

LICHDI & JÄHNIGEN

RECHTSANWALTSBÜRO

Lichdi & Jähnigen, Bautzner Str. 10, 01099 Dresden

Regierungspräsidium Dresden

Herrn Weihe

Unser Zeichen	Datum
142.3-9-19.RP	19.9.2003

Planfeststellung Waldschlösschenbrücke - Anträge der Grünen Liga

Sehr geehrter Herr Weihe,

in Auswertung des Erörterungstermins teile ich Ihnen den folgenden Forderungskatalog der Grünen Liga mit.

Der Einwender geht davon aus, dass die Planung nach dem Ergebnis des Erörterungstermins wegen mangelnder Planfeststellungsfähigkeit zurückzuweisen ist.

Sollte sich das Regierungspräsidium für eine Fortsetzung des Verfahrens entscheiden, beantragen wir die Anfertigung der unten aufgeführten Gutachten.

Bei Fortsetzung des Verfahrens ist eine komplette Neuauslegung und eine erneute Durchführung des Anhörungsverfahrens erforderlich.

Sollte das Regierungspräsidium nicht für eine vollständige Neuauslegung sorgen, beantragen wir, dass uns diese Gutachten so rechtzeitig vor einer Entscheidung des Regierungspräsidiums zugestellt werden, dass der Einwender noch Stellung nehmen kann.

Die im Erörterungstermin gestellten mündlichen Anträge bleiben in vollem Umfang aufrecht erhalten.

I. Verkehrsprognose

1. Neuanfertigung der Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose hat sich in vielerlei Beziehungen als unzureichend erwiesen.

LICHDI & JÄHNIGEN

Rechtsanwaltsbüro

Bautzner Str. 10
01099 Dresden
Fax: 0351/810 88 98

UStNr: 201/158//04910

FA DD I

Johannes Lichdi

Rechtsanwalt

Tel.: 0351/810 88 86
Mob.: 0171/246 50 80
Mail: info@ra-lichdi.de

Eva Jähnigen

Rechtsanwältin

Tel.: 0351/810 88 87
Mob.: 0170/312 83 38
Mail: info@ra-jaehnigen.de

Anfahrt

Nähe Bf. Dresden-Neustadt
und Albertplatz

Straßenbahn Linie 6, 11, 13
bis Haltestelle Bautzner /
Rothenburger Straße

(1) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine neue Verkehrsuntersuchung unter Beachtung der nachfolgend im Einzelnen aufgeführten Kriterien vorzulegen.

2. Verkehrszahlen für den kommunalen Raum

Der Antragsteller hat angegeben, dass er die Eingangszahlen für die prognostizierte Steigerung des Verkehrs dem Bundesverkehrswegeplan entnommen habe. In der Fachwissenschaft ist unstrittig, dass diese Prognosezahlen nicht auf einen kommunalen Raum übertragen werden können. Zugleich behauptet der Antragsteller, keine Brücke für den überörtlichen, sondern für den Stadtverkehr zu planen.

(2) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Verkehrsprognose für den Planfall 2015 unter Zugrundelegung der für den Dresdner Raum angemessenen Belegungen neu zu berechnen und vorzulegen.

3. Beachtung gesetzlicher Maßnahmen zur Verkehrsbeschränkung

Nach Auskunft des Antragstellers beachtet die Prognose nicht gesetzliche Maßnahmen wie die Einführung der Maut, die Absenkung der Entfernungspauschale oder die Ökosteuer.

(3) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Verkehrsprognose für den Planfall 2015 unter Beachtung der Parameter Maut, Entfernungspauschale und Ökosteuer neu anzufertigen.

4. Kapazitätsreserven der bestehenden Brücken

Wie Herr Prof. Becker für den Einwender unwidersprochen ausgeführt hat, bestehen im Augenblick keine Kapazitätsengpässe auf den Dresdner Elbebrücken. Zugleich hat Herr Thiel ausgeführt, dass die Zusatzbelastung auf dem nicht ausgebauten Olbrichtplatz durch den Bau der Waldschlösschenbrücke (Steigerung von ca. 44.000 auf 66.000 Fahrzeuge) nach den geltenden Richtlinien zumutbar sei.

(4) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die bei der derzeitigen Verkehrsbelegung verbleibenden Kapazitätsreserven für jede der Elbebrücken darzustellen.

Planszenario

5. Anstieg der Verkaufsfläche

Der Antragsteller geht für den Prognosehorizont 2015 von einem Anstieg der Verkaufsfläche in Dresden um 17% aus.

(5) Es wird beantragt, dem Antragsteller den Nachweis aufzugeben, welche Flächen in der Innenstadt und den Stadtteilen zusätzlich bebaut sein müssten, um die prognostizierte Steigerung der Verkaufsfläche zu erreichen.

6. Prognose des sekundär-induzierten Verkehrs

Wie der Einwender im Erörterungstermin dargelegt und der Antragsteller bestätigt hat, hat der Antragsteller den durch den Bau der Waldschlösschenbrück-

ke sekundär-induzierten Verkehr (Verkehr, der durch die Veränderung der Raumstrukturen aufgrund des Baus zusätzlich verursacht wird), in seiner Prognose des Planfalls nicht berücksichtigt. Wäre dies erfolgt, hätten sich höhere Verkehrsbelegungen ergeben.

(6) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine neue Prognose für den Planfall 2015 unter Berücksichtigung des sekundär-induzierten Verkehrs anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

7. Prognose bei mehr als 60.000 Fz. / Tag

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin eingeräumt, dass die Brücke auch 60.000 Fahrzeuge als durchschnittlichen Tagesverkehr abwickeln kann. Dennoch rechnet die Verkehrsprognose nur mit einer Belegung von 45.000 Fahrzeugen.

(8) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine Verkehrsprognose unter Einrechnung von 60.000 Fz / Tag vorzulegen.

8. Niveaufreier Ausbau des Olbrichtplatz

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin mitgeteilt, dass seinem Planszenario 2015 unter anderem der Ausbau der Stauffenbergallee zugrunde liegt. Zudem hat der Antragsteller bestätigt, dass der Olbrichtplatz niveaufrei ausgebaut werden soll. Dieser Ausbau ist nicht in die Verkehrsprognose eingeflossen.

(9) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Verkehrsprognose im Planfall 2015 unter Einbeziehung des niveaufreien Ausbaus des Olbrichtplatzes zu überarbeiten und dem Einwender vorzulegen.

9. Grüne Welle zwischen Stauffenbergallee und Fetscherplatz

Obwohl sich der Antragsteller stereotyp auf den Standpunkt gestellt hat, dass straßenverkehrsrechtliche Anordnungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens sind, ergibt sich aus dem Grundsatz der Konfliktbewältigung, dass der Antragsteller die Folgen eines offensichtlich beabsichtigten knotenfreien Ausbaus zwischen Stauffenbergallee und Fetscherplatz ausweist und darlegt. Hinzu kommt, zumindest während der Nachstunden die Schaltung einer „Grünen Welle“.

(10) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Verkehrsbelegung bei Unterstellung eines knotenfreien Ausbaus und Grüner Welle zwischen Stauffenbergallee und Fetscherplatz darzustellen und dem Einwender vorzulegen.

10. Verkehrsprognose im Planfall ohne Ausbau anschließender Verkehrszüge und Netzteile

Der Antragsteller war im Erörterungstermin bemüht nachzuweisen, dass auch ohne Ausbau des bestehenden Verkehrsnetzes der durch die Waldschlösschenbrücke verursachte Verkehrsanstieg abzuwickeln sei.

(11) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine Verkehrsprognose ohne Ausbau des nachgeordneten Netzes und Netzergänzungen in der Stadt für den Planfall sowie für die Auslastung der Knotenpunkte und Kreuzungen anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

Alternativen

11. Alternativkonzepte zur Entlastung der Innenstadt

Der Antragsteller hat eingeräumt, dass er zur Verfolgung des Planungsziels „Entlastung der Innenstadt“ vom Fahrzeugverkehr keine anderen Szenarien als den Bau der Waldschlösschenbrücke untersucht hat.

(12) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Möglichkeiten zu einer Entlastung der Innenstadt durch Ausbau des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu untersuchen und darzulegen.

12. Prognose ohne Brücke Erfurterstraße

Der Antragsteller hat seinem Planszenario 2015 den Bau der Brücke Erfurterstraße unterstellt. Diese Brücke ist weder geplant, geschweige denn im Stadtrat beschlossen oder planfestgestellt.

(13) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine Prognose der Belegung der Waldschlösschenbrücke im Planfall 2015 vorzulegen, in dem der Bau der Brücke Erfurterstraße nicht unterstellt wird, und diese dem Einwender vorzulegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Antragsteller die Anfertigung dieser Prognose im Erörterungstermin zugesagt hat.

13. Prognose Dritte Marienbrücke

Der Antragsteller hat den Bau einer Dritten Marienbrücke nicht in seine Entscheidungsfindung einbezogen, obwohl eigene Untersuchungen der Stadt sowie der sogenannte „Brücken-workshop“ 1996 für den Bau der Dritten Marienbrücke die höchste Entlastungswirkung für die Innenstadt sowie die geringste Umweltbelastung ausgewiesen haben.

(14) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, ein Planfallszenario 2015 für den Bau einer Dritten Marienbrücke vorzulegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Antragsteller die Anfertigung dieser Prognose im Erörterungstermin zugesagt hat.

14. Prognose der Entlastungswirkung einer zweispurigen Waldschlösschenbrücke

Der Antragsteller hat eine vierspurige Waldschlösschenbrücke vorgeschlagen. Allerdings weisen die Planunterlagen 1999 / 2000 mit der zweispurigen Variante eine vergleichbare Entlastungswirkung für die Innenstadt aus.

(15) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Verkehrsprognose für den Planfall 2015 für den Bau einer zweispurigen Waldschlösschenbrücke zu berechnen und dem Einwender vorzulegen.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Antragsteller diese Prognose im Erörterungstermin zugesagt hat.

15. Schriftliche Antwort zur Frage einer Einflussnahme der Staatsregierung

Der Antragsteller hat am 2.9.2003 auf Vorhalt der Aussage auf S.839 der Gegendarstellung des Antragstellers zugesagt (Herr Köttnitz), dass er zur Frage der Einflussnahme der Staatsregierung auf die Entscheidung zum Bau der Waldschlösschenbrücke, insbesondere zur Wahl eines vierspurigen Ausbaus, schriftlich antwortet werde. Diese schriftliche Antwort liegt bis jetzt nicht vor.

(16) Es wird beantragt, den Antragsteller anzuhalten zur Frage der Einflussnahme der Staatsregierung, insbesondere zur Wahl eines vierspurigen Ausbaus, schriftlich Auskunft zu geben.

16. Fußgänger und Radfahrerbelegung

Trotz vielfacher Nachfragen hat der Antragsteller die Frage nicht beantwortet, mit wie vielen Fußgängern und Radfahrern er auf der Waldschlösschenbrücke rechnet.

(17) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, dem Einwender mitzuteilen, mit wie vielen Radfahren und Fußgängern er auf der Waldschlösschenbrücke rechnet.

Der Antragsteller glaubt die Brückenvariante gegenüber einer Tunnelvariante mit der zusätzlichen Verkehrsbeziehung für Radfahrer und Fußgänger begründen zu können. Dennoch fehlt es an einer Alternativuntersuchung, ob der prognostizierte Rad- und Fußverkehr auch über die vorhandene Johannstädter Elbfähre abgewickelt werden könnte.

(18) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine Untersuchung über die vorhandene und ausbaubare Kapazität der Johannstädter Elbfähre vorzulegen und dem Einwender auszuhändigen.

17. Reisezeiten A 4 – A 17

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin eine Reisezeitsimulation von der A 4 über die Waldschlösschenbrücke zur A 17 vorgelegt, die belegen sollte, dass die Umfahrung Dresdens über die A 4 und die A 17 schneller sei.

(19) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine Reisezeitsimulation unter Beachtung des geplanten niveaufreien Ausbaus des Olbrichtplatzes sowie einer „Grünen Welle“ von der Stauffenbergallee bis zum Fetscherplatz sowie auf der Königsbrückerstraße nördlich des Olbrichtplatzes vorzulegen.

18. Variantenalternative Tunnel

Der Antragsteller glaubt seine Entscheidung für eine Brücke und gegen einen Tunnel mit Untersuchungen aus den Jahren 2000 bis 2002 belegen zu können. Diese liegen den Planfeststellungsunterlagen nicht bei. Die Entscheidung des Antragstellers ist daher nicht nachvollziehbar.

(20) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die angeblichen Tunneluntersuchungen 2000 bis 2002 der Planfeststellungsbehörde und dem Einwender vorzulegen.

19. Beachtung der DIN 1055/9

Der Antragsteller hält die DIN 1055, Teil 9, mit Stand vom August 2003, nicht für einschlägig. Der Einwender vertritt eine andere Auffassung.

(21) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Brückenkonstruktion unter Beachtung der DIN 1055/9 zu überarbeiten und dem Einwender auszuhändigen.

20. V-Stützen

Der Vertreter des Staatlichen Umweltfachamts hat die Standsicherheit der geplanten V-Stützen vehement in Abrede gestellt und übliche abgerundete Pfeiler empfohlen.

(22) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Standsicherheit der Brücke erneut von einem unabhängigen Gutachter untersuchen zu lassen und dem Einwender vorzulegen.

II. Verkehrsberuhigende Maßnahmen

Der Antragsteller hat mehrfach zugesagt, verkehrsberuhigende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen im umgebenden Straßennetz zu prüfen (Dr. Mohaupt am 1.9.2003, Herr Hentschelmann für die Pfotenhauerstraße). Dennoch hat der Antragsteller stereotyp behauptet, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht Gegenstand der Planfeststellung seien. Die Planfeststellungsbehörde ist aber nicht gehindert, straßenverkehrsrechtliche Anordnungen zu treffen.

(23) Es wird beantragt, dem Antragsteller zur Minderung der Betroffenheit der Anwohner aufzugeben, ein Konzept für verkehrsbeschränkende Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen, Ausschluss des Schwerverkehrs oder bauliche Maßnahmen auf allen Straßen, die nicht Hauptverkehrsstraßen sind, für das Preußische Viertel, die Radeberger Vorstadt, die Heidepark- /- Charlottenstraße, sowie in Blasewitz / Striesen vorzulegen.

III. ÖPNV

Der Antragsteller begründet das Planvorhaben unter anderem mit Vorteilen für den ÖPNV, ohne für diese Behauptung Untersuchungen vorlegen zu können. Der einzige Vorteil soll in der abstrakten Möglichkeit bestehen, eine Buslinie über die Waldschlösschenbrücke zu führen.

1. ÖV-Belegung im Planfall

(24) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, dem Einwender die prognostizierte Belegung der Waldschlösschenbrücke mit Fahrgästen des öffentlichen Nahverkehrs (Bus) mitzuteilen.

2. Modal-split-Veränderungen

(25) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, dem Einwender mitzuteilen, wie der modal split zwischen ÖPNV und MIV im Ist -, Null- und im Planfall aussieht.

(26) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, dem Einwender mitzuteilen, wie der modal split zwischen ÖPNV und MIV im Falle einer zweispurigen Waldschlösschenbrücke im Ist -, Null- und im Planfall aussieht.

3. Netz- und Taktangebot

(27) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, dem Einwender mitzuteilen, welches ÖPNV-Netz und welche Taktzeiten der Prognose der modal-split-Verhältnisse im Planfall zugrunde gelegt wurden.

4. Auswirkungen auf die Kosten des ÖPNV

(28) Es wird beantragt, dem Antragsteller die Mitteilung aufzugeben, wie sich die Kosten der DVB im Planfall voraussichtlich verändern werden.

5. Reisezeitgutachten Osten – Norden

Der Antragsteller hat keine Reisezeitberechnungen für die wesentliche Relation Dresdner Osten und Dresdner Norden im Null- und im Planfall vorgelegt. Der Einwender hat nachgewiesen, dass die Reisezeiten über die Waldschlösschenbrücke länger als auf dem herkömmlichen Wege ausfallen.

(29) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine Reisezeitberechnung für die Straßenbahn und den Bus für die Relation Dresdner Osten zum Dresdner Norden im Null- und im Planfall vorzulegen.

6. Gutachten zur Durchlässigkeit der Knotenpunkte

Die DVB-AG hat im Erörterungstermin vorgetragen, dass sie die Durchlässigkeit des Knotenpunktes Bautzner Straße für den Straßenbahn- und Busverkehr aufgrund fehlender Nachweise des Antragstellers nicht beurteilen könne. Sie erwarte aber eine Verlängerung der Reisezeiten und daher eine erhebliche Erhöhung der Betriebskosten.

(30) Es wird beantragt, dem Antragsteller den Nachweis aufzugeben, wie sich die Durchlässigkeit der Knotenpunkte Bautzner Straße, Fetscherstraße / Pfothenerstraße, Fetscherstraße / Blasewitzerstraße /, Fetscherplatz und Comeniusplatz für den KfZ-Verkehr und den ÖPNV im Planfall 2015 und 2007 (geplante Fertigstellung Waldschlösschenbrücke) darstellt und welche Auswirkungen auf Reisezeiten und Kosten des ÖPNV dies hat.

7. Verkehrsziel: Anhebung des ÖV-Anteils

Nach dem gültigen Verkehrskonzept ist es Ziel des Antragstellers, den prozentualen Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr anzuheben.

(31) Es wird beantragt, dem Antragsteller die Darstellung aufzugeben, wie durch den Bau der Waldschlösschenbrücke das Ziel einer Anhebung des prozentualen Anteils des ÖPNVs am Gesamtverkehr erreicht werden soll.

IV. Luftschadstoffe

1. Vorlegung der „Fernfelduntersuchung“ 1997

Der Antragsteller, Herr Jakob, hat im Erörterungstermin angegeben, dass der Antragsteller ca. 1997 eine sogenannte „Fernfelduntersuchung“ über die Auswirkungen eines Baus der Waldschlösschenbrücke außerhalb des Baubereichs hat anfertigen lassen. Außerdem sei die den Unterlagen beigefügte „Nahfelduntersuchung“ vor dem Hintergrund der Fernfeldstudie interpretiert worden. Der Einwender benötigt daher zur Beurteilung des Schadstoffgutachtens die Fernfelduntersuchung.

(32) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, dem Einwender das Fernfeldgutachten 1997 vorzulegen.

2. Neuanfertigung einer „Fernfelduntersuchung“

Die Fernfeldanalyse ist erforderlich, um die Umwelteinwirkungen des Vorhabens auf den Stadtraum abzuschätzen und in die Abwägung einzubeziehen. Die alte Fernfelduntersuchung ist aufgrund ihres Alters sowie der Novellierung der 22. BImSchV ungeeignet.

(33) Es wird beantragt, dem Antragsteller die Anfertigung einer aktuellen Fernfelduntersuchung aufzugeben und dem Einwender vorzulegen.

3. Gutachten unter Zugrundelegung realistischer Planfallbelegung

Wie im Erörterungstermin dargelegt, beruht das Gutachten für die Luftschadstoffe auf zu niedrigen Eingangszahlen für die Verkehrsbelegung 2015.

(34) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, nach Eingang realistischer Planfallberechnungen die Vorlage eines neuen Luftschadstoffgutachtens aufzugeben.

4. Berücksichtigung erhöhten SV-Anteils zur Nachtzeit

Der Antragsteller prognostiziert einen Schwerverkehrsanteil von 7 - 10% auf dem Verkehrszug Waldschlösschenbrücke. Unter anderen wird der geplante niveaufreie Ausbau des Olbrichtplatzes, die „Grüne Welle“ sowie der Ausbau der Wormser- / Spenerstraße vor allem zur Nachtzeit zu einem relativ und absolut wesentlich höheren SV-Anteil führen.

(35) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Luftschadstoffbelastungen unter Beachtung der realistischen Schwerverkehrsbelegungen neu zu berechnen.

5. Neues Schadstoffimmissionsgutachten NO-2

Der Gutachter des Antragstellers hat im Erörterungstermin bestätigt, dass die Schadstoffprognosen für NO-x / NO-2 systematisch um ca. 10 bis 15% zu niedrig ausgefallen sind. Ursache dieser Fehlprognose sind die unzutreffenden Emissionsfaktoren für EURO II – LKW – Motoren, die im Augenblick ca. 60% der LKW-Flotte ausmachen. Es wird auf die dem Regierungspräsidium übergebenen Unterlagen verwiesen.

(36) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, das Planungsgebiet unter Beachtung zutreffender Emissionsfaktoren zu untersuchen.

Gegebenfalls ist die Herausgabe des neuen Handbuchs für Emissionsfaktoren des Umweltbundesamts abzuwarten, dass für Ende des Jahres angekündigt ist.

6. Neues PM-10-Gutachten

Die Future-Diesel Studie des Umweltbundesamtes vom Juli 2003 weist aus, dass wegen des stark erhöhten Anteils der Dieselfahrzeuge bei den Berechnungen ein höherer Emissionsfaktor zugrundegelegt ist.

(37) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine neue PM-10 Schadstoffberechnung unter Berücksichtigung der Erkenntnisse der Diesel-Future Studie des UBA anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

7. Luftschadstoffgutachten Stauffenbergallee westlich Olbrichtplatz

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin bestätigt, dass die Stauffenbergallee zur Bundesstraße werden soll. Das gegenwärtige Planverfahren ist offensichtlich Teil eines Ausbaus des Olbrichtplatzes und der Stauffenbergallee.

(38) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, für den weiteren Verlauf der Stauffenbergallee bis zur Einmündung in den Autobahnzubringer zur A 4 ein Luftschadstoffgutachten anzufertigen.

8. Schadstoffgutachten 2007 – 2010

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin eingeräumt, dass die Prognose für den Planfall 2015 verdeckelt, dass die Schadstoffbelastungen des Menschen insbesondere durch PM-10 sowie NO-x aufgrund der noch nicht so weit fortgeschrittenen Umstellung der Fahrzeugflotten wesentlich höher ausfallen wird, als 2015.

(39) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, Schadstoffberechnungen für die Jahre 2007 bis 2010 vorzulegen.

9. Änderung des Tunnelmundes am nördlichen Brückenkopf

Der Antragsteller hat nach Auslegung der Planunterlagen den Tunnelmund am nördlichen Brückenkopf verändert.

(40) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Planänderung in die Unterlagen einzuarbeiten und diese neu auszulegen. Insbesondere wird die Erarbeitung neuer Lärm- und Luftschadstoffgutachten unter Berücksichtigung dieser Planänderung verlangt.

Es wird darauf hingewiesen, dass der Antragsteller (Herr Köttnitz) eine Nachanhörung zu diesem Punkt zugesagt hat.

10. Andere Schadstoffe

Der Antragsteller hat sich auf die Untersuchung von NO-x, PM-10 und Benzol beschränkt.

(41) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, Untersuchungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf die Emissionen und Immissio-

nen von PAH, CO-2 und Ruß anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

V. Lärm

1. Baulärmgutachten AVV Baulärm

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin bestätigt, dass eine Prognose am Maßstab der Immissionsgrenzwerte der AVV Baulärm nicht stattgefunden hat. Hätte die Prognose stattgefunden, hätte sich ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

(42) Es wird beantragt, dem Antragsteller Baulärmgutachten für alle zu ändernden Straßen, insbesondere aber für die, in denen Tunnelbauwerke errichtet werden sollen, anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

2. Gutachten unter Zugrundelegung einer realistischer Planfallbelegung

Wie im Erörterungstermin dargelegt, beruht das Gutachten für die Lärmbelastung auf zu niedrigen Eingangszahlen für die Verkehrsbelegung 2015.

(43) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, nach Eingang realistischer Planfallberechnungen die Vorlage eines neuen Lärmgutachtens aufzugeben.

3. Berücksichtigung des erhöhten SV-Anteils zur Nachtzeit

Der Antragsteller prognostiziert einen Schwerverkehrsanteil von 7 – 10 % auf dem Verkehrszug Waldschlösschenbrücke. Unter anderen wird der geplante niveaufreie Ausbau des Olbrichtplatzes, die „Grüne Welle“ sowie der Ausbau der Wormser- / Spenerstraße vor allem zur Nachtzeit zu einem relativ und absolut wesentlich höheren SV-Anteil führen.

(44) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Lärmbelastungen unter Beachtung der realistischen Schwerverkehrsbelegungen neu zu berechnen.

4. Lärmgutachten für zwingend betroffene Straßen

Der Antragsteller hat allein für den Bereich Lärmgutachten angefertigt, der im Sinne der 16. BImSchV geändert wird. Die sogenannte „Betroffenheitsanalyse“ (Unterlage 15.10) ist lediglich eine hochaggregierte, aber nicht hausgenaue grobe Abschätzung von Lärmbetroffenheiten außerhalb dieses engen Planungsumgriffs. Dies hat der Planer Dr. Plundrich, Müller-BBM, im Erörterungstermin bestätigt. Aus Rechtsgründen ist aber auch die Lärmbegutachtung zu einem Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach sowie auf Entschädigung wegen Verlärmung des Außenwohnbereichs erforderlich.

(45) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, entsprechende Lärmgutachten für die Bereiche

- Heideparkstraße / Charlottenstraße,
- Stauffenbergallee
- Fetscherstraße bis zum Fetscherplatz
- Wormserstraße / Spenerstraße anzufertigen

5. Lärmgutachten Stauffenbergallee westlich Olbrichtplatz

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin bestätigt, dass die Stauffenbergallee zur Bundesstraße werden soll. Das gegenwärtige Planverfahren ist offensichtlich Teil eines Ausbaus des Olbrichtplatzes und der Stauffenbergallee.

(46) Es wird beantragt, für den weiteren Verlauf der Stauffenbergallee bis zur Einmündung in den Autobahnzubringer zur A 4 ein Lärmgutachten anzufertigen.

6. Lärmgutachten Elbewiesen

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin bestätigt, dass von der Brücke Schallimmissionen von 70 dB(A) tags / 64 dB(A) nachts ausgehen. Aktiver Lärmschutz ist nicht vorgesehen. Daher ist eine erhebliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion der Elbewiesen für die Dresdner Bürgerinnen und Bürger zu erwarten. Diese Betroffenheit hat in die Abwägung einzufließen. Eine Abschätzung der Betroffenheit ist aber nicht möglich, solange die Isophone nicht gutachterlich dargestellt worden sind.

(47) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, ein Gutachten über die voraussichtlichen Lärmwirkungen auf Besucher der Elbewiesen vorzulegen.

7. Abschätzung der Höhe der Entschädigungen für Lärmbeeinträchtigungen

Der Antragsteller weist in den Antragsunterlagen aus, dass viele Hauseigentümer Anspruch auf passiven Lärmschutz haben. Herr Dr. Plundrich hat bestätigt, dass nach bisheriger Übersicht bei 270 Grundstücken ein Anspruch auf Entschädigung wegen Verlärmung des Außenwohnbereichs besteht. Schließlich hat der Lärm vielfach enteignende Wirkung.

(48) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, den Umfang und die Höhe der entstehenden Lärmentschädigungsansprüche zu berechnen und dem Einwender vorzulegen.

8. Besonders lärmhemmender Straßenbelag

Der Lärmgutachter der Stadt, Herr Dr. Plundrich, weist in seinem schriftlichen Gutachten darauf hin, dass mit einem neuartigen Straßenbelag dauerhaft 5 db(A) und mehr Lärminderung an der Quelle erreichbar sind. Der Antragsgegner hat dies in der Erörterung aus Kostengründen abgelehnt.

(49) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Lärminderungswirkung dieses Belags für die Straßen zu untersuchen, in denen ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach festgestellt worden ist und für die die sogenannte „Betroffenheitsanalyse“ (Unterlage 15.10) angefertigt worden ist und diese dem Einwender vorzulegen.

9. Aktiver Schallschutz

Der Antragsteller prognostiziert nicht die Auswirkungen den Vorhabens unter Einbeziehung aktiven Schallschutzes, insbesondere auf der Brücke selbst, aber auch an den Brückenköpfen.

(50) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, Schallgutachten unter Einbeziehung aktiven Lärmschutzes insbesondere auf der Brücke anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

VI. Erschütterungen

Der Antragsteller hat sich auch im Erörterungstermin geweigert, weitere Erschütterungsgutachten vorzulegen, obwohl Erschütterungsschäden glaubhaft gemacht worden sind.

(51) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, Erschütterungsgutachten für das gesamte Plangebiet sowie die Bereiche Uniklinik, Altenheim Fetscherstraße sowie Heideparkstraße – Charlottenstraße anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

(52) Es wird beantragt, die Erschütterungsgutachten, insbesondere für die Bereiche der Tunnelbauten auf der Bautzner Straße, Waldschlösschenstraße, Stauffenbergallee nach dem Stand der Technik neu anzufertigen.

VII. Landschaft

Der Antragsteller hat in der Erörterung eingeräumt, dass er keine Visualisierung der Blickbeziehungen im Planfall vorgenommen hat.

(53) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Blickbeziehungen während der Bauzeit und im Planfall vom Brauhaus Waldschlösschen, dem Bautzner Ei, dem Aussichtspavillon, der Sängerbundeiche, dem Fährgarten Johannstadt, dem Käthe-Kollwitz-Ufer / Fetscherstraße sowie von der Saloppe und der Altstadt aus zu visualisieren und dem Einwender vorzulegen.

(54) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die oben genannten Blickbeziehungen für den Fall von Rundpfeilerstützen der Brücke anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

VIII. Natur und Umwelt

1. Umweltverträglichkeitsprüfungen

G.E.O.S.-Studie 1996

Die Antragsunterlagen weisen aus, dass die Firma G.E.O.S. 1996 im Auftrag der Stadt eine vergleichende Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die diskutierten Brückenstandorte angefertigt hat.

(55) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die G.E.O.S.-Studie 1996 dem Einwender vorzulegen.

„Betroffenheitsanalysen“

Der Vertreter des Umweltamtes des Antragstellers, Herr Jakob, erläuterte die Umweltverträglichkeitsprüfungen mehrfach anhand einer Karte, die den Untersuchungsraum für Lärm, Luft und Natur beschrieb.

(56) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, diese „Betroffenheitsanalysen“ dem Einwender auszuhändigen.

Vermeidungsbetrachtung und Minimierungsbetrachtung

Der Einwender hat im Erörterungstermin ausgeführt (Dr. La France), dass eine dem UVPG entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsbetrachtung des Planvorhabens unter Einbeziehung der Alternativen, insbesondere der Dritten Marienbrücke und einer Elbquerung durch Tunnel nicht erfolgt ist.

(57) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine Vermeidungs- und Minimierungsbetrachtung für die Umweltauswirkungen im Vergleich mit einer Dritten Marienbrücke und einer Elbtunnelquerung anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

2. FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Die Vertreter des Antragstellers haben im Erörterungstermin bestätigt, dass die den Unterlagen beiliegende sogenannte „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ keine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung im Sinne des Art.6 Abs.3 FFH-RL ist. Sie haben die Auffassung vertreten, dass nach Feststellung der Nichterheblichkeit der Eingriffe keine förmliche FFH-Verträglichkeitsprüfung erforderlich sei. Diese Auffassungen widersprechen eindeutig der FFH-RL.

Zudem hat der Antragsteller eine alte Untersuchung von 2000 ohne Einfügung neuer Erkenntnisse abgeschrieben, auch ohne zu beachten, dass der prognostizierte Tagesverkehr von 35.000 auf 45.000 gestiegen ist.

(58) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung im Sinne des Art.6 Abs.3 FFH-RL unter Berücksichtigung der aktuellen Planung und der erforderlichen Ermittlungen anzufertigen und dem Einwender vorzulegen.

Der Antragsteller, Frau Seiche, hat bestätigt, dass sie für die anderen Varianten, insbesondere die Dritte Marienbrücke und die Elbquerung per Tunnel nicht auf ihre FFH-Erheblichkeit (im Sinne der Kategorisierung des Antragstellers) nicht untersucht hat.

(59) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Dritte Marienbrücke und die Elbtunnelvariante zumindest in derselben Tiefe wie die Waldschlösschenbrücke zu untersuchen und dem Einwender vorzulegen.

3. Fledermäuse

Der Antragsteller hat im Erörterungstermin bestätigt, dass das Vorkommen von Fledermausarten lediglich durch drei Begehungen mit BAT-Detector untersucht worden ist. Die besonders geschützte Kleine Hufeisennase ist aber durch den BAT-Detector nicht festzustellen.

(60) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Habitatbeziehungen der betroffenen Fledermausarten durch Telemetrierung festzustellen, eine population vulnerability analysis - PVA – durchzuführen, die Betroffenheiten neu zu bewerten und die Ergebnisse dem Einwender vorzulegen.

Der Antragsteller hat die Wanderbeziehungen zwischen den verschiedenen Quartieren weder ermittelt noch bewertet.

(61) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Beziehungen zwischen den Quartieren durch den Wanderraum der Elbe zu ermitteln und zu bewerten und dem Einwender vorzulegen.

Die bisherigen Erfahrungen mit Unter- und Überfliegungen von Brücken durch Fledermäuse liegen an unbeleuchteten Autobahnbrücken vor.

(62) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, die Frage der Beeinträchtigung unter Berücksichtigung des Umstands einer Beleuchtung der geplanten Waldschlösschenbrücke erneut zu untersuchen und dem Einwender vorzulegen.

4. Wachtelkönig

Der Einwender hat im Erörterungstermin ein Gutachten der AG Naturschutzinstitut Dresden – NSI - vorgelegt, dass zahlreiche Anhaltspunkte für eine erhebliche Beeinträchtigung des Wachtelkönigs durch den Bau der Waldschlösschenbrücke beibringt.

(63) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung im Sinne des Art.6 Abs.3 FFH-RL anzufertigen, die den Umfang der Beeinträchtigung unter Einbeziehung der Erkenntnisse des NSI-Gutachtens neu bewertet.

Das vorgelegte Gutachten zum Wachtelkönig weist aus, dass Wiesenbrutvögel ab einem Lärmisophon von 40 db(A) vertrieben werden. Außerdem konnte wahrscheinlich gemacht werden, dass die Dresdner Wachtelkönigpopulation die vorhandenen Elbbrücken meidet.

(64) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, ein Gutachten zu der Frage vorzulegen, ob die Lärmemissionen der Waldschlösschenbrücke in die wahrscheinlichen Brut-, Wanderungs- und Nahrungshabitate des Wachtelkönigs eingreifen.

5. Einhaltung des Luftschadstoffgrenzwerts für die Vegetation

Die RL 99/30 sieht einen Grenzwert für NO₂ zum Schutz der Vegetation vor. Eine entsprechende Begutachtung, insbesondere des FFH-Gebiets „Elbtal Schöna bis Mühlbergs“ liegt nicht vor.

(65) Es wird beantragt, dem Antragsteller aufzugeben, eine Prognose vorzulegen, ob der Vegetationsgrenzwert nach dem Bau der Waldschlösschenbrücke eingehalten werden kann.

Ich gehe davon aus, dass Sie mich unmittelbar nach Ihrer Entscheidung über die Nachforderungen an die Stadt vom Inhalt Ihrer Entscheidung unterrichten.

Mit freundlichen Grüßen

Johannes Lichdi
Rechtsanwalt