

Landeshauptstadt Dresden

**Bebauungsplan
Dresden-Altstadt I, Nr. 102
Unterfahrung des Wiener Platzes
durch einen Straßentunnel**

Begründung vom 26.11.1993

**Dezernat Stadtentwicklung
Stadtplanungsamt
Postfach 120020, 01001 Dresden**

Dresden, 26.11.1993

Inhaltsverzeichnis der Begründung

	Seite
1. Veranlassung und Ziel des Bebauungsplanes	1
2. Entwicklung der bevorzugten Verkehrslösung	2
3. Bestehendes Planungsrecht	3
4. Gewähltes Planverfahren	4
5. Abgrenzung des Bebauungsplangebietes	6
6. Einbeziehung bzw. Abgrenzung zur vorhandenen und geplanten Bebauung, entsprechend des städtebaulichen Ideenwettbewerbes	7
7. Konzeption	8
8. Ökologische Auswirkungen	10
9. Inhalt des Planes	19
10. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzierung	19
11. Rechtsgrundlage	20

Anlagen zur Begründung

Anlagen 1, 2, 3

Übersichtspläne der Wegbeziehungen der unterschiedlichen Verkehrsarten - Straßenbahn und Fußgänger, Straßenverkehr, Ziel- und Quellverkehr der zentralen Bus-Haltestelle (ZOB)

Anlage 4

Übersichtsplan mit der Darstellung der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte dB (A) des Straßen- und Schienenverkehrslärms

Bebauungsplan Dresden-Altstadt I, Nr. 102

1. Anlaß und Ziel des Bebauungsplanes

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Dresden-Altstadt I, Nr. 102 - Unterführung des Wiener Platzes durch einen Straßentunnel wird erforderlich, um den Ausbau des 26er Ringes zwischen Budapester Straße und Goethestraße rechtsverbindlich zu sichern.

Mit einem als Eingang zur Stadt gestalteten autofreien Bahnhofsvorplatz, von dem aus strahlenförmig die neugefaßten Straßenräume von Reitbahnstraße, Prager Straße und St. Petersburger Straße die Altstadt erschließen, kann der Auftakt zu einer spannungsvollen Raum- und Platzfolge vom Wiener Platz bis zum Schloßplatz entstehen.

Der Wiener Platz liegt im Schnittpunkt der städtebaulichen Achse Südvorstadt/Hauptbahnhof - City/Prager Straße und der Verkehrsachse Ost - West (Deutsche Reichsbahn, 26er Ring). Dabei ist der Hauptbahnhof (Hbf) Quelle, Ziel und Kreuzungspunkt im überregionalen, regionalen und städtischen Personenverkehr und wichtigster Umsteigepunkt auch vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Personenverkehr in der Stadt Dresden. Hier konzentrieren sich die Fernbahnen, der Vorortverkehr und der ÖPNV. Außerdem befindet sich hier der zentrale Omnibushof (ZOB), der an der Westseite des Hbf vorgesehen ist.

Der 26er Ring ist und bleibt Hauptverkehrsstraße im Straßennetz Dresdens. Er übernimmt die Verteilungsfunktion für das Stadtzentrum. Innerhalb des 26er Ringes werden keine Hauptverkehrsstraßen, sondern Haupterschließungs- und Erschließungsstraßen vorgesehen. Die Erschließung der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein vorrangiges Anliegen. Fahrradfreundliche Verbindungen und ein gutes Angebot von Straßen/Wegen, in denen die Fußgänger dominieren, werden angestrebt.

Heute behindert die mit 45 m Abstand zu dicht am Hbf liegende Straßenverkehrsführung der Ost-West-Relation (26er Ring) die Auftaktfunktion des Bahnhofsvorplatzes für die Innenstadt. Durch die Straßenunterführung im Zuge dieser Achse ist der Straßenverkehr nicht störend und es ist möglich, eine attraktive und unbehinderte Verbindung für Fußgänger und Radfahrer im Platzbereich und zwischen Hbf und Prager Straße zu schaffen. Außerdem ist eine optimale Bevorrechtigung der Straßenbahn in Ost-West- und Nord-Süd-Relation mit allen Abbiegebewegungen realisierbar.

Die für das Netz angestellten Verkehrserhebungen über das bestehende Verkehrsbedürfnis und die künftig zu erwartende Verkehrsbelastung, die Aussagen im Entwurf des Verkehrskonzeptes der Stadt Dresden sowie die städtebaulichen Vorstellungen in diesem Gebiet unterstreichen die Notwendigkeit einer Unterführung des Wiener Platzes.

Z. Z. ist der Südteil des 26er Ringes mit 14 600 Fahrzeugen/Tag (DTV), davon 7 % Lkw-Anteil, belastet. Im Jahr 2 000 wird für den Planungsfall eine Belastung von maximal möglichen 30 000 Fahrzeugen DTV mit 4 % Lkw-Anteil prognostiziert.

Der Hauptbahnhof wird von 6 Linien der Straßenbahn mit 84 Zügen/Spitzenstunde tangiert:

Ost - West	Li. 9, 10, 26	18 Züge/Sph und Richtung
Nord - Süd	Li. 5, 11	18 " " " "
Nord - Ost	Li. 3	6 " " " "

Mit einer unwesentlichen Taktverdichtung ist zu rechnen.

Die Achse Hauptbahnhof - Prager Straße passieren in Spitzenzeiten zwischen 10 000 ... 15 000 Fußgänger/h.

Es müssen somit erhebliche Verkehrsströme unterschiedlicher Art im Hauptbahnhofsvorfeld abgewickelt werden, deren Trennung im Bereich des Bahnhofsvorplatzes/Wiener Platz die Priorisierung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit ermöglicht. Ein Ziel des Verkehrskonzeptes, die Ausbauplanung von Straßen nicht mehr vorwiegend an verkehrlichen Bedürfnissen zu orientieren, sondern verstärkt städtebauliche Erfordernisse wie die Schaffung von neuen Stadtstrukturen und fußläufigen Zonen zu berücksichtigen, kann mit dieser Unterfahung mit verwirklicht werden.

Außerdem steht die Aufgabe, die unterirdischen Parkflächen und Andienungsmöglichkeiten für den Hauptbahnhof, den Bereich des ZOB und die um und über den Unterführungsbauwerken entstehenden Bebauungen jeweils direkt von den Tunnelröhren aus zu erschließen. Die mögliche Wegbeziehung der unterschiedlichen Verkehrsarten ist in Anlage 2, 3 und 4 prinzipiell dargestellt.

2. Entwicklung der bevorzugten Verkehrslösung

Die Planungen für eine Neugestaltung der Verkehrsanlagen im Umfeld des Hauptbahnhofes reichen zurück in die Jahre 1983 und 1984. Damals beschlossen der Rat des Bezirkes und der Rat der Stadt Dresden die notwendigen Planungen unter Leitung des Stadtrates für Verkehrs- und Nachrichtenwesen in Angriff zu nehmen. Nachdem vorrangig aus Kostengründen eine Entscheidung zugunsten einer ebenerdigen Lösung gefällt war, wurden im Jahr 1989 die Zustimmungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zu den Vorhaben eingeholt. Die damals ausgewiesenen Straßenbegrenzungslinien waren bereits so ausgelegt, daß zum späteren Zeitpunkt ein Straßentunnel nachgerüstet werden konnte.

Nach der politischen Wende im Jahr 1989 wurde diese Planung nicht weiter verfolgt und stattdessen eine Arbeitsgruppe von Fachexperten gebildet, die im 1. Halbjahr 1990 19 Alternativen für eine Verkehrslösung im Zuge des Stadtringes am Hauptbahnhof erarbeitete. Nach Prüfung aller Trassenvarianten empfahl die Arbeitsgruppe einen Straßentunnel, mit dem der Ost-West-Verkehr in einer Länge von 720 m im Vorfeld des Hauptbahnhofes unter die Erde verlegt werden sollte. Diese Planung wurde dann in der Folgezeit auf verschiedenen Ebenen der Verwaltung und Politik diskutiert und die Stadtverordnetenversammlung faßte im Jahre 1991 zu verschiedenen Teilfragen Beschlüsse.

Ein Tunnelabschnitt von 100 m Länge - Mittelstück als Unterführung des in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Straßenzuges St. Petersburger Straße/Fritz-Löffler-Straße - ist 1991/92 bereits gebaut worden. Dessen Lage entspricht den Erfordernissen und behinderte nicht die Wahl von Varianten für die westliche und östliche Führung.

Da diese Diskussionen über die der Realisierung zugrundezulegende Variante kein abschließendes Ergebnis erbrachten, wurde im Jahr 1992 nochmals eine verkehrswirtschaftliche Untersuchung veranlaßt, deren Ziel es war, die städtebaulichen, verkehrlichen und umweltbezogenen sowie kostenseitigen Wirkungen von 3 verbliebenen Vorschlägen (kurzer Tunnel, langer Tunnel, ebenerdige Lösung) aufzuzeigen. Die Studie kam zu dem Ergebnis, daß keine der untersuchten Vorschläge die verkehrlichen, städtebaulichen und ökologischen Belange insgesamt zu einem voll befriedigenden Ergebnis führt.

Die Stadtverordnetenversammlung beschloß dann am 26.11.1992 eine Tunnellösung im Zuge der Ost-West-Straßenverbindung und befaßte sich nochmals in ihrer Sitzung am 28.1.93 mit den verkehrlichen und kostenseitigen Vor- und Nachteilen kürzerer und längerer Tunnelvarianten an dessen Ost- und Westende sowie unterschiedlicher Möglichkeiten der Rampenausbildung von und zu den Tunnelröhren an deren Ostende. Im Ergebnis wurde unter Abwägung aller Gesichtspunkte vom Grundsatz her die diesem Bebauungsplan zugrundegelegte Variante beschlossen.

3. Bestehendes Planungsrecht

Der übergeleitete Flächennutzungsplan vom 20.9.1990 stellte im Bereich des Wiener Platzes die bestehenden Straßen als Bestandteile des Hauptverkehrsstraßennetzes dar. Dies gilt für die Wiener Straße, den Wiener Platz, die St. Petersburger Straße, die Sidonienstraße, die Reitbahnstraße und die Ammonstraße. Nördlich des Wiener Platzes sind bis zum Beginn der Bebauung an der Prager Straße sowie zwischen der Ammonstraße und dem Reichsbahngelände Grünflächen dargestellt, nördlich der Ammonstraße sowie der Sidonienstraße Wohnbauflächen und im Bereich zwischen Sidonienstraße und Wiener Straße gewerbliche Bauflächen. Die Prager Straße zwischen Reitbahnstraße und St. Petersburger Straße selbst ist als Kerngebiet dargestellt.

Weiter hat die Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung vom 13.12. 1990 (Beschluß-Nr. 209-13-90) den Aufstellungsbeschluß für einen Bebauungsplan mit der Bezeichnung "Dresden-Altstadt I, Nr. 7 Prager Straße/Wiener Platz" gefaßt. Es handelt sich hierbei um ein sehr großes Planungsgebiet, das vom Hauptbahnhof aus bis zur Waisenhausstraße reicht und das gesamte Baugebiet Prager Straße beinhaltet.

Die Arbeiten in einzelnen Teilbereichen dieses Gebietes sind unterschiedlich weit fortgeschritten, ein rechtsverbindlicher Abschluß für das gesamte Bebauungsplan-gebiet ist z. Z. aber wegen der vielfältigen Problemlage noch nicht absehbar.

Für das hier in Rede stehende Plangebiet gibt es somit noch keinen rechtsverbindlichen Bebauungsplan; Bauvorhaben werden z. Z. nach § 34 BauGB beurteilt bzw. Vorhaben- und Erschließungspläne erstellt.

4. Gewähltes Planverfahren

Die Landeshauptstadt Dresden steht nach der Wiedervereinigung vor einer Fülle von Planungsaufgaben, die parallel bewältigt werden müssen. Dies gilt nicht nur im Hinblick auf die materielle Klärung komplizierter städtebaulicher, verkehrlicher und einer Vielzahl anderer Probleme, sondern vor allem auch unter dem Gesichtspunkt der neuen Rechtslage seit 1990, die an vielen Stellen der Stadt die Schaffung neuen Planungsrechtes unter Beachtung der dafür vorgeschriebenen Planungsverfahren vorschreibt. Um vor diesem Hintergrund keinen völligen Stillstand dringender Investitionsmaßnahmen zu bewirken, ist es deshalb unvermeidlich, für bestimmte Sachbereiche und Problemlagen Teillösungen in Angriff zu nehmen, auch wenn in anderen Sachbereichen noch nicht alle Fragen geklärt sind.

Eine solche Situation ergibt sich auch am Wiener Platz, wo mit der Beschlußfassung der Stadtverordnetenversammlung auf Grundlage des Entwurfes des künftigen Verkehrskonzeptes für die Landeshauptstadt Dresden zwar geklärt ist, wie die Abwicklung des Ost-West-Verkehrs erfolgen soll, wo hingegen für die oberirdische städtebauliche Gestaltung noch kein abschließendes Konzept vorliegt. Die Stadt hat deshalb im Sommer 1993 einen bundesoffenen Wettbewerb ausgelobt, dessen Ergebnisse mit der Benennung eines 1. Preises jetzt feststehen. Diese bedürfen im Anschluß voraussichtlich noch einer näheren planerischen Durcharbeitung und der Bestätigung der Stadtverordnetenversammlung, so daß eine rechtsverbindliche Planung kurzfristig nicht abgeschlossen werden kann.

Zur separaten Lösung der verkehrlichen Probleme würde es sich deshalb anbieten, mit Hilfe des Fachplanungsrechtes die notwendigen rechtlichen Voraussetzungen für eine Realisierung des Straßentunnels zu schaffen. Diese Möglichkeit scheidet im vorliegenden Fall aber aus, weil es sich beim 26er Ring nur um eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße handelt, für die weder nach dem Bundesfernstraßengesetz noch nach dem Sächsischen Straßengesetz ein Planfeststellungsverfahren /Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden kann. Die Stadt ist insoweit auf die Möglichkeiten des Bauplanungsrechtes verwiesen. Wegen der noch nicht abschließend geklärten, oberirdischen städtebaulichen Gestaltung des Wiener Platzes kommt aber die Aufstellung eines sogenannten "qualifizierten" Bebauungsplanes, der Festsetzungen über Art und Maß der baulichen Nutzung, die überbaubaren Grundstücksflächen und die öffentlichen Verkehrsflächen enthält, nicht infrage. Nach Prüfung und Abwägung aller Gesichtspunkte ist deshalb in Abstimmung mit der Aufsichtsbehörde befunden worden, daß die Aufstellung eines einfachen Bebauungsplanes für die Unterfahrung des Wiener Platzes als einziges geeignetes Planungsinstrumentarium verbleibt.

Aus diesen Gründen beschränkt sich der Bebauungsplan ganz bewußt auf die Regelung jener verkehrlicher Bedingungen, die unmittelbar im Zusammenhang mit den Tunnelbauwerken stehen. Dies bedeutet, daß sich die Konfliktbewältigung im Plan

auf jene Fragen konzentriert, die sich aus der geplanten Tunnelbaumaßnahme im Hinblick auf den verkehrlichen, hochbaulichen, ökologischen usw. Bestand nach der gegenwärtigen Situation ergeben. Alle möglichen Konflikte, die sich aus der von der Stadt beabsichtigten Neugestaltung und Bebauung der derzeitigen Freiflächen ergeben, werden im vorliegenden Planverfahren nur in der Weise behandelt, als durch die Tunnelplanung möglichst geringe Zwänge für die geplante oberirdische Bebauung geschaffen werden sollen. Für die geplante Neugestaltung und Bebauung des Wiener Platzes, entsprechend des Ergebnisses des städtebaulichen Ideenwettbewerbes, soll in Anknüpfung an den Aufstellungsbeschluß aus dem Jahr 1990 ein weiteres Bebauungsplanverfahren durchgeführt werden.

In planungsrechtlicher Hinsicht ergibt sich bei dem gewählten Verfahren, mit dem hier die Planfeststellung für ein straßenrechtliches Vorhaben ersetzt werden soll, das Problem, auf der einen Seite durch die im § 9 BauGB abschließend geregelten Festsetzungsmöglichkeiten im Bebauungsplan beschränkt zu sein, auf der anderen Seite aber sicherzustellen, daß die Betroffenen durch das gewählte Planungsverfahren nicht schlechter gestellt werden, als es bei Durchführung eines Planfeststellungs- bzw. Plangenehmigungsverfahrens der Fall wäre.

Die damit verbundene Problematik sei im folgenden am Beispiel des Lärmschutzes illustriert:

Ausreichender Schallschutz ist eine der Voraussetzungen für gesunde Lebensverhältnisse der Bevölkerung. Soweit die Entstehung des Schalls nicht verringert werden kann, ist im Bebauungsplanverfahren Lärmvorsorge und Lärminderung durch städtebauliche Maßnahmen zu bewirken. Zur Einschätzung und Lösung der Problemlage ist im Bebauungsplanverfahren dafür die DIN 18005 heranzuziehen, in der die entsprechenden Orientierungswerte für die städtebauliche Planung niedergelegt sind. In der Norm selbst wird jedoch festgestellt, daß sie vorrangig Bedeutung für die Planung von Neubaugebieten mit schutzbedürftigen Nutzungen und für die Neuplanung von Flächen, von denen Schallimmissionen ausgehen und auf vorhandene oder geplante schutzbedürftige Nutzungen einwirken können, angewendet werden soll. Allein unter Anwendung dieser Norm lassen sich die hier auftretenden Probleme nicht bewältigen.

Würde für die planungsrechtliche Sicherung des hier in Rede stehenden Vorhabens dagegen ein Planfeststellungsverfahren durchführbar sein, gäbe es mit der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) eindeutige Grenzwerte, die in der Abwägung der privaten und öffentlichen Belange untereinander und gegeneinander einzuhalten wären. Dies gilt vor allem auch im Hinblick auf möglicherweise notwendige passive Schallschutzmaßnahmen, die in einem solchen fachgesetzlichen Verfahren zum einen exakter bestimmt und in der dort aufgezeigten Weise auch abschließend geklärt werden können.

In Würdigung und Abwägung dieser Gesichtspunkte ist es gerechtfertigt, den vorliegenden Bebauungsplan bei der gegebenen konkreten Überplanungssituation als einen Fachplan anzusehen und zur Lösung der durch das Vorhaben sich ergebenden Lärmsituation die 16. BImSchV analog anzuwenden. Hierzu ist eine ausführliche Umweltverträglichkeitsuntersuchung durchgeführt worden, deren wesentliche

Ergebnisse an späterer Stelle dargelegt werden. Damit konnten auch jene Gebäude und Gebiete bestimmt werden, in denen es durch die Tunnelbaumaßnahme zu Grenzwertüberschreitungen kommt, die nach der 16. BImSchV einen Anspruch auf passive Lärmschutzmaßnahmen auslösen könnten.

In analoger Weise wurden auch die Probleme möglicher Belastungen durch Luftschadstoffe und des Wasserhaushaltes behandelt. Näheres ergibt sich aus den nachfolgenden Teilen dieser Begründung. Dabei werden selbstverständlich auch alle allein in der Bebauungsplanung zu berücksichtigenden Vorschriften einbezogen, soweit ihre Anwendung im vorliegenden Fall aus sachlichen Gründen begründet oder gerechtfertigt ist.

5. Abgrenzung des Bebauungsplangebietes

Es wurde bereits dargelegt, daß die Landeshauptstadt Dresden im Bereich des Wiener Platzes und der angrenzenden Teile, die von dem Tunnelbauvorhaben berührt werden, eine städtebauliche Neugestaltung und bauliche Verdichtung beabsichtigt, deren konkrete Ausformung zum gegenwärtigen Zeitpunkt aber noch nicht feststeht. Aus diesem Grunde ist die Regelung der städtebaulichen Fragen bewußt auf die im Zusammenhang mit der geplanten Tunnelbaumaßnahme notwendigerweise zu bestimmenden verkehrlichen Fragen beschränkt worden.

Aus dem gleichen Grunde wird auch der Geltungsbereich des Bebauungsplanes auf jenen Bereich begrenzt, der unmittelbar von diesem Vorhaben räumlich betroffen ist.

Der Geltungsbereich umfaßt somit die Ammonstraße zwischen Budapester Straße und Reitbahnstraße einschließlich benachbarter Grundstücke, insbesondere des Flurstückes 2970 der Gemarkung Dresden-Altstadt I, einen ca. 80 m nördlich des Hauptbahnhofes gelegenen und ca. 60 m breiten Streifen zwischen Reitbahnstraße und St. Petersburger Straße, die Verbindung von dort zur Sidonienstraße einschließlich dieser selbst und angrenzender Grundstücke zwischen St. Petersburger Straße und Mary-Wigmann-Straße, sowie zur Wiener Straße einschließlich der privaten Grundstücksflächen zwischen der Nordgrenze der Wiener Straße und dem Bahngelände der Deutschen Reichsbahn zwischen St. Petersburger Straße und Mary-Wigmann-Straße sowie ein Teilabschnitt der Wiener Straße zwischen der Mary-Wigmann-Straße und der Goethestraße einschließlich der nördlich und südlich angrenzenden Grundstücke. Die exakten Grenzen des Geltungsbereiches ergeben sich aus dem Bebauungsplan.

Im Nord-West-Teil des Bebauungsplanes erfolgt im Interesse von betroffenen Investoren eine unmaßgebliche Verkleinerung der Bebauungsplanfläche. Die Bebauungsplangrenze wird hier jeweils auf die Straßenbegrenzungslinie zurückgezogen. Damit können die begünstigten Grundstücke u. a. nach § 34 BauGB geplant werden.

Auf der Fläche zwischen Sidonienstraße, Wiener Straße und St. Petersburger Straße wird die Bebauungsplangrenze auf die Straßenbegrenzungslinie, ausschließlich

der Fläche II (EFGHJ), zurückgelegt. Die dadurch freigelenkte Fläche kann als gemischte Baufläche mit hohem Arbeitsstättenanteil des tertiären Sektors damit einer privaten Nutzung zugeführt werden. Die Deutsche Reichsbahn als Eigentümer und Nutznießer ist mit dieser Regelung einverstanden.

Nicht mehr innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegen die vorhandenen Gebäude zwischen Ammonstraße und Feldgasse, die Hochhäuser am Süden der Prager Straße, die Gebäude zwischen Sidonienstraße und Wiener Straße sowie die Hochhäuser und Wohnbauten zwischen Sidonienstraße und Mosczinskystraße. Die aus dem Verhältnis zwischen der geplanten Verkehrsbaumaßnahme und den vorg. Gebäuden entstehenden Probleme sollen damit aber nicht aus dem Bebauungsplan ausgegrenzt werden. Vielmehr werden die vorhandenen Konflikte, soweit der Verkehrsbaumaßnahme im Plan zuordnenbar, im Bebauungsplan gelöst.

Jene Probleme, die sich aus dem Tunnelbauvorhaben für den baulichen Zustand ergeben, der nicht innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes liegt (Immissionsschutzfragen) und nur durch konkrete Maßnahmen an den Gebäuden gelöst werden können, werden in dieser Begründung im einzelnen beschrieben. Soweit sich daraus u. U. Ansprüche an den Straßenbaulastträger der Landeshauptstadt Dresden ergeben, sind diese zum gegebenen Zeitpunkt gegenüber der Stadt durch die Eigentümer geltend zu machen; über sie ist - wie § 42 Abs. 3 BImSchG es vorsieht - in einem gesonderten Verfahren zu entscheiden, soweit sich keine einvernehmliche Regelung erzielen läßt.

Nicht zum Gegenstand des Bebauungsplanes werden aber auf diese Weise jene Fragestellungen, die sich aus der geplanten städtebaulichen Neugestaltung und baulichen Verdichtung des Wiener Platzes und seiner angrenzenden Bereiche ergeben. Dabei ist auch zu würdigen, daß viele sich im Hinblick auf den gegenwärtigen Baubestand ergebenden Konflikte voraussichtlich nicht mehr auftreten werden, wenn die ergänzende Bebauung realisiert wird (z. B. "Lärmschutz durch neue Gebäude"). Die Regelung damit im Zusammenhang stehender Fragen muß deshalb einem beabsichtigten und nachfolgenden "qualifizierten" Bebauungsplanverfahren für den Wiener Platz vorbehalten bleiben.

6. Einbeziehung bzw. Abgrenzung zur vorhandenen und geplanten Bebauung, entsprechend des städtebaulichen Ideenwettbewerbes

Am Wiener Platz ist durch die Beschlußfassung der Stadtverordnetenversammlung geklärt, wie die Abwicklung des Verkehrs in Ost-West-Relation erfolgen soll. Durch das Ergebnis des Ideenwettbewerbes zur städtebaulichen Gestaltung liegt auch ein Konzept für die nachfolgend städtebauliche und hochbauliche Planung vor. Dieses berücksichtigt die bisherigen Beschlüsse zur Verkehrslösung.

Im Interesse einer Aufwandsminimierung für die Kommune werden nur die Tunnelröhren mit den jeweiligen 2 Anschlußbauwerken, den Rampen aus und in Richtung Osten, insbesondere für die Bahnhofserschließung und die Querröhre errichtet. Die Dimensionierung und Realisierung der Rampenkonzepte zur Erschließung der

Tiefgaragen aus und in Richtung Westen erfolgt in Abstimmung mit den Privatinvestoren.

7. Konzeption

a) Bauliche Beschreibung

Die Unterföhrung des Wiener Platzes ist in 2 getrennten Tunnelröhren geplant, die in offener Bauweise errichtet werden sollen. Sie verlaufen in der Ost-West-Relation in 7 m Tiefe. Die nördliche Röhre ist 345 m lang und die südliche 450 m. Die lichte Weite des zweistreifigen Tunnels beträgt 10 m, der dreistreifige Abschnitt 13 m.

Die westlichen Enden der Tunnelröhren befinden sich westlich der Reitbahnstraße. Voraussetzung dafür ist die partielle Verlagerung des in der Achse der Reitbahnstraße verlaufenden Abwasserhauptsammlers.

Auf der östlichen Seite endet die Nordröhre östlich der St. Petersburger Straße. Die Südröhre unterquert die Wiener Straße und endet im nördlichen Bereich des jetzigen Busbahnhofes. Dessen Verlagerung zum Standort des Zentralen Bushofes nordwestlich des Empfangsgebäudes des Hauptbahnhofes ist im Rahmen der städtebaulichen Gestaltung des Wiener Platzes vorgesehen.

Die zweiröhrige Straßenunterföhrung existiert zwischen Prager Straße und St. Petersburger Straße bereits auf einer Länge von 100 m. Die lichte Weite wurde in diesem Abschnitt jeweils für 3 Fahrstreifen ausgelegt. Die weiterzubauenden Tunnelabschnitte sind grundsätzlich zweistreifig. Der dritte Fahrstreifen ist nur im Bereich der zwei Anschlußpunkte als Abbiege- bzw. Einfädelspur ausgewiesen. Die Anschlußpunkte dienen dem Verknüpfen von geplanten unterirdischen Parkierungseinrichtungen und Ladehöfen beidseitig des Tunnels mit dem Verkehrsweg. Über ein Rampensystem, daß teilweise von Investoren finanziert werden soll und eine Unterquerung der zwei Tunnelröhren in der -2 Ebene (11 m unter Gelände), können diese durch Pkw sowohl vom Osten als auch vom Westen (diese Relation ist auflaßbar) kommend erreicht werden.

Die Tunnelzentrale wird direkt östlich der St. Petersburger Straße zwischen den Tunnelröhren in der -1 Ebene eingeordnet. Die notwendige Grundfläche beträgt ca. 200 m². Sie beinhaltet die zentrale Steuerungstechnik einschließlich der Notstromversorgung. Der Aufgabenbereich umfaßt u. a.: Überwachung und Kontrolle der Belüftung, Beleuchtung, Verkehrszeichensteuerung, Brandmeldung, Sicherungstechnik, Betriebsfunk, Fernsehüberwachung, Telekommunikation. Von der Zentrale aus können die Tunnelröhren direkt erreicht werden. Die Tunnelröhren und bei Bedarf die Rampenbereiche sind überbaubar. Als Voraussetzung dafür wurde ein Abstand der Röhren von 3 m gewählt.

Neben dem unmittelbaren Platzbereich umfaßt der Entwurf auch die westlich und östlich gelegenen Straßenabschnitte, da die Rampenbereiche jeweils verkehrssicher, d. h. regelgerecht an den Querschnitt des bestehenden Straßennetzes angeschlossen werden müssen. Die Anpassung an die Ausbauplanungen der jeweils angrenzenden Straßenabschnitte ist technisch unproblematisch möglich.

Auf der Westseite sind die Rampen für die Tunnelröhren gemeinsam so ausgeführt, daß die Verknüpfung mit den Rampen zur Budapester Straße gesichert ist. Die Rampen auf der Ostseite werden geschwungen geplant, um die Inanspruchnahme von Grundstücken zu minimieren und ein flächenmäßig optimales Baufeld zu erreichen. Die Grundstücke 2850/1 und 2847/1 der Gemarkung Dresden Altstadt I werden gegenüber einer geradlinigen Rampenführung um ca. 1000 m² geringer beansprucht.

Die Südostrampe wird mit, als Zwischenlösung auch ohne, Abriß des BASA-Gebäudes zwischen diesem und der DR-Verwaltung gemeinsam mit dem Gleiskörper der Straßenbahn und einer befahrbaren Rad-/ Gehbahn eingeordnet. Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche bezieht sich auf die Sicherung der Fahr- und Leitungsrechte. Damit kann ein eigentumsrechtlicher Zugriff zur Sicherung des Tunnels bei geplanter späterer Bebauung in Abwägung der privaten und öffentlichen Belange untereinander gesichert werden. Der Anschluß der Rampe erfolgt an den vorhandenen Querschnitt der Wiener Straße in Höhe M.-Wigmann-Straße. Die Nordrampe ist in zwei Zufahrten verzweigt. Die Zufahrt von der Wiener Straße zur Sidonienstraße erfolgt geradlinig. Die Erschließung der Grundstücke zwischen Sidonienstraße und Wiener Straße wird gesichert.

b) verkehrstechnische Beschreibung

Die nördliche Tunnelröhre nimmt den Richtungsverkehr von Ost nach West auf. Von der Wiener Straße wird der Verkehrsstrom geradlinig zur Sidonienstraße und über eine Rampe zum Tunnel geführt. Fahrzeuge von der St. Petersburger Straße und Fritz-Löffler-Straße erreichen den Tunnel über die kreisförmige Rampe, die das Gebäude Sidonienstr. 18 umfährt. Durch die festgesetzte Lage der Sidonienstraße im Bereich der Grundstücksnummer 18 ist es möglich, die Erschließung des Gebäudes über diese und die St. Petersburger Straße zu sichern.

Im Tunnel kann am ersten Anschlußpunkt abgebogen werden, um in die geplanten nördlich und südlich der beiden Tunnelröhren gelegenen Parkierungseinrichtungen und Ladehöfe zu gelangen. Im Bereich des zweiten Anschlußpunktes erfolgt die Einfädelung aus diesen Anlagen in den Fahrzeugstrom Richtung West. Zwischen diesen beiden Anschlußpunkten wird der Tunnel nur zweistreifig ausgebaut. Am Ende der Tunnelröhre führt die geradlinige Rampe direkt in die Ammonstraße und zur Verknüpfung mit der Budapester Straße.

Die Reitbahnstraße ist über Parallelfahrbahnen an die Ammonstraße angebunden. Die Erschließung der angrenzenden Grundstücke kann gesichert werden. In Höhe der Reichsbahndirektion Dresden beträgt die Gradientenabsenkung der Straße zwischen 0,2 und 0,5 m. Aus diesem Grunde muß die Vorfläche umgebaut und gemeinsam mit der DR gestaltet werden.

Der Richtungsverkehr von West nach Ost wird in der Südröhre geführt. Der Rampenanfang im Westen liegt in Höhe der Reichsbahndirektion Dresden. Die Zufahrten von der Budapester Straße und dem geplanten Zentralen Omnibusbahnhof sind möglich. Die ebenerdige Erschließung der Vorfläche des Hauptbahnhofes durch

Taxen, geringen privaten und Versorgungsverkehr und den notwendigen Havariefahrzeugen ist gewährleistet. Wird durch ein vom Osten kommendes Fahrzeug die in der Minus-Ebene angebotene Anbindung zum Hauptbahnhof nicht genutzt, kann über die Budapester Straße gewendet und die o. g. Anfahrt gewählt werden. Die Südröhre hat wie die Nordröhre zwei Anschlußpunkte. Die Anschlüsse und Verbindungen sind wie dort beschrieben. Aus Gründen der Aufwandsminimierung kann die Realisierung der westlichen unterirdischen Rampen aufgelassen werden.

8. Ökologische Auswirkungen

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen sind u. a. die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Belange des Umweltschutzes zu beachten (§ 1 BauGB). Die in dem Bebauungsplan planungsrechtlich abzusichernde Maßnahme ist keine UVP-pflichtiges Vorhaben, und es ist deshalb eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Wegen der Größe und Bedeutung der Maßnahmen hat die Stadt trotzdem die Erarbeitung einer freiwilligen kommunalen Umweltverträglichkeitsstudie für diesen Bebauungsplan in Auftrag gegeben.

Darin erfolgten Einzelaussagen zu folgenden Untersuchungsgebieten:
Luftschadstoffe, Lärm, Boden/Grundwasser und Vegetation

Durch Sondergutachten wurden die Bereiche Luftschadstoffe, Lärm und Grundwasser gesondert untersucht.

8.1 Luftschadstoffe

Der Straßenverkehr verursacht einen erheblichen Anteil der Luftverschmutzung. Schadstoffe wie Schwefelstickoxyd, flüchtige organische Verbindungen und Kohlenmonoxyd werden zum Teil zu über 50 % vom motorisierten Straßenverkehr verursacht. Da die Luftschadstoffe nicht durch passive Maßnahmen von Immissionsorten ferngehalten werden können, ist dafür Sorge zu tragen, daß die Emissionen vermindert werden. Ausgangsbasis für die Berechnung der Emission sind die Verkehrsprognosen für den Planungsfall im Jahre 2000. Anhand dieser Prognosen wird die Schadstoffbelastung der im Planungsgebiet befahrenen Straßen berechnet. Eingangsdaten zur Berechnung der Kfz-bedingten Schadstoffemissionen sind die Verkehrsbelastung, die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte, die Fahrmodi und weitere Emissionsfaktoren.

Für die Immissionsverteilung wurde das Gauß'sche Ausbreitungsmodell unter Verwendung der Ausbreitungsparameter nach der Technischen Anforderung - Luft (TA-Luft) ermittelt.

Als Kriterium zur Beurteilung der Immissionssituation werden die maßgebenden Schadstoffe Stickoxid und Benzol herangezogen. In der kurz vor der Beschlußfassung stehenden Bundes-Immissions-Schutzverordnung bzw. der TA-Luft sind die entsprechenden Orientierungs- und Grenzwerte festgelegt, die für die Abwägung vorrangig herangezogen werden können. Weitere Richt- und Orientierungswerte,

die für eine sachgerechte Beurteilung zur Verfügung stehen, sind in der EG-Richtlinie für NO₂ und der einschlägigen Fachliteratur enthalten.

Zur Bewertung wurden folgende Grenz-, Konzentrations- und Leitwerte herangezogen:

Stickstoffdioxid:

- Grenzwerte der TA Luft: IW1 = 80 µg/m³ (Jahresmittelwert)
IW2 = 200 µg/m³ (98-Perzentil)
- Konzentrationswert des Entwurfs der 23. BImSchV zum § 40 (2) BImSchG
KW_{NOC} = 160 µg/m³ (98-Perzentil)
- Leitwert der EG-Richtlinie über Luftqualitätsnormen für NO₂ (kurzzeitige Belastung)
LW = 135 µg/m³ (98-Perzentil)
- Vorsorgewert nach KÜHLUNG (mittlere Belastung):
VW = 50 µg/m³ (Jahresmittelwert)

Benzol:

- Konzentrationswert des Entwurfs der 23. BImSchV zum § 40 (2) BImSchG
KW_{Benzol} = 10 µg/m³
(Jahresmittelwert)

Zu diesen Werten ist anzumerken, daß Grenzwerte rechtlich verbindliche Beurteilungswerte sind, die in der Regel nicht überschritten werden dürfen. Solche liegen nur aus der TA-Luft vor.

Die Grenzwerte reichen jedoch zur Einschätzung der Umweltqualität nicht aus. Zusätzlich zu den Grenzwerten gibt es deshalb sogenannte Vorsorge- oder Leitwerte (z. B. KÜHLING, EG-Richtlinie), die eine differenzierte Beurteilung der Luftqualität ermöglichen.

Für kanzerogene Schadstoffe (wie Benzol) gibt es keine Grenzwerte, da keine wissenschaftlich vertretbare Schwellendosis angebbbar ist, bei deren Unterschreiten eine Unbedenklichkeit angenommen werden kann. Aus diesem Grund besteht für kanzerogene Schadstoffe grundsätzlich ein Minimierungsangebot: Jeder veröffentlichte Beurteilungswert für kanzerogene Schadstoffe geht bereits davon aus, daß eine gewisse Erhöhung des Krebsrisikos geduldet wird.

a) Istzustand 1992

- Für NO_2 werden die Grenz- und Konzentrationswerte sowohl für die mittlere als auch für die kurzzeitige Belastung im Beurteilungsgebiet nicht überschritten.
- Der KÜHLING'sche Vorsorgewert für die mittlere Belastung wird im Bereich der Wohnbebauung Sidonien-/Wiener Straße (außer Hochhaus Ecke Petersburger Str.) und auf größeren Abschnitten der Prager Straße und Reitbahnstraße eingehalten. Der EG-Leitwert für kurzzeitige Belastungsspitzen wird im Nahbereich der Kreuzungen bis ca. 40 m) überschritten.
- Der Konzentrationswert für Benzol wird nahezu im gesamten Beurteilungsgebiet überschritten, an einigen Punkten um bis zu 100 %.

b) Nullfall 2000 (Belastungssituation ohne Tunnel im Jahr 2000)

- Bedingt durch die prognostizierte Zunahme des Verkehrsaufkommens verschlechtert sich die Immissionssituation für NO_2 im Beurteilungsgebiet.
- Der Konzentrationswert wird im Nahbereich der Kreuzungen überschritten. In diesem Bereich befindet sich ein Bürogebäude, jedoch keine Wohnbebauung. Die Flächen, auf denen der KÜHLING'sche Vorsorgewert und der EG-Leitwert eingehalten werden, sind im Vergleich zum Istzustand kleiner.
- Trotz des erhöhten Verkehrsaufkommens nimmt die Benzolbelastung im Beurteilungsgebiet auf Grund der verringerten leistungsspezifischen Benzolemissionen der Kraftfahrzeuge ab. Der Konzentrationswert wird jedoch im Nahbereich der Kreuzungen noch überschritten. Im Bereich der Wohnbebauung liegen die prognostizierten Benzolkonzentrationen zwischen 6 und $9,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit unter dem Konzentrationswert. Am Bürogebäude der Deutschen Reichsbahn Wiener Straße und im Bereich des geplanten Intercity-Hotels wird der Konzentrationswert überschritten.

c) Planfall 2000, Tunnel

- Die geplante Baumaßnahme führt gegenüber dem Nullfall zu einer Entlastung im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und zu einer erhöhten Belastung an den oberirdischen Abschnitten der Wiener Straße, Sidonienstraße und Ammonstraße, insbesondere in der Umgebung der Tunnelmünder.
- Die Immissionsbelastung durch NO_2 und Benzol verringert sich auf dem Bahnhofsvorplatz durch die unterirdische Führung der Wiener Straße. In diesem Bereich befindet sich z. Z. keine Hochbebauung (Wettbewerb ausgeschlossen). Der entlastete Abschnitt überdeckt ungefähr die südlichen Grünflächen der Prager Straße und den Bereich für das geplante Intercity-Hotel. Für den übrigen Bereich der Prager Straße werden keine wesentlichen Veränderungen erwartet.
- Für die oberirdischen Abschnitte der Wiener Straße, Sidonienstraße und Ammonstraße wird ein Anstieg der Immissionskonzentrationen von NO_2 und

Benzol prognostiziert. Dieser wird zum einen verursacht durch die konzentrierte Abgabe der im Tunnel emittierten Schadstoffe an den jeweils in Fahrtrichtung liegenden Tunnelmündern (Kolbenwirkung), zum anderen durch die erhöhte Verkehrsbelegung auf den genannten Straßen. Von diesem Belastungsanstieg werden Wohngebäude an der Sidonien-/Wiener Straße und der Kreuzung Ammon-/Reitbahnstraße sowie zwei Bürogebäude der Deutschen Reichsbahn betroffen.

- In der Umgebung der Tunnelmünder wird der Konzentrationswert für NO_2 überschritten, am Bürohaus der Deutschen Reichsbahn, Wiener Straße auch die Grenzwerte der TA-Luft. Wohnbebauung wird von den Konzentrations- und Grenzwertüberschreitungen nicht erfaßt. Die Flächen, auf denen der KÜHLING'sche Vorsorgewert und der EG-Leitwert eingehalten werden, sind im Vergleich zum Nullfall im Bereich der Sidonienstraße kleiner und auf dem Bahnhofsvorplatz Prager Straße größer.
- Der Konzentrationswert für Benzol wird an einigen Punkten in der Umgebung der Tunnelmünder und in Kreuzungsbereichen erreicht bzw. überschritten. Davon betroffen sind zwei Bürohäuser der Deutschen Reichsbahn und zwei Wohnhäuser Ammonstraße und Sidonien-/St. Petersburger Straße).

d) Planfall 2000, Tunnel mit Kamin

- Die Abführung von 50 % der im Tunnel emittierten Schadstoffe über einen Kamin bringt eine Verringerung der Immissionsbelastung im Bereich der Tunnelmünder. Dadurch kann die Überschreitung der TA-Luft-Grenzwerte für NO_2 am östlichen Tunnelmund (Bürohaus der Deutschen Reichsbahn) und des Konzentrationswertes für Benzol am Wohnhaus Ammonstr. beseitigt werden. Die Entlüftung kann jedoch nicht die Überschreitungen des Konzentrationswertes für das 98-Perzentil von NO_2 an zwei Bürohäusern und einem Wohnhaus (Sidonien-/St. Petersburger Straße) beseitigen.
- Für die Wohngebiete an der Sidonien-/Wiener Straße und der Ammon-/Reitbahnstraße wird die Luftqualität, die für den Nullfall 2000 prognostiziert wird, nach Inbetriebnahme der Unterfahung auch bei einer 50 %igen Schadstoffabsaugung aus dem Tunnel nicht erreicht.

e) Bewertung

- Die geplante Baumaßnahme führt zu einer Entlastung im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und zu einer erhöhten Belastung an den oberirdischen Abschnitten der Wiener Straße, Sidonienstraße und Ammonstraße.
- Die erhöhte Belastung wird zum einen verursacht durch die konzentrierte Abgabe der im Tunnel emittierten Schadstoffe an den Tunnelmündern, zum anderen durch die erhöhte Verkehrsbelegung.
- Auf den Flächen, für die ein Belastungsanstieg prognostiziert wird, befindet sich überwiegend Wohnbebauung. Die entlasteten Flächen sind als Aufenthaltsbereich vor dem Bahnhof und für zukünftige Bebauung von Interesse.

- Dem Minimierungsangebot für Luftschadstoffe, insbesondere für die kanzerogenen Schadstoffe Benzol und Ruß, kann durch die Einführung einer Tunnelluftabsaugung entsprochen werden. Wenn die Unterfahrung mit einer 50 %-igen Tunnelluftabsaugung über Kamin ausgerüstet wird, werden im Beurteilungsgebiet keine Grenzwertüberschreitungen für NO_2 und keine flächenhaften Konzentrationswertüberschreitungen für Benzol und NO_2 erwartet.
- Die Ausbreitungsrechnung für die Luftschadstoffe beruht auf der Einschätzung des Beurteilungsgebietes als locker bebautes Gelände und der daraus folgenden Annahme einer nahezu ungehinderten Ausbreitung der Schadstoffe. Eine Verdichtung der Bebauung kann zu veränderten Belüftungsverhältnissen und zu örtlichen Erhöhungen der Belastungen gegenüber den Prognosewerten führen. Diese Tatsache sollte bei der Planung der Hochbebauung in diesem Gebiet berücksichtigt werden.

Konsequenzen für den Bebauungsplan:

Die Unterfahrung wird mit einer Absaugeinrichtung ausgerüstet, die bei entsprechendem Bedarf (Überschreitung der Grenzwerte im Tunnel und an den -mündern) 50 % der Tunnelluft absaugen kann. Die Abführung erfolgt über Kamin. Diesen können noch Filtereinrichtungen vorgeschaltet werden.

8.2 Lärm

Eine große, vom Verkehr erzeugte Umweltbelastung ist der Lärm. Aus umweltpolitischer Sicht hat auch bei der Lärmbekämpfung die Vermeidung Vorrang vor der Verringerung. Dabei ist der erste Ansatzpunkt der Vermeidung des Lärms an der Emissionsquelle. Dieses kann zum einem durch die Senkung der Verkehrsbelastung erreicht werden und zum anderen durch technische Maßnahmen an den Fahrzeugen. In der Planung von Verkehrswegen wird die Lärminderung durch die Wegeführung und Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Ebenso ist die Einhaltung der gesetzlichen Forderungen oft nur durch den Einsatz sekundärer Lärmschutzmaßnahmen möglich.

Berechnungsmethode

Die Lärmbelastung, die ein Verkehrsweg an einem Immissionsort verursacht, wird durch den Beurteilungspegel L_r (in dB (A)) ausgedrückt. Die Berechnung dieses Wertes ist in der 16. BImSchV vom 12.06.1990 festgelegt und in der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen RLS-90 bzw. der Richtlinie zu Berechnung der Schallemissionen an Schienenwegen, Schall O3, konkretisiert.

Bewertungskriterien

Als Bewertungskriterien zur Beurteilung der verschiedenen Ausbauvarianten dienen hier die Grenzwerte der 16. BImSchV. Auf das Heranziehen der Richtwerte der DIN 18005 wird verzichtet, wie im Punkt 4 Planungsverfahren (Seite 7) ausführlich erörtert.

Bei der Bewertung wird neben der Überschreitung der Grenzwerte die Höhe der Überschreitungen und die Nutzung der betroffenen Gebäude berücksichtigt. Dadurch soll sichergestellt werden, daß besonders empfindliche Nutzungsbereiche wie z. B. Wohnbebauungen oder der Kindergarten an der Wiener Str. nutzungsgerecht beurteilt werden.

Lärmsituation

Um den Vergleich der Verkehrslärmsituation des ursprünglichen Zustandes mit dem Prognosezustand zu bekommen, wird der Verkehrsstrom des Jahres 1992 rechnerisch auf die Straßensituation Querung des Hauptbahnhofes in der Verlängerung der Fritz-Löffler-Straße bezogen.

Die Verkehrsbelastung beträgt zum gegenwärtigen Zeitpunkt in der Nord-Süd-Relation St. Petersburger Straße/Fritz-Löffler-Straße 17.710 Fahrzeuge pro 24 Stunden (Fz/24 h) bei einem Lkw-Anteil von 9,5 %. Die Verkehrsmenge der Ost-West-Relation beträgt auf der Wiener Straße gegenwärtig 12.288 Fz/24 h bei einem Lkw-Anteil von 7 % und auf dem Wiener Platz 14.564 Fz/24 h bei einem Lkw-Anteil von 7 %. Der gegenwärtige Straßenbelag ist Asphalt.

8.2.1 Lärmprognose

Die Prognosesituation ist von einer Unterfahrung des Wiener Platzes in Ost-West-Richtung gekennzeichnet.

Lärmprognose - Kfz

In der Prognose ist mit einem deutlichen Anstieg der Verkehrsbelastung zu rechnen. In der Nord-Süd-Relation St. Petersburger Straße/Fritz-Löffler-Straße wird sich die Verkehrsmenge zwischenzeitlich bis zum Rückbau der St. Petersburger Straße auf 27.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden (Fz/24 h) am Wiener Platz erhöhen. Den Straßentunnel sollen in Ost-West-Relation maximal 30.000 Fahrzeuge pro 24 Stunden passieren. Für die Reitbahnstraße wurde keine Prognoseverkehrsbelastung angegeben. Da diese Straße jedoch eine wichtige und verkehrsreiche Verbindungsstraße zum Stadtzentrum ist, wurde dafür eine Verkehrsbelegung von 7680 Fz/24 h angenommen. Diese Verkehrsbelegung entspricht dem Istzustand. Sie wurde nicht erhöht, da durch den Tunnel die Verkehrsverbindung Reitbahnstraße Richtung Wiener Straße unterbrochen ist. Der Gestaltung des Tunnelportales und der Rampen ist aus akustischen Gründen große Aufmerksamkeit zu schenken.

Bei der geplanten Tunnel- und Straßenführung kann die akustische Wirkung des Tunnelmundes vernachlässigt werden, wenn eine entsprechende Auskleidung des Tunnel- und Rampenbereiches mit schallabsorbierendem Material erfolgt.

Lärmprognose - Schienenfahrzeuge

In der Prognose wird von einer gleichbleibenden Zugfolge der Straßenbahn ausgegangen. Es erfolgte eine geringfügige Änderung der Schienenführung der

Straßenbahn im Bereich der Tunneleinfahrt auf der Wiener Straße sowie an der Brückendurchfahrt der Reichsbahn.

Lärmprognose - gesamt

Um in der Prognose auch die Gesamtlärmsituation beurteilen zu können, wurden zusätzlich zur Information die Ergebnisse der Berechnungen des Straßen- und Schienenverkehrslärms energetisch überlagert.

8.2.2. Beurteilung Lärmzustand

Durch die Unterführung des Wiener Platzes kann die durch den Straßenverkehr verursachte Lärmsituation im Bereich Hauptbahnhof/Prager Straße deutlich verbessert werden. Aufgrund der starken Zunahme der Verkehrsmenge ergibt sich jedoch für das übrige Untersuchungsgebiet in der Regel eine Immissionspegelerhöhung. Durch die Zunahme der Verkehrsbelegung und der Verlagerung des Straßenverkehrs von der Wiener Straße auf die Sidonienstraße werden die Immissionswerte an der nächstgelegenen Wohnbebauung der Sidonienstraße in bezug auf die Situation vor der Umleitung "Brückenrekonstruktion Hauptbahnhof" stark erhöht. Damit erfolgt dort eine Überschreitung der zulässigen Immissionsgrenzwerte des für das als Wohngebiet eingestufteten Gebietes am Tag und in der Nacht.

Unter Beachtung der Wirkung des Schienenverkehrs werden die durch die Straßenverkehrsberuhigung erreichten Lärmpegelminderungen auf dem Vorplatz des Hauptbahnhofes wieder etwas reduziert.

Schallschutzmaßnahmen

Aktive Schallschutzmaßnahmen

Um die Lärmbelastung an der Wohnbebauung in unmittelbarer Nähe der Tunnelportale so gering wie möglich zu halten, sind die folgenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich:

- Auskleidung der Tunnelrampen mit schallabsorbierendem Material bis in Höhe Oberkante Terrain, um die Schallreflexion an den Wänden zu mindern.
- Auskleidung des Anfangs- und Endbereiches des Tunnels mit schallabsorbierendem Material in einer Länge von ca. 50 m (3mal Tunnelbreite) an der Tunneldecke sowie an den Seitenwänden ab einer Höhe von etwa 1,5 - 2 m bis zur Tunneldecke. Damit soll der Schalldruckpegel im Tunnel und die Abstrahlung nach außen vermindert werden.
- Das schallabsorbierende Material soll einen Absorptionsgrad α von 0,8 bei 500 Hz haben.
- Der Fahrbahnbelag im Tunnel und auf den Zufahrten sollte nichtgeriffelter Asphalt sein. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist auf 50 km/h zu begrenzen.

Berechnung der passiven Schallschutzmaßnahmen

Bei Neubau oder wesentlicher Änderung einer Straße ist zu prüfen, durch welche aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen die Einhaltung der Immissionsrichtwerte der 16. BImSchV ermöglicht werden kann. Unter aktiven Schallschutzmaßnahmen sind Maßnahmen an der Quelle zu verstehen, die die Schallemission der Straßenstrecke vermindern können. Das sind üblicherweise Maßnahmen direkt an der Quelle wie ein geeigneter lärmarrer Oberbau oder Schallschutzschirme neben der Strecke.

Stehen nach § 41 (2) BImSchG die Kosten für aktive Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck, können nach § 42 (2) BImSchG für Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen Entschädigungen geleistet werden. Diese sog. passiven Maßnahmen sind Schallschutzmaßnahmen am Empfangsort Wohnung. Dabei ist durch ausreichenden Schallschutz in der Fassade das Eindringen der Verkehrslärmemission zu verhindern. Bei ausreichendem Schallschutz der Außenwand (einbezogen ggf. das Dach) muß die Minderung der Schallemission im Wohnraum, insbesondere durch das Fenster, erfolgen, man benötigt Schallschutzfenster, die nach DIN 4109, Schallschutz im Hochbau, berechnet werden können.

Die Immissionswerte und die Überschreitungen (ohne passive Lärmschutzmaßnahmen) wurden im Verfahren berechnet und bewertet. Das Verkehrsbauvorhaben ist bei Nutzung der sich bietenden passiven Schallschutzmaßnahmen vertretbar. Die jeweiligen Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte sind in der Anlage 4 zu dieser Begründung dargestellt.

Die erforderlichen Schalldämmmaße sind durch mehrfachverglaste Verbundfenster mit unterschiedlichen Konstruktionsmerkmalen und entsprechenden Schallschutzklassen erfüllbar.

Tatsächliche Ansprüche gegenüber dem Straßenbaulastträger sind abhängig von den Auswirkungen der zukünftigen Bebauung, dem konkreten Schallinnenmaß der heutigen Fenster und der Nutzung der betroffenen Räume. Es machen sich diesbezügliche Feststellungen im konkreten Einzelfall erforderlich. Entscheidungen sind entsprechend § 42 Abs. 3 BImSchG in einem gesonderten Verfahren zu treffen.

8.3 Grundwasser

Die Grundwasserverhältnisse im Untersuchungsgebiet sind geprägt durch Grundwasserflurabstände von 5 - 7 m. Nördlich und südlich des Bahnhofs liegt jeweils ein Bereich, in dem das Grundwasser bei 7 - 10 m unter Flur ansteht. Die Fließrichtung des Grundwassers ist stets zur Elbe gerichtet. Sie ergibt sich aus der Lage der Hydroisohypsen (Linien gleicher Grundwasserstände). Danach erfolgt der Zufluß von Südwesten nach Nordosten. Während nordwestlich des Bahnhofes die Fließrichtung des Grundwassers bei einem Grundwassergefälle von 4 - 8 % eher in östlicher Richtung liegt, fließt es im Süden des Bahnhofes bei flacherem Gefälle (ca. 2 %) mehr in nördlicher Richtung. Der Mittelwasserstand des Grundwassers wird mit

108,1 m NN angenommen. Der Hochwasserstand mit 109,7 m NN und der Niedrigwasserstand mit 106,0 m NN.

Für die Lage des geplanten Tunnelbauwerkes bedeutet dies, daß er quer zur Grundwasserfließrichtung liegt und sich das Grundwasser südlich des Tunnels auf Grund seiner Tiefenlage (107,3 m NN am Tunnelmund bis zu 103 m NN an der tiefsten Stelle) aufstauen kann, wenn die Spundwände nach dem Bau nicht gezogen werden. Zur Vermeidung von Zwischenaufstau des Grundwassers wird das Tunnelbauwerk in Teilabschnitten errichtet.

Der Grundwasseraufstau führt zu keiner Gefährdung bzw. Beeinflussung von in der Nähe befindlichen Bebauung. Voraussetzung ist das Ziehen der während der Bauphase geschlagenen Spundwände. Nach dem Ziehen der Dichtwände liegen auch unter Berücksichtigung einer Tunnelunterführung in der -2-Ebene die Grundwasseraufhöhungen im akzeptablen Bereich.

Für das Bauwerk ist eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich. Alle im Zusammenhang mit dem Grundwasser stehenden Probleme werden in diesem Verfahren geregelt. Verantwortlich dafür ist der Baulastträger im Rahmen des Projektlaufes. Die Klärbarkeit der anstehenden Probleme ist zu erkennen.

8. 4 Vegetation

Mit dem Bau der Unterführung sowie dem Ausbau der Zu- und Ausfahrten sind Reduzierungen der Baumbestände verbunden. Folgende Bereiche sind von Fällmaßnahmen betroffen:

- Baumbestände im Bereich der Ammonstraße,
- Baumbestand (überwiegend Pappeln) an den Grünflächen nördlich des Wiener Platzes,
- Pappelbestände an der Sidonienstraße/Lüttichaustraße,
- Robinie Ecke Wiener Straße/M.-Wigmann-Straße.

Es wird versucht, eine möglichst große Anzahl von geeigneten Bäumen zu verpflanzen. Ersatzpflanzungen werden als Straßenbegleitgrün in angrenzenden Straßenzügen eingeordnet. Dabei muß der Grüngürtel entlang des 26er-Ringes weitestgehend wiederhergestellt werden. Grundlage ist dabei der vorhandene Grünbestand.

Baumumsetzungen und Neupflanzungen sollen nach Möglichkeit innerhalb bzw. in der Nähe des Betrachtungsgebietes zwischen Budapester Straße und Goethestraße erfolgen. Ausgleichsflächen stehen aber nur im begrenzten Umfang in den Bereichen vor der Wohnbebauung an der Wiener Str./Sidonienstraße und der Ammonstraße zur Verfügung. Ausgleichsmaßnahmen zur Fällung des Pappelbestandes im Bereich der Sidonienstraße erfolgen im Rahmen der Bebauung auf der Fläche der Deutschen Reichsbahn in diesem Gebiet.

Das Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes hat die Frage der zur Verfügung stehenden Ausgleichsflächen durch den vorgesehenen Grüngürtel zwischen

Sidonienstraße und Ammonstraße positiv beeinflusst und steht als Ausgleichsfläche zur Verfügung.

In der weiteren Planung ist der landschaftspflegerische Begleitplan durch den Straßenbaulastträger in Abstimmung mit dem Grünflächenamt/Untere Naturschutzbehörde auf der Grundlage der Baumschutzverordnung und des Ergebnisses des städtebaulichen Wettbewerbes zu erarbeiten.

An das Bauprojekt grenzende Grünbestände sind möglichst zu erhalten. Für schützenswerte Einzelbäume in unmittelbarer Nähe des Baufeldes sind bereits vor Baubeginn konkrete Schutzmaßnahmen festzulegen. Noch stärkere Auswirkung auf die Flora wird die geplante Bebauung des Bereiches Wiener Platz/Prager Straße haben. Der Sieger des städtebaulichen Ideenwettbewerbes sieht einen großzügigen halbkreisförmigen Grünzug zwischen Reitbahnstraße und Sidonienstraße vor. Die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen/Um- und Neupflanzungen sollten dabei konzentriert erfolgen.

9. Inhalt des Planes

Der Bebauungsplan setzt entsprechend der verkehrlichen und städtebaulichen Erfordernissen Flächen als öffentliche Straßenverkehrsfläche fest. Bezug nehmend auf die zeichnerische Darstellung im Bebauungsplan erfolgt eine textliche Festsetzung des Geh-, Fahr- und Leitungsrechts in der -1/ und -2 Ebene. Die Planzeichenerklärung sagt aus, daß die Einteilung der Straßenverkehrsfläche nicht Gegenstand der Festlegung ist. Damit verbleibt für die Projektplanung ein notwendiger Spielraum.

Aufgrund der Ergebnisse des städtebaulichen Ideenwettbewerbes zur Gestaltung des Wiener Platzes wird die Änderung und Ergänzung der textlichen Festsetzung vom 26.08.93 laut Beschluß der Stadtverordnetenversammlung aufgelassen.

10. Auswirkungen auf den Haushaltplan und die Finanzierung

Grunderwerbskosten werden voraussichtlich in Höhe von etwa 30 Millionen DM entstehen. Voraussetzung dafür ist, daß Flächen im Tausch erworben werden können und Restitutionsansprüche auf im städtischen Besitz befindlichen Flächen nicht stattgegeben werden.

Die Kosten werden wie folgt veranschlagt:

Tunnel	91,7 Millionen DM
Straßenbau	17,5 Millionen DM
Gleisbau	1,5 Millionen DM
Ausgleichsmaßnahmen	5,0 Millionen DM

Die Aufwendungen für die beidseitige Erschließung der unterirdischen Parkierungseinrichtungen und Ladehöfe und deren Anbindungen an die Tunnelröhren sind den jeweiligen Investoren zu zuordnen.

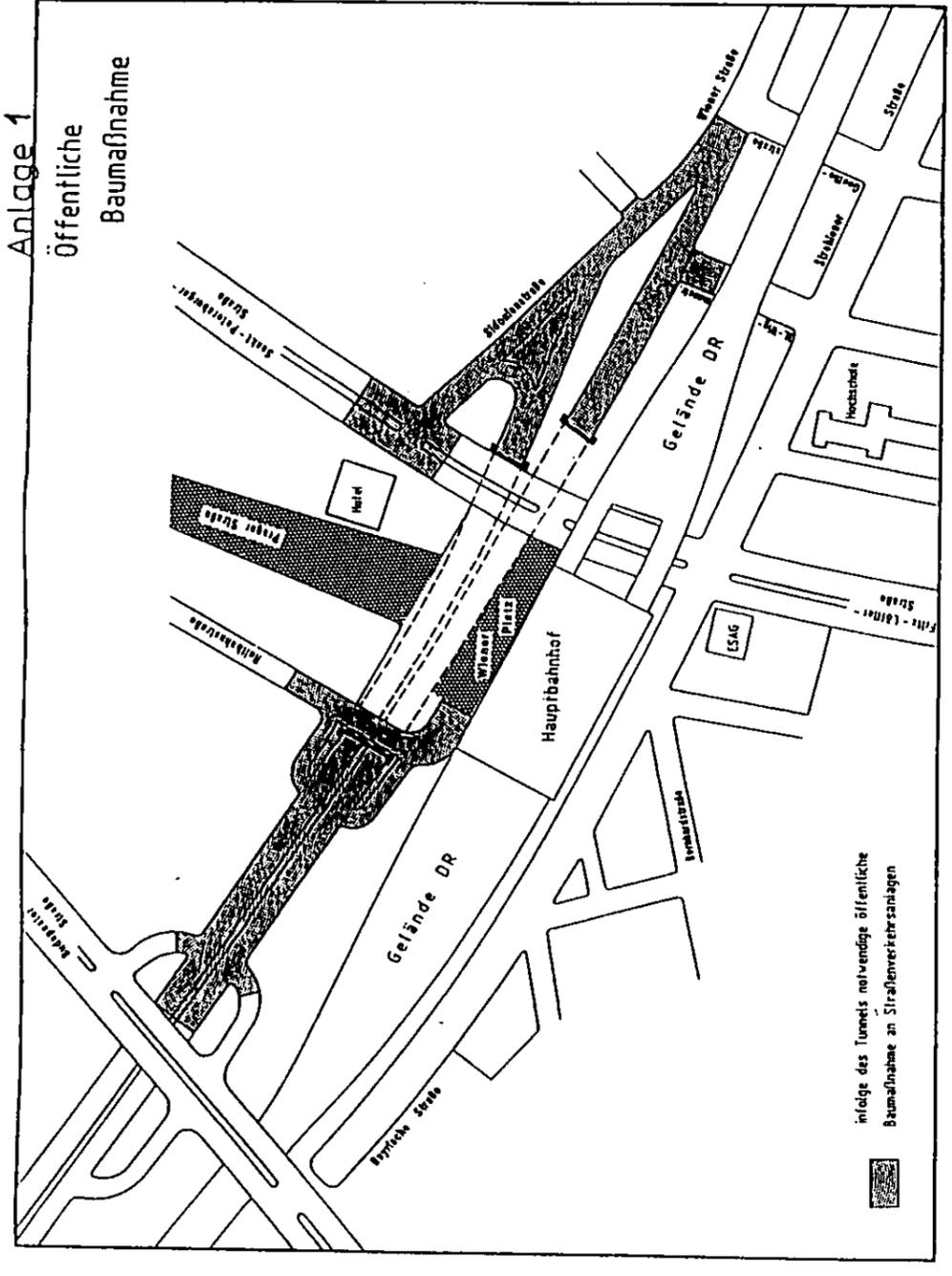
Die Baumaßnahme ist förderfähig nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

11. Rechtsgrundlage

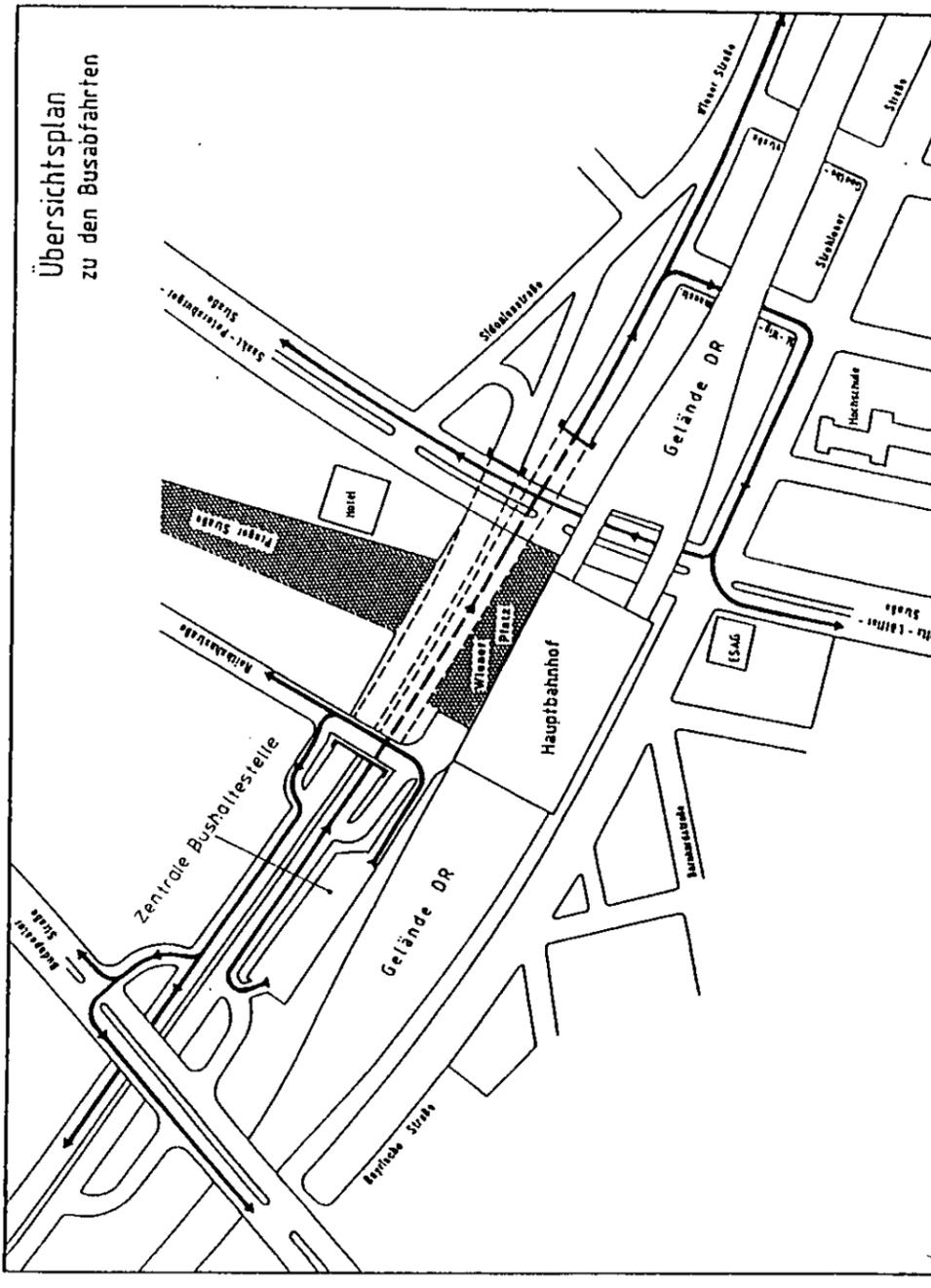
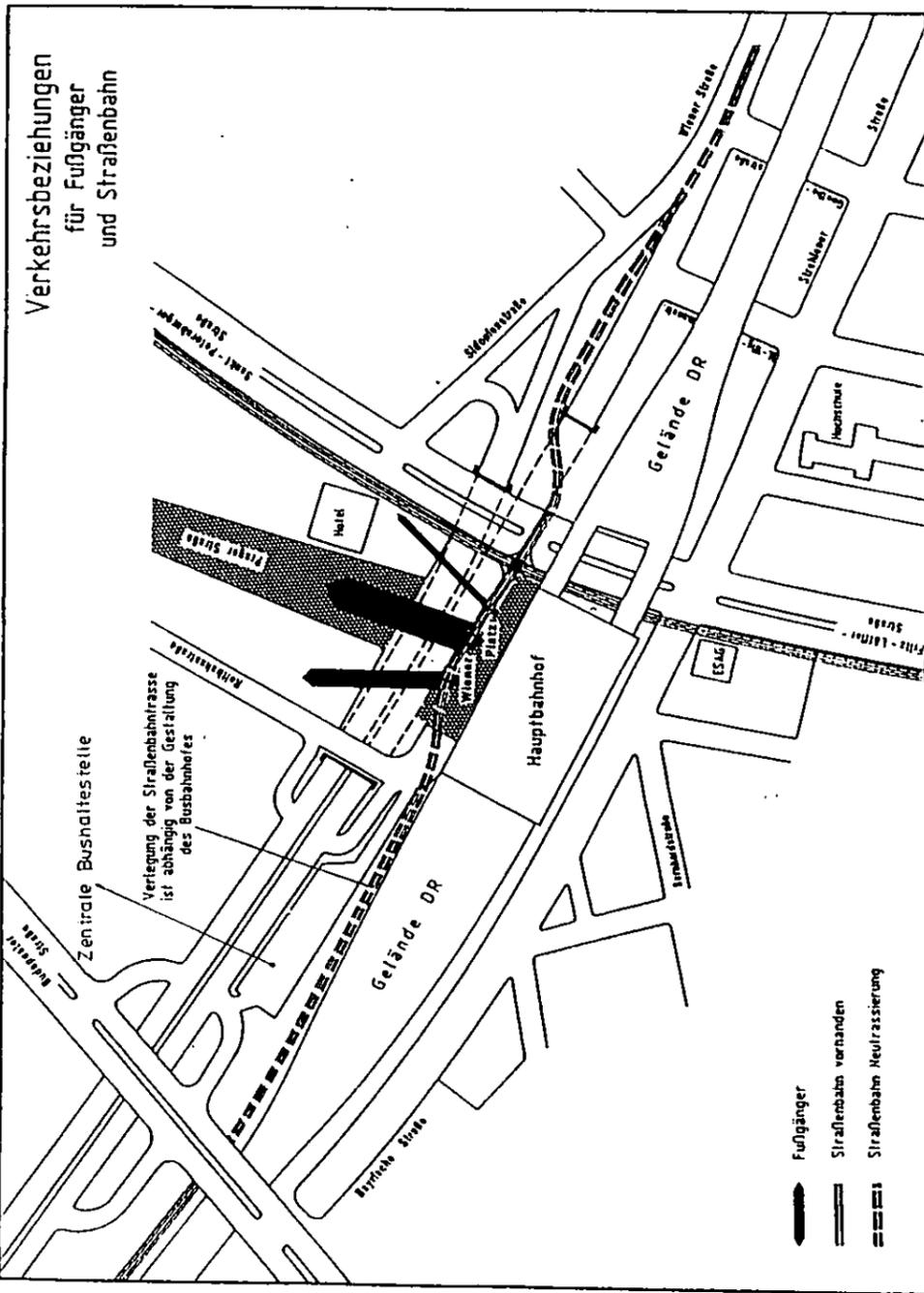
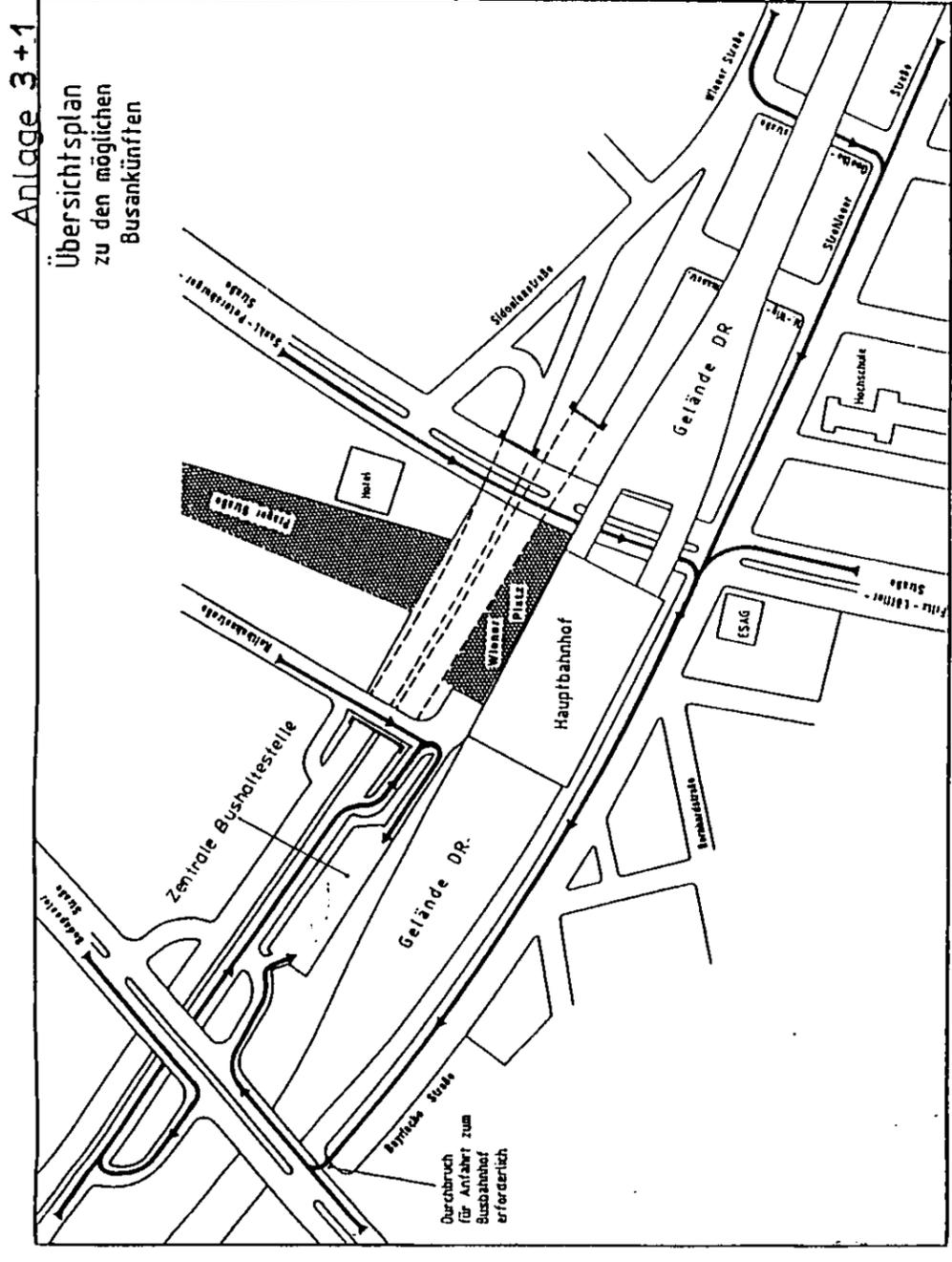
Die Rechtsgrundlage für den Bebauungsplan ist dem BauGB in der Fassung vom 08.12.86, zuletzt geändert am 01.05.93, entnommen.

Notwendige öffentliche Baumaßnahmen , Fahrbeziehungen des ÖPNV , wichtige Fußgängerbeziehungen

Anlage 1



Anlage 3+1

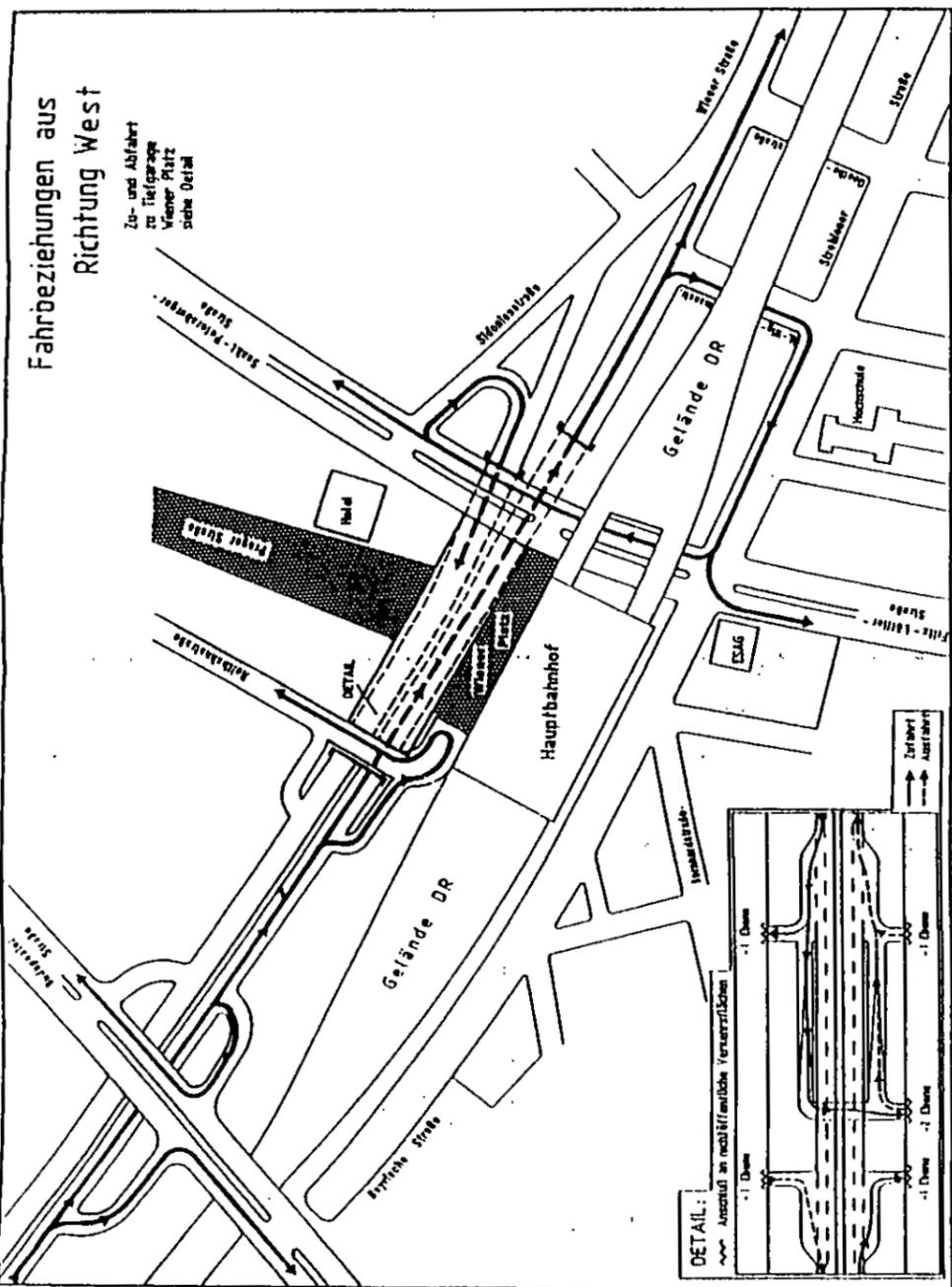


Fahrbeziehungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

Anlage 2

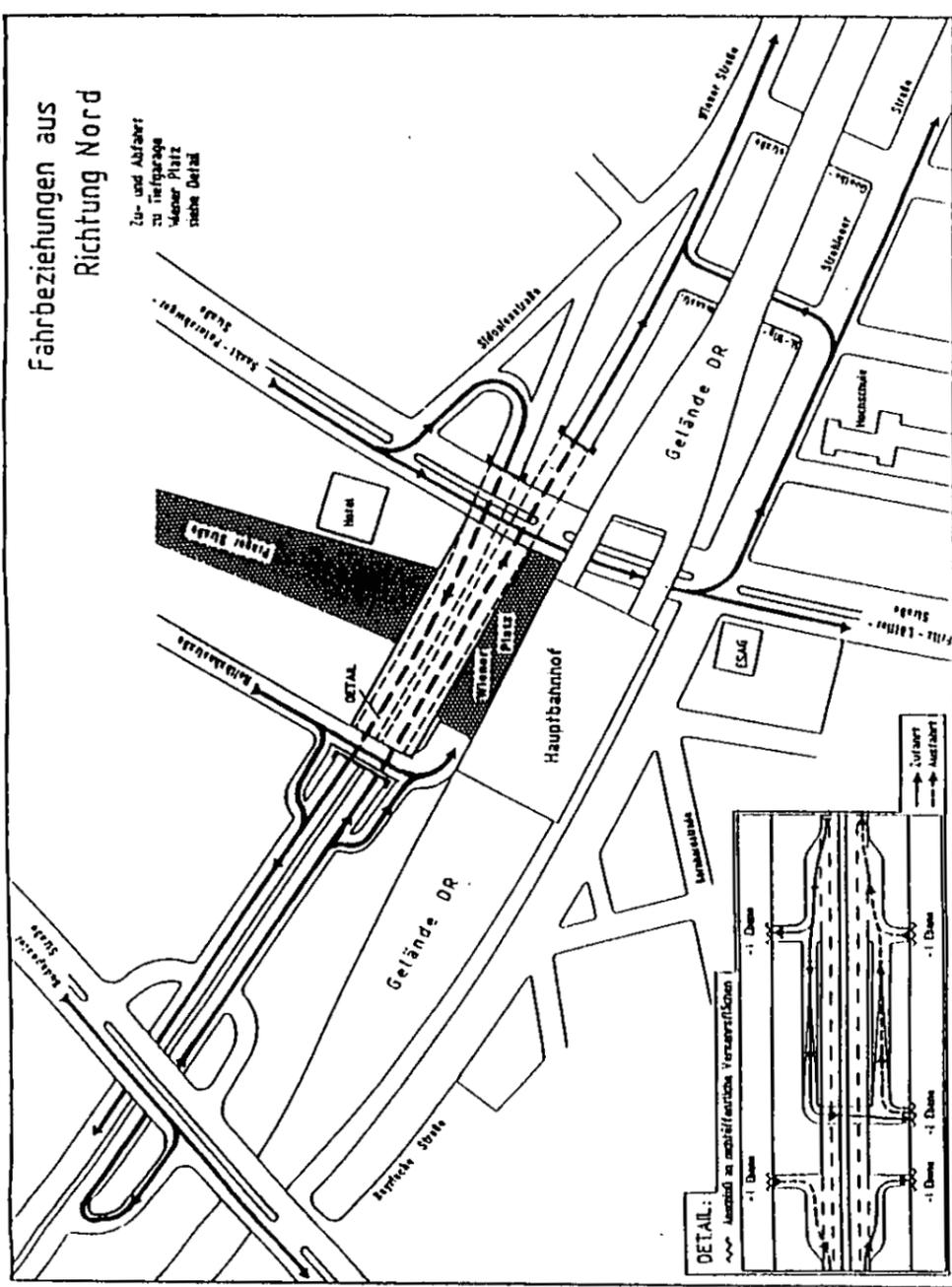
Fahrbeziehungen aus Richtung West

Zu- und Abfahrt zu Tiefgarage Wiener Platz siehe Detail



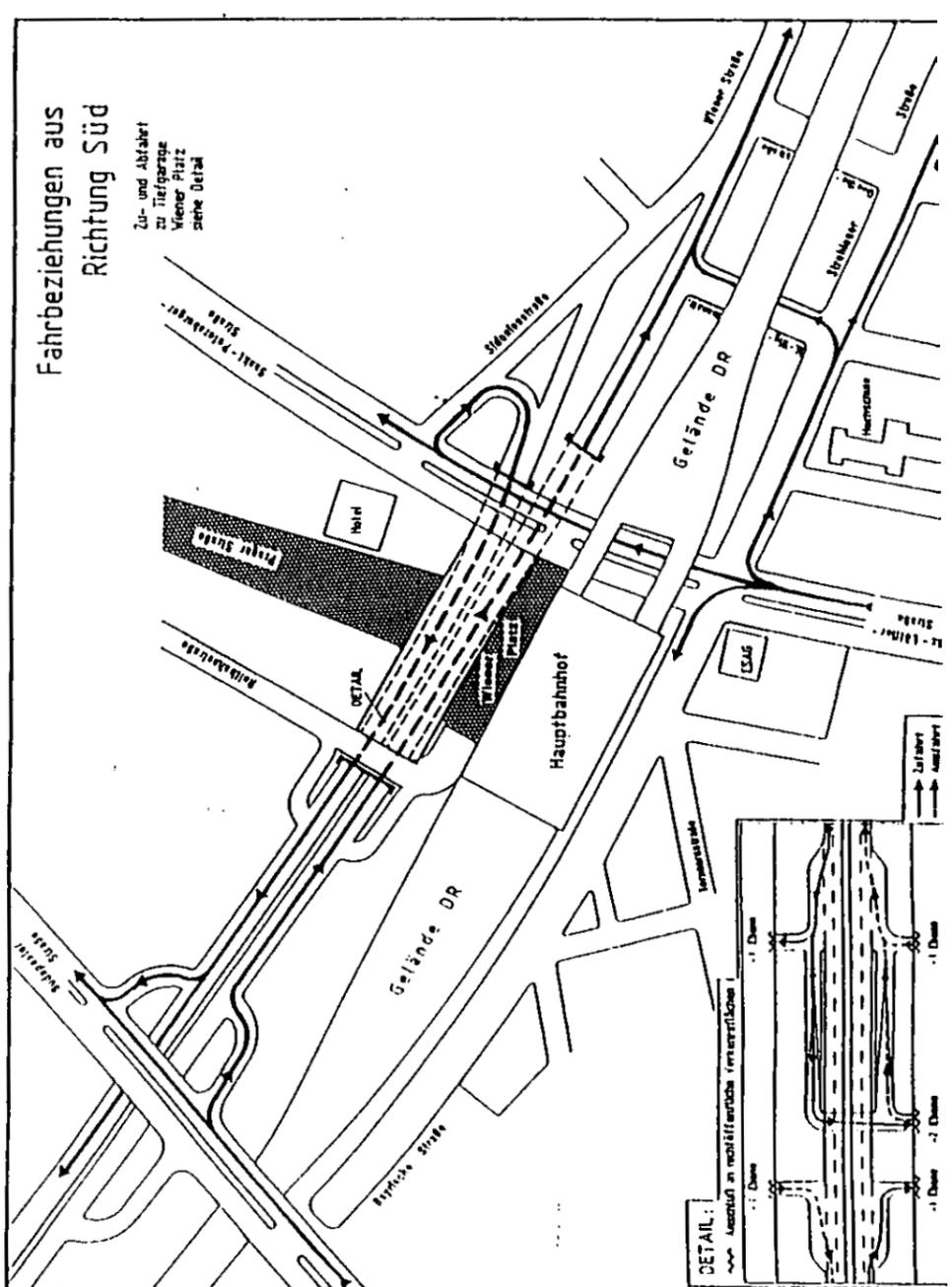
Fahrbeziehungen aus Richtung Nord

Zu- und Abfahrt zu Tiefgarage Wiener Platz siehe Detail



Fahrbeziehungen aus Richtung Süd

Zu- und Abfahrt zu Tiefgarage Wiener Platz siehe Detail



Fahrbeziehungen aus Richtung Ost

Zu- und Abfahrt zu Tiefgarage Wiener Platz siehe Detail

