter zunehmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planung der Geh- und Radwege erfolgt entsprechend der gültigen Straßenausbauparameter. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen und Bezug genommen. Darüber hinaus trägt das Vorhaben insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr und der Anlage von separaten Radverkehrsanlagen zur Verkehrssicherheit bei. Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehwegenlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion. Das Thema Lärmimmissionen wird unter C.V.6.1 ausführlich behandelt.

Der Baumbestand spende Schatten im Sommer und befeuchte die Luft. Sie stellten Sauerstoff bereit und reinigten die Luft. Die Einwanderin liebe die Bäume an der Königsbrücker Straße, gerade im Frühjahr. Eine Fällung der Bäume könne man sich nicht vorstellen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach keiner der untersuchten Varianten können die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Daher wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen. Darüber hinaus wird auf C.IV.4.5 verwiesen, welche die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Mikroklima in die Abwägung einstellt.

Gefordert werde die Umsetzung einer schmaleren Planung. Die Variante 8.4 habe viel mehr Platz in den Seitenräumen. Man solle die Königsbrücker Straße sanieren.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Variantenprüfung und zur Vorzugsvariante 8.7 wird auf die Ausführungen unter C.III verwiesen.

2.38 Einwander Nummer 244

Der Einwander ist aufgrund seiner Wohnanschrift nicht Betroffener und daher nicht einwendungsbefugt. Auch eine mittelbare Betroffenheit lässt sich aus seinem Vortrag nicht ableiten.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich dennoch höchst vorsorglich mit den vorgebrachten Einwänden befasst.

Einwand 1

Für alle an der Königsbrücker Straße und am Bischofsweg gelegenen Gebäude sei eine Überprüfung im Hinblick auf ihre korrekte Gebietseinstufung angezeigt. Sofern die Einstufung als Mischgebiet nicht sachgerecht erfolge, sei eine Umstufung in ein Allgemeines Wohngebiet mit den um 5 dB{A} niedrigeren Immissionsgrenzwerten vorzunehmen.

Der Einwand hat sich erledigt.

Im Rahmen der Online-Konsultation teilte der Einwander mit, dass sich dieser Einwand erledigt hat. Die Erwiderung des Vorhabenträgers werde akzeptiert. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter C.V.6.1 verwiesen.

Einwand 2

Da sich aus den Berechnungsergebnissen auch der Umfang der gesetzlich notwendigen Schallschutzmaßnahmen ergebe, der im Falle von passivem Lärmschutz nach der 4. BImSchV zu ermitteln sei, könne nur durch diese Neuberechnungen eine Benachteiligung der betroffenen Gebäudeeigentümer und Anwohner ausgeschlossen werden.

Auch dieser Einwand hat sich erledigt.

Mit zur Verfügungstellung der Erwiderung der Vorhabenträgerin teilte der Einwander zur Online-Konsultation der Planfeststellungsbehörde seine Erledigterklärung mit. Zudem wird auf die Ausführungen unter C.V.6.1 verwiesen.

Einwand 3

Für alle an der Königsbrücker Straße und am Bischofsweg gelegenen Gebäude sei eine erneute Ermittlung der Beurteilungspegel zur immissionsortbezogenen Feststellung, ob der erhebliche bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV führe und die in der Verordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte anzuwenden seien, durchzuführen. Die schalltechnischen Berechnungen seien für den Prognose-Nullfall und für den Prognose-Planfall mit dem Korrekturwert DStrO= 0 dB für die akustischen Eigenschaften von Asphaltdeckschichten nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen — RLS-90“ durchzuführen. Für die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der Pkw und Lkw seien im Prognose-Nullfall und ebenso im Prognose-Planfall 50 km/h zum Ansatz zu bringen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwander fehlt es bereits an der Einwendungsbefugnis, weil er seinen Wohnsitz nicht im Einwirkungsbereich des Vorhabens hat. Eine Betroffenheit in eigenen

Belangen ist nicht erkennbar. Im Übrigen ist das planfestgestellte Vorhaben mit den Belangen des Lärmschutzes vereinbar, vgl. C.V.6.1., zum Bewertungsverfahren vgl. C.V.6.1.2.1.

Einwand 4

Da sich aus den Berechnungsergebnissen auch der Umfang der gesetzlich notwendigen Schallschutzmaßnahmen ergebe, der im Falle von passivem Lärmschutz nach der 24. BImSchV zu ermitteln sei, kann nur durch diese Neuberechnungen eine Benachteiligung der betroffenen Gebäudeeigentümer und Anwohner ausgeschlossen werden.

Diese Einwände würden auch nach der Online-Konsultation aufrechterhalten, da die Er widerungen des Vorhabenträgers hierzu nicht akzeptiert würden. Für die schalltechnischen Berechnungen zum Straßenverkehr seien teilweise Werte in Ansatz gebracht worden, deren Verwendung nicht gerechtfertigt gewesen sei. Dies betreffe insbesondere den Korrekturfaktor DStrO für die akustischen Eigenschaften der Straßenoberfläche (Fahrbahndeckschicht) und die zulässige Höchstgeschwindigkeit als Eingangsparameter. Die fehlerhafte Vorgehensweise führe dazu, dass im Ergebnis der schalltechnischen Berechnungen für zahlreiche Gebäude keine wesentliche Änderung im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) ermittelt worden sei und damit die in der Verordnung festgelegten gesetzlichen Grenzwerte nicht zur Anwendung kämen. Demzufolge würden im vorliegenden Lärmgutachten viel zu wenige Rechtsansprüche für Gebäudeeigentümer auf Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt, für deren Gebäude nach dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses der tatsächlich notwendige Lärmschutz gemäß der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) zu ermitteln sei. Bei der Festsetzung der Eingangsparameter für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall sei nicht berücksichtigt worden, dass die Stadt Dresden bereits über 20 Jahre gebraucht habe, um eine Entscheidung zur Art und Weise des Straßenausbaues und zur Aufteilung der Verkehrsflächen zu treffen. Diese Jahrzehnte andauernden Streitigkeiten über die Ausbauvariante seien so nicht vorhersehbar, insbesondere nicht auf Grund der Funktion der Königsbrücker Straße als Bestandteil der Bundesstraße 97 und auch auf Grund von § 9 SächsStrG. Danach hätten die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern. In der Erwiderung argumentiere der Vorhabenträger nunmehr, dass die genannte Forderung des Sächsischen Straßengesetzes unter dem Vorbehalt der Leistungsfähigkeit des Straßenbaulastträgers stehe. Es sei somit nicht davon auszugehen, dass im Prognosezeitraum von ca. 15 Jahren ein Wechsel des Fahrbahnbelages zu erfolgen habe. Andernfalls dürfe es im Hauptstraßennetz gar keine gepflasterten Straßen mehr geben. Diese Ausführungen seien weder akzeptabel noch könnten sie als Begründung dafür herangezogen werden, dass die gesetzlichen Ansprüche auf Lärmschutz nicht korrekt und nicht im Interesse der seit Jahrzehnten lärmgeplagten Anwohner ermittelt würden sowie im Ergebnis daraus deutlich geringere Kosten für den zu realisierenden passiven Lärmschutz resultierten. Einen Zwischenausbau der Königsbrücker Straße, z. B. wie im Schreiben des Einwenders vom 5. März 2019 bereits ausgeführt wurde, mit 90 % Fördermitteln aus dem Konjunkturpaket II und gerade mal 10 % Eigenanteil im Zeitraum 2009 – 2012, hätte sich Dresden sehr wohl leisten können. Schließlich veräußere die Stadt bekanntlich in Größenordnungen ihr „Tafelsilber“ (kommunale Wohnungen) und erreichte damit schon vor längerer Zeit Schuldenfreiheit. Man möchte an dieser Stelle nochmal betonen, dass es hier nicht nur um eine Straße im Hauptnetz gehe (wie vom Vorhabenträger in der Erwiderung ausgeführt werde), sondern um die Bundesstraße 97, die nach den Bundesautobahnen der zweithöchsten Straßenklasse zuzuordnen sei und die seit nunmehr über 30 Jahren aufgrund der Streitereien über die Ausbauvariante ihre Transport-, Entlastungs- und Netzfunktion gemäß Bundesfernstraßengesetz nicht vollumfänglich erfülle.

Man kenne persönlich im Freistaat Sachsen keine andere Stadt, in der 32 Jahre nach der Wende ein Bundesstraßenabschnitt noch einen Großpflasterbelag ausweise und auf welchem aufgrund des miserablen Zustandes aus Verkehrssicherheitsgründen von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde schon 2014 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h vorgenommen worden sei. Und jetzt meine der Vorhabenträger, dass auch 40 Jahre nach der Wende (im Prognosejahr 2030) in den schalltechnischen Berechnungen nicht vom Vorhandensein einer Asphaltdeckschicht ausgegangen werden könne. Diese Aussage und damit die Vorgehensweise bei den schalltechnischen Untersuchungen seien nicht mehr zeitgemäß. Wenn die gewählte Vorgehensweise in der Vergangenheit bei Verkehrsbauvorhaben der Stadt Dresden von der Planfeststellungsbehörde mitgetragen worden sei, wie der Vorhabenträger ausgeführt habe, dann sei dies heute nicht mehr zu ändern. Im Gegensatz dazu werde diese Vorgehensweise jedoch von der Straßenbauverwaltung des Freistaates Sachsen für Bauvorhaben in ihrem Zuständigkeitsbereich, also an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und an Staatsstraßen in der Baulast des Freistaates, seit ca. 20 Jahren (also seit dem Ersatz des Prognosejahres 2010 durch das Prognosejahr 2015) nicht mehr angewandt. Auch hier habe die Planfeststellungsbehörde der Landesdirektion Sachsen, sofern über eine Plangenehmigung oder Planfeststellung das Baurecht hergestellt werden müsste, diese Vorgehensweise mitgetragen. Die Ausführungen zu diesem Thema in der 2. Auflage (2006) der Publikation „Lärmschutz an Straßen“ von Stefan Strick, zwischenzeitlich verstorbener Präsident der Bundesanstalt für Straßenwesen (RASt), auf Seite 49 zum Ersatz von Pflaster durch Asphalt habe der Einwander bereits in seinem Schreiben vom 5. März 2019 übermittelt.

Aus den vorgenannten Gründen würden deshalb erneut folgende Forderungen gestellt:

- Für alle an der Königsbrücker Straße und am Bischofsweg gelegenen Gebäude sei eine erneute Ermittlung der Beurteilungspegel zur immissionsortbezogenen Feststellung, ob der erhebliche bauliche Eingriff zu einer wesentlichen Änderung im Sinne der 16. BImSchV führe und die in der Verordnung festgelegten Immissionsgrenzwerte anzuwenden seien, durchzuführen.
- Die schalltechnischen Berechnungen seien für den Prognose-Nullfall und für den Prognose-Planfall mit dem Korrekturwert DStrO = 0 dB für die akustischen Eigenschaften von Asphaltdeckschichten regelwerkskonform nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ durchzuführen. Für die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten der Pkw und Lkw seien im Prognose-Nullfall und ebenso im Prognose-Planfall 50 km/h in Ansatz zu bringen.

Da sich aus den Berechnungsergebnissen auch der Umfang der gesetzlich notwendigen Schallschutzmaßnahmen ergebe, der im Falle von passivem Lärmschutznach der 24. BImSchV zu ermitteln sei, könne nur durch diese Neuberechnungen eine Benachteiligung der betroffenen Gebäudeeigentümer und Anwohner ausgeschlossen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen unter Einwand 3 wird verwiesen. Im Übrigen ergeben sich keine Anhaltspunkte für die Planfeststellungsbehörde, die Berechnungen der Beurteilungspegel anzuzweifeln.

2.39 Einwander Nummer 247

Die Einwanderin hat ausschließlich im Rahmen der Anhörung zur Ursprungsplanung Einwendung erhoben. Sie ist als Anwohnerin von dem geänderten Verkehrsführungskonzept betroffen.

Die Einwenderin stimme dem Vorschlag Linksabbiegerspur aus Richtung Süden auf die Louisenstraße übergehend in die Lößnitzstraße nicht zu. Besonders im Hinblick auf die Eröffnung der 148. Grundschule 2020 werde ein erhöhtes Unfallrisiko mit Kindbeteiligung in diesem Gebiet gesehen. Des Weiteren mindere die erheblich höhere Pkw/Lkw-Verkehrsbelastung die Lebensqualität und Sicherheit aller im Bereich um die Lößnitzstraße lebenden Familien. Bereits jetzt sei der Bereich um den Dammweg zu den Stoßzeiten für Kinder kaum unproblematisch zu passieren, da es weder Ampel noch einen anderen geeigneten Fußgängerüberweg gäbe. Der Dammweg werde von vielen Autofahrern genutzt, um die Königsbrücker Straße zu umgehen. Begründung: Die Äußere Neustadt sei das bevölkerungsdichteste Wohngebiet mit der dritthöchsten Geburtenrate von Dresden. Ebenso besuchten an den Wochenenden, zum Ausgehen, tausende Besucher die Äußere Neustadt. Dadurch entstünden schon aktuell häufiger akute Gefährdungssituationen. Kfz sollten perspektivisch aus der Neustadt verschwinden. Es sollten andere Möglichkeiten des Verkehrs durchgesetzt werden. Es sei nicht mehr zeitgemäß, im 21. Jahrhundert den Autoverkehr weiter zu verbessern und die Mobilität der ÖPNV und Radfahrer immer weiter zu verschlechtern.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Thematik alternative Linksabbiegemöglichkeiten wird unter C.V.15.1.1 beschrieben. Darauf wird Bezug genommen. Zudem sind ist die Lößnitzstraße baulich und verkehrsrechtlich in der Lage, die prognostizierten Verkehrsmengen aufzunehmen. Unabhängig davon können durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde Maßnahmen getroffen werden.

2.40 Einwander Nummer 248

Der Einwender ist betroffener Baugewerbetreibender auf der Königsbrücker Straße. Er hat ausschließlich zur Ursprungsplanung Einwendungen erhoben.

Man habe festgestellt, dass durch den derzeitig geplanten Ausbau wesentliche Einschränkungen im Zugang und vor allem der Zufahrt zu meinen Werkstattträumen zu erwarten seien. Zum einen sei geplant, die Anzahl der Parkplätze sehr deutlich zu reduzieren. Dadurch werde es der Kundschaft deutlich erschwert, z. B. alte Möbel zur Aufarbeitung zu bringen bzw. zu beauftragen und hier hergestellte Möbel selber abholen zu können. Außerdem scheine es nicht möglich, dass der Hauptlieferant den Einwender beliefern könne. Weder könne dieser am rechten Straßenrand sinnvoll und sicher halten, ohne den nachfolgenden Verkehr zu behindern, noch werde der LKW in der Lage sein, über die deutlich schmalere Zufahrt zur Werkstatt im Hof des Grundstücks zu gelangen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die bisherige Grundstückszufahrt, soweit sie von dem Vorhaben betroffen ist, wird wiederhergestellt. Eine Befahrbarkeit der Gebäudevorfläche und die Erreichbarkeit des Grundstückes werden somit gewährleistet. Zudem berücksichtigt die Ausgestaltung der Gebäudevorfläche eine Befahrbarkeit für Anlieferzwecke.

Nicht zu verfangen vermag indes die Rüge von etwaigen bedingt durch den Wegfall von öffentlichen Parkmöglichkeiten vor dem Grundstück verbundenen negativen Auswirkungen auf das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb aus Art. 14 Abs. 1 GG, Art. 31 SächsVerf. Der Einwender kann den Erhalt der bestehenden öffentlichen Parkplätze unmittelbar an seinem Geschäft nicht beanspruchen. Der Anliegergebrauch aus § 8a Abs. 1, Abs. 4 FStrG umfasst regelmäßig nicht den Anspruch des Anliegers, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an seinem Grundstück eingerichtet werden oder erhalten

bleiben. Wird jedoch die Erreichbarkeit im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann ihm das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs ein Abwehrrecht vermitteln (BVerwG Beschluss vom 14. Januar 2019, Az: 9 B 13/18).

Letzteres ist hier nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht der Fall. So sind gemäß dem Lageplan (Unterlage U 5 Blatt 2 und 3) in unmittelbarer Umgebung ca. 30 öffentliche Parkplätze vorgesehen. Zur Anlieferung/Abholung durch Kunden ist es zumutbar, kurzweilig hierfür die Zufahrt zu nutzen und anschließend einen geeigneten Parkplatz aufzusuchen. Sofern der Hauptlieferant des Einwenders derzeit in verkehrswidriger Weise den Gehweg nutzt, ändern sich mit Umsetzung des Vorhabens die Gegebenheiten nicht. Zur Anlieferung kann wie bereits zuvor aufgeführt die nach Umsetzung der Maßnahme wiederhergestellte Zufahrt genutzt werden, um auf das Grundstück zu gelangen.

2.41 Einwander Nummer 260

Der Einwander ist betroffener Anwohner des Hechtviertels in Dresden-Neustadt. Er hat ausschließlich Einwendungen im Rahmen der Ursprungsplanung erhoben.

Einwand 1

Linksabbiegen Tannenstraße

Wieso werde zusätzlicher Verkehr in das Wohngebiet „Hechtviertel“ geleitet? Der Verkehr werde noch verstärkt, indem Linksabbiegen in den Bischofsweg verunmöglicht werde und verstärkt die Möglichkeit genutzt werde, durch das Hechtviertel Richtung Pieschen zu gelangen. Man leite Durchgangsverkehr in ein Wohngebiet! In diesem Wohngebiet wohnten sehr viele Kinder. Die Straßen seien eng und in der Regel zugeparkt. Die Gefahr von Unfällen mit Passanten und vor allem mit Kindern werde wohl steigen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Thematik Verkehrsführung am Bischofsweg/Königsbrücker Straße und die alternativen Linksabbiegemöglichkeiten sowie auf die Auswirkungen der geänderten Verkehrsführung wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 und C.V.6.1.6 verwiesen.

Einwand 2

Worin liege die Notwendigkeit, vierspurig den Kfz-Verkehr in die Stadt zu leiten? Selbst die eigene Verkehrsprognose 2030 der Stadt verlange einen derartigen Ausbau nicht, da die Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen eine vierstufige Verkehrsführung erst ab 22.500 Kfz pro Tag und einen verfügbaren Stadtraum von 32,5 m vorsehe. Die Planung verstoße also gegen diese Richtlinie, ohne dass hierfür besondere Gründe angeführt würden. Die breite Fahrbahn stelle eine große Gefahr für überquerende Kinder dar, da erfahrungsgemäß die Aufmerksamkeit auf derartigen Straßen bei Autofahrern viel geringer sei als auf schmalen Straßen. Die Planung führe zu einer Einfahrtschneise, die von den meisten Fahrern mit erfahrungsgemäß 60 bis 70 km/h befahren werde. Man werde die Kinder nicht allein in die Nähe dieser Straße lassen und werde die Querung zu Fuß und per Fahrrad soweit möglich vermeiden. Der Fahrradweg entlang der Königsbrücker Straße scheine planerischen Ansätzen der Vergangenheit zu folgen, wonach der Fahrradverkehr als lästiges Übel betrachtet wurden ist. Es würden Gefahrenstellen geschaffen, indem Räder links an parkenden Autos vorbeigeleitet werden (Dooring). Wenn die Stadt den Fahrradverkehr fördern wolle, was zur Minderung des Kfz-Verkehrs führe, solle

sie Fahrradfahren attraktiver und vor allem sicherer machen. Das gelinge mit der neuen Königsbrücker Straße nicht. Die Königsbrücker Straße solle allerdings nicht nur in dem hier diskutierten Bereich, sondern auch stadteinwärts als kommunikativer Lebensraum begriffen werden, der nicht nur für Kraftfahrzeuge, sondern vor allem auch für Fußgänger ausgebaut werden solle. Dies setze einen umsichtigen Autoverkehr, weniger Gefahren und weniger Lärm sowie mehr Platz für Fußgänger voraus. Die Planung stelle nach Auffassung des Einwenders das Gegenteil von in die Zukunft gerichteter Verkehrsplanung dar. Es erscheine nicht angemessen, die Interessen der Stadtbewohner an einem lebenswerten Umfeld den Interessen von Kfz-Pendlern aus dem Umland unterzuordnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Erforderlichkeit des Vorhabens, zum geplanten Ausbaustandard sowie zur Variantenwahl hat sich Planfeststellungsbehörde umfassend unter C.II sowie C.III auseinandergesetzt. Die Trennung bzw. Entflechtung der jeweiligen Verkehrsnutzungen ist ein wichtiges Ausbauziel und trägt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßen- und Fußgängerverkehrs auf der Königsbrücker Straße bei. Mit der durch die Planung vorgesehenen Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr wird die aktuell bestehende Mischnutzung entschärft und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen und eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht.

Um das Queren sicher zu ermöglichen, werden mit der Planung eine angemessene Anzahl an lichtsignalgesteuerten Fußgängerfurten vorgesehen. In Bereichen mit längs zur Fahrbahn befindlichen Parkstreifen sind bei der Dimensionierung der Radverkehrsanlagen zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände berücksichtigt worden, um Unfälle aufgrund plötzlicher Türöffnungen am Fahrzeug zu verhindern. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden.

Einwand 3

Entfall der Bäume

Dieser Aspekt stehe im Zusammenhang mit dem vorher genannten Punkt. Eine Verbreiterung der Straße sei schon nicht notwendig, so dass aus diesem Grund schon der alte Baumbestand, der der Stadt in diesem Abschnitt Lebenswert verleiht, nicht entfallen müsse. Die geplante Straße verunstalte den Lebensraum.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach keiner der untersuchten Varianten können die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Auf die Ausführungen unter C.V.9.1 wird verwiesen.

2.42 Einwander Nummer 264

Die Einwenderin ist betroffene Anwohnerin des Hechtviertels in Dresden-Neustadt. Sie hat ausschließlich zur Ursprungsplanung Einwendungen erhoben.

Der Einwenderin sind die Einwendungen der Bürgerinitiative „Königsbrücker Straße muss leben!“ bekannt. Diesen Einwendungen schließe sie sich an. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen verwiesen. Zudem trägt die Einwenderin Folgendes vor.

Einwand 1

Die Königsbrücker Straße sei Lebensraum für die Einwenderin ebenso wie für viele andere Menschen, die in der Neustadt wohnten. Ob man mit dem Fahrrad oder zu Fuß unterwegs sei, die Königsbrücker Straße sei der Mittelpunkt des städtischen Lebens im Viertel. Durch den Ausbau und die Bevorzugung des Autoverkehrs würde dieser Boulevardcharakter kaputt gemacht. Der Lebensraum für diejenigen, die nicht mit dem Auto unterwegs seien, würde extrem eingeschränkt. Wo fänden Verbesserungen für den Aufenthalt statt? Wie werde bei der Königsbrücker Straße darauf geachtet, dass es sich um einen wichtigen Ort für die Bewohnerinnen und Bewohner des Ortsteils handele? Straßen seien mehr als Durchfahrtsstraßen für diejenigen, die außerhalb Dresdens wohnten. Die Königsbrücker Straße sei eine wichtige Straße für die Bewohner der Neustadt, die sich dort aufhielten. Wo würden deren Bedürfnisse in den Plänen berücksichtigt? Auch angesichts der zunehmenden Klimaveränderungen müsse die Stadt Dresden Abstand nehmen von der Autofokussierung und die Interessen von Fußgängern und Fahrradfahrern viel stärker berücksichtigen. Sollten der derzeitige Planungsentwurf durchgesetzt werden, so würde die Königsbrücker Straße zu einer Trennlinie zwischen den einzelnen Teilen der Neustadt/Hechtviertel und bilde nicht mehr die Lebensader, die sie bislang gewesen sei.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße muss vielfältigen Nutzungsansprüchen genügen. Bei der Planung wurden daher neben den erforderlichen verkehrlichen Randbedingungen auch die Anforderungen der Seitenräume sowie dem Erhalt der ortstypischen Gegebenheiten und der Straßencharakteristik berücksichtigt. Die Fußgängerqualität ist hierbei wichtiger Planungsbestandteil, bei dem die Schaffung sicherer sowie barrierefreier Anlagen grundlegende Aufgaben sind. Dies erfolgt bei der Königsbrücker Straße insbesondere durch die Entflechtung der verschiedenen Verkehrsarten für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr. Des Weiteren führt dies und die breitere Gestaltung der Gehwegenlagen im Kernbereich des Ortsteilzentrums Neustadt zu einer Stärkung der Aufenthaltsfunktion. Zudem trägt die Planung von Grünflächen sowie Baumneupflanzungen, der Einordnung von Sitzgelegenheiten und von Trinkbrunnen zum Ausgleich der eingewandten Verschlechterung der Aufenthaltsfunktion bei.

Abschließend wird zum Thema des Ausbaustandards der Straße auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen.

Einwand 2

Die heißen Sommer würden zunehmen. Noch größere Betonflächen würden die Hitze auch an der Königsbrücker Straße weitersteigen lassen. Es sei widersinnig, die letzten Bäume an der Straße zu fällen zugunsten des Autoverkehrs.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der erforderlichen Baumfällungen wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen. Darüber hinaus wird auf C.IV.4.5 verwiesen, welche die vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Mikroklima in die Abwägung einstellt.

Einwand 3

Die Königsbrücker Straße sei ein Lebensraum auch für Familien. Es würden viele kleine Kinder im Viertel leben. Eine breite Straße fördere das schnelle Fahren und mache die Straße gerade für Kinder noch gefährlicher. Das gleiche gelte für den geplanten Linksabbieger in das Hechtviertel, in das dann sogar LKWs geführt werden sollen. Da die Parkplatzsituation im Hechtviertel eng geworden sei, die Autos auf den abgesenkten Flächen parkten und die Stadt trotz Proteste nichts dagegen unternehme, würde sich die Gefahr für die Schulkinder nochmals erhöhen. Durch die zugeparkten Bürgersteige könnten sie die Straße nicht einsehen und ein vermehrter Verkehr (ob LKW oder Auto) würde die Gefahr von Unfällen weiter erhöhen. Man wende sich entschieden gegen die jetzigen Planungen und fordere eine erneute Planung ohne einen Linksabbieger an der Tannenstraße, welche nur unnötig Durchgangsverkehr in das Hechtviertel ziehe. Das Hechtviertel sei ein Wohnviertel. LKW-Verkehr habe hier nichts zu suchen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Thematik Verkehrsführung am Knotenpunkt Bischofsweg/Königsbrücker Straße und die alternativen Linksabbiegemöglichkeiten wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 Bezug genommen.

Einwand 4

Generell bringe die Planung nach Variante 8.7 zudem deutliche Verschlechterungen für den Radverkehr. Je schneller die Autos fuhren, desto unattraktiver werde der Radverkehr. Zudem seien, wie hinlänglich bekannt sei, die parkenden Autos ein Problem für den Radverkehr. Einklemmt zwischen überholenden, schnell fahrenden Autos und aufgehenden Autotüren, werde das Radfahren zu einer weiteren Gefahrenquelle in dieser Stadt. Erst im letzten Jahr habe genauso eine Situation eine Radfahlerin getötet. Auch zeige sich immer wieder, dass ein neben der Fahrbahn laufender Radweg durch Autos (Anlieferung, Müllautos)} zugeparkt werde. Auch hier entstehe eine neue Gefahrenquelle, weil die Radfahrer ausweichen müssten. Das führe zu Konflikten mit den Autofahrern, wie jahrelange Erfahrungen als Radfahlerin zeige. Das sei sehr gefährlich, insbesondere stadteinwärts nördlich Bischofsweg, wo durch das Gefälle die Fahrräder hohe Geschwindigkeiten erreichten.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die gewählte Ausbauvariante 8.7 sieht eine Trennung der verschiedenen Verkehrsnutzungen vor. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich insofern den Ausführungen der Vorhabenträgerin in seiner Erwiderung an, als dass mit der Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr die aktuell unverträgliche Mischnutzung entschärft und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beigetragen sowie eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion der Gehwege auf der Königsbrücker Straße erreicht wird. Auch werden hierdurch Gefahren für Kinder minimiert. Die gegenständliche Planung muss letztlich einer Vielzahl von Interessen Rechnung tragen.

Die Ausgestaltung der Radverkehrsanlagen erfolgt entsprechend den Vorgaben der RAST 06 sowie der ERA 2010. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2

verwiesen. Zudem sind ausweislich der Planunterlagen im Bereich zwischen dem Radfahrstreifen und den längs parkenden Pkw zusätzlich erforderliche Sicherheitsabstände zur Absicherung der plötzlichen Türöffnung am Fahrzeug berücksichtigt worden. Es bestehen somit keine Anhaltspunkte, dass mit der gegenständlichen Planung straßenverkehrsrechtliche Konflikte hervorgerufen oder gar Gefahrenstellen geschaffen werden.

Einwand 5

Aus den Planungen lasse sich nicht die genaue Anzahl der Radbügel erkennen, dafür aber die geplanten Parkplätze für Kfz. Allen Erfahrungen nach werde auch hier eine Benachteiligung für die Radfahrer vorgenommen. Radbügel seien ein sehr wichtiger Bestandteil einer Angebotsplanung für den Radverkehr, insbesondere in belebten Ortsteilzentren. Damit Radbügel nicht in Konkurrenz zum Flächenbedarf für Fußverkehr geraten sollen, fordere man die Einrichtung von Radbügeln auf bislang für das Auto vorgesehenen Stellflächen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Königsbrücker Straße muss den Ansprüchen sämtlicher Verkehrsnutzungen genügen, das heißt unter anderem auch den Interessen des ruhenden Verkehrs. Die Planung (vgl. Unterlage U 5 Lagepläne) sieht nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde eine angemessene Anzahl an Fahrradbügeln vor, insbesondere im mittleren Bauabschnitt zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg. Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Anzahl der Bügel über die planerisch insgesamt vorgesehenen 192 Radstellanlagen hinaus in der weiteren Planung zu prüfen.

2.43 Einwander Nummer 269

Der Einwander ist als Anwohner der Königsbrücker Straße vom Vorhaben unmittelbar betroffen.

Ablehnung eines eigenen Gleisbetts für die Straßenbahn:

Zu bedenken sei hierbei, dass es nicht im öffentlichen Interesse sein könne, dass z. B. Müll- oder andere Versorgungsfahrzeuge den Fahrzeugverkehr durch deren Halt blockierten. Die Folge wäre ein enormer Rückstau, da diese Fahrzeuge nicht überholt werden könnten. Des Weiteren wäre für die Anwohner/Gewerbetreibende, die Stellplätze in Höfen/Tiefgaragen nutzen, eine direkte Zufahrt über die Königsbrücker Straße nicht möglich, wenn diese Linksabbieger seien.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das geplante Vorhaben ist wie vorgesehen mit besonderen Bahnkörper im nördlichen und südlichen Abschnitt der Maßnahme erforderlich und geeignet (vgl. Ausführungen unter C.II und C.III). Ein Überfahren des besonderen Bahnkörpers für Rettungsfahrzeuge ist vorgesehen. Bei der Planung des Vorhabens wurden auch die Anforderungen der Abfallentsorgung berücksichtigt. Da in Bereichen des besonderen Bahnkörpers, wo ein Überholen des Müllfahrzeuges nicht möglich ist, keine größere Anzahl von Entsorgungsstellen liegen und diese Grundstücke auch aus Bereichen mit Fahrbahnaufweitung bzw. im Bereich von Einmündungen über Nebenstraßen angedient werden, ist eine generelle und unzumutbare Behinderung des fließenden Verkehrs nicht ersichtlich. Zudem sind die Ladevorgänge nur von sehr kurzer Dauer, so dass der Verkehr nach nur kurzer Unterbrechung wieder

abfließen kann. Um weitere Wiederholungen zu vermeiden wird hinsichtlich der Andienung der Grundstücke auf die Ausführungen unter C.V.15.1.3 verwiesen.

Ablehnung Verlegung Straßenbahnhaltestelle (7, 8) stadteinwärts:

Hierzu gäbe es keinen Grund. Dafür sollte die Haltestelle stadtauswärts nach der Kreuzung verlegt werden, damit die Kreuzung Königsbrücker Straße/ Bischofsweg weiterhin ungehindert für Linksabbieger genutzt werden könne.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Das am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg vorgesehene Haltestellenkonzept der Vorhabenträgerin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Öffentliche oder private Belange, die eine Umverlegung der in den Planunterlagen vorgesehenen Standorte der Haltestellen rechtfertigten, sind nicht erkennbar. Die Einrichtung der Haltestellen steht unter der Prämisse der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Königsbrücker Straße/Bischofsweg. Die Vorhabenträgerin hat glaubhaft dargelegt, dass aufgrund der Kreuzung zweier Straßenbahnlinien sowie der damit zusammenhängenden Signalisierung eine verkehrstechnische Analyse vorgenommen wurde, bei welcher u. a. auch die Standorte der Haltestellen betrachtet wurden. Diese hat ergeben, dass nur durch eine Verlegung der Haltestelle Königsbrücker Straße stadteinwärts das Planungsziel erreicht werden kann.

Ablehnung geplante Abbiegemöglichkeit Königsbrücker Straße/Tannenstraße:

Die Tannenstraße mit Bahnunterführung und weiter über die Leonhardstraße sei verkehrsmäßig dafür nicht ausgelegt. Vor allem die Leonhardtstraße sei jetzt schon zu Stoßzeiten überfordert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Thematik der Verkehrsführung am Bischofsweg und der alternativen Linksabbiegemöglichkeiten wird unter C.V.15.1.1 verwiesen.

Ablehnung Abholzung Baumbestand stadtauswärts Bischofsweg bis Stauffenbergallee:

Diese Bäume gehörten zur Geschichte Dresdens und seien historisch gewachsen und sollten geschützt werden. Auf dieser viel befahrenen Straße müsse unbedingt alles für eine nötige Luftverbesserung getan werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Eingriff in Natur und Landschaft wird als unvermeidbar angesehen. Darüber hinaus können nach keiner der untersuchten Varianten die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Unterlage U 1 Erläuterungsbericht, Anlage 2.1 Variantenvergleich). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bau-raum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos. Auf die Ausführungen unter Punkt C.V.9.1 wird ebenfalls verwiesen.

2.44 Einwendernummer 270

Der Einwender ist aufgrund seines Wohnortes in einer Nebenstraße zum Vorhaben Betroffener.

Einwendungen zur Ursprungsplanung und Online-Konsultation

Einwand 1

Im gesamten Erläuterungsbericht sei kein Hinweis auf den gültigen Flächennutzungsplan (Königsbrücker Straße sei im betrachteten Abschnitt und Planungszeitraum keine Bundesstraße mehr; sie sei ein Zentrum außerhalb des Innenstadtbereiches und deshalb von besonderer städtebaulicher Priorität) oder das Verkehrskonzept der Stadt zu finden. Dementsprechend sei die Dimensionierung vermutlich überhöht.

Im Rahmen der Online-Konsultation vertieft der Einwender sein Vorbringen. Der Inhalt der Erwiderung sei dem Einwender unverständlich. Wozu ein Umstufungsverfahren mit Ab- und Aufstufung notwendig sein solle, entziehe sich seinem Vorstellungsvermögen. Offensichtlich baue man doch erst eine Bundesstraße mit allen Anforderungen und überzogenen Aufwendungen, um sie nachträglich wieder zurückzustufen. Die Stauffenbergallee werde ja „leider“ erst danach geplant.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nicht durchzudringen vermag die Rüge, mangels fehlenden Hinweises auf den Flächennutzungsplan sowie das Verkehrskonzept im Erläuterungsbericht sei die Straße überdimensioniert und es fehle insofern an der Planrechtfertigung. Hierzu wird auf die Ausführungen unter C.II verwiesen. Demnach erfolgt der Ausbaustandard der Königsbrücker Straße unter Berücksichtigung des Verkehrsentwicklungsplans. Darüber hinaus ist das Vorhaben mit den Belangen der Raumordnung, Regional- und Landesplanung vereinbar (vgl. C.V.13). Zudem lassen sich der Stellungnahme der für den Flächennutzungsplan zuständigen Landeshauptstadt Dresden keine dahingehenden Bedenken entnehmen.

Abschließend haben nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde die Ausführungen im Erläuterungsbericht, wonach die Bundesstraßenfunktion für die Königsbrücker Straße im Bereich des Vorhabens künftig entfallen soll, keine Auswirkungen auf das gewählte Verfahren, da konkrete Pläne für eine Abstufung in absehbarer Zeit nicht vorgesehen sind und hierzu auch kein Antrag vorliegt (vgl. dazu auch die Ausführungen unter C.I.).

Außerdem genügt der Erläuterungsbericht den Anforderungen des § 1 Satz 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG. Danach besteht der Plan aus den Zeichnungen und Erläuterungen, die das Vorhaben, seinen Anlass und die von ihm betroffenen Grundstücke und Anlagen erkennen lassen. Zudem konkretisiert Ziffer 5 der Planfeststellungsrichtlinien 2019 – Plafer 19 – für Bundesfernstraßen den Inhalt des Erläuterungsberichts dahingehend, dass in diesem die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Maßnahme begründet wird (z. B. Planungsziele, technische Einzelheiten, untersuchte Varianten). Es kommt maßgeblich darauf an, ob der Erläuterungsbericht im Anhörungsverfahren – zusammen mit den Plänen – geeignet ist, seine Anstoßfunktion zu erfüllen. Daran gemessen war die Auslegung des vollständigen Verkehrsentwicklungskonzepts der Vorhabenträgerin als unverbindliches Strategiepapier sowie des Flächennutzungsplans als vorbereitenden (unverbindlichen) Bauleitplan gemäß § 1 Abs. 2 BauGB als Anlage zum Erläuterungsbericht nicht zwingend veranlasst. Der für den Bauabschnitt geltende Flächennutzungsplan wird im Zusammenhang mit den in Unterlage U 17.1.1 abgebildeten schalltechnischen Untersuchungen wiedergegeben, so dass

jeder Interessierte durch Einsichtnahme in die ausgelegten Pläne zuverlässig beurteilen kann, ob und inwieweit seine Belange möglicherweise durch das Vorhaben berührt werden.

Einwand 2

Die Anzahl der zu fällenden Bäume im Baubereich lasse fast nichts an vorhandenem Großgrün übrig. Im Plan 26 des Verkehrskonzeptes ist die Königsbrücker Straße als Straßenbaumallee ausgewiesen. Mit den vorgesehenen einschneidenden Fällungsmaßnahmen gehe dieser Charakter verloren und könne nur schwer mit den geplanten 134 Neupflanzungen ausgeglichen werden. Außerdem nutzten die Ausgleichspflanzungen außerhalb des Vorhabens in Pillnitz dem Mikroklima und dem Flair dieser Straße und dem Stadtgebiet wenig.

Im Rahmen der Online-Konsultation ergänzt der Einwender sein Vorbringen. Planer sollten erst rechnen: 70 gefälltte Straßenbäume und 52 gefälltte private Bäume würden zusammen 122 gefälltte Bäume gegenüber 134 Neupflanzungen ergeben. Da sei nirgendwo ein „fast doppelter Ausgleich“ erkennbar! Offensichtliche Fehlargumentationen brauche man in der Art nicht austauschen. Auch nördlich des Bischofsweges gebe es nicht nur alte Bäume, die gefällt würden. In der Einfahrt zur Tannenstraße (zu einem Wohngebiet!!) würden ersatzlos relativ junge Bäume entfernt oder im Wurzelbereich stark gestutzt. Mit einer noch breiteren Einfahrt als heute solle wohl der beschworene zusätzliche Verkehr motiviert werden?

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Erhalt der Bestandsbäume, darunter auch einzelne Bestandsbäume in der Tannenstraße, war ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt bei der Planung des Vorhabens. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bau-raum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos.

Nach der gesetzlichen Regelung des § 15 Abs. 2 BNatschG i. V. m. § 10 SächsNatschG und der hierzu ergangenen Rechtsprechung hängt die naturschutzfachliche Eignung von Ausgleichsmaßnahmen weder ausschließlich noch in erster Linie von ihrer Entfernung zum Eingriffsort ab. Solange eine Ausgleichsfläche noch auf den Eingriffsort zurückwirkt, ist sie nicht schon deshalb weniger geeignet, weil sie vom Eingriffsort weiter entfernt ist als eine andere potenzielle Ausgleichsfläche. Diese Überlegungen gelten auch für Ersatzmaßnahmen (BVerwG Beschluss vom 7. Juli 2010, Az: 7 VR 2/10). Besteht noch ein räumlich-funktionaler Zusammenhang zwischen Eingriffsort und Ersatzmaßnahme, kommt es nicht entscheidend darauf an, welche der Alternativflächen näher am Eingriffsort liegt. Insgesamt sind die Anforderungen an den räumlichen Bezug zwischen Eingriffsort und Ort der Ersatzmaßnahme großzügig auszulegen. Von einem solchen räumlichen Zusammenhang geht die Planfeststellungsbehörde vorliegend aus. Es wird auf die geplanten Ersatzpflanzungen durch die Ausgleichsmaßnahme A 1 – Neupflanzungen Straßenbäume entlang Straßenzug Königsbrücker Straße, die Ausgleichsmaßnahme A 2 – Wiederherstellung bauzeitlich bedingter Grünflächen, die Ausgleichsmaßnahme A 3 – Baumpflanzungen auf privaten Flächen, die Ersatzmaßnahme E 2 – Neupflanzungen Straßenbäume in Dresden Pillnitz und die Ersatzmaßnahme E 3 – Anlage von Wald in Dresden Hellerau (Flurstück 270 und 271, Gemarkung Dresden-Hellerau), verwiesen, vgl. dazu die Ausführungen unter C.V.9.1.

Einwand 3

Die städtebauliche Chance einer Aufnahme des historischen Reitweges zwischen Paulstraße und Stauffenbergallee werde zuungunsten des Straßenbegleitgrüns vergeben, Querschnittsvarianten seien bereits vor Jahren von der Bürgerinitiative vorgeschlagen worden.

In der Online-Konsultation trägt der Einwender ergänzend vor, dass im nördlichen Bereich die angeführten Planungsvarianten im Wesentlichen aus vierspurigen Lösungen und „Kompromissvarianten“ bestanden hätten, um eine Finanzierbarkeit zu bekommen. Die lang geforderte Erwägung einer Bestandsvariante im Gegenzug sei kein Thema gewesen. Insofern müssten alle Planungen zum Entfernen des historischen Reitweges kommen. Das sei eine einfache, aber keine überzeugende Logik.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen unter Einwand 2 wird zunächst verwiesen. Hinsichtlich der Prüfung einer Bestandssanierung wird weiter auf die Ausführungen unter C.III verwiesen. Zudem befindet sich der Baumbestand des sogenannten „Reitweges“ nördlich der Paulstraße, der durch die Maßnahme entfallen wird, außerhalb des Geltungsbereiches der Erhaltungssatzung, vgl. C.V.8.

Einwand 4

Der nun endlich durchgehend geplante beidseitige Radweg sei jedoch durch mehrere Gefahrenstellen gekennzeichnet, z. B. die ungesicherte Führung an der Einengung der landwärtigen Richtung nördlich des Albertplatzes oder die kreuzweise von Radfahren und rechtsabbiegenden Fahrzeugen in städtwärtiger Richtung nördlich des Bischofswegs.

Zusätzlich wird im Rahmen der Online-Konsultation vorgetragen, dass die kreuzende Radverkehrsführung am Bischofsweg stadteinwärts kritisch bleibe. Ähnlich der Situation am Pirnaischen Platz sei gerade der Radfahrer durch Rechtsabbieger bereits im laufenden Verkehr in Gefahr und nicht erst beim Abbiegen nach dem Bremsvorgang. Das Risikopotential sei auf keinen Fall geringer.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die Ausführungen der Vorhabenträgerin zu Eigen. Danach ist im Bereich der Fahrstreifenreduzierung in landwärtiger Richtung nördlich des Albertplatzes zur Absicherung des Radverkehrs eine Einfärbung des Radfahrstreifens zur Verdeutlichung des separaten Verkehrsraums vorgesehen (siehe Unterlage U 16.5.). Zur Radverkehrsführung nördlich des Bischofswegs wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.2 verwiesen.

Einwand 5

Die entfallende Kfz-Linksabbieger von der Königsbrücker Straße in den Bischofsweg erzeuge einen deutlichen Anstieg der Verkehrsströme in schützenswerte Wohngebiete wie dem Hechtviertel um den Königsbrücker Platz oder die Lößnitzstraße. Zudem würden die genannten Fahrzeuge in den Prognosezahlen verschwinden. Hier werde auf Kosten der Anwohner eine Entflechtung des Verkehrs versucht.

In der Online-Konsultation ergänzt der Einwender sein Vorbringen. Wie viele Fahrzeugbesitzer die Königsbrücker Straße zum Durchfahren nutzten oder im Gebiet wohnten und

arbeiten, darüber könne man trefflich streiten. Man sehe aber jetzt klar, wie viele Fahrzeuge von der Kreuzung Königsbrücker Straße / Bischofsweg auf der Fritz-Reuter-Straße in Richtung Hansastraße und Liststraße fahren würden. Das seien beim besten Willen nicht wenige! Diese alle durch das Wohngebiet des Hechtviertels zu führen (weil es ja den Linksabbieger nicht mehr gebe) erinnere an Fehlplanungen der 60er Jahre! Hier finde sehr wohl Verlagerung von Verkehr auf Nebenstraßen statt - gewollt und planmäßig. Dagegen könne man als Anwohner nur schärfstens protestieren. Das derzeit nicht wenig Schwerlastverkehr ebenfalls im Hechtviertel unterwegs sei, liege an der einzig verwendbaren (hohen) Brücke unter der Bahn. Der Mangel an geeigneten Querungen könne doch wahrlich nicht begründen, diesen eigentlich unhaltbaren Zustand zementieren zu wollen und nebenbei noch mehr Verkehr diese Wohngebietsrouten fahren zu lassen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Thematik Verkehrsführung am Knotenpunkt Bischofsweg/Königsbrücker Straße und die alternativen Linksabbiegemöglichkeiten sowie auf dessen Auswirkungen wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1 und C.V.6.1.6 Bezug genommen.

Einwand 6

- Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich Albertplatz-Bischofsweg auf 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes und der Sicherheit in dem engen Ortsteilzentrum (dann sei auch platzsparende Pulkführung wieder möglich),
- Bewusste Minimierung von Baumfällungen im Planungsgebiet
- Weitgehende Erhaltung der Vorgärten,
- Prüfung der Reitweg-Alternative im Nordabschnitt

In der Online-Konsultation führt der Einwender aus, dass die Planfeststellungs-Planung natürlich keine Geschwindigkeiten einschränken könne. Nur alle Modelle und Berechnungen beruhten genau auf diesen Angaben! Also doch planbar? Lärm und Verkehrssicherheit blieben auf dieser vielfältig genutzten Straße ein massives Thema. Da dürfe man doch über angepasste Geschwindigkeiten von MIV (und ÖPNV) nachdenken!

Der Einwand hat sich, soweit er die Forderung nach einem weitgehenden Erhalt der historischen Vorgärten betrifft, erledigt, im Übrigen wird er zurückgewiesen.

Zum Erhalt der Vorgärten wird auf die Ausführungen unter C.V.8 verwiesen. Die Thematik Eingriff in Natur und Landschaft, auch Baumfällungen im Plangebiet, wird ausführlich unter C.V.9.1 behandelt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist nicht planfeststellungsrelevant und wird, ggf. in Kombination mit weiteren geschwindigkeitsüberwachenden Maßnahmen, durch die Straßenverkehrsbehörde nach Maßgabe der Straßenverkehrsordnung festgelegt. Anhaltspunkte, die eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung bereits im Planfeststellungsbeschluss erfordern, sind nicht erkennbar. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auch auf die mit dem Austausch der vorhandenen Fahrbahndeckschicht aus Kopfsteinpflaster durch Asphalt einhergehende Lärmminimierung.

Einwendungen zur Tektur

Einwand 1

Man plane nach VEP 2025plus eine Bundesstraße, wobei dieselbe Planung die Aufhebung des Status der Bundesstraße für die Königsbrücker Straße beinhalte. Zudem schreibe man in der Erwiderung von einer „innerstädtischen Geschäftsstraße“, plane aber eine Bundesstraße. Dieser Argumentation könne nicht gefolgt werden. Sie sei ein Verwirrspiel mit teuren Folgen für den Stadt-, Landes- und Bundeshaushalt sowie die Anwohner.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Ausbaustandard der Königsbrücker Straße erfolgte unter Beachtung und Berücksichtigung von verkehrlichen und städtebaulichen Merkmalen sowie der Verkehrsprognose. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 Bezug genommen. Darüber hinaus auf die Ausführungen zum Einwand 1 des Einwenders zur Ursprungsplanung und Online-Konsultation verwiesen.

Einwand 2

Auch wenn private Flächen für die Königsbrücker Straße in Anspruch genommen würden (Kauf oder nur zur Bauzeit): Die gefälltten Bäume seien weg!!! Also bleibe die klare Rechnung: 70 gefällte Straßenbäume und 52 gefällte private Bäume würden zusammen 122 gefällte Bäume gegenüber 134 Neupflanzungen ergeben. Da sei nirgendwo ein „fast doppelter Ausgleich“ erkennbar! Alles andere sei immer noch „Augenwischerei“ und belege sich auf allerunterstes Argumentationsniveau. Die Fällungen von 5 jungen, gesunden Bäumen in der Einfahrt der Tannenstraße blieben unnütz, weil der Ausbau einer Schwerlastverkehr-Notlösung an dieser Stelle ebenfalls unnütz sei. Vielmehr sei endlich eine nutzbare Eisenbahn-Unterführung an der Stauffenbergallee bzw. der Hansastraße zu schaffen.

Der Einwand wird zurückgewiesen und auf die obigen Ausführungen unter Einwand 2 der Einwenders zur Ursprungsplanung und Online-Konsultation Bezug genommen.

Einwand 3

Den Ausgleich des Baumbestandes könne man mit $\frac{3}{4}$ Neupflanzung beim besten Willen nicht erkennen.

Der Einwand wird zurückgewiesen und ebenfalls auf die Ausführungen zu Einwand 2 der Einwenders zur Ursprungsplanung und Online-Konsultation Bezug genommen.

Einwand 4

Das Risikopotential für Radfahrer bleibe leider bestehen.

Der Einwand wird mangels Substantiierung zurückgewiesen. Im Übrigen wird auf die obigen Ausführungen unter Einwand 4 der Einwenders zur Ursprungsplanung und Online-Konsultation verwiesen.

Einwand 5

Der Schwerlastverkehr habe perspektivisch nichts im Hechtviertel zu suchen. Soweit sollten koordinierte Verkehrsplanungen wohl kalkulieren. Damit entfalle die überbreite Einfahrt in die Tannenstraße mit allen Nachteilen. Hinsichtlich des Kfz-Verkehr gehe der

Erläuterungsbericht auf S. 38 von einer „Kompensation“ der Leistungserhöhung am Bischofsweg durch umgeleiteten Verkehr in Wohngebiete aus. Das sei unzumutbar und negiere die Bedürfnisse der Anwohner vollständig! Doch selbst stadteinwärts sei der geplante „Schleichverkehr“ über den Dammweg in die Neustadt hinfällig. Der Dammweg solle zukünftig die nördliche Radschnellroute aufnehmen. Damit seien die Voraussetzungen der Simulation einer Blockumfahrung über Tannenstraße/Dammweg (Erläuterungsbericht S. 39) nicht mehr gegeben. Eine Neuplanung der Verkehrswege sei unumgänglich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die obigen Ausführungen unter Einwand 5 des Einwenders zur Ursprungsplanung und Online-Konsultation wird zunächst verwiesen.

Die Bemessung der Knotenpunktausrundungen sind entsprechend der Schleppkurve für das jeweils maßgebende Bemessungsfahrzeug erfolgt. Sie gewährleisten eine sichere Befahrung der Verkehrsanlage, sodass ein Überfahren des Gehweges und eine damit einhergehende Gefährdung für den Fußgängerverkehr ausgeschlossen wird. Die Aufweitung im Bereich des Knotenpunktes Tannenstraße ist aus fahrgeometrischen Gründen erforderlich, da sich die Tannenstraße zwischen Rudolf-Leonhard-Straße und Königsbrücker Straße im Vorrangnetz der Landeshauptstadt Dresden für genehmigungspflichtige Schwerlast- und Großraumtransporte befindet. Nach dem geplanten Ausbau der Stauffenbergallee unter den DB-Brücken wird die Anzahl der Schwerlast- und Großraumtransporte zwar wahrscheinlich geringer. Jedoch werden weiterhin Fahrten über die Tannenstraße erforderlich sein, da deren Durchfahrtshöhe weiterhin größer ist als die in der Stauffenbergallee. Andere Alternativstrecken zur Tannenstraße sind nicht geeignet, da diese teilweise in der Höhe bzw. Tonnage begrenzt sind. So zum Beispiel im Zuge der Stauffenbergallee, besitzt die Brücke eine Tonnagebegrenzung von 75 t, die Brücke über die Eisenbahn auf der Königsbrücker Straße ist auf 125 t begrenzt und die Hansastraße ist eingeschränkt auf eine Höhe von 4 m bedingt durch das Brückenbauwerk. Die große lichte Durchfahrtshöhe der Brücke Tannenstraße ermöglicht hingegen Transporte bis zu einer Höhe von 4,65 m.

Die erwähnte Radschnellwegverbindung ist eine aktuelle Planung der Landeshauptstadt Dresden und des Freistaates Sachsen, die sich in einem sehr frühen Stadium befindet. Derzeit gibt es hierzu nur eine Machbarkeitsstudie und kann daher in diesem Verfahren unberücksichtigt bleiben.

Einwand 6

Wie zum Hohn ändere sich die Tektur zur Geschwindigkeit auf der Straße auf eine Entwurfsgeschwindigkeit $V_e = V_{zul.} = 15-70 \text{ km/h}$ (Erläuterungsbericht 5. 36)! Damit würde man klar die Prioritäten der Planung zeigen: Beschleunigung des motorisierten Verkehrs, alles andere sei wohl nur Nebensache. Diese Planungen seien alles andere als anwohnerfreundlich und dem Charakter einer Wohn- und Geschäftsstraße widersprechend.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich des Ausbaustandards der Straßenbahn und Straße wird auf die Ausführungen unter C.II.4 verwiesen. Zudem wird klargestellt, dass die Entwurfsgeschwindigkeit eine rein planerische Größe ist. Diese Geschwindigkeiten sind nicht gleichzusetzen mit der anzuordnenden Geschwindigkeit. Darüber hinaus sind Straßenverkehrsverfügungen nicht notwendiger Bestandteil dieses Planfeststellungsbeschlusses.

Einwand 7

Im Erläuterungsbericht heiße es: „Am Bauende wird der Radverkehr mittels Fahrradrampe auf den Bestandsgehweg geführt bzw. läuft im Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus.“ Diese Tektur sei wahrscheinlich durch eine Tektur außerhalb des Planbereichs notwendig geworden (Sperrfläche). Durch diese Sperrfläche würden die Autos aktiv in die Fahrspur der Radfahrenden gedrückt. Wäre das nicht schon schlimm genug, denn durch das alternative Anbieten von „Radnutzung auf dem Gehweg“ und „Radverkehr läuft im Schutzstreifen auf der Fahrbahn aus“ entstehe eine sehr gefährliche Situation. Die Autofahrenden rechneten nicht damit, dass Radfahrende auf „ihrer“ Fahrbahn seien, da der abknickende Radweg auf den Fußweg suggeriere, dass Radfahrende auf der Fahrbahn nichts zu suchen hätten. Dies werde unweigerlich zu starken Konflikten und somit auch zu schweren Unfällen führen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Tektur sieht kurz vor dem Knotenpunkt Königsbrücker Straße Stauffenbergallee eine Überleitung des Radverkehrs vom Radfahrstreifen auf der Fahrbahn auf den Gehweg vor. Dies ist erforderlich, da es am angrenzenden Knotenpunkt keine Radverkehrsanlagen im Bestand gibt. Aufgrund der fehlenden Radverkehrsanlagen kann aber keine Zwangsführung über den Gehweg erfolgen, so dass zudem eine Weiterfahrt auf der Fahrbahn angeboten wird, was eine Verflechtung mit dem Kfz-Verkehr erforderlich macht. Dem Radverkehr wird somit freigestellt, im Mischverkehr entlang der Königsbrücker Straße den Knotenpunkt zu passieren oder den für den Radverkehr freigegebenen Gehweg zu befahren. Mit der zusätzlichen Sperrfläche wird eine eindeutige Gestaltung für den Verflechtungsbereich geschaffen, da nur die Breite eines gemeinsamen Fahrstreifens verbleibt. Unter Berücksichtigung des Gebots der gegenseitigen Rücksichtnahme entstehen hierdurch keine verkehrssicherheitsrelevanten Konflikte.

Der Umbau des Knotenpunktes Königsbrücker Straße Stauffenbergallee ist darüber hinaus Bestandteil eines separaten Planungsvorhabens der Landeshauptstadt Dresden, welches bereits untersucht wird.

Einwand 8

Man wende sich entschieden gegen die jetzige Planung und fordere eine Berücksichtigung der Einwände.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich mit dem Vortrag des Einwenders auseinandergesetzt.

2.45 Einwendernummer 286, 287 und 288

Der Einwender ist betroffener Anwohner auf der Königsbrücker Straße. Des Weiteren erhebt er als Vertreter des ebenfalls betroffenen Handelsgewerbes Einwendungen, welches als Grundstückseigentümerin des Flurstückes 785 der Gemarkung Dresden-Neustadt eingetragen ist.

Seine Einwendungen mit mehreren gesonderten Schreiben werden unter den Einwendernummern 286, 287 und 288 behandelt.

Einwendungen zur Ursprungsplanung

Die Einwände zur Ursprungsplanung, welche unter der Einwendernummer 286 geführt werden, entsprechen den Ausführungen der Sammeleinwendung mit ca. 5.000 Unterschriften. Insofern wird auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.VI.2.1.1 verwiesen.

Die in einem separaten Schreiben ebenfalls zur Ursprungsplanung erhobenen Einwendungen werden unter der Einwendernummer 287 geführt und betreffen folgende Einwendungspunkte.

Der Einwender sei sowohl Fußgänger als auch Kraftfahrer eines Pkw. Durch bspw. Entsorgungs- u./o. Kommunalfahrzeuge werde bei hochgesetztem Gleisbett und einer geplanten Fahrspurbreite von nur 3,5 m ein erheblicher Verkehrsstau erzeugt. Es werde weder ein Linksabbiegen aus dem Grundstück des Einwenders noch ein Linksabbiegen aus stadtwärtiger Richtung in das Grundstück möglich sein. Die daraus resultierenden Belastungen beliefen sich auf zusätzliche Umweltbelastungen durch weitere Fahrwege/Umwegen. Die Umweltbelastung schlage sich nieder in der Gesundheit der in der Neustadt lebenden Menschen. Es gebe schon jetzt kaum Grünflächen oder Bäume, die der Luftreinigung dienlich sein könnten. Alle Bäume sollten erhalten bleiben, es dauere zu lange, bis neu gepflanzte Bäumchen die Luft in gleicher Menge reinhalten könnten. Hinzu komme auch noch die Lärmbelastung durch stehenden Verkehr, weil Ampelvorrangsschaltungen für DVB Fahrzeuge den Verkehrsfluss komplett durcheinander bringen würden. Und nicht zuletzt entstünden hiernach zusätzliche Kosten für erhöhten Spritverbrauch, medizinische Kosten für ihre Feinstaubopfer und bspw. im weiteren Sinne höhere Kosten für Abnutzung der Fahrzeuge, höhere Endverbraucherpreise für Produkte durch höhere Lohnkosten wegen ständigen Standzeiten im Stau. Stau deshalb, weil die Verkehrsmenge in keiner nennenswerten Größe in irgendeine Richtung abfließen könne. Die Königsbrücker Straße sei nun mal die Verbindung Flughafen - Zentrum. Warum solle jetzt zu Gunsten des städtischen Unternehmens DVB das Gleisbett erhöht werden? Bei den aktuellen Fahrpreisen würden die Fahrgastzahlen nicht ins Unermessliche steigen. Ein gutes Beispiel sei die Bodenbacher Straße, ein Abbild eines Planungsfehlers am Schreibtisch. Rückbau unmöglich. Oder Waldschlößchenbrücke - erhoffte Zahlen seien nicht erreicht worden. Und all das auf der „Köni“ nur wegen der Straßenbahn, zum Nachteil der Anwohner, Gewerbetreibenden, Mieter, Eigentümer und derer, die einfach das Flair der Köni zu schätzen wüssten.

Die Einwände werden zurückgewiesen.

Sofern der Einwender lediglich Belange der Allgemeinheit bzw. öffentliche Belange wie das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit der im Plangebiet wohnenden Personen, etwaige zusätzliche Kosten für Kraftstoff, Kosten für die Abnutzung von Fahrzeugen, medizinische Kosten oder höhere Endverbraucherpreise geltend macht, fehlt es insofern an der Einwendungsbefugnis.

Durch den Wegfall der Möglichkeit des Linksabbiegens in bzw. aus dem Grundstück des Einwenders wird das in § 8a Abs. 1, Abs. 4 FStrG verankerte Recht auf Anliegergebrauch nicht erheblich erschwert. Ein Abwehrrecht steht dem Anlieger nur so weit zu, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums die Verbindung mit der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet. Maßgebend ist, was aus dem Grundstück unter Berücksichtigung der Rechtslage und der tatsächlichen Gegebenheiten als anerkanntes Bedürfnishervorgeht (BVerwGE 32, 222). § 8a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Aus ihm lässt sich kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. § 8a FStrG bietet keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück ohne

jegliche Einschränkung angefahren werden kann. Der Schutzbereich der Norm ist nicht berührt, wenn etwa infolge der Anlegung eines Mittelstreifens das Grundstück nunmehr im Richtungsverkehr angefahren werden kann und der sonstige Zu- und Abgangsverkehr Umwege in Kauf nehmen muss (BVerwG NJW 1977, 2367). Im Übrigen bewahrt die Vorschrift den Anlieger nicht vor Zufahrtserschwernissen, die sich aus der besonderen örtlichen Lage und einer etwaigen situationsbedingten Vorbelastung ergeben, in die das Grundstück hineingestellt ist (BVerwGE 94, 136). Der Umstand, dass das Grundstück des Einwenders künftig nur noch im Richtungsverkehr angefahren und ausgefahren werden kann, erschwert daher den Anliegergebrauch nicht erheblich, da eine Andienung bzw. Befahrung „Rechts-rein/Rechts-raus“ gewährleistet wird. Im Übrigen wird zur Andienung der Grundstücke auf die Ausführungen unter C.V.15.1.3 verwiesen.

Zu den immissionsschutzrechtlichen Fragestellungen, insbesondere dem Problemkreis Lärm, wird auf C.V.6.1 verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass mit einem Austausch der teilweise noch vorhandenen Fahrbahn aus Kopfsteinpflaster und dem damit verbundenen Auftrag einer Asphaltdeckschicht auch eine Reduzierung der Lärmimmissionen einhergeht.

Im Übrigen ist das geplante Vorhaben wie vorgesehen mit besonderen Bahnkörper im nördlichen und südlichen Abschnitt der Maßnahme geeignet und erforderlich (vgl. Ausführungen unter C.II. und C.III). Ein Überfahren des besonderen Bahnkörpers für Rettungsfahrzeuge ist vorgesehen.

Bei der Planung des Vorhabens wurden auch die Anforderungen der Abfallentsorgung berücksichtigt. Da in Bereichen des besonderen Bahnkörpers, wo ein Überholen des Müllfahrzeuges nicht möglich ist, keine größere Anzahl von Entsorgungsstellen liegen und diese Grundstücke auch aus Bereichen mit Fahrbahnaufweitung bzw. im Bereich von Einmündungen über Nebenstraßen angedient werden, ist eine generelle und unzumutbare Behinderung des fließenden Verkehrs nicht ersichtlich. Zudem sind die Ladevorgänge nur von sehr kurzer Dauer, so dass der Verkehr nach nur kurzer Unterbrechung wieder abfließen kann.

Die Vermeidbarkeit der Baumfällungen wurde unter C.V.9.1 geprüft. Insoweit wird hierauf verwiesen.

Den jetzt aktuellen linksabbiegenden Verkehrsfluss an der Kreuzung Bischofsweg/Königsbrücker Straße laut Planung zur Kreuzung Tannenstraße/Königsbrücker Straße zu verlegen, sei für den Einwender nicht nachvollziehbar. Wohin sollten diese Fahrzeuge dann in der Tannenstraße abfließen? Über den Dammweg oder Leonhardtstraße? Beide Straßen seien jetzt schon von ruhendem Verkehr überlastet. Es werde schon schwierig, wenn sich zwei Pkw gegensätzlich bewegen. Auch hier sei außer Umwelt-, Lärm- und Gesundheitsbelastung durch Mehrverkehr keine Entlastung für Alle erkennbar, außer natürlich für die DVB. Die Verlegung des stadtwärtigen Haltepunktes der DVB sei völlig sinnlos. Die von den DVB hochgerechneten Beförderungszahlen würden dann auf unzählige Kinobesucher treffen. Der stadtauswärtige Haltepunkt könne hinter die Kreuzung verlegt werden, da an dieser Stelle der Linksabbieger von der Königsbrücker Straße in Richtung Bischofsweg mehr Möglichkeiten bekomme als zur Zeit möglich.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Vorhabenträgerin hat nachvollziehbar dargelegt, dass die bisher bestehende Linksabbiegemöglichkeit am Knotenpunkt Bischofsweg aus Gründen der Leistungsfähigkeit des ÖPNV und auch des MIV nicht erhalten bleiben kann. Geplant sind dafür zwei neue Linksabbiegemöglichkeiten in stadtauswärtiger Richtung an

der Lößnitzstraße und an der Tannenstraße. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf die Ausführungen unter C.V.15.1.1. Zudem ist das am Knotenpunkt Königsbrücker Straße/Bischofsweg vorgesehene Haltestellenkonzept der Vorhabenträgerin aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar. Öffentliche oder private Belange, die eine Umverlegung der in den Planunterlagen vorgesehenen Standorte der Haltestellen rechtfertigten, sind nicht erkennbar. Die Einrichtung der Haltestellen steht unter der Prämisse der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes Königsbrücker Straße/Bischofsweg. Die Vorhabenträgerin hat glaubhaft dargelegt, dass aufgrund der Kreuzung zweier Straßenbahnlinien sowie der damit zusammenhängenden Signalisierung eine verkehrstechnische Analyse vorgenommen wurde, bei welcher u. a. auch die Standorte der Haltestellen betrachtet wurden. Diese haben ergeben, dass nur durch eine Verlegung der Haltestelle Königsbrücker Straße stadteinwärts das Planungsziel erreicht werden kann.

Durch die geplante Baumaßnahme würden die schon jetzt unzureichenden Parkmöglichkeiten um ca. 100 Stellflächen eingeschränkt. Unsere an der Königsbrücker Straße ansässigen Gewerbetreibenden hätten heute schon unter der Parkplatznot zu leiden. Das weitere Einschränken könne das Aus für die Gewerbetreibenden bedeuten. Ebenso werden die Mieteinheiten an und um die Königsbrücker Straße dadurch unattraktiver wegen fehlendem Parkplatz.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nicht zu verfangen vermag die Rüge von etwaigen bedingt durch den Wegfall von öffentlichen Parkmöglichkeiten verbundenen negativen Auswirkungen auf das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb aus Art. 14 Abs. 1 GG, Art. 31 SächsVerf. Der Anliegergebrauch aus § 8a Abs. 1, Abs. 4 FStrG umfasst regelmäßig nicht den Anspruch des Eigentümers, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an seinem Grundstück eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Wird jedoch die Erreichbarkeit im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann ihm das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs ein Abwehrrecht vermitteln (BVerwG Beschluss vom 14. Januar 2019, Az: 9 B 13/18). Letzteres ist hier indes nicht der Fall. Nach den Planunterlagen U 5 Blatt 3 Lageplan sind im mittleren Bauabschnitt eine Vielzahl öffentliche Parkplätze vorgesehen. Im zentralen Geschäftsbereich zwischen Katharinenstraße und Bischofsweg ist eine größtmögliche Anzahl von Stellplätzen und Ladezonen geplant. Die differenzierte Betrachtung der Einordnung von Parkstellflächen und Bäumen in die verschiedenen Straßenabschnitte durch die Vorhabenträgerin ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar, da insbesondere im mittleren Abschnitt die Anordnung der Bäume in der Achse der Parkstellflächen erfolgt und daher der momentan baumlose Abschnitt mit dem durchgehenden Parken am Rand der Gehwege neu geordnet wird.

Seit 1984 sei der Einwender Eigentümer des Grundstücks Königsbrücker Straße (...). Man habe das Unternehmen hier an dieser Stelle neu aufbauen müssen, aus Gründen öffentlicher Interessen habe man damals das Grundstück in der Stetzscher Straße verlassen müssen. Den Neuaufbau habe man mit der Familie in jahrelanger Schwerstarbeit bis heute geschafft. Durch die Baumaßnahme 8.7 werde einerseits das Lebenswerk in erheblichem Maße zu Nichte gemacht, andererseits verliere die historische Immobilie an unverletzlichen Wert. An anderen Stellen in Dresden werde das historische Erbe geschützt und nicht für eine Stadtautobahn mit DVB-Privilegien ruiniert. Des Weiteren nehme man dem Sohn die Möglichkeit, die Geschäftstätigkeit nach Übergabe durchzuführen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Für einen Eingriff in den Schutzbereich des von Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG, Art. 31 Abs. 1 Satz 1 SächsVerf geschützten Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebes fehlt es an einem hinreichend nachvollziehbaren Vortrag des Einwenders, der belastbare Rückschlüsse auf eine vorhabenbedingte Existenzgefährdung zuließe. Soweit einzelne Aspekte angesprochen wurden, aus denen sich zukünftig Beeinträchtigungen ableiten ließen, wird hierzu auf die bereits gemachten Ausführungen verwiesen.

Zudem ist das Vorhaben mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar.

Um das Neustadtflair auch nach der notwendigen Sanierung der Königsbrücker Straße erhalten zu können, sollte eine, wie schon jetzt vorhanden, durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen. Diese müsse natürlich konsequent auf Einhaltung überprüft werden. Das könne der Stadt einen Teil der Sanierungskosten einsparen, aber im Hauptgrund würde das Leben der Anwohner, Gewerbetreibenden und Nutzer der Königsbrücker Straße deutlich erleichtert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Anhaltspunkte, die eine Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung bereits auf der Ebene der Planfeststellung rechtfertigen, etwa aus Gründen des Lärm- oder Artenschutzes, sind nicht ersichtlich.

In einem weiteren Schreiben, welches unter der Einwendernummer 288 geführt wird, trägt der Einwender ergänzend vor und beziehe sich auf die Verwaltungsvorschrift des Sächsischen Staatministerium für Umwelt und Landwirtschaft zum Vollzug des § 26 des Sächsischen Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Schutz bestimmter Biotope). Nach erfolgter Prüfung der bestehenden Bäume seien von dem Einwender in 27 Bäumen höhlenreiche Lebensräume festgestellt worden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwender ist insofern nicht einwendungsbefugt, als dass er lediglich das Interesse der Allgemeinheit am Schutz gesetzlich geschützter Biotope nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 21 SächsNatSchG geltend macht. Die Vorschriften sind nicht drittschützend. Es handelt sich hierbei ausschließlich um einen abwägungsbeachtlichen öffentlichen Belang. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen unter C.V.9.5 Bezug genommen.

Äußerungen innerhalb der Online-Konsultation

Im Rahmen der Online-Konsultation äußerte sich der Einwender auf die zur Verfügung gestellten Informationen und der Erwiderung der Vorhabenträgerin in seiner Funktion als Vertreter der Bürgerinitiative „Königsbrücker muss leben!“ und der eingereichten Sammeleinwendung mit ca. 5.000 Unterschriften.

Nach Verstreichen der Frist seien noch weitere Unterschriftenbögen eingegangen. Es seien demnach eigentlich mehr als 5000 Menschen, die für den Erhalt der Bäume und eine schöne Königsbrücker unterschrieben hätten.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Äußerung zur Kenntnis.

Da die weiteren Äußerungen inhaltsgleich zu den Ausführungen der Sammeleinwendung mit ca. 5.000 Unterschriften unter der Einwendernummer 254 und 256 zur Online-Konsultation sind, wird insofern auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.VI.2.1.1 und 2.1.2 verwiesen.

Einwendungen zur 1. Tektur

Im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur erklärte der Einwender, dass er seine Einwendungen aufrechterhalte.

Trotz eines Vororttermins 2017 erfolge keine Änderung zur Befahrung und Belieferung des Betriebes des Einwenders.

Die Äußerung wird von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen und auf die nachfolgenden konkreten Ausführungen der Befahrung und Belieferung verwiesen.

Er sei nach wie vor gegen den Gleishochbau auf der gesamten Königsbrücker Straße.

Der Einwand wird zurückgewiesen und auf die Ausführungen zum besonderen Bahnkörper unter C.II und C.III verwiesen.

Des Weiteren werde gefordert, die vorhandenen Bäume nicht zu beseitigen, da sie Lebensunterstützung für die Bürger für entstehende Abgase seien.

Die Forderung wird zurückgewiesen.

Es wird vollumfänglich auf die diesbezüglichen Ausführungen unter C.V.9.1, C.IV.4.5 und C.V.6.2 verwiesen.

Durch den Gleishochbau der Straße könne man den Betrieb schließen, was schon mehrfach angeführt worden sei. Der Einwender könne sein Grundstück aus der Stadt kommend dann nur noch über Albertplatz - Antonstraße - Erna Berger Str. - Stetzscherstraße und dann Königsbrücker Straße erreichen. Wer zahle die entstehenden Benzinmehrkosten. Da man dann nicht der Einzige sei, der diese Umwege fahren müsse, entstünden CO₂ Abgase.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Zuwegung des Flurstückes und damit des Betriebes ist auch nach Umsetzung des Vorhabens gewährleistet. Es ist nicht ersichtlich, dass mit dem Wegfall der Möglichkeit des Linksabbiegens in bzw. aus dem Grundstück des Einwenders das in § 8a Abs. 1, Abs. 4 FStrG verankerte Recht auf Anliegergebrauch erheblich erschwert wird. Ein Abwehrrecht steht dem Anlieger nur so weit zu, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums die Verbindung mit der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet. Maßgebend ist, was aus dem Grundstück unter Berücksichtigung der Rechtslage und der tatsächlichen Gegebenheiten als anerkanntes Bedürfnis hervorgeht (BVerwGE 32, 222). § 8a FStrG garantiert nicht eine optimale, sondern nur eine nach den jeweiligen Umständen zumutbare Erreichbarkeit. Aus ihm lässt sich kein Anspruch auf den Fortbestand einer Verkehrsverbindung herleiten, die für eine bestimmte Grundstücksnutzung von besonderem Vorteil ist. § 8a FStrG bietet keine Gewähr dafür, dass ein Grundstück ohne jegliche Einschränkung angefahren werden kann. Der Schutzbereich der Norm ist nicht berührt, wenn etwa infolge der

Anlegung eines Mittelstreifens das Grundstück nunmehr im Richtungsverkehr angefahren werden kann und der sonstige Zu- und Abgangsverkehr Umwege in Kauf nehmen muss (BVerwG NJW 1977, 2367). Im Übrigen bewahrt die Vorschrift den Anlieger – und Gewerbetreibenden – nicht vor Zufahrtsschwernissen, die sich aus der besonderen örtlichen Lage und einer etwaigen situationsbedingten Vorbelastung ergeben, in die das Grundstück hineingestellt ist. Der Umstand, dass das Grundstück des Einwenders künftig nur noch im Richtungsverkehr angefahren und ausgefahren werden kann, erschwert daher den Anliegergebrauch nicht unzumutbar, da eine Andienung bzw. Befahrung „Rechts-rein/Rechts-raus“ gewährleistet wird. Zudem stellt sich der vorhabendbedingte Umweg für Anfahrten aus südlicher Richtung kommend ebenfalls nicht als unverhältnismäßig dar.

Wenn die wöchentliche Müllentsorgung erfolge, gäbe es erhebliche Staus auf der Straße und dadurch erhebliche Abgase und Feinstaub.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Bei der Planung des Vorhabens wurden auch die Anforderungen der Abfallentsorgung berücksichtigt. Da in Bereichen des besonderen Bahnkörpers, wo ein Überholen des Müllfahrzeuges nicht möglich ist, keine größere Anzahl von Entsorgungsstellen liegen und diese Grundstücke auch aus Bereichen mit Fahrbahnaufweitung bzw. im Bereich von Einmündungen über Nebenstraßen angedient werden, ist eine generelle und unzumutbare Behinderung des fließenden Verkehrs nicht ersichtlich. Zudem sind die Ladevorgänge nur von sehr kurzer Dauer, so dass der Verkehr nach nur kurzer Unterbrechung wieder abfließen kann.

Für eine ungehinderte Überquerung der Straße von Fußgängern ist der Erhalt von 30 km/h weiterhin eine Forderung.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das ungehinderte Überqueren der Fahrbahn bemisst sich nicht ausschließlich an die Geschwindigkeit der Fahrzeuge. Sicherlich ist das Überqueren an ungesicherten Stellen für den Fußgänger mit einem geringeren Risiko behaftet, wenn der MIV eine geringere Geschwindigkeit fährt. Allerdings werden mit der Planung keine Gefahrenstellen geschaffen, die eine verkehrsrechtliche Anordnung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens erforderlich machen. Mit dem Vorhaben sind gesicherte Querungsangebote in angemessener Anzahl enthalten (vgl. Unterlage U 5 Lagepläne).

Die Königsbrücker Straße sei die erste Straße, die um 1800 für unseren König gebaut wurde, damit er sein Schloss erreichen könne. Die Straße müsse eigentlich unter Denkmalschutz gestellt werden und somit die Königsbrücker Straße nur im Bestand saniert werden, was auch seine Einwendung fordere.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Denkmalschutzes vereinbar. Insoweit wird auf die Ausführungen unter C.V.3 verwiesen. Hinsichtlich der Forderung einer Bestandssanierung wird auf die Ausarbeitungen unter C.III verwiesen und Bezug genommen.

Die Frage zu geplanten Radwegen und ihrer Notwendigkeit müsse auch noch mal geklärt werden.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Zum geplanten Ausbaustandard des Vorhabens und der regelkonformen Anlage von Radfahranlagen wird auf die Ausführungen unter C.II.4.2 verwiesen. Im Hinblick auf die Erforderlichkeit der Radverkehrsanlagen wird auf Punkt C.II.1 – 3 verwiesen und Bezug genommen.

Es werde immer von Elb-Florenz gesprochen. Doch der gesamte Denkmalschutz im gesamten Dresden sei für unsere Regierenden uninteressant. Er denke da nur an die Einbuße des Titels Weltkulturerbe.

Die Äußerungen werden von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen.

Der gesamte Denkmalschutz des gesamten Dresdens ist nicht planfeststellungsrelevant. Ebenso wenig die Einbuße des Titels Weltkulturerbe.

Mit dem Oberbürgermeister Hilbert seien Gespräche zum Ausbau der Königsbrücker Straße geplant, welche aber von ihm nicht erfolgt seien. Sämtliche Gewerbetreibenden hätten diesen Termin per Unterschrift gewünscht.

Die Äußerungen werden von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen.

Darüber hinaus sind der Planfeststellungsbehörde diesbezügliche Gespräche bzw. Zusagen des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Dresden nicht bekannt. Unabhängig eines solchen Gesprächs werden die Gewerbetreibenden in die Gespräche der Vorhabenträgerin mit den bauausführenden Unternehmen einbezogen und rechtzeitig informiert, vgl. dazu Nebenbestimmung A.III.17.1.2.

2.46 Einwander Nummer 289 und 292

Die Einwanderin, vertreten durch die Inhaber, ist ein ansässiges Handelsgewerbe und Betroffene durch Sitz des Unternehmens im Bereich des Vorhabens auf der Königsbrücker Straße.

Einwendungen zur Ursprungsplanung

Die Einwendungspunkte sind wortgleich zu dem ersten bis fünften Einwendungspunkt der unter Einwander Nummer 286, 287 und 288 geführten Einwendungen. Insofern wird auf C.VI.2.45 verwiesen.

Des Weiteren wird eingewandt, dass der dem Plan 8.7 zu entnehmende Hochbau des Gleisbettes auch für die Belieferung und Auslieferung der Handelswaren ein absolut nicht akzeptabler Aspekt sei. Bei Wenderadien von rund 12 m bei LKW mit Längen von 8 bis ca. 12 m sei ein gefahrloses Ein-/Ausfahren aus dem Grundstück nicht möglich. Jedes Mal müsse mit Spätfolgen für Achsbauteile das Gleisbett überfahren werden. Eine Belieferung durch LKW mit Gesamtlänge 20 m (sogenannte Sattelzüge) werde bei Behinderung in der Fahrspur mit Sicherheit durch andere Verkehrsteilnehmer nicht mit Freundlichkeit erwidert.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zur Reichweite des Anliegergebrauchs wird zunächst auf die Ausführungen unter C.VI.2.45 verwiesen. Nicht durchzudringen vermag der Einwander mit dem Vortrag, dass aufgrund der Länge größerer LKW und der damit verbundene vergrößerte

Schleppkurvenradius dazu führen werde, dass der Gewerbebetrieb künftig nur noch eingeschränkt versorgt werden könne. Hier fehlt es insofern bereits an der Schutzbedürftigkeit des Einwenders, als dass bereits nach den gegenwärtigen Verkehrsverhältnissen von landwärts kommende größere Lastkraftwagen die Straßenmitte (und damit auch die Gleisanlagen) überfahren müssen, um auf Grundstück des Einwenders zu gelangen und auch wieder – ggf. durch Einweisung – wieder herauszufahren. Das Grundstück des Einwenders wird künftig aufgrund des besonderen Bahnkörpers in diesem Bauabschnitt nur noch „Rechts-rein/Rechts-raus“ angefahren und verlassen werden können. Die Planfeststellungsbehörde geht daher davon aus, dass das Grundstück zwar in Zukunft mit größeren LKW schwerer zu befahren sein wird, eine Befahrbarkeit aber im Übrigen gegeben ist. Zudem hat die Vorhabenträgerin eine Befahrung des Grundstücks für einen 2-achsigen und 3-achsigen LKW mittels Schleppkurven und damit auch für das Tankfahrzeug des Einwenders (vgl. Foto des Einwenders) nachgewiesen. Demnach kann auch nach Umsetzung des Vorhabens das Grundstück des Einwenders mit den zum Ansatz gebrachten Fahrzeugen befahren werden. Auswirkungen auf den Betrieb sind daher nicht zu erwarten. Eine Andienung des Grundstückes mit sogenannten Sattelzügen ist auch aktuell nicht möglich und würde eine Vergrößerung der Breite der Toranlage am Grundstück des Einwenders erforderlich machen.

Die Ausführungen des Einwenders belegen allenfalls, dass sein Grundstück auch schon bislang nicht in der von ihm gewünschten Weise erschlossen sein mag, soweit die Grundstückszufahrt von größeren Lastkraftwagen genutzt wird (bspw. geringe Grundstückszufahrt, unzureichende Wendemöglichkeit auf eigenem Grundstück). Er hat aus § 8a FStrG keinen Anspruch darauf, dass die Vorhabenträgerin diese Nachteile „ausgleicht“, indem sie eine besonders breite Straße zur Verfügung stellt oder auf den besonderen Bahnkörper verzichtet. Unabhängig davon bleibt es dem Einwender unbenommen, die Grundstückszufahrt entsprechend neu zu gestalten.

2.47 Einwendernummer 290 und 293

Die beiden Einwender erhoben mit gemeinsamen Schreiben Einwendungen gegen das Vorhaben, welche unter der Einwendernummer 290 und 293 geführt werden.

Aufgrund ihres Wohnortes sind beide Einwender zwar aus diesem nicht von dem Vorhaben betroffen. Jedoch lässt sich den Einwendungsschreiben entnehmen, dass zumindest einer der Einwender als Nachfolger eines ortsansässigen Handelsgewerbes von dem Vorhaben betroffen ist.

Einwendungen zur Ursprungsplanung

Die im Einwendungsschreiben zur Ursprungsplanung dargestellten Einwendungspunkte entsprechen den ersten, zweiten, dritten und fünften Einwendungspunkt der Einwendernummer 287 zur Ursprungsplanung. Insoweit wird auf die dortigen Ausführungen (vgl. unter C.VI.2.25) verwiesen und Bezug genommen.

Einwendung zur Tektur

Im Rahmen der Tektur wurde sich wie folgt geäußert.

Durch den erhöhten Gleisbaukörper der DVB werde der flüssige Verkehr nach der Wahrnehmung der Einwenderin stark behindert. Bei Stau in der Linksabbiegerspur (in Fahrtrichtung Albertplatz) werde der rollende „Geradeaus“ Verkehr völlig eingeschränkt bis hin

zum Erliegen kommen. Die Königsbrücker Straße sei eine Bundesstraße. Es sei keine weitere Bundesstraße bekannt, die so eingengt werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist das geplante Vorhaben wie vorgesehen mit besonderen Bahnkörper im nördlichen und südlichen Abschnitt der Maßnahme geeignet und erforderlich (vgl. Ausführungen unter C.II. und C.III). Die im Zuge der Variantenbetrachtung erfolgte verkehrstechnische Untersuchung hat bestätigt, dass bei einer durchweg gemeinsamen Führung der Straßenbahn und des Kfz-Verkehrs auf einem Fahrstreifen sich die Verkehrsqualitäten im ÖPNV signifikant verschlechtern (vgl. Unterlage U 1, Anlage 2.1). Dies wäre nicht mit dem Ziel des Vorhabens vereinbar. Daher ist der besondere Bahnkörper für akzeptable Verkehrsqualitäten bei der Straßenbahn in den geplanten Abschnitten unverzichtbar.

Die befürchtete Einschränkung des „Geradeaus“-Verkehrs bei Stau der Linksabbiegespur in Fahrtrichtung Albertplatz wird nicht geteilt. Die Planung der Kfz-Spuren des angesprochenen Bereichs am Knotenpunkt Albertplatz in Fahrtrichtung Albertplatz entspricht hinsichtlich der Länge der Abbiegespur als auch der Aufteilung der Fahrspuren denen im gegenwärtigen Zustand. Auch derzeit ist das Überfahren oder Nutzen des straßenbündigen Bahnkörpers in diesem Bereich nicht erlaubt. Da das Vorhaben auch keine Verkehrszunahme erwarten lässt, ist nicht ersichtlich, warum der Verkehr in diesem Bereich gar zum Erliegen kommen soll. Unbenommen davon können evtl. Störungen im Verkehrsablauf durch bestimmte Signaltaktungen der Lichtsignalanlagen begegnet werden.

Und meine Damen und Herren, dass dieses Bauvorhaben ein Politikum sei und nicht wirklich ein echtes problemlösendes Bauvorhaben, hätten doch die ersten Planungsunterlagen bewiesen, die bereits seit den 1970er Jahren in den Schubladen lagen.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Meinungsäußerung der Einwender zur Kenntnis.

In der heutigen Zeit werde ständig über Klimaschutz gesprochen. Warum würden dann durch das Bauvorhaben sämtliche Baumbestände an der Königsbrücker Straße vernichtet? Die Blätter der Bäume wandelten über die Osmose das CO₂ in Sauerstoff um. Die Amtszeiten seien längst vergangen, bis ein neugepflanzter Baum die Größe und Funktionalität der alten Bestände erreicht habe.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Hinsichtlich der Prüfung der Unvermeidbarkeit und Zulässigkeit des vorhabenbedingten Eingriffs in Natur und Landschaft und der nochmaligen Prüfung zum Erhalt der vierreihigen Lindenallee im nördlichen Bauabschnitt wird auf die Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen und Bezug genommen.

Unabhängig davon, dass sofern sich die Einwender auf Belange des Klimaschutzes berufen, sie diesbezüglich nicht einwendungsbefugt sind, ist das Vorhaben mit diesen Belangen vereinbar (vgl. C.V.7).

Ein weiterer für die Einwender äußerst wichtiger Punkt sei, dass die Existenz als Nachfolger der durch den Vater derzeit geführten Unternehmens stark gefährdet sei. Als mittelständiges Handelsunternehmen sei man auf An- und Abfahren von Warensträngen angewiesen. Dieses werde durch den Umbau einseitig unterbunden.

Man könne jetzt schon versprechen, dass man Warenanlieferungen mittels LKW nach Erfolglosigkeit der Einwendungen nach wie vor von der Straße aus tätigen werde. Alle Kraftfahrer, welche dadurch im Stau stehen müssten, werde man in das Rathaus schicken.

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.

Da der Einwand thematisch dem Einwendungspunkt der Anlieferung und Auslieferung des betroffenen Handelsgewerbes unter der Einwendernummer 289 entspricht, wird insofern darauf verwiesen und Bezug genommen.

Ampelerrichtungen an den kleinen Zulaufstraßen der Königsbrücker Straße sei aus Sicht der Einwenderin völlig überzogen. Erstens müsse man Strom sparen, und Zweitens funktioniere der Verkehrsfluss aus diesen Straßen heraus an der unteren Königsbrücker Straße bereits seit vielen Jahrzehnten. Eine vernünftige Ampelschaltung entlang der Königsbrücker Straße ohne die Vorrangschaltung der DVB bringe schon Wunder.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde macht sich die dahingehenden Ausführungen der Vorhabenträgerin zu eigen, als an der Einmündung Katharinenstraße die Errichtung einer Lichtsignalanlage zur Absicherung des Straßenbahnbetriebes zwingend erforderlich ist, da die landwärtige Straßenbahn nördlich des Knotenpunktes von der Mittel- in die Seitenlage wechselt. Der hierbei entstehende Konflikt mit dem Individualverkehr wird durch die Lichtsignalanlage signaltechnisch gesichert. Die Lichtsignalanlage an der Einmündung Königsbrücker Straße/Stetzscher Straße ist notwendig, um den hier die Königsbrücker Straße querenden Radverkehr gegen die übergeordneten Verkehrsströme auf der Königsbrücker Straße signaltechnisch abzusichern.

Herr OB Hilbert habe eine gemeinsame Absprache mit den Gewerbetreibenden der Königsbrücker Straße getroffen, in der es darum gegangen sei, Händler, Gewerbetreibende etc. in Folgeplanungen aktiv mit einzubinden. Wann passiere dies endlich? Die Stadt müsse keine politischen Denkmäler erschaffen, sondern endlich Rücksicht auf die Beteiligten vor Ort nehmen. Es gehe los mit einer hoffentlich vernünftigen Planung für alle Beteiligten und die Sanierung der Königsbrücker Straße im Bestand. Und die Stadt könne sich sicher sein, man kämpfe gegen die jetzige Planungsvariante.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Allein mit einer Bestandssanierung ließen sich nicht die unter C.II.2 beschriebenen Planungsziele verwirklichen. Mit Blick auf die Variantenwahl und auf die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Verkehrsprognose wird vollumfänglich auf die Ausführungen unter Punkt C.III verwiesen.

Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde keine Kenntnis von diesbezüglichen Abstimmungen bzw. Zusagen des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt Dresden an Gewerbetreibende mit Niederlassung an der Königsbrücker Straße. Im Übrigen werden die Gewerbetreibenden in die Gespräche der Vorhabenträgerin mit den bauausführenden Unternehmen einbezogen und rechtzeitig informiert, vgl. dazu Nebenbestimmung A.III.17.1.2.

2.48 Einwendernummer 291

Die Einwenderin ist betroffene Anwohnerin der Königsbrücker Straße.

Einwendungen zur Ursprungsplanung

Hinsichtlich des ersten, zweiten, dritten und fünften Einwendungspunktes wird auf die wortgleichen Ausführungen hierzu unter der Einwendernummer 287 unter Punkt C.VI.2.45 verwiesen.

Die Einwenderin sei 74 Jahre alt, das Laufen falle ihr zunehmend schwerer. Das erhöhte Gleisbett gerade im Bereich des o. g. Grundstücks stelle eine erhebliche Erhöhung der Sturzgefahr nicht nur für sie dar. Ältere Menschen würden auf Grund erheblicher Schmerzen beim Gehen die langen Wege bis zu den per Ampel geregelten Übergängen scheuen. Daher sei das Hochsetzen des Gleisbettes unmöglich. Man selbst gehe jeden Morgen vor Beginn des Berufsverkehrs eine große Runde spazieren, um sich fit zu halten. Danach sei es kaum noch möglich, gefahrlos, umweltfreundlich, lärmarm bzw. weitestgehend geruchsneutral an der Königsbrücker Straße spazieren zu gehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen bzw. hat sich mit der 1. Tektur teilweise erledigt.

Die abschnittsweise Einrichtung eines besonderen Bahnkörpers ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde zur Gewährleistung akzeptable Verkehrsqualitäten notwendig. Um das Queren weitestgehend uneingeschränkt zu ermöglichen, wurden gesicherte Querungsstellen in angemessener Anzahl und Abstand zueinander mit der Planung vorgesehen. Zudem wird den Ansprüchen von körperlich beeinträchtigten Personen mit der Planung Rechnung getragen, indem mit den geplanten Oberflächenbelägen durchgängige Laufflächen geschaffen werden.

Im Rahmen der 1. Tektur wurde die barrierefreie Fußgängerfurt von der Katharinenstraße in den Einmündungsbereich der Stetzscher Straße verschoben. Nunmehr steht der Einwenderin in einer Entfernung von nur 50 m zu ihrem Wohnsitz eine gesicherte barrierefreie Fußgängerfurt zur Verfügung, um die Königsbrücker Straße zu überqueren.

Überdies ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben nachteilige Auswirkungen auf die von der Einwenderin vorgetragenen Spaziergänge haben werde. Die Trennung der verschiedenen Verkehre führt dazu, dass die Gehwege von jeglicher Fremdnutzung befreit werden. Darüber hinaus trägt auch die Einrichtung von signalgesteuerten Querungsstellen zur Verkehrssicherheit bei. Der grundhafte Ausbau der Schiene sowie der Straße und der damit verbundene Belagswechsel wird sich nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ebenfalls positiv auf das Lärmgeschehen bei einem Spaziergang auswirken.

Einwendung zur Tektur

Die Einwendungen werden auch nach Sichtung der neuen Pläne aufrechterhalten.

Man könne das Grundstück aus der Stadt kommend dann nur noch über Albertplatz - Antonstraße – Erna-Berger-Straße – Stetzscher Straße und dann Königsbrücker Straße erreichen. Wer zahle die entstehenden Benzinmehrkosten. Da man dann nicht die Einzige sei, die diese Umwege fahren müsse, entstünden CO₂-Abgase, was doch wegen der Klimaerwärmung verhindert werden sollte.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Auf die Ausführungen der Erreichbarkeit des Grundstückes zur Ursprungsplanung der lfd. Einwendernummer 287 wird verwiesen. Des Weiteren wird hinsichtlich der

Andienung der Grundstücke Bezug genommen auf die Ausführungen unter C.V.15.1.3.

Die Belange des Klimaschutzes nach Art. 20a GG, § 13 Abs. 1 Satz 1 KSG sind durch den Einzelnen nicht rügefähig. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist das Bauvorhaben jedoch mit den Belangen des Klimaschutzes vereinbar, vgl. Ausführungen unter C.V.7.

Die übrigen Einwendungspunkte entsprechen denen der Einwendungen zur 1. Tektur der Einwendernummer 286, 287 und 288 unter C.VI.2.45. Insofern wird hierauf verwiesen.

2.49 Einwendernummer 294

Der Einwender ist als Inhaber eines Veranstaltungsunternehmens und einer Gaststätte auf der Königsbrücker Straße unmittelbar vom Vorhaben betroffen.

Als Inhaber des Veranstaltungsortes und Gaststätte „(...)“ auf der Königsbrücker Straße (...) wende man sich gegen die geplante Trassenvariante, da man sich durch den Bau und das Vorhaben in seiner Existenz bedroht fühle. Durch den Wegfall der Parkplätze während der Bauzeit werde man viele Stammkunden verlieren. Hinzu komme der eingeschränkte Zugang für Künstler und Lieferanten. Auch nach dem Abschluss der Bauarbeiten würden im Vergleich wenige Parkmöglichkeiten vorhanden sein. Auf dem Gelände der Königsbrücker Straße (...) hätten außer dem Einwender auch noch zwei Kfz-Werkstätten, ein Tischler und zahlreiche Kreative Bedarf an ausreichend Parkmöglichkeiten und einem ungehinderten Zugang. Man fordere deshalb, dies entsprechend bei der Planung zu berücksichtigen. Durch die Trassenvariante sei zudem die Anfahrt für Lieferanten erschwert bis unmöglich. Es sei abzusehen, dass durch unerlaubte Rangier- und Wendemanöver die Trasse Schaden nehmen werde.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Zum einen wird der eingerichtete und ausgeübte Gewerbebetrieb des Einwenders nicht in seiner Substanz beeinträchtigt. Der Einwender hat weder im Erörterungstermin noch im Rahmen der Online-Konsultation oder der Tekturplanung substantiiert vorgetragen, dass sein Betrieb durch die Planung in der Variante 8.7 bedroht oder in seiner Existenz gefährdet werde. Konkrete Angaben etwa dahingehend, wie viele Kunden/Tag das Geschäft des Einwenders mittels Kfz aufsuchen, sind ebenfalls nicht dargetan.

Nicht zu verfangen vermag auch die Rüge von negativen Auswirkungen auf das Geschäft durch den vorhabenbedingten Wegfall von Parkmöglichkeiten unmittelbar vor dem Grundstück. Gemäß dem Lageplan (Unterlage U 5 Blatt 2 und 3) sind in unmittelbarer Umgebung ca. 30 öffentliche Parkplätze vorgesehen. Der Einwender kann den Erhalt der bestehenden öffentlichen Parkplätze unmittelbar an seinem Geschäft nicht beanspruchen. Ausgehend von den Vorgaben der Rechtsprechung zum Umfang des Anliegergebrauchs nach § 8a Abs. 1 Abs. 4 Satz 3 FStrG ist zu berücksichtigen, dass der Schutz des Anliegergebrauchs nur auf einen notwendigen Zugang zum Grundstück durch eine Verbindung mit dem öffentlichen Straßennetz und nicht auf die Aufrechterhaltung einer bestehenden günstigen Zufahrtsmöglichkeit oder der Bequemlichkeit oder Leichtigkeit des Zu- und Abgangs gerichtet ist. Der Anliegergebrauch reicht nur so weit, wie die angemessene Nutzung des Grundeigentums eine Benutzung der Straße erfordert. Angemessen ist nicht schon jede Nutzung, zu der das Grundeigentum Gelegenheit bietet, sondern ausschließlich das, was aus dem Grundstück und seiner sowohl nach der Rechtslage als auch

den tatsächlichen Gegebenheiten prägenden Situation der Umgebung als anerkanntes Bedürfnis hervorgeht. Ein Anlieger kann deshalb regelmäßig nicht beanspruchen, dass Parkmöglichkeiten auf öffentlichen Straßen und Plätzen unmittelbar an seinem Grundstück eingerichtet werden oder erhalten bleiben. Wird jedoch die Erreichbarkeit im Kern wesentlich erschwert oder unmöglich gemacht und ist der Anlieger dadurch gravierend betroffen, kann ihm das Rechtsinstitut des Anliegergebrauchs ein Abwehrrecht vermitteln (BVerwG Beschluss vom 14. Januar 2019, Az: 9 B 13/18). Anhaltspunkte für eine wesentliche Erschwerung oder Unmöglichkeit der Erreichbarkeit des Geschäfts des Einwenders sind nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht gegeben.

Die Ausgestaltung der Gebäudevorfläche berücksichtigt eine Befahrbarkeit für Anlieferzwecke. Zudem wird die Zufahrt zum Grundstück wiederhergestellt.

2.50 Einwendernummer 295

Der Einwender ist Bewohner der Dresdner Neustadt und insofern mittelbar von dem Vorhaben betroffen.

Einwand 1 - Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg/Ost ist westöstlicher Fahrtrichtung:

Auflage: Auf dem Bischofsweg/Ost solle auf der Südseite im Bereich zwischen Haus Nr. 8 und Förstereistraße auf die Bordsteinvorziehung und auf die bauliche Einrichtung einer Ladezone sowie auf die bauliche Einrichtung von Kfz-Stellplätzen verzichtet werden.

Im Rahmen der durchgeführten Online-Konsultation bedanke sich der Einwender dafür, dass die Stadtverwaltung den Vorschlag in der Planung berücksichtigen wolle. Die Mitteilung, dass ein Tekturplan erstellt werde, sei allerdings unpräzise.

Der Einwand hat sich erledigt.

Dieser ist im Rahmen der Tektur berücksichtigt worden, vgl. Unterlage U 5, Blatt 3 Lageplan.

Einwand 2 - Radverkehrsführung auf dem Bischofsweg/Ost in ost-westlicher Fahrtrichtung:

Auflage: Auf der Nordostseite der Kreuzung Bischofsweg/Förstereistraße solle die Gehwegvorziehung vor dem Eckgebäude bis zur Grenze des Plangebietes so weit zurückgenommen werden, dass der Radverkehr außerhalb des Verkehrsraumes der Straßenbahn an die Kreuzung heranfahren und in die Kreuzung hineinfahren kann.

Im Rahmen der durchgeführten Online-Konsultation bedanke sich der Einwender, dass die Stadtverwaltung den Vorschlag in der Planung berücksichtigen wolle. Die Mitteilung, dass ein Tekturplan erstellt werde, sei allerdings auch dazu unpräzise.

Der Einwand hat sich erledigt.

Dieser ist im Rahmen der Tektur berücksichtigt worden, vgl. Unterlage U 5, Blatt 3 Lageplan.

Einwand 3 - Linksabbiegens auf der Königsbrücker Straße in stadtauswärtiger Fahrtrichtung am Verkehrsknoten Bischofsweg:

Auflage: Die Kreuzung Königsbrücker Straße/Bischofsweg solle so gestaltet werden, dass der stadtauswärtige Kfz-Verkehr am Bischofsweg auf einer gesonderten Linksabbiegerspur in den westlichen Bischofsweg in Richtung Bischofsplatz und Fritz-Reuter-Straße hineinfahren könne.

Im Rahmen der durchgeführten Online-Konsultation vertieft der Einwender sein Vorbringen: Das Wohngebiet im Hechtviertel

- westlich der Königsbrücker Straße,
- nördlich von Bischofsweg, Bischofsplatz und Fritz-Reuter-Straße,
- östlich der Hansastrasse und
- südlich der Stauffenbergallee

werde bereits durch Durchgangsverkehr stark belastet, der vor allem von der Buchenstraße über die Rudolf-Leonhard-Straße zum Bischofsplatz führe. Der Verzicht auf die Linksabbiegerspur am Verkehrsknoten Königsbrücker Straße/Bischofsweg werde voraussichtlich zu einer Verlagerung von zusätzlichem Durchgangsverkehr auf die Tannenstraße und die Rudolf-Leonhard-Straße führen, welcher sich bisher auf dem Bischofsweg und der Fritz-Reuter-Straße bewegt habe. Der Verkehrszug Bischofsweg/Fritz-Reuter-Straße habe bisher den Charakter einer Durchgangsstraße. Verkehrsverlagerung von einer Durchgangsstraße in ein Wohngebiet sei zum Schutz der Wohngebietsqualität abzulehnen. Das Kriterium der Leistungsfähigkeit des Verkehrsknotens Königsbrücker Straße/Bischofsweg sei unter Berücksichtigung des Umstandes zu bewerten, dass es bisher eine funktionierende Linksabbiegemöglichkeit für den stadtauswärtigen Verkehr gebe. Bei Beibehaltung des Linksabbiegers könne durch eine differenzierte Ampelschaltung mit Ampeltrennung zwischen Linksabbiegerspur einerseits und gemeinsamer Geradeaus- und Rechtsabbiegerspur andererseits auch weiterhin eine hohe Leistungsfähigkeit gewährleistet werden, zumal für Straßenbahnen eine Vorrangschaltung der Ampeln am Verkehrsknoten durchgeführt werden könne. Die Erwiderung der Stadtverwaltung beziehe sich auf Quell- und Zielgebiete des Verkehrs in einer pauschalisierenden Betrachtung der angrenzenden Wohngebiete der „Königsbrücker Straße, Süd“. Diese pauschale Betrachtung sei zu undifferenziert. Verkehrsströme südlich der Verkehrsachse Bischofsweg/Fritz-Reuter-Straße und nördlich davon seien zu unterscheiden. Auch sei der funktionelle Unterschied zwischen der Verkehrsachse Bischofsweg/Fritz-Reuter-Straße einerseits und den Wohngebietsstraßen nördlich und südlich davon zu beachten. Die Verweisung auf das „Verkehrsmodell“ der Landeshauptstadt Dresden sei nicht ausreichend, weil die dort vermerkten Zahlen nicht ausreichend empirisch unterstützt würden. Als Grundlage für Stadt- und Verkehrsplanung seien nach dem Stand der Technik und den Anforderungen moderner Verkehrsplanung gebietsbezogene Verkehrszählungen als sogenannte „Kordon-Untersuchungen“ möglich, die sich auf kleinräumige Stadtteile bezögen. Es fehle eine „Kordon-Untersuchung“ für das Gebiet zwischen Stauffenbergallee/West und dem Verkehrszug Bischofsweg/Fritz-Reuter-Straße östlich der Königsbrücker Straße. Auch fehle eine differenzierende Untersuchung zur Unterscheidung von Durchgangsverkehr und Anwohnerverkehr auf der Rudolf-Leonhard-Straße zwischen Buchenstraße und Bischofsplatz. Die Erwiderung der Stadtverwaltung sei nicht ausreichend auf empirisches Material gestützt. Es sei nicht gerechtfertigt, nur das „verkehrlich bestmögliche Ergebnis“ unter Zurückstellung städtebaulicher Belange anzustreben. Auch bei Beibehaltung des Linksabbiegers für stadtauswärtigen Verkehr am Verkehrsknoten Königsbrücker Straße/Bischofsweg werde ein „verkehrlich gutes Ergebnis“ erzielt. Der Schutz der Lebensqualität und der Aufenthaltsqualität in den Wohngebietsstraßen dürfe nicht hinter Belangen der Verkehrsplanung zurückstehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Thematik der Verkehrsführung am Bischofsweg und der alternativen Linksabbiegemöglichkeiten wird ausführlich unter C.V.15.1.1 behandelt. Auf die diesbezüglichen Ausführungen wird insofern Bezug genommen.

Gebietsbezogene Verkehrszählungen sind zwar möglich, aber für die Bewertung des Vorhabens nicht erforderlich. Die der Planung zugrundeliegenden Verkehrsprognose stellt für das Planungsermessen geeignete Grundlage dar.

Es ist auch nicht ersichtlich, dass die Prognose auf unrealistischen Annahmen beruht. Hierzu wurde die Verkehrsprognoseuntersuchung einer Plausibilisierung für den Prognosehorizont 2035 unterzogen. Grundlagen bilden die aktuelle Bevölkerungsprognose der Landeshauptstadt Dresden von Januar 2024, die 8. Regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung und der Landesverkehrswegeplan 2030. Zur Plausibilisierung wurden diese Quellen in das Verkehrsmodell Dresden und Region 2035 integriert und die Wirkung auf die Königsbrücker Straße berechnet. Im Ergebnis liegen die Veränderungen in einem Bereich, der keine grundsätzlichen Änderungen der gewählten verkehrlichen Ausbauparameter und Knotenkonfigurationen erforderlich werden lässt.

Im Zuge verkehrsplanerischen Untersuchungen wurde auf dieser Basis auch eine Bewertung vorgenommen, welche Auswirkungen die Anpassung von Abbiegebeziehungen (hier insbesondere der Linksabbieger der landwärtigen Richtungen an der Löbnitzstraße (zusätzlich) und am Bischofsweg (entfallend) haben. Im Vorfeld wurde das Verkehrsmodell an den bekannten Verkehrsstrukturen und den Ergebnissen verkehrlicher Erhebungen auch im Nebenstraßennetz der Wohngebiete kalibriert. Im Ergebnis zeigt sich, dass keine maßgeblichen Verlagerungen von Verkehr in die Wohngebiete zu erwarten sind. Die Erreichbarkeit der Wohngebiete mit Kfz bleibt erhalten.

2.51 Einwander Nummer 297

Die Einwanderin ist Anwohnerin einer Nebenstraße zur Königsbrücker Straße und somit mittelbar Betroffene.

Sollte die vorgesehene Planung umgesetzt werden, fielen letzte Parklösungen, Fußgänger- und Radfahrmöglichkeiten, insbesondere auf der stadtauswärts führenden Seite weg, der Anliefer-Platz vor dem REWE sei es schon jetzt viel zu schmal und müsste wegfallen, oberhalb der Schauburg fehlten dann die letzten Bäume. Nicht nur langjährig angesiedelte, gut funktionierende und notwendige Gastronomie, auch der Einzelhandel müsste mit Sicherheit Einbußen hinnehmen und könne sich nicht mehr wie bisher halten. Damit werde sich in katastrophaler Weise die Lebensqualität der Anwohnerschaft des Hechtviertels sowie auf der Westseite der Äußeren Neustadt verändern. Man solle auf jetzige gute Infrastruktur verzichten, zugunsten eines bürgerfernen und schlecht durchdachten Konzeptes! Es werde durch keine Verbesserungen gerechtfertigt, nur, weil der Fahrverkehr auf ein paar hundert Metern breiter auslegt werde, aber niemals schneller werden könne als es die untere Lage der Königsbrücker Straße (ab Alaunplatz) und die Kreuzung Staufenbergallee zuließen. Die Einwanderin fordere eine Überarbeitung der Planung, die die Infrastruktur und den Verkehrsfluss des genannten Gebietes nicht zerstöre. Gegen eine die Radverkehrsführung einschließende Bestandssanierung habe man keine Einwände.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwenderin fehlt es insofern an der Einwendungsbefugnis, als dass sie unter Hinweis auf etwaige Auswirkungen des Bauvorhabens auf an der Königsbrücker Straße ansässige Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe sowie etwaige Auswirkungen auf die Lebensqualität der Anwohner anderer Wohngegenden lediglich fremde oder Interessen der Allgemeinheit geltend macht. Im Übrigen sieht die gewählte Ausbauvariante 8.7 eine Trennung der verschiedenen Verkehrsnutzungen vor. Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, als dass mit der Separierung der Verkehrsräume für den Fußgänger- und Radverkehr sowie dem ruhenden Verkehr die aktuell bestehende Mischnutzung entschärft und wesentlich zur Sicherheit aller Nutzer der Verkehrsanlage beitragen sowie eine Stärkung der Aufenthaltsfunktion erreicht wird (vgl. hierzu C.II und C.III). Mit Blick auf die mit der Baumaßnahme verbundene notwendige Durchführung von Fäll- und Rodungsarbeiten, insbesondere oberhalb des Bischofsweges, wird auf die entsprechenden Ausführungen unter C.V.9.1 verwiesen.

2.52 Einwander Nummer 304

Dem Einwender fehlt es aufgrund seiner Wohnanschrift an der Einwendungsbefugnis. Er ist weder unmittelbar noch mittelbar von dem Vorhaben betroffen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dessen ungeachtet mit seinem Vorbringen auseinandergesetzt.

Einwand 1

Beabsichtigt sei der Ausbau der Königsbrücker Straße Süd gemäß der sogenannten Vorzugs-Variante 8.7. Über die lange Planungszeit hinweg habe man die Variantenentwicklung teilweise in Bürgerversammlungen, sonst in der Presse und hier im Erläuterungsbericht gut nachvollziehen können. Diese Variante würde nun ein Optimum an Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsarten einerseits und flächensparendem Bauen mit städtebaulichem und grüngestalterischem Anspruch andererseits bilden. Der Einwender bitte ausdrücklich um eine zügige Planfeststellungsentscheidung zu dieser Vorzugsvariante 8.7. Man fahre täglich auf dieser Straße, vorwiegend mit der Bahn 8, nachrangig mit dem Auto und gar nicht mit dem Rad, aber nur aus dem Grund, weil diese Straße im IST für Radfahrer gefährlich und unbenutzbar sei. Das zögerliche Fahren der Bahn z. B. hinter Linksabbiegern an der Schauburg oder Behinderungen durch Lieferfahrzeuge zwischen Louisenstraße und Bischofsweg, das Fahren mit dem Auto über wellige Kopfsteinpflasterstrecken oder Kanten der Straßenbahntrasse, sowie das Radfahren auf zwangsweise zu nutzenden längeren Umwegstrecken werde als äußerst negativ empfunden. Es werde um Bestätigung der vorgelegten optimierten Planung in der Variante 8.7 gebeten.

Es werde um Abweisung aller derjenigen Einwendungen gebeten, die eine erneute Variantendiskussion erfordern oder gar auf bereits verworfene Varianten zurückgreifen wollen. Jetzt sollten fachliche Argumente zu einer guten und stadtverträglichen Lösung führen und nicht machtpolitische Argumente für ein mittlerweile unmodernes Konzept einer autogerechten Stadt mit überdimensionierten Hauptmagistralen. Hauptargument für eine angepasste flächensparende Variante 8.7 sei die zahlenmäßig zurückgegangene Verkehrsbelegung auf der Königsbrücker Straße nach Inbetriebnahme der Waldschlößchenbrücke. Für die IST-Verkehrsmenge reiche jeweils eine Richtungsfahrbahn aus, die auch die Prognosemengen 2030 gut abwickeln könne.

Der Einwand hat sich erledigt.

Der Einwender ist zwar mangels Berührtsein in eigenen Belangen im Sinne des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG nicht einwendungsbefugt.

In Übereinstimmung mit dem Vortrag des Einwenders wird der Ausbau der Königsbrücker Straße entsprechend der Variante 8.7 für erforderlich erachtet, vgl. C.III. Zum geplanten Ausbaustandard wird auf die Ausführungen unter C.II.3 und 4 Bezug genommen.

Einwand 2

Hinweis zur Internet-Offenlage auf dresden.de:

Man sei sich bewusst, dass es sich hier um eine sehr komplexe Planung handele. Doch sollten die Materialien sinnvoll und handhabbar gefasst werden. Ein einzelnes Öffnen von 220 Dateien sei für Bürger unzumutbar! So könne eine Bürgerbeteiligung ad absurdum geführt werden.

Warum könne nicht gesondert ein Erläuterungsbericht und ein Gesamtlageplan vorangestellt werden? Diese Materialien würde sicherlich für die überwiegende Mehrheit der Bürger ausreichen. Wer dann etwas genauer prüfen wolle, könne dann auf eine Ordnerstruktur gemäß den zu Beginn der Bürgerinformation genannten 19 Themenbereichen gelenkt werden

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Nach § 1 Satz 1 SächsVwVfZG i. V. m. § 27a Abs. 1 Satz 3 VwVfG in der bis zum 31. Dezember 2023 geltenden Fassung sollen, sofern sich die Bekanntmachung auf zur Einsicht auszulegende Unterlagen bezieht, auch diese über das Internet zugänglich gemacht werden. Zugänglich ist der Inhalt, wenn er in einfacher Weise im Internet zur Kenntnis genommen werden kann. Dies setzt voraus, dass der Inhalt ohne besondere technische Kenntnisse, ohne Kennwortschutz und ohne besondere Zusatzprogramme kostenfrei und in einfacher und gut erkennbarer Weise verfügbar gemacht wird (Tegethoff in: Kopp/Ramsauer, VwVfG, 23. Auflage, § 27a Rn. 8). Nach diesen Maßstäben ist die Zugänglichmachung der Planunterlagen durch die Vorhabenträgerin nicht zu beanstanden. Insbesondere wurden sämtliche Planunterlagen auf der Internetseite ausgelegt. Eine Beschränkung der Auslegung auf den Erläuterungsbericht sowie den Lageplan ist ausgehend vom Wortlaut der Norm nicht zulässig. Nur eine Veröffentlichung sämtlicher Planunterlagen genügt auch der sich aus § 73 VwVfG ergebenden Anstoßfunktion.

Einwand 3

Im Übrigen sei es nicht möglich gewesen, am 20. Februar 2019 um 23.30 Uhr die bei Ihnen unter B, Mappe 1, Unterlage 5, vier Lagepläne und andere Pläne im PDF-Format zu öffnen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Ob im hier streitgegenständlichen Zeitpunkt eine Einsichtnahme in die Pläne auf der Internetseite der Landesdirektion Sachsen aus technischen Gründen nicht möglich gewesen ist, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls lagen entsprechend der im Zeitpunkt der Auslegung maßgeblichen Sach- und Rechtslage die Planunterlagen bei der Vorhabenträgerin der Zeit vom 21. Januar 2019 bis 20. Februar 2019 in der Landeshauptstadt Dresden zur allgemeinen Einsicht aus. Unabhängig davon waren die Unterlagen auch über das UVP-Portal online zugänglich und sind es noch.

2.53 Einwendernummer 327 und 328

Die Einwendungen des Einwenders werden unter der lfd. Nummer 327 und 328 im Verfahren geführt. Die Einwendung wurde verspätet vorgebracht. Zudem ist aufgrund seiner Wohnanschrift keine konkrete Betroffenheit des Einwenders gegeben. Darüber hinaus lässt sich aus dem Vortrag des Einwenders auch keine mittelbare Betroffenheit erkennen. Gleichwohl hat sich die Planfeststellungsbehörde mit dem Vorbringen auseinandergesetzt.

Die Einwendung solle dazu dienen, dass die Königsbrücker Straße mit ihrem herrlichen Sommerwegabschnitt (u. a. vorm MDR) plus atmungsaktiven, den CO₂-Ausstoß entgegenwirkenden Baumbestand bewahren könne. Das Bewahrenswerteste betreffe den dortigen Baumbestand und vieles anderes mehr dieses Straßenzuges mit seinem gewachsenen morbiden und zugleich erhaltenswerten Charme. Das Bewahrenswerte bliebe erhalten, wenn man in Dresden eine tief genug gelegte (z. B. 50-60 m je nach Untergrund-Bodenschichten-Verhältnissen), erstellbar grundsätzlich in bergmännischer Bauweise und dank hinreichender Tiefe mit deutlich weniger Anlieger belastenden Leitungsverlegungsarbeiten (Baufeldfreimachung), U-Bahn-Linie bauen würde. Das ebenfalls als Auftakt zu einem künftigen, Dresden gut anstehenden U-Bahn bzw. Stadtbahnnetz (U-/Straßenbahn-Mischsystem) mit einem Nord-Süd-Strang (u.a. unter der Königsbrücker Straße) und einem Ost-West-Strang (Altstadt – Richtung Tolkewitz...). Dank EU, Bundes, Landes- und sonstige, z. B. Klimaschutzmittel sei das finanzierbar und würde sich allein aus der Öko- und Klimabilanz heraus langfristig rechnen. Ein attraktiverer und zügigerer ÖPNV würde den motorisierten Kfz-Verkehr zurückdrängen, u. a. wegen zunehmend steigender Parkgebühren. Der dem PFV unterfallende Straßenzug könne dank ausstattender Bürgersteige weiter fußgängerfreundlich bleiben und die Belieferung von Geschäften und Lokalen erleichtern. Das Planfeststellungsverfahren eile jedenfalls nicht – es werde durchaus gut sein, wenn sich das Verfahren „lääänger“ hinziehe und der sich allseits ausbreitende 0-8-15 Standardstraßen-Zuschnitt in urbanen Gebieten vermeiden lasse. Die Stadt sollte aufgefordert werden, als Alternative ÖPNV teils als Untergrundbahn vorzusehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwand lässt eine Selbstbetroffenheit nicht erkennen. Der Einwender bezieht sich nur auf öffentliche Interessen bzw. Belange anderer. Im Übrigen ist die Planfeststellungsbehörde der Auffassung, dass die vom Einwender vorgeschlagene Tunnelvariante für den betreffenden Bauabschnitt mangels Geeignetheit nicht weiterverfolgt werden musste. Trassenvarianten, die sich auf der Grundlage einer Grobanalyse als weniger geeignet erweisen, können nach der Rechtsprechung des BVerwG schon in einem früheren Verfahrensstadium oder auf vorangegangenen Planungsebenen ausgeschieden werden (BVerwG Beschluss vom 20. April 2009, Az: 9 B 10/09). Ausgehend davon und in Übereinstimmung mit der Auffassung der Vorhabenträgerin stellt der Bau eines U-Bahn-Tunnels auf einem kurzen Abschnitt von ca. 1,5 km keine vorzugswürdige Variante dar. Sie ist mit Blick auf die zu erwartenden Baukosten nicht wirtschaftlich darstellbar, da sämtliche Anlagen der Ver- und Entsorgung, sonstige Leitungen und auch der U-Bahn selbst, nur für diesen Straßenabschnitt errichtet werden müssten.

Der Eingriff in Natur und Landschaft ist zulässig (vgl. Punkt C.V.9.1).

Der Planfeststellungsbehörde werde im Wege des o. g. Planfeststellungsverfahrens nahegelegt, den Sommerweg zu dokumentieren, in eine Bestandsliste zu Händen der Stadt und der LDS aufzunehmen und die Landeshauptstadt Dresden dazu anzuhalten, daran mitzuwirken. Der neue grüne Stadtrat Kühn müsse von seiner Grünen-Partei-Programmatik in Verbindung mit Straßennaturschutz und Verkehrsberuhigung geradezu daran interessiert sein, diesen Sommerweg zu erhalten und u. a. in Höhe des Goetheinstituts

wiederherzustellen! Lokaler Klimaschutz und Insektenschutz seien hier die Devise. Es gebe genug Pferde-(höfe) und hoffentlich noch genug Kutschen, die als sozusagen Fia-ker-Attraktivität à la Donau-Metropole Wien dafür Sorge tragen könnten, dass sich Dresden naturnah und tierbezogen, u. a. auf diesem Sommerweg, zu präsentieren vermag. Das sei zugleich ein lohnenswertes Gegengewicht zu den wohl um die 30 veralteten „Stinke-(Abgas) Busse“ (Doppeldecker), die Dresden derzeit umwelt- und klimabeliebig durchstreifen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Einwand lässt eine Selbstbetroffenheit nicht erkennen. Im Übrigen ist der vorhabenbedingte Eingriff in Natur und Landschaft als unvermeidbar zu qualifizieren und zulässig. Nach keiner der untersuchten Varianten können die Bestandsbäume erhalten werden (vgl. Ausführungen unter C.V.9.1.3). Der Erhalt der Bestandsbäume war hierbei ein zentraler Untersuchungsschwerpunkt. Infolge der Notwendigkeit eines grundhaften Ausbaus der bestehenden Verkehrsanlagen inkl. umfangreicher bauzeitlicher Provisorien und der vielfältigen Ausbauanforderungen der Versorgungsträger für den unterirdischen Bauraum sind die Eingriffe in den Baumbestand unvermeidbar und alternativlos.

Erstmals im Rahmen zur 1. Tektur sind nachfolgende Einwendungen erhoben wurden.

2.54 Einwander Nummer 329

Der Einwander ist zum einen gemäß § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert, andererseits entspricht die Einwendung nicht den Vorgaben des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG, da die Adressangabe fehlt. Insofern kann nicht abschließend die Einwendungsbefugnis beurteilt werden. Die Planfeststellungsbehörde hat sich dennoch mit den Einwänden auseinandergesetzt.

Einwand 1

Fußgängerinsel Albertplatz/Antonstraße

Die Radwegführung aus Richtung Königsbrücker Straße kreuze die Aufstellfläche der wartenden Fußgänger. Behinderungen und Unfälle auf beiden Seiten seien zu erwarten. Vorschlag: Radweg solle vor der Fußgängeraufstellfläche Entlang geführt werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Radverkehrsführung am Albertplatz ist nicht Gegenstand der Planfeststellung.

Einwand 2

Fahrradstellfläche vor Eingang (Haupt-)Post

Die Stellfläche sei für Radfahrer vom Radweg aus nicht erreichbar. Vorschlag: Es solle eine abgesenkte Zuwegung aus Fahrtrichtung vorgenommen werden.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Eine entsprechende Auflage wurde durch Nebenbestimmung unter Punkt A.III.12.24 umgesetzt.

Einwand 3

Radwegführung von Lößnitz- in Louisenstraße

Es sei keine eindeutige Markierung des Radwegs geplant, ein Abdrängen der Radfahrer von hinten kommenden Kfz sei zu erwarten, Vorschlag: Radweg solle rot abmarkiert werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der Beschilderungs- und Markierungsplan ist nachrichtlich zur Information und besseren Verständnis in der Planung enthalten und wird erst nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens detailliert im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Einwand 4

Fahrradstellplätze Schauburg

Viel zu wenige, Wildparken sei zu erwarten, Vorschlag: Es sollten mehr Querparkflächen vorgesehen werden.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Vor bzw. in unmittelbarer Nähe zum Objekt Königsbrücker Straße 55 sind ausweislich der Unterlage U 5 Blatt Nr. 3 Lageplan ca. 20 Fahrradbügel vorgesehen. Die Anzahl ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden. Zudem wird die konkrete Anzahl an Fahrradbügel im Rahmen der Ausführungsplanung festgelegt. Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin zugesagt, die Anzahl der Bügel über die planerisch insgesamt vorgesehenen 192 Radstellanlagen hinaus in der weiteren Planung zu prüfen.

Einwand 5

Kreuzung Stauffenbergallee

Radwege seien teilweise als Mischfläche mit Fußwegen, teilweise gar nicht vorhanden, für Schüleranzahl der neuen Schule seien sie nicht ausgelegt. Vorschlag: Es sollten eigenständige Radwege mit ausreichend Wartefläche vorzusehen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Umgestaltung des Knotenpunktes Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee und der damit einhergehenden Anlage/Umgestaltung von Radwegen ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

Einwand 6

Grundsätzlich finde man die Offenlegung der Pläne merkwürdig: Ein kleiner Büroraum, den man sich durch dunkle Gänge des Straßen-/Tiefbauamtes erfragen müsse. Zufällig getroffene Mitarbeiter wüssten auch nicht genau, wer heute gerade die Pläne betreue. Der offiziell benannte Raum 3444 existiere so nicht bzw. werde zumindest nicht genutzt. Die Unterlagen würden aus einer Klappkiste herausgeholt, ein kleiner Tisch werde zur Verfügung gestellt. Der Tisch sei nicht einmal freigeräumt, ein Stuhl werde für zwei Einsichtnehmende zur Verfügung gestellt, dann auch noch ein zweiter freigeräumt. Mehr Stühle stünden tatsächlich nicht zur Verfügung.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

In der im Amtsblatt vom 10. Januar 2019 und zur 1. Tektur mit Amtsblatt vom 25. August 2022 veröffentlichten Auslegungsbekanntmachung der Landeshauptstadt Dresden vom 19. Dezember 2018 und vom 4. August 2022 wurde ausdrücklich auf den Zeitraum der Auslegung sowie auf die Örtlichkeiten (Raum K 344), insbesondere das entsprechende Dienstzimmer, hingewiesen. Nach den in der Rechtsprechung zur Auslegung von Bebauungsplänen entwickelten Maßstäben ist die Vorhabenträgerin rechtlich nicht gehalten, einen Tisch und ggf. Stühle bereitzustellen, um den Einsichtnehmenden eine möglichst bequeme Einsichtnahme zu ermöglichen (dazu VGH Mannheim Urteil vom 20. Oktober 2021, Az: 5 S 3125/20). Erforderlich ist, dass der Entwurf und die Stellungnahmen vollständig und für jedermann in zumutbarer Weise zugänglich sind (BVerwG Beschluss vom 14. September 2020, Az. 4 BN 10.20, zitiert nach juris Rn. 7). Dies war vorliegend der Fall.

2.55 Einwander Nummer 330

Die Einwenderin ist als nicht ortsansässige Eigentümerin des Flurstücks 1609/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt von dem Vorhaben Betroffene und hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen und Belange betrifft, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren gemäß § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert.

Die Zustellungsurkunde, wonach die Benachrichtigung der nicht ortsansässig Betroffenen über die Auslegung der Planunterlagen zur Ursprungsplanung erfolgte, liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ungeachtet des Ausschlusses des Vorbringens höchst vorsorglich mit den Einwänden auseinandergesetzt.

Man nehme Bezug auf das heutige Telefonat und auf das Schreiben der Stadt Dresden vom 24. August 2022, indem man erstmals Kenntnis vom im Betreff genannten Planfeststellungsverfahren zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee erhalten habe.

Im beigegefügtten Ausschnitt aus dem B-Plan habe man farblich markiert, wo man die Problematik sehe. Zum einen solle ein Mast neu aufgestellt werden (rot umrandet), der möglicherweise, die Zu- und Abfahrt (von uns rot gestrichelt) für Lieferfahrzeuge, insbesondere für die Anlieferung an den derzeitigen Mieter im EG und anderen Mietern im Hause erschwere bzw. ganz verhindere. Eine Gehwegabsenkung für die Müllentsorgung sei geplant. Daher sei es von Vorteil, den Mast an anderer Stelle aufzustellen und die Gehwegabsenkung im rot gestrichelten Bereich umzusetzen, umso die ungehinderte Zu- und Abfahrt etwaiger Liefer- und Entsorgungsfahrzeuge auf dem Grundstück gewährleisten zu können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Das Grundstück mit der Flurstücksnummer 1609/1 der Gemarkung Dresden-Neustadt ist aktuell über eine Zufahrt vom Bischofsweg aus für Lieferzwecke erreichbar. Diese Zufahrt wird ausweislich des Lageplans U 5 Blatt 3 mit Umsetzung des Vorhabens als Zufahrt/Gehwegüberfahrt wiederhergestellt. Daher gibt es in Bezug auf diese Zufahrt keine vorhabenbedingten Änderungen.

Für die im Einwendungsschreiben eingezeichnete Überfahrt von der Königsbrücker Straße auf das Grundstück der Einwenderin lässt sich weder aus dem Gemeingebrauch noch aus dem Anliegergebrauch eine geschützte Rechtsposition ableiten.

Zudem besteht ein Anspruch auf die Herstellung einer zweiten Grundstückszufahrt aus dem im Lichte des Eigentumsgrundrechts aus Art. 14 Abs. 1 GG auszulegenden Anliegergebrauch hingegen grundsätzlich nicht (vgl. VGH Mannheim Urteil vom 17 März 2022, Az: 5 S 1790/20). Unabhängig davon hat die Vorhabenträgerin dennoch eine weitere Zufahrtmöglichkeit im Bereich der jetzt genutzten Überfahrt geprüft. Da sich mit der Umsetzung des Vorhabens die gewünschte Zufahrt im ungesicherten Knotenpunktinnenbereich befinden würde, ist die Einordnung einer Zufahrt aus Sicherheitsgründen allerdings nicht möglich.

Des Weiteren ist die Zufahrt im Bereich des Bischofswegs auch nach Umsetzung des Vorhabens für alle Mieter in angemessener Weise nutzbar. Die Einwenderin und die Mieter des Gebäudes können das Grundstück daher auch mit den vorhabenbedingten Änderungen im Bereich der öffentlichen Flächen weiterhin angemessen nutzen.

Zum anderen sei ein Teil des Grundstücks als Gehweg ausgewiesen. Zwischen Apotheke und dem Zugang zum hinteren Eingang sei seit dem Jahr 1993 eine Ladeneinheit an einen Fahrradhändler vermietet, der bis dato seine Räder im Außenbereich bis zur Grundstücksgrenze zur Ausstellung seiner Räder nutze. Das Radgeschäft als solches sei eher sehr klein und biete nicht genug Platz für die Fahrräder. Insofern sei es existenziell für das Radgeschäft, diese Fläche auch weiterhin als Ausstellungsfläche nutzen zu können.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Die in Rede stehende Fläche im Umfang von 55 m² wird zum einen nunmehr lediglich während der Bauzeit in Anspruch genommen, um den Leitungsbestand anzupassen/zu ändern. Zum anderen ist weiterhin eine dingliche Belastung der Fläche zur Einordnung der entsprechenden Ver- und Entsorgungsleitungen gestattet. Im Anschluss wird die Fläche an den Bestand angepasst wiederhergestellt. Daher kann nach Umsetzung des Vorhabens das Flurstück der Einwenderin weiterhin seitens des Mieters zur Aufstellung der Fahrräder genutzt werden. Vergleiche hierzu die Regelung unter A.II.2.2.

2.56 Einwander Nummer 415

Die Einwenderin ist als nicht ortsansässige Eigentümerin der Flurstücke 2446/7 und 725/6 der Gemarkung Dresden-Neustadt von dem Vorhaben Betroffene und hat erstmals im Rahmen der 1. Tektur eine Einwendung erhoben. Da die Einwendungspunkte Themen und Belange betreffen, die bereits zur Ursprungsplanung hätten vorgebracht werden müssen, ist die Einwenderin in diesem Verfahren gemäß § 28 Abs. 1 Satz 3 PBefG i. V. m. § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG präkludiert.

Die Zustellungsurkunde wonach die Benachrichtigung der nicht ortsansässig Betroffenen über die Auslegung der Planunterlagen zur Ursprungsplanung erfolgte, liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Die Planfeststellungsbehörde hat sich ungeachtet des Ausschlusses des Vorbringens höchst vorsorglich mit den Einwänden auseinandergesetzt.

Die Einwenderin lehne eine Enteignung bezüglich ihrer Grundstücke indem von der Stadt vorgesehenen Umfang und ohnehin grundsätzlich ab. Die Flächen seien nicht zwingend notwendig für Ihr Vorhaben, es sei bloßer Luxus. In Abwägung des von Verfassungs wegen geschützten Eigentumsrechts und dieser nicht zwingenden Inanspruchnahme von Privateigentum müsse eine Enteignung nicht hingenommen werden. Darüber hinaus benötige die Einwenderin diese Flächen selbst als Abstand zu den Verkehrsflächen, um

das Objekt angemessen bewirtschaften und unterhalten zu können. Zudem halte man es für immissionsschutzrechtlich unzulässig, so nahe an das Bürogebäude heranzurücken.

Dem Einwand wird teilweise stattgegeben. Im Übrigen aber zurückgewiesen.

Für die entlang der Königsbrücker Straße als zum Erwerb ausgewiesenen Zwickelflächen wurde festgestellt, dass diese für die Anlage der Verkehrsfläche nicht erforderlich sind. Diese Flächen müssen lediglich zum Zwecke der Anpassung vorübergehend in Anspruch genommen werden sowie dauerhaft beschränkt in den Bereichen, in denen Ausgleichspflanzungen vorgesehen sind. Daher wurden für diese Flächen entsprechende Regelungen in diesem Planfeststellungsbeschluss aufgenommen, vgl. hierzu unter A.II.2.4 und 2.5.

Unabhängig hiervon bleibt es der Vorhabenträgerin unbenommen, diese Flächen im Einvernehmen mit der Eigentümerin dennoch zu erwerben.

Hiervon unberührt bleiben die zum Erwerb ausgewiesene Fläche zur Umsetzung der Unterflurcontaineranlage. Die Vorhabenträgerin hat für die Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar dargelegt, dass die Einordnung der Unterflurcontaineranlage an einem anderen Standort nicht möglich ist. So scheitert die Einordnung der Anlage im öffentlichen Verkehrsraum aufgrund des unterirdischen Leitungsbestandes. Oberirdisch aufgestellte Containeranlagen sind aus denkmalpflegerischen und ortsbildgestalterischen Gründen abzulehnen. Ebenfalls ist die Einordnung im Bereich des vorhabenträgereigenen Flurstückes 725/5 nicht möglich, da die Andienung der Entsorgungsfahrzeugen im unmittelbaren Knotenpunktbereich aus Sicherheitsgründen ausgeschlossen ist.

Abschließend wird hinsichtlich der immissionsschutzrechtlichen Beeinträchtigungen auf die Ausführungen unter C.V.6 verwiesen.

Bereits in der ersten vorbereitenden Begehung mit den Verantwortlichen der Stadt sei schon vor Jahren dargelegt worden, dass sich die Einwenderin am Süden des Büroriegels eine weitere Zufahrt zum Areal wünsche. Dies sei nicht in der Tektur umgesetzt worden. Herr (...) habe dies in der letzten Telefonkonferenz mit dem Beigeordneten angesprochen. Frau (...) habe bei der Stadt dazu im Juni 2022 nachgefragt. Nun sei das leider nicht planerisch umgesetzt worden, sollte aber noch erfolgen.

Dem Einwand wird stattgegeben.

Mit Nebenbestimmung A.III.17.7 wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, in Abstimmung mit der Eigentümerin des Flurstückes eine Zufahrt zum Flurstück zu berücksichtigen bzw. wiederherzustellen. Die seitens der Vorhabenträgerin hierzu geforderten Punkte, Umsetzung der Einbauten wie Packstation und Wendemöglichkeit auf dem Privatgrundstück für die Ausfahrt, sind nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde nicht als Bedingung zu beachten.

Die Einwenderin habe das Grundstück Königsbrücker Straße 21-29 in Dresden mit Kaufvertrag vom (...) erworben, welches im Wesentlichen aus dem Flurstück 725/6 bestand. Mit Bescheid vom (...) habe die Landeshauptstadt Dresden für eine Teilfläche ein Vorkaufsrecht nach § 9a Abs. 1 FStrG i. V. m. § 40 Abs. 1 SächsStrG ausgeübt. Infolge der Ausübung des Vorkaufsrechts erwarb die Stadt zwei Teilflächen des Kaufobjekts, nämlich die heutigen Flurstücke 725/7 mit 123 m² und 725/8 mit 28 m². Zugleich sei zugunsten des jeweiligen Eigentümers des von der Einwenderin erworbenen Flurstückes 725/6 das Grundstück 725/7 mit einem schuldrechtlichen Wegerecht belastet.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die Historie des Grundstückserwerbs zur Kenntnis.

Am (...) habe am Objekt auf Initiative von Frau (...) von der Landeshauptstadt Dresden eine Besprechung stattgefunden zur Frage der Außenanlagengestaltung im Zuge des im Betreff genannten Bauvorhabens. Dabei habe man u.a. darüber gesprochen, dass man eine Zufahrt zum Grundstück an der Südseite erhalte, keine öffentliche Grünfläche auf dem Grundstück der Einwenderin geplant werde und man auch keinen Standort für unterirdische Abfallcontainer an dem Grundstück wolle.

Es wird auf die vorgenannten Ausführungen verwiesen.

Die Einwenderin sei die Eigentümerin des Grundstückes Gemarkung Dresden Neustadt Flurstück 725/6 Königsbrücker Straße 23, 29, 27, Lößnitzstraße 3, Königsbrücker Straße 25, 21 mit 13.278 m² sowie des Flurstückes 2446/7 mit 47 m².

Die Ausführungen zu den eigentumsrechtlichen Verhältnissen werden zur Kenntnis genommen.

Die Einwenderin habe das Grundstück als damaliges Flurstück 725/3 am (...) erworben. Das Grundstück hätte damals eine Größe von 13.427 m² gehabt. Mit Bescheid vom (...) habe die Landeshauptstadt Dresden, gestützt auf § 9a Abs. 1 FStrG i. V. m. § 40 Abs. 1 SächsStrG, das Vorkaufsrecht über eine Teilfläche ausgeübt, die heute die Flurstücke 725/7 mit 123 m² und Flurstück 725 mit 26 m² bildeten: In dem notariellen Vertrag vom (...) zum Vollzug des Vorkaufsrechts sei auf einem Teil der in Anspruch genommenen Fläche der Einwenderin ein (bis zu einem etwaigen künftigen Veräußerungsfall ausschließlich) schuldrechtliches, unbefristetes Wegerecht eingeräumt worden, betreffend den Hauptzugang zum Postamt.

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Vortrag der Einwenderin zur Kenntnis.

Die weiteren Ausführungen zu den hierzu vertraglich vereinbarten Regelungen, wie Vertragsdauer und Rechte und Pflichten nimmt die Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis.

Nach dem Planfeststellungsverfahren sei beabsichtigt, das Grundstück der Einwenderin in Teilen zu enteignen und in Teilen temporär den Besitz zu entziehen.

Es wird auf die erstgenannten Ausführungen verwiesen.

Im vorliegenden Planfeststellungsverfahren nehme die Landeshauptstadt Dresden an, drei Teilflächen von der Einwenderin zu erwerben, und zwar im Umfang von 142 m², mit der Lage wie in nachfolgender Skizze eingetragen (Grunderwerbsverzeichnis lfd. Nr. 2.21.01).

Die Planfeststellungsbehörde nimmt den Vortrag der Einwenderin zur Kenntnis. Im Übrigen entsprechen die Angaben den Planunterlagen.

Die kleine Teilfläche von ca. 12 m² nördlich an der Lößnitzstraße solle ein Baufeld für Wertstoffcontainer sein. Diese Erwerbsfläche liege außerhalb des Planfeststellungsgebietes. Im Erläuterungsbericht heiße es dazu (5. 54ff.):

4.6.2 Unterflur-Container-Anlage (UFA)

„Der bestehende Müllcontainerstandort an der Scheunenhofstraße soll für eine Umgestaltung der seitlichen Straßenräume entlang der Königsbrücker Straße unter stadtealterischen Aspekten an die Lößnitzstraße versetzt und hier als Unterflur-Container-Anlage in Rücklage des bestehenden Gehweges neu errichtet werden. Der bestehende Standort liegt direkt an bestehenden Wohngebäuden und unterschreitet damit einzuhaltende Mindestabstände, der neue Standort kommt bei Analyse des bestehenden Straßennetzes im näheren Umkreis als einziger alternativer Standort infrage.“

Die Erwerbsfläche östlich davon solle fünf Fahrradabstellbügel aufnehmen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Der vorgesehene Standort der Unterflurcontaineranlage liegt ausweislich der hiermit planfestgestellten Unterlagen im Bereich der Planfeststellungsgrenzen, vgl. Unterlage U 9 Blatt 2 Lageplan. Die Planfeststellungsbehörde macht sich zunächst die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Standortwahl für die Untercontainerfluranlage zu Eigen. Diese erscheint nachvollziehbar und schlüssig. Im Übrigen wird auf die hierzu bereits erfolgten Ausführungen verwiesen.

Die auf der östlichen Erwerbsfläche geplanten zwei Fahrradbügel und der Trinkbrunnen werden mit dem Entfall des Erwerbes geringfügig östlich außerhalb des Flurstückes der Einwenderin verschoben.

Die größere Enteignungsteilfläche am Südende des Grundstückes werde nicht etwa für den Straßenbau benötigt, sondern um dort Ausgleichsmaßnahmen durch Baumpflanzungen durchführen zu können.

Die Einwendung wird zurückgewiesen bzw. hat sich teilweise erledigt.

Mit entsprechender Regelung zu den Planunterlagen werden die als zum Erwerb ausgewiesenen Teilflächen lediglich als bauzeitlich in Anspruch zu nehmende Flächen planfestgestellt. Hiervon ausgenommen ist der für die Ausgleichpflanzung vorgesehene dauernd zu belastende Fläche. Planungsseitig vorgesehen ist, in diesem Bereich eine Robinie zu pflanzen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind dauernd dinglich zu sichernd. Dies stellt zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde keine unzumutbare Belastung und Eingriff in das Eigentum der Einwenderin dar.

Bauzeitlich würden weitere 397 m² in Anspruch genommen werden. Entscheidungserheblich sei für den Bereich des breiten Treppenaufgangs am nördlichen Grundstücksteil. Dort befänden sich der barrierefreie Haupteingang zu den Personenaufzügen des Bürogebäudes mit ca. 6.000 m² und u. a. dem Dienstsitz von zwei Ministerien sowie zum Gebäude Postkantine einschließlich des den nördlich den Vorplatz abschließenden Flügels, für dessen Ausbau es eine rechtskräftige Baugenehmigung gebe. Hingegen sei derzeit, soweit ersichtlich, keine Inanspruchnahme des wegerechtlich gesicherten Grundstückes geplant.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Die Vorhabenträgerin hat der Einwenderin zugesichert, die Erschließung des Bürogebäudes während der gesamten Bauzeit zu gewährleisten. Zusicherungen werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss für verbindlich erklärt.

Entlang des Grundstückes der Einwenderin solle:

- es auf Grundstücken der LHD zu Fällung von insgesamt 14 Bäumen kommen,
- es zu einem dauerhaften Verlust aller Bodenfunktionen durch Neuversiegelung kommen,
- es zu einer Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate kommen,
- es zu einem Verlust bestehender Vegetationsbestände kommen (Sträucher, Grasflächen),
- es zu einer Erhöhung der Wärmebelastung kommen (insb. durch Versiegelung und Baumfällung),
- es zum Verlust der stadtbildprägenden Vorgartenbereiche kommen,
- es zur Rodung innerstädtischen Grüns kommen und
- die baufeldnahe Vegetation gefährdet werden.

Damit fiel praktisch die gesamte Vegetation vor dem Hauptgebäude der Einwenderin weg.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Es wird Bezug genommen auf die Ausführungen unter C.IV., C.V.9 und C.V.18.

Sofern die Einwenderin im Schreiben wiederholende Ausführungen hinsichtlich der Enteignungsflächen, der Fahrradabstellplätze und der Unterflurcontaineranlage tätigt, wird auf die hierzu bereits erfolgten Abwägungen und Feststellungen Bezug genommen.

Bei der Planrechtfertigung gehe es um die Frage, ob das Vorhaben, gemessen an den Zielen des jeweils zugrundeliegenden Fachplanungsgesetzes „vernünftigerweise geboten“ sei. Diese Voraussetzung sei erfüllt, wenn die Planung den Zielsetzungen des Fachplanungsgesetzes (also nicht nur z. B. der Arbeitsbeschaffung, der Aufwertung bestimmter Liegenschaften oder einem Prestigebedürfnis) diene und die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen generell geeignet seien, etwa entgegenstehende Eigentumsrechte zu überwinden (BVerwG Urteil vom 22. März 1985, Az: 4C 1583/4 C15.83; BVerwGE 71, 166). Die Planfeststellung erfolge vorliegend auf Grundlage des Personenbeförderungsgesetzes. Alle drei Enteignungen dienten nicht der Personenbeförderung.

Dem Einwand hinsichtlich der dauerhaften Inanspruchnahme des Flurstücks 725/6 wird teilweise stattgegeben. Im Übrigen aber zurückgewiesen.

Es wird auf die bereits erfolgten Ausführungen und ergänzend zur Planrechtfertigung unter C.II verwiesen.

Ein Schwesterunternehmen könne in zentraler Lage Dresdens ein Bürogebäude mit (...) m² Nutzfläche nicht errichten, weil dafür von zwei Bäumen einer gefällt werden müsse. Schon um den einen erhalten zu können, wurde von einst (...) m² Nutzfläche abgespeckt. Das verwaltungsgerichtliche Verfahren gehe ohne Aussicht auf Terminierung ins dritte Jahr.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Ein Kausalzusammenhang zwischen dem Vorhaben und dem Einwand ist nicht erkennbar.

Bei dem Planfeststellungsverfahren Königsbrücker Straße hingegen kenne das Abholzungsprogramm weder Maß noch Mitte. Die nicht nur für die Luft, sondern für Verschattung und Geräuschdämmung wichtige Bepflanzung vor dem Bürogebäude solle abgeholzt werden, obwohl das für die Verkehrsführung gar nicht notwendig sei. Dies werde abgelehnt. Und zugleich wolle man enteignen, nur um dort Ersatzpflanzungen vorzunehmen? Wer denke sich so etwas aus?

Die weitere Zufahrt am Südteil sei im Ortstermin 2017 zugesagt und sei bis heute planerisch nicht umgesetzt worden. Die LHD solle hier jedoch selbst ein Interesse daran haben im Hinblick auf die weitere stadtplanerische Entwicklung des Postareals.

Es wird auf die bereits hierzu erfolgten Ausführungen verwiesen.

VII Öffentliche Einwendungen

Einwendung zur Liegenschaft Königsbrücker Straße 80, 01099 Dresden

Der Eigentümer der Liegenschaft Königsbrücker Straße 80 in 01099 Dresden trug im Rahmen der Stellungnahmen vom 19. März 2019 und vom 1. November 2022 Folgendes vor:

Vor Baubeginn seien für die Einfriedungen und für die nördliche, südliche und westliche Gebäudefassade eine Beweissicherung auf Kosten des Maßnahmenträgers durchzuführen. Außerdem müsse während der gesamten Bauzeit jederzeit die Zugänglichkeit und Zufahrbarkeit auf die Liegenschaft entweder über die Zufahrt zur Königsbrücker Straße bzw. der Zufahrt zur Tannenstraße gewährleistet sein.

Der Forderung wird stattgegeben.

Entsprechende Auflage zur Beweissicherung und der bauzeitlichen Zuwegung der Liegenschaft wurde mit Nebenbestimmungen unter A.III.17.2.1 und 17.2.2 umgesetzt.

Die Entwässerung in der Tannenstraße funktioniere im Bestand nur bedingt. Das Oberflächenwasser schieße regelmäßig den „Berg“ hinab aus den öffentlichen Verkehrsflächen in die Liegenschaft. Die Zufahrt zur Liegenschaft sei daher mit entsprechendem Gegengefälle zu regulieren bzw. neu auszubilden. In der Bestandssituation würden die Einläufe der Tannenstraße im Kreuzungsbereich zur Königsbrücker Straße regelmäßig durch angespültes Material (Gehwege, oberer Alaunpark, Blätter) verstopfen. Dies sei auch für die neu geplanten Einläufe zu befürchten. Hier sei durch den Straßenbaulasträger im Unterhalt oder durch Sanierung der Tannenstraße zu reagieren.

Der Hinweis auf die eingeschränkte Funktionsfähigkeit der Entwässerung in der Tannenstraße und die damit im Zusammenhang stehende Forderung, im Rahmen der Umsetzung dieses Vorhabens dies zu berücksichtigen, hat sich erledigt.

Die Vorhabenträgerin sagt in ihrer Erwiderung zu, dass der betreffende Straßenabschnitt zwischen Hans-Oster-Straße und Königsbrücker Straße vor der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens erneuert wird. Das heißt, dass in diesem Zusammenhang auch eine Erneuerung der Straßenentwässerung erfolgt und somit die bestehenden ungenügenden Zustände der Entwässerung beseitigt werden. Sofern diese Maßnahme zeitlich nicht vor Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens

realisiert werden sollte, wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, dies im Rahmen der Umsetzung des Vorhabens zum Ausbau der Königsbrücker Straße zu berücksichtigen (vgl. Nebenbestimmung A.III.17.2.3).

Die Baumpflanzung neben der Zufahrt zur Liegenschaft werde abgelehnt. Die Pflanzung erfolge sehr nah an der Einfriedung, so dass durch zukünftigen Wurzeldruck spätere Schäden zu befürchten seien. Der Kronenbereich liege zum Teil über dem Grundstück. Laubfall o. ä. könne zur Beeinträchtigung der Schiebetoranlage in diesem Bereich führen. Weiterhin werde dadurch die Sicht im Zufahrtsbereich (bei den Ausfahrten) zum Grundstück beeinträchtigt.

Der Einwand zur Baumpflanzung in der Tannenstraße wird zurückgewiesen.

Die befürchteten Schäden an der Einfriedung durch zukünftigen Wurzeldruck aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Einfriedung können durch den Einbau einer Wurzelschutzfolie minimiert werden. Den Einbau einer solchen sagte die Vorhabenträgerin zu (vgl. auch Nebenbestimmung A.III.17.2.4).

Das Vorbringen, der Kronenbereich liege zum Teil über dem Grundstück der Liegenschaft Königsbrücker Straße 80, ist unbegründet und wird daher zurückgewiesen. Die in § 8 SächsNRG normierten Grenzabstände für Bäume, Sträucher und Hecken und damit auch für herübertagende Äste und Zweige gelten gem. § 11 Nr. 2 des Gesetzes nicht für Anpflanzungen im öffentlichen Straßenraum. Unberührt davon bleiben jedoch evtl. Beseitigungs- oder Schadensersatzansprüche, sofern von den in das betreffende Grundstück hineinragenden Ästen und Zweigen nicht mehr zumutbare Beeinträchtigungen ausgehen oder Schäden auf dem Nachbargrundstück dadurch entstanden sind. Zudem wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben Pflanzen für den Baumstandort zu wählen, bei denen keine unzumutbaren Beeinträchtigungen durch in das Flurstück der Liegenschaft Königsbrücker Straße 80 hineinragende Pflanzenteile zu erwarten sind (vgl. Nebenbestimmung A.III.17.2.5).

Der Einwand, Laubfall o. ä. könne zu Beeinträchtigungen der Schiebetoranlage führen, wird ebenfalls zurückgewiesen. Unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Pflanzbestands in unmittelbarer Nähe zur Schiebetoranlage ist davon auszugehen, dass davon keine Beeinträchtigungen für die Funktionsfähigkeit der Schiebetoranlage ausgehen. Im Übrigen ist Laubfall als ortsüblich und zumutbare Einwirkung hinzunehmen.

Der Einwand, dass die Sicht im Zufahrtsbereich bei den Ausfahrten zum Grundstück beeinträchtigt werde, ist unbegründet. Die Sichtfelder gemäß Kapitel 6.3.9.3 RAST 06 werden durch die Anpflanzung des Baumes nicht beeinträchtigt. Des Weiteren gilt auch die StVO, wonach nach § 10 StVO derjenige, welcher aus einer Grundstücksausfahrt auf eine Straße einfährt, sich so zu verhalten hat, dass eine Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist; erforderlichenfalls ist eine Einweisung veranlasst.

Das Quergefälle des Gehweges wechsele hin zum eigenen Grundstück. Dies beeinträchtige den Sockel der Einfriedung (regelmäßige Durchfeuchtung bei Überlastung/Nicht-Funktion der vorgesehenen Pflasterinne). Das Quergefälle sei wie üblich weg von den Anliegern auszubilden.

Der Einwand ist in der Planung berücksichtigt und wird daher zurückgewiesen.

Infolge der barrierefreien Ausbildung der Straßenbahnhaltestelle und dem dafür notwendigen Einbau eines Sonderbordsteins mit 23 cm Bordanschlag ist eine Querneigung des Gehweges zur Gehwegrücklage im Haltestellenbereich zwingend erforderlich. Für die notwendige Entwässerung wird in Gehwegrücklage eine Entwässerungsmulde mit Straßenabläufen geplant. Gemäß der Zusage der Vorhabenträgerin wird zwischen Entwässerungsmulde und Grundstückseinfriedung ein separater Pflasterstreifen mit einem Gegengefälle im Rahmen der Ausführungsplanung eingeordnet. Daher sind keine nachteiligen Auswirkungen auf den Sockel der Einfriedung der gegenständlichen Liegenschaft zu befürchten.

Das Linksabbiegen stadteinwärts von der Königsbrücker Straße in die Tannenstraße sei in der jetzigen Planung nicht umgesetzt worden, das Linksabbiegen stadteinwärts von der Königsbrücker Straße in die Paulstraße werde künftig ebenfalls nicht möglich sein. Die Aufhebung der Einbahnstraßen-Regelung für die Paulstraße, um von der Paulstraße in die Königsbrücker Straße einzubiegen, sei ebenfalls nicht umgesetzt worden. Die Möglichkeit des Linksabbiegens in die stadtwärtige Richtung aus der Nebeneinfahrt (LKW-Einfahrt) auf die Königsbrücker Straße sei nicht umgesetzt worden. Hierzu fänden sich keine Angaben/Regelungen im Erläuterungsbericht und den dazugehörigen Unterlagen. Im Ausrüstungs-Beschilderungs-Markierungsplan (U16-5 zur Planfeststellung) sei für die Einfahrt und Ausfahrt keine Beschilderung ausgewiesen.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Die Paulstraße soll aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Gründen weiterhin eine Einbahnstraße bleiben ohne Linksabbieger. Die geforderten Linksabbieger sind hinsichtlich Durchgangsverkehr problematisch. Die perspektivische Erschließung des gesamten Areals Königsbrücker Straße 80 für Behörden- und Wohnzwecke kann nicht über die Paulstraße erfolgen. Das Objekt kann vom Norden kommend von der Königsbrücker Straße als Linksabbieger in die Stauffenbergallee und dann über die Hans-Oster-Straße und Tannenstraße angefahren werden.

Aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Gründen erfolgt die Andienung des Grundstücks an der Königsbrücker Straße nur - rechts rein und raus -. Insofern wird auf die Ausführungen unter C.V.15.1.3 verwiesen. Sonderfahrzeuge können bei Sondereinsätzen den besonderen Bahnkörper benutzen.

Im Rahmen der Anhörung zur 1. Tektur äußerte sich der Eigentümer Liegenschaft Königsbrücker Straße 80 in 01099 Dresden, dass der Ausbau der Königsbrücker Str. begrüßt werde. Allerdings werden die Einwände aus der Anhörung im Rahmen der Tektur aufrechterhalten. Zudem wird ergänzend Folgendes vorgetragen:

Im Grunderwerbsplan 10.1/4 (U10-1-4_GE-Plan) werde die bauzeitliche Inanspruchnahme des Grundstückes aufgezeigt. Es werde jedoch nicht klar, wo hier der Eingriff erfolgen solle. Für den Umbau des Gehweges und Anordnung der Haltestelle vor dem Grundstück werde hier davon ausgegangen, dass kein Eingriff an der Einfriedung erfolgen müsse.

Der Einwand wird zurückgewiesen.

Aufgrund der Größe des Flurstückes erfolgt die Darstellung der Inanspruchnahme der Flächen der Liegenschaft Königsbrücker Straße 80 auf zwei Grunderwerbsplänen (vgl. Unterlage 10 Grunderwerbsplan 10.1 Blatt 3 und Blatt 4). Die ausgewiesene bauzeitliche Inanspruchnahme wird für den höhenmäßigen Anschluss an der Grundstückszufahrt Königsbrücker Straße erforderlich. An der Einfriedung der Liegenschaft erfolgt kein Eingriff.

Im Plan 7.2/2 Lageplan Schallschutzmaßnahmen werde ein Schallschutzanspruch an der Straßenfassade des Gebäudes Königsbrücker Straße 80 aufgezeigt. Es werde um nähere Informationen zu den hier zu treffenden Maßnahmen gebeten.

Im Rahmen dieses Planfeststellungsverfahrens wird für das Gebäude ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen (passiver Lärmschutz) dem Grund nach festgestellt (vgl. A.III.7), wobei sich Art und Umfang der Maßnahmen nach der 24. BImSchV richten und im Anschluss des Planfeststellungsverfahrens bauphysikalische Prüfungen sowie Berechnungen zur Ermittlung der erforderlichen Schallschutzklassen durch anerkannte Ingenieurbüros nach dem gültigen Regelwerk durchgeführt werden. Im Ergebnis dessen können die tatsächlichen baulichen Maßnahmen (bspw. Fenstertausch, Einbau Schalldämmlüftern) geplant werden.

Die weiteren angemarkten Punkte in der Stellungnahme vom 1. November 2022 werden im Rahmen der Ausführungsplanung mitbetrachtet.

VIII 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 das Vorhaben relevant sein konnten. Die von dem Vorhaben betroffenen privaten und öffentlichen Belange sind gegeneinander und untereinander verglichen, bewertet und – soweit dies möglich war – 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 dem 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 eine vorzugswürdige Alternative zur planfestgestellten Maßnahme ersichtlich wäre.

IX Sofortvollzug

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

X Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung beruht auf § 1 Abs. 1 Satz 1, § 2 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 Nr. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 1, § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 und § 13 SächsVwKG.

Bei der Durchführung des Planfeststellungsverfahrens handelt es sich um eine Amtshandlung und damit nach § 2 Abs. 1 Nr. 1 SächsVwKG um eine öffentlich-rechtliche Leistung im Sinne des Sächsischen Verwaltungskostengesetzes. Diese ist im Sinne des § 2 Abs. 2 Nr. 1 SächsVwKG auch individuell zurechenbar, da sie durch die Landeshauptstadt Dresden beantragt wurde. Zur Zahlung der Verwaltungskosten (Gebühren und Auslagen) ist derjenige verpflichtet, dem die öffentlich-rechtliche Leistung individuell zurechenbar ist. Damit ist die Landeshauptstadt Dresden die richtige Kostenschuldnerin. Des Weiteren ist das durchgeführte Planfeststellungsverfahren auch der DVB AG individuell zurechenbar, die sie sich für das Gesamtvorhaben im Planfeststellungsverfahren von der Landeshauptstadt Dresden vertreten lassen hat.

Die Landeshauptstadt Dresden ist gemäß § 12 Abs. 1 Satz 1 Nr.3 SächsVwKG von der Zahlung von Gebühren befreit.

Ferner hat die DVB AG gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 SächsVerwKG die auf ihren Anteil des planfestgestellten Vorhabens entfallenen Kosten zu tragen.

Die Höhe der Gebühren und Auslagen, die Festsetzung des auf die DVB AG entfallenen Anteils und die Details der Zahlung werden in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

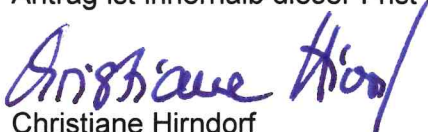
D Rechtsbehelfsbelehrung

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

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

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

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


Christiane Hirndorf
Abteilungsleiterin Infrastruktur

E Hinweise

1. Die Einwender werden aus Datenschutzgründen in diesem Planfeststellungsbeschluss verschlüsselt angegeben und haben jeweils eine Einwendernummer erhalten. Sofern mehrere Schreiben der Einwender separat erfasst wurden, erhalten diese Einwender mehrere Einwendernummern. Zudem enthalten die Grunderwerbsunterlagen in den Planunterlagen aus Datenschutzgründen keine Angaben über Namen und Anschriften der Grundeigentümer. Im Rahmen der Auslegung des Planfeststellungsbeschlusses werden den Einwendern und betroffenen Grundeigentümern ihre Einwendernummer bzw. Schlüsselnummer durch die auslegende Landeshauptstadt Dresden mitgeteilt. Die Einwendernummern bzw. Schlüsselnummern können zudem bei der Landesdirektion Sachsen, Referat 32 oder unter koenigsbruecker@lds.sachsen.de erfragt werden. Den Einwendern bzw. ihren Vertretern, denen der Planfeststellungsbeschluss auf Aufforderung gemäß § 74 Abs. 5 VwVfG zugesandt wird, erhalten die Mitteilung ihrer Einwendernummer auf diesem Wege.
2. Offenbare Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler, Rechenfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden. Bei berechtigtem Interesse eines von der Planfeststellung Betroffenen ist die Planfeststellungsbehörde zur Berichtigung verpflichtet, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).
3. Dieser Planfeststellungsbeschluss regelt weder den Rechtsübergang der im Grunderwerbsverzeichnis aufgeführten Grundstücke als solchen, noch die damit verbundenen Fragen wie beispielsweise die Höhe der Entschädigung. Soweit eine einvernehmliche Klärung zwischen der Vorhabenträgerin und den Betroffenen in den sich an diesen Beschluss anschließenden Grunderwerbsverhandlungen scheitern sollte, erfolgt die Regelung solcher Fragen in gesonderten Enteignungs- und/oder Entschädigungsverfahren.

F Anlagen

Fachinformation Fischartenschutz des LfULG



Fachinformation Fischartenschutz

Anforderungen Sohlsubstrate in Fließgewässern

Naturnahe Gestaltung der Gewässersohle

Zur Gestaltung von Laichplätzen für die kieslaichenden Fischarten (u.a.: Salmoniden wie Bachforelle und Äsche) sind konkrete Anforderungen hinsichtlich der zu verwendenden Korngrößen und prozentualen Anteile notwendig. Ziel ist es dabei, möglichst naturnahe Bedingungen bzw. Verhältnisse in der Gewässersohle zu gewährleisten. Neben der Funktion als Laichsubstrat für Fische besitzt dieses Sohlsubstrat weitere Aufgaben als Interstitial (Hohlraumsystem) und dient dem Makrozoobenthos (Bsp.: Insektenlarven, Kleinkrebse, Muscheln) als Lebensraum. Das gut durchflossene Hohlraumsystem im Kies ist die natürliche Klär- und Filteranlage eines Fließgewässers und trägt entscheidend zur Selbstreinigung der Bäche und Flüsse bei. Eine permanente Umlagerung dieser Substrate bei höheren Abflüssen ist ausdrücklich erwünscht und dient der Aufrechterhaltung der o.g. Aufgaben bzw. Funktionen.

Anforderungen: abgerundeter, gewaschener und gesiebter Flussskies der Sortierung 8/16, 16/32 und 32/63

Mischungsbeispiel

Korngröße (mm)	Anteil am Gewicht in %
8 - 16	10
16 - 32	60
32 - 63	30

Eine Ausbringung kann flächig als Kiesbank mit ≥ 20 cm Schichtstärke auf der Gewässersohle oder punktuell als Haufen im Uferbereich stromabwärts von Prallhängen oder an Engstellen (z.B. Brücken) erfolgen. Eine Materialverteilung und Fragmentierung erfolgt bei höheren Abflüssen eigenständig durch das Fließgewässer.

Konkrete Mengenangaben sind von der jeweiligen Gewässergröße und Maßnahmenumfang abhängig. Das LfULG/Ref.76-Fischereibehörde steht jederzeit zur Beratung bereit.

Literatur:

NIELSEN, JAN (1994): Vandløbsfiskenes verden Med biologen på arbejdsplads; Gads Forlag

HANFLAND, S.; SCHNELL, J.; EKART, C. & PULG, U. (2010): Lebensraum Fließgewässer – Restaurieren und Entwickeln; Hrsg.: Landesfischereiverband Bayern, 2. Auflage; München

PULG, U. (2006): Kieslaichplätze – Entstehung, Degradierung, Restaurierung, Tagungsband zum Sachverständigenkuratorium (SVK) - Fischereitagung Fulda 5.-6. März 2006



Abbildung 1: Kiessubstrat zum Einbau in der Gewässersohle

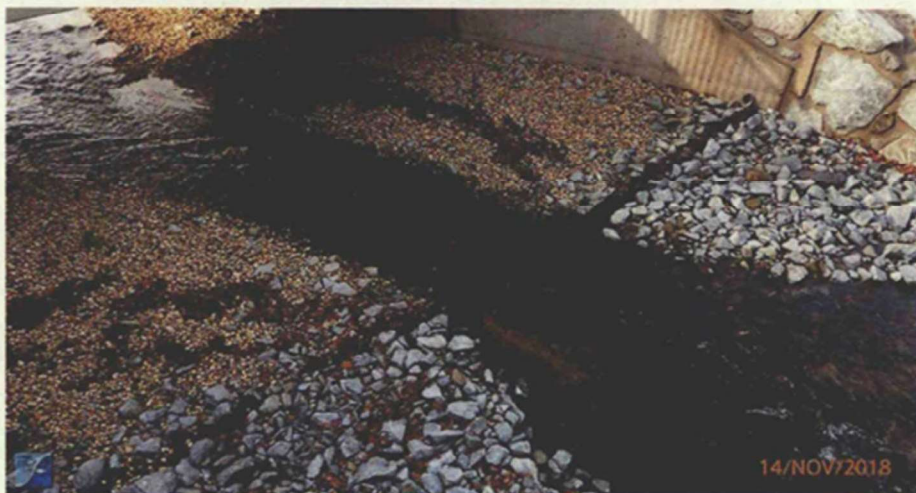


Abbildung 2: Niedrigwasserrinne mit Kiessubstrat als oberste Deckschicht

Autor: Fabian Völker; Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie; Abteilung 7; Referat 76;
Telefon: 035931 29622; E-Mail: fabian.voelker@smekul.sachsen.de; Redaktionsschluss: 20.09.2022;
www.lfulg.sachsen.de



Abbildung 3: punktueller Einbau (Depot) im Uferbereich



Abbildung 4: flächiger Einbau inklusive Lesesteine (Strömungslenker) und Totholz

Autor: Fabian Völker; Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie; Abteilung 7; Referat 76;
Telefon: 035931 29622; E-Mail: fabian.voelker@smekul.sachsen.de; Redaktionsschluss: 20.09.2022;
www.lfulg.sachsen.de

Richtwerte zur Gewährleistung eines ichthyologisch wirksamen Wanderkorridores innerhalb befestigter und strukturloser Sohlabschnitte

Damit befestigte und strukturlose Sohlabschnitte wie Furten, Messstrecken, Bereiche unter Brücken, Durchlässe u. ä. durch die Ichthyofauna passiert werden können, sind in Abhängigkeit von der Fischregion und der Länge der Sohlbefestigung folgende Richtwerte innerhalb eines ausreichend breiten **Wanderkorridors**¹ einzuhalten (in Anlehnung an die DWA Vorgaben für fischpassierbare Bauwerke, Merkblatt M-509):

Fließgewässer-region	Mindest-wassertiefe [cm]	vorgesehene Baulänge [m]	max. zul. Strömung [m/s]
Epirhithral (ob. Forellenregion)	21 cm	< 5	2,0
		5 - 10	1,7
		> 10	1,1
Metarhithral (unt. Forellenregion)	25 cm	< 5	1,9
		5 - 10	1,6
		> 10	1,1
Hyporhithral (Äschenregion)	30 cm	< 5	1,8
		5 - 10	1,5
		> 10	1,0
Epipotamal (Barbenregion)	35 cm	< 5	1,6
		5 - 10	1,4
		> 10	0,9

Die Breite des Wanderkorridors ist in Abhängigkeit von der Gewässerbreite und den natürlichen Abflüssen so zu wählen, dass die o.g. Richtwerte im Bereich $Q_{30} - Q_{330}$ weitgehend gewährleistet werden können. Wanderkorridore können z. B. als „Niedrigwasserrinnen“, asymmetrische Querprofile oder Sohle mit Querneigung gestaltet werden.

Darüber hinaus kann sich die Notwendigkeit von Struktureinbauten innerhalb des Wanderkorridors ergeben (außer bei Messstrecken von Pegeln).

Planungsseitig ist immer der hydraulische Nachweis zur Einhaltung der Parametervorgaben zu führen!

¹ Der Wanderkorridor ist ein Bereich, in dem die Voraussetzungen erfüllt sind, dass sich die Fische orientieren und gegen die Strömung aufschwimmen können. Er ist dadurch charakterisiert, dass er sich ohne Unterbrechung vom Unterwasser bis ins Oberwasser erstreckt und den artspezifischen Anforderungen der autochthonen Fischarten auch für adulte Exemplare in Bezug auf Wassertiefe, Strömungsgeschwindigkeit und Breite entspricht (vergl. DWA Regelwerk M-509, Abschnitt 4.4 ff.)