

**VG Dresden**

**3 K 922/04**

**3 K 923/04**

## **Antrags- und Klagebegründung**

***Hinweis der Redaktion der Internetseite:***

*Dies ist die Antrags- und Klagebegründung in der Verwaltungsrechtssache der Umweltverbände GRÜNE LIGA Sachsen e.V., BUND und NABU gegen den Freistaat Sachsen, vertreten durch das Regierungspräsidium Dresden, wegen des Planfeststellungsbeschlusses Waldschlößchenbrücke.*

Lichdi & Jähnigen  
Rechtsanwaltsbüro  
Bautzner Straße 10  
01099 Dresden

**Juli 2004**

1. Kontrollanspruch .....	8
2. Begründetheit des Eilantrags .....	9
2.1. Offensichtliche Rechtswidrigkeit .....	9
2.2. Interessenabwägung .....	10
3. Befangenheit des Bearbeiters und des Regierungspräsidenten .....	11
3.1. Rechtswidrigkeit der Amtshandlung .....	11
3.2. „Gemeinsame Arbeitsgruppe“ zwischen Stadt und RP .....	11
3.3. Sitzung der „Arbeitsgruppe“ am 8.12.2003 .....	12
a) Die „Arbeitsgruppe“ .....	12
b) Fortführung der Sitzungen .....	12
c) Einflussnahme zugunsten der Stadt .....	12
3.4. Die „Generalprobe“ vom 26.8.2003 .....	13
3.4.1. Inhalt und Ablauf .....	13
a) Protokoll der „Generalprobe“ .....	13
b) Verabredung zur Verschleierung der Luftschadstoffemissionen .....	14
c) Teilnahme und Vorsitz von Herrn Weihe .....	14
3.4.2. Vorabbindung des Herrn Weihe .....	15
3.4.3. Befangenheit der Führung des RP .....	15
a) Einrichtungsanordnung von Dr. Weiß .....	15
b) Befangenheit von Dr. Hasenpflug .....	15
3.4.4. Befangenheitsrüge vom 15.1.2004 .....	16
4. Eingriff in das faktische Vogelschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen“ .....	17
4.1. Prüfungsmaßstab: Möglichkeit der Rechtsverletzung .....	17
4.2. Voraussetzungen eines faktischen Vogelschutzgebiets .....	17
a) Argumentation des PFB .....	17
b) „Zahlen- und flächenmäßig geeignetste Gebiete“ .....	18
4.3. Faktisches Vogelschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen“ .....	18
4.3.1. Fachliche Erkenntnisse der Planung .....	19
4.3.2. Johannstädter Elbwiesen als Bruthabitat .....	19
a) Potenzielles Brutgebiet unstreitig .....	19
b) Tatsächliche Brutnachweise? .....	20
4.3.3. Gutachten der AG Naturschutzzentrum Dresden .....	20
a) Anlass und Kompetenz des Gutachters .....	20
b) Gefährdung des Wachtelkönigs .....	21
c) Nachweise des Wachtelkönigs .....	21
d) IBA-Gebiet SN033 – Elbwiesen Ostragehege .....	21
e) Zugehörigkeit der Dresdner Elbwiesen .....	22
f) Zugehörigkeit der Johannstädter Elbwiesen .....	23
4.3.4. Argumentation des PFB .....	24
a) „Pessimales Trittsteinbiotop“ .....	25
b) Stellungnahme Dr. Mierwald .....	25
c) Auseinandersetzung .....	25
4.4. Eingriff in faktisches Vogelschutzgebiet .....	26
4.4.1. Eingriff im Sinne der VSch-RL .....	26
a) Lärm .....	27
b) Zerschneidungswirkung .....	27
c) Lichtverschmutzung .....	28
d) Kollision .....	29
4.4.2. Voraussetzungen der Zulässigkeit eines Eingriffs .....	30
a) Rechtsprechung .....	30
b) Subsumtion .....	30

5. Kleine Hufeisennase ( <i>Rhinolophus hipposideros</i> ) und Großes Mausohr ( <i>Myotis myotis</i> ).....	31
5.1. Argumentation des PFB .....	31
5.2. Schutzstatus.....	31
5.2.1. Rote Liste und Anhang II der FFH-RL .....	31
5.2.2. FFH-Gebiete „Elbtal“, „Fledermausquartiere“ und „Elbhänge“.....	32
a) Erhaltungsziele .....	32
b) Zusammenfassung für Dresden.....	33
c) Wanderungs- und Nahrungshabitat.....	33
5.3. Fehlerhaftigkeit der „Gefährdungsabschätzung“ .....	33
5.3.1. Die Position des Antragsgegners.....	33
a) Aussagen des Antragsgegners.....	33
b) Erheblichkeit bei „mittlerer Beeinträchtigung“ .....	34
5.3.2. Voraussetzungen einer förmlichen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung.....	34
a) Überschreitung der Bagatellschwelle.....	35
b) Bestätigung durch Gutachten des Antragsgegners .....	35
c) Erheblicher Eingriff durch Tod einzelner Individuen .....	35
d) Rechtsfolgen der Unterlassung einer FFH-VU.....	36
e) Nichtbehandlung des Falleneffekts .....	37
5.3.3. Eingriff ins Jagdhabitat des „Großen Mausohrs“.....	37
5.4. Erheblichkeit des Eingriffs.....	38
5.4.1. Unterfliegung der Brücke?.....	38
5.4.2. Falleneffekt.....	38
a) Spezialbeleuchtung als Schadensminderung.....	38
b) Maßnahmen im Einzelnen .....	38
c) Keine Konfliktbewältigung durch den PFB.....	39
5.5. Verstoß gegen Art.12, 16 FFH-RL: Zwergfledermaus .....	40
6. Verletzung des fachplanerischen Abwägungsgebots bei der Trassenwahl.....	41
6.1. Alternativenprüfung und Optimierungsgebot .....	42
6.2. Landschaftsbild .....	42
a) Elbland als „Tabuzone“ .....	42
b) Einzigartiger Wert.....	42
c) Tendenzielle Abwertung in den Planunterlagen .....	43
d) Abwägung nach § 19 Abs.3 BNatSchG.....	44
7. Die Tunnelalternative .....	44
7.1. Vortrag des Antragsgegners .....	44
a) Vorteile eines Tunnels.....	45
b) „Einschränkungen der Vorteile“ .....	45
7.2. Auseinandersetzung .....	45
7.2.1. Die ILF-Studie und die Studie von BAUGRUND Dresden .....	45
a) Kompetenz von ILF .....	45
b) BAUGRUND-Studie .....	46
c) Ergebnis.....	46
d) Kostenschätzung .....	46
7.2.2. Bauweise .....	47
a) Kritik der EIBS-Lösung.....	47
b) ILF-Lösung .....	48
7.2.3. Tunnelquerschnitt und Fluchtmöglichkeiten.....	48
7.2.4. Tunnellüftung und Lüftergebäude.....	49
7.2.5. Betriebskosten .....	49
7.3. Rechtsfolgen.....	49

8. Die Alternative 3. Marienbrücke.....	50
8.1. Vorteilhaftere Lösung aus Umweltsicht.....	51
a) Vergleichende G.E.O.S. - Untersuchung 1996 .....	51
(1) Versiegelung.....	51
(2) Schutzgut Mensch: Betroffenheit von Wohn- und Freizeitfunktionen.....	51
(3) Schutzgut Pflanzen und Tiere .....	51
(4) Schutzgut Boden.....	51
(5) Schutzgut Wasser .....	51
(6) Schutzgut Kultur- / Sachgüter .....	52
b) Geringere Belegung der WSB .....	52
8.2. PFB und Planverfahren .....	52
8.2.1. PFB.....	52
8.2.2. Planverfahren: „Wirkungsvolle Netzergänzung“ .....	52
8.3. Vergleich der Entlastungswirkungen .....	53
8.3.1. Rechtliche Anforderungen an Analysedaten und Verkehrsprognosen.....	54
8.3.2. Zusammenstellung der Daten.....	54
a) Angaben der Stadt .....	55
b) Vergleichende Auswertung.....	55
(1) Gesamtentlastung.....	55
(2) Innenstadtbrücken.....	55
(3) Angeblich bessere Entlastungswirkung der WSB .....	56
(4) Angebliches Absinken der Entlastungswirkung der 3.MB .....	56
8.3.3. Konzept Südwestumfahrung .....	56
a) Verkehrskonzept und Flächennutzungsplan .....	56
b) PTV 11/03 .....	56
c) Papiermuhलगasse .....	56
d) Ammonstraße .....	57
8.3.4. Zusammenfassung: Abweichende Netzannahmen von PTV 2003 .....	57
8.3.5. Netzannahmen der Stadt für die WSB .....	58
a) Einfügung einer Brücke Erfurter Straße.....	58
b) Ausbau Olbrichtplatz und Stauffenbergallee .....	58
c) Ausbau Wormser / Spener Straße .....	58
8.3.6. Willkürliche Meldung des Prognose-Verkehrsnetzes .....	58
8.3.7. Weitere Entscheidungskriterien .....	59
a) Kostenvergleich.....	59
b) Rad- und Fußverkehr .....	59
9. Verletzung des Kompensationsgebots, Vegetationsgrenzwert .....	60
9.1. Wachtelkönig .....	60
a) Eingriff .....	60
b) Ausgleich und Ersatz .....	60
9.2. Fledermäuse .....	60
9.3. Maßnahme EX 1: Verbreiterung des Radwegs .....	60
9.4. Landschaftsbild .....	61
a) Eingriffsbewertung.....	61
b) Kompensation .....	61
c) Ungeeignetheit der Maßnahme in Zschieren .....	61
9.5. Unausgewogenheit der Planung .....	62
9.6. Luftschadstoffemissionen.....	62
a) § 3 Abs.6 der 22. BImSchV .....	62
b) Stellungnahme des IB Rau .....	62

10. Zur Planrechtfertigung einer Waldschlößchenbrücke.....	64
10.1. Raumordnung und Staatsstraßenplanung.....	64
a) Raumordnung.....	64
b) Entwicklung der Dresdner Staatsstraßenplanung.....	64
c) Torso-Charakter der Staatsstraßenführung.....	65
10.2. Analysegrundlagen des PFB.....	65
10.2.1. Planungsziele des PFB.....	65
10.2.2. Rechtsmaßstab bei Prognosen.....	66
10.2.3. Bevölkerungsentwicklung.....	66
10.2.4. Prognose der Verkaufsfläche.....	67
a) Annahmen.....	67
b) Kritik.....	67
10.2.5. Tatsächlicher Rückgang der Ist-Belastung.....	67
a) Analyse des Ist-Falls.....	67
b) Strukturdatensätze der Stadt für 1999.....	67
c) Kritik: Drastische Verminderung des Brückenverkehrs seit 2000.....	68
d) Gesamt-Straßenverkehrsbelastung und modal-split.....	68
e) Folgen für die Entlastungswirkung.....	69
f) Einstellungs- und Gewichtungsfelder.....	69
10.2.6. Methodisch unrichtige Berücksichtigung des primär- und sekundär- induzierten Verkehrs.....	70
10.3. Objektive Fehlgewichtung: Zielverfehlung.....	70
10.3.1. Verkehrskonzept 1994.....	71
10.3.2. Veränderungen der vorgeblichen Planungsziele im Planfeststellungsverfahren.....	71
a) Erläuterungsbericht Januar 2003.....	71
b) „Gegendarstellung“ 2003.....	72
c) Schreiben zur „Planrechtfertigung“ und den „Planungszielen“ vom Dezember 2003.....	72
10.3.3. Systematische Verengung des „Planungsgebiets“ im PFB.....	73
a) „Planungsgebiet“ Albertbrücke – Loschwitzter Brücke.....	73
b) Willkürlichkeit der Verengung.....	73
10.3.4. Zusammenfassung.....	74
10.4. Zur Entlastungswirkung der WSB.....	74
10.4.1. Keine objektive Entlastungsnotwendigkeit der Brücken.....	74
a) Gegenwärtige Verkehrsbelegung.....	74
b) Zuwachs im Dresdner Westen.....	75
10.4.2. Keine Entlastung der Innenstadt.....	75
a) Stadtring und Petersburger Straße.....	75
b) Übrige Altstadt und Pirnaische Vorstadt.....	76
c) Schillerplatz.....	76
10.4.3. Hauptsächliche Entlastungswirkung durch die Brücke Erfurter Straße.....	76
a) Zielgerichtete Einfügung.....	76
b) Anstieg der Belastung der WSB.....	77
c) Wesentlich geringere Entlastung der „maßgeblichen“ Brücken.....	77
10.5. Zwei- oder Vierspurigkeit.....	78
10.5.1. Planungsgeschichte.....	78
a) Ursprüngliche Zweispurigkeit.....	78
b) Umplanung auf Vierspurigkeit.....	78
c) Sachwidrige Einflussnahme des SMWA.....	79

10.5.2. Verkehrliche Wirkungen .....	79
a) Vergleich der Entlastungswirkungen .....	79
b) Quellen und Ziele der WSB .....	81
10.6. Lückenschluß, Nord-Süd-Verbindung und „Mobilitätsgewinne“ .....	81
10.6.1. Entlastung der Neustadt .....	81
a) Kein Linksabbieger in die Neustadt .....	81
b) Keine „merkliche“ Entlastung der Verkehrsbelegung .....	81
c) Zusätzliche Neubelastung .....	82
d) Keine „bessere Erreichbarkeit“ der Neustadt .....	82
e) Keine „merkliche“ Entlastung beim Lärm .....	82
10.6.2. „Direkte“ Verbindung zwischen südlichen und nördlichen Stadtteilen .....	82
10.6.3. Mobilitätsgewinne des „latenten“ Verkehrs .....	83
a) Logik des „Mobilitätsgewinn“ .....	83
b) Planungsziel Verkehrsvermeidung .....	83
c) Verkehrssteigerung durch die WSB .....	83
10.7. Weitere Planziele .....	83
10.7.1. Angebliche Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs .....	83
a) Argumentation der Stadt .....	84
b) Keine Attraktivität für den Radverkehr .....	84
10.7.2. Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Dresden .....	84
10.7.3. „Havarievorsorge“ .....	85
10.8. Planungsziel: Verbindung zwischen den Autobahnen A 4 und A 17 .....	85

## **Antrag**

***1. Die aufschiebende Wirkung der Anfechtungsklage vom 15.4.2004 gegen den Planfeststellungsbeschluß zum Bau des Verkehrszugs Waldschlößchenbrücke des Regierungspräsidiums Dresden vom 25.2.2004, Az. 41-0513.27/10-WSB, wird wiederhergestellt.***

***2. Der Planfeststellungsbeschluß zum Bau des Verkehrszugs Waldschlößchenbrücke des Regierungspräsidiums Dresden vom 25.2.2004, Az. 41-0513.27/10-WSB, wird aufgehoben.***

***Hilfsweise: Der Planfeststellungsbeschluß wird für rechtswidrig und nicht vollziehbar erklärt.***

Angesichts des Umfangs des Sachverhalts wird für das Eilverfahren eine mündliche Verhandlung angeregt.

## **1. Kontrollanspruch**

Die Antragsteller zu 1 bis 3 sind in Sachsen anerkannte Umweltverbände. Ihnen steht nach § 61 Abs.1 Nr.2 BNatSchG das Recht der Vereinsklage gegen Planfeststellungsbeschlüsse zu, die mit Eingriffen in Natur- und Landschaft verbunden sind.

Die Antragsteller sind in ihrem satzungsmäßigen Aufgabenbereich berührt. Sie machen eine Verletzung der Vogelschutz.-Richtlinie 79/409/EWG, der FFH-Richtlinie 92/43/EWG, der §§ 19, 34 BNatSchG, der Art.12, 16 FFH-Richtlinie in Verbindung mit § 43 Abs.8 BNatSchG sowie des Abwägungsgebots nach § 39 Abs.3 SächsStrG in Verbindung mit den §§ 18, 19 BNatSchG, §§ 8, 9 SächsNatSchG geltend.

Die Antragsteller haben sich am Planfeststellungsverfahren beteiligt und fristgemäß Einwendungen gegen den Feststellungsantrag und die Tektur erhoben.

Glaubhaftmachung: Einwendung der GRÜNEN LIGA vom 24.4.2003, Anlage 1.  
Einwendung des BUND Sachsen vom 23.4.2003, Anlage 2.  
Einwendung des NABU Sachsen vom 23.4.2003, Anlage 3.  
Tektur einwendung der GRÜNEN LIGA vom 18.12.03, Anlage 4.



## 2. Begründetheit des Eilantrags

Der Planfeststellungsbeschuß ist offensichtlich rechtswidrig. Im übrigen spricht die Interessenabwägung für eine Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage. § 39 Abs.10 SächsStrG ist zu entnehmen, dass der Gesetzgeber dem allgemeinen Vollzugsinteresse den Vorrang vor dem Wiederherstellungsinteresse einräumt. Dennoch hat das Gericht das Für und Wider selbständig zu prüfen und auch hier eine eigene Abwägungsentscheidung zu treffen.

### 2.1. Offensichtliche Rechtswidrigkeit

Der Planfeststellungsbeschuß ist offensichtlich rechtswidrig, weil

- er vom Mitarbeiter Herr Weihe verfaßt wurde, der wegen Befangenheit ausgeschlossen war,
- sich der Regierungspräsident Dr. Hasenpflug wegen einer unzutreffenden Auskunft gegenüber dem Antragssteller ebenfalls als befangen erwiesen hat,
- der Antragsgegner den Bestand eines faktischen Vogelschutzgebietes „Dresdner Elbwiesen“ für den Wachtelkönig am Ort der geplanten Brücke übersehen hat, obwohl es sich offensichtlich aufdrängt,
- Eingriffe in das faktische Vogelschutzgebiet zuläßt, die nach Art.4 der VSch-RL nicht gerechtfertigt sind,
- der Antragsgegner die nach Art.6 Abs.3. FFH-RL, § 34 Abs.1 BNatSchG erforderliche Verträglichkeitsprüfung nicht angefertigt hat und dadurch die erforderlichen Ermittlungsmaßnahmen nicht durchgeführt hat,
- keine ausreichenden Schadensminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen zugunsten der „Kleinen Hufeisennase“ vorsieht,
- gegen die artenschutzrechtlichen Vorschriften des Art.12, 16 FFH-RL verstößt,
- er das fachplanerische Abwägungsgebot verletzt, indem er die sich aus Gründen des Umwelt-, Natur- und Landschaftsschutzes aufdrängenden Varianten eines Elbtunnels und einer 3. Marienbrücke mit unzutreffenden Argumenten verwirft,
- er das Abwägungsgebot des § 19 Abs.3 BNatSchG verletzt,
- er das Kompensationsgebot für die Eingriffe in das Habitat des Wachtelkönigs, der Kleinen Hufeisennase und des Großen Mausohrs, für die Überschreitung des Vegetationswerts für Luftschadstoffe und den Eingriff in das einzigartige Landschaftsbild verletzt,
- eine Waldschlößchenbrücke nicht der Raumordnungsplanung entspricht und als Staatsstraße im Dresdner Straßennetz ein sinnloser Torso bleibt,
- die Prognosegrundlage der Verkehrsuntersuchungen auf dem Stand 1999 beruhen, der mittlerweile durch eine bekannte drastische Trendumkehr bei der Verkehrsbelastung der Elbebrücken überholt ist,
- die Verkehrsprognose den primär- und sekundär-induzierten Verkehr nicht berücksichtigt,
- das betrachtete „Planungsgebiet“ willkürlich verengt wird,
- keine objektive Entlastungsnotwendigkeit besteht und die ausgewiesene Wirkung zum erheblichen Teil auf der Einfügung einer Brücke Erfurter Straße westlich des Stadtzentrums beruht,

- eine zweispurige Waldschlößchenbrücke nach den ausgewiesenen Zielen ausreichen würde,
- andere vorgetragene Planungsziele dem Verkehrskonzept widersprechen, widerlegbar oder gar nicht nachvollziehbar sind.

Die Abwägungsmängel sind offensichtlich und erheblich, da der Antragsgegner bei zutreffender Sachverhaltseinstellung und Bewertung zur Abweisung des Feststellungsantrags gekommen wäre.

## 2.2. Interessenabwägung

Die Interessenabwägung spricht für eine Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage. Wird der Antrag abgewiesen, kann sofort mit dem Bau begonnen werden. Die tiefgreifenden Eingriffe in den Naturraum der Elbe finden dann statt, ohne dass diese wieder rückgängig gemacht werden könnten.

Dies gilt insbesondere für die Störung und Zerstörung des faktischen Vogelschutzgebiets Dresdner Elbwiesen, das für den Wachtelkönig ein Brut- und Wanderungshabitat darstellt.

Dies gilt weiterhin für den Schutz der Fledermäuse, insbesondere die Kleine Hufeisennase, deren Wanderungs- und Nahrungshabitate zerschnitten werden. Die Brücke selbst wird zu tödlichen Kollisionen zwischen den Fledermäusen und Fahrzeugen führen, die die ohnehin kleinen und zerstreuten Populationen in ihrem Bestand gefährden.

Dagegen ist bei einer Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage kein Schaden der Beigeladenen zu erwarten, die die Brücke seit 10 Jahren plant und deren Grundsatzbeschluss zum Bau 1996 bereits 8 Jahre zurückliegt.

Im übrigen ist 2004 ohnehin nicht mehr mit dem Baubeginn zu rechnen. Eine Antwort der Staatsregierung belegt, dass der Förderantrag der Stadt beim Freistaat erst am 4.6.2004 eingereicht wurde.

Glaubhaftmachung: Kleine Anfrage, Landtagsdrucksache 3/11069, Anlage 5, S.1.

Der Förderantrag wurde noch nicht beschieden. Wie aus dem „Monatsbericht April 2004“, einer Information der Stadtverwaltung für die Fraktionen, hervorgeht, ist erst nach Eingang der Finanzierungszusage des Freistaats Sachsen mit der europaweiten Ausschreibung zu rechnen. Die Ausschreibung selbst wird mindestens 4,5 Monate dauern.

Glaubhaftmachung: Monatsbericht April 2004, Anlage 6, Blatt 2.

Daher ist der frühest mögliche Baubeginn nicht vor Januar 2005 zu erwarten.

### 3. Befangenheit des Bearbeiters und des Regierungspräsidenten

#### 3.1. Rechtswidrigkeit der Amtshandlung

Die Mitwirkung eines befangenen Amtsträgers bewirkt die Fehlerhaftigkeit der Amtshandlung (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 21 R.13). Der PFB ist rechtswidrig, weil der Verfasser, Herr Weihe, sowie der Herr Präsident Dr. Hasenpflug befangen waren.

Mißtrauen gegen eine unparteiische Amtsführung liegt vor, wenn objektiv feststellbare Tatsachen bestehen, die subjektiv vernünftigerweise nicht den Eindruck ausschließen, dass ein Amtsträger befangen ist (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 21 R.5). Hier liegen objektive Gründe für den subjektiven Eindruck vor, dass sich Herr Weihe im Planverfahren einseitig auf die Position der Stadt geschlagen hatte. Dies hat bei den Antragstellern den Eindruck der Befangenheit des Herrn Weihe und des Dr. Hasenpflug verfestigt.

#### 3.2. „Gemeinsame Arbeitsgruppe“ zwischen Stadt und RP

Eine objektive Tatsache für den Eindruck der Befangenheit des Herrn Regierungspräsidenten Dr. Hasenpflug ergibt sich aus seiner Mitteilung an den Antragsteller GRÜNE LIGA vom 2.10.2004, die unwahr ist.

Die Dresdner Neuesten Nachrichten vom 15.9.2003 zitieren den Bürgermeister für Stadtentwicklung, Herbert Feßenmayr, in indirekter Rede:

*„Das RP müsse jetzt feststellen, was die Stadt noch zuzuarbeiten habe. Über eine Arbeitsgruppe mit städtischen und RP-Mitarbeitern bestehe ein ständiger Meinungs austausch. Die Gruppe werde sich bis zum RP-Beschluß noch häufiger treffen.“*

Glaubhaftmachung: DNN vom 15.9.2003, Anlage 7.

Aus der Mitteilung geht hervor, dass ein „ständiger Meinungs austausch“ in einer Arbeitsgruppe aus städtischen und RP-Mitarbeitern zur Zeit bestehe und weiter bestehen werde.

Daher richtete der Geschäftsführer der GRÜNEN LIGA, Herr Urban, am 1.10.2003 einen Offenen Brief an den RP, in dem er um Auskunft über die „Arbeitsgruppe“ zwischen Stadt und RP bat. Als Grund der Besorgnis nannte er die andauernden Kontakte des RP mit der Stadt, an denen die GRÜNE LIGA als anerkannter Umweltverband aber nicht beteiligt ist, die aber offensichtlich dem „Flott machen“ einer gescheiterten Planung dienen.

Glaubhaftmachung: Schreiben der GRÜNEN LIGA vom 1.10.2003, Anlage 8.

Unter dem 2.10.2003 antwortete der RP:

*„Ich kann Ihnen jedoch versichern, dass eine Arbeitsgruppe aus Mitarbeitern der Stadt und des Regierungspräsidiums Dresden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Verkehrszug Waldschlößchenbrücke nicht besteht. Die von Ihnen zitierten Äußerungen des Herrn Bürgermeisters Feßenmayr sind insoweit mißverständlich und beziehen sich möglicherweise auf Abstimmungen, die in Vorbereitung des Erörterungstermins stattfanden.“*

Glaubhaftmachung: Schreiben des RP vom 2.10.2003, Anlage 9.

### 3.3. Sitzung der „Arbeitsgruppe“ am 8.12.2003

#### *a) Die „Arbeitsgruppe“*

Wie den Antragstellern später bekannt wurde, bestand tatsächlich im Vorfeld des Erörterungstermins eine Arbeitsgruppe zwischen RP, SMWA und Stadt. Sie wurde auf Weisung von Frau Regierungsvizepräsidentin Dr. Weiß eingerichtet und vom für die Anhörung und Entscheidung zuständigen Sachbearbeiter der Planfeststellungsbehörde, Herrn Referatsleiter Weihe, geleitet. Herr Weihe selbst hat unmittelbar nach Einreichung der Antragsunterlagen durch die Stadt zur Arbeitsgruppe eingeladen.

Glaubhaftmachung: Schreiben Dr. Weiß vom 20.2.2003, Anlage 10.  
Schreiben Herr Weihe vom 25.2.2003, Anlage 11.

#### *b) Fortführung der Sitzungen*

Die Arbeitsgruppe hat ihre Arbeit keineswegs mit dem Erörterungstermin eingestellt, wie Dr. Hasenpflug behauptet. Bemerkenswerterweise hatte er sich erst 2 Tage vor seiner Antwort an die GRÜNE LIGA mit Schreiben vom 30.9.2003 an Herrn Feßenmayr auf diese Arbeitsgruppe bezogen. Er teilte Herrn Feßenmayr bzgl. der „*Nacharbeiten, die ... von der Stadt Dresden erwartet werden*“, dass

*„bereits am 23.9.2003 ein Gespräch stattfand. Hieran nahmen der Bearbeiter des Verfahrens, Herr Weihe sowie aus ihrem Hause die Herren Hentschelmann und Bauer teil. In diesem Gespräch wurde ausführlich erörtert, welche wesentlichen Arbeiten seitens des Stadt Dresden noch zu leisten sind ...“*

Glaubhaftmachung: Schreiben Dr. Hasenpflug vom 30.9.2003, Anlage 12.

Offenbar wurden die Sitzungen der Arbeitsgruppe unter Leitung von Herrn Weihe zu keinem Zeitpunkt unterbrochen. Dies belegt etwa das Protokoll einer Sitzung vom 8.12.2003 im Regierungspräsidium (!). Ausweislich des Protokolls war Thema der Sitzung die

*„Stellungnahme RP, Ref.45 zur Planfeststellungsunterlage“.*

An der Besprechung nahm neben Vertretern der Stadt und der Referate 42 und 46 des RP auch Herr Weihe teil.

Glaubhaftmachung: Beratungsprotokoll vom 8.12.03, Anlage 13, Bl.5.

Damit ist die Behauptung des Herrn Regierungspräsidenten offensichtlich widerlegt. Seine gegenüber dem Antragsteller aufgestellte Behauptung, eine „Arbeitsgruppe“ werde nicht fortgeführt, war unwahr. Dies begründet die Besorgnis der Befangenheit.

#### *c) Einflußnahme zugunsten der Stadt*

Ausweislich des Protokolltextes der Sitzung vom 8.12.2003 war es

*„Ziel der Beratung ..., nach Austausch der Argumente des RP, des STA, der Hauptabteilung Mobilität und der Planer hinsichtlich der Radverkehrsführung Lösungen zu finden, die planfestgestellt werden können.“*

Glaubhaftmachung: Beratungsprotokoll vom 8.12.03, Anlage 13, Bl. 2.

Aufgabe der Sitzung war es offensichtlich, das Referat 45 des RP, das eine Stellungnahme zur Radverkehrsführung abgegeben hatte, zu veranlassen, von seinen Forderungen abzurücken. Jedenfalls wird stets die für Radfahrer nachteilige gemeinsame Führung mit dem Gehweg angeordnet, anstatt einen eigenen Radfahrstreifen auf der Straße zu bauen.

An dieser Einflußnahme auf das Ref. 45 nahm auf Seiten des Antragstellers auch Herr Weihe teil. So heißt es zum Thema Verkehrssimulation:

*„Die Verkehrssimulation, die das Referat 45 angefordert hat, liegt nur für eine Belegung von 35.000 Fahrzeugen vor. Sie müßte, wenn das gefordert würde, aktualisiert werden. Dies wird nicht gefordert, Herr Weihe verweist darauf, dass das Referat 43 die verkehrstechnische Untersuchung geprüft und bestätigt hat.“*

Glaubhaftmachung: Beratungsprotokoll vom 8.12.03, Anlage 13, Blatt 2/3.

Offenbar bemängelte das Ref. 45, dass keine Verkehrssimulation für den Radfahrverkehr mit der sonst vorgetragenen Belegung von 45.500 Fahrzeugen auf der Brücke vorliegt. Herr Weihe interveniert hier im Interesse der Stadt, um diese vor weiteren Untersuchungen zu bewahren, die die Fachabteilung des RP selbst gefordert hat. Sein Argument, das Ref.43 habe die Verkehrsuntersuchung geprüft, mag zwar richtig sein, hat mit der Notwendigkeit einer Simulation des Radverkehrs aber nichts zu tun. Die Verkehrsuntersuchungen der PTV-AG vom Juni 2002 und vom November 2003 gehen nämlich auf den Radverkehr überhaupt nicht ein.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchungen PTV-AG 6/02, Anlage 14 und PTV 11/03, Nachlieferung 12/03.

Es kann nicht die Aufgabe des sachbearbeitenden Mitarbeiters der Planfeststellungsbehörde sein, mit dem Antragsteller und den Trägern öffentlicher Belange eine planfeststellungsfähige Lösung auszuhandeln. Auf diese Weise wird die gerechte und gemeinsame Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange im Wege einer Vorabbindung der Planfeststellungsbehörde vorweggenommen. Die Einflußnahme des Herrn Weihe ist daher geeignet, bei den Antragstellern die Besorgnis der Befangenheit nach § 21 VwVfG zu erwecken.

### 3.4. Die „Generalprobe“ vom 26.8.2003

Der Unterzeichner hat mit Schreiben vom 9.12.2003 den Bearbeiter, Herrn Weihe, und das Regierungspräsidium insgesamt wegen Besorgnis der Befangenheit abgelehnt, nachdem er durch Akteneinsicht am 26.11.2003 Kenntnis von der Abhaltung einer „Generalprobe“ des Erörterungstermins am 26.8.2003 durch Akteneinsicht erhalten hatte. Zu diesem Zeitpunkt war den Antragstellern die Zusammenkunft vom 8.12.2003 noch nicht bekannt.

Glaubhaftmachung: Schreiben vom 9.12.2003, Anlage 15.

#### 3.4.1. Inhalt und Ablauf

##### a) Protokoll der „Generalprobe“

Am 26.8.2003 veranstaltete die Stadt im Technischen Rathaus eine sogenannte „Generalprobe zur Anhörung“, so der offizielle Titel der Veranstaltung. Das von der Projektsteuerung „Schüler-Plan“ im Auftrag der Stadt am 27.8.2003 erstellte Protokoll ist in die Teile „1. Organisatorisches zu den Erörterungsterminen“ und „2. Inhaltliche Vorbereitung der Erörterungstermine“ gegliedert.

Unter „1. Organisatorisches ...“ wurde für den Erörterungstermin die Anwesenheit der Fachleute der Stadt, die Tagungsleitung durch Herrn Weihe, die Moderation durch jeweilige Vertreter der Stadt sowie Fragen der Präsentationstechnik festgelegt.

Unter „2. Inhaltliche Vorbereitung ...“ wurden Bemerkungen und Anweisungen zu den bei der „Generalprobe“ gehaltenen Vorträgen festgehalten.

Glaubhaftmachung: Protokoll der „Generalprobe“ vom 26.8.03, Anlage 16.

#### *b) Verabredung zur Verschleierung der Luftschadstoffemissionen*

Zweck der „Generalprobe“ war es offensichtlich, die Fachvertreter der Stadt in einer möglichst realitätsnahen Inszenierung für die Nachfragen und Angriffe der Einwenderinnen und Einwender zu wappnen. Es sollten gemeinsam Strategien zur Abwehr dieser Eingriffe verabredet und eingeübt werden. Diese Absicht wird aus dem Protokolleintrag zum Vortrag des Luftschadstoff-Sachverständigen Rau ins Protokoll deutlich:

*„Tafel 18 „Ergebnisse Emissionen“ ist wegen der enthaltenen PM-10 Problematik nicht einzublenzen. Im Eröffnungsvortrag ist auf diese Erhöhung nicht einzugehen.*

*Ohne Tafel einblendung ist auf die Verbesserung der Situation bezüglich Benzol und NO-x hinzuweisen. Herr Rau recherchiert Näheres zum Ballungsraum und integriert es in den Vortrag.*

*Erst auf spezielle Nachfrage hin ist bezüglich der PM 10 – Problematik im Rahmen des Erforderlichen zu reagieren.“*

Die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit nach der 22. BImSchV für Feinstaub (PM-10) werden im Bereich der Radebergerstraße, der Stauffenbergallee sowie der Fetscherstraße überschritten. Es ist offensichtlich, dass die Anwesenden sich verabredeten, den wahren Sachverhalt einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit zu verschleiern. Die tatsächlich vorhandene Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub sollte nicht mitgeteilt werden.

Die Verschleierungsabsicht ergibt sich insbesondere klar aus dem Ablenkungsmanöver, das die Beteiligten geplant hatten: Um von den Feinstaub-Emissionen abzulenken, sollte der Referent, Herr Rau, auf eine angebliche „Verbesserung“ der Werte bei Benzol und NO-x hinweisen.

Die Stadt ist auch als antragstellende Behörde selbstverständlich zur Wahrheit verpflichtet. Es ist ein ungeheurerlicher Vorgang, dass sich die antragstellende Behörde und die Anhörungsbehörde dazu verabreden, Verfahrensbeteiligte (die Einwender sind Beteiligte im Sinne des § 13 VwVfG) zu täuschen!

#### *c) Teilnahme und Vorsitz von Herrn Weihe*

Ausweislich des Protokolls und der Teilnehmerliste der „Generalprobe“ war der Sachbearbeiter des Verfahrens auf Seiten des Antragsgegners, Herr Referatsleiter Weihe, persönlich anwesend. Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass Herr Weihe nur den organisatorischen Ablauf erklärt hätte. Dafür hätten im übrigen schriftliche Hinweise ausgereicht, wie sie auch die Antragsteller erhalten haben.

Das Protokoll trennt ausdrücklich zwischen „organisatorischen“ und „inhaltlichen“ Festlegungen. Es wird aber nicht dargelegt, dass Herr Weihe nur bei der Verabredung der organisa-

torischen Details anwesend war. Vielmehr ist im Sinne der beabsichtigten realitätsnahen Inszenierung einer „Generalprobe“ sicher anzunehmen, dass Herr Weihe wie im „richtigen“ Erörterungstermin den Vorsitz führte. Dieser Schlußfolgerung hat der Antragsgegner im übrigen auch nicht widersprochen.

### *3.4.2. Vorabbindung des Herrn Weihe*

In der Tat zeigt die Anwesenheit und die Sitzungsleitung von Herrn Weihe, dass er sich seiner Neutralitätspflicht gegenüber allen Verfahrensbeteiligten in keiner Weise bewußt war. Stattdessen hat er sich aus Sicht der antragstellenden Stadt und aus Sicht der Einwender eindeutig auf die Seite der Stadt gestellt.

Dieses Verhalten geht weit über eine im Ansatz zulässige Beratung und Verfahrensabsprache hinaus. Dafür hätte eine schriftliche Information vollkommen ausgereicht, wie sie alle Einwender, auch die Grüne Liga, erhalten haben. Zur Erstellung eines Ablaufplans hätte es genügt, wenn das Regierungspräsidium die Stadt um einen zeitlich strukturierten Ablaufplan der geplanten Vorträge gebeten hätte.

Offensichtlich widerspricht es der Neutralitätspflicht der Planfeststellungsbehörde im Vorhinein zu beurteilen, ob die Fachvorträge des Antragstellers überzeugend wirken. Sinn und Zweck des Anhörungsverfahrens ist schließlich die Zusammentragung und Gewichtung aller öffentlichen und privaten Belange und nicht die Verschleierung von Belangen, die gegen eine Planfeststellung sprechen könnten.

Es ist im Gegenteil die Pflicht des Herrn Weihe auf eine vollständige und wahrheitsgemäße Erörterung aller Belange hinzuwirken. Ausweislich des Protokolls des „Generalprobe“ hat er dies nicht getan. Dieses Verhalten kann von der Stadt wie vom Einwender GRÜNE LIGA nur als Einverständnis mit der vorsätzlichen Verschleierung verstanden werden.

### *3.4.3. Befangenheit der Führung des RP*

Die Grüne Liga verkennt nicht, dass Herr Weihe offensichtlich weisungsgemäß gehandelt hat und deshalb vom Regierungspräsidenten Dr. Hasenpflug auch gedeckt wird.

#### *a) Einrichtungsanordnung von Dr. Weiß*

Frau Regierungsvizepräsidentin Dr. Weiß hatte am 20.2.2003 der Stadt die Einrichtung einer Arbeitsgruppe vorgeschlagen. Bei der ersten Beratung der Arbeitsgruppe war der Abteilungsleiter von Herrn Weihe, Herr Schwerg, anwesend.

Glaubhaftmachung: Schreiben Dr. Weiß vom 20.2.2003, Anlage 10.

Auch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft und Arbeit SMWA war von der Einrichtung der Arbeitsgruppe informiert.

Glaubhaftmachung: Schreiben des Herrn Weihe vom 25.2.03, Anlage 11.

#### *b) Befangenheit von Dr. Hasenpflug*

Herr Dr. Hasenpflug hat sich bereits als gegen die Antragsteller voreingenommen erwiesen, als er der GRÜNEN LIGA am 2.10.2003 bewußt die Unwahrheit über das Bestehen der Arbeitsgruppe mitteilte. Daher besteht aus Sicht der antragstellenden Grünen Liga der sichere

Eindruck, dass nicht nur Herr Weihe, sondern die Führung des RP, der Präsident und die Vizepräsidentin, befangen sind.

Die Befangenheit des Dr. Hasenpflug ergibt sich auch aus seiner Weigerung, Herrn Weihe abzulösen, obwohl er selbst den Eindruck der GRÜNEN LIGA auf Voreingenommenheit des Herrn Weihe bestätigte.

Der Antragsgegner hat den Antrag auf Befangenheit mit Schreiben vom 5.1.2004 abgelehnt. Im weiteren Verlauf hat Herr Weihe das Verfahren fortgeführt und auch den Planfeststellungsbeschluß verfaßt. Dennoch hat der Regierungspräsident im Schreiben vom 5.1.2004 eingeräumt:

*„Es ist zuzugeben, dass die von Ihnen zitierte Stelle aus dem Protokoll der Veranstaltung am 26.8.2003 den Eindruck erwecken kann, die Landeshauptstadt Dresden wollte im Erörterungstermin die Luftschadstoffsituation und die PM-10-Problematik beschönigen“.*

Glaubhaftmachung: Schreiben des RP vom 5.1.2004, Anlage 17, S.2.

Im weiteren verweist der Herr RP auf eine „objektive Betrachtungsweise“, die eine Vorabbindeung der Herrn Weihe und des RP ausschließe.

Glaubhaftmachung: Schreiben des RP vom 5.1.2004, Anlage 17, S.2.

Daher gesteht Dr. Hasenpflug zu, dass die „Generalprobe“ subjektiv berechtigt die Besorgnis der Befangenheit bei der GRÜNEN LIGA ausgelöst hat. Insoweit er auf eine „objektive Betrachtungsweise“ verweist, ist dies im Rahmen des § 21 VwVfG nicht von Belang. Denn es kommt nicht darauf an, ob der Amtsträger tatsächlich befangen ist oder nicht, sondern nur ob objektive Gründe vorliegen, die vernünftigerweise den subjektiven Eindruck der Befangenheit, den sogenannten „bösen Schein“, erwecken (Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 21 R.8).

#### *3.4.4. Befangenheitsrüge vom 15.1.2004*

Der Eindruck der Befangenheit des Herrn Regierungspräsidenten Dr. Hasenpflug und des Herrn Weihe wird zudem durch die öffentliche Aussage des Herrn OB Roßberg gestützt, der am 14.1.2004 verkündete, dass er den Genehmigungstermin kenne. Auch dieser Umstand hat der Unterzeichner sofort, allerdings ergebnislos gerügt.

Glaubhaftmachung: Schreiben vom 15.1.2004, Anlage 18.



#### 4. Eingriff in das faktische Vogelschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen“

Der PFB verstößt gegen Art.4 Abs.1 und 4 der Vogelschutzrichtlinie 79/409/EWG der EU, weil es einen wesentlichen Teil des Lebensraums des Wachtelkönigs (*Crex crex*), einer streng geschützten Art nach Anhang 1 der VSch-RL, zerstört. Der PFB verstößt daher auch gegen § 34 Abs.2 BNatSchG. Aufgrund der zahlreichen Rechtsverletzungen und fachlichen Unzulänglichkeiten auch gegen die UVP-RL haben die Antragsteller Beschwerde bei der EU-Kommission eingelegt.

Glaubhaftmachung: FFH-Beschwerde, August 2003, Anlage 19, S.9.

##### 4.1. Prüfungsmaßstab: Möglichkeit der Rechtsverletzung

In einem Eilverfahren genügt nach der Rechtsprechung des BVerwG (NVwZ 03, S.1395) für die Wiederherstellung der aufschiebenden Wirkung der Nachweis, dass es

*„möglich (erscheint), dass die planfestgestellte Trasse ... in dem hier umstrittenen Abschnitt mit der Richtlinie 79/409 EWG ... unvereinbar ist.“*

Weiter führt das Gericht aus (BVerwG, NVwZ 03, S.1396 a.E.), dass die Interessenabwägung ohne Rücksicht auf den mutmaßlichen Ausgang des Verfahrens vorzunehmen ist. Bei Eingriffen in die nach der VSch-RL geschützten Vogelbestände oder Habitats muß Gewißheit bestehen, dass sich der Bestand wieder erholen wird:

*„Solange nicht als gesichert gelten kann, dass sich der Bestand wieder erholen würde und nicht dauerhaft dezimiert bliebe, darf unterstellt werden, dass der Vollzug des Planfeststellungsbeschlusses Folgen zeitigt, die bei einem Obsiegen des ASt. im Klageverfahren nicht mehr rückgängig gemacht werden könnte. Die Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Klage dient dem legitimen Interesse des Antragstellers, die Schaffung vollendeter Tatsachen zu verhindern. Der in Art.19 Abs.4 GG verbürgte umfassende und effektive Rechtsschutz würde ausgehöhlt, wenn die Verwaltungsbehörden irreparable Maßnahmen durchführen, bevor die Gerichte deren Rechtmäßigkeit geprüft haben.“*

Daher haben die Antragsteller im Eilverfahren nur nachzuweisen, dass der Bau der Waldschlößchenbrücke ein Eingriff in ein faktisches Vogelschutzgebiet bedeutet, ohne dass die Gewißheit besteht, dass sich der Wachtelkönigbestand wieder erholen würde. Diese Voraussetzungen liegen vor.

##### 4.2. Voraussetzungen eines faktischen Vogelschutzgebiets

###### *a) Argumentation des PFB*

Der Antragsgegner meint im PFB S.41, dass der Wachtelkönig (*Crex crex*) nicht zu beachten sei, da die Elbauen weder ein gemeldetes noch ein faktisches Vogelschutzgebiet seien. Im übrigen seien Arten der Vogelschutz-Richtlinie im FFH-Gebiet „*kein Erhaltungsziel*“, „*sofern es nicht gleichzeitig ein Vogelschutzgebiet ist*“ (PFB S.45). Dennoch nimmt der PFB eine „Prüfung“ vor.

b) „Zahlen- und flächenmäßig geeignetste Gebiete“

Die Kriterien für eine Identifizierung faktischer Vogelschutzgebiete sind Art.4 Abs.1 Satz 4 VSch-RL zu entnehmen. Die Mitgliedstaaten haben die zahlen- und flächenmäßig geeigneten Gebiete zu Vogelschutzgebieten auszuweisen. Der EuGH (NuR 98, S.538 ff. – Niederlande) hat entschieden:

„55. Erstens ist festzustellen, dass Art.4 Abs.1 der Vogelschutz-RL die Mitgliedstaaten ... verpflichtet, diejenigen Gebiete zu besonderen Schutzgebieten zu erklären, die für die Erhaltung der in Anhang I genannten Arten zahlen- und flächenmäßig am geeignetsten sind, und dass diese Verpflichtung nicht durch den Erlaß anderer besonderer Schutzmaßnahmen umgangen werden kann. ...

62. Folglich sind die Mitgliedstaaten verpflichtet, alle Gegenden zu besonderen Schutzgebieten zu erklären, die nach ornithologischen Kriterien am geeignetsten für die Erhaltung der betreffenden Arten erscheinen.

63. Hat somit ein Mitgliedstaat Gegenden zu besonderen Schutzgebieten erklärt, deren Zahl offensichtlich unter der Zahl und Gesamtfläche der Gegenden liegen, die für die Erhaltung der betreffenden Arten als die geeignetsten angesehen werden, so kann festgestellt werden, dass dieser Mitgliedstaat gegen seine Verpflichtung aus Art.4 Abs.1 der Richtlinie verstoßen hat.“

Dem hat sich das BVerwG angeschlossen (zuletzt NVwZ 04, S.732/734) und das Kriterium der „hervorragenden Bedeutung“ des Gebiets eingefügt. Nach Art.4 Abs.1 Satz 4 der Vogelschutz-RL erklären die Mitgliedstaaten

„insbesondere die für die Erhaltung bestimmter Vogelarten „zahlen- und flächenmäßig geeignetsten Gebiete“ zu Schutzgebieten. Darunter fällt ein Gebiet nur, wenn es aus ornithologischer Sicht für die Erhaltung der in Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie aufgeführten Arten ... von hervorragender Bedeutung ist“.

Die Mitgliedstaaten haben zwar bei der Identifizierung europäischer Vogelschutzgebiete einen fachlichen Beurteilungsspielraum, der nur eingeschränkt der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle unterliegt. Bewertungskriterien sind (BVerwG NVwZ 04, S.732/734):

„neben Seltenheit, Empfindlichkeit und Gefährdung einer Vogelart unter anderem die Populationsdichte und Artenvielfalt eines Gebiets, sein Entwicklungspotenzial und seine Netzverknüpfung (Kohärenz) sowie die Entwicklungsperspektiven der bedrohten Art.“

Die Mitgliedstaaten sind insbesondere verpflichtet, für alle in Anhang 1 der VSch-RL aufgeführten Vögel Schutzgebiete auszuweisen. Der Freistaat Sachsen hat dies bisher nur für Großvögel, nicht aber für Wiesenbrüter wie den Wachtelkönig getan.

#### 4.3. Faktisches Vogelschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen“

Die Dresdner Elbaue und damit auch die Elbwiesen unterhalb des Waldschlößchens und auf der Johannstädter Seite gehören zu einem faktischen Vogelschutzgebiet zum Schutz des Wachtelkönigs. Der Wachtelkönig ist eine besonders geschützte Art nach Anhang I der VSch-RL. Die Kriterien der Seltenheit und Gefährdung der Art, Populationsdichte und allgemeine Artenvielfalt des Gebiets sowie nicht zuletzt die Kohärenz des Gebiets als das Land durchziehende Flußaue treffen auf die Elbaue zu. Außerdem trägt das nord- und südelbische Gebiet am Standort der geplanten Waldschlößchenbrücke in signifikanter Weise zum Erhalt der Art bei.

#### 4.3.1. Fachliche Erkenntnisse der Planung

Der Standard-Datenbogen für das FFH-Gebiet beschreibt aus amtlicher Sicht die Wertigkeit eines FFH-Gebiets. Im Datenbogen wird der Wachtelkönig unter der Rubrik „3.2. Arten, auf die sich Artikel 4 der Richtlinie 79/409/EWG bezieht und die im Anhang II der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführt sind, und Gebietsbeurteilung für sie“ mit bis zu 10 Brutpaaren genannt.

Glaubhaftmachung: Unterlage 16.2. Anlage.

Die FFH-Gefährdungsabschätzung, die als Unterlage 16.2. der Planfeststellung zu Grunde liegt, führt S.51 und S.53 auf, dass der Wachtelkönig, eine Art nach Anhang 1 der Vogelschutzrichtlinie, auf der Roten Liste Deutschland sowie der Roten Liste Sachsen jeweils mit der Kennzeichnung „1“ – „vom Aussterben bedroht“ versehen ist. Der Wachtelkönig habe in der Dresdner Elbtalweitung einen „Verbreitungsschwerpunkt der Art“, vor allem im „Stadtgebiet Dresden, v.a. Ostragehege“. 2000 habe es „im engeren UG“ („Untersuchungsgebiet“) ein rufendes Männchen gegeben. S. 54 wird unter der Überschrift „Regelmäßig auftretende, nachgewiesene Arten“ zum Wachtelkönig ausgeführt:

*„Der Wachtelkönig ist an den Elbwiesen im Raum Dresden als Brutvogel mehr oder weniger kontinuierlich anzutreffen. So beträgt z.B. die Anzahl der Brutpaare auf den Elbwiesen im Ostragehege von 1997 bis 2000 drei bis fünf. 2002 wurden vier Rufer im Ostragehege an der Übigauer Allee und 3 Rufer an der Pieschener Allee festgestellt“ (mdl. Mitteilung J. Schimkat).“*

S.55 heißt es:

*„Weiterhin sind aus den 90er Jahren u.a. Bruten von den Elbwiesen im Raum Pirna bei Birkwitz-Pratzschwitz, von den Elbwiesen bei Tolkewitz sowie bei Brockwitz/Meißen“*

nachgewiesen.

Somit steht auch nach Ansicht des Antragsgegners fest, dass der Wachtelkönig sowohl auf der Roten Liste Sachsen, als auch der Roten Liste Deutschlands mit der höchsten Gefährdungsstufe „1“ („vom Aussterben bedroht“) belegt ist. Die Dresdner Elbtalweitung ist ein „Verbreitungsschwerpunkt der Art“; hier ist allein die Hälfte (ca.3-5) der im gesamten FFH-Gebiet „Schöna bis Mühlberg“ (ca. 10) geschätzten Brutpaare nachgewiesen. Damit sind die Kriterien Seltenheit, Gefährdung und Populationsdichte unstreitig erfüllt.

#### 4.3.2. Johannstädter Elbwiesen als Bruthabitat

##### a) Potenzielles Brutgebiet unstreitig

Ebenso unstreitig ist im Planfeststellungsverfahren gewesen, dass die Johannstädter Elbwiesen als „potenzielles“ Brutgebiet des Wachtelkönigs anzusehen sind. In der „Gendarstellung“ der Stadt auf die Einwendung der GRÜNEN LIGA wird anerkannt, dass seit 1997 immer Nachweise des Wachtelkönigs auf den Elbwiesen in Johannstadt und Blasewitz gelungen sind. Der dort vorhandene FFH-Lebensraumtyp „Magere Flachland-Mähwiesen“ mache auch

*„die Gebiete um Johannstadt für den Wachtelkönig als Brutgebiet potenziell geeignet“.*

Glaubhaftmachung: Gendarstellung, Anlage 20, S.867.

Auch die in der Nachlieferung zur Unterlage 16.2. als Anhang 3 ergänzte Karte „FFH-Verträglichkeitsprüfung – Gefährdungsabschätzung / Vorprüfung“ mit Stand vom 17.11.2003 verzeichnet im Bereich „FND Glatthaferwiese“ und des „FFH-Lebensraumtyps 6510“ am Johannstädter Ufer die Buchstaben „WAK“ für Wachtelkönig. In der Legende heißt es un-  
zweideutig:

*„potenzielles Revier Crex crex (Wachtelkönig) (Nachweis 1 Rufer)“.*

Antragsgegner und Stadt meinen daher auch, dass die Johannstädter und Blasewitzer Elbwiesen als Bruthabitat geeignet sind und dort Brutvorkommen „möglich“ sind.

#### *b) Tatsächliche Brutnachweise?*

In der FFH-„Verträglichkeitsuntersuchung“ S.55 wird zu Brutnachweisen im Untersuchungsraum ausgeführt:

*„Ein Brutnachweis liegt für das UG selbst bislang nicht vor und ist auch eher unwahrscheinlich. Auf Grund der zentralen innerstädtischen Lage des Bereiches ist hier der Druck durch Spaziergänger, sehr viele auch mit freilaufenden Hunden, zu groß“.*

Ebenso einschränkend heißt es in der „Gegendarstellung“:

*„Längerfristig an einem Ort verharrende Rufergruppen sowie Brutnachweise gibt es jedoch nur im Ostragehege, dem einzigen regelmäßig besetzten Vorkommensgebiet in DD, wo jährlich seit 1997 zwischen 1 bis 6 rufende Wachtelkönige auftreten (Schimkat ...)“*

Gelege seien nur im Ostragehege nachgewiesen. 2002 habe es zwischen Dresden und Meißen ca. 6-9 Reviere, davon allein im Ostragehege 4-7 Reviere gegeben.

*„Alle anderen Vorkommen müssen nach der anerkannten Einstufung des Wachtelkönigspezialisten Schäfer (1994) als unwahrscheinliche und nur im Einzelfall mögliche Brutvorkommen bewertet werden.“*

Dennoch wird eingeräumt, dass der Bau der Waldschlößchenbrücke den Elberaum als Durchzugsgebiet des Wachtelkönigs beeinträchtigt.

#### *4.3.3. Gutachten der AG Naturschutzzinstitut Dresden*

##### *a) Anlaß und Kompetenz des Gutachters*

Da die Gefährdung des Wachtelkönigs durch einen Bau der Waldschlößchenbrücke eines der zentralen Probleme des Planverfahrens ist, hat der Antragsteller zu 1 beim AG Naturschutzzinstitut Dresden des NABU Sachsen ein Fachgutachten in Auftrag gegeben und im Erörterungstermin dem Antragsgegner überreicht.

Glaubhaftmachung: Schimkat/Töpfer, Gutachten NSI 9/03, Anlage 21.

Der Mitautor Jan Schimkat ist Leiter des Naturschutzzinstituts und langjähriger Kenner der Wachtelkönigpopulation im Dresdner Raum. Die Daten, die die FFH-Untersuchungen im Planverfahren verwenden, stammen von ihm. Anlaß der Beauftragung des Gutachtens seitens der GRÜNEN LIGA war, dass im Jahr 2003 drei rufende Wachtelkönige auf den Johannstädter Elbwiesen verhört wurden, ohne dass dies die Planung zu Kenntnis nehmen wollte.

Glaubhaftmachung: Meldung Dr. K.H. Müller, Anlage 22.

Die Stadt hat im November kurzfristig Dr. Mierwald um eine Stellungnahme gebeten. Dazu liegt eine Replik des NSI vor:

Glaubhaftmachung: NSI, Stellungnahme zu den Ausführungen von Dr. U. Mierwald zur Gefährdung des Wachtelkönigs, April 2004, Anlage 23.

*b) Gefährdung des Wachtelkönigs*

Dem Gutachten NSI 9/03 sind wichtige Hinweise zur Gefährdungslage des Wachtelkönigs zu entnehmen: Der Wachtelkönig gehört zu den 5 in Deutschland brütenden Arten, die weltweit gefährdet sind. In der Kategorie SPEC („*Species of European Concern*“) hat der Wachtelkönig aufgrund seines starken Rückgangs und seines Aussterbens in mehreren westeuropäischen Ländern mit der „1“ die höchste Gefährdungsstufe erhalten. Auch in Sachsen nimmt der Bestand seit 100 Jahren rapide ab. Diese Tendenz hat sich in den letzten 25 Jahren verschärft, wie die sächsischen Brutvogelkartierungen 1978-82 und 1993-1996 zeigen.

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.3.

*c) Nachweise des Wachtelkönigs*

Das Gutachten NSI 9/03 führt für den Raum Dresden sämtliche Wachtelkönig-Nachweise für das Jahr 2003 auf. Danach wurden außer den drei in Johannstadt verhörten Individuen lediglich 5 weitere Exemplare in Riesa, Pratzschwitz bei Pirna und in Dresden im Ostragehege, in Tolkewitz und Hosterwitz / Maria am Wasser festgestellt.

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.11f.  
Stellungnahme NSI 4/04, Anlage 23, S.1f.

Das Vorkommen von allein drei Individuen in Johannstadt unterstreicht die hohe Bedeutung der Elbwiesen an der Waldschlößchenquerung im Vergleich zu den anderen Vorkommen.

Im übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die bekannten Nachweise durchaus eher unvollständig sind. Dies liegt daran, dass die Vögel erst nach 23 Uhr rufen und keine systematischen Beobachtungen der in Frage kommenden Flächen aus Kostengründen stattfinden. Die gemeldeten Beobachtungen sind daher Zufallsfunde oder die „Spitze eines Eisbergs“.

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.11ff.

Die Diskussion aller Rufer- und Brutnachweise in der Dresdner Elbtalweitung führt das Gutachten zu dem Ergebnis, dass ein Brutvorkommen auf den Johannstädter Elbwiesen „möglich“ ist.

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.14.

*d) IBA-Gebiet SN033 – Elbwiesen Ostragehege*

Die Beurteilung des PFB und die Stellungnahmen in den Planunterlagen sind durch eine isolierende Betrachtung der Wachtelkönig-Nachweise geprägt. Eine Zusammenschau der Bedeutung der Nachweise findet nicht statt.

Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass die gesamte Dresdner Elbaue naturschutzfachlich ein einheitliches Habitat für den Wachtelkönig ist. Daher ist es fachlich unzulässig, die Nachwei-

se zu vereinzeln und den Zusammenhang zu verschleiern. Das im Elbtal geschützte FFH-Habitat 6510 und das FND Glatthaferwiese sind geeignete Bruthabitate.

Der Antragsgegner hat sich das richtige Verständnis für die Bedeutung dieses zusammenhängenden Habitats verbaut, weil er schlicht nicht zu Kenntnis nimmt, dass die internationale Vogelschutzvereinigung IBA (International Bird Association) die Elbwiesen im Ostragehege als sogenanntes „IBA-Gebiet“ eingestuft hat. Nach der aktuellen IBA-Liste mit Stand vom 1.7.2002 befindet sich in Dresden das 70 ha große IBA-Gebiet Nr. SN033 „*Elbwiesen am Großen Ostragehege Dresden*“ mit dem Kriterium C 6.

Glaubhaftmachung: Berichte zum Vogelschutz 38, Anlage 24, S.17ff., S.80.

In der Einleitung zum Länderartikel Sachsen heißt es:

*„Nach heutigem Erkenntnisstand werden noch erhebliche Defizite bezüglich der Umsetzung der Bestimmungen der Europäischen Vogelschutzrichtlinie gesehen.“*

Glaubhaftmachung: Berichte zum Vogelschutz 38, Anlage 24, S.77 a.E.

Die Einstufung als IBA-Gebiet hat nach der Rechtsprechung des EuGH (ZUR 01, S.76, Rz.25 – Basses Corbières) aber wesentlichen Indizcharakter für das Vorhandensein eines Vogelschutzgebiets im Sinne der VSch-RL:

*„Des weiteren ist festzustellen, dass das im Allgemeinen unter der Abkürzung IBA bekannte Verzeichnis der Gebiete von großer Bedeutung für die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten ... u.a. das fragliche Gebiet einschließt. Insoweit hat der Gerichtshof die Auffassung vertreten, dass dieses Verzeichnis, obwohl es für die betreffenden Mitgliedstaaten rechtlich nicht verbindlich ist, wissenschaftliche Beweismittel für die Beurteilung der Frage enthält, ob ein Mitgliedstaat seiner Verpflichtung nachgekommen ist, diejenigen Gebiete zu besonderen Schutzgebieten zu erklären, die zahlen- und flächenmäßig für die Erhaltung der geschützten Arten am geeignetsten sind.“*

Die IBA stuft das Gebiet SN033 mit dem Kriterium C 6 ein.

Glaubhaftmachung: Berichte zum Vogelschutz 38, Anlage 24, S.80.

Danach ist das Gebiet eines der fünf wichtigsten Gebiete in der betreffenden europäischen Region (NUTS-Region) für Arten nach Anhang I der VSch-RL, die in der EU als gefährdet betrachtet werden. In Deutschland gelten die Bundesländer als Region (Berichte zum Vogelschutz 38, S.139). Dies bedeutet, dass das Habitat Ostragehege zu den 5 wichtigsten Habitaten in ganz Sachsen gehört. Da die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, die „geeignetsten“ Gebiete als Vogelschutzgebiet auszuweisen, gehört das Ostragehege ohne weiteres dazu.

#### *e) Zugehörigkeit der Dresdner Elbwiesen*

Die alleinige IBA-Meldung des Ostrageheges und nicht der zugehörigen anderen Elbwiesen ist darauf zurückzuführen, dass in der zweiten Hälfte der 90er-Jahre begrenzte finanzielle Mittel zur Verfügung standen, um lediglich das Ostragehege kontinuierlich zu beobachten. Daher konzentrieren sich die Nachweise auf das Ostragehege, ohne dass deshalb die Elbwiesen stromauf oder stromab als weniger wertvoll nachgewiesen wären. Tatsächlich sprechen alle Daten dafür, dass das Ostragehege nur Teil eines einheitlichen, räumlich wesentlich umfangreicheren Habitats des Wachtelkönigs ist.

Aus naturschutzfachlicher Sicht gehört der Wachtelkönig als Charakter- und Zielart zu den FFH-Erhaltungszielen der Elbaue. Flussauen dürften die ursprünglichen Lebensräume des

Wachtelkönigs gewesen sein. Der Wachtelkönig braucht als niedrig fliegender Zugvogel ungestörte Wander- und Ausbreitungszonen, zu denen gerade die Flußauen gehören.

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.6, 7ff.  
Stellungnahme NSI 4/04, Anlage 23, S.1f.

Das Gutachten des NSI arbeitet die herausragende Bedeutung des Dresdner Elbtals als einziges sächsisches Gebiet mit permanenten Vorkommen neben dem Osterzgebirge im gesamt-sächsischen Zusammenhang heraus:

*„Entsprechend der insgesamt verstreuten Verbreitung in geringer Dichte, aber mit regionalen Häufungen von Rufergruppen, ist das Dresdner Vorkommen sachsenweit wichtig. Das Dresdner Vorkommen ist z.B. seit 1999 neben dem Osterzgebirge das einzige sächsische Gebiet mit permanentem Vorkommen.“*

*1999 wurden im FFH-Gebiet „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ 40% aller sachsenweit GEMELDETEN Wachtelkönige gezählt. Die im Elbtal festgestellten Rufergruppen sind ein Beweis für eine dauerhafte Besiedlung der Flächen, was den Wert des Gebietes im Gegensatz zu den sachsenweit verstreuten Einzelnachweisen hervorhebt. 2003 kamen 3 von 7 festgestellten Rufern des FFH-Gebiets „Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg“ im unmittelbaren Wirkraum des Projektes vor.*

Dies zeigt sich auch an den nachgewiesenen Brutpaaren. Der Standard-Datenbogen des FFH-Gebiet „Schöna bis Mühlberg“ geht für das gesamte Elbtal auf sächsischem Boden von nur ca. 10 Brutpaaren aus.

*„In der zweiten Hälfte der 1990er siedelten davon 3-5 Brutpaare im Dresdner Ostragehege, welches mit seinen breiten Glatthaferwiesen ein Schwerpunktgebiet für den Wachtelkönigschutz ist.“*

*Weitere Nachweise rufender Wachtelkönige gab es aus Dresden-Stetzsch, Dresden-Kaditz, Dresden-Tolkewitz, Dresden-Johannstadt, Elbwiesen Brockwitz (Coswig), Elbwiesen Pratzschwitz (Pirna), Elbwiesen Riesa. Aus den vorhandenen Daten ergibt sich, dass es eine Konzentration von Wachtelkönig-Nachweisen auf den Dresdner Elbwiesen gibt.“*

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.14f.

#### *f) Zugehörigkeit der Johannstädter Elbwiesen*

Die Johannstädter Elbwiesen sind aufgrund ihrer Habitatausstattung zumindest ein wichtiges Durchzugs- und Balzgebiet sowie ein mögliches Brutgebiet. Dabei scheint der sichere Brutnachweis allein aufgrund mangelnder kontinuierlicher Beobachtung noch nicht gelungen zu sein, während sonst alle Indikatoren dafür sprechen. Das NSI-Gutachten führt aus, dass die Glatthaferwiesen im Raum Johannstadt / Blasewitz

*„ein ideales Bruthabitat für den Wachtelkönig“ sind.*

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.6.

*„Aus den Habitatansprüchen des Wachtelkönigs ergibt sich, dass die GESAMTEN Elbwiesen und Hochstauden-Uferbereiche im Johannstädter Gebiet hinsichtlich ihrer Habitatstruktur für den Wachtelkönig sehr gut geeignet sind.“*

*Die Elbwiesen werden von Wachtelkönigen während der Durchzugs- und Balzperiode genutzt.  
...*

*Als Teil der Verbindungsachse im Dresdner Elbtal sind die breiten Johannstädter Elbwiesen für Zug- und Dispersionsbewegungen wichtig. Durch ihre für den Wachtelkönig günstige Vegetationsausstattung kommen sie auch als potentielle Brutgebiete in Frage. ...*

*„Der Wert der Johannstädter Elbwiesen als potentielles Brut- und Durchzugshabitat des Wachtelkönigs ist prinzipiell als hoch einzuschätzen. Die Habitatstruktur der Glatthaferwiesen und der angrenzenden Biotopie ist auf den Elbwiesen im Johannstädter und Blasewitzer Gebiet genauso gut wie im Ostragehege.“*

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.15f.

Die Zugehörigkeit der Johannstädter Elbwiesen ergibt sich zudem aus dem spezifischen Fortpflanzungssystem der „seriellen Polygamie“. Die Vögel suchen nach einem Paarungserfolg einen weiteren Partner und verlegen dazu ihren Standort:

*„Da Wachtelkönige nicht nur zur Zugzeit ..., sondern im Zuge ihres artspezifischen Fortpflanzungssystems („serielle Polygamie“) auch zur Brutzeit sehr mobil sind, darf der Brutbestand des Ostrageheges nicht isoliert betrachtet werden. Es ist unter Wachtelkönigspezialisten unstrittig, dass die Wachtelkönigpopulation des Ostrageheges auf jeden Fall einen größeren Aktionsradius hat als es das Vorkommens-Kerngebiet „Elbwiesen im Ostragehege“ darstellt. Dabei kann die Elbe mit ihren angrenzenden, für den Wachtelkönig oftmals gut geeigneten Wiesen eine entscheidende Rolle für den Erhalt dieser Population spielen. Insofern sind die Dresdner Elbwiesen als Pufferflächen für das EU-Vogelschutzgebiet „Elbwiesen im Ostragehege“ zu betrachten.“*

Glaubhaftmachung: Stellungnahme NSI 4/04, Anlage 23, S.2.

Diese Einschätzung wird durch Beobachtungen zur Größe der Brut- und Nahrungshabitate von Wachtelkönigen gestützt:

*„Schimkat (2000) errechnete für das Ostragehege in Dresden eine durchschnittliche Reviergröße von 7 ha. Für eine sich ansiedelnde Rufergruppe von 3 Männchen müssen deshalb mindestens 21 ha optimal strukturierte, störungsarme und lärmberuhigte Wiesenflächen einkalkuliert werden. Die zur Nahrungssuche nötigen Flächen werden weit größer sein und sich ... auf ca. 30 bis 50 ha pro Revierinhaber erstrecken.“*

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.21f.

Und später heißt es eindeutig:

*„Durch die kurze Distanz zwischen Johannstadt und Ostragehege betreffen aus populationsökologischer Sicht beide Gebiete ein und dieselbe Wachtelkönigpopulation. Eine Abgrenzung von verschiedenen Populationen des Wachtelkönigs ist aufgrund des derzeitigen Forschungsstandes nicht möglich. Es ist zu vermuten, dass die Bestände des Ostrageheges im starken Austausch mit den Vorkommen auf den anderen Elbwiesen Dresdens verbunden sind.“*

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.22.

Daher gehören die Johannstädter Elbwiesen aus ornithologischen Gründen zum faktischen Vogelschutzgebiet „Dresdner Elbwiesen“.

#### 4.3.4. Argumentation des PFB



a) „Pessimales Trittsteinbiotop“

Der PFB behauptet dagegen auf S.50, die Johannstädter Elbwiesen (Bereich des Altstädter Brückenkopfes) seien kein Bruthabitat für den Wachtelkönig, weil viele Störungen dies ausschließen würden: Es handle sich wegen

*„hoher Störungsintensität um pessimale Biotope ..., die eher eine Art Trittsteinbiotop darstellen können. Es läßt sich daher feststellen, dass die Auswirkungen des geplanten Verkehrszuges Waldschlößchenbrücke lediglich einzelne Individuen betreffen, die eine Einschränkung erfahren. ... Sofern Auswirkungen zu erwarten sind, erreichen diese den Beeinträchtigungsgrad gering oder mittel ...“*

*„Trotz geeigneter Habitatstruktur werden sich daher Rufer oder auch Rufergemeinschaften nur kurzzeitig in diesem stark gestörten Gebiet aufhalten, um dann in ungestörte Räume abzuwandern. Die drei im Jahr 2003 verhörten Rufer müssen als Ausnahmeerscheinung betrachtet werden, die auf keinen Fall geeignet sind, die Bedeutung der Johannstädter Elbwiesen als Brutgebiet nachzuweisen“.*

Der PFB schließt von einer „*pessimalen*“ Biotopqualität auf einen nur kurzzeitigen Aufenthalt von Rufergemeinschaften in diesem „*stark gestörten Gebiet*“ und damit auf den Ausschluß der dortigen Elbwiesen als Brutbereiche.

b) Stellungnahme Dr. Mierwald

Die Einschätzung des PFB beruht auf der „Stellungnahme“ von Dr. Mierwald vom 28.11.2003, die die Stadt Anfang November 2003 nach Erhalt des Nachforderungskatalogs des RP in Auftrag gegeben hatte. Er kommt zu dem Ergebnis, dass die Zerschneidungswirkung des Brückenbauwerks „*hinsichtlich der Flugroute ... vernachlässigbar*“ und im Sinne des Art.6 FFH-RL „*nicht relevant*“ sei. Da die Wiesen zur Naherholung und insbesondere auch von streunenden Hunden und Katzen aufgesucht würden, wären sie trotz geeigneter Habitatstrukturen für die „Populationsdynamik“ des Wachtelkönigs ungeeignet, da Jungtiere durch streunende Haustiere getötet würden.

Die „Stellungnahme“ gipfelt in einer für Naturschützer schockierenden Empfehlung, die dem Gericht keinesfalls vorenthalten werden soll:

*„Die vorhabensnahen Flächen sollten somit aus Artenschutzgründen (für den Wachtelkönig) so gepflegt werden, dass sie keine attraktiven Habitatstrukturen für die Brut des Wachtelkönigs bieten“.*

Glaubhaftmachung: Stellungnahme Dr. Mierwald, Anhang 2 zur Unterlage 16.2., S.2f.

Die „naturschutzfachliche“ Empfehlung geht also dahin, dass zwar kein geeignetes Bruthabitat vorliege, weil die Brut durch Katzen und Hunde gestört würde, jedenfalls aber durch eine möglichst wachtelkönigfeindliche Wiesenpflege Bruten auszuschließen seien.

Nach Ansicht der Antragsteller ist diese „Stellungnahme“, die im übrigen innerhalb von nur drei Wochen und offenbar ohne Besuch vor Ort angefertigt wurde, offensichtlich interessengeleitet. Sie disqualifiziert sich selbst.

c) Auseinandersetzung

Der PFB ist schon deshalb offensichtlich rechtswidrig, weil er das IBA-Gebiet „Elbwiesen am Ostragehege“ überhaupt nicht zu Kenntnis nimmt und sich daher auch nicht der Frage stellt, ob auch die Johannstädter Elbwiesen zu diesem IBA-Gebiet gehören. Der Antragsgegner hat sich mit der Frage eines faktischen Vogelschutzgebietes überhaupt nicht beschäftigt.

Dies ist in rechtlicher Hinsicht von Bedeutung: Da der Antragsgegner überhaupt keine fachliche Bewertung vornimmt, nimmt er auch keinen Beurteilungsspielraum in Anspruch. Dies wiegt um so schwerer, da sich ihm die Frage eines faktischen Vogelschutzgebiets aufgrund des vorliegenden Datenmaterials aus der FFH-Gebietsinformation und den im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Gutachten hätte aufdrängen müssen.

Der Grundfehler des PFB besteht darin, dass er die Johannstädter Elbwiesen und die Elbwiesen am Waldschlößchen isoliert betrachtet und nicht als Teil eines einheitlichen Wachtelkönig-Habitats der Dresdner Elbtalweitung begreift. Die vereinzelnde Diskussion der Habitatqualität und der Rufer-Belege der Johannstädter Elbwiesen ist daher von vornherein fachlich ungeeignet.

Der PFB schließt von einer Vorbelastung der Johannstädter Elbwiesen durch Besucher, Hunde und Katzen auf eine „pessimale“ Biotopstruktur. Dieses Argument kann die in den Planunterlagen selbst vorgetragene und zutreffende Einschätzung, dass es sich um geeignete Bruthabitate des Wachtelkönigs eignet, nicht widerrufen. Der PFB bestätigt mit der Einschätzung der Wiesen als „Trittsteinbiotop“ im übrigen die Zugehörigkeit zu einem einheitlichen Wachtelkönig-Habitat. Auch die schamlose Empfehlung einer möglichst wachtelkönigfeindlichen Wiesenpflege setzt voraus, dass es sich um brutgeeignete Habitate handelt.

Gutwillig ausgelegt geht der PFB offenbar davon aus, dass die – überschätzten - Vorbelastungen durch Besucher, Hunde und Katzen die Habitatqualität so weit verschlechtern, dass ein an sich geeignetes Bruthabitat ungeeignet wird. Das Argument übersieht aber vollständig das Wiederherstellungsgebot der VSch-RL, wie es in Art.2, Art.3 Abs.1, Abs.2 c), d), Art.4 Abs.1 niedergelegt ist. Da die Johannstädter Elbwiesen und die Wiesen unter dem Waldschlößchen jedenfalls Pufferzonen, wenn nicht Kerngebiete des faktischen Vogelschutzgebiets „Dresdner Elbwiesen“ sind, gilt gerade für sie das Erhaltungs- und Wiederherstellungsgebot. Auch die zitierte Rechtsprechung des EuGH verlangt die Würdigung der Entwicklungschancen des Gebiets für die Erhaltung der Art. Die Empfehlung einer wachtelkönigfeindlichen Pflege ist deshalb geradezu rechtswidrig.

#### 4.4. Eingriff in faktisches Vogelschutzgebiet

Der PFB ist rechtswidrig, weil er einen nicht gerechtfertigten Eingriff in das faktische Vogelschutzgebiet zulässt.

##### 4.4.1. Eingriff im Sinne der VSch-RL

Gemäß Art.4 Abs.4 Satz 1 VSch-RL haben die Mitgliedstaaten „geeignete Maßnahmen“ zu treffen,

*„um die Verschmutzung oder Beeinträchtigung der Lebensräume sowie die Belästigung der Vögel, sofern sich diese auf die Zielsetzungen dieses Artikels erheblich auswirken, in den Absätzen 1 und 2 genannten Schutzgebieten zu vermeiden.“*

Eingriffe sind insbesondere auch Straßenbauvorhaben (BVerwG NVwZ 04, S.732/734). Eingriffe im Sinne der VSch-RL sind die Verkleinerung eines Schutzgebiets (EuGH DVBl 97, S.38/39, R.29 – Lappel-Bank), Veränderungen der Habitatqualitäten, etwa durch Eindeichun-

gen (EuGH NVwZ 91, S.559ff. – Leybucht), aber auch Aquakulturvorhaben und die Einleitung von Abwässern (EuGH Slg.1993, I-4221ff.- Santona).

Wie oben erwähnt, stuft der Antragsgegner den Bau der WSB als „mittlere“ Beeinträchtigung im Sinne des FFH-Rechts ein. Damit ist jedenfalls auch eine „Beeinträchtigung“ bzw. eine „Belästigung“ im Sinne des Art.4 Abs.4 Satz 1 VSch-RL anerkannt.

Das NSI-Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der geplante Brückenneubau aufgrund der Revieransprüche des Wachtelkönigs einen „wesentlichen Teil des Balz- und Nahrungsgebietes von Wachtelkönigen im Johannstädter Raum“ zerstört.

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.22.

Eingriffe in das Wachtelkönighabitat aufgrund des Brückenbaus ergeben sich durch folgende Einwirkungen:

#### a) Lärm

Der Verkehr auf der Brücke wird mit einer Emissionsleistung von 70 dB(A) eine bisher so gut wie unverlärnte Landschaft belasten. Die Brücke wird in einem Streifen von mindestens 700m eine auch für den Menschen deutlich wahrnehmbare Erhöhung des Lärmpegels erfahren.

Glaubhaftmachung: Gendarstellung, Anlage 20, S.854.

Eine Studie, die mit der 2. Nachlieferung übergeben wurde, weist aus, dass die Elbauen durch die Brücke in den fraglichen Bereichen mit ca. 55 dB(A) verlärmert wird.

Glaubhaftmachung: Müller-BBM vom 27.11.2003, Planunterlagen Nachlieferung, S.7f.

Wissenschaftliche Untersuchungen belegen, dass bereits bei einem Lärmpegel von 47 dB(A) Beeinträchtigungen der Kommunikation der Vögel zu erwarten sind.

Glaubhaftmachung: Georg H. Klump, Die Wirkung von Lärm auf die auditorische Wahrnehmung der Vögel, Lärm und Landschaft, Angewandte Landschaftsökologie 44, 2001, S.9-23, Anlage 25, S.19.

Das Gutachten NSI 9/03 führt für den Wachtelkönig in der Elbaue aus, dass ein Wirkraum der Brücke von 1000m beeinträchtigt würde:

*„Da die nächtlichen Rufe u.a. dazu dienen, Reviere zu kennzeichnen und vorbeifliegende Weibchen anzulocken, umfaßt der unmittelbare Wirkraum mindestens 1000 m. Durch die zu erwartende Lärmbelastung auf und im Umfeld der geplanten Brücke könnten die Rufe ihre Funktion verlieren. Durch die verringerte Rufreichweite lassen sich dann die Reviere nicht mehr eindeutig abgrenzen und keine Weibchen mehr anlocken. Wahrscheinlicher ist aber, dass die Wachtelkönige bei bestehender Lärmbeeinträchtigung von vornherein keine Rufergruppe aufbauen und sich somit gar nicht mehr in dem durch den Brückenlärm beeinflussten Gebiet ansiedeln. Da die Größe dieses Bereiches vom Verkehrsaufkommen und seiner zeitlichen Verteilung abhängt, kann sich der Wirkraum des Projekts „Waldschlößchenbrücke“ hinsichtlich des Lärmpegels auch weiter als 1000m beiderseits der Brücke erstrecken.“*

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.17f.

#### b) Zerschneidungswirkung

Die WSB hätte eine das Habitat zerschneidende Wirkung. Das Gutachten des NSI zitiert Beobachtungen, nach denen Wachtelkönige

*„einen Abstand von rund 450m zu schwach befahrenen bzw. von ca. einen Kilometer zu stark befahrenen Straßen“ einhalten.*

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.18.

Vergleichbare Abstände lassen sich auch in Dresden nachweisen:

*„Die Abstände rufender Wachtelkönige auf den Dresdner Elbwiesen zu den Dresdner Elbbrücken betragen 1200m (Distanz Rufplatz Pieschener Allee zur Marienbrücke), 800m (Distanz Rufplatz Dresden-Stetzsch zur Autobahnbrücke) und 700m (Distanz Rufplatz Dresden Kaditz zur Autobahnbrücke). Die beiden letztgenannten Rufplätze wurden allerdings nur jeweils kurzzeitig besiedelt.*

*Der 2003 (Rufgruppe) und 2000 (Einzelrufer) festgestellte Rufplatz an den Johannstädter / Blasewitzer Elbwiesen befindet sich genau in der Mitte zwischen Albertbrücke und Loschwitzer Brücke („Blaues Wunder“), d.h. im Abstand von jeweils 2000m. In diesem Zusammenhang ist interessant, dass es bisher keine Nachweise rufender Wachtelkönige auf den eigentlich sehr gut geeigneten, weil sehr großflächigen Blasewitzer Elbwiesen nahe (kleiner als 1500m) der Loschwitzer Brücke gibt.“*

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.18.

Daher ist sicher damit zu rechnen, dass der Bau der Waldschlößchenbrücke ein Bruthabitat des Wachtelkönigs dauerhaft zerstören würde. Die Zerstörung dieses Habitats hätte aber auch

*„einen negativen Einfluß auf den Wachtelkönigbestand im nahen Ostragehege.*

*In Deutschland gibt es keine großen unbeeinträchtigten Wachtelkönigpopulationen mehr, sondern meistens nur wenige, verstreute Brutpaare. Es existieren daher im FFH-Gebiet „Elbtal ...“ keine „Reservepopulationen“ (größere Populationsquellen) des Wachtelkönigs, die Besiedlungslücken auffüllen könnten. Da durch den Brückenbau zur Brut geeignete Flächen dauerhaft verschwinden, ist eine Wiederbesiedlung dieser Areale nicht möglich. Nach gegenwärtigen Kenntnisstand gibt es einschließlich der Elbwiesen des Raumes Blasewitz / Tolkewitz nur sehr wenige Elbwiesenbereiche, die für den Wachtelkönig prinzipiell noch geeignet sind. Dies unterstreicht die Bedeutung der Johannstädter Elbwiesen als eines der letzten verbliebenen Refugien für den Wachtelkönig.“*

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.22f.

### *c) Lichtverschmutzung*

Die Beleuchtung der Brücken und Fahrbahnen bedeutet eine weitere Beeinträchtigung. Dazu führt das Gutachten NSI 9/03 aus:

*„Trotzdem ist es möglich, dass das Balz- und Brutverhalten durch starke und kontinuierliche nächtliche Beleuchtung der an die Brücke grenzenden Wiesenbereiche negativ beeinflusst werden könnte. ...*

*Außerdem können stationäre Lichtquellen wie Brückenlampen auch noch Einfluß auf die Wanderbewegungen des Wachtelkönigs haben. Zum Beispiel zeigen Wachteln über Großstädten häufig ein atypisches Verhalten. Auch in Dresden wird jedes Jahr von Ornithologen festgestellt, wie ab Ende Mai bis Juli Wachteln aus dem Umland über der hell erleuchteten Großstadt rufend hin und her fliegen, ein für die Vögel sicher gefährliches Verhalten.*

*Für Wachtelkönige hat man das noch nicht nachgewiesen, da diese im Unterschied zu Wachteln im Fluge gewöhnlich nicht rufen. Im Jahr 1999 wurde übrigens ein ebenfalls nachts fliegender Eissturmvogel auf diese Weise Kollisionsopfer an einem Gebäude in Dresden.“*

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.18f.

*d) Kollision*

Dr. Mierwald redet aus allgemeinen Erwägungen die Kollisionsgefahr der Wachtelkönige mit einer Waldschlößchenbrücke klein. Insoweit er einer Gefahr durch Tragseilbrücken mit hohen Pylonen einräumt, ist ihm zuzustimmen. Im übrigen geht er auf die Argumente des Gutachtens NSI 9/04 überhaupt nicht ein – offenbar weil er sie nicht widerlegen kann.

So ist nicht zu erwarten, dass die Wachtelkönige die Brücke unterfliegen, sondern über- oder umfliegen:

*„Da die niedrig und unbeholfen fliegenden Wachtelkönige einer Brücke nicht so problemlos ausweichen können wie z.B. Möwen es tun, ist zum einen die Kollisionsgefahr relativ hoch. Ein Unterfliegen der Brücke ist eher unwahrscheinlich. Dieses Verhalten zeigen im allgemeinen nur ausgesprochene Wasser- und am Ufer lebende Vögel, nicht aber Wiesenvögel.*

*Zum andern ist ein Umfliegen der Brücke insofern auch nicht unproblematisch, weil dadurch der Wachtelkönig in für ihn völlig ungeeignete Habitate ausweichen muß, nämlich in das beleuchtete Stadtgebiet links und rechts des Elbstromes. Hier ist die Kollisions- und Desorientierungsgefahr (Licht- und Lärmverschmutzung) hoch.*

*Daher muß befürchtet werden, dass die Waldschlößchenbrücke eine zerschneidende Wirkung auf die Flugwege ziehender und dismigrierender Wachtelkönige entlang des Dresdner-Meißner Elbtales ausübt.“*

Glaubhaftmachung: NSI 9/03, Anlage 21, S.10.

Dabei werden Wachtelkönige leicht Opfer von Kollisionen mit technischen Bauwerken:

*„Die relativ schlecht fliegenden, keine hohen Flughöhen erreichenden und immer nachts ziehenden Rallenvögel werden generell leicht Opfer von Kollisionen mit technischen Bauwerken. Insofern ist auch zu erwarten, dass Wachtelkönige (und viele andere Wiesen-, Watt- und Wasservögel) Opfer von Kollisionen an Brücken werden. Berichte vom Vogelstod an Brücken gibt es einige (s. z.B. Gutachten zur geplanten Elbbrücke Niederwartha ...), wobei sich die Nachweise aufgrund der Seltenheit dieses Vogels nicht auf den Wachtelkönig beziehen, sondern die häufig als Opfer entdeckten Schwäne, Enten und Drosseln betreffen.“*

Glaubhaftmachung: Gutachten NSI 9/03, Anlage 21, S.9.

#### 4.4.2. Voraussetzungen der Zulässigkeit eines Eingriffs

##### a) Rechtsprechung

Nach der Basses-Corbières-Entscheidung des EuGH vom 7.12. 2000 ist bei räumlicher Übereinstimmung eines Vogelschutzgebietes und eines FFH-Gebietes das strengere Eingriffsregime nach Art.4 Abs.4 der VSch-RL anzuwenden, solange das FFH-Gebiet nicht förmlich ausgewiesen ist (EuGH ZUR 01, S.75/77, Rz.47; Gassner/Bendimir-Kahlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, § 34 R.5a). Das BVerwG NVwZ 04, S.732/734 führt dazu aus:

*„Nur überragende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit sind geeignet, das Beeinträchtigungs- und Störungsverbot des Art. 4 IV 1 VRL zu überwinden“.*

Dies gilt auch für „faktische Vogelschutzgebiete“, also Gebiete, die nach ornithologischen Kriterien Vogelschutzgebiete sind, aber noch nicht von den Mitgliedstaaten als Schutzgebiet ausgewiesen worden sind:

*„Gebiete, die nicht zu Schutzgebieten erklärt worden sind, obwohl dies erforderlich gewesen wäre, unterliegen nach der Rechtsprechung des EuGH, der sich der Senat angeschlossen hat, weiterhin dem strengen Schutzregime der Vogelschutz-Richtlinie und nicht dem mildereren Rechtsregime des Art. 6 II bis IV der Richtlinie 92/43/EWG ...“*

##### b) Subsumtion

Daher kann der Bau der WSB nur nach Art.4 Abs.4 Satz 1 VSch-RL gerechtfertigt sein, wenn für ihn „*überragende Gemeinwohlbelange wie etwa der Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen oder der Schutz der öffentlichen Sicherheit*“ sprechen.

Derartige überragende Gemeinwohlbelange macht der PFB aber überhaupt nicht geltend. Jedenfalls sind damit schewergewichtigere Gründe als die zur Planrechtfertigung erforderlich. Dies zeigt etwa die Hildesheim-Entscheidung des BVerwG zu den Gründen nach Art.6 Abs.4 FFH-RL (BVerwG ZUR 00, S.331ff.).

Im übrigen belegt das Gutachten NSI 9/03 ausführlich, dass der Bau der WSB zu erheblichen Beeinträchtigungen, ja zur Unbrauchbarmachung der Elbauen als Nahrungs-, Wanderungs- und Bruthabitat führen würde.

## 5. Kleine Hufeisennase (Rhinolophus hipposideros) und Großes Mausohr (Myotis myotis)

### 5.1. Argumentation des PFB

Der Planfeststellungsbeschluß geht S.40 zutreffend davon aus, dass nach § 34 Abs.1 BNatSchG Projekte vor ihrer Zulassung auf die „*Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen*“ eines FFH-Gebiets zu prüfen sind. Für die Fledermäuse Kleine Hufeisennase, Großes Mausohr und Mopsfledermaus kommt der PFB (S.50f.) zu dem Ergebnis:

*„Die zu betrachtenden Lebensraumtypen sowie Tier- und Pflanzenarten erfahren am nachgewiesenen Standort vorhabensbedingt keine erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen. Im Ergebnis der durchgeführten FFH-Verträglichkeitsprüfung auf der Stufe der Gefährdungsabschätzung/Vorprüfung kann keine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung durch das Bauvorhaben bezogen auf die Erhaltungsziele der FFH-Gebiete ... festgestellt werden.“*

Der PFB verneint damit auf der Stufe der Vorprüfung bereits die Erheblichkeit des Eingriffs im Sinne des Art.6 Abs.3 FFH-RL, § 34 Abs.1 BNatSchG ohne eine ordentliche FFH-Verträglichkeitsuntersuchung durchgeführt zu haben. Es sei

*„die Durchführung einer erweiterten FFH-Verträglichkeitsprüfung (3.Stufe) nach Artikel 6, Absatz 3 der FFH-Richtlinie ... nicht erforderlich, da nach der Durchführung der Gefährdungsabschätzung nach derzeitigem Kenntnisstand nicht von erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen ... auszugehen ist.“*

### 5.2. Schutzstatus

#### *5.2.1. Rote Liste und Anhang II der FFH-RL*

Die Kleine Hufeisennase ist in den Roten Listen Deutschland und Sachsen mit dem höchsten Schutzstatus „1“ („*vom Aussterben bedroht*“) gekennzeichnet. Sie ist in Anhang II der FFH-RL aufgeführt. Die Fledermäuse leben in getrennten Winter- und Sommerquartieren. Zur Zeit sind in ganz Sachsen nur 8 Sommer- und 8 Winterquartiere mit schätzungsweise 550 adulten und vorjährigen Tieren bekannt.

Glaubhaftmachung: Internet-Infoblatt des Landesamtes für Umwelt- und Geologie, Anlage 26.

Das Überleben der Art ist nur gewährleistet, wenn die Tiere zyklisch ihre jeweiligen Lebensorte erreichen können, von denen aus sie in ihr Jagdhabitat wechseln. Fledermäuse senden zu ihrer Orientierung hochfrequente Schallwellen aus und setzen aus den zurückkehrenden Echos ein „Hörbild“ von ihrer Umgebung zusammen, an dem sie sich orientieren. Daher nehmen Fledermäuse bei Verlassen ihres Quartiers nicht den direkten Weg, sondern orientieren sich an Leitstrukturen wie Hecken, Büsche oder Alleen, die sie mit ihrem Ortungsstrahl erfassen können. Die Ultraschallsignale reichen nur zwischen 5 und 20m; nur in diesem Bereich ist ihnen eine Ortung möglich.

### 5.2.2. FFH-Gebiete „Elbtal“, „Fledermausquartiere“ und „Elbhänge“

Die „vorläufigen“ Erhaltungsziele der FFH-Gebiete wurden am 12.5.2003 „im Sinne der Planungssicherheit“ für „verbindlich“ erklärt (Ergänzung zur Unterlage 16.2. vom Dezember 2003). Im Großraum Dresden befinden sich ca. **50% des gesamten deutschen Bestandes** der Kleinen Hufeisennase.

Glaubhaftmachung: Ergänzung zur Unterlage 16.2. vom Dezember 2003, S.5.  
Erhaltungsziel Nr.5 des FFH-Gebiets „Separate Fledermausquartiere im Großraum Dresden“.

#### a) Erhaltungsziele

Erhaltungsziele sind daher

*„der Erhalt bzw. ... Wiederherstellung aller anderen, auch außerhalb der Gebiete gelegenen fledermausrelevanten Habitate (z.B. für Fortpflanzung, Ernährung, Migration, Durchzug, Zufucht und Überwinterung) zur Gewährleistung eines günstigen Erhaltungszustandes der Fledermauspopulationen“*

sowie die

*„Erhaltung bzw. der Förderung unzerschnittener Flugkorridore zwischen den einzelnen Habitaten entsprechend des Kohärenzgedankens der RL 92/43/EWG“.*

Nr.1 der Erhaltungsziele zählt Wochenstuben, Winterquartiere und Nahrungshabitate in Bad Gotttleuba, Berggießhübel, Borna, Cotta, Doberzeit, Friedrichswalde-Ottendorf, Gauernitz, Glashütte, Königstein, Leuben, Maxen, Meißen, Miltitz, Pillnitz (Dachblöden des Bergpalais), Rehefeld-Zaunhaus, Rothschnöberg, Sebnitz, Siebeneichen und Strehla auf.

In Bad Gotttleuba befindet sich die größte Wochenstube der Kleinen Hufeisennase in Deutschland. Die „Kleine Hufeisennase“ hat in den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets „*Elbtalhänge zwischen Loschwitz und Bonnewitz*“ einen besonderen Stellenwert. So werden in den Erhaltungszielen unter 3. auch die Fledermausarten „Großes Mausohr“ und „Kleine Hufeisennase“ neben den Arten des Anhangs II und IV der FFH-RL hervorgehoben. Ihre für

*„Fortpflanzung, Ernährung, Migration, Durchzug und Überwinterung wichtigen Habitate“*

sollen geschützt werden. Unter 4 wird die Unzerschnittenheit der Lebensraumkomplexe hervorgehoben. Unter 5. wird die

*„Erhaltung und Förderung von naturnahen, unzerschnittenen, alt- und totholzreichen, partiell lichten Wäldern als Jagdhabitat für mehrere Fledermausarten“*

betont. Das Gebietsmanagement soll

*„der Erhaltung von Winterquartieren verschiedener Fledermausarten, die aufgrund der Individuenanzahl z.T. eine sehr hohe Bedeutung besitzen, so z.B. der Brauereikeller im Vogelgrund bei Pillnitz als wichtiges Winterquartier der Kleinen Hufeisennase“.*

Die Kleine Hufeisennase und das Große Mausohr werden auch unter Nr.3 der Erhaltungsziele des FFH-Gebiets „*Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg*“ genannt. Im FFH-Gebiet „*Elbtal Schöna bis Mühlberg*“ ist die Kleine Hufeisennase im Standarddatenbogen mit 1 bis 5 überwinterten Exemplaren aufgeführt.



### *b) Zusammenfassung für Dresden*

Auf dem Gebiet der Stadt Dresden befinden sich daher allein mindestens 6 Quartiere, davon zwei in Pillnitz (Dachböden Bergpalais und Brauereikeller), in Leuben und in Cotta. Die Ergänzung zur Unterlage 16.2. vom Dezember 2003 berichtet zudem von einem Winterquartier im Friedrichsgrund (S.4). Hinzuzufügen ist ein Winterquartier in Dresden-Hosterwitz, in dem im Winter 2003/2004 zwei Kleine Hufeisennasen im Winterschlaf angetroffen wurden.

Glaubhaftmachung: Antwort auf Anfrage 1779/2004 vom 11.5.2004, Anlage 27.

### *c) Wanderungs- und Nahrungshabitat*

Die „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ geht S.64 davon aus, dass „der Elbauenbereich Jagdgebiet“ der Fledermäuse ist. Die in der Nachlieferung zur Unterlage 16.2. als Anhang 3 ergänzte Karte „FFH-Verträglichkeitsprüfung – Gefährdungsabschätzung / Vorprüfung“ mit angegebenem Stand vom 17.11.2003 verzeichnet im Verlauf der Elbe mit den Buchstaben „HN“ eine „potentielle Wanderungslinie“ der Kleinen Hufeisennase.

Auch das nachträglich angefertigte Gutachten von Dr. Mierwald betont, dass die Kleinen Hufeisennasen Wanderungen bis zu 50 km entlang des Elbufers mit ihren geeigneten Leitstrukturen zwischen Meißen und Pillnitz unternehmen. Während der Wanderung nehmen die Fledermäuse auch Nahrung auf.

Glaubhaftmachung: Nachlieferung zur Unterlage 16.2., Anhang 2: Kieler Institut für Landschaftsökologie, Dr. Mierwald: Stellungnahme zur Gefährdung des Wachtelkönigs und der Kleinen Hufeisennase, S.4, 6.

## 5.3. Fehlerhaftigkeit der „Gefährdungsabschätzung“

Der PFB ist abwägungsfehlerhaft, weil er sich mit einer „Gefährdungsabschätzung“ begnügt, obwohl nach anerkannten naturfachlichen Erkenntnissen eine formelle Verträglichkeitsprüfung erforderlich gewesen wäre.

### *5.3.1. Die Position des Antragsgegners*

#### *a) Aussagen des Antragsgegners*

Der Planfeststellungsbeschluß bestätigt S.51 ausdrücklich, dass eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung im Sinne des Art.6 Abs.3 FFH-RL nicht stattgefunden hat. Er meint, dass eine „erweiterte FFH-Verträglichkeitsprüfung (3. Stufe)“ nach Art.6 Abs.3 FFH-RL nicht erforderlich sei, da nach dem Ergebnis der „Gefährdungsabschätzung“ nicht von erheblichen nachhaltigen Beeinträchtigungen auszugehen sei. Das Gutachten, auf das sich der PFB stützt, geht von einer mehrstufigen Prüfung der FFH-Verträglichkeit aus. Nach Ansicht der Gutachterin ist „Maßstab für die FFH-Erheblichkeit ... die Klärung, ob durch das geplante Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung der für dieses Gebiet festgelegten Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteile erfolgt“ (Unterlage 16.2, S.5).

b) Erheblichkeit bei „mittlerer Beeinträchtigung“

Der PFB referiert S.41, dass die „Gefährdungsabschätzung“ die „Beeinträchtigung des Wirkprozesses“ mit Hilfe von fünf Stufen einzuschätzen habe. „Erheblichkeit“ könne erst bei einem hohen oder sehr hohen Beeinträchtigungsgrad angenommen werden. Der Antragsgegner nimmt eine mittlere Beeinträchtigung an bei einer

*„erkennbare(n) Veränderung des Erhaltungszustands eines Lebensraumes bzw. einer Art; Habitat- und Populationsstrukturen bleiben aber soweit erhalten, dass ein langfristiges Fortbestehen im Schutzgebiet ungefährdet ist“.*

Der Antragsgegner anerkennt eine „hohe Beeinträchtigung“ und damit die Erheblichkeit einer Beeinträchtigung im Sinne der FFH-RL bei dem

*„Verlust eines merklichen Anteils der Flächen eines Lebensraums und / oder negative qualitative und strukturelle Veränderungen, die zwar nicht die Zuordnung der Flächen zum Lebensraumtyp gefährden, jedoch eine Verschlechterung seines Erhaltungszustands nach sich ziehen“.*

Die FFH-„Verträglichkeitsuntersuchung“ (Unterlage 16.2., S.8f.) definiert den „mittleren Beeinträchtigungsgrad“ wie folgt:

*„Im Unterschied zum geringen Beeinträchtigungsgrad lösen die Eingriffe erkennbare Veränderungen des Erhaltungszustands eines Lebensraums bzw. einer Art aus.*

*Durch die eintretenden Beeinträchtigungen werden keine Mindestkenngrößen von Lebensräumen bzw. von Populationen qualitativ oder quantitativ unterschritten. Habitat- und Populationsstrukturen bleiben soweit erhalten, dass ein langfristiges Fortbestehen im Schutzgebiet ungefährdet ist.*

*Zu dieser Kategorie gehören auch Verschlechterungen des Erhaltungszustands von Arten und Lebensräumen, die vor dem Hintergrund großer Bestände in einem Schutzgebiet keine gravierende Beeinträchtigung bedeuten. Die Funktionen des Schutzgebiets im Rahmen des Netzes NATURA 2000 sind ohne Einschränkung weiterhin gewährleistet.“*

Eine „wahrscheinliche erhebliche Beeinträchtigung“ wird zu Recht „als erheblich eingestuft“ (Unterlage 16.2., S.11).

Im Ergebnis nehmen die FFH-Gefährdungsabschätzung und der PFB selbst bei einer „erkennbaren Veränderung“ des Erhaltungszustands einer geschützten Art und bei einer Verschlechterung des Erhaltungszustands eines Schutzgebiets noch keine erhebliche Beeinträchtigung an, wenn nur das langfristige Fortbestehen der Art oder die Funktionsfähigkeit des Gebietes gesichert erscheint.

### 5.3.2. Voraussetzungen einer förmlichen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung

Diese Definition der Erheblichkeitsschwelle stimmt nicht mit Art.6 Abs.3 FFH-RL und § 34 Abs.2 BNatSchG überein. Sie toleriert eine erkennbare Veränderung und die Verschlechterung des Erhaltungszustandes, ohne dass der Eingriff einer förmlichen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung unterzogen wird. Damit wird auch die Analyse von Schadensminderungsmaßnahmen, die die Beeinträchtigung unter die Erheblichkeitsschwelle drücken können, ausgeblendet. Schließlich umgeht diese Vorgehensweise auch die Frage, ob Ausgleichsmaßnahmen nach Art.6 Abs.4 FFH-RL zu ergreifen sind.

*a) Überschreitung der Bagatellschwelle*

Die Eingriffsintensität, die der PFB noch als nicht erheblich einstuft, ist bereits als erheblich anzusehen. Eine FFH-Verträglichkeitsprüfung ist bereits durchzuführen, wenn eine Beeinträchtigung ernsthaft in Betracht kommt (BVerwG, NVwZ 98, S.616). Daher ist eine FFH-Verträglichkeitsprüfung bereits durchzuführen, wenn die Vorprüfung nicht sicher erweist, dass eine Beeinträchtigung unter der Bagatellschwelle bleibt. Es ist nur zu prüfen, ob das Projekt abstrakt geeignet ist, erheblich Beeinträchtigungen auszulösen. Eine Verträglichkeitsprüfung ist daher vorzunehmen, wenn ein Projekt die Erhaltungsziele eines bestimmten Gebiets konkret erheblich beeinträchtigen könnte (Gassner/Bendominir-Kahlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, 2. Auflage 2003, § 34 R.15a, 17 a.E., 26a).

Die naturschutzfachliche Unhaltbarkeit wird auch in der FFH-Beschwerde beschrieben und bestätigt, die die klagenden Umweltverbände im August 2003 bei der EU-Kommission eingereicht haben.

Glaubhaftmachung: FFH-Beschwerde, August 2003, Anlage 19, S.8f.

*b) Bestätigung durch Gutachten des Antragsgegners*

Der Antragsgegner ist sich sehr wohl bewußt, dass eine erheblicher Eingriff vorliegt. So räumt die „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ selbst eine „grundsätzliche Kollisionsgefahr“ ein.

Glaubhaftmachung: Unterlage 16.2., S.69.

Die Stellungnahme von Dr. Mierwald, die die Stadt dem Antragsgegner im Dezember 2003 vorgelegt hat, bestätigt die Überschreitung der Bagatellschwelle für die Kleine Hufeisennase durch einen Bau der Waldschlößchenbrücke. Auch sie schließt den Tod von Kleinen Hufeisennasen durch Kollision mit Kraftfahrzeugen auf der Brücke durch den sogenannten „Falleneffekt“ nicht aus:

*„Anders stellt sich die Gefährdung durch einen möglichen Falleneffekt aufgrund der Beleuchtung der Brücke dar: So ist nicht grundsätzlich auszuschließen, dass unter sehr ungünstigen Umständen einzelne Individuen der Art infolge dieses Falleneffektes zu Tode kommen könnten.“*

Glaubhaftmachung: Stellungnahme Mierwald, Unterlage 16.2., Anhang 2, S.5.

*c) Erheblicher Eingriff durch Tod einzelner Individuen*

Der Tod „*einzelner*“ Individuen ist angesichts der Kleinheit der Populationen von großer Bedeutung. Die Zerschneidungs- und Fallenwirkung der Waldschlößchenbrücke kann den Genaustausch zwischen den Teilpopulationen verhindern und damit zum Zusammenbruch zumindest von Teilpopulationen führen.

*„Besonders bei *Rhinolophus hipposideros* ... können Isolationseffekte im Falle nicht auszu-schließender Barrierewirkung einer „Waldschlößchenbrücke“ zu eingeschränkter Fitness und Depressionerscheinungen infolge genetischer Drift in den bereits extrem kleinen Teilpopulationen (Metapopulation!) führen. Derartige Bedenken fließen weder in die naturschutzfachliche Argumentation noch in die Eingriffserheblichkeitsbewertung der „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ ein.“*

Glaubhaftmachung: FFH-Beschwerde, August 2003, Anlage 19, S.7.

Dieser Ansicht ist auch Dr. Mierwald (aaO S.5):

*„Nichtsdestotrotz ist bei der Erheblichkeitsabschätzung für das geplante Vorhaben zu berücksichtigen, dass derzeit nur sehr kleine Populationen dieser in Anhang I der FFH-RL aufgeführten Art ... vorkommen und dass das bereits von mehreren Brücken gequerte Elbtal eine geeignete Wanderungsleitlinie für den Genautausch zwischen den Teilpopulationen von Meißen im Nordwesten und Pillnitz im Südosten darstellt.*

Die Bagatellschwelle wird damit angesichts der Erhaltungsziele, nämlich des Schutz der Individuen und der Unzerschnittenheit ihrer Lebensräume, eindeutig überschritten.

*d) Rechtsfolgen der Unterlassung einer FFH-VU*

Es ist zwar zutreffend, dass für eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung nicht in jedem Fall eigene Ermittlungen anzustellen sind, sondern zunächst die Abfrage bekannter Daten bei den zuständigen Behörden ausreicht. Jedenfalls müssen die Ermittlungen aber fachlich geeignet und der Problemlage angemessen sein. Ansonsten ist die Grundlage für die Prognose eines Eingriffs im Sinne des FFH-Rechts fehlerhaft, führt zu falschen Einschätzungen und ist damit auch rechtswidrig.

Die sogenannte „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ (Unterlage 16.2) ist lediglich eine FFH-Voruntersuchung oder FFH-Screening. Sie übernimmt ungeprüft alle Daten aus der sogenannten „FFH-Erheblichkeitsprüfung“ vom März 2001.

Glaubhaftmachung: FFH-Beschwerde, Anlage 19.

Die Unterlassung einer ordentlichen FFH-Verträglichkeitsuntersuchung hat hier dazu geführt, dass keine gebiets- und eingriffsspezifischen Primärdatenerhebungen vorgenommen wurden.

Glaubhaftmachung: FFH-Beschwerde, August 2003, Anlage 19, S.5.

(1) Daher werden etwa die erheblichen Auswirkungen der Hochwasserkatastrophe vom August 2002 nicht beachtet.

(2) Die Gutachterin hat lediglich drei Begehungen mit BAT-Detectoren unternommen. Damit können Kleine Hufeisennasen aber gerade nicht aufgespürt werden! Dr. Mierwald führt treffend aus:

*„Zum einen ist sie aufgrund ihres sehr fokussierten Ultraschallstrahls (Ortungsstrahl), der nur nach vorn gerichtet ist, schwer nachzuweisen. Dieser Ortungsstrahl ist auf einen engen Raum begrenzt, d.h. die Art nimmt Strukturen außerhalb des Ortungsstrahls wahrscheinlich nur eingeschränkt wahr.“*

Glaubhaftmachung: Stellungnahme Dr. Mierwald, Unterlage 16.2, Nachlieferung, S.4.

Daher hat eine entsprechende Nachsuche nicht stattgefunden. Die gebotene Untersuchung etwa durch Telemetrierung (Besenderung und Feststellung der Wanderwege), wie sie jetzt im Rahmen des Baus des dritten Abschnitts der A 17 im Osterzgebirge vorgenommen wird, hätte ohne weiteres genaue Erkenntnisse ergeben. Dies belegt schon die Neumeldung eines Winterquartiers in Hosterwitz (siehe oben), die der Planfeststellungsbehörde unbekannt geblieben ist.

Den fachlichen Stand der Technik beschreibt etwa ein Arbeitspapier "Querungshilfen für Fledermäuse" von Brinkmann u.a., Stand April 2003.

Glaubhaftmachung: Querungshilfen für Fledermäuse, April 2003, [www.buero-brinkmann.de](http://www.buero-brinkmann.de), Anlage 28, S.3f.

#### *e) Nichtbehandlung des Falleneffekts*

Ein besonders schwerwiegendes Versäumnis der sogenannten „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ in Unterlage 16.2. wird darin offensichtlich, dass sie den sogenannten „Falleneffekt“ als beeinträchtigenden Wirkprozess und tödliche Gefahr für die Fledermäuse nicht erkannt hat, obwohl er in der Literatur ausführlich beschrieben ist.

Glaubhaftmachung: Unterlage 16.2., S.64f.

Beim Falleneffekt werden Insekten (Nachtflieger) von den Lichtquellen und der aufgeheizten Fahrbahn auf die Brücke gelockt. Da Insekten den Fledermäusen als Nahrung dienen, werden sie bei der Jagd auf die Fahrbahn gelenkt. Die Nachtflieger lassen sich plötzlich fallen, um den jagenden Fledermäusen zu entgehen. Die Fledermäuse setzen nach und stoßen mit Kraftfahrzeugen auf der Brücke zusammen, was zum Tod der Fledermäuse führt.

Richarz berichtet 2000, dass mittlerweile der Tod von 300 Individuen als Verkehrsoffer in Deutschland dokumentiert werden konnte, die zumeist auf den Zusammenprall mit PKWs zurückzuführen sind. Als Gründe werden der erhöhte Insektenflug über der aufgeheizten Fahrbahn sowie an Straßenlampen genannt. Beim Überqueren breiter Straßenflächen scheinen die Fledermäuse nach unten zu fliegen, um sich am Boden zu orientieren.

Glaubhaftmachung: Klaus Richarz, Auswirkungen von Verkehrsstrassen auf Fledermäuse, Laufer Seminarbeiträge 2/00, Anlage 29, S.71, 73ff.

#### *5.3.3. Eingriff ins Jagdhabitat des „Großen Mausohrs“*

Das seltene „Große Mausohr“ ist ebenfalls nach Anhang II der FFH-RL geschützt; ihr Bestand geht in Sachsen zurück. Die „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ nennt nicht nur Nachweise am Elbufer an der „Saloppe“ und in Pillnitz, sondern stuft das „*engere Untersuchungsgebiet*“ (gemeint ist der Bauplatz der Brücke!) als

*„zumindest zeitweise genutzter Lebensraum des Großen Mausohr zum Jagen“*

ein. Die Fledermausart jagt am Boden und zwar mithilfe von ortenden Frequenzbereichen, die vom Straßenverkehrslärm überlagert werden. Straßen-Lärmwirkungen betrachtet Unterlage 16.2. aber überhaupt nicht, obwohl dies offensichtlich geboten wäre! Tatsächlich werden die verlärmten Bereiche großflächig als Nahrungshabitate des „Großen Mausohrs“ ausfallen. Dieser Wirkbereich kommt in der FFH-Verträglichkeitsprüfung nicht vor!

Glaubhaftmachung: „FFH-Verträglichkeitsprüfung“, Unterlage 16.2., S.30f, 64f.

#### 5.4. Erheblichkeit des Eingriffs

Der Eingriff ist jedenfalls erheblich im Sinne des § 34 Abs.2 BNatSchG.

##### 5.4.1. Unterfliegung der Brücke?

Dr. Mierwald schließt eine erhebliche Beeinträchtigung aufgrund der Zerschneidungswirkung der Brücke aus. Die „hohe Brücke, die den gesamten Talraum überspannt“ sei an sich kein Hindernis. „Die Pfeiler werden als stationäres Hindernis problemlos wahrgenommen.“

Demgegenüber ist darauf hinzuweisen, dass die von der „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ angeführten Belege für eine Unterfliegung von Brücken für andere Fledermausarten gilt:

*„Als Beleg werden Beobachtungen über zwei Fledermausarten zitiert, die den gutachtenrelevanten Species nicht entsprechen (siehe „FFH-Verträglichkeitsprüfung“, S.64). Aus ethologischen, autökologischen und naturschutzfachlichen Erwägungen ist solch eine Argumentation unzulässig, da zahlreiche Befunde eine derartige Analogisierung (die Übertragbarkeit von Verhaltenseigenschaften über Artgrenzen hinweg) widerlegen. So könnten sich z.B. vom Brückenbau und -betrieb ausgehende Ultraschallemissionen artspezifisch auswirken. ...“*

Glaubhaftmachung: FFH-Beschwerde, Anlage 19, S.6.

##### 5.4.2. Falleneffekt

###### a) Spezialbeleuchtung als Schadensminderung

Dr. Mierwald kommt dennoch S.5 zu dem Ergebnis, dass „keine erhebliche Beeinträchtigung von Erhaltungszielen ... zu erwarten“ sei. Bei Anordnung bestimmter Schadensminderungsmaßnahmen bzgl. der Beleuchtung der Brücke, würde keine erhebliche Beeinträchtigung vorliegen:

*„Unter der Vorgabe, dass technische Lösungen in der o.a. Art möglich sind und ergriffen werden, ergeben sich hinsichtlich der geplanten Waldschlößchenbrücke in Dresden keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der FFH-Richtlinie.“*

Aus der Verknüpfung zwischen Schadensminderungsmaßnahmen und Erheblichkeitsbeurteilung ergibt sich aber, dass Mierwald bei Unterlassung der vorgeschlagenen Beleuchtungsbedingungen eine erhebliche Beeinträchtigung annimmt.

###### b) Maßnahmen im Einzelnen

Dr. Mierwald fordert in seinem Gutachten S.6 folgende Maßnahmen bei der Beleuchtung:

*„Um diese extrem unwahrscheinliche, aber nicht vollständig zu verneinende Kollisionsgefahr auszuschließen, sollten technische Möglichkeiten geprüft werden, die Leuchtquellen so anzubringen, dass*  
= eine Abstrahlung in das Umland der Brücke weitgehend vermieden wird, wodurch die Anlockungswirkung auf Nachtfalter reduziert wird und  
= die eigentliche Leuchtquelle einschließlich des zentralen Lichtkegels direkt unter den Lampen nicht über der Fahrbahn liegt, so dass ein herabstürzender Nachtfalter entsprechend deutlich neben der Fahrbahn auf den Brückenboden auftreffen würde. Somit würde auch die nachfolgende Kleine Hufeisennase nicht in den Gefahrenbereich gelangen, sondern könnte ihre ungeschützte Beute von Asphalt auflesen.

*Zusätzlich sollte die Gefahr der Fallenwirkung auch dadurch reduziert werden, dass ausschließlich sog insektenfreundliche Leuchtmittel mit sehr geringem UV-Anteil eingesetzt werden, die eine stark verminderte Anlockwirkung auf nachtaktive Insekten besitzen.*

*Bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen kann das Risiko einer tödlichen Kollision einer Kleinen Hufeisennase mit einem verkehrswidrig über die Brücke rasenden Auto mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.“*

Die Stellungnahme verneint somit eine erhebliche Beeinträchtigung nur, wenn

- (1) die Brückenleuchten eine Abstrahlung ins Umland vermeiden,
- (2) der zentrale Lichtkegel nicht auf die Fahrbahn, sondern den Gehweg gerichtet ist und
- (3) die Leuchtmittel einen geringen UV-Anteil haben.

Die Verfasserin der „FFH-Verträglichkeitsprüfung“, die diesen Wirkzusammenhang zunächst „übersehen“ hatte, schließt sich dem nun ausdrücklich an.

Glaubhaftmachung: Nachlieferung 12/03, Ergänzung zur Unterlage 16.2., S.4f.

*c) Keine Konfliktbewältigung durch den PFB*

Daher wäre zu erwarten gewesen, dass sich der Antragsgegner nun den Empfehlungen der Gutachter der Stadt anschließt. Dies ist aber nicht der Fall. Der PFB sieht auf S.12 die Nebenbestimmung 4.4.6. vor:

*„Die Auswahl und die Anordnung der Leuchtquellen für die Waldschlößchenbrücke hat in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde zu erfolgen.“*

Der Antragsgegner läßt damit offen, welche Art von Leuchtquellen auf welche Weise angeordnet werden sollen. Eine konkrete Konfliktbewältigung erfolgt daher nicht, sondern wird auf die „Abstimmung“ mit der unteren Naturschutzbehörde verschoben. Der Antragsgegner weist der Naturschutzbehörde insbesondere kein naturschutzfachliches Bestimmungsrecht gegenüber anderen Behörden der Stadt zu. Daher ist nicht gewährleistet, dass sich die fachliche Ansicht der Naturschutzbehörde durchsetzen kann. Somit bleibt letztlich gerade offen, ob eine Schadensminderung bei den Leuchtquellen stattfindet oder nicht.

Daher verwundert es nicht, dass die Stadt Dresden eine optimale Schadensminderung durch das Beleuchtungsregime gerade nicht vorsieht. Dies geht aus dem Schreiben des Straßen- und Tiefbauamts an das Umweltschutzamt als Untere Naturschutzbehörde vom 10.12.2003 hervor, das der Nachlieferung zur Unterlage 16.2. vom Dezember 2003 beigelegt war. Danach sind

*„optimierte Spiegelsysteme, deren Reflektoren das Licht direkt auf die Fahrbahn lenken und eine Abstrahlung in das Umland vermeiden“*

vorgesehen.

*„Prinzipiell erfolgt ... eine Fahrbahnaufhellung in Längsrichtung.“*

Glaubhaftmachung: Schreiben vom 10.12.2003, Anlage 30.

Erstens wird daher eine Beleuchtung der Fahrbahn gerade nicht wie von Dr. Mierwald verlangt, vermieden, sondern - aus Gründen der Verkehrssicherheit – gerade angestrebt. Zwei-

tens wird nicht die für Insekten am wenigsten attraktive Beleuchtung gewählt. Es sei nämlich bei der „Planung ... unsererseits eine Lichtfarbe gewählt“ worden, „die mit einer HST-Lampe dem Artenschutz an nachtaktiven Insekten gerecht wird“. Welche Lampen genau verwendet werden sollen, bleibt in diesem Schreiben offen.

#### 5.5. Verstoß gegen Art.12, 16 FFH-RL: Zwergfledermaus

Der PFB verstößt gegen die spezifischen Artenschutzvorschriften der FFH-RL und des BNatSchG. Gemäß Art.12 Abs.1 FFH-RL treffen die Mitgliedstaaten die „notwendigen Maßnahmen“, um ein „strenges Schutzregime“ für die Anhang IV Buchstabe a genannten Tierarten „in deren natürlichen Verbreitungsgebieten“ zu gewährleisten. Diese Anforderungen bestehen unabhängig von der Eingriffsprüfung des Art.6 FFH-RL. Die Anforderungen werden durch §§ 42, 43 Abs.8 BNatSchG umgesetzt.

Dazu ausführlich: Louis/Wehrich, Das Verhältnis der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung zu den spezifischen Artenschutzregelungen der FFH- und der Vogelschutzrichtlinie, ZUR 03, S.385-389.

Sämtliche Fledermausarten werden durch Anhang IV a) der FFH-RL geschützt. Daher ist nicht nur jede absichtliche Tötung, sondern auch „jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten“ verboten (vgl. Art.12 Abs.1 d) FFH-RL).

Erforderlich ist ein zusammenhängendes und abgestimmtes Programm vorbeugender Maßnahmen mit dem Ziel, das Überleben der Arten in ihren natürlichen Lebensräumen zu sichern (Louis/Wehrich, Artenschutzregelungen, ZUR 03, S.386f. unter Berufung auf EuGH v.30.1.2002, Slg I – 1147 – Meeresschildkröte *Caretta caretta*).

Hier werden die Arten Wachtelkönig und die genannten Fledermausarten beeinträchtigt. Insbesondere gilt dies für die Zwergfledermaus (*Pipistrellus pipistrellus*): Die Zwergfledermaus ist im „engeren Untersuchungsgebiet“ (= Bauplatz) sicher durch BAT-Detektor und Sichtbeobachtung nachgewiesen.

Glaubhaftmachung: Unterlage 16.2., S.39.

Gerade die Zwergfledermaus wird besonders häufig Opfer des Straßenverkehrs durch Kollisionen.

Glaubhaftmachung: Richarz, Anlage 29, S.73

Diesen Wirkzusammenhang erkennt die „FFH-Verträglichkeitsprüfung“ überhaupt nicht.

Glaubhaftmachung: Unterlage 16.2., S.69.

Allein deshalb ist die Einschätzung mangelnder Erheblichkeit hinfällig.

Der PFB beachtet darüber hinaus aber Art.16 Abs.1 c) FFH-RL. Danach sind Eingriffe im Sinne des § 12 FFH-RL nur im Interesse der Volksgesundheit, der öffentlichen Sicherheit oder „aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses“. Zwingende Gründe liegen nur vor, wenn dem öffentlichen Interesse nicht auf andere Weise Rechnung getragen werden kann und ein Verzicht nicht möglich ist (Louis/Wehrich, Artenschutz-



regelungen, ZUR 03, S.388). Der PFB macht solche Gründe weder geltend noch liegen sie vor.

Der PFB hat die Art.12, 16 FFH-RL offensichtlich übersehen und ist daher auch offensichtlich rechtswidrig.

## **6. Verletzung des fachplanerischen Abwägungsgebots bei der Trassenwahl**

## 6.1. Alternativenprüfung und Optimierungsgebot

Der PFB verletzt das fachplanerische Abwägungsgebot und ist rechtswidrig. Ein anerkannter Umweltverband kann den „fachplanerischen Abwägungsmangel bei der Prüfung von Trassenalternativen“ rügen (BVerwG NVwZ 03, S.485-490 - A 44). Ist das Integritätsinteresse des Natur- und Landschaftsschutzes so hoch, dass die beeinträchtigte Natur und Landschaft einer „Tabuzone“ gleichkommt, ist

*„auf der Stufe der fachplanerischen Abwägung zu ermitteln, ob das Vorhaben an anderer Stelle mit geringeren Eingriffen in Natur und Landschaft zu verwirklichen ist. Erst die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung, die an die fachplanerische Trassenwahl anknüpft, nimmt den Ort des Eingriffs als unvermeidbar hin.“*

Die Bevorzugung einer Lösung darf nicht auf einer Bewertung beruhen, die zur objektiven Gewichtigkeit der von den möglichen Alternativen betroffenen Belangen außer Verhältnis steht (Hoppe/Schlarman/Buchner, Rechtsschutz gegen Straßenbauvorhaben, 3. Auflage 2001, R.722). Bei zwei gleichwertigen Trassenalternativen ist die mit dem geringeren Eingriff zu wählen (VGH Mannheim, NVwZ-RR 89, S.349ff.).

Die Bedeutung der Umweltbelange und ihrer frühzeitigen Beachtung vor einer Trassenfestlegung unterstreicht der Optimierungsgrundsatz des § 9 Abs.1, 2. Halbsatz SächsStrG. Der PFB beruft sich S.18 zur Planrechtfertigung zwar auf § 9 Abs.1 SächsStrG, der die Pflicht des Straßenbaulasträgers enthält, „die Straßen in einem den regelmäßigen Verkehrsbedürfnissen genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern“. Er übersieht aber den 2. Halbsatz, nach dem die öffentlichen Belange „einschließlich des Umweltschutzes“ zu berücksichtigen sind.

Der PFB setzt sich unter Aspekten des Natur- und Landschaftsschutzes nicht mit alternativen Trassen auseinander. Unter Punkt 6 „Planungsvarianten“ (S.19ff.) versucht er zu begründen, wieso die 3. Marienbrücke (künftig 3. MB) und ein Elbtunnel am Waldschlößchen nicht als Planungsalternative in Betracht kämen. Die 3. MB wird trotz anerkannt besserer Umweltbilanz verworfen, da sie keine vergleichbare verkehrliche Wirkung habe (vgl. unten 8.1.). Auch die unstrittig umweltfreundlichere Elbtunnelvariante wird verworfen, weil sie angeblich deutlich teurer sei, als eine Waldschlößchenbrücke (vgl. unten 7).

## 6.2. Landschaftsbild

### *a) Elblandschaft als „Tabuzone“*

Die Elbaue zwischen Waldschlößchen und Johannstädter Ufer ist aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes eine „Tabuzone“ im Sinne der Rechtsprechung des BVerwG. Dies ergibt sich schon aus der oben dargestellten Eigenschaft als faktischem Vogelschutzgebiet und als FFH-Gebiet mit besonderer Bedeutung für Fledermäuse.

Die Einzigartigkeit der Elblandschaft führt aber auch dazu, dass die Abwägung nach § 19 Abs.3 BNatSchG zur Unzulässigkeit des Projekts führt.

### *b) Einzigartiger Wert*

Der Landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) erkennt durchaus den Wert des Landschaftsbildes:

*„Die Unverwechselbarkeit des Stadtbilds der Stadt Dresden ergibt sich aus den naturräumlichen Gegebenheiten und wird demzufolge vom Verlauf der Elbe in den großen Schleifen und den Hängen, welche rechtselbisch deutlicher als linkselbisch ausgeprägt sind, bestimmt. Die Grenze der Dresdner Stadt- und Kulturlandschaft fällt entsprechend den Angaben in der Literatur zum Stadtbild im wesentlichen mit den Hangkanten der Anhöhen und deren Randflächen zusammen ...*

*Die Einzigartigkeit der Stadt ergibt sich aus heutiger Sicht 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 sowie solchen Sichtbeziehungen, die mit dem Umland korrespondieren.*

*Eine bedeutende Ansicht des Dresdner Stadtbilds ist der Blick auf das Altstädter Ufer zwischen Carola- und Albertbrücke mit der Augustusbrücke in der Mitte. Es ist gelungen, trotz des ständigen Investitionsdrucks die Elbwiesen vor Verbauung zu schützen und somit den einzigartigen Blick über die Elbauen zu erhalten. Die Wiesen konnten für jedermann begehbar gehalten werden.“*

Glaubhaftmachung: LBP, Unterlage 12, S.43.

#### *c) Tendenzielle Abwertung in den Planunterlagen*

Die UVU bewertet den Wert der Landschaftsbilder der Dresdner Heide und der Elbaue mit angrenzender Hangkante (Nordufer) zu Recht mit „*sehr hoch*“. Unverständlich und unangemessen ist aber die Bewertung der denkmalgeschützten Villenbebauung am Nordufer nur mit „hoch“.

Glaubhaftmachung: UVU, Unterlage 16.2., S.83f.

Offensichtlich ist dann im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) eine Herunterzonung der Eingriffswirkung vorgenommen worden. Denn dort werden die Eingriffe lediglich mit „mittel“ bis „hoch“ bewertet.

Glaubhaftmachung: LBP, Unterlage 12. S.45.

Auch die Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) betont für das Schutzgut Landschaft, dass „*der Bau der Waldschlößchenbrücke ... mit starken Veränderungen des Landschaftsbildes verbunden*“ sei. Um diese nicht so groß erscheinen zu lassen, werden „Vorbelastungen“ gesucht. So hält die Umweltverträglichkeitsuntersuchung die linkselbische Kleingartenanlage am Johannstädter Elbufer für eine Vorbelastung.

Glaubhaftmachung: Zusammenfassung der UVU, Unterlage 1.2, S.23.  
UVU, Unterlage 16.2., S.83.

Diese Kleingartenanlage ist aber beim Hochwasser 2002 zerstört und danach abgerissen worden. Diese „Vorbelastung“ bestand daher schon zu Beginn des Planverfahrens nicht mehr und kann nicht als wertmindernde Vorbelastung einbezogen werden!

Glaubhaftmachung: LBP, Unterlage 12. S.47.

Entsprechend dieser abwertenden Tendenz beschränkt sich die Auseinandersetzung des PFB mit dem Landschaftsraum der Elbe auf ganze zwei formale Sätzchen: Im ersten wird anerkannt, dass eine „*Überprägung des Landschaftsraums*“ und damit ein erheblicher Eingriff erfolge. Im zweiten wird festgestellt, dass die entgegenstehenden öffentlichen Interessen den Eingriff nicht verbieten würden (PFB S.39). Diese achtlose Bearbeitung steht im krassen Ge-

gensatz zur Anerkennung der Dresdner Elbaue als Weltkulturerbe, die die weltweit einzigartige Bedeutung auch des Areals zwischen Waldschlößchen und Johannstadt unterstreicht. Nichts illustriert die schäbige Bearbeitung mehr, als die „fachliche“ Stellungnahme des Landesdenkmalamts, die sich auf einen (!) Satz beschränkt.

Glaubhaftmachung: Verfahrensakte des RP, Beteiligung der TÖB.

*d) Abwägung nach § 19 Abs.3 BNatSchG*

Ausgleichsmaßnahmen bezwecken die gleichartige Wiederherstellung des Landschaftsbilds. Auch UVU und LBP gehen davon aus, dass der Eingriff am Ort nicht ausgleichbar ist. Daher bleiben Ersatzmaßnahmen, die die Eingriffe in das Landschaftsbild in ähnlicher Weise wieder gut machen. Nimmt man die Einschätzung ernst, dass es sich um eine weltweit einzigartige Stadt-Fluß-Landschaft handelt, die durch die WSB zerstört wird, kann die Abwägung nur zu Lasten des Projekts ausfallen.

*„Es kommt ja auch niemand auf die Idee, eine Hochstraße über den Zwinger zu bauen!“  
(Klaus Gaber).*

## **7. Die Tunnelalternative**

### 7.1. Vortrag des Antragsgegners

Der Antragsgegner geht im PFB S.21 auf die Untertunnelung der Elbe als mögliche Variante einer Elbquerung ein. Er stützt sich auf eine Untersuchung der Fa. EIBS, die die Stadt im Dezember 2003 vorgelegt hat.

Glaubhaftmachung: EIBS-Tunnelstudie 11/03, Nachlieferung 12/03.

#### a) Vorteile eines Tunnels

Der PFB nimmt selbst folgende Vorteile eines Tunnels gegenüber einer Brücke an:

- (1) Ein Tunnel ist aus städtebaulichen, Denkmalschutz- und Landschaftsschutzgründen vorzuziehen. Blickbeziehungen werden nicht beeinträchtigt. Nach Beendigung der Baumaßnahme ist die räumliche Situation von Elbaue und Elbhang wiederherstellbar.
- (2) Der Tunnel ist wegen geringerer Lärmemissionen offensichtlich umweltverträglicher.

#### b) „Einschränkungen der Vorteile“

Der PFB sieht folgende „Einschränkungen“ der Vorteile

- (1) Die Tunnelabluft ist möglicherweise über bis zu drei Abluftbauwerke zu gewährleisten, die städtebaulich „kritisch“ zu beurteilen wären.
- (2) Dies gelte auch für die „notwendigen Notausstiege“.
- (3) Da Rad- und Fußverkehr im Tunnel unzulässig sei, müsse eine eigene Brücke errichtet werden
- (4) Der Tunnel erfordere „deutlich höhere Eingriffe“ in das lokale Grundwasserregime.
- (5) Der Tunnel erfordere infolge der offenen Bauweise „deutlich größere baubedingte Eingriffe in die Elbaue“.
- (6) Der Tunnel sei nachteilig für die ÖPNV-Anbindung
- (7) Der Tunnel koste 177 Mio € und sei damit „ca. 35 Mio € oder 25 % teurer als die Brückenlösung (ca. 142 Mio €)“.
- (8) Die Betriebs- und Wartungskosten wären ca. 2 Mio € im Jahr höher als bei der Brücke.

Der PFB S.22 gewichtet diese Vor- und Nachteile nicht, sondern verkündet lapidar:

*„In der Gesamtbetrachtung präsentiert sich die Tunnellösung damit nicht als die gegenüber der Brückenvariante vorzugswürdige Variante“.*

## 7.2. Auseinandersetzung

Der Antragsgegner gibt nicht zu erkennen, warum er trotz der erheblichen Vorteile für das Landschaftsbild und die Umwelt dennoch die Tunnelvariante verwirft. Allein dies genügt den Anforderungen nicht, die an rechtmäßig begründeten Ausschluß des Tunnels als Alternative zu stellen sind. Wahrscheinlich hat der Antragsgegner dem Gesichtspunkt vermeintlich wesentlich höherer Kosten ausschlaggebende Bedeutung zugemessen.

### 7.2.1. Die ILF-Studie und die Studie von BAUGRUND Dresden

#### a) Kompetenz von ILF

Der Antragsteller zu 1 hat ein Gutachten bei der renommierten Tunnelbaufirma ILF Beratende Ingenieure Innsbruck in Auftrag gegeben. ILF ist eine der weltweit führenden Tunnelbauunternehmen, deren überragende Kompetenz gerade auch im Vergleich zu EIBS außer Frage steht.

So hat ILF insgesamt weltweit ca. 800 km Tunnel geplant und für ca. 300 km selbst die Bauleitung durchgeführt. ILF hat neben zahlreichen Straßen- und Gebirgstunneln etwa den Kanaltunnel zwischen Frankreich und England gebaut.

Glaubhaftmachung: ILF Beratende Ingenieure, Stellungnahme Tunnelentwurf EIBS, 16.4.2004, Anlage 31, S.1, Referenzen.

ILF hat auch den Rennsteigtunnel errichtet, der kürzlich zum sichersten Tunnel Europas gewählt wurde.

#### b) BAUGRUND-Studie

Da die EIBS-Studie besondere Schwierigkeiten beim Baugrund der Elbaue erkennt, hat die GRÜNE LIGA die Dresdner Firma BAUGRUND um eine Stellungnahme gebeten. BAUGRUND ist insbesondere für die Elbaue in Johannstadt kompetent, weil sie 1992 in beiden Elbvorländern entsprechende Studien durchgeführt hat.

Glaubhaftmachung: Stellungnahme BAUGRUND vom 16.4.2004, Anlage 32.

#### c) Ergebnis

Die vom Antragsgegner aufgrund der EIBS-Studie herabgezogenen Gesichtspunkte tragen nicht, da sie im Einzelnen widerlegt werden können. ILF kommt zu dem Ergebnis:

*„- Eine Tunnellösung ist wesentlich kostengünstiger zu realisieren als von EIBS vorgetragen, weil vorhandene Optimierungspotentiale von EIBS nicht ausgeschöpft wurden.  
- Anerkannte Regeln der Technik werden von EIBS teilweise nicht eingehalten.  
- Die Art der von EIBS vorgeschlagenen Bauausführung ist nach Einschätzung von ILF weder aus technischer Sicht noch aus wirtschaftlicher Sicht optimiert.“*

Glaubhaftmachung: ILF Beratende Ingenieure, Stellungnahme Tunnelentwurf EIBS, 16.4.2004, Anlage 31, S.1.

In der „Würdigung“ kommt ILF zu folgenden Einschätzungen:

*„Die vorgelegte Tunnellösung von EIBS ist in sich nicht schlüssig und weist erhebliches Optimierungspotential auf. Die gewählten Lösungen sind teilweise technisch nicht machbar bzw. nur mit hohem Risiko realisierbar, obwohl andere günstigere Lösungen mit weniger Risiko möglich wären. ... Die Kosten der Brücken- und der optimierten Tunnellösung sind in etwa vergleichbar.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.15.

Die BAUGRUND-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass *„beim Baugrund kein signifikant anderes Risiko ... als z.B. bei einer Brücke“* vorliege.

Glaubhaftmachung: Stellungnahme BAUGRUND vom 16.4.2004, Anlage 32, S.3.

Dies gilt auch für die von EIBS befürchteten Eingriffe in das Grundwasserregime. BAUGRUND kommt zu dem Ergebnis, dass die Tunnellösung aus *„geotechnisch-flussbaulicher Sicht ... eine echte Alternative zu einer Brückenlösung darstellt“*.

Glaubhaftmachung: Stellungnahme BAUGRUND vom 16.4.2004, Anlage 32, S.4.

#### d) Kostenschätzung

Unter Berücksichtigung von Optimierungspotentialen kommt ILF zu dem Ergebnis:

*„Unter Berücksichtigung der unter Punkt 7 angeführten Optimierungspotentiale, insbesondere einer auf die speziellen Erfordernisse angepassten und sowohl technisch als auch wirtschaftlich optimierten Baumethode, ist eine Reduktion der Kosten einer Tunnellösung auf rd. 150 Mio € möglich.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.14.

Bei dieser Kostenschätzung sind weitere Einsparpotentiale noch nicht berücksichtigt. Denn es

*„ergibt sich ... durch eine optimierte Anpassung der links- und rechtselbischen Anschlüsse ein Einsparungspotential. Derzeit sind die Anschlüsse auf die hohe Gradiente Brücke optimiert. In Konsequenz sind diese für die tiefliegende Gradienten einer Tunnellösung nicht optimal ausgelegt. Durch entsprechende Einbindung des Elbe-Tunnels in den gesamten Linienzug ist eine kostengünstige Gesamtlösung möglich. Dieses Optimierungspotential kann nur mit einer entsprechenden Planung für das Gesamtprojekt ermittelt werden, die die gleiche Tiefe wie die Planung der Brückenlösung aufweist.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.11.

Weiterhin sind Einkünfte aus der Erdwärme-Nutzung der Baukonstruktion Elbtunnel möglich. ILF stellt dies ausführlich dar.

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.11.

### 7.2.2. Bauweise

Um die Vergleichbarkeit einer Tunnellösung mit der Brücke zu gewährleisten, setzt ILF wie die EIBS-Studie einen vierstreifigen Querschnitt ohne Straßenbahn und dieselbe Anschlußhöhe am Nordufer der Elbe voraus. Die äußeren Parameter zwischen der EIBS- und der ILF-Studie sind daher identisch. Innerhalb dieses Rahmens findet die Diskussion statt.

#### a) Kritik der EIBS-Lösung

Die Baukosten steigen nach der EIBS-Variante erheblich, weil EIBS in der Elbaue und im Fluß verschiedene Bauweisen vorschlägt, die zwei verschiedene Baustelleneinrichtungen verlangen. Im Bereich der Elbaue soll der Tunnel in offener Bauweise hergestellt werden, dagegen im Fluß durch Einschwimmung vorgefertigter Tunnelelemente. Bei der offenen Bauweise wird eine Baugrube ausgehoben, der Tunnel gebaut und die Grube wieder geschlossen. Bei der eingeschwommenen Bauweise werden vorgefertigte Tunnelelemente in einem Dock abgesetzt, nach Verankerung der Tunnelelemente wird das Dock geflutet.

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.3f.

ILF betont, dass die von EIBS geplante Aufbringung eines Unterbetons unter der Tunnelröhre mit einer Stärke von 1m teuer, unnötig und technisch schwierig ist.

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.4.

ILF faßt zusammen:

*„Für einen 150m kurzen Abschnitt ist aus o.a. Gründen die Herstellung des Tunnels als eingeschwommener Tunnel unwirtschaftlich. Die technische Herstellung ist mit hohen Risiken behaftet und erfordert während der Bauzeit einen wesentlichen Eingriff in die Elbauen.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.4.

#### *b) ILF-Lösung*

ILF schlägt stattdessen aus technischen und wirtschaftlichen Gründen vor, den Tunnel insgesamt in offener Bauweise zu errichten.

Glaubhaftmachung ILF-Studie, Anlage 31, S.7-10.

Die temporäre halbseitige Einengung der Elbe während der Bauzeit ist mit den Eingriffen vergleichbar, die bei Einschwimmung der Bauteile in Docks entstünden.

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.8.

#### *7.2.3. Tunnelquerschnitt und Fluchtmöglichkeiten*

EIBS sieht den Bau von zwei getrennten Tunnelröhren vor, die über Querschläge miteinander verbunden sind, um bei Gefahr von einem in den anderen Tunnel flüchten zu können. Daher müssen die Tunnel in einem Abstand von 10m verlegt werden. Dies zieht erhebliche Kosten nach sich:

*„Diese Maßnahme erfordert eine Verbreiterung der Baugrube um rd. 30% und verteuert neben den Mehrmassen bei Aushub und Verfüllung auch die Herstellung der Tunnelröhren (4 anstelle von 3 Tunnelwänden) sowie der Schleusen.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.5.

Die EIBS-Lösung entspricht dabei noch nicht einmal den technischen Regeln RABT:

*„Außerdem entspricht der Regelquerschnitt nicht den Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln, bei denen gemäß Abbildung 1 eine minimale Tunnelbreite von 9,0 m zu berücksichtigen sind.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.6.

ILF schlägt stattdessen eine Tunnel in der Form eines „*abgeschrägten Rechteckprofils mit durchgehender Mittelwand*“ vor, der den Anforderungen vollkommen gerecht wird.

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.8.

Die Flucht-Sicherheit kann mit Fluchttüren durch die Mittelwand und einem elektronischen Überwachungssystem in einer den technischen Regeln entsprechenden Weise gewährleistet werden:

*„Dem von EIBS dargestellten „unverantwortlichen Sicherheitsrisiko“ wird durch die Verbindung der Fluchttüren mit einem elektronischen Überwachungssystem begegnet, um im Falle des Eintritts einer Katastrophe den Verkehr der Gegenröhre sofort stoppen zu können. Diese*



*Lösung wurde bereits in den Niederlanden erfolgreich angewandt und das entspricht auch den deutschen Vorschriften.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.5.

#### *7.2.4. Tunnellüftung und Lüftergebäude*

Die von EIBS vorgeschlagene Tunnel-Lüftung erfüllt ihren Zweck nicht:

*„Eine Lüftung mit diesem Querschnitt ist technisch nicht möglich, da der Platzbedarf von Strahlenventilatoren bei der Querschnittsgestaltung nicht berücksichtigt wurde.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.5 und 6.

EIBS sieht die Anordnung von bis zu drei dezentralen Lüftergebäuden außerhalb des Tunnels, möglicherweise auch in der Elbaue oder dem Hang am Waldschlößchen vor. Auch dies ist nicht erforderlich:

*„Bei entsprechender Auslegung der Lüftungstechnik ist eine Belüftung des Tunnels ohne Lüftungsbauwerk im Bereich der Elbauen möglich. Zur Reduzierung der Schadstoffkonzentration an den Portalen eignet sich eine kostengünstige Luftzu- / abfuhr durch ein zentrales Lüftergebäude auf dem rechtselbischen Hang in der Nähe des nördlichen Tunnelmundes“.*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.7.

Zur Erklärung sei angefügt, dass sich der „nördliche Tunnelmund“ im Bereich der Stauffenbergallee / Radeberger Straße befindet, also außerhalb der Elbaue.

#### *7.2.5. Betriebskosten*

Die von EIBS mit bis 3 Mio € angesetzten jährlichen Betriebs- und Wartungskosten sind erheblich zu hoch gegriffen:

*„Die in (1) angeführten Betriebskosten sind nicht nachvollziehbar und nicht plausibel. Sie sind aus Erfahrungswerten um den Faktor 5 – 10 zu hoch gegriffen. Dies zeigen Erfahrungen bei ähnlichen Tunnelbauwerken in Österreich und Deutschland.“*

Glaubhaftmachung: ILF-Studie, Anlage 31, S.7.

### 7.3. Rechtsfolgen

Damit steht fest, dass der PFB auf einer Studie beruht, die in allen wesentlichen Punkten einer fachlichen Betrachtung nicht standhält.

Die ILF-Studie stellt fest, dass EIBS anerkannte Regeln der Technik nicht einhält. Die Einhaltung der anerkannten Regeln der Technik des Tunnelbaus, also die methodisch-fachliche Richtigkeit eines Gutachtens, ist aber Voraussetzung dafür, dass sich der PFB rechtmäßig auf

die Studie stützen kann. Schon deshalb ist die Ablehnung der Tunnelvariante abwägungsfehlerhaft und rechtswidrig.

In der Folge werden die Baukosten eines Tunnels wesentlich überhöht angegeben. Tatsächlich ist ein Tunnel für ca. 150 Mio € zu haben. Dabei sind weitere Kostenersparnisse durch eine Optimierung der Anschlüsse auf der Süd- und Nordseite der Elbe zu erzielen. Da die Baukosten einer Waldschlößchenbrücke mit ca. 142 Mio € angegeben werden, bewegen sich die Baukosten in demselben Rahmen. Daher entfällt das zentrale Argument des PFB für die Bevorzugung einer Brücke, obwohl der Tunnel wesentliche Umweltvorteile aufweist.

Die Abweisung einer Tunnelvariante und die Unterlassung und Berücksichtigung einer erforderlichen Umweltverträglichkeits- und FFH-Verträglichkeitsuntersuchung führt daher zu offensichtlichen Rechtswidrigkeit.

### **8. Die Alternative 3. Marienbrücke**

Der PFB ist abwägungsfehlerhaft, weil er die Trassen-Alternative einer 3. Marienbrücke mit Südwestumfahrung um das Stadtzentrum frühzeitig ausgeschlossen hat, obwohl sie sich aufgrund der besseren, mindestens vergleichbare Entlastungswirkung aufdrängt, wesentlich billiger ist und zugleich wesentlich geringere Eingriffe in das Landschaftsbild, den Naturhaushalt und die Gesundheit von Anwohnern verursacht.

## 8.1. Vorteilhaftere Lösung aus Umweltsicht

### *a) Vergleichende G.E.O.S. - Untersuchung 1996*

Die Stadt hat 1996 eine „**Vergleichende Umwelterheblichkeitsuntersuchung von 5 Brückenstandorten**“ der Firma G.E.O.S., Freiberg, durchführen lassen. Danach wurden die Umweltwirkungen einer „Brücke am A. Puschkin-Platz“ (gemeint ist die Brücke Erfurter Straße), eine 3. Marienbrücke, eine Brücke am Thomas-Müntzer-Platz, die Waldschlößchenbrücke und die Brücke Laubegast – Niederpoyritz beurteilt.

Glaubhaftmachung: G.E.O.S., 1996, Anlage 33, S.6.

Die Umwelterheblichkeitsuntersuchung kommt zu dem eindeutigen Ergebnis, dass die 3. Marienbrücke gegenüber der WSB deutlich geringere nachteilige Umweltauswirkungen hat. Die 3. MB liegt bei den untersuchten Schutzgütern „Versiegelung“, „Mensch“, „Tiere und Pflanzen“, „Boden“, „Wasser“ und „Kultur-/Sachgüter“ unangefochten auf Platz 1, während die WSB jeweils an dritter oder letzter Stelle liegt.

Glaubhaftmachung: G.E.O.S., 1996, Anlage 33, S.44.

### *(1) Versiegelung*

Die 3. MB verursacht eine Versiegelung von 4,7 ha, während die WSB mit 8,5 ha fast doppelt so viel Boden versiegelt.

Glaubhaftmachung: G.E.O.S., 1996, Anlage 33, S.15.

### *(2) Schutzgut Mensch: Betroffenheit von Wohn- und Freizeitfunktionen*

Die 3. MB betrifft 21,1 ha, während die WSB über ein Drittel mehr, nämlich 29 ha, nachteilig beeinflusst. Da der Verkehrszug WSB im Gegensatz zum Verkehrszug 3. MB durch hochwertige Wohngebiete geführt werden soll, errechnet G.E.O.S. die Beeinträchtigung durch die 3. MB mit einem Funktionswert von 38,5. Dagegen ergibt sich für die WSB fast der dreifache Funktionswert für die Beeinträchtigungen, nämlich 96,8.

Glaubhaftmachung: G.E.O.S., 1996, Anlage 33, S.18.

### *(3) Schutzgut Pflanzen und Tiere*

Aufgrund der vorliegenden Biotoptypenkartierung für die Stadt Dresden errechnet die Studie den beeinträchtigten Biotopwert für die 3. MB mit 16,27. Dagegen ergibt sich für die WSB mit 32,87 ein doppelt so hoher Wert.

Glaubhaftmachung: G.E.O.S., 1996, Anlage 33, S.21.

### *(4) Schutzgut Boden*

Auch hier ist wieder für die 3. MB das geringste Beeinträchtigungspotential mit 14,11 Wertpunkten nachgewiesen. Dagegen ergeben sich für die WSB 20,62 Wertpunkte.

Glaubhaftmachung: G.E.O.S., 1996, Anlage 33, S.28.

### *(5) Schutzgut Wasser*

Die Studie errechnet bei der 3. MB eine Beeinträchtigung des Schutzguts Wasser (Oberflächen- und Grundwasser) von 8, bei der WSB von 18.

Glaubhaftmachung: G.E.O.S., 1996, Anlage 33, S.36.

*(6) Schutzgut Kultur- / Sachgüter*

Die 3.MB liegt auch hier mit 27 vor der WSB mit 31.

Glaubhaftmachung: G.E.O.S., 1996, Anlage 33, S.40.

*b) Geringere Belegung der WSB*

Bei der Bewertung des Ergebnisses von 1996 ist zu beachten, dass die Studie entsprechend der damaligen Planung noch von einer durchschnittlichen Fahrzeugbelegung der WSB von 30.000 Fahrzeugen ausging. Heute wird die WSB für 45.500 Fahrzeuge am Tag geplant. Es ist offensichtlich, dass die um 50% höhere Verkehrsbelegung aufgrund des stärkeren Lärms und mehr Luftschadstoffen auch das Schutzgut Mensch wesentlich stärker beeinträchtigt als bei G.E.O.S. ausgewiesen!

8.2. PFB und Planverfahren

8.2.1. PFB

Trotz dieses eindeutigen Ergebnisses hat die Stadt die 3. MB zu keinem Zeitpunkt ernsthaft als Alternative zur WSB in die Betrachtung einbezogen. Der PFB hält die 3. Marienbrücke nicht für eine geeignete Variante der WSB, weil sie

- (1) keine „direkte“ Verbindung zwischen dem Südosten und dem Nordwesten und
- (2) keine Entlastung der Carolabrücke, Albertbrücke und Loschwitzer Brücke schaffe:

*„Seitens der Planfeststellungsbehörde kann jedoch nicht festgestellt werden, dass ein anderer Standort eine geeignete Variante darstellt, um die unter 5.2. aufgeführten Planungsziele zu erreichen. Insbesondere würde eine Dritte Marienbrücke weder die angestrebte direkte Verbindung zwischen den Wohngebieten von Johannstadt, Blasewitz, Seevorstadt Ost, Striesen, Gruna, Tolkewitz und Seidnitz und den im Norden befindlichen Gewebestandorten und Wohngebieten von Neustadt, Pieschen, Trachau und Klotzsche schaffen, noch die Zentrumsbrücken Carolabrücke und Albertbrücke sowie die Loschwitzer Elbbrücke in annähernd gleicher Größenordnung entlasten.“*

Der Antragsgegner spricht der 3. MB daher unter dem Gesichtspunkt der „direkten“ Verbindung bestimmter Stadtteile und der wesentlich geringeren Entlastung („*annähernd gleicher Größenordnung*“) der Carola, Albert- und Loschwitzer Brücke die Eigenschaft als Alternative zur WSB ab.

Diese Begründung wird nicht weiter entfaltet. Der PFB stützt sich damit auf die scheinbare Evidenz, dass eine WSB, die den zu entlastenden Brücken geographisch näher liegt, besser geeignet sei als eine weiter entfernt liegende 3. Marienbrücke.

Betrachtet man die von der Stadt selbst vorgelegten Planunterlagen, zerfällt diese aus Laiensicht scheinbare Evidenz. Denn die maßgeblichen Entscheidungsgründe des PFB sind weder durch die Planunterlagen, noch die tatsächlichen Verhältnisse gedeckt.

8.2.2. Planverfahren: „*Wirkungsvolle Netzergänzung*“

Die Stadt hat die 3. MB überhaupt nicht als Alternative ernst genommen und dementsprechend auch niemals ernsthaft abgewogen. Die Planfeststellungsunterlagen vom Januar 2003 äußern sich überhaupt nicht zur Alternative einer 3. MB. Offensichtlich glaubte die Stadt, sie müsse sich nach dem Stadtratsbeschluß von 1996 nicht mehr mit den Alternativen auseinandersetzen.

Erst die beharrlichen Einwendungen und Argumentationen der Antragsteller haben den Antragsgegner veranlaßt, die Stadt um weitere Darlegungen zu bitten. In dem Schreiben der Stadt vom Dezember 2003 zu den Planungszielen wird erstmalig Stellung zur Wirkung einer 3. Marienbrücke auf das angestrebte Ziel einer Entlastung der Neustadt genommen. Bemerkenswerterweise anerkennt die Stadt jetzt, dass auch die 3. Marienbrücke eine „**wirkungsvolle Netzergänzung**“ wäre. Wörtlich:

*„Eine derartig (ergänze: wie angeblich die WSB) wirkungsvolle Netzergänzung kann mit der 3. Marienbrücke nur bedingt nachgewiesen werden, weil dazu noch die sehr aufwendige Überbrückung der Bahnanlagen zwischen Löbtauer Straße und Budapester Straße mit Neu-/Durchbau der Trasse Papiermühlengasse und Bayrische Straße sowie Ausbau der Strehleiner Straße bis Strehleiner Platz gehört.“*

Glaubhaftmachung: Planrechtfertigung und Planungsziele, Nachlieferung 12/03, S.10.

Daher ist festzuhalten: Die Stadt hält selbst eine 3. Marienbrücke bereits für „bedingt geeignet“ – nur die im Einzelnen genannten fehlenden Netzergänzungen machten die 3. MB ungeeignet. Wie zu zeigen ist, sind diese Netzergänzungen bereits Beschlußlage der Stadt und teilweise im Bau.

### 8.3. Vergleich der Entlastungswirkungen

Das Hauptargument des PFB ist, dass die 3. MB nicht in „annähernd gleichen Größenordnungen“ die Carola-, Albert- und Loschwitzer Brücke entlasten würde. Der PFB ist in diesem Punkt aber abwägungsfehlerhaft, weil er nach willkürlichen Kriterien ausgewählte, ungleiche Netzmodelle beim Vergleich zwischen der WSB und der 3. Marienbrücke annimmt. So unterstellt er systematisch ungünstige Netzergänzungen zu Lasten der 3. Marienbrücke und systematisch günstige Netzergänzungen zu Gunsten der WSB.

### 8.3.1. Rechtliche Anforderungen an Analysedaten und Verkehrsprognosen

Der Abwägungsgrundsatz nach § 39 Abs.3 SächsStrG erfordert in der ersten Phase die Ermittlung der abwägungsrelevanten öffentlichen und privaten Belange. Die Belange müssen selbstverständlich richtig ermittelt werden. Die Planungsziele gründen auf einer Analyse der gegenwärtigen Lage und einer darauf aufbauenden Verkehrsprognose. Die Antragsteller verkennen nicht, dass der Stadt ein Prognosespielraum zusteht, der gerichtlich nur eingeschränkt überprüft werden kann. Dennoch ist die Anfertigung der Prognose, die dem PFB zugrunde liegt, nicht von jeder rechtlichen Bindung freigestellt.

Wird die objektive Erforderlichkeit einer Baumaßnahme mit einer Prognose künftiger Entwicklungen begründet, muß die Prognose **sachgerecht** angefertigt und **inhaltlich vertretbar** sein (Kodal/Krämer-Dürr, Straßenrecht, Kap. 34, R.27.1). Die Planfeststellungsbehörde hat die **Glaubwürdigkeit** der Prognose zu prüfen und ob sie „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 einwandfrei aufgestellt worden ist“ (Kodal/Krämer-Dürr, Straßenrecht, Kap. 34, R.27.6). Es unterliegt der richterlichen Kontrolle, ob alle verfügbaren Daten **ermittelt** und verwertet wurden und die Folgerungen **schlüssig** sind (Kodal/Krämer-Dürr, Straßenrecht, Kap.35, R.32.24).

Die Verkehrsuntersuchungen beruhen auf dem sogenannten „Verkehrsmodell Dresden“, das mit Datenstand vom 1.1.1999 Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Verkaufsflächen), Verhaltensdaten im Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur (Straßennetz) miteinander verknüpft. Auf dieser Grundlage werden Voraussagen über die Verkehrsbelegungen im Jahr 2015 getroffen.

Glaubhaftmachung; Antwort der Stadt auf eine Anfrage vom 30.3.2004, Anlage 34.

### 8.3.2. Zusammenstellung der Daten

Der Schriftsatz der Stadt zur Planrechtfertigung führt aus:

*„Die Entlastungswirkung der 3. Marienbrücke (bei alleinigem Bau derselben) für die vordringlich zu entlastenden Innenstadtbrücken (Albertbrücke, Carolabrücke) ist im Verhältnis zur Waldschlößchenbrücke (bei alleinigem Bau derselben) unter Zugrundelegung der Prognosebelastung für Plan- und Nullfall auf der Grundlage der neuen Netzfallberechnungen nur in einer Größenordnung von etwa 23% zu verzeichnen (statt 19.500 KfZ/d nur 4.500 KfZ/d).“*

Glaubhaftmachung: Planrechtfertigung und Planungsziele, Nachlieferung 12/03, S.11f.

Entgegen der Annahmen des PFB und der Stadt ist eine vorteilhaftere Entlastungswirkung der WSB gegenüber der 3. Marienbrücke nicht nachgewiesen.

a) Angaben der Stadt

Stellt man jeweils die Angaben für den Nullfall und Planfall aus den Verkehrsuntersuchungen aus dem gescheiterten Planfeststellungsverfahren 2000 (Vgl. Unterlage 1.1., Erläuterungsbericht S. 28), der Verkehrsuntersuchung PTV 2002 und der Verkehrsuntersuchung PTV 2003 zusammen, ergibt sich folgende Tabelle der jeweils angegebenen Entlastungswirkungen (Differenz zwischen Null- und Planfall):

Brücke	Waldschlößchenbrücke			3. Marienbrücke	
	Entlastung Prognose 2010 (2-spurig)	Entlastung Prognose 2015 alt (4-spurig)	Entlastung Prognose 2015 neu (4-spurig)	Entlastung Prognose 2010	Entlastung Prognose 2015 neu
<b>BAB A 4</b>	k. A.	k. A.	- 500	k. A.	0
<b>Flügelweg</b>	0	- 1.000	- 1.500	- 2.000	- 2.500
<b>Marienbrücke</b>	0	- 1.000	- 1.500	- 16.000	- 13.000
<b>Augustusbrücke</b>	0	- 1.000	- 2.000	- 9.000	- 5.000
<b>Carolabrücke</b>	- 6.000	-7.500	- 7.000	- 6.000	- 2.500
<b>Albertbrücke</b>	- 15.000	- 12.000	- 12.5000	- 7.000	- 2.000
<b>Blaues Wunder</b>	- 3.000	- 4.000	- 3.500	0	- 1.000
<b>Summe</b>	- 24.000	- 26.500	- 28.500	- 40.000	- 26.000
<b>Summe Innenstadt</b>	- 21.000	- 21.500	- 23.000	- 38.000	- 22.500

**Tabelle: Vergleich der Entlastungswirkung der Waldschlößchenbrücke und der 3. Marienbrücke nach den Prognosen.**

Glaubhaftmachung: Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1., S.28.  
Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14.  
Verkehrsuntersuchung PTV 11/03, Nachlieferung 12/03.

b) Vergleichende Auswertung

(1) Gesamtentlastung

Die neueste Verkehrsuntersuchung der PTV AG 11/03 gibt die Summe der Entlastungen für die Dresdner Brücken durch die WSB mit 28.500 Fahrzeugen am Tag an. Dagegen soll die 3. Marienbrücke eine Gesamtentlastung von 26.000 Fahrzeugen bringen. Zuerst ist festzuhalten, dass die ausgewiesene Entlastungswirkung fast gleich ist. Der Vorteil von 2.500 DTV kommt durch die stärkere Entlastung der Loschwitzer Brücke zustande.

(2) Innenstadtbrücken

Betrachtet man allein die Innenstadtbrücken, also die Marien-, Augustus-, Carola- und Albertbrücke, so schmilzt der vorgebliche Vorteil der WSB auf gerade einmal 500 Fahrzeuge DTV zusammen (WSB: 23.000 – 3.MB: 22.500). Dieser Unterschied liegt im prognostischen Schwankungsbereich!

### *(3) Angeblich bessere Entlastungswirkung der WSB*

Bemerkenswert ist, dass sich die Entlastungswirkung der WSB zwischen dem PTV-Verkehrsgutachten vom Juni 2002 und dem PTV-Gutachten vom November 2003 um 2.000 Fahrzeuge erhöht haben soll. Wie aus den Gutachten hervorgeht, ist das jeweils unterstellte Verkehrsnetz für die WSB aber nicht verändert worden!

### *(4) Angebliches Absinken der Entlastungswirkung der 3.MB*

Am erstaunlichsten ist allerdings, dass die Entlastungswirkung der 3. Marienbrücke von 40.000 auf 26.000 Fahrzeuge gesunken sein soll! Dieses abrupt schlechtere Ergebnis für die 3. Marienbrücke ist erklärungsbedürftig. Dies kann nur an veränderten Annahmen im nachgeordneten Straßennetz der 3. Marienbrücke liegen.

## *8.3.3. Konzept Südwestumfahrung*

### *a) Verkehrskonzept und Flächennutzungsplan*

Im Verkehrskonzept der Stadt Dresden von 1994 wird für den Neubau von Brücken in der zeitlichen Rangfolge die 3. Marienbrücke an die erste Stelle, die Waldschlößchenbrücke an die 3. Stelle gesetzt. Für die 3. Marienbrücke als Teil des Hauptstraßennetzes wird eine Realisierung „von Hansastraße bis Löbtauer / Berliner Straße mit zwischenzeitlicher Anbindung zur Ammonstraße / in Höhe Ehrlichstraße“ angestrebt..

Glaubhaftmachung: Verkehrskonzept, Anlage 35, S.34.

Im geltenden Flächennutzungsplan von 1998 ist die 3. Marienbrücke sowie die Südwestumfahrung über die Weißeritzstraße – Löbtauerstraße – Fröbelstraße – Papiermühlengasse – Bayerische Straße als Option für eine Hauptverkehrsstrasse freigehalten „Hauptverkehrsstraßen“ sind unter anderem als Bundes- oder Staatstraßen ausgewiesen und „wesentliche Träger großräumiger Binnenverkehre und somit stadtteilverknüpfend“.

Glaubhaftmachung: Erläuterungsbericht Unterlage 1.1, S.34.

### *b) PTV 11/03*

Auf Drängen der Umweltverbände hatte der Antragsgegner die Stadt im Oktober 2003 beauftragt, weitere Netzfälle zu untersuchen. Die Stadt hat darauf ein Gutachten der PTV AG vom 27.11.2003 vorgelegt. Für die 3. Marienbrücke wird folgendes Netzmodell unterstellt:

*„Neu- / Ausbau Verkehrszug Rosenstraße – Fabrikstraße – Hofmühlenstraße, Ausbau Papiermühlengasse bis Rosenstraße“.*

Glaubhaftmachung: Netzfall 1, Verkehrsuntersuchung PTV vom 21.11.2003, Nachlieferung 12/03, S.11.

### *c) Papiermühlengasse*

Somit fehlt im Netzmodell die „Überbrückung der Bahnanlagen zwischen Löbtauer Straße und Budapester Straße“, der Durchbau von der Papiermühlengasse zur Bayrischen Straße „sowie (der) Ausbau der Strehleiner Straße bis Strehleiner Platz“. Die Stadt hält aber am Gedanken der Südwestumfahrung - wenn auch in anderer Variante - fest.

Der Stadtrat hat 2002 den „zweistreifigen Ausbau (der Papiermühlengasse) als erste Ausbaustufe einer Straßenverbindung zwischen Löbtauer Straße und Rosenstraße“ beschlossen. Au-



Berdem bestätigt der Stadtrat „die Konzeption für den vierstreifigen Ausbau einer Straßenverbindung zwischen Löbtauer Straße und Rosenstraße ...“

In der Vorlage wird ausgeführt, dass es sich um einen „Teil der Südwestumfahrung“ handelt:

*„Der perspektivisch vorgesehene vierstreifige Ausbau des Verkehrszuges einschließlich einer Verlängerung bis zur Budapester Straße und Weiterführung über die Bayerische Straße ist Teil der in Verkehrskonzept und Flächennutzungsplan dargestellten Süd-West-Umfahrung des Stadtzentrums“*

Glaubhaftmachung: Vorlage und Beschluss-Nr V 1991-45-2002, Anlage 36.

Der Stadtrat versteht den Beschluß zum Ausbau der Löbtauer Straße bis Rosenstraße somit als Teilstück der Südwestumfahrung mit Anbindung an die Bayerische Straße hinter dem Hauptbahnhof.

#### *d) Ammonstraße*

2001 hatte der Stadtrat den Ausbau der Ammonstraße zwischen Rosenstraße und Budapester Straße beschlossen. Im Beschluß heißt es:

*„1.3: Die Linksabbiegerspur aus der Ammonstraße (Richtung Hauptbahnhof) in die Rosenstraße wird über die Einmündung Güterbahnhofstraße hinaus in Richtung Hauptbahnhof verlängert“.*

In der Planungsvorlage steht:

*„Die Zufahrt Rosenstraße (West) wird auf 4 Fahrstreifen aufgeweitet, um den zusätzlichen Verkehr durch die Abbindung der Freiburger Straße (West) leistungsfähiger abwickeln zu können.“*

Glaubhaftmachung: Beschluß Nr. V 1061-24-2001, Anlage 38.

Mit dem Ausbau Löbtauer Straße – Rosenstraße und der vierspurigen Zufahrt Rosenstraße zur Ammonstraße fehlt nur ein Stück von ca. 200m, um die Anbindung und leistungsfähige Verkehrswirksamkeit einer Südwestumfahrung über die Ammonstraße –Wiener-Platz-Tunnel – Wienerstraße herzustellen. Dies unterstellt das PTV-Gutachten aber offensichtlich nicht.

#### *8.3.4. Zusammenfassung: Abweichende Netzannahmen von PTV 2003*

Dagegen unterstellt das PTV-Gutachten vom November 2003 offenbar nur den Ausbau der Papiermühlengasse, also ohne den mitbeschlossenen Anschluß an die Löbtauer Straße und ohne die Weiterführung zur Bayerischen Straße. Zudem wird offenbar nur ein zweispuriger Ausbau in das Verkehrsmodell eingestellt. Es ist offensichtlich, dass ein zweistreifiger Ausbau eines Verbindungsstücks ohne Weiterführung keine vergleichbare Kapazität hat, wie ein durchgehender vierstreifiger Ausbau. Dies hat schwerwiegende Auswirkungen: Die Prognose zur 3. MB unterstellt also nicht den geplanten Verkehrszug Hansastraße – 3. MB – Südwestumfahrung, sondern nur Bruchstücke.

Um so bemerkenswerter ist, dass selbst unter diesen Bedingungen die Entlastungswirkungen der WSB und der 3. MB vergleichbar sind. Es ist zwingend anzunehmen, dass die Entlastungswirkung der 3. MB bei korrekter Unterstellung des Verkehrsnetzes wesentlich besser ausfallen würde. Dies hat ja auch die vergleichende Untersuchung 1996 so ergeben!

### 8.3.5. Netzannahmen der Stadt für die WSB

#### a) Einfügung einer Brücke Erfurter Straße

Planung und Planfeststellungsbeschluß berechnen die Verkehrsbelastungen mit einer Elbbrücke Erfurter Straße zwischen der Leipziger Straße / Puschkinplatz in Pieschen und dem Ostra-gehege aus bis zum Jahr 2015.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14.

Diese Brücke existiert nicht. Eine Brücke Erfurter Straße entspricht auch nicht den Planungen und Konzepten der Stadt. Sie erscheint auch nicht im Verkehrskonzept 1994.

Glaubhaftmachung: Verkehrskonzept, Anlage 35, S.34f., 52

#### b) Ausbau Olbrichtplatz und Stauffenbergallee

Der Olbrichtplatz, die Kreuzung zwischen Stauffenbergallee und Königsbrückerstraße, soll untertunnelt werden, so dass eine knotenfreie Durchfahrt ohne Aufenthalt im Zuge der Stauffenbergallee möglich ist (vgl. PFB S.25). Eine entsprechende Planung existiert nicht, geschweige denn, dass sie vom Stadtrat beschlossen wurde.

#### c) Ausbau Wormser / Spener Straße

Das Netzscenario sieht einen Ausbau der Wormser / Spener Straße auf der Altstädter Seite voraus (PFB S.25).

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02. Anlage 14, S.12.

Obwohl die Stadtverwaltung im Erörterungstermin vorgetragen hatte, das diese Planung noch im Herbst 2003 dem Stadtrat zur Beschlußfassung vorgelegt wird, ist dies bis heute nicht geschehen.

Somit wird der Netzvergleich zwischen 3. MB und WSB zu Gunsten der WSB verfälscht, denn er unterstellt für die Wirksamkeit der WSB einen Zu- und Ausbau von Straßen in einer Gesamtlänge von ca. 5,2 km.

### 8.3.6. Willkürliche Meldung des Prognose-Verkehrsnetzes

Die Frage, welchen rechtlichen Bindungen die Stadt bei der Meldung des Verkehrsnetzes an die PTV AG zur Berechnung der Verkehrsprognose unterliegt, betrifft die rechtlichen Grenzen einer Prognose. Nach dem allgemeinen Abwägungsgrundsatz hat die Prognose sachlich-methodisch einwandfrei und plausibel zu erfolgen.

Hier wird nicht bestritten, dass die Berechnungen der PTV-AG mit den von der Stadt vorgegebenen Parametern rechnerisch richtig sind. Es wird auch nicht bestritten, dass die Stadt grundsätzlich berechtigt ist, ihre Planungsvorstellungen der Verkehrsuntersuchung zugrunde zu legen. Allerdings sind die vorgegebenen Parameter von der Stadt willkürlich ausgewählt worden, um die Entlastungswirkung der Alternative 3. MB nach unten zu manipulieren.

Die Stadt muß bei der Meldung des anzunehmenden Verkehrsnetzes 2015 ein folgerichtiges Konzept kontinuierlich verfolgen. Sie kann ihre Vorgaben für die Verkehrsuntersuchung nicht jeweils so manipulieren, dass das gewünschte Ergebnis herauskommt. Sie muß jedenfalls ein schlüssiges und willkürfreies Konzept bei der Zugrundelegung des Straßennetzes verfolgen.

Daher hat die Stadt entweder nur außenrechtsverbindliche Akte oder jeweils auch interne Planungen zu Grunde zu legen. Nimmt sie auch verwaltungsintern verbindliche Planungen dazu, muß sie aber auch alle verwaltungsintern verbindlichen Planungen in das Verkehrsmodell einstellen. Wenn sie auch noch nicht innenrechtsverbindliche Vorstellungen hinzunimmt, muß sie alle vorhandenen Vorstellungen nehmen. In jedem Fall ist es willkürlich, nicht innenrechtsverbindliche Planungen einmal wegzulassen, im Vergleichsfall aber nicht.

Hier hat die Stadt entscheidende Teilstücke der geplanten Südwestumfahrung nicht an das Büro PTV weiter gemeldet, obwohl entsprechende verwaltungsintern rechtsverbindliche Planungen mit dem Flächennutzungsplan und den Stadtratsbeschlüssen bestehen. Dies bewirkt eine erhebliche Verminderung der Verkehrswirksamkeit des Verkehrszugs 3. MB.

Andererseits unterstellt die Stadt ein Ausbauszenario (Brücke Erfurter Straße, Olbrichtplatz, Wormser/Spenerstraße) für den Verkehrszug WSB, das weder im Flächennutzungsplan vorgesehen, noch durch Stadtratsbeschlüsse, geschweige denn durch außenrechtsverbindliche Akte begründet ist. Dies bewirkt eine erhöhte Wirksamkeit der WSB gegenüber der 3. MB.

Dieses Vorgehen manipuliert die Prognosegrundlagen und verfälscht die Prognoseergebnisse der Entlastungswirkungen. Der darauf beruhende PFB ist offensichtlich rechtswidrig.

### *8.3.7. Weitere Entscheidungskriterien*

#### *a) Kostenvergleich*

Die Bau- und Unterhaltungskosten einer 3. MB sind deutlich billiger als die einer WSB. Im Verkehrskonzept 1994 wurden für die 3. MB Kosten von 52 Mio DM und für die WSB 190 Mio DM geschätzt.

Glaubhaftmachung: Verkehrskonzept, Anlage 35, S.52.

#### *b) Rad- und Fußverkehr*

Der PFB verneint die Wirksamkeit der 3. Marienbrücke wegen ihrer „Randlage“. Wie oben dargelegt, hat die WSB keine Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr, so dass sie zu den zentrumsnahen Marienbrücken erst recht nicht in Konkurrenz treten kann.

## 9. Verletzung des Kompensationsgebots, Vegetationsgrenzwert

Der PFB verstößt gegen § 19 Abs.2 BNatSchG, weil er ausgleichspflichtige Eingriffe nach § 18 BNatSchG ohne Ausgleich läßt, so dass ein Kompensationsdefizit entsteht. Er ist daher rechtswidrig.

### 9.1. Wachtelkönig

#### *a) Eingriff*

Der Bau der Waldschlößchenbrücke ist unstreitig ein Eingriff in den Lebensraum des Wachtelkönigs. Selbst der Antragsgegner geht von einem Wanderungs- und Nahrungsgebiet des Wachtelkönigs und einer „mittleren“ Beeinträchtigung durch den Bau der WSB aus.

Der Umstand, dass eine „FFH-Verträglichkeitsuntersuchung“ vorgelegt wurde, ändert am Eingriffscharakter nichts. Eingriffsregelung und FFH-Recht haben unterschiedliche Anknüpfungspunkte und Rechtsfolgen und sind kumulativ anzuwenden (Gassner/Bendomir-Kahlo/Schmidt-Räntsch, BNatSchG, § 18 R18). Daher können auch Vorhaben, die kein erheblicher Eingriff im Sinne des FFH-Rechts sind, durchaus Eingriffe im Sinne des 18 Abs.1 BNatSchG sein. Dies übersieht der PFB offensichtlich.

#### *b) Ausgleich und Ersatz*

Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen sind aber nicht vorgesehen. Als Kompensation wären habitatsichernde Pflegemaßnahmen auf Dresdner Elbwiesen (etwa eine Besucherlenkung und eine späte Mahd nach Ende der Brutzeit) außerhalb des Einwirkungsbereichs der WSB in Betracht zu ziehen gewesen. Daher verstößt der PFB gegen § 19 Abs.2 BNatSchG.

### 9.2. Fledermäuse

Selbst bei Anordnung geeigneter Minderungsmaßnahmen bei der Beleuchtung der Brücke bleibt die Brücke ein Eingriff in das FFH-geschützte Habitat der Kleinen Hufeisennase und anderer geschützter Fledermäuse wie dem Großen Mausohr und der Zwergfledermaus. Der PFB sieht auch hier in rechtswidriger Weise keinerlei Ausgleichsmaßnahmen vor.

### 9.3. Maßnahme EX 1: Verbreiterung des Radwegs

Die Umplanung der Maßnahme in Zschieeren enthält außer der großflächigen Verkleinerung um 2,8 ha auch die

*„bereichsweise Verbreiterung des vorhandenen Radweges auf 4m Breite (Schotterweg), Schaffen von Zugänglichkeiten“*

Glaubhaftmachung: Tektur 11/03, Maßnahmenblatt EX 1, S.2.

Dem Protokoll der Absprache mit dem Pächter der Flächen vom 7.10.2003 ist dagegen zu entnehmen, dass der Radweg von ca.3m auf 4,50 (!) verbreitert werden soll. Laut Karte soll der Radweg auf einer Strecke von ca. 100m verbreitert werden!

Glaubhaftmachung: Tektur 11/03, Protokoll v.7.10.03, Anlage 39.

Die Verbreiterung des Radwegs dient erklärtermaßen den Interessen des Pächters und nicht dem Naturschutz. Offenbar beabsichtigt der Pächter den Weg mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen zu befahren. Dies ist im übrigen auch straßenverkehrsrechtlich unzulässig! Schließlich ist Neuversiegelung selbst ein Eingriff nach § 18 Abs.1 BNatSchG und selbst ausgleichspflichtig.

#### 9.4. Landschaftsbild

Unabhängig von der Abwägungsentscheidung nach § 19 Abs.3 BNatSchG ist ein Eingriff jedenfalls nicht kompensiert.

##### *a) Eingriffsbewertung*

Ein Kompensationsdefizit entsteht schon deshalb, weil die Planunterlagen zwar verbal die weltweite Einzigartigkeit des Landschaftsbilds betonen, aber dennoch in der Eingriffsbewertung nur eine mittlere bis hohe Beeinträchtigung annehmen.

Glaubhaftmachung: LBP, Unterlage 12, S.45.

Dies ist offensichtlich nicht sachgerecht und die Ausgleichs- und Ersatzberechnung von vornherein unzutreffend.

##### *b) Kompensation*

Bezeichnenderweise verstellt sich der LBP den Weg zu angemessenen Ausgleichsmaßnahmen, indem er die rechtlich unterschiedlichen Kategorien der Eingriffsminderung (§ 19 Abs.1 BNatSchG) und des Eingriffsausgleichs (§ 19 Abs.2 BNatSchG) in der einheitlichen Kategorie „Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen“ zusammenwirft.

Tatsächlich sind die aufgeführten Maßnahmen fast alle Minderungsmaßnahmen und keine Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen. Dies gilt etwa für die „*Gestaltung eines Hanggartens*“ im Bereich der Brücke, „*Wiederbegrünung*“ der Schneise oder die „*farbliche Gestaltung des Brückenbauwerks*“.

Glaubhaftmachung: LBP, Unterlage 12, S.45ff.

Auch die UVU nennt nur Minderungsmaßnahmen wie „*besondere architektonische Lösung für das Brückenbauwerk*“ oder „*landschaftgerechte Wahl der zu pflanzenden Gehölze*“. An Kompensationsmöglichkeiten wird die Aufwertung des Landschaftsbilds an anderer Stelle und die Entfernung von Vorbelastungen genannt.

Glaubhaftmachung: Zusammenfassung der UVU, Unterlage 1.2, S.29ff.

##### *c) Ungeeignetheit der Maßnahme in Zschieeren*

Daher verbleibt als Ersatzmaßnahme lediglich die Maßnahme in Dresden-Zschieeren. Diese Maßnahme ist aber nicht als Ersatz für die Eingriffe ins Landschaftsbild geeignet. Zunächst ist daran zu erinnern, dass nach Ansicht der UVU und des LBP der Haupteingriff in der Überprägung der Elbaue und des Flusses sowie die Beeinträchtigung der stadtbildprägenden Hangkante am Waldschlöbchen besteht. Eine Wiedervernässung in Zschieeren mag als Ersatz für andere Eingriffe ausreichen – ein funktioneller Zusammenhang zur Störung des Landschaftsbilds besteht aber nicht.

Die Maßnahmen in Zschieeren sind im übrigen in der Tektur drastisch um 2,8 ha beschnitten worden. Die dafür neu vorgesehenen Ersatzmaßnahmen sind auch nicht in der Lage, Eingriffe ins Landschaftsbild auszugleichen.

Glaubhaftmachung: Tektur 11/03.

### 9.5. Unausgewogenheit der Planung

Die dargelegten Kompensationsdefizite sind bereits im Eilverfahren zu beachten, da sie die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage stellen. Dies ergibt sich schon aus dem absoluten Umfang der Eingriffe an diesem äußerst sensiblen Standort. Die völlige Leugnung jeglicher Eingriffswirkung der Brücke für Wachtelkönig und Hufeisennase, obwohl gerade um ihre Beeinträchtigung vorrangig im Anhörungsverfahren gerungen wurde, zeigt, dass der PFB seine Einstellungs-, Bilanzierungs- und Kompensationspflicht in eklatanter Weise verletzt hat. Schließlich ist daran zu erinnern, dass die Schwere der Eingriffe es erfordert, dass das Gericht eine Schaffung vollendeter Tatsachen nicht zuläßt.

### 9.6. Luftschadstoffemissionen

Der PFB ist offensichtlich rechtswidrig, weil er den Vegetationsgrenzwert für NO<sub>2</sub> überschreitet, das Vorhaben dennoch für zulässig hält und sich zudem nicht um Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen nach § 19 BNatSchG bemüht.

#### *a) § 3 Abs.6 der 22. BImSchV*

Gemäß § 3 Abs.6 der 22. BImSchV beträgt der über ein Kalenderjahr gemittelte (Jahresmittelwert) „Immissionsgrenzwert“ „zum Schutz der Vegetation“ 30 Mikrogr/m<sup>3</sup>. Der Begriff des „Immissionsgrenzwerts“ wird in § 1 Nr.3 der 22. BImSchV legaldefiniert als

*„... Wert für einen bestimmten Schadstoff, der nach den Regelungen der §§ 2 bis 7 bis zu dem dort genannten Zeitpunkt einzuhalten ist und danach nicht überschritten werden darf.“*

Daher steht fest, dass der Vegetationswert eine strikt einzuhaltende Obergrenze und nicht nur einen unverbindlichen Orientierungswert beschreibt.

Für den Beginn der Geltung des Vegetationsgrenzwerts ist § 3 Abs.6 Satz 2 der 22. BImSchV zu beachten:

*„Dieser Immissionsgrenzwert muß ab dem Inkrafttreten dieser Verordnung eingehalten werden.“*

Da die 22. BImSchV gemäß ihrem § 20 am 18.9.2002 in Kraft getreten ist, war sie im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu beachten.

#### *b) Stellungnahme des IB Rau*

Nachdem der Vegetationswert in der Planunterlage überhaupt nicht betrachtet worden war, hat der Antragsgegner nach Rüge der Antragsteller die Stadt veranlaßt, Stellung zu nehmen. Die Stadt hat mit der ersten Nachlieferung zum 1.12.2003 ein Blatt des Ingenieurbüros Rau vorgelegt. Daraus geht hervor, dass der Vegetationsgrenzwert im Bereich der Elbaue überschritten wird:

*„Südlich der Elbe ist im Bereich der Fläche, die vom alten und neuen Käthe-Kollwitz-Ufer eingeschlossen wird, im Planzustand mit einer erhöhten Luftschadstoffbelastung im Vergleich zum Ist-Zustand zu rechnen. ... In einer Entfernung von ca. 40m liegen die Werte für NO<sub>2</sub> im Bereich der Hintergrundbelastung von 27 mikrogr/m<sup>3</sup>. Allerdings überschreitet dieser Wert für die Hintergrundbelastung (NO<sub>2</sub>) bereits den Grenzwert von 30 mikrogr/m<sup>3</sup> (NO<sub>x</sub>) zum Schutz der Vegetation. ...“*

Zum nördlichen Uferbereich wird ausgeführt:

*„... In einer Distanz von ca. 50m östlich und westlich des Portalbereichs geht die Konzentration für NO<sub>2</sub> nahezu auf das Niveau der Hintergrundbelastung zurück.“*

Als Fazit wird ausgeführt:

*„Durch das Vorhaben ist aus lufthygienischer Sicht lediglich mit einer lokalen Beeinträchtigung im Bereich der Elbauen zu rechnen.“*

Glaubhaftmachung: Punkt 32, Nachlieferung, Anlage 40.

Obwohl sich der Gutachter der Stadt alle Mühe gibt, die Überschreitung als kleinräumig und angesichts der Hintergrundbelastung als unwesentlich darzustellen, muß er doch die Überschreitung des Grenzwerts von 30 mikrogr/m<sup>3</sup> einräumen.

Der Vegetationswert ist aber ein strikt einzuhaltender Immissionsgrenzwert. Seine Überschreitung macht den PFB rechtswidrig. Dabei kommt es nicht darauf an, ob schon zuvor die Vorbelastung den Grenzwert überschreitet, wenn jedenfalls diese durch den Betrieb der WSB erhöht wird.

## 10. Zur Planrechtfertigung einer Waldschlößchenbrücke

Der PFB geht S.16 zutreffend davon aus, dass die Feststellung „erforderlich“ sein muß. Der Begriff der „objektiven Erforderlichkeit“ ist als unbestimmter Rechtsbegriff gerichtlich voll überprüfbar. Bei Neubauten ist die objektive Erforderlichkeit durch Übereinstimmung mit einer Planungskonzeption nachzuweisen (Kodal/Krämer-Dürr, Straßenrecht, Kap.34 R.27.5).

### 10.1. Raumordnung und Staatsstraßenplanung

Der Antragsgegner begründet die Notwendigkeit des Baus der WSB mit einer „insgesamt besseren Erreichbarkeit“ des Oberzentrums Dresden (S.25). Das Vorhaben entspreche dem Grundsatz 7.3.6. des Regionalplans Oberes Elbtal / Osterzgebirge. Außerdem sei die WSB Teil der Staatsstraße 167 (PFB S.16).

#### *a) Raumordnung*

Gemäß § 36 Abs.1 SächsStrG sind beim Bau neuer Straßen von überörtlicher Bedeutung die Grundsätze der Raumordnung und der Landesplanung zu beachten. Die WSB kann aber nicht mit einer entsprechenden raumordnerischen Fachplanung des für Staatsstraßen zuständigen Freistaats Sachsen begründet werden. Im maßgeblichen Fachlichen Entwicklungsplan Verkehr (FEV) des Freistaats Sachsen von 1999 ist die WSB nicht enthalten. Dies ist um so bemerkenswerter, weil zum Zeitpunkt der Aufstellung des FEV der Grundsatzbeschuß des Stadtrates Dresden zum Bau der WSB von 1996 bereits 3 Jahre zurücklag!

Glaubhaftmachung: Fachlicher Entwicklungsplan Verkehr 1999, SächsGVBl 99, S.437ff.

Daraus ist zu entnehmen, dass der Freistaat Sachsen die WSB aus raumordnerischen Gründen nicht für erforderlich hält. Dieser Willen ist erst kürzlich durch den neuen Landesentwicklungsplan von 2003 bestätigt worden, der auf den FEV 1999 verweist. Die oberste Raumordnungsbehörde hat die WSB daher bis heute nicht in ihren Willen aufgenommen.

Glaubhaftmachung: Landesentwicklungsplan 2003, S.106.

Grundsätze der Raumordnung sind gemäß Art.4 Abs.3 ROG in der Abwägung zu beachten. Es ist nicht erkennbar, dass sich der PFB S.25 damit auseinandergesetzt hätte. Stattdessen wiederholt er formelhaft Gründe, die seiner Ansicht nach die Planung rechtfertigen. Daher ist der PFB wegen Ermessensnichtgebrauch fehlerhaft.

#### *b) Entwicklung der Dresdner Staatsstraßenplanung*

Die WSB soll als Staatsstraße gemäß § 3 Abs.1 Nr.1 SächsStrG mit anderen Staatstraßen oder Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen. Der Erläuterungsbericht bezeichnet die WSB als Teil der Staatsstraße 167, die unmittelbar am Altstädter Brückenkopf nach Osten, dem Käthe-Kollwitz-Ufer folgend über die Naumannstraße bis zum Schillerplatz geführt wird, um dann über die Loschwitzer Brücke nach Nordosten und Südosten der Elbe entlang weitergeführt zu werden.

Glaubhaftmachung: Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1, S.7.

Eine entsprechende Staatsstraßenplanung ist im Verkehrskonzept nicht enthalten. Die kurzzeitig erwogene südliche Weiterführung der WSB über die Fetscherstraße, Karcherallee und



Winterbergstraße nach Südosten hat der Bürgermeister für Stadtentwicklung, Feßenmayr, mittlerweile aufgegeben.

Glaubhaftmachung: Sächsische Zeitung vom 20.4.2004, Anlage 41.

Daher verbleibt es bei dem Konzept, das dem Erläuterungsbericht zu entnehmen ist. Die S 167 soll von der Bundesstraße Stauffenbergallee her über der WSB sogleich nach Osten abbiegen, um dann mit der Loschwitzer Brücke wieder die nördliche Elbseite zu gewinnen.

### *c) Torso-Charakter der Staatsstraßenführung*

Die Sinnlosigkeit dieser Verkehrsführung lehrt schon ein kurzer Blick auf die Karte. Der verkehrerschließende Sinn einer Elbequerung am Waldschlöbchen und dann einer Rückfahrt in umgekehrter Richtung über die Loschwitzer Brücke ist nicht nachvollziehbar. Zwar hätte die Staatsstraße WSB mit der Stauffenbergallee eine Verbindung mit dem Bundesfernstraßennetz, doch läuft der Hauptverkehr gerade nicht über die Strecke Kollwitzufer – Loschwitzer Brücke weiter.

Der Spinnenbelastung in der Verkehrsuntersuchung PTV 2002 ist zu entnehmen, dass es keine Verkehrsströme zwischen der Stauffenbergallee über die WSB in Richtung Loschwitz und Elbhang gibt. Vielmehr fahren die Fahrzeuge entweder von der Stauffenbergallee über die Bautzner Straße und Fischhausstraße Richtung Radeberg (6500 DTV) oder am Käthe-Kollwitz-Ufer entlang nach Osten. Dann wechseln sie aber nicht mehr die Elbseite über die Loschwitzer Brücke.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14, Karte 3.4

Wie die Verkehrsuntersuchungen ausweisen, wälzt sich stattdessen der Verkehrshauptstrom über die Fetscherstraße nach Süden. Von einer Ableitung des überörtlichen Fernverkehrs durch die WSB kann daher solange nicht die Rede sein, wie nicht die Fetscherstraße und im weiteren Verlauf Karcherallee und Winterbergstraße zur Staatsstraße aufgestuft werden. Diese Variante hat die Stadt aber nach heftigen Bürgerprotesten gerade zurückgezogen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die WSB weder der überörtlichen raumordnerischen Fachplanung, noch dem gesetzlichen Zweck einer Staatsstraße entspricht, noch eine auch nur ansatzweise sinnvolle Verkehrsführung ergibt.

## 10.2. Analysegrundlagen des PFB

Der PFB hält den Bau der WSB aufgrund einer Analyse der Dresdner Verkehrssituation und den Zielen, die mit dem Bau erreicht werden könnten, für gerechtfertigt.

### *10.2.1. Planungsziele des PFB*

Der Bau der WSB würde Mängel im Dresdner Straßennetz beheben:

(1) Es fehlten Verkehrsanlagen, die den „großräumigen Binnenverkehr“ vom Radialnetz des sog. „26er-Rings“ ableiten würden.

(2) Weiterhin bestünde im „Planungsgebiet“ keine Verbindung zwischen links- und rechtselbischer Seite. Die Albertbrücke sei 1,8 km und die Loschwitzer Brücke 2,9 km entfernt.

Der PFB gibt auf S.17 folgende fünf Planungsziele für den Bau der Waldschlößchenbrücke an:

- (1) Den „Netzschluß“ über die Elbe zur Entlastung der Neustadt,
- (2) Eine „direkte“ Verbindung zwischen Wohngebieten,
- (3) Eine schnellere Verbindung zwischen Quelle und Ziel für 45.500 Kraftfahrzeuge (ÖV),
- (4) Eine Entlastung der Carolabrücke um 7.500, der Albertbrücke um 12.000 und der Loschwitzer Brücke um 3.500 Fahrzeuge am Tag im Jahr 2015,
- (5) Eine Steigerung der Attraktivität des „Wirtschaftsstandorts Dresden“ durch eine bessere Anbindung an den Flughafen und bessere Erreichbarkeit für den Güter-Fernstraßenverkehr.

### *10.2.2. Rechtsmaßstab bei Prognosen*

Ein PFB leidet insbesondere an einem Abwägungsfehler, wenn er von einer methodisch unrichtigen Prognose der zu erwartenden Verkehrsbelastung ausgeht (VGH Mannheim, NVwZ-RR 90, S.290f.). Eine Prognose muß also nach den jeweiligen Umständen sachgerecht aufgestellt und inhaltlich vertretbar sein.

Der Antragsgegner darf die Verkehrsprognose nicht einfach akzeptieren, sondern muß deren Glaubwürdigkeit, Methodengerechtigkeit und Schlüssigkeit prüfen. Dies hat der PFB offensichtlich unterlassen und stattdessen Grundlagen und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen unkritisch übernommen.

Das Verwaltungsgericht hat voll zu prüfen, ob ein Prognoseermittlungsdefizit vorliegt, also ob der Beschluß alle zum Zeitpunkt des Erlasses des PFB zur Verfügung stehenden Daten ermittelt und verwertet hat (BVerwG, NVwZ 87, S.578/583; Hoppe/Schlarman/Buchner, Rechtsschutz bei der Planung von Straßen, 3. Auflage 2001, R.672).

### *10.2.3. Bevölkerungsentwicklung*

Die Verkehrsuntersuchung geht davon aus, dass die Bevölkerung Dresdens bis zum Jahr 2015 stabil bleiben wird. Diese Erwartung ist kühn, nicht durch die Erfahrungen der 90er Jahre gedeckt und widerspricht dem gesamtsächsischen Trend. Seit 1989 ging die Dresdner (Gesamt-) Bevölkerung massiv von ca. 513.000 Einwohner auf ca. 485.000 bis 1998 zurück. **Nur durch die Eingemeindungen von Umlandgemeinden ist die Bevölkerung 2002 wieder gestiegen.** Dies kann nicht verschleiern, dass Dresden und Umland massiv an Menschen verloren haben!

Glaubhaftmachung: LH Dresden, Statistische Informationen, Dezember 2003, Anlage 42, S.27.

Jedenfalls wird die Bevölkerung Sachsens und damit auch die des Dresdner Umlands stark abnehmen. Auf dem „Demographiegipfel“ des Freistaats im April 2004 hat Ministerpräsident Milbradt eine Studie vorgestellt, nachdem die sächsische Bevölkerung von heute 4,3 Mio auf 3,7 Mio Einwohnern sinken werde.

Glaubhaftmachung: Sächsische Zeitung vom 22.4.2004, Anlage 43.

#### 10.2.4. Prognose der Verkaufsfläche

##### a) Annahmen

Der PFB hält es auf S.19 ausdrücklich für „nachvollziehbar, dass für die Stadt Dresden bei etwa gleichbleibender Einwohnerzahl eine Steigerung der Verkaufsflächen um ca. 44 % angenommen wird.“ Die Verkehrsuntersuchung geht davon aus, dass die Verkaufsfläche in Dresden vom Jahr 1999 bis zum Jahr 2015 von ca. 714.884 qm auf 1.028.000 qm steigen wird.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV AG 2002, Anlage 14, S.8.

##### b) Kritik

Tatsächlich ist diese Steigerung nicht nachvollziehbar. Zwar ist die Verkaufsfläche im Jahr 2002 auf 832.000 qm gestiegen. Dies ist allerdings auf die Neueröffnung einmaliger Großinvestitionen wie die ECE-Altmarktgalerie in der Innenstadt oder IKEA im Elbepark zurückzuführen. Die prognostizierte weitere Steigerung der Verkaufsfläche bleibt angesichts der allgemeinen Bevölkerungsentwicklung und der rückläufigen Entwicklung der Kaufkraft völlig unrealistisch.

Mit der überhöhten Ansetzung des Verkaufsflächenwachstums werden unrealistisch hohe zusätzliche Fahrzeugbewegungen und Brückenbelastungen hervorgerufen. Diese falsche Prognosegrundlage führt zwingend zu falschen Prognoseergebnissen.

#### 10.2.5. Tatsächlicher Rückgang der Ist-Belastung

##### a) Analyse des Ist-Falls

Der PFB S.17 geht auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung PTV 6/02 für das Jahr 1999 von einem durchschnittlichen Tagesverkehr auf der Loschwitzer Brücke von 34.500, auf der Albertbrücke von 47.500 und auf der Carolabrücke von 58.500 Fahrzeugen aus. Diese Analyse passt zu einer stetigen Steigerung der Verkehrsbelastung im Dresdner Straßennetz, wie sie PTV zwischen 1996 und 2001 feststellt.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14, S.18ff.

Diese Annahmen sind aber durch die tatsächliche Entwicklung in einer Weise überholt, die die gesamte Datengrundlage zum Einsturz bringt.

##### b) Strukturdatensätze der Stadt für 1999

Das Gutachten der PTV AG verwendet Strukturdatensätze, die ihr die Stadt am 15.2.2001 übergeben hat.

Glaubhaftmachung: Schreiben der Stadtverwaltung vom 24.11.2003, Nachlieferung 12/03, S.4.

Die PTV AG verwendete diese Daten auch in der Berechnung weiterer Netzfälle vom November 2003.

Daher ist zunächst festzuhalten, dass der PFB vom 25.2.2004 auf mindestens 3 Jahre alten Daten beruht. Der Verkehrsuntersuchung von 2002 ist zudem zu entnehmen, dass der Ist-Zustand für das Jahr 1999 berechnet wurde:

„Die Nachfrageberechnung wurde für das Jahr 1999 durchgeführt“

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV AG 2002, S.22, Anlage 14, mit Tabelle S.23 und Anlage 2.2.

*c) Kritik: Drastische Verminderung des Brückenverkehrs seit 2000*

Der PFB beachtet nicht, dass sich die Verkehrsbelegung der Brücken seit 1999 dramatisch vermindert hat. Dies geht aus einer Antwort der Stadtverwaltung auf eine Anfrage im Stadtrat vom 12.2.2004 hervor. Nach den offiziellen Angaben der Stadt ist die Belegung der Dresdner Zentrumsbrücken seit dem Jahr 2000 kontinuierlich und drastisch zurückgegangen. Danach führen 2003 auf der Carolabrücke 51.100, auf der Albertbrücke 43.500 und auf der Loschwitzer Brücke nur noch 32.100 Fahrzeuge am Tag.

Glaubhaftmachung: Antwort der Stadtverwaltung vom 12.2.2004, Anlage 44.

Auch der Unterlage „Planrechtfertigung“ vom Dezember 2003 ist zu entnehmen, dass Verkehrszählungen für 2000/2001 für die Carolabrücke Belegungen von 50.900, für die Albertbrücke von 42.300 und für die Loschwitzer Brücke von 33.800 ergeben hätten.

Glaubhaftmachung: Schreiben der Stadtverwaltung vom 24.11.2003, Nachlieferung 12/03, S.11.

Die Entwicklung der Verkehrsbelastung ist in folgender Tabelle zusammengestellt:

<b>Brücke</b>	<b>Analyse 1999</b>	<b>Belegung 2003</b>	<b>Änderung</b>
BAB A 4	67.000	78.000	+ 11.000
Flügelwegbrücke	30.500	33.200	+ 2.700
Marienbrücke	39.000	29.800	- 9.200
Augustusbrücke	13.500	8.400	- 5.100
Carolabrücke	58.500	51.100	- 7.400
Albertbrücke	47.000	43.500	- 3.500
Loschw. Brücke	34.500	32.100	- 2.400
Summe	290.000	276.100	- 13.900

**Vergleich: Analysedaten 1999 mit tatsächlicher Entwicklung der Belegung**

Daher ist festzustellen, dass seit nunmehr fast 4 Jahren ein stabiler Trend zu einer wesentlich geringeren Belastung der drei genannten Elbebrücken anhält. Die Innenstadtbrücken (Marienbrücke, Augustusbrücke, Carolabrücke, Albertbrücke) weisen daher 25.000 Fahrzeuge weniger am Tag auf. Auch die nach dem PFB „maßgeblichen“ Brücken (Loschwitzer, Albert- und Carolabrücke) sind jetzt schon 13.300 Fahrzeuge entlastet.

Trotz des starken Anstiegs auf der BAB 4 werden die Dresdner Elbebrücken insgesamt um fast 14.000 Fahrzeuge am Tag entlastet. Dies entspricht fast 5% der Belegung von 1999.

*d) Gesamt-Straßenverkehrsbelastung und modal-split*

Der absolute Rückgang der Verkehrsbelastung zeigt sich auch in der Gesamtentwicklung des städtischen KfZ-Verkehrs. Nach einem Höhepunkt 1999 sinkt der Verkehr seitdem kontinuierlich und drastisch. 2002 wird etwa das Niveau von 1997 erreicht.

Glaubhaftmachung: LH, Dresden, Statistische Informationen 2002, Dezember 2003, Anlage 42, S.223.

Die „Verkehrsmittelanteile nach Wegen“, der sogenannte „modal split“, weist zwar aus, dass der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs von 1991 bis 1998 stark von 36,1 auf 43,9% gestiegen ist. Dies spiegelt den starken Anstieg nach der Wende wieder. Seit 1998 stagniert der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs aber und geht sogar leicht zurück. Im Jahr 2003 betrug sein Anteil 43 %, also fast 1 % weniger als 1998.

Glaubhaftmachung: Amtsblatt Dresden, 19.2.2004, Anlage 45.

*e) Folgen für die Entlastungswirkung*

Der PFB vergleicht den Nullfall 2015 (Verkehrsbelegung im Jahr 2015 ohne Bau der WSB) mit dem Planfall 2015 (Verkehrsbelegung im Jahr 2015 nach dem Bau der WSB), um mit diesem Vergleich die Entlastungswirkung der WSB darzulegen (PFB S.18):

*„Mit der Waldschlößchenbrücke sinken die werktäglichen Verkehrsbelastungen im Jahr 2015 von 58.500 auf 51.000 KfZ/24 h (Carolabrücke), von 49.000 auf 37.000 KfZ/h (Albertbrücke) und von 37.000 auf 33.500 KfZ/h (Loschwitzer Elbbrücke).“*

Die Antragsteller stellen nicht in Frage, dass für die Berechnung der Entlastungswirkung einer WSB der Nullfall 2015 und der Planfall 2015 zu vergleichen sind und nicht der Ist-Fall 1999 mit dem Planfall 2015. Dennoch wird die vom PFB angenommene Entlastungsnotwendigkeit widerlegt. Denn ein Vergleich der Ist-Belegung 2003 mit den Zahlen des Planfalls 2015 zeigt, dass die für das Jahr 2015 angestrebte Entlastung bereits heute bei der Carolabrücke und Loschwitzer Brücke **vollständig** und bei der Albertbrücke zu ca. 50% erreicht sind.

<b>Elbebrücke</b>	<b>Carolabrücke</b>	<b>Albertbrücke</b>	<b>Loschwitzer Brücke</b>
Ist-Belegung 1999 nach PFB	58.500	49.000	37.000
Plan-Belegung 2015 nach PFB	51.000	37.000	33.500
Ist-Belegung 2003 (Antwort 12.2.2004)	51.100	43.500	32.100

**Tabelle: Vergleich der Ist-Belegungen mit dem Planfall**

*f) Einstellungs- und Gewichtungsfehler*

Der PFB geht von den Analyse-Ist-Daten 1999 aus und bemißt daran die zu erwartende Entlastungswirkung. Die Belegungs-Daten für den Null- und den Planfall 2015 gründen ebenfalls auf den Belegungsdaten 1999. Nicht verkannt wird, dass die Berechnungen im Modell der PTV AG nicht an den Ergebnissen eines Jahres hängen, sondern Resultat von Mittelungen über mehrere Jahre hinweg sind.

Die Ausgangszahlen bilden aber allein die Steigerungen der 90er Jahre und damit die Folgen des Nachholbedarfs nach 1990 ab, nicht aber den starken Rückgang ab 2000. Daher wird der Bau der WSB methodisch einseitig mit der Spitze der Belegungen begründet, die davor und danach niedriger lagen. Er berücksichtigt damit gerade nicht längerfristige Entwicklungen.

Soll die Notwendigkeit des Brückenneubaus wie hier mit dem Entlastungsbedarf anderer Brücken begründet werden, müssen die derzeitige und die im Nullfall zu erwartende Belegung der Wirklichkeit entsprechend in die Abwägung eingestellt werden. Hier ist die Prognose der Entlastungswirkung für vorhandene Brücken im Planfall 2015 nicht wie rechtlich erforderlich „unter Berücksichtigung aller für sie erheblichen Umständen einwandfrei aufgestellt“ worden.

Hier standen sowohl der Stadt Dresden, als auch dem Antragsgegner die Daten über die deutlich sinkende Belegung der Carola-, Albert- und Loschwitzer Brücke zur Verfügung. Diese Entwicklung war sowohl der Stadt als auch dem Antragsgegner bekannt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt diese nicht nur in einer offiziellen Antwort bekannt gegeben hat, sondern auch der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der Nachlieferung mit Schreiben vom 24.11.2003 bekannt gegeben hat.

Glaubhaftmachung: Schreiben der Stadtverwaltung vom 24.11.2003, Nachlieferung 1.12.2003, S.11.

Der PFB berücksichtigt damit nicht alle im Zeitpunkt seines Erlasses zur Verfügung stehenden und maßgeblichen Daten. Verkehrsuntersuchung, Stadt und Planfeststellungsbehörde haben es unterlassen, ihr Prognosemodell an der Wirklichkeit zu kalibrieren und zu korrigieren.

Da die Berechnung des Null- und Planfalls ihrerseits auf der falschen Grundlage der Ist-Analyse 1999 beruht, ist auch sie nicht methodisch fachgerecht erstellt worden.

Die Abwägung leidet damit an dem offensichtlichen und erheblichen Mangel einer falschen Sachverhaltsermittlung und -einstellung. Der Antragsgegner begründet den PFB wesentlich mit der Entlastungsnotwendigkeit. Wegen der angeblich besseren Entlastungswirkung verwirft er das Alternativkonzept 3. MB mit Südwestumfahrung. Somit liegt auch eine erhebliche Fehlgewichtung in der Abwägung vor.

#### *10.2.6. Methodisch unrichtige Berücksichtigung des primär- und sekundär-induzierten Verkehrs*

Die Verkehrsprognose ist offensichtlich fehlerhaft, weil er den induzierten Verkehr nicht berücksichtigt. Induzierter Verkehr ist der, der aufgrund der Attraktivierung des Straßenverkehrsnetzes durch die WSB zusätzlich stattfindet. Primär-induzierter Verkehr ist eine Steigerung ohne Veränderung des Standorts des Verkehrsteilnehmers. Sekundär-induzierter Verkehr ist die Veränderung der Verkehrsströme, die durch den Umzug von Verkehrsteilnehmern entsteht, die sich auf das veränderte Verkehrsnetz einstellen. Obwohl eine Prognose einfach und erprobt möglich ist, unterschlägt die Verkehrsuntersuchung diesen Zusatzverkehr.

Glaubhaftmachung: Zeugnis des Prof. Dr. U. Becker, Lehrstuhl für Verkehrsökologie, TU Dresden.

In der Nachlieferung 12/03 hat die Stadt einen primär-induzierten Verkehr angegeben. Die Berechnungsgrundlagen werden nicht offen gelegt und sind wissenschaftlich nicht nachvollziehbar. Daher ist aus rechtlicher Sicht davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastung der WSB wesentlich höher sein wird, als prognostiziert – mit der Folge, dass alle Lärm- und Schadstoffberechnungen höher sind.

#### 10.3. Objektive Fehlgewichtung: Zielverfehlung

### 10.3.1. Verkehrskonzept 1994

Die Landeshauptstadt Dresden hat 1994 ein Verkehrskonzept verabschiedet, das mit verwaltungsintern bindender Wirkung immer noch in Geltung ist. Darin ist als erste zu errichtende Brücke die 3. Marienbrücke mit der Südwestumfahrung der Innenstadt im Bereich des Bahndamms aufgeführt. Unter „5.6. Rahmenprogramm Hauptverkehrsstraßennetz“ – Stichwort „Brücken“ steht:

*„Der Neubau weiterer Elbquerungen ergibt sich aus dem Zustand und der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Elbbrücken. Angenommen werden kann daher folgende Rangfolge:*

- 1. Komplexe Lösung der Elbquerung aller Verkehrsträger an der Marienbrücke*
- 2. Lösung der Probleme am „Blauen Wunder“*
- 3. Lösung der Waldschlösschen-Elbquerung als städtische Verbindung“*

Diese Rangfolge spiegelt sich auch im „Hauptstraßen- und Brückenprogramm der 1. Realisierungsetappe“ wieder.

Glaubhaftmachung: Verkehrskonzept 1994, S.34f, Anlage 14.

Im Verkehrskonzept 1994 wurde daher nicht nur die 3. Marienbrücke gegenüber einer Waldschlösschen-Elbquerung (nicht Brücke!) priorisiert, sondern auch die Waldschlösschen-Elbquerung als „städtische Verbindung“ festgelegt. Auch der geltende Flächennutzungsplan von Dresden aus dem Jahr 1998 enthält die 3.MB.

### 10.3.2. Veränderungen der vorgeblichen Planungsziele im Planfeststellungsverfahren

Die im PFB angegebenen Ziele können schon deshalb nicht als ernsthaft verfolgt betrachtet werden, weil sie sich mehrmals während des Planfeststellungsverfahrens geändert haben. So weichen die im PFB angegebenen Ziele von den in den Antragsunterlagen zunächst angegebenen Zielen ab. Der PFB hat die systematische Verengung des „Planungsgebiets“ auf den Bereich zwischen Carola- und Loschwitzer Brücke vorgenommen, nachdem sich im Erörterungsverfahren die Unhaltbarkeit der bisher vorgetragenen Planrechtfertigung zeigte.

#### a) Erläuterungsbericht Januar 2003

Im eingereichten Erläuterungsbericht (Unterlage 1.1) wurden allenfalls ansatzweise Planrechtfertigungsgründe angegeben. Unter der Überschrift „0. Vorbemerkungen“, S.4, wird auf die Ziele des geltenden Dresdner Verkehrskonzepts von 1994 verwiesen, einen „*umweltverträglichen, sozialverträglichen und ortsverträglichen Stadtverkehr*“ herauszubilden. Zudem habe „*das Verkehrsbauwerk ... die Aufgabe, das Stadtgebiet vom großräumigen Binnenverkehr und vom regionalen Durchgangsverkehr zu entlasten.*“

Glaubhaftmachung: Unterlage 1.1, S.4.

Auf S.7 wird ausgeführt, dass das Brückenbauwerk „*die Verbindung zwischen der Fettscherstraße im Süden ... und dem Waldschlösschenareal im Norden*“ herstelle. Weiterhin solle die WSB „*ein Teilstück der Staatsstraße 167 sein, die vom Schillerplatz über das Käthe-Kollwitz-Ufer bis Altstädter Brückenkopf geführt wird.*“

Glaubhaftmachung: Unterlage 1.1, S.7

Auch unter der Überschrift „2. Notwendigkeit der Baumaßnahmen“ auf S.19ff. werden entgegen der Ankündigung keine Gründe für den Bau der WSB genannt. Stattdessen wird ein

Abriß der „historischen Entwicklung der Elbebrücken in Dresden“ sowie der bisherigen Planungen am Standort Waldschlößchen referiert.

Glaubhaftmachung: Unterlage 1.1, S.19ff.

Im Ergebnis werden in den Antragsunterlagen nur folgende Planungsziele angegeben:

- (1) Förderung eines umwelt-, sozial und ortsverträglichen Stadtverkehrs
- (2) Entlastung des Stadtgebiets vom großräumigen Binnenverkehr und regionalem Durchgangsverkehr
- (3) WSB als Teil der Staatsstraße 167

b) „Gegendarstellung“ 2003

Die Umweltverbände haben in ihrer Einwendung auf das Fehlen der Planrechtfertigung hingewiesen. Darauf sah sich die Stadt veranlaßt, erstmalig Gründe in der sogenannten „Gegendarstellung“ nachzuschieben. Dabei handelt es sich um eine Erwiderung der Stadt auf die Einwendungen an das Regierungspräsidium Dresden und zugleich eine Art „Sprechkonzept“ der Vertreter der Stadt für den Erörterungstermin. Danach sei

*„das planerische Ziel die Entlastung der bestehenden Elbebrücken und der Knotenpunkte in deren Einziehungsbereich. Dies wird insbesondere durch die Bündelung und Verlagerung des Durchgangsverkehrs sowie eine bessere Führung des Quell- und Zielverkehrs über leistungsfähige Verkehrszüge wie die Stauffenbergallee und die Waldschlößchenbrücke erreicht. Dadurch wird auch die Erreichbarkeit der Ortsteile untereinander und von Quellen außerhalb des Stadtgebietes verbessert, sowie die Funktion Dresdens als Oberzentrum gestärkt.“*

Insbesondere seien für die Carola- und die Albertbrücke „sowie deren innerstädtische Einzugsbereiche Entlastungen festzustellen.“ Ebenso erfolge eine Entlastung der Radialen Hansastraße und Königsbrückerstraße südlich der Stauffenbergallee und der Bereiche um den Albertplatz.

Die Mehrbelastungen auf der Stauffenbergallee, der Fetscherstraße und dem Käthe-Kollwitz-Ufer östlich der WSB entsprächen der beabsichtigten Bündelung. Die Innenstadt werde entlastet und die Erreichbarkeit der oberzentralen Einrichtungen verbessert.

Glaubhaftmachung: Gegendarstellung S.818f., Anlage 20.

Daher werden nun folgende Planungsziele angegeben:

- (1) Entlastung der Elbebrücken und ihrer Knotenpunkte
- (2) Bündelung des Verkehrs über leistungsfähige Verkehrszüge wie Fetscherstraße, Käthe-Kollwitz-Ufer und Stauffenbergallee
- (3) Entlastung der Hansastraße und der Königsbrückerstraße
- (4) Entlastung der Innenstadt

c) Schreiben zur „Planrechtfertigung“ und den „Planungszielen“ vom Dezember 2003

Nach Vertiefung und Untersetzung der Kritik durch die Umweltverbände forderte das RP im „Nachforderungskatalog“ vom Oktober 2003 eine Darlegung der Gründe, die für den Bau der WSB sprechen. Das RP formulierte: „Welches sind die planerischen Ziele der WSB, insbesondere solche, die sich mit Brücken an anderen Standorten (Alexander-Puschkin-Platz, 3. Marienbrücke) nicht erreichen lassen?“. Die Stadt übergab daraufhin im Dezember 2003 einen Schriftsatz unter dem Titel „Planrechtfertigung“.



Glaubhaftmachung: Schriftsatz „Planrechtfertigung“ der Stadt, dem RP übergeben im Dezember 2003, bei den Verfahrensakten des RP.

Neben der Erwähnung des Verkehrskonzepts 1994 werden wiederum Stadtratsbeschlüsse im einzelnen aufgeführt. Bezüglich des Vergleichs mit der 3. Marienbrücke führt die Stadt keine Argumente an, sondern verweist auf die Entscheidung des sogenannten „Brückenworkshops“ von 1996. Abschließend wird ausgeführt:

*„Betreffs Planrechtfertigung bleibt insofern abschließend festzustellen, dass die derzeitige Beschluslage mit den für die Beantragung eines erneuten Planfeststellungsverfahrens eingereichten Unterlagen konform geht.“*

Hier wird deutlich, dass die Stadt rechtsirrig die Planung allein durch die Stadtratsbeschlüsse für gerechtfertigt hält. Infolgedessen hat sich die Stadt auch niemals ernsthaft Rechenschaft über die verkehrlichen, umweltmäßigen und städtebaulichen Wirkungen der Brückenvarianten abgelegt!

Im Dokument „Planungsziele“ werden folgende Ziele aufgeführt, die mit der WSB erreicht werden sollen:

- (1) Lückenschluß im Hauptverkehrsstraßennetz
- (2) Verbindung zwischen dem Dresdner Südosten und Nordwesten
- (3) Entlastung der „maßgeblichen“ Innenstadtbrücken
- (4) Mobilisierung „latent“ vorhandenen Verkehrs
- (5) Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs
- (6) „Großräumige Verkehrsberuhigung“ in der Neustadt, Johannstadt und Pirnaischer Vorstadt
- (7) „Havarie- und Hochwasservorsorge“

### *10.3.3. Systematische Verengung des „Planungsgebiets“ im PFB*

Der PFB beruht auf einem Abwägungsfehler, weil er wesentlich zu beachtende Sachverhalte nicht in die Abwägung einstellt (Einstellungsfehler). Stattdessen wählt er das Abwägungsmaterial in einer Weise selektiv und willkürlich in einer Weise aus, dass es die Waldschlößchenbrücke zu rechtfertigen scheint.

#### *a) „Planungsgebiet“ Albertbrücke – Loschwitzer Brücke*

Der PFB erklärt den Raum zwischen Albertbrücke und Loschwitzer Brücke zum „Planungsgebiet“. Nur so wird die Behauptung auf S.17 möglich, dass „im Planungsgebiet ... zur Zeit keine Verkehrsverbindung zwischen der links- und rechtselbischen Seite“ existiere. Auch die Wirkungsanalyse der Waldschlößchenbrücke wird auf diesen engen Raum begrenzt. Ausgeklammert werden die Zentrumsbrücken Augustusbrücke und Marienbrücke sowie die Innenstadt innerhalb des 26er-Rings.

#### *b) Willkürlichkeit der Verengung*

Die Verengung der Betrachtung auf das unmittelbare Umfeld der WSB einerseits steht im Widerspruch zur Heranziehung anderer Argumente, die die WSB rechtfertigen sollen und andererseits das gesamte Stadtgebiet betreffen. So soll die WSB als Hauptverkehrsstraße und Staatsstraße große Verkehrsströme bündeln und das Radialnetz des 26er-Rings vom „großräumigen Binnenverkehr“ entlasten (PFB S.17ff.).

Das Verkehrsmodell bezieht die gesamte Stadt und sogar das Umland in die Betrachtung ein. In der Verkehrsuntersuchung werden nicht nur die Loschwitzer, Carola- und Albertbrücke, sondern alle Dresdner Brücken betrachtet.

Zudem unterstellt die Verkehrsuntersuchung westlich des Stadtzentrums eine Brücke Erfurter Straße. Der PFB argumentiert aber allgemein mit einer Verbindung des Dresdner Südostens mit dem Dresdner Nordwesten.

Die Stadt selbst hat in einer Antwort vom 30.3.2004 auf eine Anfrage im Stadtrat bestätigt, dass die WSB in ihrer vierspürigen Variante Auswirkungen auf den gesamten Untersuchungsraum des Verkehrsmodells Dresdens (Stadt Dresden und Umland) hat:

*„Eine Besonderheit bilden großräumig wirkende Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Änderung der Waldschlöbchenbrücke von zwei auf vier KfZ-Spuren). Hier wurde eine sehr umfangreiche Neuberechnung der Verkehrsprognose erforderlich.“*

Glaubhaftmachung: Antwort der Stadt vom 30.3.04 auf eine Anfrage, Anlage 34, S.2.

Werden daher alle Teile der Stadt und das gesamte Radialnetz in seinem Bezug zum Hauptverkehrsstraßennetz betrachtet, können Wirkungen auf die Gesamtstadt nicht bei der Betrachtung der Entlastungswirkungen an anderer Stelle ausgeblendet werden.

#### *10.3.4. Zusammenfassung*

Deutlich ist die **Verschiebung** und **Verengung** der Argumentation: Sollte zunächst das „Stadtgebiet“, später die Innenstadt und die Innenstadtbrücken entlastet werden, soll die WSB nun dem „Lückenschluß“ im „Hauptverkehrsstraßennetz“ und der Mobilisierung latenter Verkehrsbedürfnisse dienen. Das Ziel einer Entlastung der Innenstadtbrücken wird auf eine Entlastung der Carola-, Albert- und Loschwitzer Brücke verengt. Der PFB übernimmt diese Veränderungen völlig unkritisch. Er setzt mit der Verengung des „Planungsgebietes“ ein. Entsprechend wird eine Entlastung der Innenstadt nicht mehr angeführt. Der PFB hebt stattdessen im Einklang mit der im Dezember 2003 vorgetragenen Argumentation der Stadt Lückenschluß, Verbindungsfunktion und „Mobilitätsgewinn“ hervor. Dieses Vorgehen dient ganz offensichtlich der nachträglichen Begründung des Ausschluß der 3. Marienbrücke aus der Betrachtung, weil diese eben die ursprünglich genannten Ziele Innenstadtentlastung und Entlastung der Innenstadtbrücken viel besser als die WSB erreicht.

#### 10.4. Zur Entlastungswirkung der WSB

##### *10.4.1. Keine objektive Entlastungsnotwendigkeit der Brücken*

###### *a) Gegenwärtige Verkehrsbelegung*

Die Stadt verengt die Betrachtung im Schreiben zur Planrechtfertigung auf die „maßgeblichen“ und „vordringlich zu entlastenden Innenstadtbrücken“, womit die Carola- und die Albertbrücke gemeint sind. Die „Maßgeblichkeit“ und „Vordringlichkeit“ soll offenbar mit der derzeitigen Überlastung begründet werden. Wie die Entwicklung der Verkehrsbelegungen auf den Brücken seit 2000 zeigt, kann von einer Überlastung nicht die Rede sein. Vielmehr liegt die derzeitige Belastung der Carolabrücke heute schon auf dem Niveau, dass 2015 mit dem Bau der WSB erst erreicht sein soll. Auch die derzeitige Belastung der Albertbrücke liegt ca. 20% unter dem angenommenen „Überlastungs“-Niveau, das jedenfalls bis 1999 auch abgewi-

ckelt wurde. Auch die Belegung des „Blauen Wunders“ liegt deutlich unter der angenommenen Ist-Belegung.

*b) Zuwachs im Dresdner Westen*

Will man das Argument der Notwendigkeit einer Entlastung schon aufgreifen, gilt diese für den Dresdner Westen und nicht den Osten. Dies wird deutlich, wenn man die Belegung der beiden westlichen Brücken (unter Weglassung der Autobahnbrücke) und der beiden östlichen Brücken im Nullfall betrachtet:

	<b>Westliche Brücken: Marienbrücke + Flügelwegbrücke</b>	<b>Östliche Brücken: Albertbrücke + Loschwitzer Brücke</b>
<b>Prognose DTV 2010 (Unterlage 1.1, S.28)</b>	90.000	85.000
<b>Prognose DTV 2015 (PTV 11/03)</b>	93.500	89.500

**Prognostizierte Belastung der westlichsten und östlichsten Brücken im Nullfall 2015**

Die Verkehrsuntersuchung zeigt zudem, dass im Nullfall der Hauptzuwachs der Brückenbelegungen auf der Autobahnbrücke und der Flügelwegbrücke erwartet wird, insgesamt 39.500 Fahrzeuge am Tag. Hinzu kommt nach dem Willen der Stadt noch eine Brücke Erfurter Straße mit weiteren 39.500 Fahrzeugen. Der prognostizierte Zuwachs auf den westlichen Elbebrücken würde dann 79.000 Fahrzeuge betragen!

Dagegen erwartet die Verkehrsuntersuchung im Nullfall bei den östlichen Brücken Carolabrücke, Albertbrücke und Loschwitzer Brücke lediglich einen Zuwachs von 4.500 Fahrzeugen.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV AG 6/02, Anlage 14, Tabelle S.25.

Daher ist festzuhalten, dass eine Entlastungsnotwendigkeit im Dresdner Osten nach den Verkehrsprognosen gerade nicht nachgewiesen ist.

*10.4.2. Keine Entlastung der Innenstadt*

Der PFB nennt eine Entlastung der Innenstadt nicht mehr als Planungsziel. Dieses Planungsziel hat dagegen die Stadt in den Planunterlagen und der öffentlichen Debatte ständig in den Vordergrund gerückt. So verspricht die Stadt im Schreiben zu den Planungszielen (Nachlieferung 12/03) eine „*abschirmende Wirkung auf das Zentrum*“ durch den Bau der WSB.

*a) Stadtring und Petersburger Straße*

Die zentrale Verkehrsachse der Innenstadt auf der Altstädter Seite ist die Petersburger Straße zwischen Carolabrücke und Hauptbahnhof. Nach dem Verkehrskonzept 1994 soll die Petersburger Straße zurück gebaut werden und im südlichen Bereich in ihrer Verkehrsbedeutung stark zugunsten der Wiederherstellung des Stadtrings um die Altstadt zurückgestuft werden.

Glaubhaftmachung: Verkehrskonzept, Anlage 14, S.42 mit Plan 25.

Die Verkehrsuntersuchungen zur Planung der WSB unterstellen diesen Fall aber gerade nicht.

Glaubhaftmachung; Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14, S.12.

Dies wird durch die Prognosen für den Null- und den Planfall 2015 bestätigt. Danach beträgt im Nullfall der DTV auf der Petersburger Straße im Bereich des Pirnaischen Platzes 56.000 Fahrzeuge am Tag. Südlich der Lennéstraße werden 24.000 Fahrzeuge prognostiziert. Im Planfall 2015 soll der Verkehr im Bereich des Pirnaischen Platzes 55.000 und südlich der Lennéstraße 25.000 Fahrzeuge betragen.

#### *b) Übrige Altstadt und Pirnaische Vorstadt*

Auch bei der Wilsdruffer Straße bleibt die Verkehrsbelegung im Null- und Planfall gleich (jeweils 14.000 DTV im östlichen Teil und 11.000 im westlichen Teil). Auf dem Dr.-Külz-Ring tritt sogar eine Steigerung von 27.000 auf 28.500 Fahrzeuge ein. Die Belegung auf dem Terrassenufer westlich der Carolabrücke bleibt praktisch gleich (von 25.500 bis 27.500 auf 25.500 bis 26.500), östlich der Carolabrücke steigt sie sogar an (von 23.500 auf 25.000).

In der Pirnaischen Vorstadt tritt ebenfalls keine Entlastung ein. Der Verkehr auf der Güntzstraße steigt gegenüber dem Nullfall mit 36.500 um 2000 Fahrzeuge auf 38.500 im Planfall 2015 an.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14, Karten Anlage 3.1 und 3.2.

Somit ist eindeutig festzustellen, dass der Bau der WSB gerade keine Entlastung der innerstädtischen Verkehrsachsen ermöglicht, sondern teilweise eine Steigerung bewirkt. Von einer „Abschirmung des Zentrums“ kann nicht die Rede sein.

#### *c) Schillerplatz*

Die „Zulaufstrecken“ der Loschwitzer Brücke werden gerade nicht entlastet. Wie die Verkehrsuntersuchung ausweist, wird die Tagesbelegung im Planfall 2015 am Kollwitzufer um 4.500, auf der Naumannstraße um 2.500 und auf der Tolkewitzer Straße noch um 1.000 Fahrzeuge anwachsen.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14, Karten Anlage 3.3.

### *10.4.3. Hauptsächliche Entlastungswirkung durch die Brücke Erfurter Straße*

#### *a) Zielgerichtete Einfügung*

Verkehrsmodell und Verkehrsuntersuchung setzen den Bau einer neuen Brücke westlich der Marienbrücke, die Brücke Erfurter Straße, bis 2015 voraus. Eine Brücke Erfurter Straße wurde aber nur deshalb in das Verkehrsnetz 2015 eingefügt, um die vorgeblich bessere Entlastungswirkung der WSB glaubhafter erscheinen zu lassen. So belegen die Berechnungen der Verkehrsuntersuchung der PTV AG vom 21. November 2003 für den „Netzfall 2“ (Wirkungen der WSB ohne Brücke Erfurter Straße), dass die Belastung der WSB selbst ohne Brücke Erfurter Straße höher ist und zudem die Entlastungswirkung der WSB ohne Brücke Erfurter Straße niedriger ausfällt.

Dies bestätigt im übrigen die Stadt in ihrem Schreiben „Anfragen zur Verkehrsprognose“ vom 24.11.2003 ausdrücklich. Auf die Frage des Antragsgegners „*Warum ist in der zugrundgelegten Prognose die Brücke Erfurter Straße, aber nicht die 3. Marienbrücke enthalten, die möglicherweise früher realisiert werden soll?*“ antwortet sie:

„Hierbei handelt es sich um eine planungshoheitliche Entscheidung der Landeshauptstadt Dresden, die in der Phase der Vorbereitung der Modellierung zur Verkehrsprognose 2015 getroffen wurde.“

Glaubhaftmachung: Schreiben „Anfragen zur Verkehrsprognose“, Nachlieferung 12/03, S.1.

*b) Anstieg der Belastung der WSB*

Die Verkehrsuntersuchung PTV 2002 gibt die Belegung der Elbbrücken im Fall des Baus der WSB für 2015 wie folgt an:

<b>„Entlastung“ durch WSB</b>	
<b>Brücke</b>	<b>Planfall 2015</b>
BAB A 4	93.000
Flügelwegbrücke	42.500
Erfurter Straße	37.500
Marienbrücke	33.000
Augustusbrücke	8.000
Carolabrücke	51.000
Albertbrücke	37.500
Loschw. Brücke	33.500
Summe	381.000

**Brückenbelastungen im Planfall 2015 (mit Brücke Erfurter Straße)**

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14, S.28.

Die Berechnung des Netzfalls 2 gestattet die Schlußfolgerung, dass der Tagesverkehr auf der WSB ohne die Brücke Erfurter Straße von 45.500 auf 47.500 Fahrzeuge steigt:

<b>Brücke</b>	<b>Planfall 2015</b>
BAB A 4	93.000
Flügelwegbrücke	47.500
Marienbrücke	43.000
Augustusbrücke	11.500
Carolabrücke	54.000
Albertbrücke	39.000
WSB	47.500
Loschwitzer Br.	34.500
Summe	370.000

**Brückenbelastungen im „Netzfall“ 2: Planfall 2015 ohne Brücke Erfurter Straße**

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 11/03, Nachlieferung 12/03, S.22.

*c) Wesentlich geringere Entlastung der „maßgeblichen“ Brücken*

Schließlich fällt auf, dass die vom PFB für „maßgeblich“ erklärten Brücken Carolabrücke, Albertbrücke und Loschwitzer Brücke in erster Linie durch eine Brücke Erfurter Straße, also eine Brücke im Westen, und nicht durch die WSB entlastet würden!

So würde ohne Brücke Erfurter Straße der Tagesverkehr auf der Carolabrücke statt auf 51.000 nur auf 54.000 sinken, auf der Albertbrücke statt auf 37.500 nur auf 39.000 und auf der Loschwitzer Brücke statt 33.500 auf 34.500. Bemerkenswert ist auch, dass die Entlastung „der“ Innenstadtbrücke, nämlich der Augustusbrücke, offensichtlich nicht durch die WSB, sondern die Brücke Erfurter Straße verursacht wird:

<b>Belegungen der Elbebrücken</b>		
<b>Ohne Brücke Erfurter Straße</b>		<b>Mit Brücke Erfurter Straße</b>
<b>Brücke</b>	<b>Planfall 2015</b>	<b>Planfall 2015</b>
BAB A 4	93.000	93.000
Flügelwegbrücke	47.500	42.500
Marienbrücke	43.000	33.000
Augustusbrücke	11.500	8.000
Carolabrücke	54.000	51.000
Albertbrücke	39.000	37.500
Loschwitzer Brücke	34.500	33.500

### **Vergleich der Entlastungswirkungen mit oder ohne Brücke Erfurter Straße**

#### 10.5. Zwei- oder Vierspurigkeit

Der PFB versucht S.24 die Vierspurigkeit der Brücke zu begründen. Er verweist auf die Verkehrsprognose von 45.500 Fahrzeugen am Tag im Jahr 2015. Weiterhin sei Vierspurigkeit „im Hinblick auf Kapazitätsgrenzen für Sonderfälle (z.B. Umleitungen, Havariesituationen)“ (!) geboten.

Der Antragsgegner verkennt, dass sich die Kapazität der Brücke an den verfolgten Planungszielen zu orientieren hat. Tatsächlich reicht eine zweispurige Variante für die von Stadt und Antragsgegner angegebenen Ziele aus. Zu einer vertieften Auseinandersetzung hätte Anlaß bestanden, da die GRÜNE LIGA die Aufweitung auf vier Spuren in der Einwendung gerügt und eine Neuberechnung der Verkehrswirkungen einer zweispurigen WSB gefordert hatte.

##### *10.5.1. Planungsgeschichte*

###### *a) Ursprüngliche Zweispurigkeit*

Die Vierspurigkeit ist besonders begründungsbedürftig, da der Stadtratsbeschluß vom 15. August 1996, auf den sich die Stadt laufend beruft, ausdrücklich eine Beschränkung auf zwei Fahrspuren und 30.000 Fahrzeuge vorgesehen hatte:

Glaubhaftmachung: Stadtratsbeschluß vom 15.8.1996, Nr.1711-42-1996, Anlage 46.

Die Planung 2000, die vom Antragsgegner zurückgewiesen worden war, hatte ebenfalls nur zwei Fahrspuren und eine Belegung mit 35.000 Fahrzeugen am Tag vorgesehen. OB Roßberg selbst hatte noch 2002 im Zusammenhang mit einer beabsichtigten Umplanung („Holländische Rampen“) der Hangkante am Neustädter Ufer eine zweispurige Brücke mit einer Tagesbelegung von 35.000 Fahrzeugen in den Stadtrat eingebracht.

Glaubhaftmachung: Vorlage Nr.1937 vom 8.4.2002, Anlage 47, S.2 unten.

###### *b) Umplanung auf Vierspurigkeit*

Der Stadtrat hat dann nicht nur die Umplanung verworfen, sondern am 2.5.2002 eine **Brücke mit vier Spuren** unter Wegfall der Straßenbahnoption beschlossen. Eine Begründung für diese Vergrößerung wird nicht gegeben.

Glaubhaftmachung: Beschluss-Nr.: V 1937-43-2002, Amtsblatt Dresden vom 16.5.2002, Anlage 48, S.12 mittlere Spalte unten.

Eine Begründung wäre notwendig gewesen, da die Stadt sehr wohl wußte, dass die Erhöhung von zwei auf vier Auto-Fahrspuren eine „*großräumig wirkende Infrastrukturmaßnahme*“ ist, die das gesamte Verkehrsmodell im Raum Dresden und Umland verändert. Aus diesem Grund hatte die Stadt auch eine völlige Neuberechnung in Auftrag gegeben.

Glaubhaftmachung: Antwort der Stadt auf eine Anfrage vom 30.3.2004, Anlage 34, S.2.

Anders als jetzt vorgetragen, war auch nicht eine andere Verkehrsprognose Ursache der Ausweitung auf vier Spuren, vielmehr folgt die neu prognostizierte Belegung mit 45.500 Fahrzeugen am Tag ursächlich aus der Aufweitung! Dies geht eindeutig aus dem Informationsschreiben des OB an den Antragsgegner vom 4.7.2002 hervor:

*„Die durchgängige Vierstreifigkeit des Verkehrszuges hat eine Erhöhung der Verkehrsbelastung auf der Brücke auf etwa 45.000 KfZ/d zur Folge.“*

Glaubhaftmachung: Schreiben des OB vom 4.7.2002, Anlage 49.

#### *c) Sachwidrige Einflußnahme des SMWA*

Die „Gegendarstellung“ der Stadt belegt, dass die Planer aufgrund der internen Einflußnahme des Sächsischen Ministeriums für Wirtschaft und Arbeit - SMWA - auf eine vierspurige Variante festgelegt waren. So wird in Auseinandersetzung mit der von der BI Verkehrsfluß vorgelegten Variante einer Untertunnelung der Elbe ausgeführt:

*„Der Tunnel (ergänze: der BI Verkehrsfluß) wird ab der Bautzner Straße bis zum Portal der Stauffenbergallee nur 3-streifig weitergeführt. Dies würde den Forderungen des SMWA nach einer generellen 4-Streifigkeit widersprechen.“*

Glaubhaftmachung: Gegendarstellung, Anlage 20, S.839.

Diese Einflußnahme des SMWA geht auch aus der Vorlage des OB, Nr.1937, hervor:

*„Für den Tunnel in der Waldschlößchenstraße wurden zweistreifige und vierstreifige Querschnitte mit verschiedenen Untervarianten untersucht. Gemäß einer Festlegung zwischen dem Oberbürgermeister und dem SMWA ist dieser Tunnel wegen der zu gewährleistenden höchstmöglichen Sicherheit und zur maximalen Gefahrenabwehr zweizellig mit zwei Fahrstreifen pro Tunnelröhre auszuführen.“*

Glaubhaftmachung: Vorlage Nr.1937 vom 8.4.2002, Anlage 47, S.3 unten.

Aufgrund dieser Festlegung erkannten weder die Stadt noch die weisungsunterworfenen Planfeststellungsbehörde ihre Rechtspflicht, sich ernsthaft mit der Begründbarkeit einer vierspurigen Variante auseinander zu setzen.

#### *10.5.2. Verkehrliche Wirkungen*

##### *a) Vergleich der Entlastungswirkungen*

Stellt man jeweils die Angaben für den Nullfall und den Planfall aus den Verkehrsuntersuchungen aus dem gescheiterten Planfeststellungsverfahren 2000 (Vgl. Unterlage 1.1., Erläuterungsbericht, S. 28) einerseits und der Verkehrsuntersuchung PTV 2002 und der Verkehrsuntersuchung PTV 2003 andererseits zusammen, ergibt sich folgende Tabelle der jeweils angegebenen Entlastungswirkungen. Die Angaben sind zur besseren Vergleichbarkeit als Differenz zwischen Null- und Planfall ausgedrückt:

Brücke	Entlastung durch Waldschlößchenbrücke		
	Prognose 2010 (2-spurig)	Prognose 2015 alt - 4-spurig	Prognose 2015 neu - 4-spurig
<b>BAB A 4</b>	k. A.	k. A.	- 500
<b>Flügelweg</b>	0	- 1.000	- 1.500
<b>Marienbrücke</b>	0	- 1.000	- 1.500
<b>Augustus- brücke</b>	0	- 1.000	- 2.000
<b>Carolabrücke</b>	- 6.000	-7.500	- 7.000
<b>Albertbrücke</b>	- 15.000	- 12.000	- 12.500
<b>Blaues Wunder</b>	- 3.000	- 4.000	- 3.500
<b>Gesamtentlastung</b>	- 24.000	- 26.500	- 28.500
<b>Entlastung Innenstadt- brücken (Ma- rien-, Augus- tus-, Carola-, Albertbrücke)</b>	- 21.000	- 21.500	- 23.000

Glaubhaftmachung: Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1, S.28.  
Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14.  
Verkehrsuntersuchung PTV 11/03, Nachlieferung 12/03.

(1) Die neueste Verkehrsuntersuchung PTV November 2003 gibt die Summe der Entlastungen für die Dresdner Brücken mit 28.500 Fahrzeugen am Tag an. Bemerkenswert ist, dass die Entlastung sich seit dem Verkehrsgutachten 2002 nochmals um 2.000 Fahrzeuge von 26.500 auf 28.500 Fahrzeuge erhöht haben soll.

(2) Bemerkenswert ist zudem, dass die Entlastungswirkung einer vierspurigen Brücke nur unwesentlich höher als bei der zweispurigen Variante ist: Die zweispurige Variante der WSB soll die Brücken mit 24.000 Fahrzeugen entlasten.

(3) Betrachtet man allein die Entlastung der Innenstadtbrücken von der Marienbrücke bis zur Albertbrücke, beträgt die Entlastung mit 21.000 Fahrzeugen genau so viel wie bei der jetzt festgestellten vierspurigen Variante.

(4) Sogar bei der Entlastung der nach Ansicht des PFB „maßgeblichen“ Brücken Carolabrücke, Albertbrücke und Loschwitzer Brücke schneidet die zweispurige Variante besser ab als die vierspurige Variante: So entlastet die zweispurige Brücke die genannten Brücken um 24.000 Fahrzeuge, die vierspurige nach der Verkehrsuntersuchung PTV 11/03 nur um 23.000 Fahrzeuge!

Daraus ist zwingend zu entnehmen, dass die Vierspurigkeit der WSB mit dem Planungsziel einer besseren Entlastungswirkung nicht begründet werden kann. Die Planfeststellung einer vierspurigen Brücke ist somit nicht „erforderlich“ im Sinne der Planrechtfertigung.



### *b) Quellen und Ziele der WSB*

Der Antragsgegner begründet die WSB mit der Schaffung einer „direkten Verbindung“ der süd- und nordelbischen Stadtteile. Die erforderliche Dimensionierung einer stadtteilverbindenden Brücke kann daher an den in die Stadtteile fließenden Verkehrsströme abgeschätzt werden. Der Karte ist zu entnehmen, dass mindestens 1/3 der Tagesbelastung von 45.500 Fahrzeugen allein dem überörtlichen Verkehr zuzuordnen ist, nämlich 6.500 Fahrzeuge Richtung Radeberg und mindestens 8.500 Fahrzeuge Richtung von und zur A 4.

Glaubhaftmachung: PTV 6/02, Spinnenbelastung, Anlage 3.4, Anlage 14.

Die Spinnenbelastung belegt daher, dass für eine stadtteilverbindende Brücke die zweispurige Variante mit einer Belegung von 30.000 Fahrzeugen ausreichen würde.

## 10.6. Lückenschluß, Nord-Süd-Verbindung und „Mobilitätsgewinne“

### *10.6.1. Entlastung der Neustadt*

Der PFB gibt S.17 folgendes Planungsziel an:

*„Durch die WSB soll der Netzschluß über die Elbe im östlichen Raum zwischen der Loschwitzer Elbbrücke und den Zentrumsbrücken hergestellt werden. Hierdurch soll ermöglicht werden, starke Verkehrsströme um die zentralen Bereiche der Inneren und Äußeren Neustadt herumzuführen, diese zu entlasten, besser erreichbar zu machen und in ihrer Funktionalität zu verbessern.“*

Bemerkenswerterweise ist die Zielstellung schon in sich widersprüchlich: einerseits sollen starke Verkehrsströme um die Neustadt herumgeleitet werden, andererseits soll die Neustadt „besser erreichbar“ werden, also doch wohl mehr Verkehr hineingeleitet werden.

#### *a) Kein Linksabbieger in die Neustadt*

Die WSB verbessert jedenfalls nicht das angegebene Planungsziel der Erreichbarkeit der Neustadt. Denn aus Richtung Altstadt über die WSB fahrend ist kein unmittelbares Linksabbiegen in Richtung Neustadt möglich. Stattdessen wird der Verkehr zunächst nach rechts auf die Bautzner Straße Richtung Bühlau, dann nach links in die Fischhausstraße und wieder links durch die Heidepark Straße, Charlottenstraße, Radeberger Straße auf die Stauffenbergallee geführt. Erst am Olbrichtplatz ist ein Abbiegen nach links in die Königsbrückerstraße zur Neustadt möglich (sieht man vom Schleichverkehr über die Marienallee ab). Aufgrund dieser Umwege wird es für viele Autofahrer aus der Altstadt attraktiver bleiben, den Weg über die neustadtnähere Carolabrücke oder Albertbrücke zu nehmen.

#### *b) Keine „merkliche“ Entlastung der Verkehrsbelegung*

Um eine „merkliche Entlastung“ nachzuweisen, ist der Nullfall 2015 und der Planfall 2015 zu vergleichen. Nach der Verkehrsuntersuchung PTV vom 14.6.2002 wird die Königsbrücker Straße um 5.500 Fahrzeuge (29.500 auf 24.000), die Albertstraße um 5.500 (von 35.000 auf 29.500) und die Bautzner Straße je nach Straßenabschnitt um 1000 bis 2.500 Fahrzeuge entlastet.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, S.29 mit Anlage 3.3., Anlage 14.

Die angegebene Entlastungswirkung auf die Königsbrücker Straße trifft schon deshalb nicht zu, weil die Planfeststellung wiederum die Verkehrsabnahme seit 2000 nicht beachtet. So liegt die augenblickliche Verkehrsbelegung der Königsbrücker Straße auf den verschiedenen Abschnitten zwischen Albertplatz und Bischofsweg heute schon zwischen 24.000 und 28.000, und nicht bei 29.500 Fahrzeugen am Tag.

Glaubhaftmachung: Antwort der Stadtverwaltung vom 12.2.2004, Anlage 44.

Daher ist auch auf der Königsbrücker Straße die für 2015 durch den Bau der WSB angestrebte Entlastungswirkung heute fast schon erreicht. Eine „merkliche Entlastung“ ist daher nicht nachzuweisen.

#### *c) Zusätzliche Neubelastung*

Der PFB übernimmt einfach die Rhetorik der Stadt, ohne in eine Betrachtung oder gar Abwägung einzutreten. So verwundert es nicht, dass er die durch die WSB ausgelöste Mehrbelastungen in der Neustadt verschweigt. Dies gilt für Mehrbelastungen auf der Tannenstraße / Jägerstraße, die erst gar nicht in Zahlen ausgewiesen wird, sowie eine Mehrbelastung von 1.000 DTV auf dem Bischofsweg / Nordstraße.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Differenzkarte, Anlage 3.3., Anlage 14.

#### *d) Keine „bessere Erreichbarkeit“ der Neustadt*

Der Antragsgegner begründet den PFB damit, dass die WSB die Erreichbarkeit der Neustadt verbessere. Diese Aussage setzt voraus, dass tatsächlich Verkehrsströme über die WSB von und in der Neustadt nachgefragt werden. Dies belegt die Karte „Spinnenbelastung“ in der Verkehrsuntersuchung 2002. Die Spinnenbelastung weist die Quellen und Ziele des Verkehrs aus, der über die WSB im Jahr 2015 fahren soll. Die Neustadt weist aber keinerlei Quell- und Zielverkehr aus – wenn man von der Mehrbelastung von 1000 DTV über den Bischofsweg absieht.

Glaubhaftmachung: PTV 6/02, Spinnenbelastung, Anlage 3.4., Anlage 14.

#### *e) Keine „merkliche“ Entlastung beim Lärm*

Die Stadt hat zuletzt in ihren öffentlichen Presseverlautbarungen betont, dass der Straßenverkehrslärm in der Neustadt durch den Bau der WSB abnehmen würde. Dies ist nicht zutreffend, weil die Abnahme der dB(A)-Werte unter der Hörbarkeitsschwelle von 3dB(A) bleibt. Subjektiv ist keine Lärmabnahme wahrnehmbar.

Glaubhaftmachung: Karte, 2. Nachlieferung 12/03, Anlage 50.

#### *10.6.2. „Direkte“ Verbindung zwischen südlichen und nördlichen Stadtteilen*

Der Antragsgegner begründet den PFB mit der Schaffung einer „direkten“ Verbindung zwischen der Süd- und Nordseite der Elbe. In der Verkehrswissenschaft wird unter einer „direkten“ Verbindung eine Quelle-Ziel-Fahrbeziehung ohne Abbiegevorgang verstanden. Eine direkte Verbindung meint daher hier eine Fahrbeziehung zwischen der Fetscherstraße und der Stauffenbergallee. Die Verteilung der Verkehrsströme auf der Nordseite zeigt dagegen, dass mindestens 1/3 der prognostizierten 45.500 Fahrzeuge am Tag dem überregionalen Verkehr zuzuordnen sind. So gehen 6.500 auf der Radeberger Straße Richtung Radeberg und 8.500 Richtung A 4 ab. Für eine stadtteilverbindende Brücke würde daher eine zweispurige Brücke mit einer Kapazität von 30.000 Fahrzeugen am Tag genügen.

Glaubhaftmachung: PTV 6/02, Spinnenbelastung, Anlage 3.4., Anlage 14.

### 10.6.3. Mobilitätsgewinne des „latenten“ Verkehrs

#### a) Logik des „Mobilitätsgewinn“

Der Antragsgegner begründet den PFB mit dem Planungsziel, eine schnellere Verbindung zwischen Quelle und Ziel für 45.500 Kraftfahrzeuge und 8.000 Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu schaffen (S.17). Bei dieser Logik wird nicht nach vorhandenen Verkehrsbedürfnissen gefragt, sondern allein in der Schaffung neuen Verkehrs ein „Mobilitäts“-Gewinn gesehen. Der PFB verkennt, dass Mobilität nicht die schiere Bewegung zwischen zwei Orten meint, sondern die Verbindung zwischen zwei Orten, um dort menschliche Bedürfnisse wie Wohnen, Arbeiten, Erholen, Einkaufen etc. zu befriedigen. Die verquere Logik wird im Schreiben der Stadt zur Planrechtfertigung deutlich: der Vorteil liege schon darin, dass die Verkehrsleistung, also der Autoverkehr steigt. Die Zunahme der Gesamtfahrtenanzahl wird zugestanden (PFB S.12).

#### b) Planungsziel Verkehrsvermeidung

Das Planungsziel der Schaffung von mehr Verkehr bedeutet einen Rückfall in die 50er Jahre, in denen „Mobilität“ mit „mehr Autoverkehr“ übersetzt wurde. In rechtlicher Hinsicht ist relevant, dass es fundamental dem Dresdner Verkehrskonzept widerspricht, das sich insbesondere die *„Herausbildung eines umweltverträglichen Stadtverkehrs, d.h. die Verkehrsmengen und -anlagen dürfen Mensch, Natur und historische Bausubstanz nicht unzumutbar beeinträchtigen oder gar gefährden“* zum Ziel gesetzt hat.

Glaubhaftmachung: Verkehrskonzept, Anlage 35, S.17.

Im „Rahmenprogramm Hauptverkehrsstraßennetz“ heißt es eindeutig, dass sich die Planungen am Ziel der Verkehrsvermeidung zu orientieren haben:

*„Das Programm Hauptverkehrsstraßen orientiert sich an der Abwicklung des notwendigen Kraftfahrzeugverkehrs. Unter der Zielsetzung der Verkehrsvermeidung sollen Netzergänzungen der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen auf ein Mindestmaß begrenzt werden.“*

Glaubhaftmachung: Verkehrskonzept, Anlage 35, S.33.

#### c) Verkehrssteigerung durch die WSB

Die Antragsteller verkennen nicht, dass die politischen Planungsziele des Verkehrskonzepts auch eine Steigerung der KfZ-Verkehrsmenge zulassen. Die Dimensionen sind aber im Fall der WSB derart hoch, dass dieser Rahmen gesprengt wird. Tatsächlich werden im Fall des Baus der WSB 17.000 Elbquerungen durch Kraftfahrzeuge mehr stattfinden als ohne. Die absolute Zahl der Elbquerungen soll von 290.000 im Jahr 1999 auf 381.000 im Jahr 2015 um ca. 40% erhöht werden.

Glaubhaftmachung: Verkehrsuntersuchung PTV 6/02, Anlage 14, S.25, 28.

## 10.7. Weitere Planziele

### 10.7.1. Angebliche Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs

Die Stadt behauptet eine Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs. Bezeichnenderweise macht sich der Antragsgegner diese Ansicht nicht zu eigen.

*a) Argumentation der Stadt*

Die Stadt behauptet eine Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs durch den Bau der WSB in einer Größenordnung wie auf der Albertbrücke oder der Loschwitzer Brücke. Gleichzeitig gibt sie zu, dass „eine Quantifizierung des täglichen oder stündlichen Querungsbedarfs für den Prognosezeitraum ... für die Brücke nicht berechenbar“ sei.

Glaubhaftmachung: Schreiben zur Planrechtfertigung, Nachlieferung 12/03.

Die Stadt gibt an, dass die mittlere Reisezeit zu Fuß in Dresden ca. 14 Minuten, die mittlere zurückgelegte Entfernung 800 m beträgt. Die mittlere Reisezeit für Radfahrer beträgt ca. 16 Minuten, die mittlere Entfernung 2,8 km.

Glaubhaftmachung: Schreiben der Stadt – HA Mobilität – vom 24.11.2003, Nachlieferung 12/03, S.1.

Im folgenden behauptet die Stadt selbst nicht mehr, dass die WSB vom Fußverkehr angenommen werden wird. Dies ist angesichts der Länge der Brücke zwischen den Brückenköpfen von mehr als 800m auch nicht zu erwarten.

Glaubhaftmachung: Erläuterungsbericht, Unterlage 1.1, S.7.

*b) Keine Attraktivität für den Radverkehr*

Die Stadt legt aber Statistiken vor, die die besondere Belegung der kurzen und stadtnahen Albert- und Augustusbrücke darstellen. Sie legt dann eine Abbildung der Radverkehr-Isochronen zur WSB vor, die die neue Erschließungswirkung für den Radverkehr belegen soll.

Glaubhaftmachung: Schreiben der Stadt – HA Mobilität – vom 24.11.2003, Nachlieferung 12/03, S.3.

Diese Argumentation beachtet nicht, dass auch Radfahrer weit überwiegend kürzere Distanzen zurücklegen. Eine Stellungnahme von Prof. Dr. Becker, Institut für Verkehrsökologie, TU Dresden, kommt zu folgendem Ergebnis:

*„Im vorliegenden Fall kann angenommen werden, dass die Verkehrsnutzer, die der Brücke am nächsten wohnen, zum nächstgelegenen Ziel auf der anderen Flußseite im Mittel über 3 Kilometer zurückzulegen haben. Selbstverständlich kann und wird es im Einzelfall auch kürzere Quell-Ziel-Beziehungen geben, aber 3 Kilometer dürften eher eine Unter- als eine Überschätzung darstellen. Das bedeutet: 92,4 Prozent aller Rad- und Fußgängerverkehrsteilnehmer sind a priori durch die Anlage der Brücke definitiv von einer Nutzung ausgeschlossen: Für sie sind Ziele auf der anderen Flußseite „außer Reichweite“. .... Zusammenfassend kann deshalb festgehalten werden, dass die Brücke von der Lage im Netz, von der Weite der Elbtalniederung und von den Zufahrtswegen her für verschwindend wenige Rad- und Fußgängerverkehr überhaupt eine denkbare Alternative darstellen kann.“*

Glaubhaftmachung: Stellungnahme Prof. Dr. Becker vom 4.2.2004, Anlage 51, S.3.

*10.7.2. Steigerung der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Dresden*

Der Antragsgegner begründet den PFB mit der Behauptung, die WSB diene der Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Dresden, weil sie Dresden an das Fernverkehrsnetz und den Flughafen anbinde. Diese Begründung erstaunt schon deshalb, weil die Brücke ja angeblich der „di-

rekten“ Verbindung links- und rechtselbischer Stadtteile dienen soll und PFB und Stadt abstreiten, dass der Verkehrszug WSB einen Abkürzungsverkehr zwischen A 4 und A 17 hervorrufe.

Die Anbindung des Flughafens der Innenstadt erfolgt schneller und kürzer über die Carola-Brücke und Königsbrückerstraße, die nach den derzeit vom Stadtrat verabschiedeten Plänen ja auch zwischen Albertplatz und Stauffenbergallee vierspurig ausgebaut werden soll. Das Argument folgt allein der Logik – „je mehr Straße – desto besser die Anbindung“. Es beschreibt zwar treffend die Denkart von Stadt und Antragsgegner, vermeidet aber sogar den Anschein eines rationalen Begründungsversuch.

### *10.7.3. „Havarievorsorge“*

Der Antragsgegner begründet die WSB mit der Havarievorsorge im Fall eines Hochwassers. Dies ist nicht nachvollziehbar. Es genügt darauf hinzuweisen, dass im August 2002 die Entscheidung zur Evakuierung der Uni-Klinik auf der Fetscherstraße getroffen wurde. Dies beweist die Hochwassergefährdung des Südufers; auch eine WSB würde unpassierbar werden. Im Gegensatz dazu blieben die Innenstadtbrücken im August 2002 offen.

### *10.8. Planungsziel: Verbindung zwischen den Autobahnen A 4 und A 17*

Die Stadt streitet vehement ab, eine schnelle Verbindung für den überregionalen (Güter-) Fernverkehr zwischen der A 4 und der A 17 zu planen. Dies soll eine Reisezeitberechnung belegen, die die Stadt im Erörterungstermin vorgetragen hat. Die Reisezeitberechnung ist nicht nachvollziehbar. Tatsächlich plant die Stadt einen äußerst leistungsfähigen Verkehrszug, wie die weiteren Ausbaupläne zeigen.

So soll der Olbrichtplatz (Kreuzung Stauffenbergallee – Königsbrücker Straße) „niveaufrei“ ausgebaut werden, also untertunnelt werden. Damit wird die Durchlaßfähigkeit des Knotens beträchtlich erhöht. Daher befinden sich zwischen der Einbiegung vom Autobahnzubringer in die Stauffenbergallee bis zum Knoten Fetscherplatz / Pfothenhauer Straße auf der südlichen Elbseite keinerlei Knotenpunkte. Denn von der Stauffenbergallee fährt der Verkehr in den Tunnel unter die Waldschlößchenstraße und dann direkt auf die Brücke.

Daher wäre eine vierspurige WSB vor allem für den nächtlichen Schwerverkehr eine attraktive Alternative zur längeren und mautpflichtigen Umfahrung Dresdens über die A 4 und die A 17.

**Somit ist Antrag und Klage stattzugeben.**