

Dresden, den 23.04.03

Regierungspräsidium Dresden
Staufenbergallee 2

01099 Dresden

Betr.: Planfeststellungsverfahren für das Bauvorhaben der Landeshauptstadt
Dresden „Verkehrszug Waldschlösschenbrücke“ vom Knotenpunkt
Fetscherstraße / Pfothenhauerstraße bis Knotenpunkt Stauffenbergallee /
Erschließungsstraße Albertstadt

Sehr geehrte Damen und Herren,

unser Naturschutzverband bedankt sich für die Einräumung des Mitspracherechts bei diesem Vorhaben. Die Kreisgruppe Dresden ist vom Landesverband Sachsen bevollmächtigt, Stellung zu nehmen.

Folgende Belange sind aus unserer Sicht zu kritisieren, deshalb positionieren wir uns entschieden gegen dieses geplante Bauvorhaben:

1. Schutzgebiete/Bestandsschutz:

Das Ergebnis der FFH-Verträglichkeitsuntersuchung wird angezweifelt, da die verwendete Methodik nicht nachvollziehbar und der Inhalt fehlerhaft ist. Wie wird in den einzelnen Fällen der Beeinträchtigungsgrad errechnet? Einzelne Angaben zu den Auswirkungen auf Lebensraumtypen bzw. Arten sind fragwürdig oder falsch (z.B.: Baubedingte Auswirkungen auf den Lebensraum der Zauneidechse werden als mögliche Verbesserung ohne Nachteile gewertet - von den Zerstörungen bestehender Lebensräume wird nichts gesagt, außerdem ist zu bezweifeln, ob die offene, vegetationsfreie Bodenstruktur einer Baustelle (!) ein Habitatangebot für die Zauneidechse ist. Für den Lebensraumtyp 6510, der gleichzeitig in besonderer Ausprägung einer Glatthaferwiese als FND ausgewiesen ist, werden die bau-/betriebsbedingten Auswirkungen nur gering-mittel eingestuft - seine Bedeutung als

prioritärer LRT sowie seine vegetationskundliche Seltenheit im Elbtal lassen auf einen höheren Beeinträchtigungsgrad schließen).

Deshalb wird eine Überarbeitung der FFH-Verträglichkeitsprüfung gefordert. An dieser Stelle ist zu bedenken, dass ein Verschlechterungsverbot für FFH-Gebiete besteht, und ein Vorhaben trotz erheblicher Beeinträchtigungen nur dann zugelassen werden kann, wenn zwingende Gründe bestehen (§34 Abs.3 BNatSchG), die in diesem Fall nicht eindeutig vorhanden sind, oder zumutbare Alternativen nicht gegeben sind (Alternativen anderer Brückenstandorte sind wohl aufgrund einer Favoritisierung dieses Standortes nicht mehr diskussionswürdig?).

Das Bauvorhaben widerspricht den folgenden Zielen des Landschaftsschutzgebietes „Dresdner Elbwiesen und Elbaltarme“: Der Stabilisierung und Verbesserung der Lebensraum- und Verbundfunktion der Elbe und ihrer Uferbereiche und der innerstädtischen Grün- und Freiräume. Der Erhaltung und Sicherung des charakteristischen Landschaftsbildes, das auf weitgehend unbebauten Uferbereichen beruht, und des Kulturraumes, der eine besondere Relevanz für die Naherholung besitzt. Die Planung trägt zu erheblichen Beeinträchtigungen des LSG bei. Trotz seiner sehr hohen Bedeutung für die Lebensraumfunktionen (Nahrungs-, Brut- und Aufenthaltshabitat - Großräumigkeit vorteilhaft zur störungsarmen Entwicklung von Artengemeinschaften; Bedeutung als Zugtrasse für Vögel und Fledermäuse) dieses Gebietes werden Fauna und Flora, darunter auch geschützte Tier- und Pflanzenarten, erheblich durch Inanspruchnahme, Verdichtung, Verdrängung, Versiegelung, Verschattung, verschiedene Immissionen (Lärm, Staub, Abgase) gestört, die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zerstören wertvolle Blickbeziehungen wie den Blick vom Waldschlösschen und auch vom Käthe-Kollwitz-Ufer zum rechtselbischen Elbhang. Die Lebensraumfunktionen und die Erholungsfunktion des LSG werden dadurch nachhaltig verschlechtert.

Desweiteren widersprechen die geplanten Parkplätze in den „Auffahrtsohren“ am Käthe-Kollwitz-Ufer (LSG-Bereich) dem Minimierungsgebot. Eine erweiterte zusätzliche Inanspruchnahme/Versiegelung der bisher vor jeglicher Bebauung erfolgreich geschützten Elbwiesen darf nicht zugelassen werden. Stattdessen wird an diesen Stellen eine Renaturierung gefordert.

Für vorhandene Alleen bzw. Einzelbäume, besonders auf der Bautzner Straße, Stauffenbergallee, Radeberger Straße, Waldschlösschenstraße und Fetscherstraße wird ein Bestandsschutz gefordert. Die Angabe, dass der Alleecharakter durch Wiederherstellung (u.a. in der Waldschlösschenstraße) aufgewertet wird, führt zu der Fragestellung, warum die bestehenden Gehölze nicht in die Planung integriert und erhalten werden können. Zumal bei einer Neupflanzung der Alleecharakter erst nach einem längeren Zeitraum wieder entstehen würde.

2. Ziele der Landschafts-, Flächennutzungs- und Stadtplanung

Die Planung der Brücke widerspricht den Konzepten und Planungen von FNP und Landschaftsplan die Wohn- und Wohnumfeldfunktion in bebauten Gebieten aufzuwerten und die Aufwertung der Erholungs- und Freizeitfunktionen in Freiräumen zu sichern und zu erweitern. So zerschneidet der geplante Brückenstandort das Großerholungsgebiet der Elbauen an seiner breitesten Stelle und führt damit zu massiven Einbußen des Freizeitwertes dieses innerstädtischen Gebietes. Die Elbwiesennutzung wird aufgrund hoher Schadstoff- und Lärmemissionen in einem weiten Umfeld eingeschränkt und die Zugänglichkeit der Elwiesen durch das Brückenbauwerk eingeengt. Das Vorhaben führt in jedem Fall zu einer Verschlechterung der Erholungsfunktionen.

Die Freihaltung der Elwiesen zeugte bisher für eine nachhaltige Dresdner Stadtplanung. Seit 1873 werden die Elbauen von Bebauung freigehalten. Deshalb wird dem Vorhaben widersprochen.

Die zusammenfassende Darstellung der Umweltverträglichkeit spricht u.a. von einer Beachtung der Entwicklungspotentiale und der entsprechenden Zielstellungen. Diese Aussagen sind schlichtweg falsch. Mit dem Bauvorhaben wird die Elbauenlandschaft nicht erhalten, die Wohnqualität im Bereich Bautzner Straße und Elbhänge wird eindeutig verschlechtert. Die Entwicklungspotentiale des Raumes werden weder beachtet noch unterstützt.

3. Eingriff /Ausgleich

Erhebliche Umweltauswirkungen des Vorhabens auf angrenzende empfindliche Teilräume sind nicht ausgleichbar. Wohngebiete, Krankenhäuser, Bürostandorte, Kleingärten sind vor den Auswirkungen eines solchen Verkehrszuges nur durch den Nullfall zu schützen.

Dem Vermeidungs- und Minimierungsgebot wird bei der Planung der Straßen mit Zubringerfunktion nicht Rechnung getragen. Eine generelle Abholzung des Straßenbegleitgrüns spiegelt keinesfalls eine Einbindung der bestehenden Gehölzvegetation in die Freiflächenplanung wider.

4. Wasserschutz

Das Bauvorhaben betrifft unmittelbar mehrere Wasserschutzzonen, darunter Zone II. Auch beeinträchtigt das Bauwerk Bereiche mit sehr hoher Empfindlichkeit des obersten Grundwasserleiters gegenüber Schadstoffeintrag. Die Aussage, dass keine

nachteiligen anlagebedingten Auswirkungen zu erwarten ist, ist zu bezweifeln und zu prüfen.

Die Wirkung des Bauwerkes auf die Strömungsverhältnisse sind aufgrund der Pfeiler in V-Form ungünstig. Im Fall eines Hochwasserereignisses stellen diese Pfeiler einen Fangbereich für Treibgut dar. Im Gutachten zu den Strömungsverhältnissen bei Hochwasser (Beilage 2 zur UVU) wird herausgestellt, dass eine andere Pfeilerform (Pfeilerscheiben) günstiger wäre.

5. Landschaftsbild und Kulturlandschaft

Das Vorhaben führt zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des hochsensiblen Kulturlandschaftsraumes der Elbaue mit überregionaler Bedeutung. Die „Einfügung“ des Verkehrszuges in die Elbauen - Elbhanglandschaft zerstört nicht nur diesen einzigartigen Landschaftsraum, sondern überprägt auch ihren landschaftlichen Charakter durch „prägende Bauteile“ wie das Brückenwiderlager. Außerdem werden wertvolle Blickbeziehungen, so vom Waldschlösschen in Richtung Altstadt und auch von der linkselbischen Seite zum Elbhang hin, gestört. Eine Kompensation dieser Eingriffe ist nicht möglich, auch wenn es in der UVU so dargestellt ist („Visuelle Auswirkungen des Vorhabens, die sich in erster Linie aus der Einordnung des Brückenbauwerkes in einen sensiblen Landschaftsraum ergeben, [...] sind nicht vermeidbar. Diese Eingriffe sind jedoch nach Realisierung der Kompensationsmaßnahmen abgrenzbar und beherrschbar.“ Dies steht im Widerspruch zu Folgendem: „Die Einzigartigkeit der Stadt ergibt sich [...] aus dem Zusammenspiel zwischen der inzwischen weltberühmten Altstadtsilhouette, dem offenen Landschaftsraum der Elbe, der unverbaut durch die Stadt führt und den weiträumigen Sichtbeziehungen in der Stadt selbst [...]). Die Aufenthaltsqualität des innerstädtischen Elbraumes wird erheblich gestört, was zu einer Minderung der Erholungsqualitäten führen wird. Die vorhandenen Aussichtspunkte (z.B. Waldschlösschenpavillion) werden entwertet, die geplante Aussichtsterrasse über dem Tunnelportal gibt dann als Ersatz den Blick auf das Wunderwerk der Technik frei und ist demnach fragwürdig.

Die Positionierung des störenden Bauwerks GUV im wertvollen Bereich des Elbhanges wird abgelehnt. Ebenso wird einer Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Lärmschutzwände widersprochen. Eine entsprechende Verringerung der Belegungszahlen des Verkehrszuges durch eine Reduzierung des Ausbaugrades würde den Schallschutz unnötig machen.

Die geplante Bepflanzung des rechtsehbigen Elbhanges mit Felsenbirnen und anderen Bäumen/Büschen entspricht nicht dem offenen Wiesencharakter dieses Raumes und sollte deshalb verändert werden.

6. Emissionen:

Die Beeinträchtigung der angrenzenden Nutzungen durch Lärm, Staub, Abgase während des Baus und während des Betriebes wird die Grenzwerte des BImSchG teilweise erheblich überschreiten, deshalb muss der Eingriff vermieden werden. Eine nachhaltige Verkehrspolitik fordert eine Entlastung gegenüber der zu erwartenden Emissionszunahme.

Die Angabe zur „Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen“ im Erläuterungsbericht (S.25) läßt auf positive Auswirkungen des Bauvorhabens schließen. Jedoch ergeben sich ganz eindeutig Grenzwertüberschreitungen der Luftschadstoffe/des Lärms und damit gesundheitliche Risiken für die dort im Umfeld arbeitenden und lebenden Menschen. Außerdem hat die Zunahme des Verkehrs eine erhebliche Überschreitung der Lärmpegel (bis zu 20 dB(A)) u.a. in den Bereichen der Knotenpunkte Käthe-Kollwitz-Ufer / Neubertstraße und Fetscherstraße / Pfothenhauerstraße (Krankenhaus, Seniorenheim, Hochschule für Bildende Künste) sowie an der Wohnbebauung südliche der Stauffenbergallee, im Kreuzungsbereich mit der Radeberger Straße, ebenso an der Einmündung der Fischhausstraße. Deshalb wird dem Vorhaben widersprochen.

Die geplanten Lichtzeichenanlagen auf dem Brückenbauwerk sowie die Beleuchtung der öffentlichen Wege und Parkstände führen zu einer Störung des sensiblen Elbraumes und sind deshalb abzulehnen.

7. Verkehr

Das Vorhaben ist im Hinblick auf die rückläufige Verkehrsbelegung überdimensioniert, damit ist auch eine verkehrliche Notwendigkeit nicht erkennbar und eine langfristige Erhaltung aufgrund schrumpfender Bevölkerungszahlen nicht gegeben.

Die Angaben der UVU, dass mit dem Bau der Brücke das Stadtgebiet vom großräumigen Binnenverkehr entlastet werden soll, läßt darauf schließen, dass es dann im Bereich des Bauwerkes und auf den Straßen mit Zubringerfunktion zu einer Zunahme führt. Außerdem fehlen Angaben darüber, inwieweit die „Aufnahme überregionalen Durchgangsverkehrs“ verhindert werden soll. Jedoch besteht eine berechnete Möglichkeit, dass sich auch Abkürzungsverkehr durch regionalen und

Fernverkehr einstellen wird. Dieser bedeutet einen weiteren Anstieg der prognostizierten Belastungen und drastische Grenzwertüberschreitungen.

Die Tatsache, dass die Brückenplanung den motorisierten Individualverkehr fördert, widerspricht dem Verkehrskonzept der Stadt Dresden, welches eine Förderung des öffentlichen vor dem individuellen Verkehr vorschreibt. Statt zwei zusätzlicher Fahrspuren wird eine Straßenbahnoption gefordert.

Die überwältigende Menge der zu kritisierenden Belange betont die weitreichenden negativen Auswirkungen des Bauvorhabens. Deshalb lehnt der BUND dieses Bauvorhaben nachdrücklich ab.

Mit freundlichen Grüßen