

Extreme Neubelastung durch Lärm im Preußischen Viertel, in der Johannstadt, in Striesen und Blasewitz. Grenzwertüberschreitungen lassen eine umweltverträgliche Realisierung der Maßnahme nicht zu

zu Absatz 1 Bearbeiter: VIC

Die Lärmbelastungen gegenüber dem Istzustand nehmen an einigen Stellen deutlich zu.

Altstadtseite:

Hier beträgt die Zunahme entlang der Fetscherstraße 3 bis 9 dB(A) und nur an einem Punkt mehr als 10 dB (12 dB an der Westseite der HfBK).

Neustadtseite:

Außer an der Bautzner Straße 110, wo der bisher abschirmende Stasi-Block entfällt, und an zwei weiteren Immissionsorten, bei denen allerdings auch dann die Immissionsgrenzwerte nicht um mehr als 3 dB überschritten werden, betragen ansonsten die Pegelerhöhungen im Planfall gegenüber dem derzeitigen Zustand höchstens 5 dB (an einem Immissionsort 5,2 dB).

Die mittlere Pegelzunahme über den gesamten Untersuchungsbereich nach 16. BImSchV beträgt gegen über dem Istzustand 1 dB und gegenüber einem fiktiven Nullfall, bei dem bereits überall sanierte ebene Straßenoberflächen vorausgesetzt werden, 3 dB.

Im übrigen ist die Behauptung (S. 28 1. Abschnitt), dass Pegel von mehr als tags 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A) auch in der 2. Baureihe auftreten würden, falsch.

Der räumliche Umgriff der Lärmprognose ist zu klein zu Absatz 2 Bearbeiter: VIC

Nach der Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV - setzt die Gültigkeit der in dieser Verordnung genannten Immissionsgrenzwerte **bauliche Maßnahmen** voraus. Diese werden durch Kennzeichnung des Bauanfangs und des Bauendes in den Planunterlagen definiert.

Außerdem ist nach dem Wortlaut der 16. BImSchV die Wirkung jedes einzelnen Verkehrsweges gesondert zu betrachten. Im Abschnitt 10.6 (2) der Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR97 heißt es dazu:

„Es ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 und Satz 2 der 16. BImSchV nur auf die zusätzlich durch den neu gebauten oder wesentlich geänderten Verkehrsweg verursachten Immissionen abzustellen Eine Überlagerung der Beurteilungspegel mehrerer Verkehrswege wird bei der Ermittlung der Anspruchsberechtigung auch nicht berücksichtigt, wenn Gegenstand einer Planfeststellung oder einer Plangenehmigung der Bau eines Verkehrsweges und - als notwendige Folgemaßnahme - die Änderung eines anderen Verkehrsweges sind Der Kreis der Anspruchsberechtigten ist für jeden Verkehrsweg getrennt zu ermitteln.“

Diese Sichtweise wird in der Planfeststellungsunterlage bereits zugunsten der Betroffenen dahingehend erweitert, dass nicht jeder Straßenzug gesondert betrachtet wird, sondern alle Abschnitte des komplexen Verkehrsbauvorhabens „Waldschlösschenbrücke“ in ihrer Kumulation berücksichtigt werden (vgl. Abschnitt 5 der Planfeststellungsunterlage 11).

Darüber hinausgehende Anforderungen (z. B. bereits eine Erweiterung des Untersuchungsumgriffs auf die Charlottenstraße) sind durch die in der 16. BImSchV enthaltenen Festlegungen nicht abgedeckt, sie stellen damit u. E. letztlich auch weniger das Gutachten als vielmehr die Rechtmäßigkeit des Regelwerkes in Frage.

Der Ausbau des gesamten Bereiches Blasewitzer Straße, Berthold-Brecht-Allee sind notwendige Folgemaßnahmen und zwingend in die Planung mit einzubeziehen.

Zu V. Bearbeiter: HA MOB

Außerhalb des Planungsumgriffs des Verkehrszuges Waldschlösschenbrücke ergeben sich insbesondere Mehrbelastungen nördlich davon im Zuge der westlichen Stauffenbergallee, an der Kreuzung Königsbrücker Straße/Stauffenbergallee, der nördlichen Königsbrücker Straße, und südlich des planfestzustellenden Vorhabens auf dem östlichen Käthe-Kollwitz-Ufer, der Fetscherstraße und abschnittsweise auf dem geplanten Straßenzug Wormser Straße - Spenerstraße - Berthold-Brecht-

Allee. Diese Mehrbelastung wird dokumentiert durch die Anlage 3.3 der Verkehrsuntersuchung zum in Rede stehenden Verkehrsbauvorhaben und stellt die Verkehrsbelastung als Differenz zwischen Planfall (mit Brücke!) und Nullfall (ohne Brücke!) dar.

(Anlage 3.3 mit Folie oder Computer/Beamer einblenden.)

Aus der Darstellung wird einerseits deutlich, dass der Planungsumgriff die unmittelbar mit dem Brückenschlag erforderlichen Baumaßnahmen umfasst und andererseits mittelbare Folgeinvestitionen außerhalb des Planungsumgriffs für den Zeitraum bis 2015 in Form von Verkehrsanlagen- und -ausbauten notwendig werden.

Letztgenannte werden insofern auch ohne das Verkehrsbauvorhaben Waldschlößchenbrücke unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme (Nullfall) erforderlich. Dazu werden z. B. im Rahmen von Verkehrs- und bautechnischen Untersuchungen (Vorplanung) Verkehrslösungen entwickelt, denen selbstverständlich die prognostizierte Verkehrsbelastung gemäß Planfall zugrunde gelegt wird. Das durch Variantenvergleich zu ermittelnde zweckmäßigste Planungskonzept wird voraussichtlich noch 2003 dem Stadtrat zur Bestätigung vorgelegt, um auf dieser Basis die weiteren Planungsschritte einzuleiten. Diese beinhalten mit gleichem oder ähnlichem Planungsrecht eine Beteiligung der Betroffenen, die Abwägung der Belange und den gesetzlich geregelten Ausgleich und Ersatz von Beeinträchtigungen.

Keine Untersuchung von aktivem Schallschutz Bearbeiter: VIC

Die Planung enthält bereits aufgrund früherer Untersuchungen 2 Schallschutzwände auf der Altstädter Seite, vgl. Planfeststellungsunterlage 11.

Darüber hinaus wurden schallabsorbierende Tunnellein-/ausfahrten untersucht, aber wegen ihrer vergleichsweise geringen Wirksamkeit nicht vorgesehen, da sie z. B. für den oberirdisch seitlich vorbei fließenden Verkehr völlig wirkungslos sind. Außerdem mindern Reflexionen, auf der Stauffenbergallee z. B. an der Stützmauer vor dem Regierungspräsidium, die schalltechnische Wirksamkeit. Für weitere aktive Schallschutzmaßnahmen konnten keine realisierbaren Ansätze gefunden werden.

Außenwohnbereich Entwertung zu 4. Bearbeiter: Dr. Plundrich

Kann durch aktive Maßnahmen (lärmarme Straßenoberflächen, abschirmende Wände und Wälle usw.) und/oder passive Schallschutzmaßnahmen kein ausreichender Schallschutz gewährleistet werden, so kommt eine Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen im Außenwohnbereich in Betracht. Die Ermittlung der Schallimmissionen im Außenwohnbereich (Balkone, Loggien Terrassen Gartenlauben, Grillplätze etc.) als eine der Anspruchsvoraussetzungen ist Gegenstand noch laufender Untersuchungen. Sollte sich dabei auf dem „Wohnen im Freien“ dienenden Flächen eine Grenzwertüberschreitung in der Tagzeit ergeben, so besteht ein Anspruch auf Entschädigung für verbleibende Beeinträchtigungen dem Grunde nach.

Die Einzelheiten dafür regeln sich bei Vorliegen weiterer Voraussetzungen (deren Überprüfung ebenfalls durch Begehung der einzelnen Anwesen zu ermitteln ist) nach den Verkehrslärmschutzrichtlinien 97 -VLännSchR97. Dabei ist u.a. der Nachweis zu erbringen, dass sie tatsächlich zum „Wohnen Im Freien“ geeignet und bestimmt sind. Sind alle Voraussetzungen gegeben, so wird in Abhängigkeit von der Höhe der Grenzwertüberschreitung tags die Entschädigungssumme aus der Wertminderung

Die absoluten Immissionswerte sind nicht wirklichkeitsnah berechnet worden und damit nicht richtig zu 1. Bearbeiter: VIC Dr. Rau

Grundlage der Immissionsberechnung ist unter anderem eine Emissionsprognose für die prognostizierten Verkehrszahlen. Die dafür benötigten Emissionsfaktoren wurden dem derzeit gültigen Handbuch für Emissionsfaktoren des UBA (Version 1/1999) entnommen. In dieser Berechnungsgrundlage sind unter anderem die Erneuerung der Fahrzeugflotte bis zum Jahre 2015 und verbesserte Abgaskonzepte (EURO 3/EURO 4-Norm; Partikel-/Rußfilter etc.) berücksichtigt. Des Weiteren wurde bei der Emissionsbestimmung der Verkehrsablauf, der sich in vielen Straßen des Untersuchungsgebietes durch einen Ausbau der Straßen gegenüber dem Istzustand verbessert, was wiederum ebenfalls emissionsmindernde Auswirkungen haben kann, mit berücksichtigt. Dies führt insgesamt gesehen trotz einer auf einigen Streckenabschnitten starken Verkehrszunahme im Planfall gegenüber dem Istzustand zu einer

deutlich abgeschwächten Emissions- und damit Immissionszunahme. Auf vielen Teilabschnitten ist sogar trotz einer Verkehrszunahme aus besagten Gründen mit einer Emissions- und damit Immissionsabnahme zu rechnen.

Die Behauptung, die ausgewiesene Immissionszusatzbelastung sei gerade glaubhaft noch in seinen Grundlagen nachvollziehbar, wird zurückgewiesen.

Anmerkung zur Diskussionsführung:

Beim HBEFA war von Version 1.1 zu Version 1.2 ein deutlicher Rückgang bei den Emissionsfaktoren zu verzeichnen, auf Grund eines verbesserten Wissensstandes und eines schneller als prognostiziert voranschreitenden technischen Fortschrittes. Eine neue Version ist angekündigt (Herbst), die wieder genauer sein wird. Insofern sind die Prognose als konservativ zu interpretieren.

Aufgrund der Tatsache, dass nach **Auffassung des Einwenders** die Verkehrszahlen für den Planfall nicht korrekt sind, da "durch die attraktive neue Elbquerung beim Planfall das Verkehrsaufkommen deutlich höher sein wird als im Nullfall", kann nicht die Schlußfolgerung gezogen werden, dass die Differenzplots des lufthygienischen Gutachtens nicht richtig sind.

Die Behauptung, dass sich der Verkehr und insbesondere der Anteil der schweren Nutzfahrzeuge bei breiten, neuen Straßen erhöht, ist rein spekulativ.

Hierzu sollte sich der Verkehrsgutachter äußern. Die Aussage ist dann entsprechend abzustimmen.

"Es wird eine Prognose unter Zugrundelegung des durch den Ausbaustandard möglichen Verkehrs gefordert".

Es macht keinen Sinn, einer Berechnung ein Verkehrsaufkommen zugrunde zu legen, das rein theoretisch aufgrund der maximalen Kapazität der Straßen auf den Straßen auftreten könnte, wenn dies die tatsächliche verkehrliche Entwicklung, die die Strukturentwicklung etc. mit berücksichtigt, nicht wiedergibt.

Auch dieser Passus sollte mit dem Verkehrsgutachter abgestimmt werden.

Durch die Überschreitung des Grenzwertes für PM-10 wird die Gesundheit der Anwohner erheblich beeinträchtigt. Die Planung ist daher rechtswidrig.

zu 2. Bearbeiter: VIC

Der Einwender führt richtig aus, dass im Istzustand die maßgeblichen Grenzwerte für NO₂ und PM-10, die ab 2005 (PM-10) und 2010 (NO₂) erreicht sein müssen, in vielen Streckenabschnitten **deutlich** überschritten werden. Allerdings verschweigt der Einwender an dieser Stelle, dass zum einen sowohl im Nullfall als auch im Planfall die Anzahl der Streckenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen innerhalb des Untersuchungsgebietes abnimmt und zum anderen in den Teilabschnitten mit Grenzwertüberschreitungen im Nullfall und im Planfall die Grenzwerte nur geringfügig überschritten werden, wohingegen im Istzustand die Grenzwerte in den kritischen Teilabschnitten deutlich überschritten werden. Eine Begründung, dass eine Abnahme der absoluten Immissionskonzentrationen trotz einer Zunahme der Verkehrsbelegung möglich ist, wurde unter Punkt 1 bereits gegeben.

Die Benzol-Werte würden unter Zugrundelegung der tatsächlichen Verkehrsbelegung überschritten, die Planung ist daher rechtswidrig

zu 3. Bearbeiter: VIC

Hier wird die Behauptung aufgestellt, dass der Grenzwert für Benzol überschritten werde, wenn man die tatsächlich mögliche Verkehrsbelegung zugrunde legen würde.

Im Rahmen des Vorhabens wurde eine Verkehrsprognose durchgeführt, in der unter anderem unter Berücksichtigung der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung die Verkehrsmengen auf den einzelnen Straßenabschnitten für den Planfall und das Prognosejahr ermittelt wurden. Diese Verkehrsprognose bildet die Grundlage für die Emissions- und die Immissionsberechnungen. Dies ist die übliche Vorgehensweise. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Emissions- und Immissionsprognose mit einer maximal möglichen Verkehrsbelegung, die vermutlich weit an der Realität vorbeigeht, durchgeführt werden sollte.

Benzol ist in Dresden jetzt schon kein Problem mehr. Der zukünftige Grenzwert 2010 wird jetzt schon überall deutlich unterschritten (siehe aktuelle Messwerte). Selbst wesentlich höhere DTV-Werte würden in diesem Fall keine Probleme bereiten.

Planung beachtet nicht die RL 3/02 der EG über die ab 2010 einzuhaltenden Grenzwerte für Ozon. Zu 4. Bearbeiter: VIC

Hier werden einige Punkte angesprochen, die zum Teil widersprüchlich sind. Zum einen wird behauptet, dass infolge der erheblichen zusätzlichen NO_x-Belastung eine starke Zunahme von O₃ zu erwarten ist.

Es wird unterstellt, dass NO_x gegenüber dem Ist-Zustand stark zunimmt. Dies trifft für die meisten Straßenabschnitte nicht zu.

Des Weiteren wird 2) mit der Zunahme von NO_x eine Zunahme von Ozon begründet.

Die Behauptung entbehrt jeder Grundlage. Reaktionskinetisch ist es vielmehr so, dass im Straßennahbereich ein erhöhtes NO_x eher eine Ozon-Senke darstellt. In größeren Entfernungen würde tatsächlich mehr NO_x wieder zu höheren Ozonwerten führen.

Allerdings ist insgesamt gesehen auf den meisten Straßenabschnitten des Untersuchungsgebietes für das Nahfeld eher eine Abnahme der NO_x-Werte im Planfall gegenüber dem Ist-Zustand festzustellen. Damit ist großräumig ein Anstieg der Ozonbelastung im Planfall gegenüber dem Nullfall auszuschließen.

Es wird weiter kritisiert, dass keine Prognosen SO₂, CO, Ozon, Blei und Ruß durchgeführt wurden.

Im Rahmen des lufthygienischen Gutachtens für das Nahfeld wurden zur Beurteilung der durch den Verkehr bei Realisierung des Vorhabens zu erwartenden lufthygienischen Belastung die verkehrsrelevanten Luftschadstoffe Benzol, NO₂ und PM₁₀ betrachtet. Dies sind die bzgl. des Verkehrs maßgeblichen Leitkomponenten.

Auf die Untersuchung der genannten Luftschadstoffe wurde aus folgenden Gründen verzichtet:

Die durch den Verkehr erzeugten Mengen an CO und Blei spielen, bei letzterem wegen der ausschließlichen Verwendung von unverbleitem Kraftstoff, bereits heute keine wesentliche Rolle mehr. SO₂ wird nur zu sehr geringen Mengen durch den Verkehr erzeugt. Ozon wird im Nahbereich stark befahrener Straßen eher reduziert und wurde deshalb im Rahmen der Nahfelduntersuchung nicht betrachtet (bei der Bestimmung der großräumigeren Ozonbelastung handelt es sich um ein hoch komplexes Problem, das nur mit erheblichem Aufwand modelliert werden kann).

Im Rahmen der Voruntersuchungen und einzelner Variantenuntersuchungen zum Vorhaben Waldschlößchenbrücke wurde Ruß untersucht. Da allerdings für Ruß in der 22. BImSchV keine Grenzwerte gegeben sind, konzentrierte man sich im Rahmen des lufthygienischen Gutachtens auf den Luftschadstoff PM₁₀.

Ruß bleibt deswegen im Rahmen aber nicht unbeachtet, weil er Bestandteil von PM₁₀ ist und daher über den PM₁₀-Grenzwert limitiert wird.

Für die Tunnellösung ergibt sich gegenüber der Brücke ein verbesserter Hochwasserschutz zu VI. Bearbeiter: M+S

Nach dem Gutachten zur "Beurteilung der Auswirkungen des Bauvorhabens Waldschlößchenbrücke auf die Strömungsverhältnisse der Elbe bei Hochwasser" vom Institut für Wasserbau und Technische Hydromechanik der TU Dresden (Verfasser Prof. Dr. Horiacher und Dr. Carstensen) ist der an den V-Stützen zu erwartende Aufstau gering. Die örtliche Vergrößerung der Fließgeschwindigkeit und die Bildung von Wirbelballen müssen jedoch berücksichtigt werden.

Die Fundamente der Bögen und der V-Stützen sind durch im Baugrund verbleibende Spundwände gegen Auskolkung geschützt. Der Umgebungsbereich der Fundamente wird durch teilweise vermörtelte Pflasterung geschützt. Die Größe der Steine wird entsprechend der Fließgeschwindigkeit dimensioniert. Bezüglich des Hochwasserschutzes für einen Tunnel sei darauf hingewiesen, dass die hierfür erforderlichen Schutzeinrichtungen aufwendiger sind als der Hochwasserschutz für eine Brücke.

Auf Grund der sogenannten V-Pfeiler sehen wir eine nicht geklärte Gefahr bei Hochwasser.
Zu VI. Bearbeiter: VIC

Bei der in der Planfeststellung dargestellten Variante bestehen die V-Stützen aus Stahlbeton. Sie sind mit Betongelenken an die Fundamente angeschlossen. Die Köpfe sind durch Zugbänder miteinander verbunden. Die Gleitlager auf dem Stützkopf sind durch zusätzliche stabile Stahlknaggen gegen Verrutschen beim Anprall von losgerissenen Schiffen gesichert. Diese Stützen sind durchaus in der Lage, auch größere Anpralllasten aufzunehmen.

Beim endgültigen für die Ausführung geplanten Entwurf wird eine standfeste Variante der V-Stützen vorgesehen. Die Stützen sind stählerne Hohlkästen mit Betonfüllung. Sie sind mit dem Überbau biegefest verweißt. Die beiden Stiele sind am Fuß gekoppelt. Sie stehen auf querfesten Gleitlagern, die große Horizontalkräfte in Querrichtung aufnehmen können. Horizontalkräfte in Längsrichtung wandern über die Fahrbahntafel in die Bögen und Rückstreben, die sie wiederum an die großen Fundamentblöcke abgeben.

Die V-Stützen werden für die äußeren Lasten aus Eisdruck, Eisstoß und die losgerissenen Schiffe dimensioniert und nachgewiesen. Durch die Betonfüllung werden örtliche Verformungen der Stahlkästen verhindert. Der Korrosionsschutz wird im möglichen Eisstoßbereich verstärkt, so dass Beschädigungen minimiert werden.

Die Gleitlager unter den Stützfüßen sind hinsichtlich Konstruktion und Materialwahl so ausgelegt, dass sie die Überflutung bei Hochwasser schadlos ertragen können. Die Lager werden durch stabile Blenden gegen Vandalismus geschützt.

Nach dem Gutachten zur „Beratung der Auswirkungen des Bauvorhabens Waldschlößchenbrücke auf die Strömungsverhältnisse der Elbe bei Hochwasser“ vom Institut für Wasserbau und Technische Hydromechanik der TU Dresden (Verfasser Prof. Dr. Horiacher und R. Carstensen) ist der an den V-Stützen zu erwartende Aufstau sehr gering. Die örtliche Vergrößerung der Fließgeschwindigkeit und die Bildung von Wirbelballen müssen jedoch berücksichtigt werden.

Die Fundamente der Bögen und der V-Stützen sind durch im Baugrund verbleibende Spundwände gegen Auskolkung geschützt. Der Umgebungsbereich der Fundamente wird durch teilweise vermörtelte Pflasterung geschützt. Die Größe der Steine wird entsprechend der Fließgeschwindigkeit dimensioniert.

Die Kosten für den Verkehrszug sind überhoch und deshalb nicht hinnehmbar
zu VII Bearbeiter: VIC

Das Planfeststellungsverfahren verfolgt den Zweck

„alle durch das Vorhaben berührten öffentlichen-rechtlichen Beziehungen zwischen den Trägern der Straßenbaulast und anderer Behörden sowie Betroffenen rechtsgestaltend zu regeln“.

Die Thematik Kosten ist nicht relevant im Verfahren. Kosten für den Verkehrsweg wurden im Rahmen der Entwurfsbearbeitung unter Einhaltung des Minimierungsgebotes ermittelt.